

جامعة ألكلي معند أولحاج بالبويرة

كلية الحقوق و العلوم السياسية

قسم القانون الخاص



# عقد النقل الجوي للأشخاص (في ظل التشريع الجزائري و الإتفاقيات الدولية)

مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر في القانون الخاص

إشراف الأستاذ :

رابح بلعزوز

إعداد الطالبة :

مريم بوقطاية

لجنة المناقشة

الأستاذ: عمر سعودي ..... رئيسا

الأستاذ : رابح بلعزوز ..... مشرفا و مقروا

الأستاذة: حياة شتوان ..... ممتحنا

السنة الجامعية : 2015/2014

تاريخ المناقشة: 2016/03/17



قال الله عز وجل :

« ... و ما أوتيتم من العلم إلا قليلا ... »

صدق الله العظيم

و عن رسول الله صلى الله عليه و سلم أنه قال :

« من سلك طريقا يبتيغي فيه علما سلك الله له طريقا إلى

الجنة، و إن الملائكة لتضع أجنحتها رضاء لطالب العلم، و إن

العالم ليستغفر له من في السماوات و من في الأرض، حتى

الحيطان في الماء، و فضل العالم على العابد كفضل القمر على

سائر الكواكب، إن العلماء ورثة الأنبياء لهم ديناراً و لا درهماً،

و إنما ورثوا العلم فمن أخذ به أخذ بحظ وافر ». رواه الترمذي

صدق رسول الله

# شكر و تقدير

الحمد لله الذي علم بالقلم، علم الإنسان ما لم يعلم، و الصلاة  
و السلام على نبينا محمد الأكرم المبعوث رحمة للأمم أما بعد:

فإنه ليسعدني أن أتقدم بجزيل الشكر و الإمتنان إلى أستاذي  
الفاضل المشرف بلعزوز رابع على كل ما بذله من جهود في  
الإشراف على هذه المذكرة، و على كل ما قدمه لي  
من توجيهات و نصائح، و لم يبخل علي بعلمه من شيء،  
فله مني كل الشكر و التقدير.

كما أتقدم بجزيل الشكر لأعضاء لجنة المناقشة، اللذين تفضلوا  
بقبول مناقشة هذه المذكرة،  
و لا أنسى أن أتقدم بالشكر الجزيل أيضاً إلى جميع أعضاء  
الهيئة التدريسية في كلية الحقوق على ما قدموه من جهود  
للإرتقاء بالمستوى التعليمي فيها.

# الإهداء

إلى الرحمة المهداة و النور المبين و السراج المنير  
رسول الله محمد صلى الله عليه و سلم .

و إلى أغلى الناس في وجودي أمي و أبي، أطال الله في عمرهما،  
اللذان شجعاني طوال مشواري الدراسي، و كانا السبب في وصولي  
إلى هذا المستوى من العلم، بفضل تشجيعاتهما المتواصلة لي .

و إلى من ناصرني في كل أحوالي و أزروني و شدوا  
من عضدي شقيقاتي و أشقائي و صديقاتي.

و إلى كل من أبدى لي رشداً و نصحا و دعماً  
أهدي هذا الجهد المتواضع .



# مريم

## قائمة المختصرات

### المختصرات باللغة العربية

ج : الجزء .

ج . ر : الجريدة الرسمية.

د ذ ب ن : دون ذكر بلد النشر.

د ذ س ن : دون ذكر سنة النشر.

د ذ م ن : دون ذكر مكان النشر .

ص : الصفحة .

ط : الطبعة .

### المختصرات باللغة الفرنسية

**IATA: International Air Transport Association .**

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

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

**P : page .**

**P. U. F : Presse universitaire de France .**

**R . F . D . A : Revue française de droit aérien .**

حققت

يعد النقل الجوي أحد الدعائم الأساسية التي يركز عليها النشاط الإقتصادي في العصر الحديث، الذي أصبحت فيه الحركة و التنقل ضرورة من ضروريات الحياة، كما يعتبر في الوقت ذاته واحدا من المعايير التي يقاس على ضوءها مدى تقدم الدول و نهوضها.

إذا كانت السرعة السمة البارزة في العصر الحالي، كان من الطبيعي أن يصبح النقل الجوي ضرورة من ضرورياته، و ذلك لإستئثار وسيلته بسرعة فائقة تمكنها من قطع مسافات طويلة جدا في زمن قصير، تعجز عن تحقيقه غيرها من مركبات النقل المستعملة في وسائل النقل الأخرى.

فقد شهد النقل الجوي تطورا مذهلا و سريعا، بفضل التطور التكنولوجي الذي عرفه مجال صناعة النقل الجوي، مما جعله يمتاز بالراحة و أمان إضافة إلى سرعته الفائقة، مما أدى إلى تزايد الإقبال الأشخاص على إستعمال النقل الجوي، فالكثير منهم يفضلون خاصة السرعة و الأمان التي تتوفر بها الطائرة دون غيرها من وسائل النقل الأخرى.

كما تتمحور أهمية النقل الجوي على المستويين الداخلي و الدولي، في التأثيرات التي يرتبها هذا النوع من النقل على المجتمعات المحلية و الدولية، حيث يساهم بشكل كبير في تطوير كافة المجالات، خاصة منها الإقتصادية ، و اللإجتماعية و الثقافية لمختلف الدول.

فبالرغم من الأهمية الإقتصادية و التجارية و كذا الإجتماعية للنقل الجوي، كونه يعد أسرع وسيلة للنقل، و أكثرها إنتشارا، كما أنه يعد من أبرز وسائل النقل محلية و دولية، غير أن ذلك لا يحد من الأخطار المتعلقة بالطيران و المحيطة به، مما يدعو بضرورة تنظيم أحكامه، و ذلك بوضع قواعد قانونية خاصة تحكم هذا النوع من النقل.

حيث تتمثل القواعد القانونية التي تنظم عملية النقل الجوي، في قواعد القانون الجوي، و ما يميز قواعد هذا القانون، أنه حديث النشأة، كما أن قدرة الطائرة على تخطي حدود الدولة الواحدة في زمن قصير بفضل السرعة التي يمتاز بها النقل الجوي، جعلت من قواعد القانون الجوي تتسم بالطابع الدولي، بالإضافة إلى أنها تتميز بالذاتية و إستقلاليتها عن قوانين النقل الأخرى .

كما يتميز القانون الجوي بالتطور السريع و عدم الثبات، و ذلك لما يشهده التطور التكنولوجي الحاصل في مجال الطيران، لذلك نجد أن أغلب التشريعات الدولية الخاصة بالطيران المدني و الملاحة الجوية دائمة التغير، بصفة مستمرة و هذا لمواكبة هذه التطورات.

هذا ما يستوجب على الدولة الجزائرية مواكبة هذه التطورات التي يشهدها العالم خاصة في قطاع النقل الجوي، و ذلك لتجعل من قطاع الطيران المدني الوطني، قطاعا قادرا على مواجهة التحديات التي تفرضها العولمة و المنافسة.



من أهم التشريعات الدولية التي جاءت من أجل تنظيم عملية النقل الجوي، نجد اتفاقية الطيران المدني الدولي التي أبرمت في مدينة "شيكاغو" بتاريخ 07 سبتمبر عام 1944، و التي نصت على التوفيق بين سيادة الدولة على فضاءها الجوي و حرية الطيران<sup>(1)</sup>، كما قامت هذه الاتفاقية بإنشاء أول منظمة دولية للطيران المدني و أطلقت عليها إسم " ICAO " .

أما في مجال المسؤولية المدنية التي تترتب عن عملية النقل الجوي، نجد المجتمع الدولي قد تدخل من أجل وضع قواعد توحد من خلالها مسؤولية الناقل الجوي، و قد تم هذا التوحيد بموجب إبرام إتفاقية "وارسو" الموقعة بمدينة فارسوفيا بتاريخ 12 أكتوبر 1929<sup>(2)</sup>، حيث هدفت هذه الإتفاقية إلى القضاء على الإختلاف و التباين في الأنظمة القانونية التي يحكمها عقد النقل الجوي، و ذلك نظرا للصبغة الدولية التي يمتاز بها هذا العقد، و التي قد تثير مشكلة تنازع القوانين في حال نشوء المسؤولية، و كذلك سعت إتفاقية "وارسو" لعام 1929 للتوفيق بين مصالح الناقلين الجويين من جهة، و مستعملي قطاع النقل الجوي من جهة أخرى، فأقامت مسؤولية الناقل في حال نشوئها على أساس الخطأ المفترض.

في محاولة من المجتمع الدولي لمواكبة و مسايرة التطورات الحاصلة في مجال الطيران، تعرضت إتفاقية "وارسو" لعام 1929 لعددت تعديلات متلاحقة، و أهم هذه التعديلات كان بصدور بروتوكول "لاهاي" الموقع في سبتمبر 1955<sup>(3)</sup>، و الذي دخل حيز النفاذ عام 1963، ثم إتفاقية "جوادالا خارا" الموقعة في المكسيك سنة 1961، التي دخلت حيز النفاذ عام 1964، يليها صدور بروتوكول "جواتيمالا سيتي" الموقع في 08 مارس سنة 1971، الذي قام بتعديل أساس مسؤولية الناقل الجوي، و آخر تعديل لها كان بصدور إتفاقية مونتريال الموقعة في 28 من ماي سنة 1999،

---

(1) إنضمت الجزائر إلى "ICAO" (اتفاقية شيكاغو المؤرخة في 7 سبتمبر 1944 و تعديلاتها)، بموجب المرسوم رقم 84/63، المؤرخ في 5 مارس 1963 ، كما يجب على الدولة الجزائرية الإمتثال بإستمرار لمتطلبات المعايير والمقاييس التي وضعتها أيكافو في مجالات السلامة والأمن و مراقبة الحركة الجوية و المطارات و بيئة الطيران، من أجل ضمان نقل جوي سليم، فعال، دائم و تنافسي.

(2) إنضمت الجزائر إلى اتفاقية اتفاقية "وارسو" المؤرخة في 12 أكتوبر 1929 حول توحيد بعض قواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي، بموجب المرسوم رقم 64 / 74 المؤرخ في 02 مارس 1964، الصادر في ج ر العدد 26، سنة 1964 .

(3) إنضمت الجزائر إلى بروتوكول "لاهاي" الدولي المؤرخ في 28 سبتمبر سنة 1955، المعدل لاتفاقية اتفاقية "وارسو" المؤرخة في 12 أكتوبر 1929 حول توحيد بعض قواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي، بموجب المرسوم رقم 64 / 74 المؤرخ في 02 مارس 1964، الصادر في ج ر العدد 26، سنة 1964.

و هذه الاتفاقية حررت بستة لغات<sup>(1)</sup>، و لقد دخلت حيز النفاذ عام 2003، و على الرغم من هذه التعديلات إلا أن نظام إتفاقية "وارسو" ما زال يحكم معظم عمليات النقل الجوي.

بالإضافة إلى الإتفاقيات الدولية و التي تعد مصدرا من أهم مصادر القانون النقل الجوي، نظمت القوانين الوطنية لمختلف الدول عقد النقل الجوي، فجعلت له تشرا خاص ينظم أحكامه، فبالنسبة للمشرع الجزائري نجده قد نظم عقد النقل الجوي من خلال القانون رقم 06/98 الذي يحدد القواعد القانونية العامة المتعلقة بالطيران المدني<sup>(2)</sup>، و بإنضمام الجزائر للإتفاقية "وارسو" لسنة 1929، و المصادقة على بروتوكول "لاهاي" لعام 1955 عام 1964، جعلت من أحكام مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص تكاد تتطابق مع أحكام هذه الإتفاقية.

باعتبار مسؤولية الناقل الجوي محل نقاش دائم، و محل خلاف بين الفقه و القضاء الدوليين، مما يدفع الباحث بضرورة البحث و الإجتهد من أجل إيجاد حلول قانونية من شأنها أن تساهم و لو بشيء البسيط على حل الإشكالات القائمة حول تحديد النظام القانوني الواجب التطبيق على عقد لنقل الجوي للأشخاص، خاصة في مجال المسؤولية المدنية التي يربتها هذا العقد في حل وجود ضرر، خاصة و أن المشرع الجزائري قد أخرجها عن نطاق القواعد العامة التي تحكم المسؤولية .

فعلى الرغم من إرتفاع نسبة حوادث الطائرات خاصة في الآونة الأخيرة، و التي راح ضحيتها الآلاف من الأشخاص، غير أننا لا نجد دراسات كافية و معمقة حول النظام القانوني لعقد النقل الجوي لأشخاص، خاصة في القانون الجزائري، هذا ما يدعوا إلى ضرورة البحث و دراسة أحكام هذا العقد، و ذلك من خلال التعرف على ماهيته و المفاهيم المرتبطة به، مع إبراز أهم الإلتزامات التي يربتها عقد النقل الجوي لأشخاص على عاتق أطرافه .

كما تهدف هذه الدراسة إلى الوقوف على مسألة الوضع القانوني لمسؤولية الناقل الجوي للأشخاص، في كل من القانون الجزائري و الإتفاقيات الدولية المصادق عليها من قبل الجزائر، و كذلك معرفة حالات قيام مسؤولية الناقل الجوي و أساسها القانوني، و كذا طرق دفع هذه المسؤولية، و كيف يتم رفع دعوى المسؤولية المدنية، مع بيان موقف كل المشرع الجزائري و المشرع الدولي، و كذلك الفقه و القضاء حول هذه المسائل القانونية .

(1) هذا على عكس إتفاقية "وارسو" لسنة 1929 التي حررت في نسخة رسمية واحدة، ألا و هي اللغة الفرنسية.

(2) القانون رقم 06/98، المؤرخ في 27 جوان 1998م، يحدد القواعد العامة المتعلقة بطيران المدني، الصادر في ج ر رقم 48، سنة 1998م.

بالإضافة إلى ما سبق يمكن القول على أن هذه الدراسة تكتسب أهمية بالغة، كونها تعد إحدى الدراسات القانونية الحديثة، التي تتعلق بنوع من النقل الذي يتصف بتطور مستمر و سريع، مما يتطلب أيضا تطور القواعد التي تحكمه بنفس السرعة الحاصلة فيه، كما أن الدراسات المقدمة في هذا المجال ليست كافية، و بالتالي فإن أهمية هذه الدراسة تكمن في تناولها للمفاهيم المتعلقة بهذا الموضوع، ذلك لأن مسألة تحديد مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص تثير بعض الإشكالات، خاصة إذا كان عقد النقل الجوي دوليا، بحيث أن الإشكالات التي يثيرها و الحلول الموضوعية لها تهم دول العالم أجمع.

كما أن موضوع عقد النقل الجوي للأشخاص له أهمية بالغة، ذلك أن عملية نقل الأشخاص له صلة مباشرة بحياة و سلامة الأفراد، لهذا أصبح من الضروري وضع قواعد تتضمن هذا العقد، بحيث تلزم الناقلين أخذ الاحتياطات اللازمة للمحافظة على سلامة و أمن الأشخاص. و تزداد الحاجة إلى هذا الموضوع مع قصور القواعد القانونية، و ضعف الاجتهادات القضائية، فهي لم تعد كافية لحل كل ما يثيره هذا البحث من إشكالات.

باعتبار المشرع الجزائري يحيلنا في أغلب نصوصه إلى الإتفاقيات الدولية المصادق عليها من قبله، فالإشكال الذي يمكن طرحه في هذه الدراسة :

**إلى أي حد ساهم المشرع الجزائري على غرار التشريعات الأخرى و الإتفاقيات الدولية في خلق توازن بين مصالح كل من المسافرين و الناقل في عقد النقل الجوي للأشخاص؟**

لقد إقتضت منا للإجابة على هذه الاشكالية التي أثارها موضوع الدراسة الإعتماد على منهجية وظفنا من خلالها ثلاثة مناهج مختلفة، المتمثلة في كل من المنهج التاريخي و المقارن و الإستنباطي، فبالنسبة لإعتمادنا في هذه الدراسة على المنهج التاريخي فقد فرضه التطور المتواصل لقواعد مسؤولية الناقل الجوي و التي تشهد حركية مستمرة مما يستوجب ضرورة البحث التطور التاريخي الذي عرفته قواعد مسؤولية لناقل الجوي للأشخاص، أما المنهج المقارن فكان من المنطقي إستخدامه، و ذلك لتعدد الأنظمة القانونية الحاكمة لعقد النقل الجوي للأشخاص على الصعيد الدولي، فكان من الضروري أن نقارب بين مختلف الاتفاقيات و البروتوكولات التي تحكم هذا النوع من النقل، و بين أحكام القانون الوطني، أما المنهج الإستنباطي أو التحليلي فقد تم توظيفه من خلال هذه الدراسة من أجل القيام بتحليل الأحكام القضائية، و كذا تحليل الآراء الفقهية حول المسائل المثارة في دراسة الموضوع، و القيام بدراسة تحليلية لمجموعة من المواد القانونية المختلفة.

بناء على ما تقدم سنتناول موضوع عقد النقل الجوي للأشخاص في فصلين، الأول منهما خصصناه لدراسة ماهية عقد النقل الجوي للأشخاص، و الذي قسم بدوره إلى مبحثين و في كل مبحث ثلاث مطالب، و أهم العناصر التي إشتهل عليها هذا الفصل، هو تحديد النظام القانوني لعقد النقل الجوي للأشخاص، و الرابطة التعاقدية بين كل من الناقل الجوي و مستعملي النقل الجوي، و أهم الآثار القانونية التي يترتبها هذا العقد على عاتق طرفيه.

أما الفصل الثاني من هذه المذكرة فقد تم تخصيصه لدراسة أحكام المسؤولية المدنية للناقل الجوي، فقسنا هذا الفصل إلى مبحثين و لكل مبحث منهما ثلاث مطالب، حيث حددنا في المبحث الأول الأحكام الموضوعية لدعوى مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص، و خصصنا المبحث الثاني من هذا الفصل لدراسة الأحكام الإجرائية لهذه الدعوى، و فيها نتطرق إلى دعوى المسؤولية و ذلك من خلال تحديد أطرافها و الجهة القضائية المختصة بالنظر في هذه الدعوى، ثم الدفع الشكالية التي يمكن للناقل الجوي دفع المسؤولية عن نفسه و هذا من خلال إثارتها.

# الفصل الأول

ماهية عقد النقل

الجوي للأشخاص

## الفصل الأول

### ماهية عقد النقل الجوي للأشخاص

يعتبر النقل الجوي من أسرع وسائل النقل و أكثرها ضمانا في الوقت الحالي، حيث أثبتت الدراسات أن النقل الجوي يعد الأكثر أمانا و راحة من بين وسائل النقل التي يعتمد عليها الإنسان في التنقل، و من هنا كان من الضروري تنظيم العلاقة التي يمكن أن تنشأ بين كل من المسافر و الشخص الذي يقوم بتنفيذ عملية النقل الجوي، حيث إهتم كل من المشرع الجزائري و كذا الدولي بهذا النوع من النقل و جعل له قانونا خاصا ينظم أحكامه .

إن تنظيم العلاقة القانونية التي تنشأ بين الناقل و المسافر تستوجب بالضرورة وجود عقد يتم إبرامه بين طرفي هذه العلاقة التعاقدية، و هذا العقد كغيره من عقود النقل الأخرى إلا أنه يختلف عنها في الوسيلة التي يتم تنفيذه بها، كم أنه يتميز بعدة خصائص، و على هذا الأساس سنحاول تحديد ماهية عقد النقل الجوي للأشخاص و ذلك من خلال تعريفه مع بيان أنواعه و الذي يندرج تحت عنوانين رئيسيين، النقل الجوي الداخلي والنقل الجوي الدولي، فلكل نوع مجاله و أحكامه، مع إبراز الدور الذي تلعبه وثائق عقد النقل الجوي في إثبات هذا النوع من العقود (المبحث الأول).

و بمجرد إبرام عقد النقل الجوي للأشخاص يترتب على عاتق أطرافه عدة إلتزامات، و عليه سنقوم من خلال هذا الفصل بدراسة أهم الإلتزامات التي يفرضها عقد النقل الجوي على عاتق أطرافه، و ذلك من خلال تحديد أطراف هذع العقد، مع محاولة الإحاطة بأهم الإلتزامات التي يترتبها عقد النقل الجوي للأشخاص على عاتق طرفيه (المبحث الثاني).

لعل سبب في تقديم ماهية النقل الجوي في الفصل الأول من هذه المذكرة، يعود لأنه من خلال تحديد هذه الماهية يسهل معرفة و فهم الموضوع، خاصة و أن التعريف بأي موضوع يعتبر من أساسيات البحث الأكاديمي.

## المبحث الأول

### مفهوم عقد النقل الجوي للأشخاص

إن بيان مفهوم عقد النقل الجوي للأشخاص يتطلب بيان تعريفه و ذكر أنواعه (المطلب الأول)، فعقد النقل الجوي للأشخاص يمكن أن يتخذ عدة أشكال، كما أنه يمتاز بعدة خصائص أهمها السرعة في التنقل و قدرة وسيلته في قطع مسافات في وقت قصير تعجز عن تحقيقه وسائل النقل المستعملة في غيره من عقود النقل الأخرى، مما يجعله يتسم بالطابع الدولي في أغلب أحواله (المطلب الثاني)، كما أن الوثائق التي يتم تنفيذ عقد النقل الجوي للأشخاص بها، لها دور كبير و أهمية بالغة في إثبات هذا العقد (المطلب الثالث)، فمن خلالها يتم تحديد هوية الناقل الجوي الذي يقوم بتنفيذ عقد النقل الجوي، و كذا معرفة أهم الإلتزامات التي يفرضها هذا العقد على عاتق طرفيه.

## المطلب الأول

### التعريف بعقد النقل الجوي و بيان أنواعه

يعتبر عقد النقل الجوي للأشخاص كغيره من عقود النقل الأخرى، فهو لا يختلف عنها سوى في وسيلة تنفيذه<sup>(1)</sup>، كما أنه يتخذ عدة أشكال<sup>(2)</sup>، و بناء عليه سوف نحاول في هذا المطلب تحديد المقصود بعقد النقل الجوي للأشخاص (الفرع الأول)، ثم نوضح أهم أنواع النقل الجوي للأشخاص (الفرع الثاني).

