

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان -

كلية الحقوق والعلوم السياسية

طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في القانون الجزائري

مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص المعمق

تحت إشراف الأستاذ:

أ.د. بن عمار محمد

إعداد الطالب :

حموني بوبكر

أعضاء لجنة المناقشة :

رئيسا	جامعة تلمسان	أستاذ	- أ.د. كحلولة محمد
مشرفا و مقرا	جامعة تلمسان	أستاذ	- أ.د. بن عمار محمد
مناقشا	جامعة تلمسان	أستاذ محاضر أ	- د. بن مرزوق عبد القادر
مناقشا	جامعة تلمسان	أستاذ محاضر ب	- د. دلال يزيد

السنة الجامعية

2014 - 2013

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

قال تعالى : ﴿ اقْرَأْ بِاسْمِ رَبِّكَ الَّذِي خَلَقَ {١} خَلَقَ الْإِنْسَانَ مِنْ عَلَقٍ {٢} اقْرَأْ وَرَبُّكَ الْأَكْرَمُ {٣} الَّذِي عَلَّمَ بِالْقَلَمِ {٤} عَلَّمَ الْإِنْسَانَ مَا لَمْ يَعْلَمْ {٥} ﴾ الآية : ١. ٢. ٣. ٤. ٥. سورة العلق .

قال تعالى : ﴿ ن وَالْقَلَمِ وَمَا يَسْطُرُونَ ﴾ الآية : ١ سورة القلم .

قال تعالى : ﴿ سَبْحَانَ الَّذِي أَسْرَى بِعَبْدِهِ لَيْلًا مِنَ الْمَسْجِدِ الْحَرَامِ إِلَى الْمَسْجِدِ الْأَقْصَا الَّذِي بَارَكْنَا حَوْلَهُ لِنُرِيَهُ مِنْ آيَاتِنَا إِنَّهُ هُوَ السَّمِيعُ الْبَصِيرُ ﴾ الآية : ١ سورة الإسراء .

قال تعالى : ﴿ يَا مَعْشَرَ الْجِنِّ وَالْإِنْسِ إِنِ اسْتَطَعْتُمْ أَنْ تَنْفُذُوا مِنْ أَقْطَارِ السَّمَاوَاتِ وَالْأَرْضِ فَانفُذُوا لَا تَنْفُذُونَ إِلَّا بِسُلْطَانٍ ﴾ الآية : ٣٣ سورة الرحمن .

قال تعالى : ﴿ أُولَئِكَ يَرْوُونَ إِلَى الطَّيْرِ فَوْقَهُمْ صَافَاتٍ وَيَقْبِضْنَ مَا يَمَسُّكُمْ إِلَّا الرَّحْمَنُ إِنَّهُ بِكُلِّ شَيْءٍ بَصِيرٌ ﴾ الآية : ١٩ سورة الملك .

﴿ صدق الله العظيم ﴾

إهداء

أهدي ثمرة جهدي إلى :

أمي الغالية التي حملتني وهنأ علي وهن و أنبتتني نباتا

حسنا طاب في الدنيا نحصونا .

إلى أبي رعاه الله و حفظه ما ادخر جهدا في تربيتي

حتى اشتد عودي .

إلى جدتي الغالية أطال الله عمرها .

إلى إخوتي كل باسمه ، إلى أعمامي و عمتي و أخوالي .

إلى أصدقائي و زملائي في العمل .

شكر و تقدير

نحمد الله و نثني عليه و نحصي ثناءا عليه هو كما أثنى على نفسه ، إنه لمن دواعي السرور و الغبطة و الحبور أن أتقدم بين طيات هذه السطور بتشكرا ثنا و عرفانا الموصولان إلى أستاذي القدير الأستاذ الدكتور بن عمار محمد و أسوتي في العلم و المعرفة الذي اشرف على مذكرتي ولم يدخر جهدا في مساعدتي و نقول له جزاك الله خير الجزاء .

أتقدم أيضا بالشكر إلى مسؤولي مكتبة جامعة بشار الذين قدموا لنا جليل خدماتهم بآرك الله فيهم .

كما أتقدم بالشكر الجزيل إلى الأنسة بوشنة فاطمة الزهراء التي سهرت على رقتن هذه المذكرة و أقول لها جزيت خيرا و حفظك الله .

أخيرا نشكر كل من قدم لنا يد المساعدة و العون و أسهم من قريب أو من بعيد في إنجاز هذا البحث العلمي .

و مهما أثنينا و شكرنا لن نوفي لكم حقوقكم ، منا عظيم الامتنان و جزيل العرفان و الله من وراء القصد .

مقدمة :

يعيش الإنسان علاقة فريدة من نوعها مع قوى الطبيعة ، يحاول دائماً السيطرة عليها من أجل إشباع حاجاته و الارتقاء بمستواه المعيشي و لا يتأتى ذلك للإنسان إلا إذا توصل إلى اكتشاف قوانين الطبيعة للسيطرة عليها والتحكم فيها .

و إذا كان الطيران يمثل أهم صور استغلال الإنسان للفضاء الجوي ، فإن قصة الإنسان مع الطيران تعد نموذجاً لهذا الصراع الذي يعيشه مع قوى الطبيعة ، فقد راوده حلم الطيران في الجو منذ القدم ، و تحقق ذلك بعد كفاح طويل أوصله إلى اختراع آلة استطاع من خلالها التنقل بالجو ألا وهي الطائرة .

ومع اكتشاف الإنسان لتقنية الطيران و تطوره المذهل شرع في استغلاله من الوجهة الاقتصادية و عن طريق النقل الجوي .

و يتأتى النقل الجوي في مقدمة صور الاستغلال التجاري للبيئة الجوية بواسطة الطائرة ذلك أن النقل بوجه عام هو عصب حركة تداول الثروات ، فلا يتأتى إنجاز المبادلات بين أرجاء الوطن أو بين أجزاء المعمورة المختلفة دون أن يستلزم الأمر انتقال الأشياء من مكان إلى آخر كذلك يحتاج الأفراد إلى الانتقال من مكان إلى آخر إما لدواعي العمل أم للسياحة أو للتبادل الرياضي .

ولعل من أهم الأسباب التي أدت إلى كثرة إبرام عقد النقل الجوي تتمثل في السرعة الفائقة للطائرة في التنقل ، باعتبارها تطوي بقاع المعمورة و تجتاز الجبال والسهول و تعبر البحار و المحيطات دون أن تعبأ بعوائقها سواء كانت طبيعية أم اصطناعية ، لذلك تعد وسيلة هامة للتنقل و التقريب بين الدول و اختصار المسافات بين أرجاء الوطن و توفير الوقت و الجهد .

لذلك تكثر مشروعات النقل الجوي سواء داخل الوطن أو في العالم ، بل صارت ظاهرة الخطوط الجوية المنتظمة ظاهرة شائعة و طبيعية ، حتى أعتبر النقل الجوي بمثابة مرفقا عاما و في المرحلة الراهنة من مراحل تطور الطيران تظل الأهمية الأعظم لنقل الأشخاص و إن كان يتم نقل البضائع جوا ، إلا أن النقل البحري يحتفظ بالمكانة الأولى في هذا الصدد نظرا للأحمال الضخمة التي تستطيع نقلها السفن و التي قد تصل إلى عشرات الآلاف من الأطنان .

و ظاهرة الطيران ظاهرة حديثة نسبيا ،سرعان ما تبدت خطورتها حال استخدام الطائرة كسلاح إبان الحرب العالمية الأولى ، فقد أدى ذلك إلى الإسراع في تنظيم الاستخدامات السلمية للطائرات و إذا أضيف إلى ذلك ما تتعرض له الطائرات من مخاطر الملاحة الجوية ، و يجب فرض اشتراطات خاصة بأمن و سلامة الرحلات الجوية .

و نظرا لما ينطوي عليه هذا الاستعمال من خطورة قد تصل إلى حد عدم المشروعية في استعمال الطائرة ، اتخذ القانون الجوي طابعا ملزما ليس فقط لتحديد الشروط اللازمة لبناء و تجهيزات المركبات الجوية و المواصفات المتطلبة في المرافق الضرورية لتسييرها بل و كذلك لحماية ضحايا الوقائع المادية و أطراف العلاقات القانونية الناشئة عن استعمال هذه المركبات و استغلالها .

و يرجع الطابع الإلزامي في القانون الجوي إلى ما يحيط استعمال الطائرة من مخاطر و ما يكمن فيه من خطورة تولت بصماتها على جميع تشريعات هذا الفرع من القانون التي تسعى كلها إلى تحقيق هدف واحد هو ضمان السلامة .

و لم يقدر للطيران أن تنشأ له أعراف خاصة به كسائر الظواهر الاجتماعية ، فقد سبق ذلك التشريع و في مقدمته التشريع الدولي ، بل أصبح التشريع حائلا دون إمكانية نشوء عرف خاص بالطيران و الملاحة الجوية ، و من هنا يتجلى التشريع كمصدر وحيد للقواعد الخاصة بالطيران المدني .

و الملاحظ أنه قد تصدر قواعد قانونية وطنية منظمة للقانون الجوي بعد انضمام الدول إلى الاتفاقيات الدولية المنظمة له ، و يعد التشريع المصدر الرئيسي في مجال النقل الجوي في الجزائر ، فقد صدر القانون رقم 06/ 98 المؤرخ في 27 يونيو الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني .

و لا يعني ذلك خلو النظام القانوني الجزائري قبل ذلك التاريخ من التشريعات المنظمة للملاحة الجوية أو الاستغلال الجوي إلا أن أحكام قواعد الطيران المدني توزعت بين عدة قوانين و أوامر، تم إلغائها بصدور القانون رقم 06/98 المتعلق بالطيران المدني .

و الملاحظ أن أحكام هذا القانون و بالخصوص في قواعد المسؤولية يكاد يتطابق مع أحكام اتفاقية وارسو لعام 1929 و بروتوكول لاهاي 1955 من حيث طبيعة المسؤولية أو شروط قيامها أو نطاقها الزمني أو طرق دفعها .

وبالرجوع إلى الصفة التي يمتاز بها النقل الجوي- السرعة - أدى ذلك إلى زيادة احتمالات الأخطار التي يتعرض لها مرفق النقل الجوي ، رغم كل التطور و التقدم العلمي الهائل في العصر الحديث نظرا لأن الطائرة عند قيامها بنقل الأشخاص أو البضائع قد تتدافعها التيارات الهوائية أو تتعرض لعواصف ثلجية أو أن يحجب الضباب الكثيف الرؤية .

و من هذا المنطلق أصبحت مسؤولية الناقل الجوي و شروط انعقاد هذه المسؤولية سواء في عقد نقل الركاب أو البضائع من أهم موضوعات القانون الجوي و أكثرها إثارة للمشاكل و الاختلافات ، حيث المجال الخصب للمنازعات بين الناقل و متلقي خدمة النقل، فإن تحديد هذه المسؤولية يعد حجر الزاوية فيها و نظرا لذلك وكما سبق ذكره فقد أصدر المشرع الجزائري نصوص قانونية من خلال القانون رقم 06/ 98 المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني على نحو يحقق الحماية الاقتصادية و التشريعية لمؤسسات النقل الجوي من جهة ، و يحقق مصالح العملاء من جهة أخرى الأمر الذي يؤدي إلى نمو مرفق النقل الجوي .

و عملية النقل الجوي كغيرها من عمليات النقل تحتاج إلى عقد، ولا يختلف عقد النقل الجوي عن غيره من عقود النقل فهو ينعقد بمجرد تلاقي القبول مع الإيجاب.

فقد عرف المشرع الجزائري عقد النقل الجوي سواء عقد نقل الأشخاص أو البضائع في كل من المادة 131 من قانون الطيران المدني الجزائري : " ينبغي أن يتم أي نقل عمومي طبقا لعقد يلتزم بموجبه الناقل بواسطة الطائرة بنقل أشخاص مسجلين بأمعتهم أو بدونها بمقابل من محطة جوية إلى أخرى " .

و في نص المادة 138 : " يقضي كل نقل جوي للبضائع أو المواد أو الأمتعة إلى إبرام عقد يلتزم الناقل الجوي بموجبه بأن ينقل بواسطة الطائرة و بمقابل من مطار إلى آخر البضائع و المواد التي يستلمها من المرسل قصد تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني " .

و يتضح من نص المادتين السابقتين أن المشرع الجزائري قد فرق بين عقد نقل الأشخاص و عقد نقل البضائع، وقد حدد وسيلة النقل في ذلك و أن يتم هذا بأجر.

و على العموم يمكن تعريف عقد النقل الجوي بأنه اتفاق بين طرفين إحدهما الناقل و الآخر إما الراكب أو الشاحن يتعهد فيه الناقل بنقل الراكب أو بنقل بضاعة الشاحن من نقطة القيام إلى نقطة الوصول بواسطة الطائرة خلال مدة محددة لقاء أجر محدد.

حيث يتميز عقد النقل الجوي بثلاثة خصائص هي:

1- الرضائية : أي يتم انعقاد عقد النقل الجوي بمجرد تلاقي القبول مع الإيجاب و تطابقهما إذ يستوي في ذلك أن يرد محل العقد على نقل الأشخاص أو البضائع، و لا يغير في ذلك قيام الناقل الجوي بتحرير وثيقة للنقل سواء كانت هذه الوثيقة تذكرة للسفر أو للمكاتب أو سندا للنقل فهي وثيقة ينحصر دورها في كونها أداة لإثبات العقد و مضمونه.

وبالتالي يترتب على عدم وجود هذا المستند أو ضياعه ، أو عدم صحته عدم التأثير على انعقاد العقد ، و ليس هناك ما يمنع من اشتراط ألا ينعقد العقد إلا إذا سلم الناقل التذكرة للمسافر أو تسليم المرسل البضاعة للناقل الجوي و بهذا يفقد عقد النقل الجوي الطابع الرضائي له و ليس هناك ما يمنع أن يكون للعقد شكل معين متفق عليه من قبل الطرفين و بما أن عقد النقل الجوي ينعقد بمجرد تلاقي قبول المسافر أو المرسل مع الناقل فإنه يكون للمسافر أو المرسل الحق في رفض تكوين العقد إذا كان الإيجاب الصادر عن الناقل لا يتماشى مع مصلحته.

كما يمكن للناقل رفض إبرام عقد النقل مع متلقي خدمة النقل كحالة نقل مواد متفجرة أو مواد محرمة ، أو نقل مسافر لم يستوفي إجراءاته .

ولا ينال أيضا من كونه عقد رضائي يلتزم الشاحن بتسليم البضاعة المراد نقلها إلى الناقل أو أحد تابعيه ، إذ أن التسليم لتمكين الناقل من البدء في تنفيذ التزامه بنقل البضاعة من مكان لآخر ، ولا يتحقق ذلك إلا بالتسليم فالتسليم ليس شرطا لانعقاد العقد وإنما لتمكين الناقل من تنفيذ التزامه.

2- الإذعان : يعد عقد النقل الجوي من عقود الإذعان مفاده الرضوخ لشروط العقد المحددة سلفا دون أن يكون للمسافر أو المرسل مناقشة هذه الشروط حيث ينفرد الناقل الجوي بوضع هذه الشروط و على الطرف الآخر الرضوخ لما حدده من شروط و أحكام للعقد ، و لذلك يكون القبول في هذه الحالة إذعانا و صفة الإذعان تتضح في العقود بشكل عام عند رضوخ إرادة طرف أحد المتعاقدين إلى شروط عقد الطرف الآخر ، فإذا أفصح ذلك الطرف عن إرادته بقبول العقد فإنه يكون مكرها في ذلك حيث أن أحد أطراف العقد في مركز ضعيف لا يمكنه من المساواة مع الطرف الآخر.

3- الطابع التجاري لعقد النقل الجوي : يعد النقل بشكل عام خدمة يقدمها الناقل الجوي إلى المسافر أو المرسل ، إذ يعد عملا تجاريا متى انتظم تقديمه في شكل مشروع يهدف إلى تحقيق الربح ، والنقل الجوي لا يختلف عن غيره من أنواع النقل الأخرى إلا من ناحية وسيلة تنفيذه.

ويعتبر النقل تجاريا دائما بالنسبة للناقل متى زاوله على سبيل المقاوله، أما بالنسبة لشاحن البضاعة أو المسافر فلا يكون العمل تجاريا إلا إذا كان تاجرا و كان النقل بمناسبة تجارية.

و تحتل مسؤولية الناقل الجوي الصدارة بين موضوعات النقل الجوي نظرا لما لها من أهمية بالغة في العمل و لما تثيره من منازعات عديدة أمام القضاء فالمسؤولية هي جزاء الإخلال بالالتزام عقديا كان أم غير عقدي ، ولا تختلف أركان مسؤولية الناقل الجوي عن أركان المسؤولية المدنية بوجه عام ، إذ يجب أن يكون الناقل قد ارتكب خطأ سبب الضرر للطرف المتعاقد.

و قد يحصل أثناء تنفيذ عملية النقل الجوي أن تتعرض الطائرة لحادث جوي عندئذ تنعقد مسؤولية الناقل لجبر الضرر الذي لحق بالمتعاقد أو تعويض الضرر الناجم عن أضرار التحليق فقد وضع المشرع حدا أقصى للتعويض عن ذلك ، كما أعطى المشرع فرصة للناقل بإثباته عدم وقوع الضرر من جانبه ، أو إثباته اتخاذ جميع التدابير الضرورية لتفادي الضرر أو إثباته أنه كان من المستحيل عليه اتخاذها .

و يكتسي هذا الموضوع أهمية بالغة إذ يعد إحدى الدراسات القانونية الحديثة التي تتعلق بنوع من النقل يتصف بمزايا خاصة و بتطور مستمر و سريع ، و لما يثيره أيضا هذا النوع من النقل من إشكالات و منازعات عديدة ، مما يتطلب وضع نصوص قانونية خاصة به ، و تنحصر هذه الدراسة فيما يتعلق بطبيعة المسؤولية المدنية للناقل الجوي ، فإن هذه الدراسة تثير مسألة تحديد مسؤولية الناقل الجوي في القانون الجزائري .

و تكمن الأسباب الذاتية في اختيارنا لهذا الموضوع هي رغبتنا في البحث في مجال القانون الجوي في التشريع الجزائري.

أما الأسباب الموضوعية فتكمن في حداثة و نشأة القانون الجوي، وفي قلة الدراسات المتخصصة في مسؤولية الناقل الجوي في القانون الجزائري مقارنة بمسؤولية الناقل الجوي في النقل الدولي .

و بخصوص الدراسات و المراجع حول هذا الموضوع فقد كانت كثيرة خاصة المراجع باللغة العربية و نذرت المراجع المتخصصة في القانون الجزائري، وكذا عدم تنوع المراجع المتخصصة في هذا الموضوع .

فقد اعتمدنا في غالب الأحوال على المراجع العربية سواء حديثة الطبعة أو القديمة و ركزنا على القانون 06/98 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني الجزائري واستعنا ببعض الاتفاقيات الدولية في هذا المجال كلما وجدنا لذلك ضرورة و كذلك استعنا ببعض المراجع الفرنسية .

و تتبلور إشكالية بحث موضوعنا في سؤال جوهري هو : هل اعتمد المشرع نظام المسؤولية العقدية أم نظام المسؤولية التقصيرية أم زواج بين النظامين أم هل اعتمد أنظمة جديدة للمسؤولية المدنية ؟ .

و لمعالجة هذه الإشكالية اتبعنا المنهج الوصفي بهدف وصف جوانب الموضوع و جمع المعلومات ، واعتمدنا أيضا على المنهج التحليلي بغرض تحليل النصوص القانونية المنظمة له وقد استعنا بالمنهج المقارن كلما وجدنا لذلك ضرورة .

وقد أوردنا بحثنا هذا في فصلين نتناولنا في الفصل الأول أساس مسؤولية الناقل الجوي و في الفصل الثاني نطاق مسؤولية الناقل الجوي .

الفصل الأول: أساس مسؤولية الناقل الجوي.

إذا كان النقل الجوي هو أهم مواضيع القانون الجوي، فإن مسؤولية الناقل الجوي تحتل الصدارة بين المسائل التي يثيرها هذا النقل.

فقد تعرض التقنين الجوي لهذه المسؤولية، و لما كان التزام الناقل الجوي بتحقيق نتيجة و هي نقل الأشخاص مع ضمان السلامة و في الوقت المحدد دون تأخير.

و في حالة نقل البضاعة فيلتزم الناقل دون محالة بنقلها و تسليمها إلى المرسل إليه في الميعاد المحدد، و إلا كان مسؤولاً عن عدم تحقق النتيجة المرجوة أي هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير تسليمها.

كما قد تتسبب الطائرات أثناء تحليقها أضرار للغير على سطح الأرض كأن تتعرض الطائرة إلى حادث فتهوي على سطح الأرض ، مما يؤدي إلى أضرار لبعض الأرواح أو الممتلكات ، أو قد تتعرض لحوادث اصطدام جوي تؤدي بخسائر وخيمة على كلتا الطائرتين مما يرتب مسؤوليتهما أو إحداهما .

و عليه سنقسم دراستنا في هذا الفصل إلى ثلاثة مباحث، في المبحث الأول سنتطرق إلى أساس المسؤولية الناشئة عن عقد النقل الجوي و في المبحث الثاني المسؤولية الناشئة عن الفعل الضار للناقل الجوي و المبحث الثالث المسؤولية الناجمة عن التصادم الجوي و نظام التأمين من المسؤولية .

المبحث الأول : أساس المسؤولية الناشئة عن عقد النقل الجوي .

يختلف جوهر النقل الجوي بين نقل الأشخاص و نقل البضائع ، مما يؤدي إلى اتخاذ الالتزامين الرئيسيين على عاتق طرفي عقد النقل : الناقل الجوي و متلقي خدمة النقل .

ففي الحالتين يلتزم الناقل بإنجاز النقل جوا بواسطة الطائرة¹، و يلتزم متلقي خدمة النقل سواء كان المسافر أو مرسل البضائع بدفع الأجرة و هما التزامين رئيسيين في هذا العقد .

إلا أن عقد النقل الجوي يولد على الوجه القانوني التزامات أخرى سواء في عقد نقل البضائع ، أو في عقد نقل الأشخاص أو ما يعرف بالمسافرين ، فتترتب على عاتق الطرفين سواء كان الناقل أو متلقي خدمة النقل – المرسل أو المسافر – التزامات سنوضحها من خلال دراستنا هذه .

و عليه سنقسم هذا المبحث إلى مطلبين، نتطرق في المطلب الأول للالتزامات الناشئة عن عقد نقل البضائع في المطلب الثاني للالتزامات الناشئة عن عقد نقل الأشخاص.

1- الطائرة هي كل آلة تستطيع الارتفاع في الجو والتماسك و الانتقال بفضل تفاعلات هوائية من غير التفاعلات الهوائية على سطح الأرض . المادة 01/02 من قانون الطيران المدني الجزائري .

المطلب الأول: الالتزامات الناشئة عن عقد نقل البضائع

أساس النقل الجوي للبضائع هو تغيير مكانها جوا بواسطة طائرة تسمح بإنجاز عملية النقل من مطار القيام إلى مطار الوصول .

و يتطلب لإنجاز هذه العملية عدة التزامات ملقاة على عاتق الناقل الجوي ، أو على عاتق متلقي خدم النقل أي المرسل للبضاعة ، و هذا تنفيذا لهذا العقد .

و من خلال ما سبق ذكره سنتحصر دراستنا في هذا المطلب على كلا من التزامات الناقل الجوي و التزامات المرسل و هذا من خلال الفرعين الآتيين :

الفرع الأول : التزامات الناقل الجوي .

الفرع الثاني : التزامات المرسل .

الفرع الأول : التزامات الناقل الجوي.

يلتزم الناقل بنقل البضائع إلى مكان الوصول بواسطة الطائرة ¹ دون أن يكون الناقل ملزما بأن يتم النقل بواسطة طائرة معينة أو بخط رحلة معينة إلا إذا نص عقد النقل على خلاف ذلك ² .

و يقصد بالبضاعة كل مال منقول بواسطة الطائرة ، و على ذلك لا تعد جثث الموتى من قبيل البضاعة خلافا لما يدعيه البعض ، بل تخضع في نقلها على حد تعبير محكمة الصلح بباريس في حكمها الصادر بتاريخ 31 مارس 1952 للقواعد المطبقة على نقل الأشخاص ³ .

1-المادة 138 من قانون طيران المدني الجزائري .

2- طالب حسن موسى : القانون الجوي الدولي ، دار الثقافة ، دون بلد نشر ، 2005 ص 117 .

3- محمد فريد العريني : القانون الجوي النقل الجوي - حوادث الطيران ، دار الجامعة الجديدة ، 2007 ، الاسكندرية ، ص 175 .

أولاً: الالتزام بتسليم البضاعة .

يلتزم الناقل بتسليم البضائع من الشاحن، وتعتبر واقعة الاستلام بداية النطاق الزمني لعقد النقل الجوي للبضائع ، فإن امتنع من التسليم أو تأخر فيه يكون مسئولاً تجاه المرسل إلا إذا اثبت أن مرد ذلك يعود إلى سبب لا دخل له فيه.¹

كما يجب على الناقل التأكد من مطابقة البضاعة المراد نقلها لما هو متفق عليه في عقد النقل من حيث نوع البضاعة و كميتها ووزنها و للناقل الحق في فحص البضاعة أو الأشياء المطلوب نقلها للتحقق من حالتها و من صحة البيانات التي ذكرها المرسل بشأن البضاعة في رسالة النقل ، غير أن المشرع الجزائري لم ينص صراحة على حق الناقل في الفحص على خلاف المشرع المصري في المادة 255 من القانون التجاري .

و عندما يقتدي الفحص فحص الأوعية أو فتحها يجب إخطار المرسل لحضور الفحص في موعد معين ، فإذا لم يحضر يجوز للناقل إجراء الفحص بغياب المرسل و على نفقته² وإذا تبين من الفحص أن حالة البضاعة لا تسمح بنقله دون ضرر ، فيجوز رفض النقل أو تنفيذه بعد اخذ إقرار من المرسل بعلمه بحالة الشيء وقبوله بالنقل وفي هذه الحالة يتم تثبيت حالة الشيء و إقرار المرسل على وثيقة النقل³ .

أما إذا تبين للناقل مطابقة الأشياء المراد نقلها للبيانات التي ذكرها المرسل في وثيقة النقل فعليه استلامها و المضي في تنفيذ عقد النقل .

و إذا تسلم الناقل البضاعة دون أن يقوم بفحصها أو دون أن يتحفظ بشأن حالتها يفترض انه تسلم الأشياء المطلوبة نقلها بحالة جيدة و مطابقة للبيانات المذكورة في وثيقة النقل .

1 - هاني دويدار : الوجيز في القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، 2001 ، ص 254 .

2 - منير محمد الجهيني و ممدوح محمد الجهيني : العقود التجارية ، دار الفكر العربي ، الإسكندرية ، 2000 ، ص 229 .

3 - اكرم يا ملكي : القانون الجوي دراسة مقارنة ، مكتبة دار الثقافة ، عمان ، 1998 ، ص 131 - 132 .

و بعد أن يقوم الناقل باستلام البضائع ، يجب عليه أن يقوم بشحنها ما لم يتفق على خلاف ذلك ¹ .

ثانياً : التزامات الناقل بشحن البضاعة .

يلتزم الناقل الجوي بشحن البضاعة بوضعها في الطائرة التي ستقلها إلى مطار الوصول بحيث يتعين على الناقل رص البضاعة داخل مخازن الطائرة و الذي يتولى شحنها فيها ² . وهذا الالتزام يقابل التزام المرسل بتسليمها إليه ، و تعتبر مسالة عدم الخلط بين إبرام عقد النقل و استلام الناقل البضاعة الأهمية بمكان ، لأن إبرام عقد النقل شيء و استلام الناقل البضاعة شيء آخر ³

و برغم من أن مسؤولية الأطراف مسؤولية تعاقدية من لحظة التي يبرم فيها العقد إلا أن الناقل لا يعد من ذلك الوقت مسئولاً عن نقل البضائع التي لا توجد بين يديه و التي ربما لم يتم صنعها بعد ⁴ .

فعملية الشحن الجوي تتصل اتصالاً وثيقاً بسلامة الرحلة الجوية و لأن الناقل الجوي بما لديه من وسائل و إمكانيات فنية أدرى من المرسل بما تقتضيه هذه السلامة من متطلبات وقد يحدث أحياناً أن ينص العقد على أن يتولى المرسل عملية الشحن ، لا سيما في النقل الجوي الغير منتظم و معاً ذلك فإن هذا الشرط لا يعني حرمان الناقل من التأكد من عدم إخلال عملية الشحن بأمن و سلامة الطائرة ، وبمعنى آخر إذا كان من الجائز قيام المرسل بتفريغ البضاعة داخل الطائرة فإن عملية رصها و تستيفها تقع على عاتق الناقل لإتصال ذلك بتوازن الطائرة والمحافظة على سلامتها ⁵ .

1- معوض عبد التواب: الموسوعة التجارية الشاملة في التعليق على قانون التجاري الجديد، جزء 2، طبعة 2، دون دار نشر، 2002 ص 489.

2- طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 119 .

3-BARTHELEMY .Mercadal : Droit des transport terrestres et aérien , éd : DALLOZ – paris /DELTA –

Beyrouth,2000,p 19 .

4- Pierre Brunat :Lamy de transport ,éd : LAMY , Paris , 1998 , p 139 .

5- محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص 176 . احمد محمود حسني: عقد النقل البحري، منشأة

المعارف،الإسكندرية،1998،ص168 .

فلا يمكن تفويض هذا الالتزام كلياً لغير الناقل الجوي ، فالشحن الذي يتولاه غيره في بعض الحالات قد يؤدي إلى اعتباره مخلاً بتنفيذ التزام آخر يرتبه عقد النقل عليه و هو إعداد طائرة صالحة للملاحة و بأمان قبل بدئ الرحلة و أثناءها.

ثالثاً : الالتزام بالمحافظة على البضائع أثناء النقل .

يلتزم الناقل الجوي بالمحافظة على البضائع أثناء النقل الجوي ، حيث في مثل هذه العقود يكون التزام الناقل خاضعاً إلى قواعد المسؤولية العامة و التي تقضي بأنه ناتج من التزام تعاقدية يقع على عاتق الناقل .

يلتزم الناقل أثناء نقل البضاعة بالمحافظة عليها ، وذلك ببذل العناية العادية في حفظها و صيانتها التي تكفل في وصولها سليمة بالقدر اللازم لتنفيذ التزام النقل ، ويعد هذا الالتزام التزاماً أساسياً و جوهرياً بضمان النقل السليم للبضاعة¹.

حيث لا تقضي العناية العادية من الناقل مجرد الحفظ فقط و إنما يلزم البضاعة من أعمال ايجابية أثناء الطريق كأن يعيد حزم الأشياء أو إصلاح أغلفتها و غيرها من التدابير الوقائية ولكنه غير ملزم بالتدابير الغير معتادة في النقل كرش النبات بالماء أو إطعام الحيوان إلا إذا تم اتفاق على مثل هذه التدابير .

في هذه الحالة المرسل ملزم بذكرها في مستند النقل و عند الاقتضاء على البضاعة ذاتها² وفي هذا الصدد قضت محكمة النقض الفرنسية في قرارها الصادر بتاريخ 1922/11/08

" الناقل ليس ملزماً إلا بأعمال العناية العامة و العادية المنسجمة مع متطلبات الخدمة التي يؤديها إلا إذا وجد طلب صريح من المرسل ببذل عناية خاصة أو استثنائية " ³.

1- سعيد الجدار: عقد البضائع في القانون التجاري الجديد ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، بدون سنة نشر ، ص62 .

2-A- Zahi : Droit des transport , T ,1, éd : o.p.u .Alger , 1991 , p 113.

3-Pierre Brunat : O.P.CIT.N: 172 .

فمن المؤكد أن معيار التفرقة بين أعمال العناية العادية و أعمال العناية الاستثنائية يتمثل فيما إذا كانت أعمال العناية منسجمة مع متطلبات الخدمة ذاتها فهي من قبيل أعمال العناية العادية.

أما إذا كانت تتطلبها الطبيعة الخاصة للبضاعة فهي من قبيل أعمال العناية الاستثنائية إلا أن هذا المعيار ليس مطلقا يسمح بأن نتخذه كمبدأ قضائي ثابت ، و إنما هو معيار مرن يستقل قاضي الموضوع في تطبيقه مسترشدا في ذلك بالظروف الخاصة بكل واقعة على حدا و العرف و تفسير اتفاق الأطراف¹ .

و على العموم يتوجب على الناقل القيام بالتدابير الوقائية اللازمة و أداء ما تلتزمه من مصاريف ، على أن يرجع الناقل على المرسل بالمصروفات التي أنفقها في سبيل المحافظة على البضاعة أثناء الطريق² ، ما لم يكون الأمر راجعا إلى خطأ الناقل .