## الفرع الأول

### تعريف عقد النقل الجوي للأشخاص

تقتضي دراسة مفهوم عقد النقل الجوي للأشخاص التعريف به لغة و إصطلاحاً، ثم بيان المقصود به في التشريع الجوي الجزائري.

(1) محمد فريد العريني، جلال وفاء محمدين، القانون الجوي (الملاحة الجوية و النقل الجوي)، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، سنة 1998، ص 310.

(2) محمد فريد العريني، القانون الجوي (النقل الجوي الداخلي و الدولي)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، سنة 2004، ص 65؛ أمير خالد عدلي، عقد النقل الجوي (قواعد وأحكام)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، سنة 2006، ص 33.

أولاً : تعريف عقد النقل الجوي لغة و اصطلاحاًأ) تعريفه لغة

يراد بالعقد لغة : من الناحية المادية ، الربط و الشد و التوثيق و القوة و نقيضه الحل، كما إستعمل فعل العقد من ناحية المعنوية، للدلالة على الربط بين الكلاميين أو المتعاهدين<sup>(1)</sup>.  
أما النقل لغة : هو التحول من مكان إلى آخر، نقول : نقل الشيء : حوله من موضع إلى موضع<sup>(2)</sup>.

باعتبار عقد النقل الجوي للأشخاص يتميز عن سواه من عقود النقل الأخرى، و يختلف عنها في وسيلة تنفيذه، حيث أنه يتم من خلال عملية حركية يتم فيها نقل الأشخاص عن طريق الجو من مكان إلى آخر بواسطة عملية فنية تستخدم فيها الطائرة<sup>(3)</sup>.  
يقصد بالطائرة : كل آلة تستطيع الارتفاع و التماسك و الإنتقال في الجو، بفضل تفاعلات هوائية، من غير التفاعلات الهوائية على سطح الأرض<sup>(4)</sup>.  
نجد هذا التعريف قد ركز على خاصية هامة تستند إليها غالبية التشريعات الحديثة، و هي إعتداد الطائرة في تحليقها في الجو، على رد فعل الهواء غير المنعكس على سطح الأرض.

ب) تعريفه إصطلاحاً

لقد تعددت وجهات النظر الفقهية حول تحديد تعريف شامل و مانع لعقد النقل الجوي، إلا أن هذه التعريفات كانت تنتهي بإعطاء مفهوم واحد، بمعنى أن الاختلاف في وجهات النظر كان من الناحية الشكلية، و ليس من الناحية الموضوعية<sup>(5)</sup>.  
فيعتبر الدكتور "محمد فريد العريني" عقد النقل الجوي كغيره من عقود النقل الأخرى، بحيث لا يختلف عنها سوى من ناحية وسيلة تنفيذه، وعليه فقد عرف عقد النقل الجوي على أنه (الإتفاق

(1) منذر الفضل، الوسيط في شرح القانون المدني، دراسة مقارنة، دار آراس للطباعة و النشر، كردستان، العراق، سنة 2006، ص 35.

(2) إبراهيم مصطفى و آخرون، المعجم الوسيط، ج 01، المكتبة الإسلامية، ط 02، إسطنبول، تركيا، سنة 1972م، ص 253.  
(3) بيرس رايس، النقل الجوي للمسافرين، ترجمة ليلي سعدو بالومال، مجلة العلم و المجتمع، العدد 162، مصر، سنة 1991، ص 113.

(4) المادة 02 ف 01 من القانون رقم 06/98 .

(5) وضحة فلاح المطيري، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقا للقانونين الكويتي و الأردني و الاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، تاريخ المناقشة : 2011/07/20، ص 16.



الذي يتعهد بمقتضاه شخص يسمى الناقل، في مواجهة شخص آخر يدعى المسافر، أو الشاحن بنقله مع أمتعته، أو بنقل بضاعته، من مكان إلى آخر، و ذلك خلال مدة معينة بواسطة الطائرة، في مقابل أجر محدد<sup>(1)</sup> .

كما عرف الدكتور " رضوان أبو زيد " عقد النقل الجوي بأنه (عقد بمقتضاه يلتزم الناقل الجوي بنقل شخص يسمى المسافر، أو نقل بضاعة لشخص يعرف بالشاحن، أو المرسل إلى مكان آخر جوا، بواسطة طائرة مقابل إلتزام متلقي الخدمة بالوفاء بأجر محدد)<sup>(2)</sup>.

كما قام الدكتور " أكرم ياملكي " بتعريف عقد النقل الجوي على أنه (العقد الذي يلتزم فيه شخص يسمى الناقل بأن ينقل شخصا، أو شيئا إلى مكان آخر، مقابل أجر معينة)<sup>(3)</sup>.

يلاحظ على هذا التعريف أنه جاء بشكل عام، حيث لم يعطي لنا الوصف الدقيق لعقد النقل الجوي، فهو لم يذكر أهم ميزة لهذا العقد، و هي الوسيلة التي ينفذ بها ( الطائرة )، و التي تمثل جوهر الإختلاف بينه، و بين عقود النقل الأخرى.

أما الدكتور " عدلي أمير خالد " عرف عقد النقل الجوي بأنه : (إتفاق بين طرفين، أحدهما يدعى الناقل، و آخر يدعى إما الراكب أو الشاحن، يتعهد فيه بنقل الراكب، أو نقل بضاعة من نقطة القيام الى نقطة الوصول<sup>(4)</sup>، بواسطة طائرة خلال مدة محددة، لقاء أجر محدد، و يجب أن يتوافر في هذا العقد أركانه من : رضا، محل، و سبب، و إلا كان العقد باطلا)<sup>(5)</sup>، و لقد إنتقد هذا التعريف، لأنه قد أدخل المدة المحددة لعملية النقل للعناصر الجوهرية للعقد النقل الجوي<sup>(6)</sup>.

يتضح من خلال التعريفات الفقهية السابقة، أن هنالك إجماع على أن عقد النقل الجوي للأشخاص، هو ذلك الإتفاق الذي يبرم بين الشخص الذي يريد السفر، مع شخص يسمى الناقل الجوي، حيث يتعهد هذا الأخير بمقتضى هذا الإتفاق بنقل المسافر و أمتعته، و يتم ذلك بواسطة

(1) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ط 1980، ص 43؛ محمد فريد العريني و جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص 315.

(2) رضوان أبو زيد، القانون الجوي، د ذ د ن، القاهرة، مصر، سنة 1982، ص 48.

(3) أكرم ياملكي، القانون الجوي (دراسة مقارنة)، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، الأردن، سنة 1998م، ص 106.

(4) يقصد بنقطة القيام تلك التي يبدأ منها تنفيذ العقد و بنقطة الوصول تلك التي ينتهي عندها تنفيذ العقد .

(5) أمير خالد عدلي، عقد النقل الجوي(قواعد و أحكام)، ص 15.

(6) وضحة فلاح المطيري، المرجع السابق، ص 17.

الطائرة عن طريق الجو، من مكان القيام إلى مكان الوصول المحددة بالعقد، و ذلك في مقابل أجر يدفعه الراغب في السفر أو مرسل البضاعة .

### ثانيا: تعريف عقد النقل الجوي في التشريع الجزائري

يعرف عقد النقل بوجه عام بأنه : ( إتفاق يلتزم بمقتضاه الناقل مقابل أجر، بأن يقوم بوسائله الخاصة بنقل شخص، أو شيء إلى مكان معين )<sup>(1)</sup>.

يتضح من هذا التعريف أن عقد النقل يبرم بين شخصين هما الناقل من جهة و المسافر في نقل الأشخاص، أو المرسل في نقل البضاعة من جهة أخرى، كما نلاحظ أن المشرع قد ركز على إنتقال الشخص، أو لشيئ من موضع إلى آخر، و هذا هو جوهر أو الهيكل الذي يستند عليه عقد النقل الجوي.

إنطلاقاً من هذا التعريف العام لعقد النقل، عملت التشريعات الجوية الداخلية على تقديم تعريف خاص بعقد النقل الجوي، الذي لم يحظى بنص يعرفه في ظل اتفاقية " وارسو " الدولية لسنة 1929م، و من بين التشريعات الجوية الداخلية التي قامت بإعطاء تعريف لعقد النقل الجوي للأشخاص، نجد التشريع الجزائري و ذلك من خلال القانون رقم 06/98، الذي تولى فيه مشرع الجزائري تقديم تعريف لعقد النقل الجوي للأشخاص، حيث جاء في نص المادة 131 من القانون سالف الذكر ما يلي: (ينبغي أن يتم أي نقل جوي عمومي طبقاً لعقد، يلتزم بموجبه الناقل بواسطة الطائرة، بمقابل، بنقل الأشخاص مسجلين بأمتعتهم أو بدونها، من محطة جوية إلى أخرى).

من خلال هذا التعريف يمكن القول بأن المشرع الجزائري قد أفرد لعقد النقل الجوي نصاً خاصاً يعرفه، و يحدد أطرافه<sup>(2)</sup>، و وسيلة تنفيذه، و لقد إشتراط على إتمام عقد النقل الجوي وجود مقابل لذلك المتمثل في أجرة النقل، و ما يمكن ملاحظته أيضاً أن المشرع الجزائري

(1) المادة (36) من الأمر رقم 75 / 59 المؤرخ 20 رمضان لعام 1395 هـ ، الموافق لـ 26 سبتمبر 1975 م ،المتضمن القانون التجاري.

(2) ياسمينة بشار، مسؤولية الناقل الجوي للركاب، دار الكتاب العلمية، بيروت، لبنان، سنة 2014، ص 20.

لم يذكر المدة المحددة للنقل<sup>(1)</sup> في تعريفه لعقد النقل الجوي للأشخاص، بالإضافة إلى ذلك لم يتم بتوضيح كيفية إبرام هذا العقد مما يحيلنا ضمناً إلى النظرية العامة للإبرام العقود .

في الأخير يمكن القول أنه من خلال ما سبق ذكره يمكن إعطاء تعريف لقد النقل الجوي للأشخاص بأنه: (عقد يلتزم بمقتضاه شخص يسمى الناقل الجوي، بتوصيل شخص يدعى المسافر، من محطة جوية إلى أخرى، حيث يتم تنفيذ هذا العقد خلال المدة المحددة فيه، وذلك بواسطة الطائرة، مقابل أجر معلوم) ، كما يجب أن يتوافر في هذا العقد أركانه من الأهلية والرضا والمحل والسبب، وهذا وفقاً للقواعد العامة، وإلا كان العقد النقل المبرم بين الناقل الجوي والمسافر باطلاً<sup>(2)</sup>، أما من حيث الشكلية فالكتابة تعد شرطاً من شروط إثبات عقد النقل الجوي، لا من شروط الإنعقاد .

## الفرع الثاني

### أنواع عقد النقل الجوي للأشخاص

يتخذ النقل الجوي للأشخاص عدة أشكال، فقد يكون نقلاً جويًا عاماً أو خاصاً، منتظماً أو غير منتظم، بمقابل أو بالمجان، داخلياً أو دولياً، و مما لا شك فيه هو أن أهم هذه الأشكال هو النقل الجوي الداخلي و الدولي، حيث تتدرج تحتها أشكال النقل الأخرى المشار إليها<sup>(3)</sup> .

كما تختلف القواعد القانونية التي تحكم عقد النقل الجوي للأشخاص باختلاف النطاق الجغرافي للرحلة الجوية، فلا يمكن أن يخضع النقل الجوي الداخلي، لنفس القواعد القانونية التي يخضع لها عقد النقل الدولي للأشخاص.

و عليه سنتطرق في دراستنا لهذا الفرع إلى ذكر أهم أنواع عقد النقل الجوي، ثم نبين القواعد القانونية التي تحكم كل نوع منها .

(1) إن الإتفاق على المدة الزمنية للنقل له أهمية بالغة حيث يكون الناقل ملزماً بتنفيذ عقد النقل في الوقت المحدد في العقد في مقابل ذلك يكون المسافر ملزماً بالحضور الى نقطة القيام في الميعاد المحدد في هذا الاتفاق .

(2) لم يعالج المشرع الجزائري في القانون رقم 06/98 مسألة إبرام عقد النقل الجوي للأشخاص، و بتالي يمكن القول بأن المشرع الجزائري يحيلنا ضمناً إلى تطبيق القواعد العامة، من رضا و محل و سبب و كذا الأهلية اللازمة للإبرام مثل هاته العقود.

(3) محمد فريد العريبي، المرجع السابق، ص 53 .

**أولاً: عقد النقل الجوي الداخلي****أ- تعريف عقد النقل الجوي الداخلي**

يقصد بالنقل الجوي الداخلي: (ذلك النقل الذي يتم بين نقطتين واقعتين في إقليم دولة واحدة)، ومثال ذلك النقل الذي يتم عن طريق الجو بين الجزائر العاصمة و مدينة أدرار، و يشترط في هذا النوع من النقل ألا تكون الطائرة قد رست في إقليم دولة أخرى، لأنه في مثل هذه الحالة يفقد النقل الجوي طابعه الداخلي، و يصبح نقلاً جويًا بالمفهوم الذي حددته المادة الأولى من اتفاقية "وارسو" الدولية لسنة 1929، و لقد عرفه الفقه على أنه: (ذلك النقل الذي يتم تنفيذه بأسره داخل الحدود الإقليمية للدولة)<sup>(1)</sup>.

كما نصت المادة 112 ف 2 من القانون رقم 06/98، في تعريفها للنقل الجوي الداخلي على ( و تسمى داخلية أي الخدمة الجوية عندما تربط مطارين بالتراب الوطني ).

و يقتصر إستغلال خدمات الطيران الداخلية على المؤسسات الخاضعة للقانون الجزائري، فيحضر على شركات النقل الأجنبية القيام به، وذلك بغرض حماية أمنها الداخلي، و المحافظة على أسرارها، وإحاطة الشركات الوطنية للنقل الجوي بسياج من الحماية يجعلها في مأمن من خطر منافسة الشركات الأخرى لها<sup>(2)</sup>.

**ب) - القانون الواجب التطبيق عليه**

لا يثير هذا النوع من النقل أية صعوبات من حيث تحديد القانون الواجب التطبيق عليه، وذلك لأنه يتم تنفيذه داخل إقليم دولة، و عليه فإنه يخضع الى أحكام القانون الوطني<sup>(3)</sup>.

بالرجوع إلى أحكام القانون الجزائري، نجد أول تشريع وطني ينظم الملاحة الجوي الداخلية بوجه عام بعد حصول الجزائر على لاستقلالها ، يتمثل في القانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية<sup>(4)</sup>، ولقد ظل هذا القانون ساري المفعول إلى غاية صدور قانون الطيران المدني

(1) محمد فريد العريني و جلال وفاء محمدين ، المرجع السابق، ص 257.

(2) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 54 .

(3) محمد فريد العريني و جلال وفاء محمدين ، المرجع السابق، ص 258 .

(4) القانون رقم 166 / 64 ، يتعلق بالخدمات الجوية ، الصادر في ج ر العدد 09 ، سنة 1964م.

الجديد سنة 1998م، المتمثل في القانون رقم 98 / 06 الذي يحدد القواعد القانونية المتعلقة بالطيران المدني<sup>(1)</sup>.

حيث خصص المشرع الجزائري الفصل الثامن من القانون رقم 98 / 06 بعنوان: "عقد النقل الجوي و المسؤولية و التأمينات" لتنظيم أحكام عقد النقل الجوي، و لقد نص المشرع في القسم الأول منه على "عقد النقل الجوي للركاب و أمتعتهم" (المواد من 131 إلى 137)، و تضمن القسم الثاني منه "عقد النقل البضائع"، أما القسم الثالث فخصصه "لمسؤولية الناقل إزاء المسافرين و الشحن و الأمتعة" (المواد من 145 إلى 156)، و في القسم الرابع منه تضمن "مسؤولية المستغل"<sup>(2)</sup> إزاء الغير على اليايسة" (المواد من 157 إلى 164)، كما خصص القسم الخامس من هذا الفصل لأحكام المسؤولية الناتجة عن "إصطدام الطائرات" (المواد من 165 إلى 170)، بالإضافة إلى قسم السادس الذي جاء بعنوان "التأمينات" (المواد من 171 إلى 173). و قد تناول في قسم الأول من الفصل الثامن سالف الذكر الأحكام الخاصة بعقد النقل الجوي الداخلي للأشخاص، أما القسم الثاني منه فخصصه لعقد النقل الجوي للبضائع، كما تطرق في الأقسام الثالث و الرابع و الخامس، لحالات المسؤولية أو الأضرار التي يسأل عنها كل من الناقل الجوي، و مستغل الطائرة تجاه مستعملي النقل الجوي أو الغير على اليايسة، و لقد حدد لنا الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل الجوي، و قيمة التعويض المستحق في حال نشوء نزاع، و كذا المحاكم المختصة في النظر في دعوى المسؤولية، و القسم السادس من هذا الفصل فخصصه لموضوع التأمينات .

ما يجدر الإشارة إليه في هذا الصدد أنه قد شمل القانون رقم 98 / 06 عدة تعديلات،

أولها كان بصدور قانون رقم 05/200<sup>(3)</sup>، ثم يليه صدور الأمر رقم 10/03<sup>(1)</sup>، و في سنة

(1) كانت الجزائر و لفترة طويلة تخضع للقوانين الفرنسية و ذلك بحكم أنها مستعمرة فرنسية و عليه كان القانون الملاحة الجوية الفرنسي نافذا على الأراضي الجزائرية .

انظر في ذلك : دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص و البضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في قانون العمل، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بالقايد ، تلمسان، سنة 2004، 2003م، ص21.

(2) تنص المادة 02 ف12 من قانون رقم 98 / 06 على ( المستغل : كل شخص اعتباري مرخص له باستغلال خدمات النقل العمومي أو عمل جوي \_ كل مالك مقيد في سجل ترقيم الطيران الجوي \_ كل مؤجر طائرة احتفظ بالتسيير التقني و بقيادة طاقم الطائرة أثناء التأجير \_ كل مؤجر طائرة بدون طاقم يتولى قيادتها التقنية بواسطة طاقم يختاره بنفسه).

(3) قانون رقم 200-05 ، المؤرخ في 6 ديسمبر 2000، يعدل و يتمم قانون رقم 98/06، الصادر في ج ر العدد 75، سنة 2000.

2008 تم إصدار الامر رقم 02/08<sup>(2)</sup>، غير أن هذه التعديلات التي أدخلها المشرع الجزائري على القانون رقم 06/98، لم تمس أحكام عقد النقل الجوي للأشخاص، أو نظام المسؤولية المدنية في الطيران المدني، مما يجعل القانون رقم 06/ 98 هو القانون الواجب التطبيق على عقد النقل الجوي الداخلي للأشخاص.

بالإضافة إلى التعديلات السابقة الذكر، فقد أصدر المشرع القانون رقم 14/15<sup>(3)</sup>، المعدل و المتمم للقانون رقم 06/98، و أهم ما جاء في نصوص هذا القانون فيما يتعلق بأحكام عقد النقل الجوي، أنه قام بإضافة قسم سابع للفصل الثامن من القانون رقم 06/98، و الذي جاء تحت عنوان : "حقوق ركاب النقل الجوي العمومي" (من المواد 173 مكرر إلى 173 مكرر 05)<sup>(4)</sup>، حيث سعى المشرع الجزائري من خلال إستحداثه لهذا القسم، إلى تعزيز حماية المسافرين، و توفير الأمن و السلامة لمستخدمي قطاع النقل الجوي .

خلاصة القول فإن النقل الجوي الذي يتم تنفيذه بأسره داخل الجمهورية الجزائرية يخضع لأحكام القانون رقم 06 / 98 المعدل و المتمم بقانون رقم 14/15، هذا على عكس التشريع الفرنسي و المصري اللذان يطبقان اتفاقية "وارسو" الدولية في كل من عقد النقل الجوي الداخلي و الدولي<sup>(5)</sup>، أما في حالة عدم وجود نص صريح ينظم مسألة معينة في عقد النقل الجوي الداخلي، مثل مسألة كيفية إبرام عقد النقل الجوي التي لم ينص عليها المشرع في القانون سالف الذكر، فإنه يحيلنا ضمناً إلى القواعد القانونية العامة المتعلقة بتلك المسألة .

كما يجدر الإشارة إلى أنه على الرغم من خضوع عقد النقل الجوي الداخلي للقانون الوطني، إلا أن أحكام القانون الوطني نادراً ما تطبق، و السبب في ذلك هو لأن شركات الطيران أدرجت شروط IATA في عقود النقل الجوي ؛ حيث إستقر القضاء على إعتبار IATA جزء من مضمون عقد النقل الجوي، و أعطاه صفة الإلزام تطبيقاً لمبدأ سلطان الإرادة، كما أنه لا يمكن

(1) الامر رقم 03-10 ، المؤرخ 13 أوت 2003، يعدل و يتمم القانون رقم 06/98، الصادر في ج ر العدد 48، سنة 2003 .

(2) القانون رقم 02 /08 المؤرخ في 23 جانفي 2008، يعدل و يتمم القانون رقم 06/98 ، الصادر في ج ر العدد 04، المؤرخة في 27 جانفي 2008 .

(3) القانون رقم 14/15 المؤرخ 15 يوليو 2015، يعدل و يتمم القانون رقم 06/98، الصادر في ج ر العدد 41 ، سنة 2015 .

(4) المادة 15 من القانون رقم 14/15 .

(5) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 67 .

أن ترقى هذه الشروط إلى هذه الدرجة، إلا في حالة عدم تعارضها مع القواعد الآمرة الواردة في القانون الوطني الواجب التطبيق، أو في اتفاقية "وارسو" الدولية إذا كان النقل الجوي دولياً<sup>(1)</sup>.

## ثانياً : العقد النقل الجوي الدولي

### (أ) تعريف عقد النقل الجوي الدولي

يكتسب النقل الجوي الصفة الدولية متى تجاوز تنفيذه الحدود الإقليمية للدولة الواحدة، فتتم أجزاء الرحلة الجوية بين دولتين على الأقل<sup>(2)</sup>، كما عرفت المادة 112 ف 1 من قانون رقم 06/98 على أنه : (تسمى الخدمات الجوية للنقل العام دولية - عندما تربط مطارا جزائريا بمطار أجنبي).

بالرجوع إلى الاتفاقيات الدولية بإعتبار عقد النقل الجوي يتسم بالصبغة الدولية، و ذلك لكونه يتم بوسيلة تستطيع أن تتجاوز حدود الدولة الواحدة، يمكن لنا تعريف عقد النقل الجوي الدولي للأشخاص وفق لأحكام اتفاقية "وارسو" لسنة 1929 الدولية على أنه: (العقد الذي يلتزم بمقتضاه الناقل الجوي، بنقل الأشخاص من مكان إلى آخر جوا مقابل أجر، وفقا لأحكام اتفاقية "وارسو" و البروتوكولات المعدلة لها).

كما أن اتفاقية "وارسو" لسنة 1929 الدولية قد إشتطت أن يتم هذا النقل بواسطة طائرة، و ذلك مقابل أجر محدد، حيث تستوجب لتطبيق أحكامها على عقد النقل الجوي الدولي، وجود عقد نقل و هو ما أكده الفقه و استقر عليه القضاء<sup>(3)</sup>، و لقد أخضعت اتفاقية "وارسو" لسنة 1929 الدولية النقل الجوي الدولي، إلى أحكام الموضوعية العامة الواجب توافرها في أي عقد، و المتمثلة في الرضاو المحل و السبب و الأهلية، كما أنها تعتبر عقد النقل الجوي الدولي للأشخاص من العقود الرضائية التي تتعقد بمجرد تطابق الإرادتين، دون تطلب إفراغه في شكل معين، و عليه يمكن إثباته بكافة طرق الإثبات.

### (ب) القانون الواجب التطبيق عليه

يثير عقد النقل الجوي الدولي الكثير من الصعوبات حول تحديد القانون الذي يحكمه، ذلك لأنه يتم بين دولتين أو أكثر، و كل دولة طرف فيه لها قانون خاص يحكمها و ينظمها، هذا ما

(1) رضوان أبو زيد ، القانون الجوي، ص277.

(2) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 55 .

(3) محمد فريد العريني، المرجع نفسه، ص - ص74،73.

يفتح باب تنازع القوانين بين كل من الدولة التي تقوم منها، أو تمر بها، أو تهبط فيها الطائرة التي تنفذ بها هذا العقد<sup>(1)</sup>، لذلك كان من الضروري تقادي هذا الوضع من أجل ذلك سعت مختلف الدول إلى توحيد القواعد القانونية المنظمة للنقل الجوي الدولي، و لقد تم فعلا هذا التوحيد من خلال اتفاقية "وارسو" المنعقدة بتاريخ : 12 أكتوبر 1929<sup>(2)</sup>.

لقد أشار المشرع الجزائري في القانون رقم 06/ 98 إلى مجموعة الاتفاقيات و البروتوكولات التي صادقت عليها الجزائر في ميدان الطيران المدني، و ذلك من خلال المرسوم رقم 64-74، حيث صادقت الجزائر من خلال هذا المرسوم على اتفاقية "وارسو" لسنة 1929 الدولية المعدلة ببروتوكول "لاهاي" لسنة 1955.

و عليه يمكن القول بأن الجزائر قد أخضعت عقد لنقل الجوي الدولي، إلى أحكام اتفاقية "وارسو" الدولية<sup>(3)</sup>، و بروتوكول "لاهاي" لسنة 1955 المعدل لها، دون باقي التعديلات التي لحقت بالاتفاقية<sup>(4)</sup>، و لبيان مجال تطبيق اتفاقية "وارسو" لسنة 1929 المعدلة ببروتوكول "لاهاي" لسنة 1955، فيما يتعلق بالنقل الجوي الدولي، سنقوم بتحديد نطاق تطبيق اتفاقية "وارسو"، ثم نذكر الحالات المستثناة أو المستبعدة، من نطاق اتفاقية "وارسو".

### (01) – نطاق تطبيق اتفاقية "وارسو" لسنة 1929

من خلال النصوص الواردة في اتفاقية "وارسو" لسنة 1929، يمكن القول بأن هذه الاتفاقية لكي تطبق يجب أن يتوافر في النقل الجوي الشروط التالية :

(1) حسن كبيرة، مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية فاسوفيا و بروتوكول لاهاي المعدل لها، مجلة الحقوق للبحوث القانونية الإقتصادية، العدد 02، مصر، سنة 1959، ص-ص 1، 2.

(2) فقد وفتت اتفاقية "وارسو" بما تضمنته من قواعد موحدة في إزالة العديد من مشكلات تنازع القوانين و في حل كل مشاكل الإختصاص القضائي و توحيد المستندات في مجال النقل الدولي .

(3) تطلبت اتفاقية وارسو لعام 1929 شروطا معينة في النقل الجوي شروطا معينة لكي يخضع لأحكامها، فأن تخلفت إحدى هذه الشروط خرج النقل عن نطاق تطبيقها و خضع اما لقانون الوطني الداخلي، و إما لقواعد القانون الذي تشير إليه قاعدة الإسناد في قانو القاضي المعروض عليه النزاع .

(4) لقد لحقت اتفاقية "وارسو" لسنة 1929، عدت تعديلات أولها كان بصور بروتوكول "لاهاي" لسنة 1955، ثم يليه صدور اتفاقية "مونتريال" لعام 1966، و بعدها بروتوكول "جواتيمالا سيتي" لسنة 1971، و آخر تعديل لها كان بصور اتفاقية "مونتريال" لسنة 1999، لكن المشرع الجزائري بقي يأخذ بأحكام اتفاقية "وارسو" المعدلة ببروتوكول "لاهاي" دون سواها، لأنه لم يصادق إلى يومنا هذا على آخر تعديلات التي لحقت باتفاقية "وارسو" المتمثلة في بروتوكول "جواتيمالا سيتي" لسنة 1971، و اتفاقية "مونتريال" لعام 1966 و 1999.



- ◆ أن يكون هنالك عقد نقل .
- ◆ أن يكون هذا النقل دوليا .
- ◆ أن يكون النقل بمقابل

#### ◆ الشرط الأول: أن يكون هنالك عقد نقل

تشتط اتفاقية "وارسو" لكي يتم تطبيق أحكامها ضرورة وجود عقد نقل، بمعنى أن الغرض الأساسي من الاتفاق المبرم بين الناقل الجوي و المسافر هو التغير المكاني للأشخاص و أمتعتهم، أي وجود عقد نقل، و من ثم يمكن القول أنه لا تطبق أحكام الاتفاقية في غياب عقد النقل، و مثال ذلك النقل الذي يتم في غفلة عن الناقل، كما لو تسلل أحد الأشخاص إلى داخل الطائرة، أو أفلعت و هو على متنها، في هذه الحالة لا تطبق أحكام الاتفاقية، بل يخضع في حال وجود نزاع إلى القانون الوطني الواجب التطبيق، أو إلى القانون الذي تشير إليه قاعدة اللإسناد في قانون المحكمة المختصة بالفصل في النزاع<sup>(1)</sup>.

#### ◆ الشرط الثاني: أن يكون هذا النقل دوليا

يتضح من نص المادة الأولى من اتفاقية "وارسو" لسنة 1929<sup>(2)</sup>، أن النقل يعتبر دوليا وفقا لأحكام هذه الاتفاقية في حالتين، الأولى يتم النقل فيها بين دولتين متعقدتين، والثانية يتم النقل في إقليم دولة واحدة متعقدة، بحيث يتم "رسو جوي" ما بين الإقلاع و الهبوط، على إقليم دولة أخرى و لو لم تكن متعقدة<sup>(3)</sup>.

#### الحالة الأولى : النقل بين دولتين متعقدتين

لقد إشتطت اتفاقية "وارسو" لسنة 1929 في نص المادة الأولى منها في فقرتها الثانية لكي

(1) لم تنص اتفاقية "وارسو" صراحة على هذا الشرط لكن هذه الاتفاقية أشارت الى مصطلح «العقد» في العديد من مواد الاتفاقية و هذا لا يدع مجال للشك في أن الاتفاقية تستوجب لإنتطابق أحكامها وجود عقد نقل .  
انظر : محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص- ص 72، 73 .

(2) تنص المادة الأولى ف02 من اتفاقية "وارسو" على: ( يعتبر دوليا في مفهوم هذه الاتفاقية إذا كانت نقطتا القيام و الوصول فيه، طبقا للاتفاق المتعقدتين ، واقيتين إما في إقليم طرفين ساميين متعقدتين، و إما في إقليم طرف واحد من أطراف المتعقدة طالما نص على الحصول رسو جوي في إقليم خاضع لسيادة دولة أخرى أو لإمارتها أو لإنتدابها أو لسلطتها و لو كانت هذه الدولة غير متعقدة ) .

(3) يقصد بالدولة متعقدة حسب اتفاقية "وارسو" الدولة التي صادقت على الاتفاقية و انضمت اليها .

يخضع النقل الجوي الدولي إلى أحكامها، أن يتم هذا النقل في إقليم طرفين ساميين متعاقدين<sup>(1)</sup>، في هذه الحالة لا يثور الشك بأنها خاضعة لاتفاقية "وارسو" لسنة 1929 الدولية، فالنقل الجوي يتم من إقليم دولة متعاقدة، إلى إقليم دولة متعاقدة أخرى<sup>(2)</sup>.

بناء على هذا فلا يعتبر النقل دولياً، طبقاً للاتفاقية "وارسو" لسنة 1929، ذلك النقل الجوي الذي يتم بين دولتين غير متعاقدين، أو النقل الذي تقع نقطة القيام فيه على إقليم دولة متعاقدة، بينما تقع نقطة الوصول على إقليم دولة غير متعاقدة أو العكس<sup>(3)</sup>.

**الحالة الثانية : النقل بين نقطتين واقعين في دولة واحدة متعاقدة تفصلهما "رسو جوي" في إقليم دولة أخرى متعاقدة أو غير متعاقدة**

يكون النقل دولياً في هذه الحالة، إذ وقع ما بين نقطتين تقعان في إقليم دولة واحدة، شريطة أن يوجد "رسو جوي"<sup>(4)</sup> في إقليم دولة أخرى، ولو لم تكن طرفاً في الاتفاقية؛ مثال ذلك النقل الجوي الذي يتم بين "لوس أنجلوس" و "الاسكا" فكلاهما يقعان داخل "أمريكا"، مع وجود "رسو جوي" في "كندا".

بناء على هذا فلا يعتبر النقل دولياً، و من ثم لا يخضع لاتفاقية "وارسو" لسنة 1929، إذا كان واقعا بين نقطتين تقعان على إقليم دولة واحدة، دون أن تتخللها محطة رسو في إقليم دولة أخرى، وهذا النوع من النقل يعتبر داخلياً، كذلك لا يعتبر النقل الجوي دولياً إذا تم بين نقطتين واقعيتين على إقليم دولة غير متعاقدة، حتى ولو وجد مرسى جوي تهبط فيه الطائرة على إقليم دولة متعاقدة<sup>(5)</sup>.

(1) لقد إستقر الفقه القانون الدولي العام على أنه يقصد بالطرف السامي المتعاقد الدولة التي قامت بالتصديق على المعاهدة أو الإنضمام إليها .

(2) بمعنى أن تكون نقطة القيام و الوصول في إقليم دولتين أطراف في اتفاقية "وارسو" الدولية ،كأن يتم عقد النقل الجوي بين الجزائر و فرنسا، مع العلم أن كلا من الجزائر و فرنسا طرفان في هذه الإتفاقية .

(3) محمد فريد العربي، المرجع السابق، ص 81 ؛ رضوان أبو زيد ، القانون الجوي، ص 236 .

(4) المقصود بالرسو الجوي المنصوص عليه في اتفاقية "وارسو" هو (المحطة التي يكون من حق الناقل الهبوط فيها في مرحلة ما بين نقطتي القيام و الوصول) .

انظر : محمد فريد العربي، المرجع السابق، ص 82 .

(5) رضوان أبو زيد، القانون الجوي، ص 237 .

◆ الشرط الثالث : أن يكون النقل الجوي بمقابل

لا يقتصر الأمر على أن يكون النقل الجوي دولياً، حتى تسري عليه أحكام اتفاقية "وارسو" لسنة 1929، بل يلزم فضلاً عن ذلك أن يكون هذا النقل بمقابل كقاعدة عامة<sup>(1)</sup>، و مع ذلك إستثنت الاتفاقية لنقل المجاني<sup>(2)</sup> الذي يقوم به ناقل محترف، بمعنى أن الناقل يسعى من خلاله على تحقيق ربح و ليس على سبيل المجاملة، و لم تحدد الاتفاقية معنى «المقابل» تاركنا الأمر إلى الإجتهدات الفقهية و القضاء، و لعل الرأي المستقر عليه هو أن تفسير «المقابل» على نحو موسع، بحيث يشمل كل مزايا المباشرة و غير المباشرة التي يحصل عليها الناقل لقاء خدمة النقل الجوي، سواء إتخذ شكلاً نقدياً، أو عينياً، أو في صورة الإلتزام بعمل<sup>(3)</sup>.

02) النقل الجوي الدولي غير الخاضع لاتفاقية "وارسو" الدولية

إستثنت اتفاقية "وارسو" لسنة 1929 بعض الحالات من نطاق تطبيقها على الرغم من توافر شروط سريانها عليها، و فضلاً على أن الاتفاقية لا تسري على النقل الداخلي، لأنه ينطبق عليه أحكام التشريعات الوطنية للدول التي يقع على إقليمها، كما لا تخضع لأحكام اتفاقية "وارسو" لسنة 1929 النقل الذي لا تتوافر فيه الشروط التي حددتها، أو النقل بالمجان الذي تقوم به منشأة غير محترفة، فإن الاتفاقية أخرجت من نطاق تطبيقها بعض أنواع النقل الأخرى على سبيل الإستثناء، لإعتبارات مختلفة، فضلاً على أن هناك حالات تخرج بطبيعتها من نطاق الاتفاقية، وهذه الحالات هي :

(أ) – النقل الجوي الدولي الذي تقوم به الدولة بنفسها

في الأصل يخضع هذا النقل بحسب اتفاقية "وارسو" لسنة 1929 إلى أحكامها<sup>(4)</sup>، غير أن البروتوكول الإضافي لاتفاقية "وارسو" لسنة 1929، و الذي وقع في نفس الوقت معها قد نص على أنه : ( للأطراف السامية المتعاقدة أن تحتفظ بالحق في الإعلان عند التصديق على أو

(1) لقد نصت اتفاقية "وارسو" على وجوب أن يكون النقل الخاضع لأحكامها بمقابل من خلال الفقرة الأولى من مادتها الأولى بقولها : ( تسري الاتفاقية الحالية على كل نقل دولي للأشخاص أو لأمتعة أو البضائع على متن الطائرة بمقابل ) .

(2) هذا ما نصت عليه اتفاقية "وارسو" صراحة في الفقرة الأولى من مادتها الأولى التي تقضي بسريان الاتفاقية : ( على النقل المجاني على متن طائرة متى قامت به منشآت نقل جوي ) .

(3) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص-ص 96،97؛ رضوان أبو زيد، القانون الجوي، ط 1984، ص 147.

(4) هذا عملاً بنص المادة الثانية في الفقرة الأولى لاتفاقية "وارسو" التي تنص على أن: ( تطبق الاتفاقية على النقل الذي تقوم به الدولة أو أشخاص القانون العام بالشروط المنصوص عليها في المادة الأولى ) .

الإلتزام إلى الاتفاقية، عن أن المادة الثانية الفقرة الأولى منها لا تنطبق على النقل الجوي الذي تتولاه الدولة مباشرة أو مستعمراتها، أو الأقاليم الواقعة تحت إبتدائها، أو أي إقليم آخر تحت سيادتها أو إمارتها أو سلطتها).

بهذا النص يخرج من نطاق تطبيق اتفاقية " وارسو" لسنة 1929 الدولية على الرغم من توافر شروط تطبيقها عليه، ذلك النقل الجوي الذي تتولاه الدولة بنفسها، متى قامت بالإعلان عن عدم تطبيق أحكام اتفاقية " وارسو" لسنة 1929 الدولية عليه.

### (ب) - نقل الرسائل و الطرود البريدية

لقد إستنتت اتفاقية " وارسو" لسنة 1929 الدولية صراحة هذا النقل الجوي من نطاق تطبيقها، فنصت في الفقرة الثانية من مادتها الثانية على عدم سريانها ( على عمليات النقل التي تحكمها الاتفاقية الدولية للبريد)، و الحكمة من هذا للإستثناء هو تفادي ما قد يحدث من تنازع بين قواعد الاتفاقيات الدولية التي تنظم نقل البريد (1).

### (ج) - النقل على سبيل التجربة

لا يقصد بنقل على سبيل التجربة ذلك النقل الذي يتم فيه إختبار قدرة الطائرة و كفاءتها من الناحية الفنية، بل يقصد به ذلك النقل الجوي الذي تقوم به شركات الطيران بقصد إنشاء خطوط منتظمة للملاحة الجوية(2).

على الرغم من أن اتفاقية " وارسو" لسنة 1929، قد أخرجت عن نطاق تطبيقها النقل الذي يتم على سبيل التجربة، إلا أن بروتوكول " لاهاي" لسنة 1955 المعدل لهذه الاتفاقية قام بتعديل

### (د) - النقل الجوي الدولي في ظروف غير عادية و غير مألوفة

لقد إستبعدت اتفاقية " وارسو" لسنة 1929 هذا النوع من النقل من نطاق تطبيقها، و ذلك لكونه يتم في ظروف غير عادية تؤدي إلى تعريض الناقل الجوي إلى مخاطر إضافية علاوة على المخاطر العادية للطيران، لكن هذا الإستثناء فتح المجال للناقلين الجويين للتهرب من أحكام الاتفاقية، هذا مادفع المشرع الدولي بتعديل النص الخاص بهذا النقل (المادة 34 من

(1) محمد فريد العريني ، المرجع السابق، ص103 ؛ أبو زيد رضوان، القانون الجوي، ص 164 .

(2) لقد نصت اتفاقية " وارسو" صراحة على هذا الإستثناء في نص المادة 34 التي تنص على : ( لا تسري هذه الاتفاقية على النقل الجوي الدولي الذي تتولاه مؤسسات الملاحة الجوية على سبيل الجارب الأولى بقصد انشاء خطوط الملاحة جوية منتظمة كذلك لا تسري على النقل الذي يتم في ظروف غير عادية خارج عمليات المألوفة للإستغلال الجوي) .

اتفاقية "وارسو" لسنة 1929 ، و ذلك من خلال نص المادة 16 من بروتوكول "لاهاي" لسنة 1955 المعدل لإتفاقية "وارسو" لسنة 1929 الدولية (1) ، الذي يسمح لهذا النوع من النقل بدخول ضمن النقل الخاضع للأحكام للاتفاقية(2).

## المطلب الثاني

### خصائص عقد النقل الجوي للأشخاص

لقد أشار المشرع الجزائري إلى خصائص عقد النقل الجوي، و ذلك من خلال نص المادة 131 من قانون رقم 98 / 06 ، و من خلال نص هذه المادة يمكن أن نستخلص أهم الخصائص التي يتميز بها هذا العقد، حيث يغلب عليه الطابع رضائي، على الرغم من إعتباره من عقود الإذعان، و لا جدلا على أنه عقد تجاري، كما أنه قائم على الإعتبار الشخصي.

سوف نوضح هذه الأمور تباعا، من خلال دراستنا لأهم الخصائص التي يمتاز بها عقد النقل الجوي للأشخاص .

## الفرع الأول

### عقد النقل الجوي عقد رضائي

يعتبر عقد النقل الجوي للأشخاص من العقود الرضائية التي يتم إنعقادها بمجرد تلاقي القبول و الإيجاب و تطابقهما، دون الحاجة إلى إفراغه في شكل معين، حيث تقضي القاعدة العامة بأن يكون هذا الرضا صادر عن إرادة حرة وواعية خالية من العيوب الإرادة (3).

كما أن الأصل في عقود النقل الجوي أن الناقل يعتبر في حالة إيجاب عام، بحيث لا يتم إنعقاد العقد الجوي، إلا إذا جاء قبول من المسافرين متطابق مع الإيجاب الذي صدر من الناقل

(1) تنص المادة 16 من بروتوكول "لاهاي" المعدل لإتفاقية "وارسو" على ما يلي : (تلغى المادة 34 و يحل محلها النص الآتي: لا تسري أحكام المواد من 3 إلى 9 المتعلقة بالمستندات النقل على عقد النقل الذي يتم في ظروف غير عادية خارج عمليات العادية للإستغلال الجوي) .

(2) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص110 ؛ محمد فريد العريني و جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص301 ؛ هبة حيتام ، مسؤولية الناقل الجوي الدولي، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، بن عكنون، الجزائر، سنة 2011/2012، ص40.

(3) محمد فريد العريني ، المرجع السابق، ص122 ؛ محمد فريد العريني و جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص 316 ؛ أكرم ياملكي، المرجع السابق، ص110 ؛ وضحة فلاح المطيري، المرجع السابق، ص 17 .

الجوي، فإذا تحقق هذا التطابق، لا يجوز للناقل الجوي بحسب الأصل أن يرفض إبرام عقد النقل الجوي للأشخاص، و إلا إعتبر متعسفا<sup>(1)</sup>.