و في سبيل تطبيق الحكم المتقدم يجب اخذ ظروف الرحلة الجوية في الاعتبار إذ يستحيل على الناقل الجوي اتخاذ التدابير المشار إليها أثناء الطيران ، لكنه يلتزم باتخاذها إذا اكتشف والطائرة رابطة بمطار الرسو و بمناسبة شحن بضائع أخرى أن البضائع المشحونة في مطار القيام تكون بحاجة إلى اتخاذ التدابير اللازمة للمحافظة عليها .

فإذا تعطلت الطائرة بعض الوقت بسبب عطب لحق بها أو لإنهاء بعض الإجراءات وكانت البضائع قابلة للتلف أو الهلاك ، وجب على الناقل الجوي اتخاذ الإجراءات اللازمة لحفظ البضائع كوضعها في أجهزة التبريد مثلا أو تعيين حارس لها خشية سرقتها³ .

1-Pierre Brunat : O.P.CIT.N: 172 .

2- سميحة القليوبي : شرح قانون التجارة الجديد ، ط3 ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ص 489 .

3-هاني دويدار : قانون الطيران التجاري ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، 2000 ، ص 265.

رابعاً : الالتزام بالنقل في الموعد المحدد

التزام الناقل بنقل البضاعة هو التزام أساسي وهو الذي يميز هذا العقد عن بقية العقود¹ حيث تقضي الشروط العامة للايافة في المادة الثانية بأن مواعيد الرحيل و الوصول محددة من قبل الناقل أو في أية وثائق أخرى لا تعتبر جزء من عقد نقل البضائع و لا يوجد ما يمنع أي أن الميعاد محدد للنقل و تسليم البضاعة بمعنى آخر إعفاء الناقل الجوي من التزام المواعيد المحددة في خطاب النقل.

ويشير المختصون بأن هذه المادة لا تتعارض و أحكام اتفاقية وارسو حيث أنها تكفي بالنص على وجوب تضمن مستند النقل الجوي تاريخ الرحلة الجوية دون أن تشترط أن يكون هذا التاريخ محدد فتركت تحديده للتعامل التجاري بين الطرفين ، ولكن لا يعني أن الناقل الجوي معفى من الالتزام بمدة تنفيذ النقل و ترك الأمر لإرادته المنفردة مما يخالف القواعد العامة فالأعراف تلعب دورها في تحديد هذا التاريخ إضافة إلى ما يحيط الرحلة الجوية من ظروف خاصة² .

بصرف النظر عما يتضمنه مستند النقل من شرط عدم تقيد الناقل الجوي بأي موعد محدد فتحديد التاريخ هو مسألة مادية ،فالناقل الذي يلتزم مثلاً بنقل الصحف اليومية فإنه يعد قابلاً ضمناً عند عدم وجود نص صريح بأن يقوم بنقل الصحف بدون تأخير .

1- عادل علي المقداد : القانون البحري ، مكتبة دار الثقافة ، دون بلد نشر 1999 ، ص 120.

2- طالب حسن موسى ، المرجع السابق ، ص 120 .

خامسا: التزام الناقل الجوي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه

بعد وصول البضاعة لجهة الوصول أو إلى مطار الوصول يلتزم الناقل بتفريغها و التفريغ عملية مادية تعني إخراج البضاعة من وسيلة النقل تمهيدا لتسليمها للمرسل إليه¹.

عملية التفريغ تعتبر عملية ملحقمة بعملية النقل، يتولاها الناقل و يكون مسئولا عنها ما لم ينص عنها القانون أو الاتفاق على غير ذلك².

و بعد التفريغ يلتزم الناقل بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه³ المعين في خطاب النقل إذ لهذا الالتزام من الأهمية بما كان إذ أن مسؤولية الناقل الجوي لا تنقضي ولا تنتهي إلا بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه في مطار الوصول أو المكان المتفق عليه ، و يعتبر التسليم قد تم متى مكن الناقل المرسل إليه من الاستلام ، بأن جعله في وضع يتمكن معه من ممارسة الحراسة المادية على البضائع ، و عليه تزول قرينة المسؤولية الملقاة على عاتق الناقل .

فقد أكدت محكمة النقد الفرنسية في قرارها الصادر بتاريخ 1956/02/07 بأن "عقد النقل لا ينتهي إلا بتسليم البضاعة للمرسل إليه المذكور في تصريح الإرسال من طرف المرسل "

وقد يسبق التسليم عملية فحص البضاعة و معاينتها وهذا للتحقق من عددها ووزنها وحالتها كما أن هذا الفحص ضروري للتأكد من البضاعة إذا أشتراط دفع الأجرة على أساس الكمية المسلمة فعلا⁴.

1- مصطفى كمال طه و علي البارودي : القانون التجاري الأوراق التجارية و الإفلاس و العقود التجارية و عمليات البنوك ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، 2001 ، ص 230. وفي نفس المعنى احمد محمود حسني ، المرجع السابق ، 134.

2- سميحة القليوبي ، المرجع السابق ، ص 484 .

3- عباس مصطفى المصري : المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، 2002 ، ص 168

4- مصطفى كمال طه : القانون البحري، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، 1998 ، ص 270 .

الفرع الثاني: التزامات المرسل .

أولاً: التزام المرسل بتسليم البضاعة للناقل.

يعد الالتزام بتسليم البضاعة للناقل على عاتق المرسل ، ولا يعني ذلك أن التسليم يعد شرطاً لانعقاد العقد لأن العقد هنا هو عقد رضائي و بفضل هذا الالتزام يمكن الناقل بتنفيذ التزامه بنقل البضاعة إلى مطار الوصول إذ لا يتصور تنفيذ التزامه هذا إلا إذا كان في وضع يتمكن معه من ممارسة الحراسة المادية على البضاعة ولا يتحقق ذلك إلا بتسليمها له ¹ .

و الأصل أن يحدد عقد النقل تفصيلات عملية تسليم البضاعة إلى الناقل ، وعلى وجه الخصوص زمان و مكان التسليم ، و يجب على المرسل احترام هذا الاتفاق ، إذ يجب عليه تسليم البضاعة في الميعاد والمكان المتفق عليه ² فإذا تأخر عن ذلك تحمل مسؤولية ذلك وبالتالي إذا نشأ عن هذا التأخير تأخر الناقل عن تسليم البضاعة للمرسل إليه في الميعاد المتفق عليه فقد يستطيع الناقل أن يدفع مسؤوليته بخطأ المرسل ³ .

فقد يتفق على أن يتسلم الناقل البضاعة في محل المرسل أو أن ينص العقد على تسليمها في مستودعات الناقل الكائنة بمطار القيام ، أو على أن يقوم بتسليمها إلى ناقل بري سلفاً بمطار القيام من قبل الناقل الجوي ⁴ .

و إذا كانت ظروف النقل أو طبيعة البضاعة مما تستوجب على الناقل توفير أداة نقل خاصة أو إعداد أداة النقل إعداداً خاصاً لإنجاز النقل ⁵ .

1- فوزي محمد سامي : شرح القانون التجاري ، الجزء 1 ، مكتبة دار الثقافة ، عمان ، ص 243 .

2- عادل علي المقداد، المرجع السابق ، ص 112.

3- احمد محمد محرز : العقود التجارية ، الطبعة الأولى ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1990 ، ص 212 .

4- محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص 184 .

5- على حسن يونس : العقود التجارية ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، 1970 ، ص 219 .

و إذا اقتضت طبيعة الشيء إعداده للنقل بتغليفه أو تعبئته أو حزمه ، فعلى المرسل أن يقوم بذلك بكيفية تقيه من الهلاك أو التلف و لا تعرض الأشخاص أو واسطة النقل أو الأشياء الأخرى التي تنقل معه إلى التلف أو الضرر ¹ .

إذا كانت شروط النقل تستلزم إتباع طريقة معينة في التغليف أو التعبئة فيجب على المرسل مراعاتها و إلا يكون مسئولاً عن الأضرار التي تنشأ عن العيب في التغليف أو التعبئة أو الحزم .

ثانياً : تسليم الوثائق الضرورية .

لا يقتصر التزام المرسل بالتسليم على تسليمه البضاعة فقط للناقل ، بل يجب عليه تسليمه الوثائق اللازمة لتنفيذ النقل ² ، إذ لا يسمح بمرور أو تفريغ البضاعة ما لم يبرز الناقل المستندات اللازمة و إن إعداد هذه المستندات يقع على عاتق المرسل و ليس الناقل فكل ما يؤدي إلى تأخير شركة الطيران بسبب يعود إلى عدم دقة هذه المستندات ، يعود أثره على المرسل من دون أن يتحمل الناقل أي مسؤولية ، إلا إذا اثبت المرسل خطأ الناقل ³ .

و يعد المرسل مسئولاً عن عدم كفاية هذه الوثائق ، أو عدم مطابقتها للحقيقة ، كما يعد الناقل مسئولاً عن ضياع هذه الوثائق أو عن إساءة استعمالها بعد تسلمها ⁴ .

ثالثاً : دفع أجرة النقل

الأجرة هي عبارة عن مبلغ نقدي ⁵ يقع على عاتق المرسل الالتزام بأدائها وهذا هو التزامه الجوهري ⁶ ، وقد يتفق الطرفان على أن يتولى المرسل إليه دفع أجرة النقل عند تسلمه البضائع في مطار الوصول ⁷ .

1- طالب حسن موسى ، المرجع السابق ، ص 124 .

2-A-ZAHI : O.P.CIT. P 93.

3-طالب حسن موسى ، المرجع السابق ، ص 125 .

4 - سعيد الجدار ، المرجع السابق ، ص 54 .

5 - عادل علي المقداد، المرجع السابق .

6- عباس مصطفى المصري ، المرجع السابق، ص 215

7-هاني دويدار ، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق ، طبعة 2000 ، ص 264 .

وتشمل أجرة النقل كل المصاريف الضرورية لإجراء النقل كدفع قسط التأمين و الرسوم الجمركية ، حيث تقضي المادة 40 من القانون التجاري الجزائري بأنه : " على المرسل دفع أجرة النقل و المصاريف المترتبة عن الأشياء المنقولة ..."

أما إذا كانت الأجرة مستحقة عند القيام جاز للناقل أن يدفع بعدم التنفيذ أو أن يمتنع عن استلام البضاعة حتى يستوفي أجرة النقل ، أما إذا كان استحقاقها عند الوصول فللناقل الحق في حبس البضاعة بالتطبيق للقواعد العامة في العقود الملزمة للجانبين ¹ .

فالعقد هو الذي يحدد مقدار الأجرة، ويتم تحديدها إما على أساس وزن الشحنة أو على أساس حجمها، كما يمكن تحديدها عن كل وحدة من البضائع المنقولة في حالة ضخامة الشحنة أو في حالة تباين طبيعة الأشياء المنقولة .

وعادة ما يتولى الناقل تحديد تعريفه نقل مختلف البضائع ولا يكون أمام المرسل إلا قبولها بل أن إبرام العقد لا يتم إلا على أساس هذه التعريفه ² .

المطلب الثاني: الالتزامات الناشئة عن عقد نقل الأشخاص.

يتولد عن عقد نقل الأشخاص مجموعة من الالتزامات ³ التي يتحملها الناقل الجوي في مواجهة الأشخاص المسافرين ، ذلك أن عقد النقل الجوي يقدم فيه الناقل خدمة النقل مقابل الحصول على أجرة و يرتب هذا العقد التزامات عدة على عاتق الطرفين باعتبار عقد نقل الركاب من عقود المعاوضة الملزمة للجانبين ⁴ .

و عليه سنقسم هذا المطلب إلى فرعين الأول التزامات المسافرين و الفرع الثاني التزامات الناقل الجوي .

1 - محمد فريد العريني، المرجع السابق ، ص 189 .

2- هاني دويدار ، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ، ص 263 .

3- عدلي أمير خالد : عقد النقل الجوي ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية، 2006، ص 85 .

4- هاني دويدار : قانون الطيران التجاري ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية، 1994 ، ص 185 .

الفرع الأول : التزامات المسافر .

يبرم المسافر عقد النقل بهدف الانتقال من مكان لآخر و يمثل هذا الهدف الحق الأساسي للمسافر و حوله تدور كافة الحقوق الأخرى من مطالبة الناقل بتنفيذ عملية النقل من مكان القيام إلى الوصول، و كذلك على المسافر التزامات سنبرزها من خلال الآتي :

أولاً : الالتزام بدفع الأجرة .

جرى العرف عادة على قيام المسافر بدفع الأجرة¹ قبل تنفيذ عملية النقل و تكون هذه الأجرة محددة سلفاً ، و هذا بدفع قيمة التذكرة طبقاً لتعريف الأجر المحددة للخطوط المنتظمة² .

ولا حاجة للتفاوض بشأن ثمن التذكرة عند إبرام العقد ولا يمكن إصدار تذكرة السفر إلا إذا تم دفع قيمتها كاملة، كما يحتفظ الناقل الجوي بالحق في رفض نقل أي مسافر لا يكون حائزاً لتذكرة سفر قانونية³ .

ثانياً : الحضور في المكان و الوقت المحددين للمغادرة .

إن حصول الراكب على تذكرة السفر لا تعطي له الحق بإلزام شركة الطيران بنقله ولو حضر في التاريخ المحدد فيها، بل جرى العرف أن يقوم المسافر بحجز ما كان له على الطائرة فيتعين عليه أن يوفى بهذا الالتزام.

و يبرر وجوب تأكيد الحجز بسبب الطاقة المحدودة لاستيعاب الطائرة، لأن مقاعدها محدودة لها حمولة محددة لا يمكن أن تتجاوزها و هذا لتأمين سلامة الرحلة الجوية⁴ .

1- علي البارودي و محمد فريد العريني و محمد السيد الفقي ، قانون البحري و الجوي ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، 2001 ص 575 . عدلي أمير خالد ، عقد النقل البحري ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، 2006 ، ص 110 .

2- محمود مختار بريري و عمر فؤاد عمر : القانون الجوي مقدمة عامة أغراض الملاحة الجوية ، دار النهضة العربية ، القاهرة 2003 ص 134 .

3- محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص 173 .

4- هاني دويدار ، المرجع السابق ، طبعة 2000 ، ص 131 .

و إذا أصر احد المسافرين على الصعود إلى الطائرة رغم عدم قيامه بحجز مقعد له على متنها ورغم أولوية ركاب آخرين عليه ، فلا جناح على الناقل إن هو قام بإجباره على مغادرة الطائرة و لا يلتزم في مواجهته بالتعويض¹ .

و بعد تأكيد الحجز فعلى المسافر أن يحضر في المكان و التاريخ المحددين في تذكرة السفر قبل الوقت المحدد ، و إن لم يحضر الراكب في الوقت المحدد و حسب تعليمات شركة الطيران ، كان للناقل الحق في الرحيل دون انتظاره ، و لا يؤدي هذا إلى تحميل الناقل أي مسؤولية اتجاهه و ان كان من شأن هذا الرحيل إلحاق ضرر بالمسافر .

ثالثا : إتباع تعليمات الناقل الجوي .

يضع الناقل عادة تعليمات محددة تأمينا لسلامة الرحلة الجوية تراعي بها مصلحته و مصلحة الركاب عموما لذا يلتزم الناقل بإحاطة الركاب علما بتعليمات النقل² . كما يلتزم المسافر بالانصياع لتعليمات الناقل³ .

و بهذا يلتزم الراكب بالجلوس على مقعد مخصص له و عدم مضايقة الركاب، فيمتنع عن التدخين إن كان ذلك ممنوعا و أن تكون تصرفاته لائقة فإن كانت غير ذلك أو كان في حالة سكر جاز للناقل طلب منه مغادرة الطائرة⁴ .

إذ يلتزم الناقل من جانبه بفرض احترام هذه التعليمات على الركاب جميعا دون استثناء و كل اتفاق خلاف ذلك لا ينتج آثاره إلا بين الطرفين المتعاقدين ، حيث أن واسطة النقل كما قيل بحق تضم مجتمعا صغيرا من الركاب ، و يعتبر التزام كل منهما بإتباع تعليمات النقل بمثابة حق يجوز التمسك به من قبل الآخرين⁵ .

1- محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص 174 .

2- أكرم يا ملكي ، المرجع السابق ، ص 116 .

3- محمود مختار بريري ، عمر فؤاد عمر ، المرجع السابق ، ص 134

4- حسن موسى ، المرجع السابق ، ص 133 .

5- علي البارودي : العقود و عمليات البنوك التجارية ، الإسكندرية ، 1966 ، ص 229 .

رابعاً : بعد انتشار ظاهرة الإرهاب و اختطاف الطائرات أصبح المسافر ملزماً بالخضوع للإجراءات المطلوبة من قبل الجمارك و السلطات الإدارية في المطار ¹ قبل السماح له بالتوجه إلى الطائرة حيث يخضع المسافر إلى إجراءات تفتيشه ² و أمتعته والتأكد من كافة المستندات المطلوبة لسفوره متى اقتضت سلامة الرحلة الجوية ³.

الفرع الثاني : التزامات الناقل الجوي .

هناك مجموعة من الالتزامات يتحمل بها الناقل الجوي في مواجهة المسافرين تنشأ عن عقد النقل ، أو تعتبر من مستلزماته وفقاً للقانون و العرف و العدالة و يمكن إيجاز هذه الالتزامات في ما يلي :

أولاً : التزام الناقل بنقل المسافرين و أمتعته .

بمجرد إبرام عقد النقل يلتزم الناقل الجوي بتزويد المسافر تذكرة سفر مشتملة على جميع البيانات الإلزامية المتطلبه قانوناً، و يتعين عليه أن يحررها بخط واضح و يسلمها للمسافر قبل موعد الرحلة بوقت كافي لمعرفة هذا الأخير بشروط النقل ⁴.

1- طالب حسن موسى ، المرجع السابق ، ص 132- 133 .

2- إذا كانت عمليات التفتيش في الجزائر من اختصاص الجمارك أو الشرطة ، فإنها في الولايات المتحدة الأمريكية اعتباراً من 1973/01/05 من اختصاص شركات الطيران التي يتعين عليها أن تقوم و بانتظام بتفتيش المسافرين و حقائب اليد و إخضاعهم لأجهزة الكشف الالكترونية . محمد فريد العريني ، طبعة 2007 ، المرجع السابق ، ص 174 – 175 .

3- علي البارودي و الآخرون ، المرجع السابق ، ص 572 .

4 - محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص 141 .

بعد ذلك يلتزم الناقل أيضا بنقل الركاب و أمتعتهم إلى المكان المقصود أو مطار الوصول بواسطة طائرة صالحة للملاحة الجوية تضمن سلامة المسافرين على متنها، و يتبع في ذلك الطريق المتفق عليه و أن ينفذ النقل في الميعاد المتفق عليه¹

و إن تقاعس و امتنع عن تنفيذ هذا الالتزام إما بإلغاء المقعد المحجوز للمسافر أو إلغاء الرحلة ، انشغلت ذمته بالتعويض .

و فضلا عما سبق فثمة التزامات تكميلية، تتمثل في التزام الناقل الجوي بالسهر على راحة الركاب ، وتوفير حد أدنى من الخدمات اللازمة لهم².

قد جرى العرف على قيام الشركة بتقديم الطعام و الشراب في الرحلات³ الجوية الطويلة أما إذا ما أطرت الطائرة إلى التوقف في احد المطارات فإن الناقل ملزم في تأمين إقامة لهم مع تقديم الطعام و الشراب.

حيث يمتد الالتزام ليشمل أيضا نقل أمتعة الراكب الشخصية⁴ إلى المكان المقصود فقد فرق القانون بين نوعين من الأمتعة:

1- الأمتعة التي يحملها أو يحتفظ بها الراكب معه أثناء الرحلة فلا يكون الناقل مسؤولا عنها إلا إذا صدر خطأ منه أو من احد تابعيه، و لهذا يكون من المهم بالنسبة للناقل أن يفحص أمتعة الراكب بحضوره قبل مباشرة النقل للتحقق من مطابقتها لشروط النقل⁵.

2- الأمتعة التي يسلمها للناقل مقابل تذكرة أو بطاقة أمتعة، حيث يكون الناقل مسؤولا عنها مسؤوليته عن البضائع في عقد نقل الأشياء و يتوجب على الناقل نقل هذه الأمتعة في نفس الطائرة المقفلة له فإن تعذر ذلك فعلى طائرة أخرى مسافرة في نفس الوقت أو بعد ذلك بقليل⁶.

1-أكرم يا ملكي ، المرجع السابق ، ص 119 .

2- محمود مختار بريري و عمر فؤاد عمر ، المرجع السابق ، ص 135 .

3- عدلي أمير خالد ، عقد النقل البحري ، المرجع السابق ، ص 112 .

4- محمد مختار بريري و عمر فؤاد عمر ، المرجع السابق ، ص 135 .

5- أكرم يا ملكي ، المرجع السابق ، ص 119 .

6-محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص 144 .

ثانيا : ضمان سلامة الراكب

فالتزام الناقل هنا هو التزام بتحقيق غاية ، بمعنى تأمين وصول الراكب إلى مطار الوصول سليما معافى¹ و ليس مجرد اخذ الحيطة و بذل العناية اللازمة لمنع إصابته أثناء النقل فتعقد مسؤولية الناقل بمجرد عدم تحقق هذه الغاية.

إذ يرى اتجاهها فقها للدول اللاتينية في مقدمتها فرنسا بأن التزام الناقل بسلامة الراكب التزاما عقديا فلا يكون بإمكان الناقل دفع مسؤوليته إلا بإثبات أن الضرر الواقع ناتج عن سبب أجنبي لا يدا له فيه أو خطأ المضرور نفسه .

في حين يرى اتجاهها آخر للدول الأنجلو سكسونية ، و خاصة الولايات المتحدة الأمريكية تعتبر التزام الناقل بسلامة الراكب مجرد التزام عام بوسيلة ، و بالتالي فإنه لا يعتبر مسئولا إلا استنادا إلى فكرة الخطأ التقصيري ، أي إذا أثبت الراكب أو احد ورثته أن الناقل لم يتخذ إجراءات الحيطة و لم يبذل العناية اللازمة لمنع إصابته أثناء النقل .

و للتوفيق بين هاذين الاتجاهين المتعارضين اعتبرت اتفاقية وارسو التزام الناقل بسلامة الراكب بوسيلة و لكنها نقلت عبئ الإثبات من عاتق الراكب إلى عاتق الناقل².

و عليه التزام الناقل هنا هو التزام بالتحقيق غاية كما لاحظنا سابقا و ليس التزاما ببذل عناية ، إذ تتعقد مسؤوليته في كل الأحوال بمجرد عدم تحقق هذه الغاية ، و لو أثبت أنه اتخذ كل الإجراءات و الإحتياطات اللازمة و لم يرتكب خطأ من جانبه ، ولكن يمكن القول بأن هذا الالتزام لا يبدأ بمجرد إبرام الناقل عقد النقل الجوي ، فقد يصادف أن يبرم الراكب هذا العقد ولكن بأجل تنفيذه إلى تاريخ لاحق ، فلا يعقل إذن تحميل الناقل الجوي هذه المسؤولية التعاقدية منذ تاريخ إبرام العقد و قبل تنفيذه³ .

1- إن أغلب الكوارث الجوية التي تؤدي إلى وفاة جميع الركاب مثلا كحادثة تحطم طائرة الكونكورد الفرنسية التي أودت بحياة 109 مسافر عند إقلاعها من مطار ROISSY في 2000/07/25 ، أيضا سقوط طائرة جزائرية عند إقلاعها من مطار تمراست أودت بحياة 102 شخص في 2003/03/06 .

2- محمود سمير الشرقاوي :محاضرات في القانون الجوي ، دون دار النشر، القاهرة، 1979، ص 87 . 88 .

3- طالب حسن موسى ، المرجع السابق ، ص 134 .

المبحث الثاني : المسؤولية الناشئة عن الفعل الضار للناقل الجوي .

الأضرار التي تسببها الطائرات للغير على السطح لا تقتصر الأضرار الناشئة عن الملاحة الجوية و استغلال الطائرات على تلك التي يمكن أن تصيب الركاب أو البضائع بمناسبة النقل الجوي ، و إنما تعد الملاحة الجوية مصدرا لأضرار أخرى ، هي تلك التي تصيب الغير الموجودين على السطح في أشخاصهم و أموالهم ، و قد تكون تلك الأضرار ناجمة عن عبور الطائرات و تحليقها ، كما لو أدى أزيز الطائرات أو الفرقة المترتبة على اختراقها لحاجز الصوت إلى تحطيم الواجهات الزجاجية لإحدى المباني ¹ ، و قد تكون نتيجة لسقوط الطائرة في حد ذاتها على الأرض أو سقوط أشياء منها مما يؤدي إلى إصابة الأشخاص أو ممتلكاتهم على سطح الأرض .

و عليه يقتضى منا التعرض بأحكام المسؤولية عن الأضرار التي تلحقها الطائرات بالغير على سطح الأرض إلى ضرورة التطرق في المطلب الأول لشروط قيام المسؤولية عن فعل الضار ، وسائل دفع المسؤولية في المطلب الثاني و لأحكام التعويض عن المسؤولية في المطلب الثالث و دعوى المسؤولية في المطلب الرابع و هذا من خلال ما يلي :

المطلب الأول : شروط قيام المسؤولية عن الفعل الضار.

تقتضي القواعد العامة في المسؤولية المدنية الغير تعاقدية أن كل من يسبب بفعله أو بنشاطه ضررا للغير يلتزم في مواجهة المضرور بالتعويض ، و تقتصر دراستنا هنا على المسؤولية المدنية لمستثمر الطائرة اتجاه الغير على سطح الأرض ، أي بمن لا تربطه أية رابطة عقدية ، و لذلك فلا شأن لهذه المسؤولية بما يتحمله الناقل الجوي من الالتزام بالتعويض عند لحوق الضرر بالمسافرين في عقد نقل الأشخاص أو عقد نقل البضائع.

1- محمد فريد العريني ، القانون الجوي النقل الجوي – حوادث الطيران ، المرجع السابق ، ص 355 .

2- محمود مختار بريري و عمر فؤاد عمر المرجع السابق ، ص 224 .

إذن فمن المعلوم انه لانعقاد المسؤولية على رأس المتسبب في الضرر لابد من توافر الضرر و العلاقة السببية و الشخص الذي تقوم المسؤولية في مواجهته و سنتطرق إلى هذه العناصر من خلال الفروع الآتية :

الفرع الأول : إصابة الغير بضرر .

و المقصود بالغير هو من لا يكون مرتبطا بمستغل الطائرة برابطة عقدية و بالتالي فإن أحكام هذه المسؤولية لا تسري على المسافرين في طائرة من طائراته ، بالنسبة لأشخاصهم و أمتعتهم ، و لا على أصحاب البضائع المنقولة على متنها¹ كما تم الإشارة إليه سابقا ، حيث تكون هذه المسؤولية في الحالتين خاضعة لأحكام المسؤولية الخاصة بالنقل الجوي كما سنرى لاحقا .

كما لا تسري على هيئة القيادة و بقية المستخدمين من قبل مستثمر الطائرة و يشترط في المقام الأول لقيام هذه المسؤولية ، ضرورة تعرض الغير للضرر على سطح الأرض من جراء الطائرات²، سواء أكان ذلك في نفسه أو في ماله إذ تقضي المادة 159 من قانون الطيران المدني الجزائري : " يكون مستغل الطائرة مسئولا عن الخسائر التي يسببها تحليق الطائرة أو الأشياء التي تنفصل عنها و تقع على الأشخاص و الأملاك الموجودين باليابسة يحق لكل شخص يتعرض لخسارة على السطح في الظروف المحددة في هذا القانون التعويض ..."

و هو ما يعني شمول المسؤولية للضرر الذي يصيب الشخص في نفسه أو ماله و لذلك فإن أحكام هذه المسؤولية لا تطبق على الأضرار التي تصيب الأشخاص أو الأموال الموجودة على متن طائرة محلقة في الجو بسبب تصادم أو غيره³.

1- أكرم يا ملكي ، المرجع السابق، ص91 .

2- محمود مختار بريري و عمر فؤاد عمر ، المرجع السابق ، ص 228 .

3- أكرم يا ملكي ، المرجع السابق ، ص 92 .

فالأضرار التي تحدثها الطائرة للغير على سطح الأرض عديدة، منها ما يكون مباشراً كسقوطها محترقة على السطح من شأنها إحراق دار أو مزرعة الغير أو قتله أو سقوط شيء أو شخص منها¹

و مسؤولية المستغل عن تلك الأضرار ليس محلاً لأية صعوبات ولا تحتمل أي تردد ذلك من شأن هذه الإضرار إحداث خلل واضح بذمة المضرور على السطح أو إلحاق الأذى به و هو الأعزل لا يملك من أمره شيئاً .
إذ يستوي في ذلك أن يصيب الضرر الشخص نفسه أو أن يصيبه في أمواله الضرر في جميع الأحوال ينبغي أن يكون مباشراً و إلا لما صرت عليه أحكام هذه المسؤولية .

فمسؤولية مستغل الطائرة عن الأضرار المباشرة التي تحدثها الطائرة على سطح الأرض تتعقد مسؤوليته و تنشغل ذمته بالتعويض عن الضرر² الذي يلحق بالغير.

أما الضرر الذي تحدثه الطائرة أو ما يعرف بأضرار التحليق ، الذي لا يوجد بينها و بين الطائرة أية صلة مادية مباشرة ، و إنما تنجم عما تحدثه الطائرة من ضجيج أو إزعاج حال صعود الطائرة أو هبوطها أو أثناء التحليق خاصة بعد التطور الهائل الذي حققته تقنية الطيران بظهور الطائرات النفاثة ، و تلك التي تفوق سرعتها سرعة الصوت و التي تحدث إزعاجاً غير مألوف ، فضلاً عما تحدثه أحيانا من أضرار ببعض المنشآت عند اختراقها لحاجز الصوت³ .

فالمشروع الجزائري لم ينص على مثل هذا الضرر ، فإن اتفاقية روما لسنة 1952 في مادتها الأولى قد نصت على انه : " لا يستحق التعويض إذا نشأ الضرر عن مجرد مرور الطائرة في الفضاء الجوي الذي يعلو إقليم الدولة ، طالما كان ذلك وفقاً لقواعد الجو "

1- أبو زيد رضوان : القانون الجوي قانون الطيران المدني ، دار الفكر العربي ، 1995 ، ص 152 .

2- علي البارودي و الآخرون ، المرجع السابق ، ص 631 .

3- أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص 153 .

بمعنى أن بمجرد الإزعاج أو الضوضاء الذي تسببه الطائرة المحلقة في الجو لا يسمح بالمطالبة بالتعويض وفقا للأحكام الخاصة بهذه المسؤولية الموضوعية مادامت الطائرة تلتزم في طيرانها بقواعد الجو¹ .

الفرع الثاني : العلاقة السببية بين الضرر و الطائرة .

لا يكفي لقيام المسؤولية عن الأضرار التي تلحقها الطائرة بالغير على سطح الأرض إثبات الغير للضرر الذي يتعرض له على سطح الأرض² ، وإنما يتعين عليه أيضا أن يثبت العلاقة السببية بين نشاط الطائرة و الضرر على السطح³ .

إذ يقصد بالعلاقة السببية تلك الرابطة التي تربط بين الخطأ المسئول و ضرر المضرور ارتباط سبب بنتيجة و بالتالي فهي الرابطة التي تجعل من الضرر نتيجة للخطأ⁴ .

و عليه يتوجب لقيام مسؤولية المستغل للطائرة أن يكون هذا الضرر الذي يصيب الغير على السطح ناتج عن الطائرة و ففي فترة تحليقها ، و تعتبر الطائرة محلقة من وقت تحركها بوسائلها الخاصة بغرض الإقلاع إلى غاية توقفها نهائيا⁵ ، إذ يتعين على الشخص المضرور على السطح أن يبرهن أن الخسارة ناتجة على تحليق الطائرة أو سقوط شخص منها⁶ .

1- أكرم يا ملكي ، المرجع السابق ، ص 93 .

2- محمود مختار بريري و عمر فؤاد عمر ، المرجع السابق ، ص 228 .

3- أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص 162 .

4- محمد زهدور : مسؤولية عن فعل الأشياء غير حية و مسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري ، الطبعة الأولى دار الحدائق بيروت 1990 ، ص 49 .

5- المادة 2/157 قانون الطيران المدني الجزائري .

6- المادة 159 / 2 نفس القانون .

و أن يكون هذه الضرر نتيجة مباشرة للعامل الذي أحدثته¹ إذا انتفت الرابطة بين الفعل الضار و بين الضرر انتفت المسؤولية² و أحكام هذه المسؤولية لا تطبق على الأضرار التي تصيب الأشخاص أو الأموال الموجودة على متن الطائرة محلقة في الجو بسبب التصادم أو غيره ،و إذا كان الضرر قد نجم عن فعل الغير وحده فلا مسؤولية على الفاعل و كذلك إذا كان خطأ الغير يستغرق خطأ الفاعل فإن الغير يتحمل المسؤولية كاملة³ .