الجدير بالذكر أن معظم القوانين و التشريعات الوطنية، قد تقتضي بوجود تسليم الناقل الجوي للمسافر وثائق النقل، إلا أن هذه الأحكام لا يمكن تفسيرها على أنها تغير من طبيعة عقد النقل الجوي الرضائية<sup>(2)</sup>، لأنه لا تأثير لهذه الوثائق على عقد النقل الجوي، ذلك لأن دورها ينحصر في إثبات وجود عقد النقل الجوي و مضمونه، حيث قضت إتفاقية "وارسو" لسنة 1929 على أنه عند تخلف وثائق النقل، أو عدم إنتظامها، أو ضياعها، لا يؤثر ذلك على وجود عقد النقل الجوي للأشخاص، بل يظل عقد النقل الجوي رغم ذلك خاضعا لأحكام هذه الإتفاقية<sup>(3)</sup>.

كما أن المشرع الجزائري قد إعتبر وثائق النقل مجرد أداة لإثبات عقد النقل الجوي للأشخاص، لا ضرورة لإنعقاده، و هذا ما نص عليه صراحة في نص المادة 132 من قانون رقم 06 /98 بقوله (يجب أن يثبت عقد النقل للأشخاص بتسليم وثيقة الركوب، و لا يؤثر غياب أو عدم صلاحية أوضاع الوثيقة الركوب على وجود عقد النقل و لا على صلاحيته)، فبتالي يمكن للمسافر الذي يفقد تذكرته، أن يلزم الشركة الناقلة بنقله، إذا ما رجع إليها في الوقت المناسب .

## الفرع ثاني

### عقد النقل الجوي للأشخاص من عقود الإذعان

عقود الإذعان هي تلك العقود التي ينفرد فيها أحد الطرفين في العلاقة التعاقدية بوضع شروط لهذا التعاقد، أما الطرف الآخر يقتصر دوره على مجرد قبول تلك الشروط دون الخوض في مناقشتها، بتالي فإن دوره يقتصر فقط في قبول التعاقد أو رفضه<sup>(4)</sup>.

إذا كان الأصل في عقد النقل الجوي للأشخاص من العقود الرضائية، إلا أن هذه الرضائية لا تنفي عن عقد النقل الجوي للأشخاص في بعض الأحوال وصفه من عقود الإذعان، فقد يقوم الناقل الجوي بوضع شروط في عقد النقل الجوي يحدد من خلالها نطاق إلتزامات الطرفين و مسؤوليتهما، بتالي ينفرد الناقل الجوي بتحديد المضمون الإتفاقي لعقد النقل الجوي للأشخاص،

(1) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص- ص 124، 123.

(2) طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، الأردن، سنة 1998، ص 128.

(3) هذا تطبيقا لما ورد في المادة الثانية الفقرة 02 من إتفاقية "وارسو" لسنة 1929 .

(4) محمد حسن القاسم و محمد السيد الفقهي، أساسيات القانون، منشورات حلبي الحقوقية، بيروت لبنان، سنة 2003، ص 61.

فلا يكون أمام المسافر سوى الموافقة على هذه الشروط، التي قام بتحديدتها الناقل الجوي مسبقاً، هذا إذا ما أراد إبرام عقد النقل الجوي<sup>(1)</sup>.

كما أن صفة الإذعان التي يمتاز بها عقد النقل الجوي للأشخاص، تجعل أحد أطراف هذا العقد في المركز الضعيف (المسافر)، بمعنى أن أطراف هذا العقد ليسوا على قدر من المساواة، كما أنه من المحتمل أن ينشأ تعسف من قبل الطرف القوي في هذه العلاقة التعاقدية (الناقل الجوي)<sup>(2)</sup>، هذا ماجعل المشرع الجزائري يعمل على التخفيف من حدة شروط الإذعان التي يضعها الناقل الجوي، و السعي على تحقيق التوازن بين مصالح المسافر و الناقل الجوي، وذلك من خلال تقييد حرية الناقل الجوي في وضع شروط الإذعان، فقام المشرع الجزائري بإبطال كافة شروط الإعفاء الإتفاقي لمسؤولية الناقل الجوي<sup>(3)</sup>، كما أنه ألزم الناقل الجوي بضرورة تسليم المسافر تذكرة السفر تشتمل على بيانات مكتوبة بخط واضح تنبهه إلى خضوع رحلته إلى إتفاقية "وارسو" لسنة 1955 الدولية، التي تضع حداً أقصى للتعويض إذا كان عقد النقل الجوي دولياً، مما يسمح للمسافر بأن يتخذ الإحتياطات اللازمة، إما بالعدول عن السفر، أو إبرام عقد تأمين على الحياة .

إلى جانب تدخل المشرع الجزائري للتخفيف من حدة الإذعان في عقد النقل الجوي للأشخاص، فللقاضي أيضاً السلطة في تخفيفها، فيمكن له أن يتدخل من أجل حماية الطرف الضعيف من شروط الإذعان التي يمكن أن يضعها الناقل الجوي، و بتالي حماية المسافر من تعسف الناقل الجوي عند وضع تلك الشروط المطبوعة على تذكرة السفر<sup>(4)</sup>، هذا عملاً بنص

(1) إذ أن شركات النقل الجوي، على حد تعبير محكمة الإستئناف القاهرة في حكمها الصادر في : 21 ماي 1957 " تعرض شروطها المطبوعة على تذكرة السفر وهي شروطاً تقبل مناقشة فيها فلا يسع الراكب إلا أن يقبل بها حتى لا يحرم نفسه من إستعمال هذه الوسيلة في السفر ولذلك يكون القبول في هذه الحالة إذعانا .

أنظر: محمد فريد العريبي، المرجع السابق، ص 319 .

(2) محمد فريد العريبي، المرجع السابق، ص - ص 125، 126؛ محمد فريد العريبي و جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص 320.

(3) كما عملت اتفاقية "وارسو" لسنة 1929 على إبطال كل شرط يهدف من خلاله الناقل الجوي إلى التحلل من مسؤوليته تجاه المسافر، أو التخفيف منها، و هذا ما نصت عليه صراحة في نص المادة 23 منها .

(4) ياسمينة بشار، المرجع السابق، ص 34 .

المادة 110 من التقنين المدني<sup>(1)</sup> التي تنص على أنه : (إذا تم العقد بطريقة الإذعان، و كان قد تضمن شروطا تعسفية، جاز للقاضي أن يعدل هذه الشروط أو أن يعفي الطرف المذعن منها، و ذلك وفقا بما تقتضي به العدالة و يقع باطلا كإتفاق على خلاف ذلك) .

### الفرع الثالث

## عقد النقل الجوي للأشخاص ذو طابع تجاري

يعد العقد بحسب طبيعته تجاريا إذا كان واردا على عمل تجاري، و يكون العمل تجاريا إذا كان الهدف منه تحقيق الربح<sup>(2)</sup>، أو قام به تاجر من أجل تلبية حاجياته التجارية أو بمناسبةها، أو تم القيام به في صورة مقاوله أو كان غير ذلك من الأعمال التجارية .

بالرجوع إلى نص المادة 02 ف 08 من القانون التجاري الجزائري<sup>(3)</sup> التي تقضي على أنه يعد عملا تجاريا بحسب موضوعه، كل مقاوله لإستغلال النقل أو للإنتقال، و على هذا الأساس يمكن إعطاء الوصف التجاري لعقد النقل الجوي للأشخاص، إذا ما تم هذا العقد في صورة مقاوله. و عليه فإن عقد النقل الجوي للأشخاص يعد عملا تجاريا بنسبة للناقل الجوي، متي تم هذا النقل في صورة مقاوله، معنى ذلك أنه يقوم به ناقل جوي محترف على سبيل التكرار و الإحتراف، أما إذا باشر أحد الأشخاص عقد النقل الجوي عرضا، فلا يعتبر عقد النقل تجاريا بنسبة له، و لو تقاضى عن هذه العملية أجرا، و مقاوله النقل تعد عملا تجاريا، بغض النظر عن الشخص القائم به، سواء كان فردا أم شركة أم شخصا من أشخاص القانون العام، فلا خلاف على تجارية مشروع النقل أيا كانت وسيلته، أو مكان تنفيذه، أو محله<sup>(4)</sup>.

أما بنسبة للمسافر فإن الأمر يختلف، حيث لا يمكن إعتبار عقد النقل الجوي عقدا تجاريا بنسبة له إلا إذا كان تاجرا، أو تعلق عقد النقل الجوي المبرم بينه و بين الناقل الجوي بأعماله

(1) القانون رقم 05/07 المؤرخ في 13 ماي 2007، المتضمن القانون المدني المعدل و المتمم، الصادر بال ج ر، العدد 31، سنة 2007.

(2) نادية فوضيل، القانون التجاري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، ط 06، بن عكنون، الجزائر، سنة 2004، ص 70 .

(3) القانون رقم 59 /75، المؤرخ في 1975/09/26، المتضمن القانون الجاري، المعدل و المتمم، الصادر في ج ر العدد 101، سنة 1975.

(4) علي بكر إبراهيم، مفهوم عقد لنقل الجوي في بعض التشريعات العربية و الاتفاقيات الدولية، مجلة كلية الشريعة و القانون، العدد 04، لسنة 2012 الموافق ل 1433 هـ، ص 410 .



تجارية، بمعنى أن ينتقل من مكان إلى آخر من أجل حاجياته التجارية، فيعد حينئذ عقد النقل الجوي الذي يبرمه هذا التاجر عملاً تجارياً بتبعية بنسبة إليه، وهذا تطبيقاً لفكرة الأعمال التجارية بالتبعية<sup>(1)</sup>.

الغاية من تحديد طبيعة عقد النقل الجوي التجارية، هو ما يترتب عليها من آثار قانونية، بحيث يصبح هذا العقد خاضعاً في طرق إثباته إلى قواعد إثبات التصرفات التجارية، و لعل أهم هذه القواعد تلك المتعلقة بحرية الإثبات<sup>(2)</sup>، الأمر الذي يسهل على المسافر إجراءات الإثبات في مواجهة الناقل الجوي، باعتبار هذا الأخير الأقوى في العلاقة التعاقدية.

## الفرع الرابع

### الإعتبار الشخصي لعقد النقل الجوي للأشخاص

إلى جانب الخاصية التجارية لعقد النقل الجوي للأشخاص، فإنه يعد من العقود ذات الإعتبار الشخصي، بمعنى أن تذكرة السفر التي يقوم الناقل الجوي بإصدارها تكون شخصية بنسبة إلى المسافر، و لا يجوز لغير من ورد اسمه بها أن يستعملها، كما لا يجوز للمسافر أن يتنازل عنها للغير، و إلا إعتبر في حكم المسافر خلسة، و بتالي لا تكون شركة الطيران التي قامت بنقله مسؤولة عنه في حال وجود ضرر<sup>(3)</sup>.

كما يعتبر عقد النقل الجوي للأشخاص عقداً شخصياً بالنسبة للناقل الجوي، إذ يتعين على الناقل الجوي الذي قام بإصدار تذكرة السفر أن يقوم بإتمام عملية النقل المتفق عليها في العقد، وعلى الرغم من ذلك فإنه يوجد على الصعيد العملي شركات للطيران تحتفظ بحقها في تحويل المسافرين إلى شركات أخرى، و ذلك في حالة تعذر نقلهم على طائرتها بسبب عطل أصابها أو غير ذلك من الحالات الطارئة، ويتم ذلك عن طريق فتح التذاكر الصادرة عنها على الشركة التي سوف تقوم بعملية النقل، و يترتب على ذلك نقل المسؤولية من شركة إلى أخرى<sup>(4)</sup>.

(1) هاني الدويدار، النقل البحري و الجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان، سنة 2008، ص33، 31.

(2) تنص المادة 30 من قانون التجاري على أنه : (يثبت كل عقد تجاري: 1- بسندات رسمية، 2- بسندات عرفية،

3- بفاتورة مقبولة، 4- برسائل، 5- بدفاتر الطرفين، 6- بالإثبات بالبينة أو بأي وسيلة أخرى إذا رأت المحكمة وجوب قبولها.)

(3) تطبيق النص المادة 02 ف 3 من شروط " IATA " .

(4) عاشور عبد الجواد، الموجز في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1992، ص 97.

من خلال ما سبق ذكره نستخلص أن عقد النقل الجوي للأشخاص، لا يعتبر قائما على الإعتبار الشخصي في كل صورته، بل يتضمن نوعا من الاعتبار الشخصي، يتمثل في عدم إمكان المسافر التنازل عن تذكرة سفره إلى شخص آخر بغير موافقة الناقل الجوي .

### المطلب الثالث

#### إثبات عقد النقل الجوي للأشخاص

إن عقد النقل الجوي للأشخاص يعد من العقود الرضائية، بحيث لا يشترط فيه شكلية معينة للإنعقاد، كما أن عقد النقل الجوي للأشخاص يعد عملا تجاريا دائما بالنسبة للناقل المحترف لعملية النقل الجوي، لذلك يكون إثبات عقد النقل في مواجهته بكافة طرق الإثبات.

أما إذا كان عقد النقل الجوي مدنيا بالنسبة للمسافر فلا يستطيع الناقل إثبات هذا العقد في مواجهة المسافر إلا بالكتابة، كما أن عقد النقل الجوي للأشخاص يشترط على الناقل الجوي تسليم المسافر وثائق السفر، لكي يستطيع هذا الأخير السفر.

و عليه سنقسم هذا المطلب إلى فرعين، الأول نقوم فيه ببيان المقصود بوثائق السفر، ثم نبين الدور الذي تلعبه هذه الوثائق في إثبات عقد النقل الجوي في الفرع الثاني من هذا المطلب .

#### الفرع الأول

##### التعريف بوثائق النقل الجوي

يقصد بوثائق النقل الجوي، تلك المستندات التي يلتزم الناقل الجوي بتسليمها إلى المسافر، و ذلك من أجل إبرام عقد النقل الجوي للأشخاص<sup>(1)</sup>، و هنالك نوعان من الوثائق التي يجب على الناقل الجوي تسليمها للمسافر في عقد النقل الجوي للأشخاص، حيث تتمثل هذه وثائق في :

(1) علي بكر ابراهيم، المرجع السابق ، ص 416 .

أولاً : تذكرة السفر(أ) تعريف تذكرة السفر

يمكن تعريف تذكرة السفر بأنها المستند الدال على عقد النقل للأشخاص جوا<sup>(1)</sup>، و قد ألزم المشرع الجزائري الناقل الجوي بمجرد إبرامه عقد النقل الجوي للأشخاص، بضرورة تسليم المسافر تذكرة السفر<sup>(2)</sup>، و يجب أن تكون هذه التذكرة مشتملة على البيانات الإلزامية المتطلبة قانوناً، كما يتعين عليه أن يحررها بخط مقروء و واضح، كما يكون ملزماً بتسليمها إلى المسافر قبل السفر بوقت كافٍ، ليسمح لهذا الأخير بمعرفة شروط النقل الجوي الذي ينوي القيام به، و إتخاذ الإجراءات اللازمة لحماية نفسه إذا ما أمكنه ذلك<sup>(3)</sup>.

(ب) البيانات الواجب توافرها في تذكرة السفر

ألزم المشرع الجزائري الناقل الجوي بتسليم المسافر تذكرة السفر، وذلك وفقاً لما جاء في نص المادة 132 ف 01 من قانون رقم 98 / 06 التي تنص على أنه (يجب أن يثبت عقد النقل للأشخاص بتسليم وثيقة الركوب)، و يجب أن تكون وثيقة السفر مشتملة على جميع البيانات المتطلبة قانوناً.

لقد حددت إتفاقية "وارسو" لسنة 1929<sup>(4)</sup> البيانات الواجب توافرها في تذكرة السفر حيث تتمثل هذه البيانات في :

(1) ذكر مكان وتاريخ إصدارها، يفيد هذا البيان في تحديد موقع الشركة التي تولت إبرام عقد النقل الجوي مع المسافر، و كذا تاريخ إصدار التذكرة، و يحدد أيضاً المحكمة المختصة بالنظر في النزاع في حال قيام المسؤولية.

(2) ذكر نقطتا القيام و وصول الطائرة، يفيد هذا البيان بمعرفة مدى إنطباق إتفاقية "وارسو" لسنة 1929 على هذا العقد، أم أنه يخضع لأحكام قانون النقل الجوي الداخلي .

(1) رضوان أبو زيد ، القانون الجوي، ط 1994، ص145 ؛ هاني الدويدار ، النقل البحري و الجوي ، ص 346.

(2) المادة 132 ف 01 من قانون رقم 98 / 06 .

(3) محمد فريد العرييني، المرجع السابق، ط 2004، ص163.

(4) تلزم إتفاقية "وارسو" الناقل الجوي بإستخراج تذكرة سفر للمسافر و تسليمها إليه و هذا وفقاً لنص المادة الثالثة من الإتفاقية.

(3) تبيان المحطات التي ترسو فيها الطائرة والمنصوص عليها مع الإحتفاظ للناقل بحقه في تعديلها عند الضرورة، و هذا دليل على إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية عند تغيير المكان أو الوجهة التي تقصدها الطائرة لأن المسافر علم بهذا البيان، و بحقوق الناقل الجوي بشأنه .

(4) ذكر إسم وعنوان الناقل أو الناقلين التابعين، و يستفاد من ذكر ذلك تحديد الشخص الذي يكون مسؤولاً تجاه المضرور في حل قيام المسؤولية المدنية .

(5) النص على أن النقل يخضع لنظام المسؤولية المقرر في إتفاقية "وارسو" الدولية، بمعنى أن هذا النقل خاضع للمسؤولية المحدودة، كما يساعد هذا البيان المسافر على إتخاذ إحتياطاته لضمان سلامته، و ذلك من خلال القيام بتأمين يضمن له الحق في الحصول على التعويض الملائم في حال وقوع ضرر له أثناء عملية النقل الجوي، أو العدول عن السفر في الوقت المناسب<sup>(1)</sup> .

تجدر الإشارة إلى أن بروتوكول "لاهاي" لسنة 1955، قد أجرى تعديلاً على المادة الثالثة من إتفاقية "وارسو" لسنة 1929، حيث إختصر البروتوكول البيانات الواجب توافرها في تذكرة السفر إلى ثلاث بيانات، و حسب المادة الثالثة من بروتوكول "لاهاي" لسنة 1955، فإن البيانات الواجب توافرها في تذكرة السفر تتمثل في :

- (1) ذكر نقطتي المغادرة و الوصول .
- (2) إذا وقعت نقطتا المغادرة و الوصول في إقليم طرف سام، فيكون من المتوقع وجود مطار أو أكثر في إقليم الدولة الأخرى، فيجب بيان أحد تلك المطارات.
- (3) تنبيه و إعلام جميع المسافرين الذين يقومون برحلة تكون فيها نقطة الوصول النهائية، أو إحدى محطاتها في المطار غير بلد المغادرة، بأن نقلهم قد يخضع إلى أحكام إتفاقية "وارسو" التي تحدد مسؤولية الناقل عند قيامها<sup>(2)</sup> .

أما منظمة النقل الجوي العالمية IATA فنظمت تذكرة السفر في مادتها 17، كما أنها تعتبر هذا التنظيم بمثابة نموذجاً موحداً لجميع شركات الطيران المنظمة إليها، و لقد فرضت على جميع

(1) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 131، 133؛ عيسى غسان ربيضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص و أمتعتهم، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، الأردن، سنة 2008، ص 64، 61؛ ياسمينه بشار، المرجع السابق، ص 34، 36 .

(2) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص - ص 133، 134 .

شركات الطيران في العالم إيقاف العمل بتذاكر الطيران الورقية (اليدوية والآلية)، و العمل بالتذاكر الإلكترونية بنهاية سنة 2008<sup>(1)</sup>.

ما يجدر الإشارة إليه في هذا الصدد أن المشرع الجزائري يحاول أن يساير التطور التكنولوجي، الذي سعت منظمة النقل الجوي العالمية "أياتا" إلى تعميمه في مختلف دول العالم، حيث أجاز المشرع على أن تكون تذكرة السفر التي يسلمها الناقل الجوي للمسافر في شكل تذكرة إلكترونية، و قد نص على ذلك صراحة من خلال نص المادة 13 من القانون رقم 14/15 المعدلة لنص المادة 132 من القانون رقم 06/98، و التي تنص على أن (...الركوب التي يمكن أن تتخذ شكل تذكرة إلكترونية).

### ج) جزاء تخلف أو عدم تسليم للمسافر تذكرة السفر الناقل الجوي

في حال غياب تذكرة السفر، أو عدم تسليم الناقل الجوي للمسافر هذه الوثيقة، يترتب على الناقل الجوي في هذه الحالة جزاء قاسيا، و يتمثل هذا الجزاء في حرمانه من الإستفادة من الحدود القصوى للتعويض المنصوص عليها في قانون رقم 06/98 الذي يحدد القواعد القانونية العامة للطيران المدني، حيث جاء في نص المادة 132 ف 3 من قانون رقم 06 /98 على أنه ( إذا قبل الناقل راكبا لا يتوفر على وثيقة الركوب، فلا يكون له الحق في الإستفادة من أحكام هذا القانون الذي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها ).

كما رتبت إتفاقية "وارسو" لسنة 1929 في مادتها الثالثة ف 02 جزاء على الناقل الجوي، في حال تخلف أو عدم تسليم الناقل الجوي وثيقة النقل للمسافر، و التي تنص (... على أنه إذا قبل الناقل مسافرا لم تسلّم إليه تذكرة سفر، فليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التي تستبعد مسؤوليته، أو تحد منها).

### ثانيا : إستمارة نقل الأمتعة

#### أ) التمييز بين الأمتعة المسجلة و الأمتعة غير المسجلة

إستمارة نقل الأمتعة على نوعين، أمتعة تكون بصحبة المسافر فيحتفظ بحراستها وحيازتها، ويطلق عليها إسم "الأمتعة غير المسجلة"، كما تعرف بإسم "حقائب اليد"، و أمتعة يصطحبها

(1) رضوان أبو زيد ، القانون الجوي، ط 1995م، ص 277 .

المسافر لكنه يتخلص من حراستها بتسليمها إلى الناقل الجوي، و يطلق عليها إسم " الأمتعة المسجلة " (1).

يقصد بالأمتعة المسجلة تلك التي يتعهد بها المسافر إلى الناقل الجوي، بحيث يقوم هذا الأخير بشحنها في المكان المخصص لها على متن الطائرة، فلا يدفع المسافر عنها أجرة إضافية، إلا إذا كان وزنها يتجاوز الوزن المسموح به، أما الأمتعة غير المسجلة التي يستبقها المسافر بصحبته فلا يتم تسجيلها، و بتالي لا يسأل عنها الناقل الجوي لأنه لا يعلم بها و لا تكون تحت حراسته (2).

يتضح من نص هذه المادة أن المشرع الجزائري قد ألزم الناقل الجوي ملزم بتحرير بيان أو إستمارة للأمتعة التي يسجلها المسافر، و يسلمها إليه، لكي تكون دليل إثبات يتمسك به كل من الناقل الجوي و المسافر، في حال تلف أو ضياع هاته الأمتعة المسجلة خلال الرحلة الجوية. كما ألزمت اتفاقية "وارسو" لسنة 1929 من خلال نص المادة 04 ف 01 المعدلة ببروتوكول "لاهاي" لسنة 1955، الناقل الجوي الدولي بتسليم المسافر إستمارة لنقل الأمتعة حيث جاء في نص هذه المادة على أنه ( يتعين في نقل الأمتعة المسجلة أن تسلم إستمارة أمتعة.....).

ما يمكن ملاحظته من خلال قراءة نص هذه المادة أن اتفاقية " وارسو" لسنة 1929 و البروتوكولات المعدلة لها، و هي بصدد تنظيم وثائق النقل الجوي قد إهتمت بالأمتعة المسجلة فقط، حيث ألزمت الناقل الجوي بتحرير نسختين من إيصال أو إستمارة نقل الأمتعة المسجلة، إحداها يسلمها الناقل الجوي للمسافر، و الثانية يحتفظ بها (3)، كما يجب أن تحتوي هذه الإستمارة على البيانات التي حددها بروتوكول "لاهاي" لسنة 1955 المعدل لاتفاقية "وارسو" لسنة 1929 الدولية (4)، و تتمثل هذه البيانات فيما يلي :

(1) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 139 .

(2) هاني الدويدار، النقل البحري و الجوي ، ص- ص 349، 450 .

(3) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 139، 143 ؛ وهيبة بن ناصر، المسؤولية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري، دار الجامعية الجديدة، الإسكندرية، مصر، سنة 2014، ص 84 .

(4) المادة 04 من اتفاقية "وارسو" لسنة 1929، المعدلة ببروتوكول "لاهاي" لسنة 1955 .

(1) ذكر نقطتي القيام و الوصول .

(2) إذا وقعت نقطتا القيام و الوصول في إقليم طرف سامي متعاقد، و كانت هنالك محطة أو

عدة محطات، في إقليم دولة أخرى، و جب ذكر ذكر احدى هذه المحطات.

(3) تنبيه و إعلام جميع المسافرين الذين يقومون برحلة تكون فيها نقطة الوصول النهائية،

أو إحدى محطاتها في المطار غير بلد المغادرة، بأن نقلهم قد يخضع إلى أحكام اتفاقية

"وارسو" التي تحدد مسؤولية الناقل في حالة ضياع الأمتعة أو تلفها .

يتم نقل هذه الأمتعة على نفس الطائرة التي تقل المسافرين، و إلا يجب نقلها في أول طائرة

تسبق أو تلحق الطائرة التي تنقل أو نقلت المسافرين، كما يشترط على الناقل الجوي أن يقوم بربطها

و تغليفها بإحكام، ذلك لأن الشروط العامة للإتحاد الدولي للنقل الجوي قد استبعدت الأمتعة الهشة

و القابلة للتلف من أن تكون محلا للأمتعة المسجلة، كما تمنع أن تحتوي الأمتعة المسجلة على

مواد متفجرة أو سامة، و لقد منعت أيضا نقل حيوانات على متن الطائرة<sup>(1)</sup> .

ج) جزاء تخلف أو عدم تسليم الناقل الجوي للمسافر إستمارة نقل الأمتعة :

رتب كل من المشرع الجزائري و اتفاقية " وارسو" لسنة 1929 المعدلة ببروتوكول "لاهاي"

لسنة 1955، جزاء قاسيا على الناقل الجوي الذي لا يقوم بتحرير إيصال للأمتعة المسجلة،

أو الذي يقبل نقل أمتعة ليس محرر لها استمارة، حيث قضى كل من التشريع الجوي الوطني

و اتفاقية "وارسو" لسنة 1929 المعدلة ببروتوكول "لاهاي" لسنة 1955، بحرمان الناقل الجوي من

الإستفادة، أو التمسك بأحكامهما التي تعفي الناقل الجوي من مسؤوليته، أو تحد منها في حالة

عدم تسليم المسافرين إيصالا للأمتعة المسجلة<sup>(2)</sup> .

(1) المادة 94 من شروط " أياتا " .

(2) حيث جاء فينص المادة 137 ف 03 من قانون رقم 98 / 06 على أنه: (غير أنه ، إذا قبل الناقل أمتعة دون تسليم بيان

بشأنها ، فلا يمكنه الإستفادة من أحكام هذال القانون ، التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها) ، كما نصت اتفاقية "وارسو"

المعدلة ببروتوكول "لاهاي" في نص المادة 04 ف 03 منها على: (إذا قبل الناقل أمتعة دون أن تسلّم عنها استمارة، أو لم تكن

استمارة الأمتعة مقترنة بتذكرة السفر وفقا لحكام المادة الثالثة الفقرة الأولى أو لم تكن داخلة فيها و كانت الإستمارة غير

مشملة على الإعلان الوارد في الفقرة الأولى من هذه المادة فلا يحق للناقل التمسك بأحكام المادة 22 فقرة ثانية) .

## الفرع الثاني

## دور وثائق النقل في إثبات عقد النقل الجوي للأشخاص

من المعلوم أن مستندات النقل التي يتسلمها المسافر عند إبرام عقد النقل الجوي من الناقل الجوي تعطي له الحق في الدخول إلى أداة النقل الجوي، و بالإضافة إلى ذلك أنها تحدد مكانه في الدرجة المعينة بها، كما أنها هي التي تسمح للناقل الجوي بالإشراف و التنظيم الإداري داخل وسيلة النقل، فيتأكد الناقل الجوي من خلالها أن المسافر قد ركب في وسيلة النقل بالشروط المبينة فيها .

إلا أن المهم و الذي يجب بيانه و دراسته، هو مدى أهمية هذه الوثائق في إثبات عقد النقل الجوي للأشخاص أمام القضاء، فيما لو حصل ضرر للمسافر أثناء قيام الناقل بتنفيذ عقد النقل الجوي، وأراد المسافر إثبات وجود عقد نقل بينه و بين الناقل الجوي الذي تعاقد معه .

حيث جرى العمل بأن يلجأ المسافر إلى وثائق النقل من أجل إثبات وجود عقد النقل المبرم بينه و بين الناقل الذي تعاقد معه، حيث تعد وثائق السفر متى اشتملت على البيانات الواجب توافرها فيها، دليلاً لإثبات عقد النقل الجوي للأشخاص، و هذا ما نص عليه المشرع الجزائري صراحة من خلال نص المادة 132 ف 01 من قانون رقم 06/ 98 بقوله (يجب أن يثبت عقد النقل الأشخاص بتسليم وثيقة الركوب)، كما جاء في نص المادة 137 في فقرتها الأول من نفس القانون أنه (ينبغي إثبات نقل الأمتعة، غير الأشياء الصغيرة التي يحتفظ بها الراكب، بتسليم بيان الأمتعة، أو بتسجيلها على وثيقة الركوب).

أما اتفاقية "وارسو" لسنة 1929 المعدلة ببروتوكول "لاهاي" لسنة 1955، تقضي بأن وثائق السفر التي يسلمها الناقل الجوي للمسافر، تعد حجة من حيث إنعقاد عقد النقل الجوي، ما لم يقدم دليل على عكس ذلك، بمعنى أن حجية هذه الوثائق في إثبات عقد النقل الجوي للأشخاص ليست قاطعة، بل هي قرينة بسيطة يجوز إثبات عكسها، ذلك لأن الاتفاقية تقبل أي دليل لإثبات وجود العقد، و هي ليست الدليل الوحيد لوجود العقد<sup>(1)</sup>.

(1) هذا ما أكده بروتوكول "لاهاي" المعدل لاتفاقية "وارسو" في المادة 03 ف 02 بالنسبة للتذاكر فتصبح كما يلي : (تعتبر تذكرة السفر حجة إلى أن يثبت العكس على إنعقاد العقد و شروطه ....) و المادة 04 ف 02 من الاتفاقية بالنسبة إلى لإيصال الأمتعة فتصبح كما يلي: (تعتبر استمارة نقل الأمتعة حجة إلى أن يثبت العكس على تسجيل الأمتعة و شروط عقد النقل ...).



إذا كانت لوثائق النقل الجوي هذه الحجة النسبية في الإثبات إلا أن الأمر لا يقلل من أهمية هذه الوثائق، و كذا الدور الذي تلعبه في إثبات عقد النقل الجوي القائم بين الناقل الجوي و المسافرين، ذلك لأن الناقل الجوي يكون ملزماً بإصدار تذكرة السفر، و إيصال الأمتعة المسجلة و تسليمها إلى المسافرين، أما في حال تخلف هذه الوثائق رتب كل من القانون رقم 06 / 98، و اتفاقية "وارسو" لسنة 1929 الدولية جزاء قاسياً، المتمثل في حرمان الناقل الجوي من حق الاستفادة من أحكام الخاصة بالتعويض المنصوص عليها في كل من القانون رقم 06/98، و اتفاقية "وارسو" لسنة 1929 المعدلة ببروتوكول "لاهاي" لسنة 1955<sup>(1)</sup>.

---

(1) هذا تطبيقاً لما جاء في نص المادتين 132 ف 02 و 137 ف 03 من قانون رقم 06 / 98 ، و نص المادتين 03 ف 02 و 04 ف 04 من اتفاقية "وارسو" لسنة 1929 المعدلة ببروتوكول "لاهاي" لسنة 1955 م .

## المبحث الثاني

### إلتزامات أطراف عقد النقل الجوي للأشخاص

إذا تم إبرام عقد النقل الجوي للأشخاص بصورة قانونية صحيحة، فإنه ينتج آثاره القانونية بالنسبة لأطرافه، و بإعتبار عقد النقل الجوي للأشخاص، من العقود الملزمة لجانبه، فإنه يرتب مجموعة من الإلتزامات المختلفة، تقع على عاتق طرفيه، فلا بد من تنفيذها، و إلا تعرض المخل بها للمسؤولية، فالناقل الجوي ملزم بالمحافظة على سلامة الأشخاص و أمتعتهم المسجلة طيلة الرحلة الجوية، كما يلتزم بإيصالهم إلى المكان المتفق عليه و ذلك في الميعاد المحدد.

بإعتبار عقد النقل الجوي للأشخاص من عقود المعاوضة، التي تشترط لقيامها الإتفاق على أجره النقل، فإن المسافر يكون ملزم بموجب عقد النقل الجوي الذي قام بإبرامه مع الناقل الجوي بدفع أجره النقل، و من واجبه أيضا تواجد قبل السفر في الميعاد و المكان المحددين بالعقد، كما يلتزم كذلك بإتباع جميع تعليمات الناقل الجوي أثناء الرحلة الجوية .

لكن قبل أن نبين الإلتزامات الناشئة عن عقد النقل الجوي للأشخاص، لابد من تحديد أطرافه(المطلب الأول)، ثم نقوم بتحديد أهم الإلتزامات التي يترتبها عقد النقل الجوي للأشخاص على عاتق الناقل الجوي(المطلب الثاني)، و في الأخير سندرس أهم الإلتزامات التي يمكن أن يترتبها هذا العقد على عاتق المسافر(المطلب الثالث) .

## المطلب الأول

### تحديد أطراف عقد النقل الجوي للأشخاص

لدراسة الإلتزامات المترتبة عن عقد النقل الجوي للأشخاص، يجب توضيح أطراف هذه العلاقة القانونية التي يقوم بتنظيمها هذا العقد، حيث ينحصر أطراف عقد النقل الجوي للأشخاص في الناقل الجوي من جهة، و متلقي خدمة النقل(المسافر) في الجهة المقابلة .

على هذا الأساس سوف نقسم دراسة هذا المطلب إلى فرعين الأول سندرس من خلاله الناقل الجوي كطرف في عقد النقل الجوي للأشخاص، و الثاني نخصصه لدراسة متلقي خدمة النقل الجوي المتمثل في الشخص المسافر.

## الفرع الأول

## الناقل الجوي

يعتبر تحديد المقصود بالناقل الجوي من خلال تعريفه، بمثابة المدخل الحقيقي لتطبيق أحكام المسؤولية الوارد في التشريع الوطني<sup>(1)</sup> أو الدولي، وعلى الرغم من أهمية الناقل الجوي كطرف في عقد النقل الجوي للأشخاص، إلا أن المشرع الجزائري و كذا اتفاقية "وارسو" لعام 1929، لم يحددان المقصود بالناقل الجوي مما أثار جدلا كبيرا بين الفقه<sup>(2)</sup> و القضاء.

لقد أدى هذا الفراغ الموجود في اتفاقية "وارسو" لسنة 1929، إلى ضرورة تحديد هوية الناقل الجوي، وعلى هذا الأساس قام المشرعون الدوليون بتوقيع إتفاقية مكملة لإتفاقية "وارسو" لسنة 1929 الدولية، و أطلقوا عليها تسمية "جوادلا خارا" تم توقيعها في المكسيك بتاريخ 18 سبتمبر 1961<sup>(3)</sup>، و لعل أهم ما جاء في هذه الإتفاقية هو إعطاء تعريف للناقل الجوي حيث نصت في مادتها الثانية ف1 على أن الناقل الجوي هو (كل شخص طبيعي أو معنوي، يقوم باستثمار خطوط جوية لنقل الركاب أو البريد أو البضائع أو أي منها)<sup>(4)</sup>.

يلاحظ على هذا التعريف أنه أعطى للناقل الجوي تحديدا عاما، وعليه يمكن أن يكون الناقل الجوي حسب هذا التعريف شخصا من أشخاص القانون العام، أو شخصا من أشخاص القانون الخاص المعنوية، في حين أن اتفاقية "وارسو" لسنة 1929 الدولية تحرص على تأكيد سريان

(1) كما يجدر بنا الإشارة بأنه على الرغم من أن المشرع الجزائري قد نظم أحكام مسؤولية الناقل الجوي في القسم الثالث من الفصل الثامن قانون رقم 98 / 06 تحت عنوان "مسؤولية الناقل الجوي إزاء المسافرين و الشحن و الأمتعة"، إلا أن هذا القسم جاء خاليا من أي تعريف لمصطلح "الناقل الجوي".

(2) حيث يعرف الناقل بصفة عامة بأنه : " كل شخص يتعهد بمقتضى عقد النقل بالتكفل بنقل أو تنفيذه عبر البر أو البحر أو الجو أو عن طريق إشتراك عدة وسائل للنقل"، و عليه ذهب جانب من الفقه إلى إعتبار الناقل الجوي " كل من يتعهد بإسمه بنقل الأشخاص أو البضائع بالطائرات"، بينما يرى جانب آخر من الفقه أن الناقل الجوي هو "الشخص الذي يقوم بمقاولة نقل الأشخاص و الأموال عبر الجو مقابل أجر".

انظر في ذلك : ثروت أنيس الأسيوطي ، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، دار النهضة العربية، ط 02، القاهرة، مصر، سنة 1966، ص 111 ؛ أبو زيد رضوان ، القانون الجوي، ص 257 ؛

-Marie Madeline Damien, Dictionnaire du transport et de lalogistique, 2<sup>ème</sup> édition, DUNON, paris, 2005

(3) لقد دخلت اتفاقية "جوادلا خارا" لسنة 1961 حيز النفاذ بتاريخ : 01 / 05 / 1964 م، و قد صادقت عليها الجزائر بمقتضى الأمر رقم 65 / 267 الصادر بتاريخ : 25 / 10 / 1965 م .

(4) هاني الدويدار، النقل البحري و الجوي، ص 315 .

أحكامها على النقل الجوي الذي تتولاه الدولة بنفسها، أو الأشخاص القانونية الأخرى الخاصة للقانون العام<sup>(1)</sup>.

كذلك يربط التعريف الوارد ذكره إتفاقية "جوادلا خارا" بين إستثمار الخطوط الجوية، و إكتساب صفة "الناقل الجوي"، ذلك لأنها لم تشترط بضرورة أن يكون الناقل الجوي مالكا للطائرات، التي يستثمر بواسطتها الخطوط الجوية التي يقوم من خلالها بتنفيذ عملية النقل الجوي، على هذا الأساس يمكن طرح تساؤل حول من من المؤجر، أو المستأجر يكتسب صفة الناقل الجوي عند تأجير الطائرة ؟ .

من جهة أخرى لا يؤكد لنا التعريف الوارد في إتفاقية "جوادلا خارا" إذا كان الناقل الجوي هو الذي يتولى بنفسه إستثمار الخطوط الجوية، أم تتولى الوكالات السياحية، و الوكلاء بالعمولة القيام بذلك بالنيابة عنه<sup>(2)</sup>، هذا ما يفتح لنا المجال حول طرح التساؤل آخر حول مدى إكتساب الناقل الفعلي صفة الناقل الجوي؟ و هل يمكن أن تكتسب الوكالات السياحية، و الوكلاء بالعمولة صفة الناقل الجوي أم لا ؟

إلى جانب ذلك يوجد ناقل جوي من نوع آخر يطلق عليه تسمية الناقل المتتابع، فهل يمكن إعطاء وصف الناقل الجوي في هذا النوع من النقل ؟

و عليه سوف نحاول تحديد صاحب أو الشخص الذي يطلق عليه تسمية "الناقل الجوي" في الحالات السابق ذكرها، و ذلك في ما يلي:

### أولاً: الناقل الفعلي و الناقل المتعاقد

لقد ميزت إتفاقية "جوادلا خارا" بين "الناقل المتعاقد" و "الناقل الفعلي"، حيث عرفتهما في نص المادة الأولى منها<sup>(3)</sup>، بحيث يختلف الناقل المتعاقد عن الناقل الفعلي حسب هذه الإتفاقية، حول مدى إرتباطهما أو عدم إرتباطهما عقدياً مع متلقي خدمة النقل الجوي (المسافر)، وعلى

(1) يراعى في ذلك أن إتفاقية "جوادلا خارا" قد إشملت على بروتوكول إضافي إلى نص المادة 02 منها يمنح الدول الحق عند التصديق أو الإنضمام إلى الإتفاقية في الإعلان عن عدم تطبيق أحكامها على النقل الذي لا تتولاه الدولة بنفسها .

(2) هاني الدويدار، النقل الجوي و البحري، ص 315 .

(3) حيث نصت المادة الأولى من إتفاقية "جوادلاخارا" في الفقرة (ب) على الناقل المتعاقد و عرفته على أنه (كل شخص يكون طرفاً في عقد النقل الخاضع لإتفاقية فارسوفيا مبرم مع الراكب أو المرسل أو أي شخص يعمل لحساب الراكب أو المرسل)، و عرفت الفقرة (ج) من نفس المادة الناقل الفعلي بأنه (هو شخص غير الناقل المتعاقد يقوم بمقتضى إذن من الناقل المتعاقد بكل النقل المشار إليه في الفقرة (ب)، أو بجزء منه و لكنه ليس بنسبة إلى هذا الجزء ناقلاً متتابعاً بالمعنى المقصود في إتفاقية فارسوفيا، ويفترض هذا إذا إلى أن يثبت العكس) .

أساس ذلك يمكن القول بأن الناقل الفعلي هو ذلك الشخص الذي يتولى تنفيذ المادي لعملية النقل الجوي بشقيه الفني و التجاري، فيتم ذلك دون أن تربطه بالمسافر علاقة تعاقدية، لأن الناقل الفعلي مرتبط فقط مع الناقل المتعاقد، كما يمكن تكييف العلاقة القانونية التي تنشأ بين "الناقل الفعلي" و "الناقل المتعاقد" على أنها نوع من النقل الجوي من الباطن<sup>(1)</sup>، بتالي لا يمكن إعطاء صفة "الناقل الجوي" للناقل الفعلي، و ذلك لعدم وجود عقد نقل جوي يربطه بالمسافر، ذلك على عكس "الناقل المتعاقد" الذي يرتبط مع المسافر بعقد نقل جوي، فتالي يكتسب صفة "الناقل الجوي"، و على أساسها يمكن للمسافر إثارة مسؤوليته في حالة وقوع ضرر .

### ثانيا: الناقل المتتابع

إلى جانب الناقل الفعلي و الناقل المتعاقد هنالك ناقل جوي من نوع آخر يطلق عليه تسمية الناقل المتتابع، و هو ذلك الشخص الذي يتولى تنفيذ مرحلة من مراحل النقل المتتابع<sup>(2)</sup> أثناء عملية النقل جوي، و الناقل المتتابع يعتبر طرفا في عقد النقل الجوي مثله مثل الناقل المتعاقد، بحيث يذكر إسمه في تذكرة السفر بجانب إسم الناقل المتعاقد، و بذلك يمكن القول بأنه عند وقوع حادث أثناء الفترة التي مارس فيها الناقل الجوي المتتابع عملية النقل وأصيب المسافر بضرر، فإنه يمكن أن يرجع هذا الأخير على هذا الناقل المتتابع للمطالبة بالتعويض، حيث يتم ذلك على أساس المسؤولية العقدية<sup>(3)</sup>.

قد أشار المشرع الجزائري إلى الناقل المتتابع في رقم 06 / 98 ، و ذلك من خلال نص المادة 153 التي تنص على أنه: (في حالة إتمام نقل جوي من طرف عدة ناقلين متتاليين يعد كل ناقل يقبل مسافرين أمتعة أو شحنا، طرفا متعاقدا في عقد النقل في حدود الجزء من النقل التتم تحت رقابته).