ولكن هذه المسؤولية تسري إذا كان الضرر من جراء طائرة محلقة و أصابت طائرة أخرى جاثمة على أرض المطار أو من فيها من أشخاص أو أموال ، كما أن هذه المسؤولية تسري على السفن و بقية الأجسام العائمة في البحار و المحيطات لا اعتبار السفن جزءا من سطح أرض الدولة التي تتبعها بجنسياتها⁴ .

و تتعقد المسؤولية التقصيرية لمستغل الطائرة إذا نجم الضرر عن الطائرة أو ما تعلق بها وهذا كسقوط طائرة أو جزء منها أو أي شيء منها بما في ذلك سقوط الطائرات المصطدمة ببعضها أو سقوط أجزاء أو أشخاص أو أشياء إثر هذا الاصطدام .

غير أن المشرع الجزائري لم ينص صراحة على تعويض الأضرار الناجمة عن سقوط الطائرة. و يستوي في هذا الضرر أن يصيب الشخص نفسه أو أن يصيبه في أمواله و الضرر الناجم عن الطائرة ينبغي أن يكون في جميع الأحوال مباشرا ، و إلا لما سرت عليه أحكام هذه المسؤولية و على المحكمة هي التي تقرر في كل واقعة ما إذا كان الضرر مباشرا أم لا⁵ .

1- محمود مختار بريري و عمر فؤاد عمر ، المرجع السابق ، ص 228 .

2- حسن علي الدينون :أصول الالتزام ، مطبعة المعارف ، بغداد ، 1970 ، ص 223 .

3- محمد زهدور ، المرجع السابق ، ص 50 .

4- أكرم يا ملكي ، المرجع السابق ، ص 92 .

5- أكرم يا ملكي ، نفس المرجع ، ص 93 .

فقد نص قانون الطيران المدني الجزائري على ضرورة العلاقة السببية بين الضرر و الطائرة ، و أن يكون هذا الضرر مباشرة للعامل الذي أحدثته ¹ ، وهذا من خلال نص المادة 2/159 من القانون سابق الذكر بنصها : " يحق لكل شخص يتعرض لخسارة على السطح في الظروف المحددة في هذا القانون ، التعويض عندما يبرهن أن الخسارة ناتجة عن تحليق الطائرة أو سقوط شخص أو شيء منها " .

و عليه فإذا أثبت المضرور أن الضرر الذي أصابه في نفسه أو في أمواله ناجم عن تحليق الطائرة أو سقوط شخص أو شيء منها ، جاز له الحق في التعويض عن هذا الضرر .
بناء على ما سبق بيانه تقوم مسؤولية مستغل الطائرة عن الضرر التي تسببها الطائرات على السطح للغير ، و تتعدد مسؤوليته التقصيرية بمجرد قيام المضرور بإثبات الضرر و العلاقة السببية بين الضرر و الطائرة ² .

و بناء على هذا يصبح المستغل هو الشخص الذي تقوم المسؤولية في مواجهته .

الفرع الثالث : الشخص الذي تقوم المسؤولية في مواجهته .

إذا تسببت الطائرة أو انفصال أشياء عنها بإحداث أضرار للغير على السطح سواء في نفسه أو أمواله و انعقدت العلاقة السببية بين الضرر و الفعل الضار ، انعقدت المسؤولية تجاه مستغل الطائرة المتسببة في الخسائر ، إذ نصت المادة 1/ 159 من قانون الطيران المدني الجزائري : " يكون مستغل الطائرة مسؤولاً عن الخسائر التي يسببها تحليق الطائرة أو الأشياء التي تنفصل عنها و تقع على الأشخاص و الأملاك الموجودين باليابسة " .

1- محمود مختار بريري و عمر فؤاد عمر، المرجع السابق ، ص 228 .

2- محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص 372- 373 .

و عليه فإن نص هذه المادة قد أوضح أن مستغل الطائرة هو الذي تقوم المسؤولية في مواجهته .

يقصد بمستغل الطائرة الشخص الذي يستعمل الطائرة في لحظة وقوع الحادث و يعتبر مستعملا لها من يستخدمها شخصيا أو بواسطة تابعيه ماداموا قد تصرفوا خلال تأدية وظيفتهم حتى و لو لم يكن ذلك في حدود اختصاصاتهم¹ .

ويعتبر المالك المسجلة الطائرة باسمه مستثمرا لها ، و بالتالي يكون مسئولا بصفته هذه إلا إذا أقام الدليل خلال إجراءات تحديد مسؤوليته أن شخص غيره هو المستثمر، بمعنى قيام قرينة على اعتبار مالك الطائرة مستثمرا لها و إن كانت هذه القرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس² .

كما لو أثبت أنه كان قد أجر الطائرة بدون هيئة القيادة مع احتفاظ المؤجر بحق إدارة ملاحتها و تسييرها و عندئذ يعد المستأجر هو مستغل الطائرة³ ، في حين لو احتفظ المؤجر بالإشراف على الطائرة و توجيهها ظل هو المستثمر لها و المسئول عنها .

أما في حالة الاستغلال العرضي للطائرة أي الاستغلال لمدة قصيرة⁴ ، فقانون الطيران الجزائري لم ينص على مثل هذا الاستغلال على عكس بعض القوانين الوطنية كقانون الطيران المدني المصري في مادته 129 و اتفاقية روما فإنهما أقام المسؤولية في مواجهة كل من مستغلها الأصلي و مستغلها العرضي بالتضامن بينهما شريطة ألا تزيد مدة الاستغلال العرضي عن أربعة عشر يوما تبدأ من تاريخ نشأة الحق في الاستغلال العرضي⁵ .

1- محمود مختار بريري و عمر فؤاد عمر ، المرجع السابق ، ص 230 .

2- أكرم يا ملكي ، المرجع السابق ، ص 95 .

3- محمود مختار بريري و عمر فؤاد عمر ، المرجع السابق ، ص 231 .

4- ثروت أنس الاسيوطي : مسؤولية الناقل الجوي، دار الفكر العربية، 1966 ، ص 384 .

5- أكرم يا ملكي : قانون الطيران المدني ، دار النهضة العربية ، القاهرة 1966 ، ص 96 .

و عليه فإذا أقامت إحدى شركات الطيران التجاري بتأجير طائراتها أو إحداها عارية أو بطاقمها خاضعة لأوامر المستأجر و كانت مدة الإيجار هذه لا تزيد عن أربعة عشر يوماً من يوم الذي نشأ فيه حق المستأجر في استعمالها فإن المسؤولية عن الأضرار التي تلحقها الطائرة بالغير على سطح الأرض تلحق خلال مدة الإيجار في كلا من شركة الطيران و مستأجر الطائرة¹ مسؤولية تضامنية بينهما حماية لمن يصابون بضرر على سطح الأرض من طائرة خلال تلك الفترة² .

أما في حالة الاستعمال الغير شرعي للطائرة ، أي استعمال طائرة من شخص ليس له حق استعمالها و بدون رضا مستغلها الشرعي ، كالمسارق و المستأجر الذي انتهت مدة عقده و الموعد لديه الذي يستعمل الطائرة بطريقة تخالف عقد الوديعة³ .

فالمشرع الجزائري لم ينص على مثل هذه الحالة على عكس اتفاقية روما 1952 في مادتها الرابعة فقد نصت على قيام مسؤولية الأضرار التي تلحقها الطائرة بالغير على سطح الأرض ، في هذه الحالة تقوم المسؤولية في مواجهة كل من المستعمل غير الشرعي و المستغل الشرعي للطائرة بينهما ، ما لم يثبت هذا الأخير انه قد اتخذ الحيطة و الحذر لتفادي الاستعمال غير المشروع للطائرة ، إذ في هذه الحالة لا يكون مسئولاً على وجه الإطلاق عن الأضرار التي تتسبب فيها الطائرة و تنحصر المسؤولية التقصيرية فيها في مواجهة المستعمل غير الشرعي .

1- محمود مختار بريري و عمر فؤاد عمر ، المرجع السابق ، ص 233 .

2- أكرم يا ملكي ، المرجع السابق ، ص 96 .

3- رفعت فخري : الوجيز في القانون الجوي ، مكتبة سعيد رأفت ، القاهرة ، 1988 ، ص 377 .

المطلب الثاني : وسائل دفع المسؤولية

مادامت المسؤولية عن الأضرار التي تسببها الطائرة على السطح هي مسؤولية موضوعية و مطلقة ، مبناهها فكرة المخاطر و تحمل التبعة ، فإن مستغل الطائرة لا يستطيع التنصل من تلك المسؤولية أو التخفيف منها بإدعاء القوة القاهرة كعاصفة عاتية واجهت الطائرة فأسقطتها أو بإدعاء فعل الغير¹ كأن يعتمد احد الركاب الطائرة إطلاق الرصاص على احد الناس على السطح ، أو بإدعاء حالة الضرورة كالقاء أشياء من طائرة في خطر لتخفيف حمولتها² .

و إن كانت هذه الطرق أو الوسائل لدفع المسؤولية قد استبعدت اتفاقية روما لسنة 1952 انتصارا لفكرة الغنم بالغرم ، مبنى مسؤولية الطائرة ، فإن الاتفاقية وكذلك نصوص قانون الطيران المدني الجزائري قد أقامت من خطأ المضرور أو إهماله هو أو تابعيه سببا أساسيا من أسباب دفع المسؤولية لمستغل الطائرة ، بالإضافة إلى أسباب أخرى و تتلخص مجموعة الأسباب هذه في كل من خطأ المضرور أو تابعيه و حدوث الأضرار على السطح نتيجة لنزاع مسلح أو اضطرابات مدنية³ ، أو أن تكون هذه الأضرار حدثت من طائر قد حيل بين مستعملها و بين استعمالها أمر صادر من السلطة العامة .

و سنقوم من خلال هذا المطلب التطرق إلى وسائل دفع المسؤولية في الفروع الآتية :

1- ومما هو جديد بالذكر إن فعل الغير كان من بين الطرق دفع مسؤولية مستغل الطائرة في اتفاقية روما الأولى سنة1933 طبقا للمادة 2 / 2 ، ولقد أثير حول هذا السبب من أسباب دفع المسؤولية نقاش حاد عند إعداد اتفاقية روما سنة1925 .

2-أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص 169 .

3- محمد مختار بريري و عمر فؤاد عمر ، المرجع السابق ، ص 235 .

الفرع الأول : خطأ المضرور أو تابعيه .

نصت المادة 160 / 2 من قانون الطيران المدني الجزائري : " المستغل غير ملزم بتعويض الضرر : إذا برهن أن الخسارة الناتجة أساسا خطأ سببه الشخص الذي تعرض للخسارة أو مندوبيه ، و إذا كان الخطأ المذكور جزء فقط من سبب الخسارة يخفض التعويض بقدر مساهمة الخطأ في الخسارة " .

بناء على نص هذه المادة فإنه يمكن للمسئول عن الضرر أن يتخلص من المسؤولية عن هذا الضرر فيما لو استطاع أن يثبت أن الضرر يرجع إلى خطأ المضرور¹ ، و فعل المضرور هو سبب من أسباب دفع المسؤولية بوجه عام ، بل هو سبب من أسباب دفع المسؤولية أيا كان الأساس الذي تبنى عليه ، سواء كان فكرة الخطأ أو الخطأ المفترض أو فكرة المخاطر و تحمل التبعة ، و من الطبيعي أن يكون كذلك عند بحث مسؤولية مستغل الطائرة .

و لكي ينهض فعل المضرور على السطح ، سواء كان إهمالا أو امتناعا أو خطأ سبب من أسباب دفع المسؤولية لمستغل الطائرة، لا بد أن يكون هذا المضرور شخصا عاقلا و مميزا إذ لا يمكن نسب الإهمال أو الخطأ إلى عديمي التمييز كالأطفال أو المجانين² كما أن فعل المضرور لا بد أن يرتبط بالضرر الذي لحق به برابطة السببية بالنتيجة أي أن يكون هو السبب المباشر للضرر³ .

1- محمود مختار بريري و عمر فؤاد عمر ، نفس المرجع ، ص 236 .

2- و يختلف الأمر بالنسبة لدوي العاهات كالأصم أو الأعمى فيمكن اعتبار فعله خطأ أو لا حسب ظروف الواقعة ، فلأصم الذي يستطيع القراءة و يرى التحذير المكتوب من مخاطر الاقتراب من الطائرات يرتكب خطأ باقترابه من الطائرة .

3- أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص 170 .

و هذا كما لو استطاع المسئول أن يثبت أن الضرر يرجع كلية إلى خطأ المضرور كأن يثبت على سبيل المثال أن المضرور قد هرع إلى أرض المطار عند هبوط الطائرة التي لم تكن قد توقفت محركاتها بعد¹ أو يثبت أن المضرور قد تسلل خلسة في حفل طيران إلى المناطق الخطرة ليلتقط بعض الصور المثيرة فدهسته الطائرة و هي في طريقها للإقلاع² أو يثبت أن المضرور أصيب نتيجة محاولة سرقة احد الطرود من بين حطام الطائرة المشتعلة .

و إذا كان يشترط في فعل المضرور أن يكون على درجة من الأهمية و الجسامة إلا أننا نرى مع بعض الفقه الراجح أنه لا يشترط أن تتوافر له عناصر القوة القاهرة أو السبب الأجنبي و هي عدم توقع و عدم إمكانية تلافي³ بل يكفي أن يثبت مستغل الطائرة أن فعل المضرور كان السبب الأساسي في الضرر .

كذلك يمكن لمستغل الطائرة الفكاك من المسؤولية إذا اثبت أن الضرر كان نتيجة لإهمال أو امتناع أو خطأ تابعي المضرور أو وكلائه ، كأن يثبت على سبيل المثال أن تابعي المضرور أهملوا في إطفاء النيران الناشبة عن احتراق الطائرة بعد سقوطها فوق حقله مما أدى إلى امتدادها إلى المخازن المودعة بها الحبوب ، أو يثبت أن تابعي المضرور قد أهملوا في نقل مواشيه بعيدا عن الطائرة بعد سقوطها في مزرعته و اندلاع النيران بها و صيرورتها على وشك الانفجار .

1- محمود مختار بريري و عمر فؤاد عمر ، المرجع السابق ، ص 239 .

2- ثروت انس الاسيوطي ، المرجع السابق ، ص 200 .

3- يذهب بعض الفقه إلى أن فعل المضرور يجب أن تتوافر فيه العنصران المكونان للسبب الأجنبي .

بيد أنه يمكن اعتبار أفعال تابعي المضرور " امتدادا " لأفعاله الشخصية مادام هو المسئول عنهم و المكلف برقابتهم ، و من تم يستطيع مستغل الطائرة اتخاذ هذه الأفعال أساسا لدفع مسؤوليته غير أن المضرور يستطيع أن يوصد ذلك السبيل أمام المستغل إذا أثبت أن هؤلاء التابعين أو الوكلاء، كانوا قد ارتكبوا أفعالهم، في وقت كانوا يعملون فيه خارج حدود اختصاصهم¹.

ويقتضي الأمر من المسئول عن الضرر ضرورة تحديد مساهمة خطأ المضرور أو خطأ تابعيه في إحداث الضرر ، و إلا تحمل المسؤولية عن الضرر بأكمله ، فإذا لا يمكن القول في هذه الحالة فيما لو عجز المسئول عن الضرر عن تحديد نسبة مساهمة خطأ المضرور أو خطأ تابعيه في إحداث الضرر ، بتقسيم المسؤولية بين المسئول عن الضرر و المضرور مناصفة بينهما أو على نحو تقريبي ، نظرا لأن ذلك قد يكون من شأنه الإجحاف بالمضرور و إلحاق الأذى به .

و يستطيع المضرور فيما لو كان الضرر راجعا كليا أو جزئيا لأخطاء تابعيه أن ينزع الفائدة الإعفائية من المسئول عن الضرر بإثباته أن خطأ تابعيه وقع منهم خارج نطاق اختصاصه ، أي خارج نطاق وظائفهم ، كأن يثبت على سبيل المثال أن تابعيه غير الفنيين قاموا بالعبث في مخازن الوقود الملحقة بالمصنع مما أدى إلى امتداد النيران المندلعة في الطائرة بالقرب من منشآت المصنع إلى هذه المنشآت² ، أو يثبت أن تابعيه غير البيطريين الذين يعملون في مزرعته اخطئوا في إسعاف مواشيه اثر سقوط بعض المبيدات الحشرية من الطائرة على المزرعة³.

1- أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص 171 .

2- مختار بريري و عمر فؤاد عمر ، المرجع السابق ، ص 238 .

3- مختار بريري و عمر فؤاد عمر ، نفس المرجع ، ص 238 .

و لا شك أن هناك تفرقة فيما يتعلق بتبعية أخطاء التابعين بين المسئول عن الضرر و المضرور ، إذ بينما يتحمل الأول في ظلها تبعة أخطاء تابعيه حتى ولو ارتكبت خارج نطاق وظائفهم ، لا يتحمل الثاني في ظلها تبعة أخطاء تابعيه متى ارتكبت خارج نطاق وظائفهم و هي تفرقة لها ما يبررها في واقع الأمر ، كون أن المضرور تفاجئه الكارثة على نحو لا يملك إزائها حيلة¹ .

الفرع الثاني : النزاع المسلح و الاضطرابات المدنية .

يستطيع كذلك مستغل الطائرة أن يدفع مسؤولية عن الأضرار التي تسببها الطائرة على السطح ، حيث أعتت المادة 160 / 1 من قانون الطيران المدني الجزائري بنصها على ما يلي: " المستغل غير ملزم بتعويض الضرر :

1- إذا كان هذا الضرر نتيجة مباشرة لنزاع مسلح أو اضطرابات مدنية " .

فنص هذه المادة قد اعفي صراحة المستغل من التعويض إذا كان الضرر نتيجة لنزاع مسلح أو اضطراب مدني.

فمن المستقر عليه انه لكي يستفيد مستغل الطائرة من هذا الدفع لا بد أن تكون الأضرار نتيجة لنزاع مسلح أو اضطرابات مدنية ، و ليس نتيجة لخطأ مستغل الطائرة أو تابعيه .

و يقصد بالنزاع المسلح الحروب التي تنشب بين دولتين أو أكثر أو بين جبهتين وطنيتين أو أكثر.

بينما يقصد بالاضطرابات المدنية ما يشيع بين الناس من فوضى و عصيان حتى ولو لم يصل الأمر إلى حد الثورة أو الحرب الأهلية² .

1- ثروت انس الاسيوطي ، المرجع السابق ، ص 311 .

2- عمر فؤاد عمر : إعفاء الناقل البحري من المسؤولية دراسة مقارنة في عقد النقل البحري للبضائع ، دار النهضة العربية ، القاهرة 2000 ، ص 143 .

و عليه فإنه إذا تعرض الغير على سطح الأرض للضرر اثر سقوط الطائرة خلال العمليات الحربية أو لعدم إرشادها أثناء هبوطها نتيجة لحالة العصيان المدني التي أعاقت سير العمل بالمطار ، فإن المسئول عن الضرر طبقاً لأحكام قانون الطيران المدني الجزائري لا يلتزم بتعويض الذي أصابه في هذه الحالة و لا يشترط لكي تأتي منازعات مسلحة و الاضطرابات المدنية أثرها الإعفائي أن يتوافر فيها شرطي عدم إمكانية التوقع و عدم إمكانية الدفع المطلوب توافرها في القوة القاهرة ، إذ من غير المعقول على سبيل المثال إعفاء المسئول عن الضرر من المسؤولية عن الأضرار التي ألحقها الطائرة بالغير على سطح الأرض فيما لو حدثت هذه الأضرار اثر إصابة الطائرة و سقوطها لدخولها المجال الجوي لبلد تسوده اضطرابات مدنية كأن يعلم بها مسبقاً هذا المسئول أو قائد الطائرة ¹ .

حيث إذا كانت تلك النزاعات المسلحة أو الاضطرابات المدنية موجودة أو محتملة الوجود ومع ذلك لم تنتهي المستغل أو تابعيه عن التحليق بالطائرة أو محاولة الهبوط فوق المناطق التي يسودها النزاع أو الاضطرابات ، فإن سقوط الطائرة نتيجة لذلك و إحداثها للأضرار على السطح يترتب مسؤولية تقصيرية لمستغلها كاملة في مواجهة المضرورين و على هؤلاء يقع عبء إثبات الضرر ² .

و يرجع إعفاء المسئول عن الضرر من المسؤولية الناجمة ³ عن نزاع مسلح أو اضطرابات داخلية ⁴ إلا أن شركات التأمين ترفض التأمين على المسؤولية من هذه المخاطر و هو ما يتعذر معه على المسئول عن الضرر دفع مسؤوليته في مثل هذه الحالات بالتأمين عليها ⁵ .

1- عبد الفضيل محمد : القانون الخاص الجوي ، مكتبة الجلاء الجديدة ، المنصورة ، دون بلد ، 1999 ، ص 294 . وفي نفس المعنى ثروت انس الأسيوطي ، المرجع السابق ، ص 393 .

2- أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص 174 .

3- محمود مختار بريري و عمر فؤاد عمر ، المرجع السابق ، ص 241 .

4- أكرم يا ملكي ، المرجع السابق ، ص 97 .

6 - رفعت فخري ، المرجع السابق ، ص 355 .

وزوال من تم احد الأعمدة الرئيسية التي قامت عليها اتفاقية روما و حتى أحكام قانون الطيران المدني الجزائري ، ألا و هو تمكين مستغل الطائرة من إبرام التأمين لتغطية مسؤوليته عن الأضرار التي تلحقها بالغير على سطح الأرض¹.

الفرع الثالث: الحرمان من استعمال الطائرة بمقتضى أمر من السلطة العامة و الاستعمال غير شرعي للطائرة.

أولاً: حرمان مستغل الطائرة من استعمالها بمقتضى أمر من السلطة العامة.

لقد تضمنت المادة 160 / 1 من قانون الطيران المدني الجزائري، وسيلة أخرى من وسائل دفع مسؤولية مستغل الطائرة للأضرار التي تحدثها على السطح، فنصت على عدم مسؤوليته من تلك الأضرار: " إذا حرم ذلك المستغل من استعمال الطائرة بفعل من السلطة العامة "

قد تستولي الدولة على الطائرة لاستخدامها في العديد من الأغراض ، و في هذه الحالة يفقد المستغل صفته هذه ، و الواقع إن إعفاء المسئول عن الضرر من المسؤولية عن الأضرار التي تلحقها الطائرات بالغير على سطح الأرض فيما لو حرم من استعمال الطائرة بأمر من السلطات العامة يعد أمر بديهيًا ، إذ يفقد المسئول عن الضرر في هذه الحالة صفته كمستغل الطائرة¹.

و متى اكتسبت الدولة على هذا النحو صفة المستغل الحقيقي للطائرة و كانت تستخدم الطائرة في أغراض النقل ، فإن أحكام قانون الطيران المدني الجزائري يسري بالضرورة على الأضرار التي تسببها تلك الطائرة على السطح² ، تلتزم السلطة العامة بتعويض لمضروور وفقا لنص المادة 160 / 1 السابقة الذكر .

1- محمود مختار بريري و عمر فؤاد عمر ، المرجع السابق ، ص 242 .

2- أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص 174 .

و تظل الدولة في حقيقة الأمر في هذه الحالة مسؤولة عن الأضرار التي تلحقها الطائرة بالغير على سطح الأرض حتى ولو استخدمت الطائرة في أغراض عسكرية أو في أغراض الشرطة أو الجمارك أو الصحة و الزراعة و غيرها من الاستخدامات¹.

ثانياً : الاستعمال الغير شرعي للطائرة .

قد تستعمل الطائرة بصفة غير شرعية من قبل شخص ليس له الحق في استعمالها و لا يستند في ذلك الاستعمال إلى أي سند قانوني في استعمالها كما هو الحال بالنسبة للمستأجر بعد انقضاء مدة الإيجار و كما هو الحال بالنسبة للمودع لديه أو الدائن المرتهن و سارق الطائرة² إذ يفترض في هذه الأحوال أن المستغل للطائرة لم يتخذ العناية اللازمة لتفادي هذا الاستعمال غير شرعي من قبل هؤلاء الأشخاص و هذا ما يبرر اعتباره مسؤولاً بالتضامن معهم عند إلحاقهم ضرراً على سطح الأرض³.

غير أن هذه الفرضية بسيطة قابلة لإثبات العكس بحيث انه يمكن لمستغل الطائرة القانوني أن يدفع مسؤوليته عن الأضرار التي تحدثها على السطح⁴ ، وذلك بأن تثبت بأنه قد اتخذ من جانبه العناية اللازمة و بذل الهمة الواجبة لتفادي الاستعمال غير الشرعي للطائرة إذ في هذه الحالة زالت عنه المسؤولية ولا يكون مسؤولاً عن الأضرار التي ألحقتها الطائرة بالغير على سطح الأرض و أصبح المستعمل غير الشرعي أو على عاتق المستولي غير الشرعي وحده مسؤولاً عم سببه من أضرار ، فيما لو كان الاستعمال غير الشرعي للطائرة مقروناً بالاستيلاء غير شرعي عليها .

1- محمود مختار بريري و عمر فؤاد عمر، المرجع السابق ، ص 242 .

2- أكرم يا ملكي، المرجع السابق، ص 97.

3- محمود سمير الشرقاوي : محاضرات في القانون الجوي ، دون دار نشر ، القاهرة ، 1989 ، ص 62 .

4- أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص 175.

و عليه فإنه يمكن للمستغل الشرعي للطائرة في حالة الاستعمال غير الشرعي لها أن يدرأ المسؤولية عن نفسه بإثباته بدل العناية و الهمة الواجبة لتفادي للاستعمال غير الشرعي للطائرة أي بإثباته اتخاذ التدابير و الإحتياطات المعقولة التي يمكن اتخاذها في مثل هذه الظروف لتفادي الاستعمال غير شرعي للطائرة¹ .

المطلب الثالث : أحكام التعويض عن المسؤولية .

لم يتعرض المشرع الجزائري إلى أحكام التعويض صراحة عن الأضرار التي تلحقها الطائرات على السطح و التي تصيب الأشخاص و الممتلكات ، بل أحالنا في هذا الشأن إلى أحكام اتفاقية روما 1952 ، و هذا حسب نص المادة 161 من قانون الطيران المدني الجزائري بنصها على ما يلي : " لا يمكن لمبلغ التعويض المستحق على المستغل عن الخسائر التي تصيب الأشخاص و الأملاك على اليابسة ، أن يفوق بالنسبة لكل طائرة و حسب الحدث الحدود المبينة في اتفاقية روما المبرمة في 07 أكتوبر 1952 المتعلقة بالخسائر إلى تصيب الغير على سطح اليابسة بفعل طائرة أجنبية " .

و عليه فقد اتخذت اتفاقية روما 1952 بنظام لتحديد المسؤولية و ذلك خشية منها من إرهاب شركات الطيران بمطالبات قد تنوء عن حملها مما يؤدي إلى عرقلة مرفق الطيران التجاري² و من ثل حركة الملاحة الجوية بيد أنها قد تخلت عن هذا النظام في حالات معينة قدرت فيها أن سلوك المستغل لا يستحق هذه الرعاية .

و عليه فإن دراستنا لأحكام التعويض عن المسؤولية في ظل اتفاقية روما 1952 و قانون الطيران المدني الجزائري تقودنا إلى حتمية التعرض إلى : حدود التعويض عن المسؤولية في الفرع الأول و حالات التعويض غير المحدود عن المسؤولية في الفرع الثاني.

1- محمود مختار بريري و عمر فؤاد عمر، المرجع السابق ، ص 243 .

2- أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص 176 .

الفرع الأول : حدود التعويض عن المسؤولية .

بما أن المشرع الجزائري و كما سبق القول قد أحالنا إلى أحكام التعويض و حدودها إلى اتفاقية روما 1952 حسب نص المادة 161 السابقة الذكر، فقد وضعت اتفاقية روما 1952 في مادتها 1/11 الحد الأقصى للتعويض الذي لا يجوز تجاوز عنه بالنسبة لكل طائرة و عن كل حادث ، و لقد ربطت المادة 11 هذا الحد الأقصى للتعويض بوزن الطائرة المتسببة في الحادث و هذا الوزن هو المصرح به عند إقلاعها طبقا لما جاء في شهادة صلاحيتها للطيران ¹ .

غير أن بعض الفقه يرى – بحق – أن اتخاذ وزن الطائرة كمييار لتحديد مدى التعويض هو أمر تحكمي ، ذلك لأنه لا يجوز ارتباط بالضرورة بين وزن الطائرة و الأضرار التي تتسبب عنها أو الملائمة المالية للمستغل ، كما أن هذا الوزن لا يعكس بالضرورة القيمة الحقيقية للطائرة ² .

أولا : تحديد حد أقصى للتعويض بالنسبة لكل طائرة عن كل حادث على أساس وزن الطائرة .
حددت اتفاقية روما 1952 التعويض الذي يلتزم به المسئول عن الضرر، و يختلف مدى التعويض باختلاف هذا الوزن حسب نص المادة 1/11 من اتفاقية روما على النحو التالي:

1- 500.000 فرنك للطائرات التي لا يتجاوز وزنها ألف كيلو غرام (طن واحد) .

2- 400 + 500.000 فرنك عن كل كيلو غرام يزيد على الألف للطائرات التي يزيد وزنها عن ألف كيلو غرام و لا يتجاوز ستة آلاف كيلو غرام (ستة أطنان) .

1- المادة 3/11 ، اتفاقية روما سنة 1952 .

2- أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص 177 .

3- 250.000 فرنك + 250 فرنك عن كل كيلو غرام يزيد على الستة آلاف للطائرة التي يزيد وزنها على ستة آلاف كيلو غرام و لا يتجاوز عشرين ألف كيلو غرام (عشرين طنا).

4- 6000.000 فرنك + 150 فرنك عن كل كيلو غرام يزيد على 20.000 كيلو غرام بالنسبة للطائرات التي يزيد وزنها على 50.000 كيلو غرام .

5- 10500000 فرنك + 100 فرنك عن كل كيلو غرام يزيد على 50.000 كيلو غرام بالنسبة للطائرات التي يزيد وزنها على 50.000 كيلو غرام .

ثانياً: تحديد حد أقصى للتعويض في حالة وفاة الأشخاص أو إصابتهم لا يزيد عن 500.000 فرنك بالنسبة لكل شخص¹ .

و هذا الحد الأقصى للتعويض عن الوفاة أو الإصابة هو واحد لا يختلف من شخص إلى آخر باختلاف وضعيته الاجتماعية أو باختلاف البلد الذي ينتمي إليه ذلك لأنه سيكون عملاً غير أخلاقي أن تتفاوت قيمة التعويض كنتيجة لتفاوت قيمة الإنسان .

أما إذا كان هذا التعويض الذي يستحق عن الوفاة أو الإصابة في اتفاقية روما 1952 و ضعف التعويض المقرر بمقتضى بروتوكول لاهاي 1955 المعدل لاتفاقية وارسو 1929 (250.000 فرنك) في حالة وفاة أو إصابة المسافر ، فلأن هذا الأخير قد وافق باختياره على تحمل جزء من المخاطر بركوبه الطائرة بينما المضرور على السطح هو شخص غريب قد وافته المنية أو لحقت به الإصابة من جراء جهاز خطر يستعمله آخر لا تربطه و إياه أية علاقة.

1 - المادة 2/11 من نفس اتفاقية .

ثالثا : الحالة التي يتجاوز فيها المبلغ الإجمالي للتعويضات المحكوم بها الحد الأقصى .

إذا تجاوزت التعويضات المحكوم بها الحد الأقصى لتعويض الضرر المقرر في الاتفاقية و كيفية إجراء التوزيعات بين المحكوم لهم مع احترام الحد الأقصى حيث فرقت الاتفاقية بين حالتين:

الحالة الأولى : و فيها تقرر التعويضات كلها إما عن أضرار الوفاة أو الإصابة وحدها دون غيرها ، أو العكس تقرر هذه التعويضات عن الأضرار التي لحقت الأموال على السطح وحدها دون غيرها ، ففي هذه الحالة تخفض التعويضات تخفيضا يتلاءم مع مبالغ المقابلة لكل منهما¹ .

الحالة الثانية : و فيها تنصرف التعويضات ذات الوقت بأضرار ناجمة عن الوفاة أو الإصابة وبأضرار لحقت الأموال ، حيث يخصص في مثل هذه الحالة نصف المبلغ ليوزع بالأولوية لأضرار الوفاة أو الإصابة² ، و إذا لم يكفي هذا النصف اجري تخفيض على هذه التعويضات ووزع المبلغ توزيعا نسبيا بينهما ، و يخصص النصف الثاني من مبلغ التعويض ليتم توزيعه على ما يلي :

إذا كانت أضرار الوفاة أو الإصابة قد غطيت تماما فيصير توزيع هذا النصف الثاني يجري توزيعه تناسيبا بين أصحاب تعويضات الأموال و بين الجزء الذي لم يغطي من أضرار الوفاة أو الإصابة.