### ثالثا : الناقل الجوي في حالة تأجير الطائرة

يعرف عقد إيجار الطائرة بأنه: (عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع طائرة تحت تصرف

(1) هاني الدويدار، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، سنة 2002 م ، ص-ص 195، 196 .

(2) يقصد بالنقل الجوي المتتابع، ذلك النقل الذي يقع على عدة مراحل، و يقوم بتنفيذه عدة ناقلين، فيتولى كل ناقل تنفيذ جزء من عملية النقل التي تتم على تتابع و تعاقب.

(3) ياسمينة بشار، المرجع السابق، ص 23 .

المستأجر لفترة محددة أو لرحلة أو أكثر بمقابل أجر معين<sup>(1)</sup>، هنالك عدة صور للإيجار الطائرة فقد تكون تأجير الطائرة مع الطاقم، و قد يكون تأجير الطائرة عارية<sup>(2)</sup>.

الإشكال الذي يطرح نفسه من من المؤجر أو المستأجر يحمل صفة الناقل الجوي في عقد

إيجار الطائرة؟

(أ) تأجير الطائرة عارية

عقد إيجار الطائرة عارية هو (عقد يضع بموجبه صاحب الطائرة و بالمقابل تحت تصرف شخص آخر يدعى مستأجرا استخدام طائرة بدون طاقم)<sup>(3)</sup>، الإيجار هنا يشمل الطائرة فقط، أما الطاقم فإن المستأجر هو الذي يتولى تعيينه و يتولى رقابته و الإشراف عليه، في هذه الحالة يكتسب المستأجر وحده صفة الناقل الجوي تجاه المسافرين، ذلك لأنه في حالة إيجار الطائرة عارية فإن المؤجر حتى و إن كانت له سلطة الإستغلال، إلا أنه لا يملك الحق في استثمار الخطوط الجوية التي تعود للمستأجر<sup>(4)</sup>.

(ب) تأجير الطائرة بطاقم

لقد سمى المشرع الجزائري عقد إيجار الطائرة بطاقمها بمصطلح "عقد الإستئجار"، و قد عرفه على أنه (عقد يضع بموجبه مؤجر يملك طائرة و بمقابل تحت تصرف المستأجر لإستخدام طاقات هذه الطائرة كليا أو جزئيا)<sup>(5)</sup>، و الإيجار هنا يشمل الطائرة و خدمات الطاقم و كذا

(1) J. P. TOSI, L'affrètement aérien, Dalloz, Paris, n° 38 1977 .

(2) على غرار المشرع الفرنسي فقد عمد المشرع الجزائري على في قانون رقم 06/98 إلى إستعمال عبارة "عقد ايجار الطائرة للدلالة على وجود ايجار طائرة عارية "le contrat de location d'aéronefs" ، مميزا بذلك بينه و بين مصطلح عقد إستئجارها أي تأجيرها مجهزة و بالطاقم "contratd'affrètement". أنظر :

-E. Du PONTAVICE, Transports aériens, Rép. Com, Dalloz, Paris, 1974 , n 2388 ets .

(3) تطبيقا لنص المادة 122 من القانون رقم 06/98 و هو نفس التعريف الوارد في نص المادة 01/124 من قانون الطيران المدني الفرنسي و هذان التعريفان يتفقان مع التعاريف الفقهية الحديثة لعقد ايجارالطائرة عارية .

انظر في ذلك : هاني الدويدار، قانون الطيران التجاري، ص 59؛

Voir :M . Litvine, droit aérien, édition : E.bruylant , Bruxelles, 1970, p 183 ; P. Chauveau, Droit aérien, Librairie technique de la cour de cassation, Paris, 1959, p 333.

(4) ياسمينة بشار، المرجع السابق، ص25.

(5) طبقا لنص المادة 123 من القانون رقم 06/98، و التي تقابلها نص المادة 1 / 323 من قانون الطيران المدني الفرنسي التي تنص على :

« L'opération par laquelle in fréteur met à la disposition d'un affrèteur un aéronef avec équipement ».

المساعدين في إتمام عملية النقل الجوي، لكن تبقى الطائرة وطاقمها تحت رقابة المؤجر، حيث يكون المؤجر مسؤولاً عن الوظيفة الفنية للطائرة من حيث السلامة، و إستيفاء الإجراءات اللازمة لطيرانها، مع الإشراف على قيادتها بالطاقم، في مقابل ذلك يكون المستأجر مسؤولاً فقط على الوظيفة التجارية للنقل الجوي، و إبرام العقود المتعلقة بذلك<sup>(1)</sup>.

لقد ذهب جانب من الفقه على إعتبار أن كلا من المؤجر و المستأجر يكتسبان صفة الناقل الجوي، لأن المستأجر يتولى التنظيم التجاري لعملية النقل الجوي، كما يقوم المؤجر بتنفيذ هذا النقل مادياً<sup>(2)</sup>.

على الرغم من قوة حجج هذا الرأي<sup>(3)</sup>، إلا أنه لا يمكننا التسليم به، ذلك لأن المؤجر يقتصر دوره على وضع الطائرة تحت تصرف المستأجر، بالإضافة إلى تأجير خدمات الطاقم، و لا يمكننا إعتبار ذلك إستثماراً للخطوط الجوية، و عليه يكون المستأجر في عقد إيجار الطائرة بالطاقم وحده مسؤولاً تجاه المسافر، بتالي يكتسب حينئذ المسأجر صفة الناقل الجوي.

#### رابعاً : الوكالات السياحية و الوكلاء بالعمولة

##### أ) وكالات السياحة و السفر

تنتشر هذه الوكالات بشكل خاص في مجال النقل الجوي للأشخاص، حيث يتوقف إكتسابها لصفة النقل الجوي على طبيعة الخدمات التي تقدمها للجمهور، و الدور الذي تقوم به، فإذا إقتصر دورها على حجز التذاكر و إستلامها من شركات الطيران ذلك بنيابة عن المسافر، أو كانت مفوضة من قبل شركة الطيران في إصدار هذه التذاكر و ذلك باسم الشركة و لحسابها الخاص، فإن هذه الوكالات السياحية لا تكتسب صفة "الناقل الجوي" لأنها لا تقدم خدمات النقل الجوي و لا تقوم بإستثمار خطوط جوية .

(1) هاني الدويدار، النقل البحري و الجوي، ص 317 .

(2) يضيف أصحاب هذا الرأي حجة أخرى مفادها إعتبار المستأجر ناقلاً فعلياً و المؤجر ناقلاً متعاقداً .

أنظر في ذلك : هاني الدويدار، المرجع نفسه، ص 317 .

(3) تهدف الحجج التي يقدمها أصحاب هذا الرأي إلى مراعاة مصلحة المسافر، بحيث تمكنه من الرجوع على شخصين بدلاً من شخص واحد، مما يزيد من فرص الحصول على التعويض المناسب .

أما إذا قامت هذه الوكالات السياحية بإستئجار طائرات، و تولت عملية النقل الجوي بنفسها، فلا شك في هذه الحالة أنها تكتسب صفة الناقل الجوي، بتالي فهي تخضع للإتفاقية "وارسو" لسنة 1929 متى توفرت فيها الشروط<sup>(1)</sup>.

### ب) الوكيل بالعمولة للنقل الجوي

في هذه الحالة يجب أن نفرق بين الوكيل بالعمولة<sup>(2)</sup> عن الناقل الجوي، و الوكيل بالعمولة عن المسافر:

#### 1) الوكيل بالعمولة عن الناقل الجوي

إذا تولى شخص إبرام عقد نقل جوي مع المسافر بإسمه الشخصي لكن لحساب إحدى شركات الطيران، فإنه يعد وكيلا بالعمولة للنقل عن الناقل الجوي، وعليه يكتسب الوكيل بالعمولة عن الناقل الجوي صفة الناقل المتعاقد تجاه المسافرين، أما الموكل المتمثل في شركة الطيران التي تتولى تنفيذ عملية النقل الجوي، فتكون بمثابة الناقل الفعلي لأنها لا تتعاقد مع المسافر لكنها تقوم بتنفيذ كل عملية النقل، بتالي فإنه تطبقا لما جاء في إتفاقية "جوادلا خارا"، فأن كلا من "الناقل الفعلي" و "الناقل المتعاقد" يخضعان لأحكام للإتفاقية "وارسو" لسنة 1929 الدولية<sup>(3)</sup>.

#### 2) الوكيل بالعمولة عن المسافر

في هذه الحالة يتعاقد الوكيل بالعمولة بإسمه الشخصي مع الناقل الجوي، لكن يتم ذلك لحساب المسافر، بتالي لا يمكن أن يكتسب الوكيل بالعمولة عن المسافر صفة "الناقل الجوي"، لأنه يرتبط بموكله (المسافر) بموجب عقد وكالة، و ليس بموجب عقد النقل الجوي، كما لا يمكن إعتبار الناقل الجوي الذي تعاقد معه الوكيل بالعمولة ناقلا فعليا تجاه المسافر، ذلك لأنه لا يقوم بتنفيذ عملية النقل الجوي بإذن من الناقل المتعاقد حيث يفنقد الوكيل بالعمولة عن المسافر لهذه الصفة، من جهة أخرى يستطيع الناقل الجوي أن يكتسب صفة الناقل المتعاقد تجاه الوكيل بعمولة لأن هذا الأخير قام بإبرام عقد نقل الجوي معه<sup>(4)</sup>.

(1) هاني الدويدار، النقل البحري و الجوي، ص 320 .

(2) لقد عرف المشرع الجزائري عقد عمولة النقل في نص المادة 37 من القانون التجاري التي تنص على (يعتبر عقد العمولة للنقل اتفاق يلتزم بمقتضاه تاجر بأن يباشر بإسمه الخاص أو باسم موكله أو شخص من غير نقل أشخاص أشياء و أن يقوم عند الإقتضاء بالأعمال الفرعية المرتبطة بالنقل).

(3) هاني الدويدار، النقل البحري و الجوي، ص 321 .

(4) هاني الدويدار، النقل البحري و الجوي، ص 322 .



فلا يكون للمسافر في هذه الحالة سوى الرجوع على الوكيل بالعمولة الذي قام بتعاقد معه<sup>(1)</sup>، كما يستطيع الوكيل بالعمولة إثارة مسؤولية الناقل الجوي الذي تعاقد معه، كونه يكتسب صفة الناقل المتعاقد، ذلك تطبيقاً لما جاء في إحكام اتفاقية "وارسو" لسنة 1929 الدولية متى توافرت شروط تطبيقها.

## الفرع الثاني

### متلقي خدمة النقل الجوي

في عقد النقل الجوي للأشخاص المسافر هو من يتلقى خدمة النقل الجوي، و يمكن تعريفه على أنه ذلك: ( الشخص الذي يتولى إبرام عقد النقل الجوي مع الناقل، و هو الدائن في علاقة المسؤولية التي تقوم عند وقوع الضرر)<sup>(2)</sup>.

قد يتولى المسافر بنفسه إبرام عقد النقل الجوي أو عن طريق نائبه القانوني أو وكيله، كما يمكن أيضاً للوكيل بالعمولة أن يتولى إبرام عقد النقل الجوي عنه كما رأينا سابقاً، وعليه يمكن القول بأن عقد النقل الجوي يكسب الشخص الذي يتولى إبرام عقد النقل مع الناقل الجوي صفة "المسافر"، لكن السؤال الذي يطرح نفسه هو : ما حكم كل من المتسلل و طلبة الطيران، و لأشخاص التابعين للناقل الجوي في حدود وظيفتهم و مهامهم؟

لقد أجاب القضاء على وضعية كل من هؤلاء و مدى إرتباطهم بالناقل الجوي في عقد النقل الجوي للأشخاص، فبالنسبة للمتسلل فإنه لا يمكن أن يتصف بتسمية المسافر، و ذلك لعدم وجود علاقة قانونية تربطه بالناقل الجوي، كما أنه ليس طرفاً في عقد النقل الجوي للأشخاص، بتالي لا يمكنه أن يخضع لأحكام اتفاقية "وارسو" لسنة 1929 الدولية، لأن تطبيقها لا يسري إلا في إطار تعاقدية<sup>(3)</sup>، كما أنه لا يمكن أن يعتبر طلبة الطيران بمثابة مسافرين، لأن العلاقة التي تربطهم بالهيئة التي تتولى تدريبهم أي شركة الطيران ليس بعقد نقل جوي، بل يمكن تكييف العلاقة

(1) كما يستطيع المسافر الرجوع على الناقل الجوي الذي تعاقد معه الوكيل بالعمولة إذا كان القانون الواجب التطبيق يخول له مثل هذا النوع من الرجوع.

أنظر في ذلك : نص المادة 37 من القانون التجاري الجزائري.

(2) ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص 104 ؛ هاني الدويدار، النقل البحري و الجوي، ص 323.

(3) هذا ما نصت عليه المادة 05 من المشروع التمهيدي لإتفاقية "وارسو" لسنة 1929 م بنصها على : (إن إتفاقية الحاضرة "اتفاقية فارسوفيا " لا تطبق على نقل كل شخص يتواجد في الطائرة دون أن يكون الناقل على علم بتواجده أو قبل به في كل مرة هؤلاء الأشخاص لا يكون لهم الحقوق كالتالي منحت للراكب بمقتضى الإتفاقية الحاضرة).

القانونية التي تربطهم بالناقل الجوي على أنها عقد من نوع آخر كإعتباره عقد تمهين، بتالي فإنهم يخضعون لقواعد العامة في المسؤولية المدنية.

أما بالنسبة لتابعي الناقل الجوي فنميز بين حالتين، ففي حالة التابع الذي يتنقل في الطائرة من أجل القيام بمهام كلفته إياها شركة الطيران، فلا مجال لوجود عقد نقل جوي بينه وبين الناقل الجوي، و يمكن تكييف هذا العقد على أنه عقد عمل، أما الحالة الثانية و التي تقدم فيها شركة الطيران تذاكر سفر مجانية للتابع، و قام هذا الأخير بسفر على متن إحدى الطائرات التابعة لنفس شركة الطيران التي يعمل لديها، و التي قامت بمنحه هذه التذاكر، فهنا التابع هو بمثابة مسافر يخضع نقله لأحكام اتفاقية "وارسو" لسنة 1929، و ذلك لكون العلاقة التي بينه و بين الناقل الجوي علاقة عقد النقل جوي، و ليست عقد عمل<sup>(1)</sup>.

في إطار تحديد الأشخاص الذين تطبق عليهم أحكام النقل الجوي للأشخاص، ثار الجدل حول مدى خضوع نقل جثث الموتى إلى نفس الأحكام القانونية لنقل الأشخاص، أم أنها تخضع إلى أحكام نقل البضاعة؟.

لعل السبب وراء الإختلاف و التباين حول تكييف و تصنيف جثث الموتى، هو الإختلاف في معنى كلمة "Marchandises"<sup>(2)</sup>، الواردة في النص الرسمي الفرنسي لإتفاقية "وارسو" لسنة 1929 الدولية، و بين كلمة "Goods"<sup>(3)</sup> الواردة بالترجمة الإنجليزية غير الرسمية لهذه الإتفاقية. حيث دعى العلامة «روديبير» على أن تعتبر جثث الموتى من قبيل البضاعة، و يبرر موقفه هذا بعدة حجج، أهمها أن أجرة نقلها تحدد بنفس الطريقة التي تقدر بها أجرة نقل البضاعة، كما أن الشروط العامة للنقل بالسكة الحديدية تضع نقل جثث الموتى تحت مسمى البضاعة، فلماذا يختلف التكييف بإختلاف وسيلة النقل، و لقد إعتق وجهة النظر هذه التشريع السويسري الخاص بالنقل الجوي و القضاء الأمريكي<sup>(4)</sup>.

(1) ياسمينة بشار، المرجع السابق، ص- ص 26، 27.

(2) كلمة "Marchandises" تعني في اللغة الفرنسية جميع المنقولات المادية التي يمكن أن تكون محلا للمعاملات التجارية وعليه لا تشمل هذه الكلمة جثث الموتى وذلك لعدم صلاحيتها لأن تكون محلا للمعاملات التجارية.

(3) كلمة "Goods" الواردة بالترجمة الإنجليزية لاتفاقية "وارسو" تشمل فقط الأشياء الجامدة فيدخل تحتها جميع الأشياء بما فيها جثث الموتى .

(4) محمد فريد العريني جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص 281.

لكن المنطق القانوني يقضي بعدم تسوية جثث الموتى بالبضاعة بل يجب تسويتها من حيث نقلها بالإنسان و إعتبرها من قبيل المسافرين، كما يجب إخضاعها لنصوص إتفاقية "وارسو" لسنة 1929 الخاصة بنقل الأشخاص، و لقد دعى القضاء الفرنسي إلى عدم تشبيه نقل جثث الموتى بنقل البضاعة لأن ذلك لا يتلائم مع المعنى المقصود من كلمة "Marchandses" الواردة في إتفاقية "وارسو" 1929 الدولية<sup>(1)</sup>.

## المطلب الثاني

### إلتزامات الناقل الجوي المترتبة عن عقد النقل الجوي للأشخاص

يرتب عقد النقل الجوي على عاتق الناقل عدة إلتزامات، فيكون ملزماً بتنفيذ مضمون هذا العقد (الفرع الأول)، كما يكون ملزماً بالمحافظة على سلامة المسافرين و أمتعته المسجلة (الفرع الثاني)، بالإضافة إلى ماسبق يكون الناقل الجوي ملزماً بإيصال المسافرين في الميعاد المحدد و الوقت المحدد دون تأخير (الفرع الثالث)، و إلا تارت مسؤوليته.

## الفرع الأول

### إلتزام الناقل الجوي بتنفيذ عقد النقل الجوي

يلتزم الناقل الجوي بمجرد إبرام عقد النقل الجوي مع المسافرين، بتنفيذ مضمون هذا العقد، أي التغيير المكاني للأشخاص من محطة جوية إلى أخرى<sup>(2)</sup>، وربما كان هذا الإلتزام هو جوهر عقد نقل الجوي للأشخاص، ذلك لأن الإلتزام الأساسي الذي يقع على عاتق الناقل الجوي، هو نقل المسافر عن طريق الجو من محطة القيام إلى محطة الوصول على متن طائرة صالحة للملاحة الجوية، إلى المكان الذي إبتغاه عندما إرتبط وإياه بعقد النقل الجوي<sup>(3)</sup>، فإن تقاعس أو إمتنع عن تنفيذ هذا الإلتزام كأن يقوم بمنع المسافرين من السفر، إما بإلغاء المقعد المحجوز له على متن الطائرة، أو بإلغاء الرحلة كليا، قامت مسؤوليته طبقاً لإتفاقية "وارسو" لسنة 1929 إذا كان النقل الجوي

(1) محمد فريد العريني، جلال وفاء محمدين، المرجع نفسه، ص- ص 282، 283 .

(2) طبقاً لما جاءت به نص المادة 131 من القانون رقم 06/98 .

(3) رضوان أبوزيد، القانون الجوي، ص- ص 281 ، 282 .

دولياً<sup>(1)</sup>، و تطبقاً لقواعد قانون رقم 98 / 06 الذي يحدد القواعد القانونية العامة للطيران المدني إذا كان النقل الجوي داخلياً<sup>(2)</sup>.

يكون الناقل الجوي ملزماً بتنفيذ عملية النقل بواسطة طائرة صالحة للنقل من جميع الوجوه، و إرتباطاً بهذا لإلتزام، فإنه يجب على الناقل الجوي أن يوفر للمسافر مكاناً في الدرجة التي تعاقداً عليها، فإذا إزدحمت وسيلة النقل الجوي، بحيث لا يتمكن المسافر من الحصول على المكان المخصص له، أو إضطر إلى الركوب في درجة أدنى من درجته، فإن للمسافر في هذه الحالة الحق في العدول عن عقد النقل الجوي، أما في حالة عدم عدوله يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن دفع الفرق في الأجرة النقل، فضلاً عن التعويض عن الضرر إن كان له مقتضى<sup>(3)</sup>.

كما يكون الناقل الجوي ملزم أيضاً بتوفير الراحة المناسبة للمسافر أثناء السفر، و إذا إلتزم أن يقدم للمسافر مقابر أجر إضافي تقديم خدمات أخرى، فإن عليه القيام بهذه الخدمات و تقديمها، و إلا كان مسؤولاً عن رد المقابل، بالإضافة إلى التعويض إن كان له مقتضى<sup>(4)</sup>.

(1) محمد فريد العريني ، المرجع السابق، ص163.

(2) حيث جاء في نص المادة 173 مكرر 01 ف 02 من القانون رقم 15 / 04 الذي يعدل و يتم القانون رقم 98/06 على أنه (يستفيد ركاب النقل الجوي العمومي في حالة إلغاء رحلتهم أو تأخرها، أو تعذر ركوبهم لأسباب تعود للناقل ، من التكفل من حيث الإعلام، و التعويض و كل مساعدة تتناسب مع الأضرار الناجمة عن هذه الوضعيات) .

(3) باسم محمد صالح، القانون التجاري، منشورات دار الحكمة مطبعة الجامعة ، بغداد ، العراق، سنة 1987، ص206،205.

(4) باسم محمد صالح، المرجع نفسه، ص206.

## الفرع الثاني

إلتزام الناقل الجوي بالمحافظة على سلامة المسافر  
و أمتعته المسجلة

إن خصوصية النقل الجوي من حيث الطريقة التي يتم بها، تحتم على الناقل الجوي الحفاظ على سلامة المسافر طوال الرحلة الجوية، ذلك لأن الناقل الجوي يلتزم بتوصيل المسافر سالما ومعافى، هو و أمتعته إلى المكان الذي يقصده، و يدعى هذا الإلتزام بإلتزام السلامة<sup>(1)</sup>.  
لقد جاء في كل من إتفاقية "وارسو" لسنة 1929 و قانون رقم 06 / 98، حكما يقر بهذا الإلتزام و يؤكد، حيث يكون الناقل الجوي مسؤولا عما يصيب المسافر من ضرر، فلا يمكن بيان مضمون إلتزام الناقل الجوي بضمان سلامة المسافر و أمتعته إلا من خلال البحث في الطبيعة القانونية لهذا الإلتزام، إذ إختلفت الأنظمة القانونية حول تحديد الطبيعة القانونية لإلتزام بضمان السلامة.