1- أبو زيد رضوان ، نفس المرجع ، ص 180 .

2- لقد كانت اتفاقية روما الأولى سنة 1933 تخصص في المادة 3/08 ثلثي المبلغ ، المعد للتوزيع لتعويض الأضرار عن الوفاة أو الإصابة و الثلث الباقي لتعويض أضرار الأموال .

الفرع الثاني : حالات التعويض غير المحدودة عن المسؤولية .

إذا كانت من حق مستغل الطائرة عند تقرير مسؤوليته عن الأضرار التي تحدث على السطح أن يستفيد من الحد الأقصى للتعويض ، فإن هذا الحق رهين بأن لا تكون الأضرار التي لحقت الغير على السطح قد نجمت عن فعل متعمد أو امتناع مقصود من جانبه أو من جانب تابعيه لإحداث الضرر ، أو عن طريق استيلاء شخص ما على الطائرة بطريق غير شرعي .

أولاً : رجوع الضرر إلى فعل أو امتناع متعمد من جانب مستغل الطائرة أو تابعيه بنية إحداث الضرر .

لم ينص المشرع الجزائري على هذه الحالة ، إذ نصت عليها المادة 12 من اتفاقية روما 1952 على انه : " إذا أثبت الشخص الذي أصيب بالضرر أن هذا الضرر يرجع إلى فعل أو امتناع متعمد من جانب المستغل أو تابعيه مع نية إحداث الضرر فإن مسؤولية المستغل تكون غير محدودة ، و يشترط أن يثبت أيضا في حالة الفعل أو الامتناع المتعمد من جانب التابعين أن هؤلاء التابعين قد تصرفوا خلال تأدية وظائفهم و في حدود اختصاصهم " .

وبناء عليه تصبح مسؤولية مستغل الطائرة مسؤولية غير محدودة إذا اثبت المضرور على السطح ، أن الأضرار التي لحقت به أو بأمواله كانت لنتيجة فعل متعمد أو امتناع مقصود¹ سواء من جانبه أو من جانب تابعيه مقرونا بنية إحداث الضرر ، بحيث لا يكفي لإطلاق المسؤولية من أية حدود أن يثبت المضرور أن المستغل أو تابعيه قد ارتكبوا خطأ - جسيما - و ينصرف مفهوم الفعل أو الامتناع المتعمد إلى ذلك الفعل .

أو الامتناع المقصود أي الفعل أو الامتناع الذي يرتكب عن إرادة واعية و إدراك كامل بإقتراهه² .

1- أبو زيد رضوان، المرجع السابق ، ص 186 .

2 - رفعت فخري ، المرجع السابق ، ص 364 .

إذا لا يشترط بالضرورة لحرمان مستغل الطائرة من تحديدي مسؤوليته أن يكون الفعل أو الامتناع المرتكب منه أو من تابعيه مقرونا بنية إحداث الضرر الذي وقع إذ لا يكفي في هذا الضرر أن يكون الفعل أو الامتناع مقرونا بنية إحداث ضرر أيا كان هذا الضرر .

و عليه فلو أن طيارا مثلا قاد بطائرته على ارتفاع منخفض قصد رش حقل زراعي بالمبيدات فوق مزرعة للخيل قاصدا بذلك إزعاجها و التسلية بذلك و هي منفعة ، بيد انه قد اصطدم بسور أو منزل في هذه المزرعة حيث أدى ذلك إلى إحداث الضرر بالمنزل فإن مستغل الطائرة يسأل عن الضرر الذي لحق المنزل و تتعدد مسؤولية كاملة غير مقيدة بالحدود القصوى للتعويضات ، و ذلك نظرا لأن الطيار و إن لم يكن قد قصد بفعله المتعمد إلحاق الضرر بالمنزل إلا انه كان يقصد إلحاق الأذى بخيل المزرعة¹ .

ثانيا : الاستيلاء غير المشروع على الطائرة .

في حالة الاستيلاء الغير مشروع على الطائرة و استعمالها دون رضا من له الحق في استعمالها ، فقضت المادة 2/12 من الاتفاقية بالمسؤولية غير المحدودة لهذا المستغل غير شرعي بنصها : " إذا استولى شخص على طائرة بطريقة غير مشروعة و استعمالها دون رضا الشخص الذي له الحق في استعمالها ، كانت مسؤوليته غير محدودة " .

بناء على نص هذه المادة تعد مسؤولية المستولي غير شرعي على الطائرة غير محدودة و المستولي غير شرعي على الطائرة تتصرف إلى مختطفها أو سارقها وحده .

و هو ذلك الشخص الذي يسيطر عليها أو على قيادتها دون حق مشروع مستخدمها في ذلك القوة أو التهديد باستخدام القوة أو أي صورة أخرى من صور الإكراه² .

1- ثروت انس الأسيوطي ، المرجع السابق ، ص 407

2- محمود مختار بريري و عمر فؤاد عمر ، المرجع السابق ، ص 254 .

إذ لا ينطبق هذا القول على مستعمل الطائرة الغير الشرعي في حالات أخرى كالمستأجر الذي يستعمل الطائرة رغم انتهاء مدة الإيجار أو المودع لديه ، إذ تظل مسؤولية كل منهما رغم الاستعمال الغير الشرعي مسؤولية محدودة¹ .

و الحكمة من تحميل المستولي غير الشرعي على الطائرة مسؤولية كاملة غير محدودة على الأضرار التي تلحقها الطائرة بالغير على سطح الأرض جد واضحة ، إذا أنها تكمن في كونه شخصا لا يستحق ادني رعاية من جانب القانون² .

المطلب الرابع : دعوى المسؤولية .

لقد حدد المشرع الجزائري الشخص المسئول عن الأضرار الواقعة على السطح³ حيث يقع على عاتق مستغل الطائرة تعويض هذه الأضرار حيث يعد هذا المستغل الشخص الذي يستعمل الطائرة لحظة وقوع الضرر⁴ ، و تتعدد مسؤوليته التقصيرية اتجاه الضرر إذ يمكن لهذا الأخير طلب التعويض عن الأضرار التي لحقت من جراء الأضرار التي تسببها الطائرة على السطح عن طريق الالتجاء إلى القضاء لممارسة دعوى التعويض.

و عليه يقتضى التطرق لدعوى المسؤولية عن الأضرار التي تلحقها الطائرات بالغير على سطح الأرض إلى ضرورة التعرض للمحكمة المختصة ، و هذا من خلال الفروع الآتية :

1- أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص 184 .

2- ثروت انس الأسيوطي ، المرجع السابق ، ص 409 .

3- المادة 1/159 ، قانون الطيران المدني الجزائري .

4- محمد فريد العريني ، القانون الجوي النقل الجوي حوادث الطيران، المرجع السابق ، ص 392 .

الفرع الأول : المحكمة المختصة .

تختص بدعاوى المسؤولية طبقاً للمادة 164 من قانون الطيران المدني الجزائري محكمة مكان وقوع الحادث الذي أدى إلى الخسارة¹ حيث نصت المادة 164 السالفة الذكر على انه : " ترفع دعاوى المسؤولية الخسائر التي تصيب الغير على اليابسة أمام محكمة مكان الواقعة التي أدت إلى الخسارة " .

حيث يتضح من نص هذه المادة انه ينعقد الاختصاص المحلي لمحكمة وقوع الحادث أو الضرر و قد راع المشرع الجزائري في تقرير ذلك قرب هذه المحكمة من المضرور و من ناحية أخرى تمكن هذه المحكمة من التحقيق.

و الواقع قد راع المشرع الجزائري بنصه من خلال المادة السابقة على انعقاد الاختصاص بدعاوى المسؤولية عن الأضرار التي تحدثها الطائرات بالغير على سطح الأرض لمحكمة وقوع الحادث أو الضرر على أرضها مصلحة المضرور ، إذ تعد هذه المحكمة اقرب المحاكم للمضرور في الكثير الغالب من الحالات ، و هو ما يبسر عليه إعداد دعواه و تدعيمها بالأدلة² و من ناحية أخرى تمكن هذه المحكمة من التحقيق في الحادث و ظروفه و خاصة فيما قد يتمسك به المستغل من دفع ضد المضرور³ .

أما فيما يخص بميعاد رفع الدعوى لم ينص المشرع الجزائري على ذلك ، و هذا على غرار ما تطرقت إليه اتفاقية روما 1952 إذا ما تعلق الحادث أو الخسائر التي تصيب الغير على اليابسة بفعل طائرة أجنبية .

1- أكرم يا ملكي ، المرجع السابق ، ص 104 .

2- محمود مختار بريري و عمر فؤاد عمر ، المرجع السابق ، ص 264 .

3- محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص 395 .

فهي تنص في مادتها التاسعة عشر على ضرورة رفع الدعوى المتعلقة بالتعويض على الأضرار التي تلحقها الطائرات على السطح أو أخطار المستغل بطلب التعويض عن هذه الأضرار خلال ستة أشهر تبدأ من اليوم الذي حدث فيه الضرر ، فإذا تأخر احد المدعين عن هذا الميعاد و رفع الدعوى أو أخطار بطلبه بالتعويض بعد ستة أشهر إن حصر حقه في التعويض حين إذن على المبالغ التي لم يمن المستغل قد دفعها بعد من الحد الأقصى المنصوص عليه في الاتفاقية¹ .

و بناءً عليه فإن مثل هذا المدعي يخرج خاوي الوفاض فيما لو كان المستغل قد دفع بمقتضى دعاوى التعويض الأخرى المرفوعة عليه ما يعادل حد الأقصى المنصوص عليه في الاتفاقية بالنسبة إليه² .

الفرع الثاني : تقادم الدعوى .

نصت المادة 163 من قانون الطيران المدني على ما يلي : " تحدد مهلة تقادم دعوى المسؤولية الخسائر التي تصيب أشخاص و أملاك على اليابسة بسنتين اثنتين و تسري تلك المهلة اعتباراً من يوم واقعة التي أدت إلى خسارة " .

يتضح من خلال هذه المادة أنه تتقادم كل دعوى ناشئة³ عن الأضرار التي تسببها الطائرات على السطح⁴ بالتعويض عن الأضرار التي تصيب الشخص على سطح الأرض سواء الأضرار التي تصيبه في شخصه أو حتى في حالة وفاته⁵ .

1- محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص 397 .

2- محمود مختار بريري و عمر فؤاد عمر ، المرجع السابق ، ص 266 .

3- محمد فريد العريني : القانون الجوي النقل الجوي الداخلي و الدولي ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، 2002 ، ص 329 .

4- أكرم يا ملكي ، المرجع السابق ، ص 330 .

5- محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص 330 .

فيستوي في ذلك الضرر الذي يصيبه في شخصه أو في أمواله¹ يتقدم هذه الدعوى بمرور سنتين اثنتين لانقضاء الحق على إقامة هذه الدعوى ، و تحسب هذه المدة بدءا من تاريخ الواقعة التي أدت إلى وقوع الفعل الضار².

حيث يتضح من خلال هذا ميل المشرع الجزائري إلى إرساء مدة تقادم قصيرة لدعوى المسؤولية الناشئة عن الأضرار التي تسببها الطائرة على السطح.

مرد ذلك أن ثبوت مسؤولية الناقل الجوي تقتضي إقامة الدليل على عناصر هذه المسؤولية و هي جميعها بمثابة وقائع يخشى مع مرور زمن طويل نسيبها ضياع عناصر إثباتها³. و لئن كانت مدة التقادم القصير تتعلق بصفة خاصة بدعوى مسؤولية الناقل ، إلا أنه ليس هناك ما يمنع من مد يد المشرع للتقدم القصير إلى سائر الدعوى الناشئة عن الأضرار التي تتسبب فيها الطائرة على سطح الأرض .

و في تنظيم المشرع الجزائري للتقدم القصير في هذا المجال اشترط للعمل بأحكام التقادم القصير أن تكون هذه الدعوى ناشئة عن الفعل الضار للطائرة على سطح الأرض و المقصود بالدعوى الناشئة عن مسؤولية مستغل الطائرة على سطح الأرض تتعلق بموضوع الضرر بفعل مستغل الطائرة على اليابسة ، و يترتب على ذلك أن التمسك بالتقدم القصير يكون قاصرا⁴ على الغير المضرور على السطح و مستغل الطائرة .

لذلك إذا تعلق موضوع النزاع بمسؤولية مستغل الطائرة و جب التمسك بالتقدم القصير الذي يكون على أساس دعوى المسؤولية التقصيرية و هو ما يؤدي إلى استبعاد كل حالات المسؤولية المبنية على أساس مسؤولية العقدية .

1-أكرم يا ملكي ، المرجع السابق ، ص 43 .

2-محمود مختار بريري و عمر فؤاد عمر ، المرجع السابق ، ص 266 .

3-هاني دويدار : قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق، طبعة 2000، ص 351.

4-هاني دويدار ، نفس المرجع ، ص 353 .

المبحث الثالث: أساس المسؤولية الناتجة عن التصادم الجوي و نظام التأمين من المسؤولية.

قد تتعرض الرحلة الجوية لمخاطر جسام ، منها ما ينشأ عن استعمال الطائرة بوصفها أدوات الملاحة الجوية، و ما قد تتعرض له من أعطال و أعطاب فنية ، و منها ما يتعلق بالمجال الجوي أثناء الرحلة كحوادث الاصطدام بين طائرتين ، مما يترتب مسؤولية المستغل إزاء الأضرار الناجمة عن هذا الحادث .

و نظرا للآثار الوخيمة التي تترتب عن الكوارث الجوية ، فقد تدخل المشرع الجزائري بقواعد تهدف إلى الحد قدر الإمكان من وخامة تلك الآثار، فعالج التصادم الجوي بأحكام خاصة . كما تناول المشرع أيضا تنظيم التأمين الجوي كأداة فعالة لتعويض الأضرار اللاحقة بالقيم الممثلة في الرحلة الجوية.

و عليه سنقسم هذا المبحث إلى مطالبين ، سنتطرق في المطلب الأول إلى المسؤولية الناتجة عن الاصطدام الجوي ، و في المطلب الثاني التأمين الجوي من المسؤولية .

المطلب الأول : المسؤولية الناتجة عن الاصطدام الجوي .

قد تقع أثناء الرحلة الجوية حوادث اصطدام بين طائرتين محلقتين في الجو مما يؤدي إلى هلاكهما و هلاك الأشخاص و الأملاك المتواجدة على متنها مما يترتب المسؤولية الناجمة عن هذا الحادث للمستغل الجوي، و عليه سنقسم هذا المطلب إلى فرعين ، في الفرع الأول التصادم الجوي وفي الفرع الثاني تقرير المسؤولية .

الفرع الأول : التصادم الجوي.

قد تتعرض الطائرات المحلقة في الجو إلى حوادث الاصطدام و غالباً ما يكون هذا الاصطدام بين طائرتين، إذ لا بد من تحديد معنى لهذا التصادم وصوره .

أولاً : تعريف التصادم الجوي .

لم يحدد القانون الطيران المدني تعريفاً للتصادم الجوي ، وجاءت نصوصه خالية من هذا المجال ، إذ يمكن وضع تعريف للتصادم الجوي .

فالأصل في التصادم أنه ارتطام مادي بين جسمين¹ في الجو، أو أنه ذلك الارتطام المادي المباشر² ، بين طائرتين أو أكثر في حالة طيران³ ، وإذ كان هذا يعني حدوث ارتطام فعلي بين طائرتين المتصادمتين ، إلا أنه لا يستلزم بالضرورة وجوب حصول الاصطدام المباشر بل يكفي أن تصطم طائرة بأي جزء من طائرة أخرى و هما في حالة طيران .

و تعد الطائرة في ما لو كانت أثقل من الهواء في حالة طيران منذ اللحظة التي تبدأ فيها استخدام القوة المحركة بهدف الإقلاع و حتى اللحظة التي تتم فيها وقف القوة المحركة بعد إتمام عملية الهبوط ، بينما تعد الطائرة فيما لو كانت أخف من الهواء في حالة طيران منذ اللحظة التي تنفصل فيها عن الأرض و حتى اللحظة التي يتم فيها إعادة تثبيتها⁴ .

1- هاني دويدار : الوجيز في القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، 2000 ، ص 313 .
 2- محمد عبد الفتاح ترك: التصادم البحري و دور العنصر البشري في وقوعه، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، 2003 ، ص 26 .
 3- محمود مختار بريري ، المرجع السابق ، ص 216 .
 4- محمود مختار بريري و عمر فؤاد عمر ، المرجع السابق ، ص 270 .

ثانيا : صور التصادم .

1- التصادم القهري : هو ذلك التصادم غير متعمد الذي لا يمكن التنبؤ به ¹ و من تم لا يمكن تجنب نتيجة إلى قوة قاهرة ²، كوقوع التصادم نتيجة لعاصفة عاتية لم تنتبأ بها محطة الأرصاد الجوية ³ قبل الرحلة الجوية ،و تعجز الوسائل الاعتيادية لمواجهة الأخطار العواصف الجوية عن تفادي آثارها ⁴.

أو رجوع الاصطدام إلى ضباب كثيف تستحيل معه الرؤية ⁵، أو صدور أمر من السلطة العامة للملاحة الجوية مع إطفاء الأنوار أثناء الحرب فيقع الاصطدام ⁶ بين الطائرتين من غير أن ينسب الخطأ لإحدهما.

فالتصادم القهري يستلزم لتحقيقه انتفاء كل خطأ من جانب قائد الطائرة و طاقمها المشتركة في التصادم.

و متى كان التصادم واقعا نتيجة قوة قاهرة فإن كل طائرة من الطائرات المتصادمة تتحمل ما أصابها من ضرر دون الرجوع على احد ⁷.

و في ذلك محض تطبيق للقواعد العامة التي تعفي المدين من المسؤولية إذا كان الضرر قد نشأ عن قوة قاهرة، إذ لا يمكن نسب الخطأ إليه و حال الضرر ناشئا عن فعل القوة القاهرة و آثارها ⁸.

1- محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق ، ص 44 .

2- القوة القاهرة حسب القواعد العامة هي كل حادث غير متوقع ولا يمكن التنبؤ به و الذي يرجع إليه الضرر تماما .

3- محطة الأرصاد الجوية محطة معنية للملاحظات و إعداد رسائل عن الأحوال الجوية موجهة للاستفادة منها في الملاحة الجوية، المادة 12/02 ، قانون الطيران المدني الجزائري.

4- هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ، المرجع السابق ، طبعاً 2000 ، ص 322 .

5- محمود مختار بريري و عمر فؤاد عمر ، المرجع السابق ، ص 272.

6- مصطفى كمال طه ، المرجع السابق، ص 362 .

7- عبد الفضيل محمد ، المرجع السابق ، ص 422 .

8- هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص 323 .

2- التصادم بسبب خطأ إحدى الطائرات المتصادمة .

التصادم بسبب خطأ إحدى الطائرات المتصادمة هو ذلك التصادم الذي يقع نتيجة الخطأ منسوب لإحدى الطائرات المتصادمة¹ .

و قد يكون الخطأ منسوباً إلى قائد الطائرة أو قد يكون منسوب إلى خطأ الطاقم² ، وهذا كالتصادم الناجم عن مخالفة قائد احد الطائرات المتصادمة لقواعد الملاحة³ ، أو أن يكون التصادم ناجم عن إهمال مستغل إحدى الطائرات المتصادمة في صيانة الطائرة و تهيئتها لأن تكون في حالة صالحة للملاحة الجوية أو غير مزودة بطاقم كافي لمناورتها⁴ .

و في مثل هذا النوع من التصادم يلتزم طبقاً للقواعد العامة في المسؤولية التقصيرية عن الخطأ الشخصي المتسبب في التصادم بتعويض الأضرار التي لحقت الطائرة أو الطائرات إذ يمكن للمضروب الرجوع طبقاً لقواعد المسؤولية التقصيرية عن أعمال الغير عن مستغل الطائرة فيما لو كان التصادم راجعاً لخطأ قائد الطائرة أو احد ملاحيها⁵ ، و ذلك باعتبار تابعي المستغل و من تمة يسأل بهذه الصفة عن أخطائه .

يجب على المدعي في دعوى التصادم أن يقيم الدليل⁶ على خطأ قائد الطائرة أو ملاحيها بكافة الطرق لتعلق الأمر بواقعة مادية ، و يستعان عادة في الإثبات بتقارير التحقيق التي يتم فيها الاستعانة بأهل الخبرة في مجال الطيران .

1- محمود مختار بريري و عمر فؤاد عمر ، المرجع السابق ، ص 272 .

2- محمد عبد الفتاح ترك ، المرجع السابق ، ص 49 .

3- يقصد بالملاحة الجوية مجمل الطائرات المحلقة في الجو أو على الأرض الموجودة في مساحة التحرك بالمحطة الجوية وفقاً للقواعد المحددة، المادة 10/02 من قانون الطيران المدني الجزائري .

4- مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ، ص 363 .

5- محمد عبد الفضيل ، المرجع السابق ، ص 322 .

6- مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ، ص 363 .

3- التصادم بسبب خطأ مشترك .

التصادم بسبب خطأ مشترك من الطائرات المتصادمة هو ذلك التصادم الذي يقع نتيجة لخطأ مشترك بين الطائرات المتصادمة¹، و ينحصر غالباً هذا التصادم في مخالفة² كلاً من قائدي الطائرتين لقواعد الملاحة الجوية.

و قد يكون الخطأ منسوبا إلى المستغل، كأن يسمح بسفر الطائرة و هي غير صالحة للملاحة الجوية أو غير مزودة بطاقم كافي لذلك يعتر من قبيل الخطأ المشترك المستوجب للمسئولية المشتركة³ للطائرتين الإهمال من جانب الطاقم و عدم مراعاة الحيطة اللازمة لتفادي الاصطدام.

4- التصادم المشتبه في سببه .

التصادم المشتبه في سببه أو غير المعروفة أسبابه ، هو ذلك التصادم الذي لا يمكن تحديد السبب الذي أدى إلى التصادم ، ولا ينهض الدليل الكافي على ثبوته⁴، أي لا يمكن معرفة السبب على وجه اليقين ما عدا كان راجعاً إلى قوة قاهرة أو خطأ إحدى الطائرات المتصادمة أو خطأ مشترك من كلا الطائرتين المتصادمتين⁵ .

فالتصادم غير المعروف سببه يتحقق بإيجاز عندما يعجز الطرفان عن إقامة الدليل على وجود القوة القاهرة أو خطأ مشترك أو منفرد أدى إلى وقوع الحادث⁶ .

1- محمود مختار بريري وعمر فؤاد عمر ، المرجع السابق ، ص 273 .

2- مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ، ص 363 .

3- محمد عبد الفتاح ترك ، المرجع السابق ، ص 54 .

4- هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ، ص 323 .

5- محمود مختار بريري و عمر فؤاد عمر ، المرجع السابق ، ص 274 .

6- محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 48 .

و عليه يتعين على أن يتحمل المضرور مغبة الضرر ولا يمكنه الرجوع على المستغل للطائرة الأخرى¹ في مثل هذا النوع من التصادم.

الفرع الثاني : تقرير المسؤولية .

أولاً : تحديد المسؤولية .

في حالة التصادم الجوي بين طائرتين قد تقرر مسؤولية احدهما المسببة في التصادم أو قد تتقرر مسؤوليتهما المشتركة.

فإن كان التصادم بين الطائرتين راجع إلى خطأ² إحداهما أو كان هذا الخطأ راجعاً إلى أحد مندوبي المستغل أثناء ممارسة وظائفهم ، و قد تسبب هذا الخطأ في أضرار لطائرة أخرى أو إلى المسافرين أو الأملاك المتواجدة على متن هذه الطائرة ، فإن المستغل المتسبب في الخطأ تتقرر مسؤوليته على هذه الأضرار ، و هذا حسب ما قررت المادة 1/ 165 من قانون الطيران المدني الجزائري .

فالمسؤولية الناشئة عن الخطأ تحتاج دائماً إلى إثبات المدعي حصول الخطأ من جانب المسؤول، فإذا استحال عليه إثبات الخطأ فلا يحكم له بأي تعويض³، و على المضرور حتماً أن يثبت الخطأ و العلاقة السببية بينه و بين الضرر الواقع لقيام المسؤولية عن التصادم⁴ .

1-محمد عبد الفضيل ، المرجع السابق ، ص 424 .

2- عادة ما تستخدم كلمة الخطأ في حالات التصادم ، حيث يمكن تعريف الخطأ بأنه سلوك أو فعل غير مشروع أو إهمال من جهة الشخص المسئول يؤدي إلى الخطر أو يسبب الضرر ، فالخطأ بهذا المعنى يشمل الإهمال أو الفشل في ممارسة درجة المهارة و العناية التي يمكن أن تتوافر عادة في الرجل المتخصص ، فهو إهمال ليس فقط في اتخاذ الخطوات المعقولة لتجنب مخاطر الملاحة ولكن أيضاً في طبيعة التدابير التي تم اتحادهما و التي يجب أن تتفق و الظروف المحيطة و التي قد تدعو إلى اتخاذ أكبر قدر من الحيطة .محمد عبد الفتاح ترك المرجع السابق ، ص 122 .

3- محمد زهدور ، المرجع السابق ، ص 35 .

4-محمد مختار بريري و عمر فؤاد عمر ، المرجع السابق ، ص 273.

أما إذا كان التصادم راجع إلى خطأ مشترك أي وقع نتيجة لخطأ¹ كل من الطائرتين المتصادمتين ، فيقوم الدليل على خطئهما² فتتقرر مسؤولية كل طائرة من الطائرات التي حدث بينهما التصادم بنسبة الخطأ الذي وقع منها³ .

و يكون كلا من مستغلي الطائرات المصطدمة مسئولاً إزاء الآخر عن الخسارة التي أصابتهما حسب نسبة خطورة الخطأ الذي ارتكبه كل واحد منهم و المسبب للخسارة⁴ أي يتم توزيع المسؤولية بنسبة جسامه الخطأ الواقع من كل طائرة ، أما إذا تعذر تحديد نسبة الخطأ الواقع من كل طائرة فإن المسؤولية توزع بالتساوي بين الطائرات المتصادمة⁵ .

أما إذا نشأ ضرر للغير على سطح الأرض من جراء تصادم طائرتين أو بسبب إعاقة إحداهما الأخرى ، فيكون كل واحد من مستغلي الطائرتين مسئولاً عن هذه الأضرار بنسبة مساهمته في وقوع الضرر⁶ .

1- محمد عبد الفتاح ترك ، المرجع السابق ، ص 50 .

2- مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ، ص 364 .

3- هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ، المرجع السابق ، طبعة 2000 ، ص 320 .

4- المادة 2/165 من قانون الطيران المدني الجزائري .

5- محمد عبد الفضيل ، المرجع السابق ، ص 423 .

6- أكرم ياملكي ، المرجع السابق ، ص 105 .

ثانيا : التعويض عن الخسائر .

أما عن تعويض الخسائر فإن مسؤولية مستغل الطائرة متسبب في الاصطدام مسؤوليته لا تتعدى الحدود المقررة في القانون.

بالنسبة لضياع الطائرة الأخرى أو إصابتها بخسائر فيتم تعويضها بالقيمة التجارية لما قبل الاصطدام ، أما إذا أصيبت الطائرة الأخرى بأضرار فتعوض بقيمة التصلّيات أو الاستبدال .

أما عن تعويض الخسائر اللاحقة بالمسافرين أو الأشخاص المتواجدين على متن الطائرة المتضررة من جراء التصادم فيكون التعويض كما يلي¹:

- بالنسبة لوفاة الأشخاص أو إصابتهم بجروح أو تأخير أصابهم، فيكون التعويض بـ 250.000 وحدة حسابية² لكل شخص .

- بالنسبة لكل الأشياء التي كانت متواجدة لدى كل شخص على متن الطائرة و تحت حراسته فيكون التعويض بـ 5000 وحدة حسابية لكل شخص .

- بالنسبة لإتلاف وضياع أو خسارة أي شيء موجود على متن الطائرة بما في ذلك الأمتعة المسجلة و البريد ، فيقدر التعويض بـ 250 وحدة حسابية للكيلو غرام الواحد .

1-المادة 3/167. 5.4 من قانون الطيران المدني الجزائري .

2- يقصد بالوحدة الحسابية في مفهوم القانون الجوي الجزائري ، وحدة حساب متشكلة من خمسة و ستين ميليغرام و نصف من الذهب على أساس تسعمانة من الألف من الذهب الخالص ، و يمكن أن تحوّل وحدات قيمة الذهب للعملة في تاريخ النطق بالحكم ، المادة 3/150 من قانون الطيران المدني الجزائري .

ثالثا : دعوى المسؤولية عن الاصطدام الجوي .

لكي يتمكن المضرور من رفع دعوى المسؤولية عن التصادم الجوي لابد له من تحديد المحكمة المختصة بالنظر في الدعوى¹.

إذ تقضي المادة 170 من قانون الطيران المدني الجزائري ، بأن دعوى مسؤولية التصادم الجوي يجب رفعها أمام محكمة المكان الذي حدثت فيه الخسارة ، أي محكمة مكان وقوع التصادم إذ هي التي يعقد لها الاختصاص بالنظر في مثل هذه الدعوى سواء تعلق الأمر بدعوى المسؤولية عن الخسائر المادية أو الخسائر التي تصيب الأشخاص أو المسافرين المتواجدين على متن الطائرات المتصادمة .

و عليه يمكن للمضرور رفع دعوى المسؤولية الناجمة عن التصادم ، إذ لابد على المدعي أن يرفع دعواه في الميعاد القانوني المحدد و إلا سقط حقه في رفع هذه الدعوى بداعي التقادم إذ حدد المشرع الجزائري مهلة تقادم المسؤولية عن الخسائر الناتجة عن التصادم بتقادم قصير مدته سنتان وهذا ما قررته المادة 169 /1 من نفس القانون .

تحسب مدة تقادم دعوى المسؤولية في ضوء أحكام² قانون الطيران الجزائري اعتبارا من يوم وقوع الاصطدام حسب نص المادة 2/169.

1- هاني دويدار ، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق، طبعة 2000 ، ص 443 .

2- هاني دويدار ، نفس المرجع ، ص 447 .

المطلب الثاني : التأمين الجوي من المسؤولية.

يعد التأمين الجوي من المسؤولية أداة للحد من الآثار المالية البالغة التي تترتب على تعرض الطائرة لحادث من حوادث الطيران و التي قد تلحق بالغير على سطح الأرض من جراء أضرار الطائرة ، أو بالأضرار التي قد تلحق بالمسافرين أو البضاعة وهم تحت إمرة الناقل الجوي¹ ، حيث يتطلب الاستغلال الجوي استثمارات مالية ضخمة مما يجعل العبء المالي كبيرا للناقل الجوي من فقد الطائرة أو الوفاء بالتعويضات .

و لم يعرف التأمين الجوي نموا كبيرا إلا مع التقدم التقني في تقنية الطيران و تكنولوجيا² صناعة الطائرات ، حيث أدى هذا التقدم التكنولوجي إلى اتساع سوق التأمين الجوي ليشتمل حتى على أضرار الضجيج و اختراق الطائرة لحاجز الصوت³ .

و بين هذه الصور المختلفة للتأمين من مجال النشاط الجوي ، نتعرض في دراستنا هذه للتأمين الجوي التي ترتبط بمسؤولية مستثمر الطائرة أو الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق الغير على سطح الأرض أو المسافر أو المرسل .

و عليه سنقسم هذا المطلب إلى فرعين الفرع الأول التأمين من مسؤولية مستغل الطائرة و الفرع الثاني التأمين من المسؤولية التعاقدية للناقل الجوي.

1-هاني دويدار : قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق، طبعة 2000 ، ص 461 .

2-هاني دويدار ، نفس المرجع ، ص 461 .

3- أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص 371 .

الفرع الأول : التأمين من مسؤولية مستغل الطائرة .

أولا : التأمين على المسؤولية .

أوجب المشرع الجزائري على مستغل الطائرة التأمين ضد مخاطر مسؤولياته و هذا من اجل تغطية التعويض الذي ينشأ عن هذه المسؤولية حيث تنص المادة 171 من قانون الطيران الجزائري : " يجب على كل مستغل الطائرة يقوم بالقطر الجزائري بالخدمات الجوية المبينة في هذا القانون و يحلق فوق القطر الجزائري سواء كان مسجلا بالجزائر أو بالخارج أن يكتتب تأميناً ليغطي مسؤولياته " .

من خلال نص هذه المادة يتضح أنه قد أوجب المشرع الجزائري على كل مستغل الطائرة التأمين لتغطية المسؤولية عن الأضرار التي قد تلحق من جراء الطائرة سواء بمقتضى خدمة النقل كالأضرار التي تصيب الركاب أو البضائع¹، أو الأضرار التي تلحقها الطائرة بالغير على سطح الأرض و هذا بالتأمين على مسؤوليته² .