بهذا الصدد فإننا سنقوم بدراسة مضمون إلتزام الناقل الجوي بضمان سلامة المسافرين وتحديد طبيعته القانونية، ثم نوضح مضمون إلتزام الناقل الجوي بالمحافظة على الأمتعة مع بيان طبيعته القانونية لهذا الإلتزام .

أولا : إلتزام الناقل الجوي بالمحافظة على سلامة المسافر

سنوضح المقصود بإلتزام الناقل الجوي بضمان سلامة المسافر، و ذلك من خلال التطرق إلى مضمون هذا الإلتزام، مع تحديد طبيعته القانونية .

(أ) مضمون إلتزام الناقل الجوي بسلامة المسافرين

يعد الإلتزام بضمان السلامة من أهم الإلتزامات التي تقع على عاتق الناقل الجوي، ذلك لأن الشخص المسافر يتمنى أن يحافظ الناقل الجوي على سلامته و حياته أثناء عملية النقل الجوي، كما يعد من واجب الناقل الجوي سهر على راحة المسافرين و رعايتهم طوال الرحلة الجوية، فلو

(1) ضمان السلامة من الإلتزامات التي عرفت تطورا تاريخيا مهما منذ بداية إنتشار إستعمال اللآلة كوسيلة للنقل، حيث خضع ابتداء الى أحكام المسؤولية التقصيرية ثم لأحكام المسؤولية التعاقدية إلى أن استقر القضاء على اعتباره التزاما عقديا و بتالي فهو يخضع لأحكام المسؤولية العقدية.

انظر: أسيل باقر جاسم و آخرون، قيام مسؤولية الناقل عن الإخلال بضمان السلامة في حوادث الارهاب الجوي، مجلة واسط للعلوم لإنسانية، العدد 22، ص 126، 135.

كانت الرحلة تستغرق وقتا طويلا، أو تعطلت الطائرة لسبب أو لآخر أثناء تنفيذه لعملية النقل الجوي، يتعين عليه أن يوفر لهم الغذاء وكذلك المأوى إذا لزم الأمر لذلك ريثما يتمكن من إستئناف الرحلة الجوية أو ينقلهم على طائرة أخرى إذا أمكنه ذلك .

لقد عرفت محكمة النقض الفرنسية الإلتزام بالسلامة في الحكم الصادر لها بتاريخ 21 نوفمبر 1911 جاء فيه ( إن تنفيذ عقد النقل يتضمن بالنسبة للناقل الإلتزام بتوصيل المسافر سالما معافى الى جهة الوصول ) (1).

على هذا الأساس فقد إستقر الرأي على إعتبار الناقل الجوي ملزما نحو المسافر بالمحافظة على أمنه و سلامته خلال تنفيذه لعقد النقل الجوي، و هذا ما أخذت به معظم القوانين و التشريعات الجوية، من بينها التشريع الجزائري الذي يثير مسؤولية الناقل الجوي تلقائيا في حال الإخلاله بضمان سلامة المسافر خلال تنفيذه لعملية النقل الجوي (2).

### ب) تحديد الطبيعة القانونية للإلتزام الناقل الجوي بسلامة المسافرين

لقد إختلفت التشريعات الجوية الداخلية و تضاربت في موقفها، حول تحديد الطبيعة القانونية للإلتزام الناقل الجوي بضمان سلامة المسافر، فمنهم من إعتبر أن الإلتزام بضمان السلامة يعد إلتزاما عقديا محله عقد النقل الجوي المبرم بين الناقل و المسافر(3)، و عليه يكون الناقل الجوي ملزما تجاه المسافر خلال تنفيذه لعقد النقل الجوي، بتحقيق نتيجة المتمثلة في وصول المسافر إلى الوجهة التي يقصدها ساملا معافى من أي ضرر .

على عكس الأنظمة التي قضت بأن التزم الناقل الجوي بالسلامة هو إلتزام عقدي محله تحقيق نتيجة، إتجهت في المقابل أنظمة قانونية أخرى، إلى القول بأن الإلتزام بالسلامة هو إلتزام

(1) ولقد أكدت المحكمة على أن تسليم المسافر لتذكرة السفر يتضمن في حد ذاته التزم يقع على عاتق شركة النقل بتوصيل المسافر سالما معافى الى جهة الوصول، و بهذا الحكم الشهير استقر على عاتق الناقل التزم أساسيا و هو الإلتزام بضمان سلامة المسافر .

Voir : G. Viney, P. Jourdain, Droit civil : Les conditions de la responsabilité, L.G.D.J , Paris, 1999 ,p477.

(2) المادة 145 من القانون رقم 06/98 ، والتي تقابلها نص المادة 17 من اتفاقية "وارسو" لسنة 1929.

(3) من بين هذه الأنظمة نجد القانون الجوي المصري و القانون الجوي الفرنسي فحسب هذه القوانين فإن الإلتزام بضمان السلامة مصدره العقد و هو إلتزام بتحقيق نتيجة .

انظر : ثروت أنيس الأسويطي ، المرجع السابق، ص- ص 160، 159 .

قانوني مصدره القانون، و محله الإلتزام ببذل عناية<sup>(1)</sup>، على إثر ذلك يكون الناقل الجوي وفقا لهذا النظام ملزما ببذل العناية اللازمة لضمان سلامة المسافرين خلال تنفيذه لعقد النقل الجوي للأشخاص.

أمام التباين الحاصل في الأنظمة القانونية حول تحديد الطبيعة القانونية لضمان السلامة، قام واضعي إتفاقية "وارسو" لسنة 1929 بتوحيد الموقف، حيث أقامت الإتفاقية توازنا بين مصالح الناقل الجوي و المسافرين في عقد النقل الجوي للأشخاص، فأعتبرت إتفاقية "وارسو" لسنة 1929 إلتزام الناقل بضمان السلامة إلتزاما عقديا مصدره عقد النقل الجوي، و محله بذل العناية اللازمة، مع إلقاء عبئ الإثبات على عاتق الناقل الجوي كما يقاس معيار العناية بالمعيار الموضوعي أي الرجل الحريص أو الناقل الجيد<sup>(2)</sup>.

بالرجوع إلى التشريع الوطني، نجد أن المشرع الجزائري قد ألزم الناقل الجوي بالمحافظة على حياة و سلامة المسافرين، كما يعتبر هذا الإلتزام إلتزاما عقديا محله بذل العناية اللازمة لتفادي وقوع الضرر<sup>(3)</sup>.

### ثانيا : إلتزام الناقل الجوي بالمحافظة على سلامة أمتعة المسافرين

لا يلتزم الناقل الجوي للأشخاص بنقل المسافرين إلى الوجهة التي يقصدونها و ضمان سلامتهم فحسب، و إنما هو ملزم أيضا بنقل الأمتعة التي يصطحبونها معهم، و الحفاظ عليها طوال الرحلة الجوية، بإعتبارها جزءا لا يتجزأ من عقد النقل الجوي للأشخاص<sup>(4)</sup>، كما أن الإلتزام

(1) هذه النظم مجسدة في القانون "الإنجوسكسوني" الذي يرى بأن الناقل الجوي لا بد له أن يبذل قدرا من الحيلة و الحذر الواجبين من أجل عملية الراكب من تعرضه للضرر فكان الإلتزام بالسلامة في نظرهم كإلتزام الطبيب باشفاء المريض أي التزم ببذل العناية اللازمة لضمان سلامة المسافر .

**Voir : -Daniel lureau**, la responsabilité du transporteur aérien lois nationales et convention de varsovie, LGDJ, paris, 1961, p17.

(3) - **SISSIL Jacque** , Lanotion de faute dans la conventien de varsovie, Thèse de doctorat , Lausanne, 1960, p 125 .

(3) هذا ما يفهم من مضمون نص المادة 148 من القانون رقم 06/98 لتي تنص على : ( الناقل الجوي غير مسؤول إذا برهن أنه اتخذ صيغة كل مندوبيه الإجراءات الضرورية لتفادي الخسارة أو استحالة اتخاذهم ذلك )، و نص هذه المادة جاء مطابقا تماما لنص المادة 20 من إتفاقية " وارسو " 1929.

(4) دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في عقد النقل الجوي الداخلي و الدولي، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، سنة 2005، ص104.

بالمحافظة على الأمتعة ذو طبيعة قانونية، مثله مثل الإلتزام بضمان السلامة المسافر، فهل هو الإلتزام بتحقيق نتيجة، أم أنه الإلتزام ببذل عناية ؟

تختلف الطبيعة القانونية للإلتزام الناقل الجوي بالمحافظة على الأمتعة باختلاف نوع هذه الأمتعة، حيث ميزت إتفاقية "وارسو" لسنة 1929، و كذا القانون رقم 06/98، بين نوعين من الأمتعة<sup>(1)</sup>، بتالي فإن الطبيعة القانونية للإلتزام الناقل الجوي بالمحافظة على هاته الأمتعة تختلف بحسب نوع هذه الأمتعة .

### أ) الطبيعة القانونية للإلتزام الناقل الجوي بالمحافظة على سلامة الأمتعة غير مسجلة

من المعلوم أن الأمتعة غير المسجلة تتمثل في تلك الأشياء الصغيرة أو الشخصية، التي تبقى في حراسة المسافر و حوزته أثناء السفر، بعد أن يقبلها الناقل الجوي، كالحقيبة اليدوية الصغيرة وما شابه ذلك<sup>(2)</sup>.

و عليه لا يعد إلتزام الناقل الجوي بالمحافظة على الأمتعة غير المسجلة، إلا إلتزاما ببذل عناية، لأن هذه الأمتعة تظل تحت حراسة المسافر، فمن الطبيعي أن يتحمل هذا الأخير الحفاظ عليها، فإن أصابها ضرر أو تلف فالأولى مسألته هو، أما في حال ما إذا ادعى عكس ذلك فعليه إثبات ذلك، في المقابل ذلك يستطيع الناقل الجوي أن ينفي الخطأ من جانبه، أو من تابعيه، فيتم ذلك بإثبات أنه بذل هو و تابعوه القدر اللازم من العناية في المحافظة على هذه الأمتعة<sup>(3)</sup>.

كما تجدر الإشارة على أنه على الرغم من أن المسافر يكون مسؤولا عن أمتعته الشخصية، و عن الأضرار التي تسببها للغير، إلا أن ذلك لا يمنع الغير من الحق في مطالبة الناقل الجوي بالتعويض عن الضرر على أساس المسؤولية التقصيرية، و على إثر ذلك يكون للناقل الجوي الحق في الرجوع على المسافر بما أداه من تعويض، و في كل الأحوال فإنه يجب على الناقل

(1) راجع في ذلك الفرع الأول من المطلب الثالث في المبحث الأول من الفصل الأول من هذه المذكرة.

(2) طبقا لما جاء فينص المادة 67 من القانون التجاري الجزائري فإن الناقل لا يكون مسؤولا عن الأمتعة الشخصية التي يحتفظ بها المسافر و بتالي يكون المسافر وحده المسؤول عن عنها بإباعتباره الحارس الفعلي لها، كما نصت المادة 06 ف 05 من الشروط العامة لمنظمة أياتا "IATA" بأن المسافر يكون مسؤولا عن الأشياء التي يحتفظ بها تحت حراسته، و لا يكون الناقل مسؤولا حتى و لو قام تابعوه بمساعدة المسافر في نقل هذه الأشياء أو وضعها.

(3) دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في عقد النقل الجوي الداخلي و الدولي، ص 117، 119.



الجوي القيام بفحص الأمتعة التي يصطحبها المسافر معه قبل البدء في تنفيذ عقد النقل الجوي، و ذلك لغرض التحقق من مطابقة الأمتعة لشروط العقد<sup>(1)</sup>.

### ب) طبيعة القانونية لإلتزام الناقل الجوي بالمحافظة على سلامة الأمتعة المسجلة

الأمتعة المسجلة هي تلك التي لا يحملها المسافر معه و تصاحبه في رحلته، حيث يتم تسليمها إلى الناقل الجوي، ليضعها في المكان المخصص للشحن بالطائرة، كما يعد إلتزام الناقل الجوي بالمحافظة على أمتعة المسافر المسجلة، إلتزاما ببذل عناية مع قلب عبئ الإثبات، و ذلك بفترض الخطأ من جانب الناقل الجوي<sup>(2)</sup>، مما يقتضي مع معطيات العدالة، لأن تكليف المسافر بإثبات وقوع الخطأ من جانب الناقل الجوي من شأنه أن يؤدي إلى الإجحاف في حقه، و ذلك لكونه سلم حيازتها للناقل الجوي، و عليه فإنه من المنطقي إفتراض التقصير من جانب الناقل الجوي فمن واجبه المحافظة على سلامة هذه الأمتعة المسجلة، التي تكون تحت حراسته طوال الرحلة الجوية<sup>(3)</sup>.

(1) باسم محمد صالح، المرجع السابق، ص 207 .

(2) تقضي المادة 17 من اتفاقية "وارسو" الدولية و كذا المادة 146 من قانون رقم 06/98، بأن الناقل الجوي يكون مسؤولا عما يلحق الأمتعة المسجلة من ضرر إذا كانت الواقعة التي تولد منها الضرر قد حدثت خلال النقل الجوي، غير أن المادة 20 من اتفاقية "وارسو" و التي تقابلها نص المادة 148 ف 01 من قانون رقم 06/98، تنص على أن الناقل الجوي لا يكون مسؤولا إلا إذا أثبت أنه، و تابعوه قد إتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو أنهم كان من المستحيل عليهم إتخاذها .

(3) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ط 1986، ص 103؛ دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في عقد النقل الجوي الداخلي و الدولي، ص - ص 105، 106 .

## الفرع الثالث

### إلتزام الناقل الجوي بإيصال المسافرين في الميعاد المحدد

يعد عامل كسب الوقت واحد من العناصر التي لا يستقيم النقل الجوي بدونها، لأن مستعملي الطائرات يفضلون مزية السرعة التي تنفرد بها الطائرات دون غيرها من وسائل النقل الأخرى. لكن معظم الناقلين الجويين لا يلتزمون بالمواعيد المحددة في عقد النقل الجوي، مما دفع بالتشريعات الجوية بفرض التزاما على الناقل الجوي مفاده إحترام مواعيد النقل الجوي، فما هو مضمون هذا الإلتزام و ما هي طبيعته القانونية ؟

#### أولا : مضمون إلتزام الناقل الجوي بإيصال المسافرين في الميعاد المحدد

لا شك بأن السبب وراء إقبال المسافرين على إبرام عقد النقل الجوي، هو السرعة الفائقة التي تتميز بها وسيلة تنفيذه، إذ أن عامل كسب الوقت هو الركيزة الأساسية التي يقوم عليها النقل الجوي<sup>(1)</sup>، لهذه السباب و لأجلها كان من الطبيعي أن يقع على عاتق الناقل الجوي إلتزاما بإحترام مواعيد النقل الجوي<sup>(2)</sup>، بحيث تنشأ مسؤوليته إذا ما أخل بهذا الإلتزام<sup>(3)</sup>، و يسأل الناقل الجوي عن التأخير في النقل سواء كان هذا التأخير بسبب التأخر في إتمام إجراءات السابقة على السفر، أو الإجراءات اللاحقة للوصول، أو كان التأخير أثناء مرحلة الطيران، متى ترتب على هذا التأخير ضرر للمسافر إذ لا يسأل الناقل الجوي عن التأخير بل يسأل عن الضرر الناتج عن هذا التأخير<sup>(4)</sup>.

لكن هل يعني ذلك أن الإلتزام بنقل المسافرين و إيصالهم في الميعاد المحدد دون تأخير، هو إلتزام بتحقيق نتيجة؟

(1) أمير خالد عدلي، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، سنة 2005، ص 81.

(2) يتحدد هذا الميعاد إما باتفاق الطرفين او من خلال نشرات دورية يعلنها الناقل إلى الجمهور فيكون حين إذن ملزما بتنفيذها، فإذا تأخر الناقل عن الميعاد المحدد قامت مسؤوليته و يكون بذلك ملزما بتعويض الضرر الذي يصيب المسافرين من جراء ذلك .

انظر : باسم محمد صالح، المرجع السابق، ص 205 .

(3) لقد أقامت اتفاقية "وارسو" مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير و ذلك من خلال نص المادة 19 منها و التي تقابلها نص المادة 147 من قانون رقم 98 / 06، و ذلك بنص على (يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل المسافرين و أمتعتهم جوا).

(4) مثال ذلك : تضييع فرصة أو صفقة على المسافر حيث أنه كان يريد إتمامها في مكان الوصول و في هذه الحالة يقع عبأ اثبات التأخير على المسافر .

**ثانيا : الطبيعة القانونية لإلتزام الناقل الجوي بإيصال المسافرين دون تأخير**

لقد إعتبر كل من المشرع الجزائري في ظل قانون رقم 06/98 ، و كذا المشرع الدولي من خلال اتفاقية " وارسو" لسنة 1929، أن إلتزام بنقل في الميعاد يعد إلتزاما ببذل عناية<sup>(1)</sup>، مما يعني أن الناقل الجوي ملزم ببذل العناية اللازمة لإتمام عملية النقل الجوي في الميعاد المحدد مع تقادي الضرر الذي قد ينشأ عن ذلك التأخير<sup>(2)</sup>.

يجب على الناقل الجوي أن يقيم الدليل على أنه قام ببذل هذه العناية، لأن نظام المسؤولية الذي أخذت به اتفاقية " وارسو" لسنة 1929، و قانون رقم 06/98 ، يفترض وقوع الخطأ من جانب الناقل الجوي، فإذا ما أراد هذا الأخير التخلص من مسؤوليته يجب عليه إقامة الدليل على أنه قام مع تابعيه بإتخاذ كافة التدابير الضرورية لتقادي وقوع التأخير، أو أنه إستحال عليهم ذلك<sup>(3)</sup>.

إلى جانب الإلتزامات التي تقع على عاتق الناقل الجوي، توجد إلتزامات أخرى يلتزم بها تجاه المسافرين، حيث يكون الناقل الجوي ملزما بتوفير الراحة، و تقديم الخدمات الضرورية، و اللازمة للمسافرين خاصة منهم ذوي الإحتياجات الخاصة، حيث يستفيد هؤلاء من المساعدات الضرورية التي يكون الناقل الجوي ملزما بتقديمها لهم من أجل القيام بعملية النقل الجوي<sup>(4)</sup>، كما يمنع على كل مؤسسة نقل جوي عمومي أن ترفض حصول الأشخاص ذوي الإحتياجات الخاصة على تذكرة سفر تمكنهم من القيام بعملية النقل الجوي، بسبب إعاقتم<sup>(5)</sup>.

(1) دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في عقد النقل الجوي الداخلي و الدولي، ص 112 .

(2) لقد نصت اتفاقية " وارسو" على المسؤولية عن التأخير في نص المادة 19 منها ، و قضت بأن الناقل ملزم بالنقل في الميعاد، و أضافت المادة 20 من نفس الاتفاقية على أن الناقل يلتزم بنقل في الميعاد و ذلك ببذل العناية اللازمة لذلك، و ما يؤكد كذلك على أن التزم الناقل ببذل عناية لنقل المسافرين في الوقت المحدد، هو ما أشارت إليه البند التاسع من شروط العقد الواردة في تذكرة السفر التابعة للخطوط الجوية الجزائرية في نص المادة التاسعة منها، و ما تضمنته نص المادة في نص المادة 173 مكرر 01 ف 02 من القانون رقم 04/ 15 الذي يعدل و يتمم القانون رقم 06/98 .

(3) محمد فريد العريبي، المرجع السابق، ص 207 ؛ دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في عقد النقل الجوي الداخلي و الدولي، ص 112 .

(4) المادة 173 مكرر 02 من القانون رقم 14/15 المعدل و المتمم للقانون رقم 06/98.

(5) أنظر في مضمون ذلك و في الإستثناءات الواردة على هذا المنع نص المادة 173 مكرر 03 من القانون رقم 14/15 المعدل و المتمم للقانون رقم 06/98.

## المطلب الثالث

## إلتزامات المسافرين في عقد نقل الجوي للأشخاص

في مقابل الإلتزامات التي يربتها عقد النقل الجوي للأشخاص على عاتق الناقل الجوي، توجد إلتزامات يفرضها هذا العقد على عاتق المسافر الذي يعد طرفاً جوهرياً فيه، حيث يكون المسافر ملزماً بدفع أجرة النقل (الفرع الأول)، كما يفرض عليه عقد النقل الجوي الذي قام بإبرامه مع الناقل الحضور في المكان و الوقت المحددين للمغادرة (الفرع الثاني)، في الأخير يكون المسافر ملزماً بإتباع تعليمات الناقل الجوي طوال الرحلة الجوية (الفرع الثالث).

## الفرع الأول

## إلتزام المسافر بدفع أجرة النقل الجوي

يعد عقد النقل الجوي من عقود المعاوضة، حيث يشترط كل من قانون رقم 06/98، و إتفاقية "وارسو" لسنة 1929 الدولية، لكي تنطبق أحكامهما على عقد النقل الجوي أن يتم تنفيذ عملية النقل الجوي بمقابل<sup>(1)</sup>، سواء كان هذا المقابل نقدي أو عيني.

و عليه فإن الإلتزام الجوهري الذي يربته عقد النقل الجوي للأشخاص على عاتق المسافر، هو دفع أجرة النقل الجوي، أي الوفاء بثمن تذكرة السفر، وعادة يتم تحصيل هذه الأجرة مقدماً عند تسليم تذكرة السفر<sup>(2)</sup>.