أما بخصوص الالتزام بالتأمين لا يفرق المشرع الجزائري بين المستغل المسجل بالجزائر أو بالخارج، إذ أوجب على كل مستثمر للطائرة تعمل في الإقليم الجزائري القيام بعملية التأمين الجوي بغض النظر على جنسية المستغل.

وفي جميع الأحوال فإن مستغل الطائرة مسئول عن الأضرار التي تلحق الغير على السطح إذ يبدو إلزام المستغل بالتأمين من تلك المسؤولية أمراً منطقياً .

1-هاني دويدار ، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ، طبعة 2000 ، ص 366 .

2-محمود مختار بريري و عمر فؤاد عمر ، المرجع ، ص 206 .

ثانيا : المؤمن الجوي .

نظرا لجسامة المخاطر الجوية و انعكاسها السلبي على مبالغ التعويض التي قد يحكم بها على مستغل الطائرة و التي يضمنها المؤمن ، إذ تعد مبالغ ضخمة تتقل كاهل شركات التأمين بتعويضات كبيرة في حادث واحد - خاصة في ظل التكلفة المالية للطائرات العملاقة - عن التعويض لمثل هذا النوع من الطائرات ، حيث قدرها خبراء الطيران في متوسط التعويض بحوالي 7 مليون دولار¹ ، و هو مبلغ ضخم يأرق المأمّن ، إذ لا بد أن يتمتع هذا الأخير بقوة مركزه المالي ، ليكون مرخصا له لمثل هذا النوع من التأمين .

إلا أن قانون الطيران المدني الجزائري لم ينص على مثل هذا النوع من شركات التأمين و التزم الصمت حيال ذلك، على عكس ما ذهب إليه قانون الطيران المصري في مادته 139 بأن يجري التأمين لدى مؤمن مرخص له بالتأمين .

وهذا مما يخول للسلطات المكلفة بالطيران المدني حق رفض التصريح الذي يسمح للطائرة بالطيران في الإقليم الوطني إذا لم يقيم المستثمر بالتأمين لدى مؤمن مرخص له بذلك² .

لقد أجازت المادة 173 من قانون الطيران المدني الجزائري لسلطات الطيران المدني أن تفرض على أي مستغل يعمل في الإقليم الوطني حمل شهادة صادرة من المؤمن تثبت إجراء التأمين ، و تقديمها عند كل تفتيش تقوم به السلطات مكلفة بالطيران أو حتى القوة العمومية³ .

1- أبو زيد رضوان ، المرجع السابق، ص 371 .

2- هاني دويدار ، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ، طبعة 2000 ، ص 472 .

3- المادة 173 من قانون الطيران المدني الجزائري .

و يتضح مما سبق مدى حرص المشرع الجزائري على ضمان حقوق المضرورين من جراء المخاطر الجوية، و ذلك بإلزام كل المستعملين للطائرات بإجراء التأمين لتغطية مسؤوليته عن الأضرار التي تسببها الطائرة على سطح الأرض¹.

ثالثا : الضمانات الأخرى للمسؤولية .

لم ينص قانون الطيران الجزائري على أية ضمانات أخرى أو بدائل التأمين الجوي حيث جاءت نصوصه خالية من هذا الشأن ، غير أن بعض التشريعات الوطنية واتفاقية روما 1952 قد نصوا على مثل هذه الضمانات .

إذ يمكن للمستغل الجوي الاستغناء عن نظام التأمين على المسؤولية²، وهذا من خلال لجوئه إلى بدائل أخرى:

1 – إيداع التأمين النقدي:

إذ يقع على عاتق مستثمر الطائرة التزاما بإيداع مبلغ نقدي في الخزينة العامة للدولة المسجلة بها الطائرة أو في بنك مرخص له بذلك³.

و يكون بذلك لمستثمر الطائرة بإيداع المبلغ النقدي سواء في خزينة الدولة أو أحد المصارف المرخص لها قانونا بذلك ، و يظل الإيداع قائما لمواجهة احتمالات الوفاء بالتعويضات و يصنف هذا ضمن الودائع المخصصة لغرض محدد .

1- محمد فريد العريني : القانون الجوي النقل الجوي حوادث الطيران ، المرجع السابق ، ص 387 .

2- محمود مختار بريري و عمر فؤاد عمر ، المرجع السابق ، ص 258 .

3-المادة 15 / 4 من اتفاقية روما 1952 .

2- الكفالة البنكية :

يمكن لمستغل الطائرة الاستغناء عن التأمين الجوي بتقديم ضمان أو كفالة من أحد بنوك المعتمدة لهذا الغرض¹، بحيث يتعهد البنك بإعطاء هذا البنك بمنح تعويضات للمضروبين في حالة وقوع الحادث و ثبوت مسؤولية الطائرة عن ذلك.

3- ضمان دولة تسجيل الطائرة :

يمكن لمستغل الطائرة أن يستغني عن التأمين الجوي ، و هذا بكفالة تتقدم بها الدولة المسجلة لديها الطائرة ، تتعهد بمقتضى ذلك الوفاء بالتعويض عن الأضرار إلى تسببها الطائرة بدل المستغل إن لم يحم بالوفاء بها .

و تتمثل آلية كفالة الدولة لمستغل الطائرة وسيلة للتشجيع أسطولها الجوي خاصة إن كان في طور النمو .

فقد تشمل الأعباء المالية للتأمين الجوي عائق في طريق الاستثمارات في مجال النقل الجوي لذلك تأتي كفالة الدولة لتحقيق متطلبات الاستثمار في مجال النشاط الجوي و مقتضيات توفير ضمانات فعالة للمضروبين في حالة تعرضهم لأضرار الطيران² .

1- المادة 4/15 من نفس الاتفاقية .

2- هاني دويدار ، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ، طبعة 2000 ، ص 490.

الفرع الثاني : التأمين من المسؤولية التعاقدية للناقل الجوي .

إن لمسؤولية الناقل الجوي التعاقدية حالات محددة ، و هذا في كل من النقل الجوي للأشخاص و النقل الجوي للبضائع ، و قد ساعدت مسؤوليته المحدودة على شيوع التأمين الجوي ، و لا زال لأهمية النقل الجوي للبضائع أهمية محدودة لدى لم تتبلور بعد ميزة للتأمين على الأضرار التي قد تلحق بها ، و في الغالب يقوم متلقي خدمة ¹ النقل الجوي بالتأمين على البضائع ضد المخاطر و يتولى التأمين على البضاعة المنقولة .

أما في إطار النقل الجوي للأشخاص فيؤمن المسافر من قبل شركات و مؤسسات الطيران اختياريا أو جبرا و هو ما يعرف بالتأمين التلقائي للمسافر ² .

أولا : التأمين التلقائي للمسافر.

نظام التأمين التلقائي يعود في الأصل إلى شركة الطيران الألمانية " لوفتها نزا " سنة 1925 ³ ، حيث كانت أول من ابرم هذا النوع من التأمين لصالح المسافرين و لقد ذاع و انتشر هذا النوع من التأمين مع تقرير المسؤولية المحدودة للناقل الجوي بعد إبرام اتفاقية وارسو 1925 إلا أنه يرجع الفضل في تطوير هذا التأمين إلى شركة الطيران الفرنسية " ايرفرانس " التي نقحت في وثيقة هذا التأمين و بلورت أحكامه ، الأمر الذي سهل تبني هذه الوثيقة من قبل شركات الطيران في الدول الأخرى ⁴ .

1- غالبا ما ترتبط عقود النقل الجوي للبضائع بالبيوع، حيث يتولى المشتري إبرام عقد التأمين على بضائعه ضد المخاطر الجوية.

2- أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص 376.

3 - هاني دويدار ، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ، ص 513 .

4- أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص 377.

و يتمثل التأمين التلقائي للمسافر في تأمينه ضد الأضرار التي قد تلحق به من جراء مخاطر الطيران ، و يخول له الحصول على التعويض من المأمّن ، و هذا بشرط الموافقة الكتابية على التنازل عن الدعوى بإثارة مسؤوليته الناقل الجوي و تابعيه و كل دعوى يمكن للمضرور رفعها ضد المؤمن¹ .

الناقل الجوي هو الذي يبرم عقد التأمين² التلقائي مع المؤمن لمصلحة المسافر³ حيث يختلف التأمين التلقائي عن التأمين التكميلي إذ هو تأمين يبرمه المسافر على نفقته مع شركة الطيران بوصفها نائبة عن شركة التأمين ، وذلك من أجل تغطية الأخطار الجوية لزمن محدد أو لرحلة جوية واحدة⁴ .

أما في نظام التأمين التلقائي الفردي فإن الناقل الجوي هو الذي يبرم عقد التأمين و يتحمل نفقاته ، حيث يعرف هذا النظام بالتأمين التلقائي الفردي للمسافر. و تعني " تلقائية " هذا التأمين انه يفرض بطريقة ميكانيكية ذلك لأنه من حق المسافر رفضه أو وراثته و اللجوء إلى دعوى المسؤولية ، و إنما يعني هذه التلقائية أن المسافر أو - وراثته - يستطيع الاستفادة من هذا التأمين المجاني الاختياري الحصول على التعويض المقرر بمجرد إعلان الرغبة في ذلك و تنازله صراحة عن دعوى المسؤولية⁵ .

1- أبو زيد رضوان، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 513.

2- في الواقع هذا التأمين لا يبرمه الناقل الجوي لصالح المسافر أو وراثته، و إنما لصالحه الخاص فهو تأمين من الأضرار التي تلحق الناقل شخصيا نتيجة لتحريك دعوى المسؤولية عليه، و ما قد يترتب عليها من دفع التعويض .

3- غالبا ما لا يعلم المسافر بالتأمين المبرم لصالحه لان تذاكر سفر النقل الجوي لا تتضمن الإشارة إلى ذلك .

4- هاني دويدار ، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ، ص 514 .

5- أبو زيد رضوان، المرجع السابق ، ص 378 .

ويقصد بفردية التأمين أن للمسافر الحق وحده أو ورثته الإفادة من التأمين دون أي شخص آخر ، إذ يستفيد منه كل من يشغل مقعدا على متن الطائرة و لو لم يحصل على تذكرة سفر لظروف استثنائية¹ .

يغطي هذا التأمين المسافر أي الأضرار البدنية التي تلحق به من جروح أو وفاة حيث يغطي هذا التأمين زمان و مكان بدء عملية تنفيذ النقل الجوي بضمان سلامة الركاب و تغطية الأضرار التي قد تلحق بهم أثناء عمليات النقل التمهيدي و الإنتهائية ، أي عمليات النقل من المدينة إلى مطار القيام و من مطار الوصول إلى المدينة² .

و يستبعد التأمين التلقائي بعض الأسباب بوقوع الأضرار الخارجية عن نطاق الناقل الجوي و هذا كالحروب و الاضطرابات المسلحة أو انتحار المسافر، وبالتالي لا تغطي مسؤولية الناقل الجوي عن هذه الأضرار³ .

إذ فمتى تحقق وقوع الضرر الذي يغطيه التأمين يتعين على المؤمن الوفاء بالتعويض إلى المضرور، و هذا دون الاحتجاج بعدم مسؤوليته الناقل الجوي أو بسبب من أسباب إعفائه من المسؤولية.

تغطي وثيقة التأمين الفردي الحد الأقصى لمسؤولية الناقل الجوي كما حددته اتفاقية وارسو، و يتقرر المضرور المبلغ المقدم كاملا لتعويض الخسائر⁴، و لا يمكن أن يكون مبلغ التعويض دون الحدود المقررة في القانون⁵ .

1- هاتي دويدار ، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ، ص 515 .

2- أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص 366 .

3- هاتي دويدار ، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ، ص 516 .

4- المادة 172 ، قانون الطيران المدني الجزائري .

5- راجع المادة 150 من نفس القانون.

الفصل الثاني: نطاق مسؤولية الناقل الجوي.

تعتبر مسؤولية الناقل الجوي و إثارتها جوهر النقل الجوي لأهميتها و لما تثيره من منازعات عديدة أمام القضاء. و المسؤولية هي جزاء الإخلال بالالتزامات ، عقدية كانت أم غير عقدية .

إذ يقع على عاتق الناقل الجوي الالتزام بضمان سلامة المسافر ، أي أن يكون ملتزماً بتوصيل المسافر إلى المكان المتفق عليه سليماً معافى ، كما يلقي على عاتقه أيضاً التزاماً بضمان المحافظة على الأمتعة المسجلة و البضاعة ، فإذا أخل الناقل بهذه الالتزامات كأن يصاب المسافر بضرر أو أدى هذا الإخلال إلى وفاته ، أو أن يلحق بالبضاعة و الأمتعة المسجلة تلفاً أو هلاكاً أفترض خطأ الناقل و انعقدت مسؤوليته .

إلا أن الناقل يمكنه إثبات العكس ، و هذا ما يعرف بدفع المسؤولية بالطرق المحددة قانوناً ليتملص من مسؤوليته كأن يرجع سبب الضرر إلى قوة قاهرة أصابت الراكب أو البضاعة أو إلى خطأ المضرور نفسه .

و متى انعقدت مسؤولية الناقل و أخل بالالتزامات التي يلقيها عقد النقل على عاتقه فمن الطبيعي أن يلجأ المضرور إلى القضاء ليرفع أمامه دعواه لاقتضاء التعويض الذي يجبر ما لحقه من ضرر .

و لمزيد من التدقيق سنقسم هذا الفصل إلى ثلاثة مباحث ، سنعرض في المبحث الأول مسؤولية الناقل الجوي على الأشخاص و في المبحث الثاني مسؤولية الناقل الجوي على البضائع و في المبحث الثالث دعوى مسؤولية الناقل الجوي .

المبحث الأول : مسؤولية الناقل الجوي على الأشخاص.

يسأل الناقل الجوي طبقاً للأحكام الخاصة بالمسؤولية عن أي ضرر يصيب المسافرين أو يلحق التلف بالأمتهمة أو يؤدي إلى هلاكها ، حيث أن أهم ما يرتبه عقد النقل الجوي على عاتق الناقل الجوي هو الالتزام بضمان سلامة المسافرين و المحافظة على أمتعتهم¹ كما يفرض عقد النقل الجوي على عاتق الناقل أيضاً التزاماً باحترام مواعيد النقل كما هو متفق عليه ، و أن أي إخلال بهذه الالتزامات يرتب المسؤولية و التعويض عن الأضرار التي تلحق بالمسافرين أو أمتعتهم سنقسم هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب .

المطلب الأول المسؤولية على الأشخاص وفي المطلب الثاني وسائل دفع المسؤولية على الأشخاص و المطلب الثالث التعويض عن الأضرار.

المطلب الأول : المسؤولية على الأشخاص .

نصت المادة 145 من قانون الطيران المدني الجزائري : " الناقل الجوي مسئول عن الخسائر و الأضرار التي يصاب بها شخص منقول و التي تؤدي إلى وفاته أو تسبب له جرحاً أو ضرراً شريطة أن يكون هذا سبب تلك الخسارة أو الجرح قد حدث على متن الطائرة أو خلال أي عملية اركاب أو نزول " .

ومن خلال نص هذه المادة يستنبط أن ثمة شروط لتحقق مسؤولية الناقل الجوي تجاه المسافرين و هو ما سنتطرق إليه في هذا المطلب الذي نقسمه إلى فرعين سنتناول في الفرع الأول شروط مسؤولية الناقل الجوي على الأضرار التي تصيب المسافرين و الفرع الثاني مسؤولية الناقل عن التأخير هذا على التوالي .

1- عيسى غسان ربيضي : مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع للأشخاص و أمتعتهم دراسة مقارنة ، دار الثقافة ، عمان 2008 ص92.

الفرع الأول : شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين .

بالرجوع إلى نص المادة السابقة يستنبط ثلاثة شروط لقيام المسؤولية اتجاه المسافرين وهي كالاتي :

- أن يكون الضرر ناتج عن حادث¹.

- أن يقع الحادث على متن الطائرة.

- أن ينتج عن الحادث ضرر يصيب المسافر.

أولا : أن يكون الضرر ناتج عن حادث.

لم تنص المادة 145 من قانون الطيران المدني الجزائري صراحة على الحادث غير انه لا يمكن أن يتصور وقوع ضرر للمسافر أو وفاته دون وقوع حادث² ما على متن الطائرة و بالتالي لم تعطنا نص المادة تعريفا للحادث لكن الفقه عرف الحادث بأنه كل واقعة فجائية ناجمة عن عملية النقل و مرتبطة من حيث أصلها باستغلال الطائرة³.

و البعض الآخر من الفقه عرفه بأنه كل واقعة تحدث نتيجة لعامل خارجي و مستقل عن إرادة الناقل و تابعيه⁴.

الحادث في مفهوم التعريف الأول لا يسأل فيه الناقل الجوي عن الأضرار الناجمة عن اعتداء راكب على راكب آخر لأن واقعة الاعتداء لم تنجم عن عملية النقل و ليست متصلة بحسب أصلها بعملية الاستغلال الجوي⁵.

1- يقصد بالحادث واقعة مرتبطة باستغلال طائرة يحدث خلالها اختفاء أو تحطم طائرة و وفاة شخص أو عدة أشخاص أو على متن الطائرة أو على الأرض أو إصابتهم بجروح بليغة. المادة 93 من قانون الطيران المدني الجزائري .

2- رفعت فخري و محمد فريد العريني : دراسات في القانون البحري و الجوي ، الدار الجامعية ، بيروت ، 1992 ، ص 142 .

3- عدلي أمير خالد ، المرجع السابق ، ص 72 .

4- أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص 308 .

5- عدلي أمير خالد ، المرجع السابق ، ص 72 .

و يلاحظ على التعارف السابقة للحادث أنها ترتبط بصفة أساسية بما ينجم عن تشغيل الطائرة من أضرار بدنية تؤدي إلى وفاة المسافر أو إصابته بجروح¹.

غير أن هذه الأضرار البدنية لا تلحق بالضرورة المسافرين وحدهم و إنما يمكن أن تصيب أي شخص موجود على متن الطائرة² ، و يضاف إلى ذلك أن الحادث يرتبط من جهة بتشغيل الطائرة و يجب أن يقع الحادث في فترة زمنية محددة من جهة أخرى تطبق من نطاق فترة النقل الجوي التي يسأل فيها الناقل عن سلامة المسافرين³.

وقد يشمل الحادث انفجار الطائرة أو ارتطامها بطائرة أخرى في الجو أو ارتطامها بالأرض أو بسفينة ، سواء كان الحادث ناشئاً عن عطل بالطائرة أو خطأ في قيادتها و يضاف أيضاً إلى ذلك شمول الحادث لأعمال القرصنة الجوية⁴.

ثانياً : أن يقع الحادث على متن الطائرة .

يضمن الناقل الجوي سلامة المسافرين من لحظة صعودهم إلى متن الطائرة و ينتهي بنزولهم عن سلم الطائرة و وصولهم إلى أرض المطار ، أي أن الناقل الجوي يكون مسئول عن أي ضرر يلحق بالمسافر أثناء تواجده داخل متن الطائرة أو خلال أي عملية صعود أو نزول كما أشارت إليه المادة 145 من قانون السابق الذكر .

الناقل الجوي مسئولاً عن المسافر الذي هو تحت رعايته⁵ سواء داخل مطار القيام أو داخل مطار الوصول أو في أي مطار أو مكان آخر تهبط فيه الطائرة اختياراً أو اضطراراً.

1- هاني دويدار ، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ، طبعة 2000 ، ص 288 .
 2- ابو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص 310 .
 3- هاني دويدار ، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ، ص 289 .
 4- هاني دويدار ، نفس المرجع ، ص 289 .
 5- عيسى غسان ربيضي ، المرجع السابق ، ص 96 .

إذ لا يكفي وقوع الحادث حتى تثار مسؤولية الناقل الجوي ، و إنما يلزم وقوعه في الفترة التي يبقى فيها الناقل الجوي حارسا للمسافر ، إذ يصبح المسافر في حراسة الناقل الجوي من اللحظة التي يبدأ فيها بالخضوع لأوامره داخل مطار القيام أو بمعنى أدق داخل صالة المغادرة¹ .

كما تمتد أيضا فترة النقل الجوي و تشمل عملية الصعود و النزول² من و إلى الطائرة كما يلتزم الناقل الجوي بضمان سلامة الركاب طوال المدة التي تقضيها الرحلة الجوية ، إلى غاية بلوغ مطار الوصول و لا تنقضي مسؤولية الناقل ببلوغ هذا المطار و إنما إلى صالة الوصول ففي خلال هذه الفترة يكون الراكب معرضا للأخطار المرتبطة بعملية الطيران و الناشئة عن وجود العديد من الطائرات المستعدة للإقلاع و الهبوط لذا و جب أن يسري الالتزام بضمان السلامة و أن يبقى طوال هذه الفترة بحيث لو أصيب المسافر بضرر من جراء حادث وقع إبانها قامت مسؤوليته³ .

ثالثا: أن ينجم على الحادث ضرر يصيب المسافر .

لا تنعقد المسؤولية إلا إذا لحق الضرر بالمسافر⁴ و الضرر يجب أن يكون بدينا و يشمل الوفاة أو الجروح أو الإصابات الجسدية و الاضطرابات النفسية و العقلية التي قد تصيب المسافر⁵ .

1-هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص290 .

2- رفعت فخري ومحمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص 146 .

3- محمد فريد العريني : القانون الجوي النقل الداخلي والدولي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية ، 1999 ، ص 197 .

4- عدلي امير خالد ، المرجع السابق، ص 73 .

5-هاني دويدار : النقل البحري و الجوي ، منشورات الحلبي الحقوقية ، 2008 ، ص 235 .

و بالرجوع إلى نص المادة 145 من قانون الطيران المدني الجزائري، يمكن حصر الأضرار التي قد تصيب المسافر أثناء الرحلة الجوية في:

الوفاة : يمكن تعريفه بأنه ذلك الضرر المادي الذي يصيب الراكب¹ ، و يعني إزهاق روح المسافر كما قد ينجر عن الوفاة ضرر معنوي يصيب أهل الراكب الهالك² .

الجرح : وهو ارتطام الجسم الصلب على جسم المسافر يؤدي إلى نزيف خارجي³ كما يشمل أضرار التشويه الذي يختلف من شخص لأخر و الأضرار العضوية و الوظيفية⁴ .

فتنفيذ عقد النقل الجوي قد يؤدي إلى حادثة سقوط الطائرة ما يؤدي إلى إصابة المسافرين أو الركاب إلى فقدان حياتهم أو إصابتهم بجروح⁵ أو أي ضرر جسدي أو عضوي أو وظيفي بما في ذلك الضرر الذي يصيب المدارك العقلية⁶ و بالتالي تقوم مسؤولية الناقل الجوي و إلزامه بالتعويض.

-
- 1- عبد الستار التليلي : شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي و الأسباب القانونية لدرئها ، الشركة الوطنية للنشر، الجزائر، 1976 ص81.
 - 2- سمير حسن الفتلاوي : عقود تجارية جزائرية ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر 2001 ، ص 338 .
 - 3- هاني دويدار ، طبعة 2002 ، المرجع السابق ، ص292 .
 - 4- عبد الستار التليلي ، المرجع السابق ، ص 82 .
 - 5- سميحة القيلوبي ، القانون الجوي ، دار النهضة العربية 1989، ص 195 .
 - 6- المادة 145 / 2 من قانون الطيران المدني الجزائري .

الفرع الثاني : مسؤولية الناقل عن التأخير.

يعد عامل كسب الوقت واحد من العناصر التي لا يستقيم النقل الجوي بدونها لأن مستعملي المركبات الجوية أو الطائرات ، و إن كانوا يقدرون الراحة و يرجون السلامة يفضلون كذلك ميزة السرعة في هذا النوع من النقل الذي ينفرد بها دون غيره من وسائل النقل الأخرى، لدى كان طبيعياً أن يقع على عاتق الناقل الجوي التزام باحترام مواعيد النقل¹ فالناقل الجوي يسأل عن التأخير² إذا وصلت الطائرة بعد الميعاد المتفق عليه لوصول الطائرة وقد يكون الاتفاق صريحاً أو مستفاداً ضمناً من جدول الرحلات المنتظمة للطائرة ، كذلك يسأل الناقل الجوي عن التأخير إذا تجاوزت الطائرة الوقت الذي يستغرقه الناقل الجوي العادي في الظروف المماثلة³ و يعتبر هذا الالتزام بتحقيق نتيجة بحيث يتحقق الإخلال به ، و بالتالي تتعدد مسؤولية عقدية للناقل الجوي عن الأضرار الناشئة عن التأخر في نقل المسافرين إلى مكان الوصول في الميعاد المتفق عليه ، و المادة 147 قانون الطيران المدني رتبت مسؤولية الناقل الجوي عن الخسائر أو الأضرار الناتجة عن التأخر و بناء على ذلك رأى الفقه انه من قبيل الأضرار الناتجة عن التأخير و المستوجبة لمسؤولية الناقل ، عدم وصول المسافر في الميعاد مما فوت عليه فرصة كفرصة الاشتراك في الحفل الافتتاحي لمحفل علمي دعي إليه مع عدد كبير من الشخصيات المرموقة لأجل استلام جائزة مالية كبيرة تقديراً لخبراته⁴ .

1- على البارودي و الآخرون ، المرجع السابق ، ص 609 .

2- نصت المادة 147 من قانون الطيران المدني : " الناقل الجوي مسنون عن الخسائر الناتجة عن تأخر في النقل الجوي للأشخاص و الأمتعة و الشحن ... " .

3- هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص 298 .

4- على البارودي و الآخرون ، المرجع السابق ، ص 617 .

المطلب الثاني : وسائل دفع المسؤولية على الأشخاص .

متى اخل الناقل الجوي بتنفيذ إحدى الالتزامات الملقاة على عاتقه بمقتضى عقد النقل انعقدت مسؤوليته ، اللهم إلا إذا أقام الدليل على انتفائها .

و تقوم مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ المفترض ، بمعنى أن المتضرر غير ملزم بإثبات خطأ الناقل الجوي ، بل يكفي منه إثبات ما لحقه من ضرر . أي أن مسؤولية الناقل تقوم على أساس الخطأ المفترض .

و لدفع مسؤولية الناقل الجوي عليه التخلص من مسؤوليته بإحدى الوسائل التالية و التي نبحثها في الفروع التالية :

-الفرع الأول : اتخاذ الناقل الجوي التدابير الضرورية أو استحالة اتخاذها.

-الفرع الثاني : خطأ المتضرر.

-الفرع الثالث : القوة القاهرة .

-الفرع الأول : اتخاذ الناقل الجوي التدابير الضرورية أو استحالة اتخاذها.

نصت المادة 148 من قانون الطيران المدني الجزائري على انه : " الناقل الجوي غير

مسئول عندما يبرهن انه اتخذ صيغة كل مندوبيه الإجراءات الضرورية لتفادي الخسارة

أو استحالة اتخاذهم ذلك " .

إذ يتضح من نص هذه المادة انه متى اخل الناقل بتنفيذ الالتزامات التي يلقيها على عاتقه

عقد نقل الأشخاص افترض الخطأ من جانبه ، و انشغلت ذمته بالمسؤولية ولا يستطيع التحلل

منها إلا إذا أقام الدليل على انه هو و تابعيه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية لتلافي وقوع

الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها ¹ .

1-محمد فريد العريبي ، المرجع السابق ، طبعة 1999، ص 218 .

و هي نفس الأحكام التي استنبطها نص المادة 20 من اتفاقية وارسو سنة 1929 .

ولكن ما المقصود بالتدابير الضرورية التي يستطيع الناقل باتخاذها لإثبات انتفاء خطئه و التخلص من المسؤولية ؟ .

لقد أثار تحديد طبيعة التدابير التي يجب أن يتخذها الناقل الجوي و تابعوه للإعفاء من المسؤولية جدلا حول المقصود بهذه التدابير الضرورية ، فهل يكفي لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية إثبات العناية المطلوبة ، أو هل يجب عليه تحديد قدر هذه العناية ، أو هل يشترط عليه تقديم الدليل الايجابي على انتفاء الخطأ أو هل يكفي تقديم الدليل السلبي على انتفاء الخطأ¹ ؟ .

و للإجابة على هذه التساؤلات تبنى الفقه ثلاثة نظريات في تفسير عبارات التدابير الضرورية .

أولا : نظرية التفسير الحرفي .

ذهب بعض الفقهاء إلى ضرورة تفسير عبارة " التدابير الضرورية " تفسيرا حرفيا و على ذلك فالتدابير الضرورية التي يجب على الناقل إقامة الدليل على اتخاذها تعني لديهم كل التدابير التي من شأن اتخاذها يؤدي موضوعيا إلى منع حدوث الضرر ، أو هي تلك التي لو اتخذت ما وقع الضرر² .

1- عيسى غسان ربضي ، المرجع السابق ، ص 140 .

2- محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، طبعة 1999 ، ص 219 .

إلا أن الفقه اجمع على استبعاد هذا التفسير على أساس انه ينتقص من مضمون المادة 20 من اتفاقية وارسو 1929 و كذلك نص المادة 148 من قانون الطيران المدني الجزائري اللتان يتضمنان في حقيقة الأمر وسيلتين منفصلتين لدفع المسؤولية الأولى :

هي اتخاذ الناقل و تابعيه كل التدابير الضرورية لتوخي الضرر فلو كان يقصد بهذه الوسيلة كل التدابير التي من شأنها أن تؤدي موضوعيا إلى منع الضرر ، لما بقي لهذه الوسيلة من معنى لأن وقوع الضرر دليل على عدم اتخاذ الناقل الجوي و تابعيه التدابير الضرورية . أما الوسيلة الثانية تتمثل في إثبات أن الناقل و تابعيه كان من المستحيل عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير، و هذا الإثبات لا يعني في الواقع شيئا آخر سوى إقامة الدليل على القوة القاهرة . و صفوة القول ، لقد اجمع الفقه على استبعاد هذه النظرية لأنها تؤدي إلى نقص الوسائل التي أجازتها الاتفاقية للناقل الجوي ليدفع بها المسؤولية .

ثانيا : نظرية التفسير المضيق .

تتطلب هذه النظرية من الناقل الجوي تقديم الدليل السلبي على انتفاء الخطأ حتى يتمكن تحلل من المسؤولية¹ .

و معناه انه يتعين على الناقل إثبات السبب الذي أدى إلى وقوع الحادث مع ضرورة إثبات أن هذا السبب لا يرجع إلى خطأ منه ، و بعبارة أخرى ينبغي وفقا لهذه النظرية حتى يتسنى للناقل الجوي أن يتحلل من مسؤوليته أن يجتمع شرطان :

1-هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص 407 .

الشرط الأول / إثبات سبب الحادث الذي نشأ عنه الضرر.

الشرط الثاني / إثبات أن هذا السبب بالذات لا يرجع إلى خطأ الناقل عن طريق الدليل على أنه هو و تابعيه قد اتخذوا في مواجهاته كل التدابير المعقولة لتلافي حدوثه .

فإذا نجح الناقل الجوي في إقامة الدليل على توفر هذين الشرطين انتفت مسؤوليته¹ .

ثالثاً : نظرية التفسير الموسع .

يستند أصحاب هذه النظرية في تفسير عبارة التدابير الضرورية بأنه لا يقع على عاتق الناقل الجوي إقامة الدليل الذي أدى إلى وقوع الحادث الناجم عن الضرر و إثبات أنه هو و تابعوه قد اتخذوا في مواجهة هذا السبب بالذات كل التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر² .

إذ أنه إذا أراد الناقل الجوي التخلص من المسؤولية فعليه أن يقدم الدليل الايجابي على انتفاء الخطأ ، و ذلك بتقديم ما يدل على أنه و تابعيه قد بذلوا العناية الكافية في تنفيذ الالتزام الذي يفرضه عليه عقد النقل الجوي .

و هي النظرية الأقرب في تفسير معنى التدابير الضرورية، و التي هي بدورها تحقق التوازن العادل بين مستعملي الطائرة و الناقل الجوي .

1- محمد فريد العريني، المرجع السابق، طبعة 1999 ، ص 223 .

2- احمد عبد الفضيل : القانون الخاص الجوي ، مكتبة دار الجلاء ، دون سنة نشر ، ص 316.

الفرع الثاني : خطأ المتضرر .

نصت المادة 149 من قانون الطيران المدني الجزائري على انه : " في حالة تقديم الناقل الجوي البينة عن كون الخسارة صادرة عن الشخص المتضرر أو مساهمة هذا الأخير فيها يمكن إعفائه من المسؤولية أو التخفيف منها من طرف الجهة القضائية " .

و من خلال نص المادة يتضح بأنه قد يصاب المسافر بضرر نتيجة خطأ منه كأن يقفز المسافر من الطائرة أثناء الهبوط و قبل أن تقف الطائرة ¹ ، ففي هذه الحالة لا يمكن مساءلة الناقل الجوي ، إذ أن الخطأ راجع إلى الشخص المتضرر و أن باب الطائرة كان محكم الإغلاق فيتحمل الناقل الجوي من مسؤوليته ² .

إذ نصت المادة 127 من القانون المدني الجزائري : " إذا أثبت الشخص أن الضرر نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ ، أو قوة قاهرة ، أو خطأ صدر من المضرور أو خطأ من الغير كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر .. " .

فمن خلال نص هذه المادة يتضح أن الناقل غير ملزم بالتعويض عن الضرر الذي كان ناجما عن خطأ المضرور ، لأن خطأ المضرور يعد سببا أجنبيا لقطع العلاقة السببية بين خطأ الناقل و الضرر ³ .

1- عيسى غسان ربضي ، المرجع السابق ، ص 157 .

2- محمد مختار بريري و عمر فؤاد عمر ، المرجع السابق ، ص 60 .

3- مختار بريري : قانون الطيران المدني وقت السلم ، دار الفكر العربية ، 1985 ، ص 128 .

أما إذا اشترك خطأ المتضرر مع خطأ الناقل في إحداث الضرر ، فطبقاً للمادة 126 من القانون المدني الجزائري فيؤخذ في مثل هذه الحالة بمبدأ توزيع المسؤولية ، بمعنى أن الناقل الجوي لا يسأل كلياً ولا يعفى كلياً وكذلك المضرور ، بل يتحمل كل منهما جزءاً من الضرر و تكون المسؤولية فيما بينهم بالتساوي ، إلا إذا عين القاضي نصيب كل منهما في الالتزام بالتعويض .

الفرع الثالث : القوة القاهرة.

القوة القاهرة هي حادث خارجي لا يمكن توقعه و لا دفعه يؤدي بشكل مباشر إلى إحداث الضرر¹ و يعرفها البعض بأنها الحدث الذي ليس بالإمكان عادة توقعه أو ترقبه ولا بالمستطاع دفعه أو تلافيه ، و ليس للناقل الجوي يد في حدوثه.

و القوة القاهرة تمثل أهم صور السبب الأجنبي² لدفع مسؤولية الناقل. و عليه يمكن أن نجعل من أساس تعريف القوة القاهرة بأنها كل أمر غير متوقع ولا يمكن تلافيه و يؤدي ثبوته إلى انتفاء مسؤولية صاحب الشأن .

حيث لم ينص قانون الطيران المدني الجزائري صراحة على إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية اتجاه المسافر على دفع هذه المسؤولية بناء على القوة القاهرة ، لكن يستشف هذا بناء على نص المادة 127 من القانون المدني السابقة الذكر فإنه يمكن للناقل الجوي الاستناد على مبدأ القوة القاهرة في دفع المسؤولية كأن يستند إلى الحوادث الطبيعية المفاجئة كالصواعق التي تصيب الطائرة أثناء الطيران .

1- محمد زهدور ، المرجع السابق ، ص 228 .

2- في الغالب يطر الناقل الجوي إلى إثبات السبب الأجنبي لدرء المسؤولية عنه .

أما الظروف الجوية فالأصل بشأنها أنه مع توافر إمكانية الحصول على تقارير الأرصاد الجوية و أنها من واجبات قائد¹ الطائرة قبل الإقلاع دراسة التقارير و التنبؤات الجوية السارية من طرف مصلحة الأرصاد الجوية الوطنية² .

لكن إذا بلغت الظروف الجوية حدا استثنائيا لم يكن متوقعا تصبح حينئذ من حالات القوة القاهرة ، و يعد كذلك من قبيل القوة القاهرة اندلاع حرب أو اضطرابات أمنية أو اضطراب لم يتوقعه الناقل الجوي، أو نشوب حريق شريطة أن تتوافر في هذه الحالة خصائص القوة القاهرة .

و لكي تعد القوة القاهرة سببا يعفي الناقل الجوي من المسؤولية فيجب أن تتوفر على عنصرين :

العنصر الأول : عدم إمكانية توقع الواقعة ، لأنه إذا أمكن للناقل الجوي توقعها يعد الناقل مقصرا إذا لم يتخذ التدابير الضرورية لتلافي نتائجها³ . و يعود تقدير الواقعة إذا كانت ممكنة الدفع أم لا إلى تقدير القاضي .

العنصر الثاني : عدم إمكان دفع الواقعة ، إذ لا يكفي في الواقعة أن تكون مستحيلة التوقع بل كذلك يجب أن تكون مستحيلة الدفع ، بمعنى أن يعجز الناقل الجوي عن دفع الحادث الناجم عن القوة القاهرة ولكن إذا لم يتمكن من دفعها و كان باستطاعته تجنبها فلا تكون الواقعة قوة القاهرة⁴ .

1- هاتي دويدار ، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ، ص 306 .

2- المادة 103 من قانون الطيران المدني الجزائري .

3- ثروت أنيس الأسيوطي : مسؤولية الناقل الجوي الدولي المقارن ، الطبعة الأولى ، القاهرة ، 1970 ، ص 467 .

4- عيسى غسان ربضي ، المرجع السابق ، ص 152 .

إذ يذهب البعض من الفقه إلى التفرقة بين القوة القاهرة و الحادث المفاجئ على أساس أن الأول يلزم أن تكون متعلقة بحوادث خارجة عن نشاط المسئول ، أما الحادث المفاجئ فإنه يتعلق بالنشاط الداخلي¹ للمشروع الذي يديره الشخص المسئول ، و من ثمة يتعين تحميله مغبة ما يقع من جراء الحوادث الفجائية لأنها تنجم عن سوء الإدارة و الإهمال.

و إن هذه التفرقة لا أساس لها فمرجع الأمر دوما هو النظر في الحادث الذي أفضى إلى الضرر ، فحتى إذا تعلق الأمر بانفجار محرك الطائرة، فإن القول بمسائلة الناقل بصفة مطلقة ليس صحيحا إذ يتعين النظر فيما إذا كان هذا الانفجار يرجع إلى تقصير الناقل² .

أم أن هذا الانفجار لم يكن ممكنا دفعه ، فانفجار المحرك نتيجة عيب في التصنيع أو وضع قنبلة ، فإنه يدخل في مفهوم القوة القاهرة التي تشمل الحوادث غير متوقعة و غير ممكنة الدفع ، سواء كانت من فعل الطبيعة أو فعل الإنسان .

و تجدر الإشارة إلى أن خطأ الغير لا يعد سببا موجبا لدفع مسؤولية الناقل الجوي ما لم تتوافر في هذا الخطأ بالنسبة للناقل خصائص القوة القاهرة ، و من تطبيقات خطأ الغير حادث التصادم الذي تتعرض له الطائرة نتيجة خطأ قائد طائرة أخرى³ سواء كان هذا الخطأ إهمالا أو عدم احتياط⁴ .

و من جانب آخر لا يعتبر من القوة القاهرة الحوادث التي ترجع إلى إصابة احد تابعي المستغل بضعف بدني أو عقلي أثناء ممارسة مهامه إذ يتوجب على مستغل الطائرة أن يعين أفراد الطاقم من الأشخاص المؤهلين إلى ذلك⁵ .

1- محمد زهدور ، المرجع السابق ، ص 230 .

2- محمود مختار بريري و عمر فؤاد عمر ، المرجع السابق ، ص 160 .

3- هاني دويدار ، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ، ص 307 .

4- محمد عبد الفتاح ترك ، المرجع السابق ، ص 121 .

5- المادة 180 من قانون الطيران التجاري .

و عليه إذا تسبب هذا الحادث في أضرار للمسافرين فيفترض الإهمال من جانب مستغل الطائرة و لا يمكنه إثبات العكس من عدم اعتبار الحادث قوة قاهرة¹ .

المطلب الثالث : التعويض عن الأضرار .

متى اخل الناقل الجوي بالتزاماته و اخفق في إقامة الدليل على انتفاء خطئه ، انعقدت مسؤوليته و انشغلت ذمته بتعويض الضرر الذي لحق بالركاب² ، و التعويض هو الأثر المترتب على توافر أركان المسؤولية المتمثلة في الخطأ و الضرر و علاقة السببية و الغرض من التعويض هو جبر الضرر الذي أصاب المتضرر³ ، لدى يجب أن يكون التعويض على قدر الضرر ، و هو بالفعل ما نصت عليه قواعد المسؤولية⁴ .

و الأصل أن التعويض يجب أن يكون عن كل الضرر و على قدره ، غير أن اتفاقية وارسو التي أحال المشرع الجزائري إلى أحكامها في شأن التعويض على الأضرار التي تصيب الأشخاص طبقاً للمادة 150 من قانون الطيران المدني الجزائري ، قد خرجت على هذا الأصل ووضعت للتعويض الذي يتحمله الناقل الجوي المسئول حدا لا يجوز النزول الإتفاقي عنه.

1- هاني دويدار ، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ، ص 309 .

2- محمد فريد العريني: القانون الجوي، المرجع السابق طبعة 1999 ، ص 230.

3- محمد حسن الشامي : ركن الخطأ في المسؤولية المدنية ، دار النهضة العربية ، 1990 ، ص 526 .

4- بما أن مسؤولية الناقل هي مسؤولية عقدية فيجب التنويه إلى أن التعويض لا يكون إلا على الضرر المتوقع .

مبدأ تحديد التعويض:

رغبة منها في التوفيق بين المصالح المتعارضة للناقلين الجويين من ناحية و لمستعملي الطائرة من ركاب من ناحية أخرى ، و إقامة التوازن بينهما ، قررت اتفاقية وارسو مبدأ التعويض المحدد بحد أقصى بحيث لا يلتزم الناقل المسئول في مواجهة المضرور بأكثر منه و إن كانت الاتفاقية قد راعت مصلحة الناقلين عند تقريرها لهذا المبدأ فإنها لم تهمل أيضا مصلحة مستعملي الطائرة ، حيث قصرت الاستفادة من التعويض المحدد على الناقل حسن النية¹ كما قررت إلغاء الشروط التي يضعها الناقل بقصد إعفائه من المسؤولية أو تخفيف التعويض عن حده الأقصى² .

مبدأ تحديد التعويض الذي يستفيد منه الناقل الجوي ليس بالمبدأ المستحدث في نطاق القانون الجوي ، إذ توجد تشريعات وطنية كثيرة تأخذ به حتى من قبل وجود إتفاقية وارسو و لا هو بالمبدأ الفريد المقصور على مسؤولية الناقل الجوي فله نظير في شأن مسؤولية الناقل الجوي.

و مبدأ تحديد التعويض يمكن تبريره باعتبارات عديدة ، فإن ازدهار حركة الملاحة الجوية بتطور مؤسسات الطيران و تقنياتها و اتساع الطائرة إلى ما يزيد عن 500 مسافر³ .

انعكس هذا سلبا و إيجابا على الناقل الجوي فالناحية الايجابية هي ازدياد الدخل المادي له إذ بتقنيات الطيران الحديث ، و سرعة الطائرة الهائلة في الوقت الحاضر لا بد أن ترجع بأرباح مذهلة له ، و لكن ما هي الناحية السلبية التي انعكست عليه من جراء تطور تقنيات هذه الوسيلة ؟ .

1-محمد فريد العريني : القانون الجوي النقل الجوي الداخلي و الدولي ، دار الجامعة الجديدة ، 2003 ، ص 226 .

2-عدلي أمير خالد : عقد النقل الجوي ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، 1996 ، ص 89 .

3- عيسى غسان ربضي ، المرجع السابق ، ص 178 .

لو تتحطم الطائرة في حادثة و يهلك فيها من مسافرين و طاقم و ما عليها من بضائع و أمتعة ، فتنعقد مسؤوليته عن تعويض كل الضرر و بالتالي يؤدي إلى إفلاس الناقل¹ ، وشل حركة الملاحة الجوية فهو المسئول عن تعويض الركاب و البضائع فضلا عن هلاك الطائرة ذاتها لذلك كان من الضروري وضع حد لمسؤولية الناقل الجوي ، بحيث يلتزم بحد من التعويض لجبر الضرر² .

إن كفالة استمرار هذا النوع من الاستغلال الاقتصادي لن يتحقق³ ، إذا ما التزم الناقل بتعويض كل الضرر للاستحالة قيامه مقدما بحساب المخاطر التي يتعرض لها مشروعه فهو لا يعرف مقدما قيمة البضائع أو جملة المبالغ التي سيدفعها كتعويض للمضربين من الركاب ذلك أن قيمة التعويض تتوقف على عوامل كثيرة كالمركز الاجتماعي للمسافر و ظروف إصابته فإذا ما كان التعويض محددًا فيمكن للناقل أن يعلم مقدما الحد الأقصى لمبلغ التعويض الذي قد يحكم به عليه فيكون من الميسور حساب المخاطر التي يتعرض لها و إبرام التأمين عليها⁴ .

الحد الأقصى للتعويض عن نقل الأشخاص في اتفاقية وارسو :

لقد وضعت الاتفاقية حد أقصى للتعويض عن الأضرار التي تلحق بالركاب ، فقد نصت المادة الثانية و العشرون في فقرتها الأولى : " في حالة نقل الأشخاص تكون مسؤولية الناقل قبل كل راكب

1- عدلي أمير خالد ، عقد النقل الجوي ، المرجع السابق ، ص 89 .

2- رضوان فايز نعيم: قانون الطيران التجاري ، طبعة الثانية ، دون دار نشر ، 1999 ، ص 210 .

3- محمد فريد العريني ، القانون الجوي ، المرجع السابق ، طبعة 2003 ، ص 237 .

4 - عدلي أمير خالد ، عقد النقل الجوي ، المرجع السابق ، ص 89 .

محددة بمبلغ 125 ألف فرنك على انه في الحالة التي يجيز فيها قانون المحكمة المعروض عليها النزاع أن يكون التعويض في صورة عائدات دورية فلا يجوز أن يزيد راس المال الحد المذكور ، و مع ذلك يجوز للراكب بناء على اتفاق خاص مع الناقل أن يحدد للمسؤولية مبلغا اكبر".

حسب نص الاتفاقية يتضح أن الناقل الجوي يلتزم بدفع مبلغ قدره 125 ألف فرنك قبل كل مسافر ، وقد جاء النص معلقا دون تحديد الأضرار التي يتقرر لتعويضها الحد الأقصى المنصوص عليه و على هذا يلتزم الناقل الجوي بدفع مبلغ 125 ألف فرنك كحد أقصى سواء كان الضرر الذي لحق بالمسافر ناجما عن وفاته أو جرحه أو أي أذى بدني آخر يلحق به ¹ .

كما يتضح في نفس النص انه يجوز صرف التعويض على شكل مرتب دوري إذ كان قانون المحكمة التي تنظر بالنزاع يخول لها ذلك ،ولكن بشرط أن لا يزيد راس المال المرتب عن الحد الأقصى للتعويض و هو 125 ألف فرنك ² .

و قدر التعويض الذي قرره الاتفاقية بالحدود المشار إليها ليس من قبيل التقدير الجزافي بحيث يستحق بطريقة تلقائية دون اعتبار للضرر الحقيقي الذي لحق المسافر أو البضاعة ، بل هو حد أقصى لما يدفعه الناقل الجوي من تعويض ، فإذا اثبت قيمة الضرر ادنى من هذا الحد فلا يستحق المضرور إلا التعويض المساوي لهذه القيمة دون أن يكون له الحق في أداء الحصول على قدر التعويض المقرر في الاتفاقية، فشرط الحصول على هذا القدر بتمامه هو أن يكون مساويا في الأصل لقيمة الضرر ³ فإن مسؤولية الناقل تكون محددة بما نصت عليه الاتفاقية و ذلك بعدم مجاوزة الحد الأقصى

1- هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص 416 .

2- طالب حسن موسى ، المرجع السابق ، ص 165 .

3 - محمد فريد العريني ، القانون الجوي ، المرجع السابق ، طبعة 2003 ، ص 239 .

المقرر في الاتفاقية، كذلك لا يكون الناقل الجوي ملزماً بالتعويض إلا بنسبة مساهمته في إحداث الضرر ، فإذا رجع الضرر إلى خطأ كل من المسافرين و الناقل الجوي فيقدر نصيب الناقل الجوي بإحداث الضرر ، و بالنسبة هذا المقدار تنشغل ذمته بالتعويض¹ .

- الحد الأقصى للتعويض في بروتوكول لاهاي عام 1955 :

إذا كانت اتفاقية وارسو قد قررت - في سبيل الحد من مسؤولية الناقل الجوي - حداً أقصى معيناً للتعويض ، فإن مضي وقت طويل على التوقيع عليها منذ سنة 1929 قد جعل من مبالغ التعويض التي حددتها غير متناسبة مع ارتفاع مستوى المعيشة و الأسعار ودعي إلى إعادة النظر في قدر هذه المبالغ² .

علاوة على التقدم الذي حققه الإنسان في تكنولوجيا الطيران ، و هو ما ترتب عليه من جعل وسيلة التنقل بالطائرة آمنة من وسائل التنقل الأخرى ، لم تعد مبالغ التعويض التي حددتها اتفاقية وارسو مقبولة ، لدى طالب الفقهاء و المهتمين بالطيران بإعادة النظر في هذه المبالغ و رفعها إلى حد يحقق العدالة و تمثل القيمة الحقيقية لحياة الإنسان³ .

و فعلاً تم تعديل الحد الأقصى للتعويض الخاص بالمسافرين ببروتوكول لاهاي موقع سنة 1955⁴ ، فرفع الحد الأقصى للتعويض عن الضرر الذي يصيب الركاب إلى مبلغ 250 ألف فرنك⁵ ، وهذا حسب المادة 11 من البروتوكول .

1- ثروت انس الأسيوطي ، المرجع السابق ، ص 571 .

2 - محمد فريد العريني ، القانون الجوي ، المرجع السابق ، طبعة 2003 ، ص 239 .

3- الحداد حفيظة السيد : القانون الجوي ، دون دار نشر و سنة نشر ، ص 165 .

4- رضوان فايز نعيم ، المرجع السابق ، ص 231 .

5- عدلي أمير خالد ، عقد النقل الجوي ، المرجع السابق ، ص 90 .

و تجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري أخذ بمبدأ تحديد التعويض الملزم به الناقل الجوي حال انعقاد مسؤوليته ، و هو بذلك يساير الاتجاه الذي تبنته اتفاقية وارسو و بروتوكول لاهاي ، حيث حدد المشرع الجزائري مقدار التعويض – نفس المقدار المحدد في بروتوكول لاهاي – وحدده بمقدار 250 ألف وحدة حسابية كحد أقصى للتعويض عن كل مسافر وهذا حسب المادة 2/150 من قانون الطيران المدني .

و يقصد بالوحدة الحسابية وحدة حساب متشكلة من خمسة وستين ميلي غرام و نصف من الذهب على أساس تسعمائة من الآلاف من الذهب الخالص ، و يمكن أن تحول وحدات الحساب للعملة الوطنية بأرقام صحيحة ، و يتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة في تاريخ النطق بالحكم¹ .

1- المادة 150 من قانون الطيران المدني الجزائري .

المبحث الثاني : مسؤولية الناقل الجوي على البضائع والأمتعة .

تعد مسؤولية الناقل الجوي على البضائع من أهم الالتزامات الرئيسية للناقل التزاما بتحقيق نتيجة تتمثل في توصيل البضاعة سالمة إلى المرسل إليه و كذا الأمتعة في الميعاد المتفق عليه فإنه يكون مسؤولا عن ضياع هذه الأمتعة و البضائع أو تلفها أو التأخير في التسليم إلا إذا اثبت أن الخطأ لا يرجع إليه .

و سنتطرق في هذا المبحث إلى حالات تحقق مسؤولية الناقل الجوي في المطلب الأول و حالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية على البضائع والأمتعة في المطلب الثاني وفي المطلب الثالث التعويض عن البضائع والأمتعة .

المطلب الأول : حالات تحقق مسؤولية الناقل الجوي .

يعتبر الناقل الجوي مسؤولا عن نقل البضائع المسلمة له تنفيذا لعقد النقل، و بالتالي مسؤولا عن هذه البضاعة و عن أي خسارة قد تصيبها.

حيث نصت المادة 146 من قانون الطيران المدني الجزائري على أن : " يكون الناقل بالطائرة مسؤولا عن الخسائر و الأضرار الناتجة عن ضياع أو خسارة تصيب الأمتعة المسجلة أو الشحن شرط أن يكون السبب الأصلي للخسارة قد حدث في الوقت الذي كانت فيه الأمتعة تحت حراسة الناقل الجوي ...".

يتضح من نص هذه المادة أن الناقل الجوي هو المسؤول عن أي ضرر أو خسارة تصيب البضائع أو الأمتعة، و هذا تحت حراسته.

و عليه سنقسم هذا المطلب إلى فرعين سنتناول في الفرع الأول تحقق الضرر و في الفرع الثاني وقوع الضرر عن واقعة أثناء النقل الجوي .

الفرع الأول: تحقق الضرر .

إذا هلكت البضاعة أي زالت مادتها أو انعدامها أيا كان السبب في ذلك كإحتراقها أو تبخرها أو عطبت مادتها عطبا يؤثر على قيمتها بحسب الاستعمال الذي أعدت له أما الضياع فمؤداه عدم وجود البضاعة لدى الناقل و عدم علمه بمكان وجودها، كأن تسرق البضاعة أو يتمكن شخص غير المرسل إليه من استلام البضاعة دون إمكان استدلال عليه¹.

و قد يكون الضياع عدم تسليم الناقل ذات الكمية من البضاعة المنقولة وزنا و عددا للمرسل إليه ،وقد يكون الضياع كليا يتعلق بالبضاعة كلها كما إذا احترقت ، وقد يكون جزئيا ببعض البضاعة دون البعض الآخر كما إذا وصلت البضاعة بها عجز أو نقص².

فقد ألقى المشرع الجزائري على عاتق الناقل الجوي التزاما بضمان المحافظة على البضاعة فإن اخل به أفترض وقوع الخطأ من جانبه و مسؤوليته ، اللهم إلا إذا اثبت انه هو و تابعيه قد اتخذوا كافة الإحتياطات أو اثبت أن الضرر الذي لحق البضاعة يرجع إلى عيب ذاتي فيها أو إلى خطأ المرسل نفسه و هو ما نصت عليه المادة 148 من قانون الطيران المدني الجزائري .

1- محمود مختار بريري و عمر فؤاد عمر ، المرجع السابق ،ص 186 .

2- سميحة القليوبي ، المرجع السابق ، ص 491 .

إذ يعتبر هذا الالتزام لدى فقهاء القانون الجوي التزاما ببذل عناية مع نقل عبء الإثبات بحيث يفترض خطأ الناقل ما لم ينجح في إقامة الدليل على انتفائه¹.

حيث يمكن إثبات الضياع أو الهلاك للبضاعة بسهولة بواسطة مستند النقل لأن الناقل يلتزم بأن يسلم للمرسل إليه نفس كمية البضاعة المنقولة المبيّنة في مستند النقل فإذا سلمه شيئا أو سلمه كمية أقل من التي استلمها من المرسل تحققت مسؤوليته².

و افتراض خطأ الناقل أمر يتفق و مقتضيات العدالة ، لأن تكليف المرسل أو المرسل إليه بإقامة الدليل على وقوع خطأ من جانب الناقل شأنه أن يؤدي إلى الإجحاف و الظلم.

و قد اختلفت الأنظمة حول طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في نقل الأمتعة الغير مسجلة.

فبعضهم اعتبرها مسؤولية تفصيلية ، و البعض الآخر اعتبرها مسؤولية تعاقدية حيث تقضي القواعد العامة بأن عملية نقل الأمتعة و الحقائق التي يحتفظ بها المسافر معه تعد محلا ثانويا ناجم عن عقد نقل المسافر و أن المسؤولية عن هذه الأمتعة هي مسؤولية تعاقدية و ألقى على الناقل عبء إثبات انتفاء الخطأ .

إلا أن الرأي الغالب انصب على أنها مسؤولية تفصيلية إذ أن نقل الأمتعة التي يحتفظ بها المسافر معه لا تعد عقدا ، إذ لم يتعاقد كل من المسافر و الناقل الجوي على نقلها و لا عقد دون إرادة³.

1- محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص 221 .

2- علي حسن يونس، المرجع السابق، ص 231 .

3- عيسى غسان ربيضي ، المرجع السابق ، ص 102- 103 .

قد تصل البضاعة سليمة من كل ما سبق ، و مع ذلك تتحقق مسؤولية الناقل الجوي و ذلك بسبب التأخير في إتمام عملية النقل وهو ما نصت عليه المادة 147 من القانون الطيران المدني الجزائري .

و لأن من مميزات النقل الجوي السرعة و الوقت و هي ميزة أساسية لمستعملي هذا النوع من النقل ، فلدى من الطبيعي أن يقع على عاتق الناقل الجوي التزام يفرض عليه احترام مواعيد السفر أو النقل حسب ما جاء في العقد المبرم مع المسافر أو المرسل و ترتيب جزاء الإخلال بهذا الالتزام إذا لحقت أضرار للمسافرين¹ ، كأن تصل البضاعة متأخرة عن موعد افتتاح المعرض الوطني ، الذي كان المرسل يأمل المشاركة فيه أو يفسخ المشتري عقد البيع المبرم مع المرسل نتيجة تأخر وصول البضاعة² .

كما قد يكون التأخير في وصول البضاعة بعد الميعاد المتفق عليه و إذ لم يكن هناك اتفاق فيكون التأخير لو وصلت البضاعة بعد الميعاد الجاري به العرف ، و إن لم يوجد فيكون التأخير لو وصلت البضاعة بعد الميعاد المعقول الذي يستغرقه الناقل العادي في النقل لو وجد في الظروف نفسها³ .

1- رفعت فخري : الوجيز في القانون الجوي ، دون دار نشر 1999، ص 133 .

2- محمود مختار بريري وعمر فؤاد عمر ، المرجع السابق ، ص 186 .

3- رضا عبد : القانون التجاري ، الطبعة الخامسة ، دون دار نشر ، 1984 ، ص 362 .

الفرع الثاني : وقوع الضرر عن واقعة أثناء النقل الجوي .

تبدأ مسؤولية الناقل الجوي من وقت تسلمه البضاعة ، لا من وقت إبرام عقد النقل إلى حين تسلمه البضاعة للمرسل إليه ¹.

يمكن القول بأن مسؤولية الناقل تبدأ من وقت تسلم البضاعة أي في الوقت التي تكون فيه البضاعة تحت حراسته هو ما نصت عليه المادة 146 من قانون الطيران المدني الجزائري و ذلك في حالة تسلمه البضاعة المراد نقلها و احتفظ بها في مخازنه لغاية نقلها و في هذه الحالة إذا ما هلكت و تلفت تحققت مسؤوليته .

هو ما أكدته المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 1982/01/20 ملف رقم 21286 في قضية (د م ضد ب ب) بأن " مسؤولية الناقل تخضع للأحكام مسؤولية حارس الشيء المنصوص عليها في المادة 138 من القانون المدني " ².

يقصد بفترة النقل الجوي التي تكون البضاعة أثناءها في حراسة الناقل سواء في المطار أو على متن الطائرة أو في أي مكان في حالة الهبوط الاضطراري خارج المطار.

فقد أكدت المادة 146 من قانون الطيران المدني في فقرتها الثانية ، لا تغطي مدة النقل الجوي أي نقل بري أو بحري يتم خارج المحطة الجوية ، و مع ذلك إذا تم مثل هذا النقل بصدد تنفيذ عقد النقل الجوي ، إما بقصد شحن البضاعة على متن الطائرة أو بقصد تفريغها أو إعادة التسليم افتراض أن الضرر الذي أصاب البضاعة قد نتج عن واقعة حدثت أثناء فترة النقل الجوي ما لم يقدّم الدليل إلا عند إثبات العكس .

1-Pierre Brunat :O.P.CIT .N 340.

2-المجلة القضائية، العدد 2 ، 1989 ، ص 15 .

و هو نفس الشيء الذي حددته اتفاقية وارسو في مادتها الثامنة عشر و لقد رددت الفقرتان الرابعة و الخامسة من المادة الرابعة من بروتوكول مونتريال الرابع نفس المعنى .

و مؤدى ذلك أن المشرع الجزائري و اتفاقية وارسو و بروتوكول مونتريال الرابع عند تحديدهما لفترة النقل الجوي ، بوضع البضاعة و الأمتعة تحت حراسة الناقل و يكون هذه الحراسة واقعة في المجال الجوي فيلزم لقيام هذه الفترة توفر شرطين رئيسيين :

الأول : أن تكون البضاعة و الأمتعة المسجلة في حراسة الناقل¹، أو احد تابعيه حتى يفهم وجه تحقق مسؤوليته عما يصيبها من هلاك أو ضياع أو تلف نتيجة تقصير من جانبه أو من جانب احد تابعيه فيما يقع على عاتقهم من واجب المحافظة عليها و حراستها .

الثاني : أن تكون هذه الحراسة محققة في فترة الرحلة الجوية حتى تتحقق مسؤولية الناقل الجوي² .

و معنى هذين الشرطين أن الضرر الذي يصيب البضاعة أو الأمتعة المسجلة خارج نطاق مخاطر الطيران أن يخرج عن مدة النقل الجوي ، و بالتالي فلا مجال لتطبيق أحكام القانون الوطني أو حتى أحكام اتفاقية وارسو .

و من تم تخضع مسؤولية الناقل الجوي عن تعويض هذا الضرر للقواعد العامة³ .

أما في حالة الهبوط الاضطراري للطائرة خارج إحدى المطارات ، فيعتبر الضرر الذي يلحق البضاعة أو الأمتعة واقعة في فترة النقل الجوي ، و خاضعة بالتالي لنظام المسؤولية المقرر في قانون الطيران الجزائري ، ما دام قد نشأ عن حدث تحقق أثناء أو بعد الهبوط الاضطراري .

1- عيسى غسان ربيضي، المرجع السابق ، ص 106.

2- محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص 224 .

3- احمد عبد الفضيل : القانون الخاص الجوي ، مكتبة دار الفكر ، دون سنة نشر ، ص 330 .

المطلب الثاني : حالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية على البضائع والأمتعة.

يلقي عقد النقل الجوي على عاتق الناقل التزاما بنقل البضائع و تسليمها للمرسل إليه بمطار الوصول أو في المكان المتفق عليه ، فإذا أخل بهذا الالتزام انعقدت مسؤوليته ووجب عليه التعويض عن الضرر الذي يصيب البضاعة ، إلا إذا اثبت أن الخطأ راجع إلى سبب آخر ليس له يد فيه و هو ما يعرف بدفع المسؤولية .

و على هذا الأساس سنخرج عن حالات إعفاء الناقل من المسؤولية في هذا المطلب الذي سنقسمه إلى أربعة فروع :

الفرع الأول: العيب الذاتي في البضاعة.

لقد حددت المادة 02/148 من قانون الطيران المدني : "لا يكون الناقل الجوي مسئولاً عند نقل الأمتعة و الشحن إذا برهن أن الخسارة ناتجة عن عيب في البضاعة ذاتها".

تنتفي مسؤولية الناقل إذا اثبت أن الهلاك أو التلف يرجع للعيب الخاص في البضاعة المنقولة فهو الذي ينبع من الطبيعة الذاتية للبضاعة المنقولة أو من أسباب سابقة على تسليمها للناقل و يؤدي من غير تدخل الناقل إلى تلف البضاعة أو هلاكها¹.

و من أمثلة ذلك أن تكون البضاعة قابلة للتلف بطبيعتها ، أو بضائع ينقص وزنها إذا جفت أو سوء تغليف البضاعة أو تعبئتها² ، أو قابلية هذه البضاعة للتحلل أو التعفن و يلزم أن تكون هذه العيوب مما لا يدخل في مقدور الناقل و تابعيه³.

1- عبد الحميد الشواربي : الالتزامات و العقود التجارية في ضوء الفقه و القضاء ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، 1993 ، ص 317
2- PHILIPPE le Taurneau et Loic cadiet : Droit des contants , éd DALLOZ – PARIS / DELTA –Beyrouth , 1996, p 516.

3- محمود مختار بريري وعمر فؤاد عمر ، المرجع السابق ، ص 170 .

و غالبا ما يكون العيب في البضاعة ظاهرا للناقل أو يتوقف ظهوره على فحص البضاعة و في هذه الحالة يلتزم الناقل بتنبيه المرسل حتى يتجنب وقوع الضرر للبضاعة و يكون بذلك قد أبرأ ذمته و لو لم يستجب له المرسل أما إذا لم يقم الناقل بتنبيه المرسل بالرغم من ظهور العيب فيتحمل المسؤولية بالقدر الذي ساهم به هذا الإخلال في إحداث الضرر .

أما إذا كان العيب غير ظاهر فلا يكلف الناقل بفحص البضاعة من أجل معرفة عيوبها لأن ذلك لا يدخل في نطاق التزامه بالنقل¹ .

كما لا يسأل الناقل إذا هلكت البضائع أو تلفت بسبب حادث سابق على استلام الناقل لها² .

قد تؤدي العيوب الذاتية في إحدى البضاعة إلى إلحاق الضرر بالبضاعة الأخرى المشحونة على نفس وسيلة النقل ، و في هذه الحالة يكون مسئولاً عن تعويض هذا الضرر لأنه ارتكب خطأ عندما شحن بضاعة معيبة مما سبب الضرر لغيرها من البضائع المشحونة معها و مع ذلك يسأل المرسل اتجاه الناقل إذا سببت البضاعة المنقولة بسبب عيوبها الخاصة ضرر لوسيلة النقل³ .

1- علي حسن يونس ، المرجع السابق ، ص 237 .

2- هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ، المرجع السابق ، ص 274 .

3- علي حسن يونس ، المرجع السابق ، ص 237 .

الفرع الثاني : القوة القاهرة .

لم ينص قانون الطيران المدني الجزائري على حالة القوة القاهرة في حالات إعفاء الناقل من المسؤولية اتجاه البضائع ، لكن و بالرجوع إلى المادة 48 من قانون التجاري الجزائري نصت على ما يلي : " يمكن إعفاء الناقل من مسؤوليته الكلية أو الجزئية من جراء عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال أو التأخر فيها و ذلك عند إثبات حالة القوة القاهرة .. "

و عليه تنتفي مسؤولية الناقل إذا اثبت أن الهلاك أو التلف ناشئ عن قوة قاهرة و تتمثل القوة القاهرة في حادث مفاجئ لا يمكن توقعه و لا دفعه ولا يكون للناقل يد في حدوثه¹، حيث لا يمكن للناقل نفي مسؤوليته إلا بإثبات القوة القاهرة ، هذا ليمتد درء قرينة المسؤولية و هذا بأن يكون الضرر ناتج عن القوة القاهرة ، و الجدير بالذكر أن القوة القاهرة و ليس الحادث المفاجئ - هي التي يعتد بها لدفع المسؤولية -² حيث لا يعتبر من القوة القاهرة في عقود النقل انفجار وسائل أو احتراقها أو غير ذلك من الحوادث التي ترجع إلى الأدوات أو الآلات التي يستعملها الناقل في تنفيذ النقل و لو أثبتت الحيطة لضمان صلاحيتها للعمل و لمنع ما تحدثه من ضرر³.

كذلك لا يعتبر من القوة القاهرة الحوادث التي ترجع إلى وفاة تابعي النقل فجأة أو إصابتهم بضعف بدني أو عقلي أثناء العمل و لو أثبت أن الناقل اتخذ الحيطة لضمان لياقتهم البدنية و العقلية⁴.

1-هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري ، المرجع السابق ، ص 274 .

2- علي البارودي و الآخرون، المرجع السابق ، ص 683 .

3-محمد السيد الفقي و محمد فريد العريني : القانون البحري و الجوي ، منشورات الحلبي ، 2002 ، ص 653 .

4-علي البارودي و الآخرون ، المرجع السابق ، ص 683 .

الفرع الثالث : الخطأ الملاحي .

لم ينص المشرع لجزائري صراحة على الخطأ الملاحي ، لكنه يستشف ضمناً من خلال المادة 148 من قانون الطيران المدني الجزائري .

غير أن المادة 02/20 من اتفاقية وارسو نصت على ذلك صراحة على أنه : " لا يكون الناقل مسؤولاً في حالة نقل البضائع و الأمتعة إذا اثبت أن الضرر قد تولد عن خطأ أو في قيادة الطائرة أو في الملاحة و على أنه قد اتخذ هو و تابعيه في مختلف النواحي الأخرى كافة التدابير اللازمة لتفادي وقوع الضرر".

يقصد بالخطأ الملاحي الأخطاء المتعلقة بالمناورات اللازمة لحركة الطائرة إقلاعا و هبوطا أو طيرانا ، فيعتبر خطأ ملاحيا الارتفاع بالطائرة اعتمادا على حاسة النظر دون الاستعانة بالمعلومات المسجلة في الأجهزة الفنية ، مما يترتب عليه ، اصطدام الطائرة بجبل تعذر رايته على قائد الطائرة نظرا لكثافة الضباب ، و يعتبر خطأ ملاحيا أيضا الانحراف على الممر المهيأ لاستقبال الطائرة ، كما يدخل في عداد هذه الأخطاء القراءة أو الترجمة الخاطئة للإرشادات بواسطة الملاح المختص بمراقبة أجهزة إرسال أو استقبال هذه الإرشادات إذ يعتبر أيضا خطأ ملاحيا تقصير المهندس الفني الذي يهمل إصلاح أجهزة الاتصال أو الأجهزة المعدة لتحديد و تلقي المعلومات عن ظروف الأحوال الجوية¹.

و عليه يمكن للناقل الجوي دفع مسؤوليته إذا اثبت أن هلاك البضاعة راجع إلى خطأ ملاحيا ، وهذا سبب من أسباب دفع المسؤولية على عقد نقل البضائع ، أما في نقل الأشخاص فإن أخطاء الملاحين الجويين يسأل عنها الناقل باعتباره متبوعا .

1 - محمود مختار بريري و عمر فؤاد عمر، المرجع السابق ، ص 191-192 .

لكن الخطأ الملاحي أثار اعتراضات كثيرة إذ فيه مراعاة كبيرة لجانب الناقلين و تمكين لهم في اغلب الأحوال من الإفلات من المسؤولية بإثبات أن الأضرار التي لحقت بالبضاعة أو الأمتعة ترجع إلى الخطأ في الطيران أو القيادة أو الملاحة من قبل أفراد الطاقم و فيه كذلك تفرقة لا مبرر لها بين نقل الركاب و نقل البضائع و الأمتعة ، لذلك جاء بروتوكول لاهاي في المادة العاشرة منه ملغياً هذا النص و مسوياً كلية ، باستبعاد هذه الوسيلة بين نقل الركاب و نقل البضاعة و الأمتعة في شأن ما يملك الناقل الجوي من وسائل دفع المسؤولية¹.

الفرع الرابع : خطأ المرسل إليه .

يعفى الناقل من المسؤولية إذا كان هلاك أو تلف البضاعة راجعاً إلى خطأ المرسل أو المرسل إليه ، كالضرر الذي يصيب البضاعة جراء عدم إحكام ربط البضاعة أو سوء تغليفها أو التأخير في تسليمها إلى الناقل عن الميعاد المتفق عليه² أو عدم قيام المرسل بتنبيه الناقل إلى الخصوصيات غير الظاهرة أو الخطيرة للبضاعة محل النقل³.

وقد يساهم الناقل بدوره بخطأ من جانبه في إحداث الضرر ففي هذه الحالة لا يعفى الناقل كلياً من المسؤولية ، و إنما يعفى جزئياً من المسؤولية أو يتحمل قدراً منها بمقدار ما أسهم به خطأه في تحقق الضرر ، كأن يضع الناقل البضاعة في المكان غير المناسب مما يؤدي إلى هلاكها كلياً بينما تهلك إلا جزئياً لو وضعها في المكان المناسب ، ففي هذه الحالة تكون مسؤولية الناقل جزئية حيث يقدر القاضي نسبة مساهمة كل سبب في إحداث الضرر و يحدد على أساس هذه النسبة قدر التعويض الذي يتحمله الناقل⁴.

1- محمد فريد العريني ، القانون الجوي ، المرجع السابق ، ص 251 .

2- هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ، المرجع السابق ، ص 274 .

3-Barthélémy Marcadel .O.P.CIT .P32

4- سعيد الجدار ، المرجع السابق ، ص 114 .

وهذا ما أكدته المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 1988/05/25 مبدأ تحميل الشخص جزءاً من الضرر إذا ساهم خطأه مع القوة القاهرة في إحداثه¹.

أما إذا ارتكب الناقل خطأً ولولا هذا الخطأ ما حدثت القوة القاهرة التي أهلكت البضاعة فإنه يتحمل كامل المسؤولية، كما لم يحم الناقل بنقل البضاعة في الميعاد المتفق عليه و هلكت البضاعة من جراء حريق شب بالمخزن الذي يتواجد فيه في الوقت الذي كان من المفروض أن تكون البضاعة في وقت النقل، إذ بالرغم أن الحريق لم يكن بخطأ الناقل و إنه يعتبر سبباً أجنبياً، إلا أن هذا السبب الأجنبي ما كان ليرتب الضرر الذي حصل للبضاعة لولا خطأ الناقل الذي أخر نقل البضاعة دون أن يكون هذا التأخير ناشئاً عن سبب أجنبياً عن الناقل².

المطلب الثالث : التعويض عن البضائع و الأمتعة .

تتعقد مسؤولية الناقل الجوي عندما يخل بالتزاماته العقدية و يعجز عن إقامة الدليل³ فتتشغل ذمته بالتعويض للضرر الذي لحق بشاحني البضائع و الأمتعة⁴، و يحق للمرسل إليه أن يطالب الناقل الجوي بالحقوق الناتجة عن عقد النقل⁵، أي أن يطالبه بالتعويض عن الضرر، غير أن المشرع الجزائري لم ينص عن قيمة التعويض أو الحد الأقصى له بنص صريح خلافاً عن الأضرار التي تلحق بالأشخاص المسافرين .

و باعتبار أن الجزائر قد صادقت على اتفاقية وارسو و بروتوكول لاهاي سنة 1955 و طبقاً لنص المادة 150 من قانون الطيران المدني يمكن الرجوع إليهما لمعرفة قيمة التعويض عن الأضرار التي تلحق بالبضائع و الأمتعة .

1-المجلة القضائية، العدد 2، 1992، ص 11.

2-سعيد الجدار، المرجع السابق، ص 114 .

3-عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 88 .

4-محمد فريد العريني، القانون الجوي، المرجع السابق، طبعة 2003، ص 236 .

5-المادة 143، قانون الطيران المدني الجزائري .

تنص المادة 22 من اتفاقية وارسو على انه : " في حالة نقل الأمتعة المسجلة

أو البضائع تكون مسؤولية الناقل الجوي محددة بمبلغ 250 فرنكا عن كل كيلوغرام ، ما لم يقدم المرسل منه عند تسليم الطرد إلى الناقل إقرارا يبين فيه قيمة الطرد الحقيقية عند التسليم و ما لم يدفع مقابلا لذلك رسما إضافيا إن لزم الأمر ، و عندئذ يكون الناقل ملزما بأن يدفع التعويض بحيث لا يتجاوز حدود المبلغ المبين في الإقرار ، ما لم يقدم الدليل على أن هذا المبلغ تجاوز القيمة الحقيقية التي قدرها المرسل منه عند تسليم الطرد " .

يتضح من النص السابق على أن الاتفاقية قدرت الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار التي تصيب البضاعة و الأمتعة المسجلة بمبلغ 250 فرنك عن كل كيلوغرام ما لم يذكر المرسل مصلحته في تسليم البضاعة عند الوصول .

و للتحديد المسبق للتعويض عن الأضرار التي تصيب البضاعة و الأمتعة المسجلة مميزات لكلا طرفي عقد النقل الجوي يقدر سلفا الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم بدفعه للمرسل أو للمسافر نتيجة الأضرار التي لحقت ببضاعته أو أمتعته ، فما عليه سوى أن يضرب وزن البضاعة أو الأمتعة المسجلة بالحد القانوني للتعويض ، أما المرسل أو المسافر فإنه من خلال التحديد المسبق للتعويض عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة أو الأمتعة المسجلة يقدر مدى التعويض الذي سيحصل عليه من الناقل الجوي ¹ .

غير أنه وإن زادت قيمة البضاعة أو الأمتعة المسجلة عن الحد الأقصى المذكور يمكن الاتفاق على رفع الحد الأقصى للمسؤولية ² فالمرسل أو المسافر يستطيع إعلام الناقل الجوي بالثمن الحقيقي للبضاعة أو الأمتعة و الاتفاق على دفع مبلغ إضافي ، إلا إذا أثبت الناقل أنها تفوق مصلحة الراكب أو المرسل في استلام الأمتعة أو البضائع عند نقطة الوصول ³ .

1- ثروت الأسيوطي، المرجع السابق ، ص 555 .

2- عيسى غسان ربيضي، المرجع السابق ، ص 192 .

3- محمد السيد الفقي و محمد فريد العريني، المرجع السابق ، ص 648 .

و لا يعد هذا - خلافا لما يدعيه بعض الفقهاء - من قبيل الاتفاق بين أطراف عقد النقل على وضع حد أقصى للتعويض أعلا من ذلك الذي قرره الاتفاقية ، و لا يعد كذلك من قبيل تحديد قيمة البضاعة أو الأمتعة المسجلة كما يظن البعض ، و إنما هو عبارة عن تصرف من جانب واحد يقدر بمقتضاه المرسل مقدما قيمة الضرر الذي قد يصيبه من جراء خطأ الناقل في تنفيذ عقد النقل¹ .

حيث لا تولد المادة 22 من اتفاقية وارسو أثرها إلا بتوافر شرطين :

1- أن يذكر المسافر أو المرسل مصلحته عند تسليم البضاعة أو الأمتعة إلى الناقل الجوي وعليه فلا جدوى من ذكر المصلحة بعد تسليم البضاعة أو الأمتعة المسجلة، و إنما يتم حسب ما قرره الاتفاقية في المادة 22/ 2² .

و ذكر المرسل أو المسافر مصلحته في التسليم ينحصر أثره في رفع الحد الأقصى للتعويض ، إذ تعد قيمة التعويض المعلنة حدا أقصى خاصا للمسؤولية و لا يجوز تجاوزها لكن ليس من المحتم بلوغه ، إذ حسب قاعدة التعويض يجب أن يكون مساويا للضرر وعليه فإن للناقل أن يقيم الدليل على أن القيمة المعلنة تتجاوز المصلحة الحقيقية للمرسل في التسليم و يثبت القيمة الحقيقية للبضائع ، و بالتالي عدم الالتزام بالتعويض إلا في حدود القيمة الحقيقية للبضاعة أو الأمتعة المسجلة³ .

2- دفع المرسل أو المسافر الرسم الإضافي المقرر وهذا إضافة إلى ذكر المرسل أو المسافر مصلحته في التسليم يجب عليهما الوفاء بالرسم الإضافي الذي يقرره الناقل الجوي مقابل ما يتحمله من تعويض جديد ، و يترتب على عدم الوفاء بهذا الرسم الإضافي عدم التزام الناقل الجوي بالوفاء بالتعويض يجاوز الحد الأقصى المقرر في اتفاقية وارسو و هو 250 فرنك عن كل كيلوغرام⁴ .

1- علي البارودي و الآخرون ، المرجع السابق ، ص 651 .

2- رفعت فخري، المرجع السابق، ص 181 .

3- عيسى غسان ربضي، المرجع السابق ، ص 193 .

4- هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص 422 .

و متى استوفت هذه الشروط أنتجت المادة 22 من اتفاقية وارسو أثارها الذي تتمثل في استبدال القيمة المعلنة فيه بالحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه في الاتفاقية¹.

أما فيما يخص الأمتعة الغير مسجلة و التي يحتفظ بها المسافر و تكون تحت حراسته أثناء السفر كحقائب اليد ، فقد قضت اتفاقية وارسو بتحديد مسؤولية الناقل الجوي عنها في حال فقدانها أو هلاكها و هذا بمبلغ مقداره 500 فرنك عن كل مسافر و بغض النظر عن قيمة أو وزن هذه الأمتعة².

يقصد بالفرنك في هذا المقام الفرنك الذهبي الذي يعتبر مقداره بواقع وحدة نقدية مكونة من خمسة و ستين ميلي غرام و نصف من الذهب عيار تسعمائة من الألف ذهبيا خالصا³ و تكون هذه المبالغ قابلة للتحويل إلى العملة الوطنية بأرقام صحيحة، في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب في تاريخ النطق بالحكم⁴.

أما بروتوكول لاهاي لعام 1955 فقد ابقى الحد الأقصى للتعويض في المجال نقل البضائع و الأمتعة كما هو في اتفاقية وارسو دون تعديل ، بمعنى أنه أبقى مسؤولية الناقل الجوي محددة بمبلغ 250 فرانك لكل مسافر ، إلا أن البروتوكول كان فيما قبل محل نزاع ما بين المرسلين أو المسافرين و الناقل الجوي ، و هو الحكم الذي يعالج كيفية احتساب التعويض عندما يكون الضرر الذي لحق بالبضاعة أو الأمتعة المسجلة ضررا جزئيا⁵.

1- علي البارودي و الآخرون ، المرجع السابق ، ص 251 – 252 .

2- عيسى غسان ربيضي ، المرجع السابق ، ص 194 .

3- محمد فريد العريني ، القانون الجوي ، المرجع السابق، طبعة 2003 ، ص 238 .

4- المادة 150 / 3 من قانون الطيران المدني الجزائري .

5- محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص 240 .

حيث نصت المادة 2/11 من البروتوكول : " في حالة ضياع أو تلف أو تأخير جزء من الأمتعة المسجلة أو البضائع أو أي شيء مما تتضمنه ، فإن الوزن الكلي للطرد أو الطرود المتعلق بها الأمر هو الذي يأخذ وحده في الاعتبار لتعيين حد مسؤولية الناقل غير أنه إذا كان ضياع أو تلف أو تأخير جزء من الأمتعة المسجلة أو البضائع أو أي شيء مما تتضمنه يؤثر في قيمة طرود أخرى تشملها نفس استمارة الأمتعة أو نفس خطاب النقل الجوي ، فيجب أن يؤخذ الوزن الكلي لهذه الطرود في الاعتبار لتعيين حد المسؤولية " .

و يستفاد من هذا النص أن البروتوكول جعل الأساس الذي يتخذ لاحتساب الحد الأقصى للتعويض و الوزن الكلي للطرد أو الطرود اللاحق بها الضرر دون غيرها من الطرود الأخرى التي يتضمنها نفس خطاب النقل الجوي أو استمارة الأمتعة إلا أن يكون من شأن هذا الضرر الجزئي الانتقاص من قيمة هذه الطرود الأخيرة فحينئذ يتم احتساب على أساس الوزن الكلي لجميع هذه الطرود ، ما لحقه منها من ضرر مباشرة و ما انتقصت قيمته بالتبعية ¹ .

1- محمد فريد العريني ، نفس المرجع ، ص 240 .

المبحث الثالث : دعوى مسؤولية الناقل الجوي .

عندما يخفق الناقل الجوي في تنفيذ الالتزامات التي يلقيها عقد النقل على عاتقه ينشأ عن هذا الإخفاق ضرر لمستعمل الطائرة ، سواء كان راكبا أو مرسلا ، فمن الطبيعي أن يلجأ هذا الأخير إلى القضاء ليرفع أمامه دعواه لاقتضاء التعويض الذي يجبر ما لحقه من ضرر¹ إذ تعتبر دعوى المسؤولية على الناقل الجوي من أهم الدعاوى التي تنشأ عن عقد النقل الجوي.

و لدراسة هذه الدعوى سنتطرق في المطلب الأول الاختصاص القضائي لدعوى مسؤولية الناقل و في المطلب الثاني أطراف دعوى المسؤولية و في المطلب الثالث انقضاء دعوى المسؤولية .

المطلب الأول : الاختصاص القضائي لدعوى مسؤولية الناقل .

تتولى المحكمة في الفصل في دعوى المسؤولية المرفوعة على الناقل باعتبارها صاحبة الولاية العامة في المنازعات و هذا ما نصت عليه المادة 32 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية على أن : " المحكمة هي الجهة القضائية ذات الاختصاص العام ... تفصل المحكمة في جميع القضايا ، لا سيما المدنية و التجارية و البحرية ... " .

و عيه إذا كان المدعي على الناقل تاجرا فيرفع دعواه أمام القسم التجاري و أما عن الاختصاص المحلي فقد نصت المادة 155 من القانون الطيران المدني الجزائري على أنه : " يمكن أن ترفع الدعاوى من أجل مسؤولية الخسائر المسببة للأشخاص المنقولين أو الأمتعة أو الشحن المنقول إما أمام محكمة موطن الناقل الجوي أو محكمة المقر الرئيسي لمؤسسته أو محكمة تواجد المؤسسة التي أبرم فيها العقد "

1 - محمد السيد الفقى و محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص 626 .

يستفاد من نص هذه المادة أنها خولت للمدعي ثلاث محاكم ليرفع الدعوى الأولى أمام محكمة موطن الناقل الجوي و الثانية محكمة المقر الرئيسي لمؤسسته و الثالثة محكمة مكان إبرام العقد.

و من ذلك يتبين أن المشرع الجزائري أعطى المدعي الخيار في رفع الدعوى أمام ثلاثة محاكم ، المحكمة الأولى فهي محكمة موطن نفس الناقل ، والمحكمة الثانية المحكمة التي يوجد فيها المركز الرئيسي لمؤسسة الناقل الجوي ، و المحكمة الثالثة محكمة مكان إبرام العقد أي المحكمة التي يقع في دائرتها احد الفروع التابعة لهذه المؤسسة إذا كان العقد قد أبرم بواسطة هذه الفرع¹.

و لكن يشترط في المحاكم التي نصت عليها المادة 155 السالفة الذكر لكي ينعقد لها الاختصاص ، أن تكون واقعة النقل داخل إقليم الدولة أي أن يكون هذا النقل محلي و هذا من الطبيعي باعتبارها ذات سيادة ، وعلى هذا فالقواعد سالفة الذكر لا تنطبق إلا في حالة اختصاص الناقل الذي أبرم عقد النقل² .

كما و أن الدعوى التي يرفعها الناقل نفسه ضد المرسل عن الضرر الذي ألحقه به المرسل بسبب بيانات خاطئة أملاها في خطاب نقل البضاعة لا تسري عليها أحكام المادة 155 سالفة الذكر . إذ أن هذه المادة لا تحكم سوى الدعاوى المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي تلف البضاعة أو هلاكها و حوادث الركاب أو التأخير في تنفيذ النقل³ .

1- محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، طبعة 1999 ، ص 259 .

2- عدلي أمير خالد ، المرجع السابق ، ص 123 .

3- عدلي أمير خالد ، نفس المرجع ، ص 123 .

فللمدعي كما و أشرنا سابقا الخيار في رفع دعواه أمام المحاكم الثلاث ، محكمة موطن الناقل أو محكمة المقر الرئيسي لمؤسسته إضافة إلى المحكمة التي تقع في دائرتها منشأة للناقل قامت بإبرام عقد النقل الجوي نيابة عنه ، و هذا به تيسير على المتضرر - المدعي - لأنه غالبا ما يبرم عقد النقل الجوي في أقرب منشأة يسكن بها ¹ .

و لكن هل يعد المكتب السياحي الذي إبرم عقد النقل الجوي مؤسسة أو منشأة تولت عنه إبرام عقد النقل، و بالتالي هل يمكن رفع الدعوى أمام المحكمة المختصة مكانيا ؟ .

يتفق الفقه أن المقصود بأن يقع في دائرة المحكمة فرع من فروع مؤسسة النقل، وفي نفس الوقت يكون هذا المكتب هو محل إبرام العقد و يراعي أنه يكفي أن يكون للناقل مكتب في المكان الذي أبرم فيه العقد و لا يشترط أن يتحدد محل إبرام العقد و مكتب الناقل في مدينة واحدة ² .

و تجدر الإشارة أن قواعد الاختصاص هذه متعلقة بالنظام العام، فلا يجوز الاتفاق على مخالفتها أو تعديلها ³ .

أما إذا كانت واقعة النقل ذات طابع دولي ، أي أن النقل الجوي كان خارج التراب الجزائري ، فهنا يمكن الرجوع إلى أحكام اتفاقية وارسو 1929 ، أي تطبيق نص المادة 28 إذ تنص على ما يلي : " يقيم المدعي دعوة المسؤولية في إقليم أحد الأطراف الساميين المتعاقدين وفقا لما يختاره المدعي أمام محكمة موطن الناقل أو محكمة المركز الرئيسي لنشاطه أو محكمة الجهة التي تكون فيها منشأة تولت عنه إبرام العقد بمعرفتها ⁴ وإما أمام محكمة جهة الوصول ."

1- رضوان فايز نعيم : محاضرات في قانون الطيران التجاري، دون دار نشر، 1985، ص 225 .

2- سيد فرج سليمان ، المرجع السابق ، ص 233 .

3- علي البارودي و الآخرون ، المرجع السابق ، ص 659 .

4- و يشترط لانعقاد الاختصاص لهذه المحكمة وجود شرطين .الأول: أن يكون للناقل في دائرة المحكمة منشأة ، و الثاني : أن تكون منشأة الناقل هي التي تولت إبرام عقد النقل ، رفعت فخري ، المرجع السابق ، ص 265 .

إذ يتضح من نص هذه المادة أنها لم تختلف عن أحكام المادة 155 من قانون الطيران المدني الجزائري، فقد أضافت المادة 28 من الاتفاقية خيار آخر للمدعي في مكان رفع دعواه أمام الناقل الجوي و هو محكمة جهة الوصول.

فمحكمة الوصول هي محكمة جهة الوصول التي وصلت إليها الطائرة أو كان محددًا وصولها إليها ، فالمحكمة المختصة هي محكمة وصول الطائرة¹ أو كان محددًا وصولها² وعلى ذلك إذا تطوع الناقل بتوصيل البضاعة إلى محل إقامة المرسل إليه فالمحكمة المختصة هي محكمة مكان وصول الطائرة لا مكان توصيل البضاعة ، و إلا جاز للمرسل إليه أن يرفع الدعوى أمام محكمته هو³ .

و الاختيار المعطى للمدعي في هذا الشأن أهمية لا تنكر من نواحي مختلفة ، فقانون المحكمة المختصة المختارة هو الذي ينظم إجراءات الدعوى ، و كذلك هو الذي يبين أخيرا قواعد احتساب مدة سقوط الدعوى⁴ .

حيث لم يعدل بروتوكول لاهاي من أحكام المادة 28 سالفه الذكر ، أما اتفاقية جوادا لآخارا سنة 1961 ، فأضافت محكمة أخرى يستطيع المدعي إقامة دعوى المسؤولية أمامها.

إذ تنص المادة 08 من الاتفاقية : " تقام دعوى المسؤولية المنوه إليها في المادة وفقا لما يختاره المدعي ، إما أمام محكمة لها اختصاص على الناقل المتعاقد وفقا لأحكام المادة 28 من اتفاقية وارسو ، و إما أمام المحكمة التي يقع في دائرتها محل إقامة الناقل الفعلي و المركز الرئيسي لمؤسسته "

1- عدلي أمير خالد ، المرجع السابق ، ص 122 .

2- علي البارودي و الآخرون ، المرجع السابق ، ص 658 .

3- محمد السيد الفقي و محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص 628 .

4- محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، طبعة 2003 ، ص 303 .

إذ يتبين لنا أن هذه المادة تجيز للمدعي رفع دعوى المسؤولية على الناقل الفعلي أمام المحكمة التي تقع في دائرتها محل إقامة الناقل أو المركز الرئيسي لمؤسسته .

وقد أضاف بروتوكول جواتيمالا سيتي عام 1971 في المادة 12 أنه يجوز للمدعي رفع دعوى المسؤولية أمام المحكمة التي توجد في دائرتها مؤسسة الناقل الجوي إذا كان للمسافر موطن ، أو يقيم بصفة دائنة على إقليم نفس الدولة المتعاقدة التي تقع عليه تلك المؤسسة ، و لكن هذه المادة مقصورة على نقل الأشخاص و الأمتعة .

المطلب الثاني : أطراف دعوى المسؤولية .

لم يرد في قانون الطيران المدني الجزائري ما يدل على أطراف دعوى المسؤولية التي يتم تحريكها بمناسبة النقل الجوي ، إلا أنه ليس من الصعوبة تحديدي أطراف دعوى هذه المسؤولية فهي كباقي الدعاوى الأخرى ، ووفقا للقواعد العامة و بطبيعة الحال المدعي كان راكبا أم شاحنا للبضاعة ، و المدعى عليه الناقل .

و للإحاطة أكثر بهذا الموضوع من كل جوانبه سنقسم هذا المطلب إلى فرعين .

الفرع الأول : المدعي .

المدعي في دعوى المسؤولية هو المتضرر ، و المتضرر يختلف باختلاف نوع عملية النقل الجوي ، ففي عملية نقل الأشخاص و أمتعتهم يكون المدعي هو المسافر إلا إذا ترتب على الضرر وفاته فيصبح الحق لورثته في تحريك دعوى المسؤولية¹ .

أما في نقل البضائع فيكون المتضرر أو المدعي هو مرسل البضاعة أو المرسل إليه و قد يكون شخصا آخر المشار إليه في خطاب نقل البضائع² .

1- محمد فريد العريني ، القانون الجوي النقل الجوي حوادث الطيران ، المرجع السابق ، ص 320 .

2- عيسى غسان ربضي ، المرجع السابق ، ص 226 .

أما إذا كان المتضرر في نقل الأشخاص و أمتعتهم هو المسافر فمن حقه تحريك دعوى المسؤولية على الناقل الجوي¹.

فهل يمكن في حالة وفاة المسافر انتقال الحق إلى ورثته في تحريك دعوى المسؤولية على الناقل الجوي؟.

فقد أجابتنا المادة 153 / 2 من القانون الطيران المدني الجزائري : " يمكن للمسافر أو ذوي حقوقه أن يرفعوا دعوى ..."

وفقا لنص هذه المادة يكون لكل من أصابه ضرر الحق في رفع دعوى لجبر ما أصابه من ضرر ، و بما أن الورثة هم المتضررين من جراء وفاة مورثهم فمن حقهم تحريك دعوى ضد الناقل ولكن أساس المسؤولية يتحدد وفقا لمصدر الحق الذي يطالبون فيه ، فإذا رفع الورثة دعوى مسؤولية ضد المدعي عليه يطالبون بها حق مورثهم في التعويض فتكون المسؤولية في مثل هذه الحالة مسؤولية عقدية لوجود عقد يربط ما بين المدين و الدائن المتضرر أما إذا كانوا يطالبون بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بهم شخصيا فتكون المسؤولية تقصيرية².

أما المدعي الذي يملك تحريك دعوى المسؤولية ضد الناقل الجوي في نقل البضائع فقد يكون المرسل أو المرسل إليه الذين ورد ذكرهما في خطاب النقل الجوي وقد يكون شخصا آخر³.

1- إذا لم تكن للمسافر أهلية التقاضي فترفع الدعوى من نائبه أو الوصي.

2- أنور سلطان : مصادر الالتزام في القانون المدني الأردني ، الطبعة الأولى ، مطبعة جامعة الأردنية ، 1987 ، ص 285 .

3- جلال وفاء محمدين : دروس في القانون الجوي ، دار المطبوعات الجامعية ، 1992 ، ص 320 .

أما إذا لم يرد ذكرهما في خطاب النقل ، فلا يستطيعون رفع دعوى المسؤولية على أساس المسؤولية العقدية، بل لهم الادعاء على الناقل الجوي على أساس المسؤولية التقصيرية¹ و ذات القول يمكن أن نردده إذا كان المدعون أشخاص آخرون غير المرسل أو المرسل إليه أو الأشخاص المتضررين إلا بالحدود القصوى للتعويض ، إلا إذا ذكر المرسل مصلحته في نقل البضائع² .

الفرع الثاني : المدعي عليه .

من الطبيعي أن يكون الناقل الجوي هو المدعي عليه في دعوى المسؤولية³ و الأصل أن ترفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي نفسه ، و لكن تثور الصعوبة في حالة الناقلون المتتابعون ، و الناقلون الفعليين و في حالة وفاة الناقل.

أولاً : الناقلون المتتابعون .

النقل الجوي المتتابع هو النقل الذي يتم خلال خطوط جوية مختلفة و يتولاه بمقتضى عقد واحد أو عدت عقود من الناقلين على طائراتهم بالتتابع⁴ .

و هنا تثور الصعوبة في شأن تحديد المدعي عليه في دعوى المسؤولية التي ترفع بمناسبة النقل الجوي المتتابع⁵ .

1- عدلي أمير خالد، المرجع السابق ، 449 .

2- محمد فريد العريني ، القانون الجوي، طبعة 2001 ، المرجع السابق ، ص 251 .

3- أبو زيد رضوان، المرجع السابق ، ص 407 .

4- عدلي أمير خالد، المرجع السابق ، ص 99 .

5- محمد فريد العريني ، القانون الجوي النقل الجوي حوادث الطيران ، المرجع السابق ، ص 323 .

1/ نقل الأشخاص : فالأصل بالتطبيق نص المادة 153 / 2 من قانون الطيران المدني أنه لا يمكن للمسافر أو ذوي حقوقه أن يرفعوا دعوى إلا ضد الناقل الجوي الذي أتم النقل الذي وقع خلاله الحادث أو التأخر ، و مع ذلك يمكن إقامة الدعوى على الناقل الجوي الأول الذي أتم التنصيب الصريح بأنه تولى المسؤولية أثناء الرحلة بكاملها .

2/ نقل البضائع و الأمتعة : يكون من حق المرسل طبقا لنص المادة 153 / 3 من قانون الطيران المدني الجزائري أن يرفع دعوى المسؤولية ضد الناقل الأول ، و من حق المرسل إليه صاحب حق التسلم للبضاعة أن يرفع بدوره دعوى ضد الناقل الأخير هذا فضلا عن استطاعة الاثنین (المرسل و المرسل إليه) أن يرجعا على الناقل الذي أتم النقل الذي حدث التلف أو الهلاك أو الضياع أو الخسارة أو التأخير في مرحلة النقل الذي تولاها .

حيث يكون هؤلاء الناقلون مسئولين على وجه التضامن أمام المرسل و المرسل إليه¹ و لقد توخى المشرع الجزائري من وراء هذا الحكم مصلحة مستعملي الطائرة بإقراره التضامن بين الناقلين، و هذا بإعطاء المتضرر الحق في التعويض و الحق للمرسل بالرجوع على الناقل الأول و الحق للمرسل إليه بالرجوع على الناقل الأخير، و هذا بقرب كل منهما من الآخر .

ثانيا : الناقل المتعاقد.

نصت المادة 131 من قانون الطيران المدني الجزائري على أنه : " ينبغي أن يتم أي نقل جوي عمومي طبقا لعقد يلتزم بموجبه الناقل بواسطة الطائرة بنقل أشخاص ..."

1- محمد فريد العريني ، نفس المرجع ، ص 324.

كما نصت المادة 138 من نفس القانون على ما يلي : " يقضي كل نقل جوي للبضائع أو المواد أو الأمتعة إلى إبرام عقد يلتزم الناقل الجوي ، بموجبه بأن ينقل بواسطة الطائرة و بمقابل من مطار إلى آخر، البضائع و المواد التي يستلمها من المرسل قصد تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني "

من خلال نص المادتين السابقتين يتضح أن المشرع الجزائري لم يعطي تعريفا صريحا للناقل المتعاقد بل أشار إلى الناقل الجوي بصفة عامة ، و من خلال ما سبق ذكره يمكن أن نستخلص تعريفا للناقل المتعاقد بأنه كل شخص اعتباري ¹ طبقا لعقد بنقل بواسطة طائرة أشخاص مسجلين أو أمتعة أو بضائع و بمقابل من مطار إلى آخر .

ثالثا : الناقل الفعلي .

لم يعرف المشرع الجزائري الناقل الفعلي ، غير أنه يمكن تعريفه بأنه أي شخص آخر خلاف الناقل المتعاقد يقوم بعملية النقل بمقتضى إذن من الناقل المتعاقد ².

لا ينبغي الخلط بين الناقل الفعلي و الناقل المتتابع ، فالناقل الفعلي لا يعتبر بحال طرفا في عقد النقل الجوي الذي يقوم بتنفيذه ، بينما الناقل المتتابع يعد طرفا في هذا العقد بالنسبة للجزء الذي تولى بنفسه تنفيذه ³.

وتثور الصعوبة أمام هذا التعدد ، فعلى من ترفع دعوى المسؤولية إذا أقام بتنفيذ النقل ناقلون متعاقدون و ناقلون فعليون ⁴ .

1-حددت اتفاقية جوادا لآخارا في مادتها 1 /ب بأن الناقل المتعاقد هو كل شخص يكون طرفا في عقد نقل خاضع لاتفاقية وارسو و ميرم مع راكب أو شاحن أو أي شخص يعمل لحساب الراكب أو الشاحن .

2- علي البارودي و الآخرون ، المرجع السابق ، ص 664 .

3-محمد فريد العريني : القانون الجوي النقل الجوي الداخلي والدولي، دار المطبوعات الجامعية ، 2008 ، ص 324 -325.

4-محمد فريد العريني : القانون الجوي ، دار المطبوعات الجامعية، 2001 ، ص 225 .

لم يحدد المشرع الجزائري نصا للإجابة عن هذا التساؤل، و للإجابة عن هذا السؤال يمكن الرجوع إلى اتفاقية جواد لاخارا في مادتها السابعة على أنه يجوز إقامة دعوى المسؤولية فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي، إما على هذا الناقل أو على الناقل المتعاقد أو على كل منهما مجتمعين أو منفصلين وفقا لما يختاره المدعي، و إذا أقيمت الدعوى على أيهما بمفرده جاز له أن يطلب ضم الآخر إلى هذه الدعوى و ينظم قانون محكمة النزاع هذا الضم و الإجراءات الخاصة به .

المطلب الثالث : انقضاء دعوى المسؤولية .

تقضي العدالة و استقرار المعاملات أن لا يترك عبء دعاوى المسؤولية بما يتضمنه من جسامه و إرهاق، يستقر طويلا على عاتق الناقل الجوي حتى لا ترتبك أعماله أو تتعطل لذلك حرصت الأنظمة القانونية مع مراعاة مصلحة الناقل الجوي إعطائه وسائل يستطيع بها اللجوء إلى وضع حد لدعاوى المسؤولية التي قد ترفع عليه¹، إذ تتمثل في وسيلة الدفع بعدم قبول الدعوى و سقوط دعوى المسؤولية .

وهذا ما سنوضحه من خلال الفرع الأول الدفع بعدم قبول الدعوى و الفرع الثاني تقادم دعوى المسؤولية

1- محمد فريد العريني، القانون الجوي النقل الجوي حوادث الطيران، المرجع السابق، ص 362 .

الفرع الأول :الدفع بعدم قبول الدعوى .

تقضي المادة 2/152 من قانون الطيران المدني الجزائري بأنه على المرسل أن يوجه إلى الناقل الجوي احتجاجا بمجرد اكتشافه التلف الذي أصاب البضاعة و الأمتعة و يجب إرسال الاحتجاج إلى الناقل الجوي فور اكتشاف التلف¹ في ميعاد أقصاه ثلاثة أيام بالنسبة للأمتعة أو سبعة أيام فيما يتعلق بالبضائع و يحسب الميعاد من تاريخ استلام البضاعة أو الأمتعة .

و الاحتجاج كما يبين من نص المادة 2/ 152 السالفة الذكر قاصر فقط على حالة تلف البضاعة و الأمتعة فلا يمتد النطاق ليشمل حالة الضياع أو التأخر،² لأن الفقرة الثالثة من نفس المادة قد أوردت آخر في حالة الضياع أو التأخر و ذلك بأن يتم الاحتجاج في مهلة أقصاها أربعة عشرة يوما من التاريخ الذي كان من المفروض أن توضع فيه الأمتعة أو الشحن تحت تصرفه . إذ يأخذ هذا الاحتجاج شكل التحفظ في سند النقل، أو في صورة محرر آخر يتم إرساله إلى الناقل الجوي³ .

قد نتفق مع الرأي الذي يذهب إلى أن الأحكام الخاصة بمواعيد إرسال الاحتجاج تكون مقصورة على حالة التلف غير الظاهر الذي لا يكشفه المرسل إليه عند استلام البضاعة أما إذا كان التلف ظاهرا⁴ و مؤثرا في قيمة البضاعة أو الأمتعة المسجلة⁵ .

1-هاني دويدار، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق، طبعة 2000 ، ص 406 .

2-محمد فريد العربي ، المرجع السابق ، ص 367 .

3-المادة 152 الفقرة 4 من قانون الطيران المدني الجزائري .

4-رفعت فخري ، المرجع السابق ، ص 272 .

5-هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص 407 .

فيتعين على المرسل إليه الاحتجاج عند استلام البضاعة، و إلا وجبت القرينة المنصوص عليها في المادة 152 / 1 مجالها للتطبيق، إذ يشكل تسلّم الأمتعة المسجلة و الشحن دون احتجاج من المرسل إليه قرينة عن تسلمها في حالة جيدة طبقا لسند النقل.

فالقرينة بسيطة يجوز للمرسل إليه إقامة الدليل على عكسها بإثبات أن الضرر قد وقع قبل تسلّم الناقل الجوي للبضاعة، و هو إثبات عسير على المرسل إليه¹.

أما في حالة حدوث خسارة لشخص منقول من جراء تأخر في النقل ، فيجب أن يتم طلب الاحتجاج في مهلة ثلاثين يوما حسب تاريخ توقع الوصول².

إذ يترتب عن عدم إرسال المرسل إليه أو خسارة للشخص المنقول من جراء التأخر الاحتجاج في المواعيد المقررة ، إمكانية تمسك الناقل الجوي بالدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية المرفوعة عليه ، إلا أنه يراعى أنه لا يجوز له التمسك بهذا الدفع في حالة الغش.

الفرع الثاني : تقادم دعوى المسؤولية .

إضافة إلى حق الناقل الجوي في الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية إذا لم يقدم المرسل إليه اعتراضه الفوري ، أو إذا لم يرسل احتجاجه خلال مواعيد محددة³ فقد وضع المشرع الجزائري مدة معينة للمتضرر لرفع دعوى المسؤولية ، فإن لم ترفع خلال هذه المدة سقطت الدعوى .

1- هاني دويدار ، نفس المرجع ، ص 408 .

2- المادة 152 / 5 ، نفس القانون .

3- عيسى غسان ربضي ، المرجع السابق ، ص 236 .

إذ تنص المادة 156 / 2 من قانون الطيران المدني: " تحدد تقادم الدعوى بمضي سنتين اثنتين فيما يتعلق :

- بدعاوى مسؤولية الخسائر المسببة للأشخاص المنقولين والأمتعة والشحن المنقول " .

و عليه يتضح من نص هذه المادة أن للمتضرر إقامة دعوى المسؤولية على الناقل الجوي خلال أجل سنتين هذا سواء من يوم وصول الطائرة، أو من اليوم الذي كان يتعين على الطائرة الوصول إلى مطار الهبوط أي وصول الطائرة متأخرة و لكن يراعى أنه إذا وصلت الطائرة و تأخر الناقل الجوي عن تسليم الأمتعة أو البضاعة فإن الميعاد يسري من تاريخ التسلم لا من تاريخ وصول الطائرة¹ .

ويتضح أيضا من خلال هذا ميل المشرع الجزائري إلى التقادم القصير لدعاوى هذه المسؤولية وهذا لأن ثبوت مسؤولية الناقل الجوي تقتضي إقامة الدليل على عناصر هذه المسؤولية وهي بمثابة وقائع يخشى مع مرور زمن طويل ضياع عناصر إثباتها .

1- هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص 459 .

الخاتمة :

إن استغلال الإنسان للجو من شأنه أن يثير المسؤولية للناقل الجوي - شأنه شأن أي نقل آخر - قد يخل بالتزاماته التعاقدية عند تنفيذه لعقد النقل الجوي ، الذي يلقيه على عاتقه هذا العقد سواء تعلق الأمر بعقد نقل البضاعة أم عقد نقل الأشخاص مما يؤدي إلى إلحاق الضرر بالطرف الآخر أو متلقي خدمة النقل .

فمن هذا المنطلق أتى المشرع الجزائري بأحكام تنظم مسؤولية النقل الجوي، فألقى المشرع مجموعة من الالتزامات سواء على عاتق الناقل أو متلقي خدمة النقل ، فيلتزم الناقل في عقد نقل البضاعة بتسليم البضاعة من المرسل، حيث يعتبر الاستلام بداية النطاق الزمني لعقد النقل الجوي فإن امتنع عن ذلك أو تأخر يكون مسؤولاً اتجاه المرسل ، و يلتزم بعدها بشحنها و هذا بوضعها في الطائرة التي تقلها إلى مطار الوصول .

كما يلتزم الناقل بالمحافظة على البضاعة أثناء فترة النقل ، و هذا بالمحافظة عليها و بذل العناية العادية لضمان النقل السليم للبضاعة و في الوقت المحدد لذلك .

و يلتزم المرسل بدوره بالتزامات اتجاه الناقل بدءاً بتسليم البضاعة للناقل و بفضل هذا الالتزام يتمكن الناقل بتنفيذ التزامه بنقل البضاعة إلى مطار الوصول ، كما يلتزم أيضاً بتسليم الوثائق الضرورية .

و يلتزم أيضاً بدفع أجرة النقل و هذا هو التزامه الجوهرى اتجاه الناقل سواء في مطار الانطلاق أو في مطار الوصول حسب اتفاق الطرفين .

أما في عقد نقل الأشخاص فيلتزم المسافر بدفع الأجرة قبل تنفيذ النقل الجوي كما جرى عليه العرف و التي تحدد مسبقا ، و أن يحضر المسافر في الوقت و المكان المحددين للمغادرة و أن يتبع تعليمات الناقل و هذا تأمينا لسلامة الرحلة الجوية ، و هذا بالجلوس في المقعد المحدد له .

و في المقابل يلتزم الناقل الجوي بنقل المسافر و أمتعته من مطار القيام إلى مطار الوصول بواسطة طائرة صالحة للملاحة الجوية تضمن سلامة الركاب و هذا ببذل العناية اللازمة لمنع إصابته أثناء النقل و يتبع الطريق المتفق عليه و أن ينفذ النقل في الميعاد المتفق عليه ، و لقد عدت التزامات الناقل الجوي التزام بتحقيق نتيجة في نقل الأشخاص مع ضمان السلامة و كذلك في عقد نقل البضاعة بنقلها سليمة إلى الوجهة المقصودة .

و بمجرد الإخلال بالالتزامات الملقاة على عاتق الناقل الجوي تتعدد مسؤوليته ، و ينجم عن هذا الإخلال حدوث ضرر بالمتعاقدين سواء المسافر أو البضاعة . فتتعدد مسؤولية الناقل الجوي اتجاه الأشخاص بأن ينجم عن الحادث ضررا يصيب المسافر كإصابته بأضرار بدنية أو وفاته و أن يقع هذا الحادث على متن الطائرة أو أن يلحق ضرر بالمسافر نتيجة لتأخر من الناقل الذي يتوجب عليه احترام مواعيد النقل ، فالناقل يسأل عن التأخير إذا وصلت الطائرة متأخرة عن الميعاد المتفق عليه لوصولها .

إلا أنه يمكن للناقل أن يدفع المسؤولية و هذا بأنه اتخذ كل التدابير الضرورية لتلافي وقوع الضرر أو كان من المستحيل اتخاذها .

أو أن يدفع المسؤولية نتيجة إلى خطأ المضرور نفسه و كان هو السبب في إصابته بضرر
أو أن يرجع الضرر إلى القوة القاهرة بحيث لا يمكن توقعها ولا دفعها و التي تمثل أهم صور
السبب الأجنبي لدفع المسؤولية .

و تتعدّد مسؤولية الناقل الجوي عن البضاعة بمجرد هلاكها أيا كان السبب في ذلك كاحتراقها
أو إصابتها بعطب ينقص من قيمتها أو ضياع هذه البضاعة بعدم وجودها لدى الناقل و عدم
معرفة مكانها فتتعدّد حينئذ مسؤولية الناقل شريطة أن ينجم هذا الضرر عن واقعة أثناء
عملية النقل .

غير أن للناقل الجوي وسائل لدفع المسؤولية و هذا بإثباته العيب الذاتي في البضاعة المنقولة
أو أن مرد ذلك يرجع إلى القوة القاهرة أو إلى الخطأ الملاحي كما يمكنه أن يرجع الخطأ
إلى المرسل نفسه .

كما قد تتعدّد مسؤولية الناقل الجوي التقصيرية بعيدا عن تنفيذ التزاماته اتجاه المتعاقد الآخر
و هذا بإلحاقه أضرار للغير على سطح الأرض نتيجة لما يعرف بأضرار التحليق و هذا بإثبات
المتضرر لإصابته بالضرر من جراء الطائرة وعلاقة السببية بين الضرر والطائرة .

بيد انه يمكن دائما أن يدفع المسؤولية بأن يرجع الخطأ إلى المضرور نفسه أو احد تابعيه أو يرجع سبب هذا الضرر إلى نزاع مسلح واضطرابات مدنية أو أن هذه الطائرة استعملت بطريقة غير مشروعة أثناء تسببها في الضرر .

وقد تتقرر مسؤولية الناقل في حالة التصادم الجوي وتتعقد مسؤوليته التقصيرية عن الأضرار التي يلحقها بالركاب المتواجدين على متن إحدى الطائرتين أو هلاك البضائع كما تتعقد هذه المسؤولية حتى بالنسبة للغير المتواجدين على سطح الأرض وإصابتهم بأضرار من جراء هذا التصادم ، فتتعقد المسؤولية بمجرد تحقق الضرر، ولا يعقل أن يثبت المضرور خطأ الناقل لكي يحكم له بالتعويض وهو بالجو .

فمتى انعقدت مسؤولية الناقل الجوي اتجاه المتعاقد المضرور وجب له التعويض لجبر الضرر وهذا عن طريق وضع حد أقصى للتعويض ، لكن لا يمكن تصور أن هذا التعويض يكون مساويا لحياة الإنسان مهما كان ثمنه لأن حياته لا تساوم بثمن ، اللهم إذا كان التعويض لجبر ضرر لحقه من جراء التأخر أو تعويض عن البضائع و الأمتعة الهالكة .

وقد تسقط جميع دعاوى المسؤولية على الناقل للمطالبة بالتعويض بالدفع بعدم قبول الدعوى وبالتقادم الزمني .

ومن خلال ما تم معالجته في هذا البحث وما تبين لنا من بعض النقائص في أحكام المسؤولية للناقل الجوي في القانون الجزائري ، ثم التوصل إلى بعض الاقتراحات والتوصيات :

- حبذ لو ينص المشرع الجزائري في القانون 06/98 صراحة عن تعويض الأضرار الناجمة عن سقوط الطائرة.
- وضع نص صريح يحدد أحكام التعويض عن الأضرار التي تلحقها الطائرات على سطح الأرض بذلا من إحالتها إلى اتفاقية روما 1952.
- استحداث نص يعرف التصادم الجوي وكذلك تعريف الحادث الجوي في مجال المسؤولية عن نقل الأشخاص .
- النص على حالة القوة القاهرة في حالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية تجاه البضائع .
- وضع نص صريح بخصوص التعويض عن البضائع.
- النص على من ترفع عليه الدعوى في حالة تنفيذ النقل لناقلون فعليون و ناقلون متعاقدون .
- توسيع دائرة البحث في مسؤولية الناقل الجوي في القانون الجزائري .

قائمة المراجع

المراجع العربية :

أولا : الكتب الخاصة.

- أبو زيد رضوان : القانون الجوي قانون الطيران المدني ، دار الفكر العربي ، 1995.
- احمد عبد الفضيل : القانون الخاص الجوي ، مكتبة دار الجلاء ، دون سنة نشر.
- اكرم يا ملكي : القانون الجوي دراسة مقارنة ، مكتبة دار الثقافة ، عمان ، 1998.
- أكرم يا ملكي : قانون الطيران المدني ، دار النهضة العربية ، القاهرة 1966.
- الحداد حفيظة السيد : القانون الجوي ، دون دار نشر و سنة نشر .
- ثروت أنس الأسيوطي : مسؤولية الناقل الجوي، الفكر العربية، 1966 .
- ثروت أنيس الأسيوطي : مسؤولية الناقل الجوي الدولي المقارن ، الطبعة الأولى ، القاهرة ، 1970.
- جلال وفاء محمدين : دروس في القانون الجوي ، دار المطبوعات الجامعية ، 1992 .
- رضوان فايز نعيم: قانون الطيران التجاري ، طبعة الثانية ، دون دار نشر ، 1999 .
- رضوان فايز نعيم : محاضرات في قانون الطيران التجاري، دون دار نشر ، 1985 .
- رفعت فخري :الوجيز في القانون الجوي ، مكتبة سعيد رأفت ، القاهرة 1988 .
- رفعت فخري : الوجيز في القانون الجوي ، دون دار نشر ،1999.
- رفعت فخري و محمد فريد العريني : دراسات في القانون البحري و الجوي ، الدار الجامعية ، بيروت 1992.
- سميحة القيلوبي ، القانون الجوي ، دار النهضة العربية ، 1989.

- طالب حسن موسى : القانون الجوي الدولي ، دار الثقافة ، دون بلد نشر ، 2005 .
- عبد الستار التليلي : شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي و الأسباب القانونية لدرئها ، الشركة الوطنية للنشر الجزائر، 1976 .
- عبد الفضيل محمد : القانون الخاص الجوي ، مكتبة الجلاء الجديدة ، المنصورة ، دون بلد ، 1999.
- علي البارودي و محمد -- فريد العريني و محمد السيد الفقي ، قانون البحري و الجوي ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، 2001 .
- عدلي أمير خالد : عقد النقل الجوي ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، 1996.
- عدلي أمير خالد : عقد النقل الجوي ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية، 2006.
- علي البارودي و محمد فريد العريني و محمد السيد الفقي ، القانون البحري و الجوي ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، 2001 .
- عمر فؤاد عمر: إعفاء الناقل البحري من المسؤولية دراسة مقارنة في عقد النقل البحري للبضائع دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2000 .
- عيسى غسان ربضي : مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع للأشخاص وأمتعتهم دراسة مقارنة دار الثقافة ، عمان 2008.
- محمود سمير الشرقاوي :محاضرات في القانون الجوي ، دون دار النشر، القاهرة ، 1979.
- محمود سمير الشرقاوي : محاضرات في القانون الجوي ، دون دار نشر ، القاهرة ، 1989.
- محمد السيد الفقي و محمد فريد العريني : القانون البحري و الجوي ، منشورات الحلبي، 2002.
- محمد فريد العريني : القانون الجوي النقل الجوي – حوادث الطيران ، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية، 2007.
- محمد فريد العريني : القانون الجوي النقل الداخلي والدولي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية 1999.
- محمد فريد العريني : القانون الجوي ، دار المطبوعات الجامعية ، 2001 .

- محمد فريد العريني : القانون الجوي النقل الجوي الداخلي و الدولي ، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية 2002.
- محمد فريد العريني : القانون الجوي النقل الجوي الداخلي و الدولي ، دار الجامعة الجديدة ، 2003 .
- محمد فريد العريني : القانون الجوي النقل الجوي الداخلي والدولي، دار المطبوعات الجامعية ،2008.
- محمود مختار بريري و عمر فؤاد عمر : القانون الجوي مقدمة عامة أغراض الملاحة الجوية ، دار النهضة العربية ، القاهرة 2003 .
- مختار بريري : قانون الطيران المدني وقت السلم ، دار الفكر العربية ، 1985 .
- هاني دويدار : قانون الطيران التجاري ، دار الجامعة الجديدة ،الإسكندرية ،1994.
- هاني دويدار : قانون الطيران التجاري ، دار الجامعة الجديدة ، 2000 ، الإسكندرية.
- هاني دويدار : النقل البحري و الجوي ، منشورات الحلبي الحقوقية ، 2008.

ثانيا : الكتب العامة .

- احمد محمود حسني: عقد النقل البحري، منشأة المعارف،الإسكندرية،1998.
- احمد محمد محرز : العقود التجارية ، ط 1 ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1990 .
- أنور سلطان : مصادر الالتزام في القانون المدني الأردني ، الطبعة الأولى ،مطبعة جامعة الأردنية 1987.
- حسن علي الدنون :أصول الالتزام ، مطبعة المعارف ، بغداد ، 1970.
- رضا عبد : القانون التجاري ، الطبعة 5 ، دون دار نشر ، 1984.
- سعيد الجدار: عقد البضائع في القانون التجاري الجديد ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، بدون سنة نشر.
- سميحة القليوبي : شرح قانون التجارة الجديد ، ط 3 ، دار النهضة العربية ،القاهرة.

- سمير حسن الفتلاوي : عقود تجارية جزائرية ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 2001 .
- عادل علي المقداد : القانون البحري ، مكتبة دار الثقافة ، دون بلد نشر ، 1999 .
- عباس مصطفى المصري : المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري ، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية ، دون سنة نشر .
- عبد التواب: الموسوعة التجارية الشاملة في التعليق على قانون التجاري الجديد، جزء 2، طبعة 2، دون دار نشر. 2002 .
- عبد الحميد الشواربي : الالتزامات و العقود التجارية في ضوء الفقه و القضاء ، منشأة المعارف الإسكندرية 1993 .
- عدلي أمير خالد ، عقد النقل البحري ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، 2006 .
- علي البارودي : العقود و عمليات البنوك التجارية ، الإسكندرية ، 1966 .
- على حسن يونس : العقود التجارية ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، 1970 .
- عمر فؤاد عمر : إعفاء الناقل البحري من المسؤولية دراسة مقارنة في عقد النقل البحري للبضائع دار النهضة العربية ، القاهرة 2000 .
- فوزي محمد سامي : شرح القانون التجاري ، الجزء 1 ، مكتبة دار الثقافة ، عمان.
- محمد حسن الشامي : ركن الخطأ في المسؤولية المدنية ، دار النهضة العربية ، 1990.
- محمد زهدور : مسؤولية عن فعل الأشياء غير حية و مسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري الطبعة الأولى ، دار الحداثة ، بيروت 1990 .
- محمد عبد الفتاح ترك : التصادم البحري و دور العنصر البشري في وقوعه، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية ، 2003 .
- مصطفى كمال طه : قانون البحري ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، 1998.
- مصطفى كمال طه و علي البارودي : القانون التجاري الأوراق التجارية و الإفلاس و العقود التجارية و عمليات البنوك ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، 2001.

- منير محمد الجهيني و ممدوح محمد الجهيني : العقود التجارية ، دار الفكر العربي ، الإسكندرية ، 2000.
- هاني دويدار : الوجيز في القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، 2000.
- هاني دويدار : الوجيز في القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، 2001.

ثالثا : القوانين و الاتفاقيات

- قانون رقم 06/ 98 المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني الجزائري.
- القانون المدني الجزائري .
- قانون الإجراءات المدنية و الإدارية .
- القانون التجاري الجزائري.
- قانون الطيران المدني المصري رقم 28 لسنة 1981 .
- القانون التجاري المصري رقم 17 لسنة 1999.
- اتفاقية وارسو لسنة 1929 .
- اتفاقية روما لسنة 1952.
- بروتوكول لاهاي لسنة 1955 .
- اتفاقية جوادا لآخارا لسنة 1961.
- بروتوكول جواتيمالا سيتي لسنة 1971 .

رابعا : المجالات

- المجلة القضائية ، قسم المستندات و النشر ، محكمة العليا ، وزارة العدل ، الجزائر .
- العدد الثاني ، 1989 .
- العدد الثاني ، 1992 .

المراجع الفرنسية

- A- Zahi : Droit des transport , T ,1, éd : o.p.u .Alger , 1991 .
- BARTHELEMY .Mercadal : Droit des transport terrestres et aérien , éd : DALLOZ – paris /DELTA –Beyrouth,2000 .
- PHIIPE le Taurneau et Loic cadiet : Droit des contants , éd DALLOZ – PARIS / DELTA –Beyrouth , 1996.
- PIERRE Brunat :Lamy de transport ,éd : LAMY , Paris , 1998 .

الفهرس

الصفحة	الموضوع
01	مقدمة
10	الفصل الأول : أساس مسؤولية الناقل الجوي
11	المبحث الأول : أساس المسؤولية الناشئة عن عقد النقل الجوي
12	المطلب الأول : الالتزامات الناشئة عن عقد نقل البضائع
12	الفرع الأول : التزامات الناقل الجوي
19	الفرع الثاني : التزامات المرسل
21	المطلب الثاني : الالتزامات الناشئة عن عقد نقل الأشخاص
22	الفرع الأول : التزامات المسافرين
24	الفرع الثاني : التزامات الناقل الجوي
27	المبحث الثاني : المسؤولية الناشئة عن الفعل الضار للناقل الجوي
27	المطلب الأول : شروط قيام المسؤولية عن الفعل الضار
28	الفرع الأول : إصابة الغير بالضرر
30	الفرع الثاني : العلاقة السببية بين الضرر و الطائرة
32	الفرع الثالث : الشخص الذي تقوم المسؤولية في مواجهته
35	المطلب الثاني : وسائل دفع المسؤولية
36	الفرع الأول : خطأ المضرور أو تابعيه
39	الفرع الثاني : النزاع المسلح و الاضطرابات المدنية
	الفرع الثالث : الحرمان من استعمال الطائرة بمقتضى أمر من السلطة العامة و الاستعمال الغير شرعي للطائرة
41	الغير شرعي للطائرة
43	المطلب الثالث : أحكام التعويض عن المسؤولية
44	الفرع الأول : حدود التعويض عن المسؤولية

47	الفرع الثاني : حالات التعويض غير محدودة عن المسؤولية
49	المطلب الرابع : دعوى المسؤولية
50	الفرع الأول : المحكمة المختصة
51	الفرع الثاني : تقادم الدعوى
53	المبحث الثالث : أساس المسؤولية الناتجة عن التصادم الجوي و نظام التأمين من المسؤولية
53	المطلب الأول : المسؤولية الناتجة عن الاصطدام الجوي
54	الفرع الأول : التصادم الجوي
58	الفرع الثاني : تقرير المسؤولية
62	المطلب الثاني : التأمين الجوي من المسؤولية
63	الفرع الأول : التأمين من مسؤولية مستغل الطائرة
67	الفرع الثاني : التأمين من المسؤولية التعاقدية للناقل الجوي
71	الفصل الثاني : نطاق مسؤولية الناقل الجوي
72	المبحث الأول : مسؤولية الناقل الجوي على الأشخاص
72	المطلب الأول : المسؤولية على الأشخاص
73	الفرع الأول : شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين
77	الفرع الثاني : مسؤولية الناقل عن التأخير
78	المطلب الثاني : وسائل دفع المسؤولية على الأشخاص
78	الفرع الأول : اتخاذ الناقل الجوي التدابير الضرورية أو استحالة اتخاذها
82	الفرع الثاني : خطأ المتضرر
83	الفرع الثالث : القوة القاهرة
86	المطلب الثالث : التعويض عن الأضرار
92	المبحث الثاني : مسؤولية الناقل الجوي على البضائع و الأمتعة
92	المطلب الأول : حالات تحقق مسؤولية الناقل الجوي

93.....	الفرع الأول : تحقق الضرر
96.....	الفرع الثاني : وقوع الضرر عن واقعة أثناء النقل الجوي
98.....	المطلب الثاني : حالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية على البضائع و الأمتعة
98.....	الفرع الأول : العيب الذاتي في البضاعة
100.....	الفرع الثاني : القوة القاهرة
101.....	الفرع الثالث : خطأ الملاحي
102.....	الفرع الرابع : خطأ المرسل إليه
103.....	المطلب الثالث : التعويض عن البضائع و الأمتعة
108.....	المبحث الثالث : دعوى مسؤولية الناقل الجوي
108.....	المطلب الأول : الاختصاص القضائي لدعوى مسؤولية الناقل
112.....	المطلب الثاني : أطراف دعوى المسؤولية
112.....	الفرع الأول : المدعي
114.....	الفرع الثاني : المدعى عليه
117.....	المطلب الثالث : انقضاء دعوى المسؤولية
118.....	الفرع الأول : الدفع بعدم قبول الدعوى
119.....	الفرع الثاني : تقادم دعوى المسؤولية
122.....	الخاتمة :
128.....	قائمة المراجع :
135.....	الفهرس :

الملخص.

يعتبر النقل الجوي من أهم وسائل النقل في هذا العصر نظرا لما تتميز به الطائرة من سرعة فائقة في التنقل واختصار الوقت والمسافات، كما يثير هذا النوع من النقل مسؤولية الناقل الجوي عند الإخلال بالالتزامات التي يملئها عليه عقد النقل مما يسبب أضرار للطرف المتعاقد ، أو قد يتسبب الناقل الجوي في أضرار للغير على سطح الأرض هذا بما يعرف بأضرار التحليق وعليه تتعدد مسؤوليته اتجاه الطرف المضرور مما يستوجب التعويض لجبر الضرر.

الكلمات المفتاحية:

- النقل الجوي - الالتزامات - المسؤولية - الضرر - التعويض.

Le résumé .

Le trafic (transport) aérien est l'un des moyens de transport les plus sollicités dans nos jours étant donné qu'il serait plus confortable dans les déplacements et pendant les long trajets ,y compris le gain de temps .en conséquence,il y a un contrat bilatéral entre le voyageur et cet appareil aérien (l'avion) qui stipule quelques modalités et quelques clauses qui permettent à élucider les points névralgiques de la responsabilité contractuelle et délictuelle surtout de la part du transporteur aérien , vis-à-vis le cadre juridique de la théorie des préjudices (morale et physique) ;en effet ,la compagnie aérienne de transport doit assumer toute responsabilité ,car en cas d'anomalie ou carences au niveau de la dynamique technique des conditions de manipulation de l'appareillage utilisé ,court un grand risque ,néanmoins , dans une situation calamiteuse là ou il est fort judicieux , que la compagnie aérienne doit respecter tout le contenu du code de l'indemnisation (moral et physique).

-Les mots clés : Le transport aérien – Les clauses – la responsabilité –le préjudice – l'indemnité.

The abstract .

Air transport is considered as one of the most important means of transport in this age due to its high speed and curtailment of time and distance , This , and his kind of transport raises the air carrier's liability in case the latter breaches the obligations under the contract of carriage by causing damage to the contracting party . Or the air carrier may be held responsible for injury – what is called “ flying damages “ in this case , the injured party requires' compensation for reparation .

Key words :

-Air transport –obligations –liability – damage –compensation .