على أساس ذلك يمكن القول بأن المسافر يلتزم بأداء أجرة النقل الجوي في موعدها المحدد حسب الإتفاق المحدد في عقد النقل الجوي، و كذا كيفية أداء الأجرة، حيث جرى العرف على قيام المسافر بسدادها قبل تنفيذ عملية النقل، و غالباً ما تكون هذه الأجرة محددة سلفاً من قبل الناقل الجوي، فيعلن عنها في صورة تعريفه للجمهور كما لا يقبل المناقشة فيها، فلا حاجة للتفاوض بشأنها عند إبرام العقد<sup>(3)</sup>، فبالنسبة للنقل الجوي الداخلي فإن الجهات الوطنية المختصة هي التي

(1) طبقاً لنص المادة 131 من قانون رقم 06 / 98، و كذا نص المادة الأولى من إتفاقية "وارسو" لسنة 1929.

(2) عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 255.

(3) باسم محمد صالح، المرجع السابق، ص- ص 209، 210؛ طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 131.

تقوم بتحديد التعريفات النقل المقررة<sup>(1)</sup>، أما بالنسبة للنقل الجوي الدولي فإن الاتفاقيات الثنائية للنقل الجوي أو متعددة الأطراف، هي التحدد شروط تعريف النقل الجوي الدولي، كما يمكن أن تحدد وفقا لقواعد المنافسة<sup>(2)</sup>.

يمكن أن يتمتع المسافر عن القيام بتسديد أجرة النقل قبل قيام الناقل الجوي بتنفيذ عملية النقل الجوي، و ذلك لسبب يعود إلى الناقل الجوي أو تابعيه، أو إلى الأداة المستعملة في تنفيذ عقد النقل الجوي، كأن تلغى الرحلة الجوية بسبب الناقل الجوي أو عطل ميكانيكي أو خلل تقني في الوسيلة المستعملة للنقل (الطائرة)، بتالي فإنه من العدل في هذه الحالة التعويض للمسافر عما لحقه من ضرر و على وجه الخصوص بسبب التأخير، كما لا يستحق الناقل الجوي أجرة النقل أيضا، في حالة عدول المسافر عن السفر<sup>(3)</sup>.

لكن يجب التنويه إلى أنه يجب على المسافر في حال عدوله عن السفر القيام بإخطار الناقل قبل مدة لا تقل عن 24 ساعة من موعد الرحلة الجوية المقررة في عقد النقل الجوي المبرم بينع و بين الناقل الجوي، أو عند الضرورة القصوى في اليوم نفسه، و إلا فقد حقه في العدول، و من البديهي أن تسقط أجرة النقل كذلك عند قيام قوة القاهرة تحول دون تنفيذ النقل الجوي، أو قيام ظروف معينة تجعل من النقل الجوي خطرا على سلامة المسافرين و أرواحهم<sup>(4)</sup>.

تجدر الإشارة إلى أنه على الرغم من أن الإلتزام الرئيسي الذي يربته عقد النقل الجوي على عاتق المسافرين، المتمثل في دفع أجرة النقل، إلا أن كلا من إتفاقية "وارسو" لسنة 1929، و المشرع الجزائري، لم يزودان الناقل الجوي بأي دعوى لمواجهة المسافرين في حالة عدم قيام هذا

(1) جاء في نص المادة 134 من القانون رقم 06/ 98 ما يلي: (تحدد تعريف النقل العمومي الجوي الداخلي و وفقا للتشريع المعمول به. يجب أن تأخذ هذه التعريفات بعين الإعتبار التخفيضات الواردة على تذاكر السفر أو مجانياتها و المنصوص عليها في القانون).

(2) حيث تنص المادة 14 من القانون رقم 14/15 المعدل و المتمم للقانون رقم 06 / 98 على ما يلي : ( تعدل و تتم أحكام نص المادة 135 من القانون رقم 06/ 98 كما يلي : تحدد التعريفات الدولية للنقل الجوي العمومي، وفقا لقواعد المنافسة، و الإتفاقيات الدولية الثنائية أو المتعددة الأطراف التي وقعت عليها الجزائر).

(3) إذا قام المسافر بالعدول عن السفر دون القيام بإخطار الناقل الجوي بمدة كافية و قام الناقل الجوي بتنفيذ عملية النقل المتفق عليها فإن الناقل في هذه الحالة يستحق كامل أجرة النقل .

(4) باسم محمد صالح، المرجع السابق، ص - ص211، 212.

الأخير بدفع أجرة النقل<sup>(1)</sup>، من ثم يرجع في تنظيم هذا الأمر إلى القانون الواجب التطبيق، وإذا أخطأ الناقل الجوي و زود المسافر بتذكرة سفر بقيمة أقل من قيمتها الحقيقية، هذا الأخير يتمتع عليه مطالبة بما تبقى من فرق القيمة، إلا إذا أقام الدليلا على سوء نية المسافر، و يكون ذلك بإثبات أنه كان عالماً بما وقع من خطأ في حساب قيمة التذكرة<sup>(2)</sup>.

فقد جاء في نص المادة الثالثة في الفقرة الأولى من الشروط "IATA" بأنه لا يمكن للناقل الجوي إصدار تذكرة السفر، إلا إذا تم دفع قيمتها كاملة كما حددتها منظمة "الإياتا"، فيحتفظ الناقل الجوي بالحق في رفض نقل أي مسافر لا يكون حائزاً لتذكرة سفر قانونية<sup>(3)</sup>.

و عليه يكون المسافر ملزماً بدفع أجرة النقل الجوي، ذلك لأن عقد النقل الجوي للأشخاص يعتبر من عقود المعاوضة، التي تسوجب على طرفيها أن يتم تنفيذ هذا العقد بمقابل، فيكون الناقل الجوي ملزماً بتنفيذ الإلتزامات التي يربتها عقد النقل الجوي عليه، و ذلك في مقابل دفع المسافر أجرة النقل، كما أن عقد النقل الجوي يعد عملاً تجارياً هدفه تحقيق الربح، فلا يتصور أن يكون هذا العقد تجارياً إذا لميرتب على عاتق المسافر إلتزاماً بدفع أجرة النقل، مقابل الخدمات التي يقدمها له الناقل الجوي.

(1) على الرغم من ذلك فإن للناقل الجوي ضمان قانوني يمكنه من إستيفاء أجرة النقل و غيرها من المبالغ المستحقة له بسبب تنفيذ عقد النقل ، و يتمثل هذا الضمان في حقه في حبس أمتعة المسافر و استيفاء تلك المبالغ من ثمنها مادامت أمتعة المسافر في حيازة الناقل الجوي . انظر : باسم محمد صالح ، المرجع السابق، ص 213.

(2) محمد فريد العربي، المرجع السابق، ص - ص 164، 165 .

(3) أنظر :المادة 3/ ف 01 من الشروط "IATA" .

## الفرع الثاني

## إلتزام المسافر بالحضور في المكان والوقت المحددين للمغادرة

يجب على المسافر التواجد في المطار قبل إقلاع الطائرة بوقت كاف، حتى يتمكن من إنهاء الإجراءات الجمركية و الإدارية اللازمة لعملية السفر، مثل وزن الحقائب و الأمتعة و المرور من نقاط التفتيش و مراجعة شرطة المطار للتأكد من حمل الوثائق المطلوبة<sup>(1)</sup>.

فإذا تقاعس عن الحضور في الميعاد المحدد أو المناسب لتلك الإجراءات التي تسبق عملية النقل الجوي، يكون للناقل الجوي في هذه الحالة حق في الرحيل دون إنتظار المسافر، كما يمكن له إلغاء حجز المكان، و هذا دون أن يكون للمسافر حق الإحتجاج في مواجهة الناقل الجوي، بأية أضرار لحقته و المطالبة بالتعويض عنها<sup>(2)</sup>.

يجب التنويه هنا بأن حصول المسافر على تذكرة السفر، لا يخول له الحق بإلزام مؤسسات النقل الجوي العمومي بنقله، ولو حضر في التاريخ المحدد للنقل الجوي، حيث جرى العرف أنه يجب على المسافر أن يقوم بطلب تأكيد حجزه على يوم سفره<sup>(3)</sup>، و قبل ذلك يعد حجزه مؤقتاً و غير مؤكد هذا مانصت عليه المادة 07 ف 02 من شروط "IATA"، و يبرر سبب تأكيد الحجز بسبب الطاقة المحدودة لإستيعاب الطائرة، و في حالة اصرار المسافر على الصعود على متن الطائرة برغم من عدم قيامه بتأكيد الحجز و وجود الأولوية لغيره من المسافرين، فلا يسأل الناقل الجوي إذا قام بإجباره على مغادرة الطائرة دون أن يلتزم تجاهه بأي تعويض، و في حالة عدم رغبته في السفر فإنه يجب عليه إخطار شركة الطيران المعنية، لإلغاء الحجز أو تثبيت الموعد الجديد للسفر على التذكرة<sup>(4)</sup>.

يجب على المسافر أن يحضر في مكان إقلاع الطائرة، في الوقت والساعة المحددة بتذكرة السفر، كما يتعين عليه الحضور في الوقت المناسب للإلتزام بالإجراءات الإدارية و الجمركية

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

(2) رضوان أبو زيد، القانون الجوي، ص 291 .

(3) ففي الكويت مثلاً يجب على المسافر أن يؤكد حجز قبل 72 ساعة من الموعد المحدد على تذكرة السفر .

(4) رضوان أبو زيد، القانون الجوي، ص 291 ؛ طالب حسن موسى ، المرجع السابق ، ص 131 .

اللازمة لمغادرة المطار، و يفترض عليه أن يكون حائزاً لكافة المستندات المطلوبة لسفره مثل جواز السفر نافذاً و مستوفياً لكافة الشروط القانونية المتطلبة للسفر<sup>(1)</sup>.

### الفرع الثالث

#### إلتزام المسافر بإتباع تعليمات الناقل الجوي

يضع الناقل الجوي عادة تعليمات محددة تأميناً لسلامة عملية النقل الجوي، تراعى بها مصلحته ومصلحة المسافر عموماً، لذا يلتزم الناقل بإحاطة المسافر علماً بتعليمات الناقل الجوي، في مقابل ذلك يكون المسافر ملزماً بإتباع هذه التعليمات، حيث يسعى الناقل الجوي من جانبه بفرض إحترامها على الركاب جميعاً وبدون إستثناء أو تمييز، و يعد كل إتفاق خلاف ذلك غير منتج لأثره إلا بين الطرفين المتعاقدين<sup>(2)</sup>.

و عليه يجب على المسافر مراعاة تعليمات الناقل الجوي الخاصة بعملية النقل و إتباعها، فلا يجوز له الإخلال بالنظام المقرر للخدمات، و حسن إنتظام النقل و عدم التعسف في التصرف، كما يجب عليه مراعاة راحة غيره من المسافرين، و يكون ملزماً بالإحتفاظ بتذكرة سفره لحين إنقضاء السفر، و هو ملزم بتقديمها كلما طلب منه ذلك، و عليه إستعمال المكان المخصص له من حيث درجته المبين في تذكرة السفر<sup>(3)</sup>.

تعدّ إلتزامات المسافر المتعلقة بتعليمات الناقل الجوي، إلتزامات تعاقدية يفرضها عليه عقد النقل الجوي المبرم بينه و بين الناقل الجوي، لذا فإن الإخلال بهذه الإلتزامات يرتب مسؤوليته التعاقدية عن تعويض الضرر الذي قد يلحق بالناقل الجوي، أما مسؤولية المسافر عن تعويض الأضرار التي قد تلحق بالمسافرين الآخرين بسبب مخالفة تعليمات الناقل، فتقوم على أساس المسؤولية عن الفعل الضار<sup>(4)</sup>، كما يعد هذا الإلتزام من جانب آخر، إلتزام أدبي يفرضه واقع

(1) طالب حسن موسى، المرجع نفسه، ص 233.

(2) باسم محمد صالح، المرجع السابق، ص؛ أكرم ياملكي، المرجع السابق، ص- ص 117، 116.

(3) باسم محمد صالح، المرجع نفسه، ص 211.

(4) عزيز العكيلي، شرح القانون التجاري و الأعمال التجارية و العقود، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، الأردن، السنة

1998، ص 354.



حماية المسافرين و ضمان راحتهم الشخصية، و كذا المحافظة على وسيلة المستعملة في تنفيذ عقد النقل الجوي<sup>(1)</sup>.

في الأخير يمكن القول بأن المسافر ملزم بإتباع تعليمات الناقل الجوي مع إحترامها، مثل جلوسه على المقعد المخصص له، و عدم مضايقة المسافرين الآخرين، والإمتناع عن التدخين؛ إلا في الأماكن المسموح بها، و يجب ان يحرس المسافر على أن تكون تصرفاته لائقة فان كانت ليست كذلك أو كان المسافر في حالة سكر مثلا، جاز للناقل الجوي الطلب منه مغادرة الطائرة، و من تعليمات الناقل الجوي كذلك ضرورة أن يكون المسافر عند بوابة الطائرة في الموعد المناسب التوجيهات و الطلبات التي يقوم الناقل الجوي و الطاقم المساعد له بتوجيهها إليه<sup>(2)</sup>.

---

(1) باسم محمد صالح، المرجع السابق، ص 214 .

(2) طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 233 .

# الفصل الثاني

أحكام المسؤولية المدنية

للمناقل الجوي في

مقتضى النقل الجوي للأشخاص

## الفصل الثاني

### أحكام المسؤولية المدنية للناقل الجوي في

#### عقد النقل الجوي للأشخاص

إن قرار الجزائر بالإنضمام و المصادقة على اتفاقية "وارسو" لسنة 1929 جعل من أحكام مسؤولية الناقل الجوي في التشريع الجزائري التي تخضع لأحكام القانون رقم 06/98 تكاد أن تتطابق مع قواعد المسؤولية الواردة في اتفاقية "وارسو" لعام 1929 و بروتوكول "لاهاي" لعام 1955، من حيث طبيعة المسؤولية أو شروط قيامها أو نطاقها الزمني و كذا طرق دفعها. حيث تعتبر كل من أحكام القانون رقم 06/98، و إتفاقية "وارسو" لسنة 1929 الناقل الجوي مسؤولاً عن الضرر الذي قد يحصل أثناء تنفيذه لعقد النقل، كأن تتعرض وسيلة النقل لكارثة جوية عندئذ تتعدد المسؤولية لجبر الضرر الذي لحق بالمضروب أو المتعاقد معه ؛ كما أن المشرع أعطى للناقل الجوي فرصة نفي المسؤولية عنه بإثبات إتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الضرر أو إثبات أنه كان من المستحيل عليه إتخاذها (المبحث الأول).

كما حددت كل من اتفاقية "وارسو" لعام 1929، و القانون رقم 06 / 98 الذي يحدد القواعد القانونية العامة للطيران المدني الجزائري، عدة إلتزامات في جانب الناقل الجوي تجاه مستعملي الطائرة، فإذا ما أخل الناقل الجوي بهذه الإلتزامات، فإن الشخص المضروب سيدعي عليه أمام المحاكم المختصة للحكم عليه بالتعويض، و يجب على المضروب إتخاذ بعض الإجراءات تحت طائلة عدم قبول دعواه، و عدم التراخي في إقامتها تحت طائلة سقوطها و ذلك من أجل المطالبة بالتعويض (المبحث الثاني).

## المبحث الأول

### الأحكام الموضوعية للمسؤولية المدنية

#### لِلناقل الجوي للأشخاص

تقتضي دراسة الأحكام الموضوعية للمسؤولية المدنية للناقل الجوي للأشخاص ضرورة البحث في أحكام القانونية التي تنظم مسؤولية الناقل الجوي و سنحاول من خلال هذا المبحث البحث في طبيعة أساس مسؤولية الناقل الجوي(المطلب الأول)، ثم إبراز الحالات التي تقوم من خلالها مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص(المطلب الثاني)، و في الأخير بيان الوسائل التي يمكن للناقل الجوي من خلالها التخلص من مسؤوليته (المطلب الثالث).

#### المطلب الأول

##### طبيعة مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص

لم تُبنى مسؤولية الناقل الجوي على أساس واحد، و إنما شهدت تطورات عديدة تعكس النظريات القانونية المختلفة التي تسود دول العالم<sup>(1)</sup>، و لما كان عقد النقل الجوي يتسم بالطابع الدولي فقد حاولت اتفاقية "وارسو" لسنة 1929 وضع قواعد قانونية دولية موحدة في مجال مسؤولية الناقل الجوي، فتنبت أساسا قانونيا معيناً، و لكن سرعان ما شهد هذا الأساس تطورا كبيرا بصور البروتوكولات المعدلة للاتفاقية .

على هذا الأساس سوف نتعرض في هذا المطلب إلى أساس و طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في ظل اتفاقية "وارسو" الدولية ثم تطور هذا الأساس في البروتوكولات المعدلة لها(الفرع الأول) ، و في الأخير نبين مدى إنعكاس أساس و طبيعة المسؤولية في الاتفاقية الأصلية على التشريع الجزائري( الفرع الثاني ) .

(1) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ط 1970، ص 84، 94؛ طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 140، 135؛ عيسى غسان الرضي، المرجع السابق، ص - ص 79، 80 .

## الفرع الأول

## طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في ظل اتفاقية "وارسو" الدولية

## و بروتوكول "لاهاي" المعدلة لها

سوف نتعرض لأساس المسؤولية في ظل اتفاقية "وارسو" لسنة 1929 باعتبارها أول إتفاقية وضعت قواعد دولية موحدة في مجال مسؤولية الناقل الجوي، ثم نبين كيف تطور هذا الأساس من خلال التطرق الى أساس مسؤولية الناقل وفقا لبروتوكول "لاهاي" لسنة 1955 المعدل لاتفاقية "وارسو" الدولية، و ذلك بحكم أن الجزائر قد صادقت على هذا التعديل الذي طرأ على اتفاقية "وارسو" الدولية دون سواه فيما يتعلق بأساس و طبيعة مسؤولية الناقل الجوي .

أولاً : طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في ظل اتفاقية "وارسو" لعام 1929

لقد تبنت اتفاقية وارسو لعام 1929 فكرة "الخطأ العقدي المفترض" كأساس لمسؤولية الناقل الجوي حسبما حددته المواد من 17 إلى 23 من الاتفاقية في الفصل الثالث منها.

تفسير ذلك فإن المسؤولية الناقل الجوي حسب ماجاءت به المواد سابقة الذكر تقوم على أربع

مبادئ و هي :

(أ) تقوم مسؤولية الناقل على أساس الخطأ العقدي؛ لأنها تقوم نتيجة إخلاله بالالتزام فرضه عليه عقد النقل يتمثل في نقل الأشخاص، وفي الميعاد المحدد من نقطة القيام إلى نقطة الوصول، ومن ثم تكون الاتفاقية قد إستبعدت المسؤولية على أساس الخطأ التقصيري الذي كانت تطالب بها لدول الأنجلو أمريكية وقت إبرام الاتفاقية<sup>(1)</sup> .

(ب) مسؤولية الناقل تقوم على أساس الخطأ المفترض؛ حيث أقامت الاتفاقية قرينة على خطأ الناقل بمجرد وقوع ضرر للمسافر أو أمتعته<sup>(2)</sup>، و من ثم يعفي المسافر أو ورثته من عبئ إثبات خطأ الناقل الجوي، وينتقل عبئ الإثبات إلى عاتق الناقل الجوي الذي إذا أراد أن يتخلص من مسؤوليته أن يثبت إحدى هاتين الفرضيتين، الأولى أنه وتابعيه قد اتخذوا كافة الاحتياطات

(1) حسن كيرة، المرجع السابق، ص-ص 16، 15؛ محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 87؛ رضوان أبو زيد، تطور طبيعة و مدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص و نظم التأمين عليها، مجلة العلوم القانونية و الإقتصادية، كلية الحقوق، جامعة عين الشمس، مصر، العدد 01، سنة 1979، ص- ص 04، 05؛ طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 141؛ عيسى غسان الربضي، المرجع السابق، ص 81.

(2) انظر المواد : 17، 18، 19 من اتفاقية "وارسو" لسنة 1929 الدولية.

والتدابير اللازمة لتجنب وقوع الضرر، والثانية أنه كان من المستحيل عليه وعلى تابعيه اتخاذ هذه التدابير لتجنب وقوع هذا الضرر<sup>(1)</sup>، هذا فضلا عن إستطاعة الناقل الجوي الدولي دفع مسؤوليته إستنادا على خطأ المسافر<sup>(2)</sup> أو العيب الذاتي في الطائرة، أو حدث فجائي، أو فعل الغير<sup>(3)</sup>.

**ج ) بطلان كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أو يجعل مبلغ التعويض أقل من الحد المقرر بالاتفاقية** و المقدر بمبلغ 125 ألف فرنك في مواجهة كل مسافر و مبلغ 250 فرنك عن كل كيلو غرام من الأمتعة المسجلة أما بنسبة للأمتعة التي يحتفظ المسافر بحراستها فتكون مسؤولية الناقل تجاهها محددة بمبلغ 5000 فرنك لكل مسافر<sup>(4)</sup>.

**د ) لا يستفيد من نظام المسؤولية المحدد في اتفاقية " وارسو " الناقل سيئ النية<sup>(5)</sup>.**

بذلك تكون مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية " وارسو " الدولية عقديّة أساسها الخطأ المفترض من الناقل أو تابعيه ، كما أن هذه المسؤولية محدودة بمبلغ معين، عدا حالات الغش أو الخطأ المساوي له<sup>(6)</sup>.

نقدر من جانبنا أن نصوص إتفاقية " وارسو " لم تحقق التوازن بين حقوق الناقلين من ناحية، وحقوق المسافرين؛ إذ تعتبر هذه النصوص في صالح الناقلين الجويين على حساب مصالح مستغلي مرفق النقل؛ لأن الاتفاقية قد سمحت للناقل أن يتخلص من مسؤوليته بوسائل بسيطة، كما حددت مبلغ التعويض بمبلغ أقل من الذي يحصل عليه ضحايا وسائل النقل الأخرى بخلاف النقل الجوي.

(1) المادة 20 من اتفاقية " وارسو " لسنة 1929 الدولية.

(2) تطبيقا لنص المادة 21 من اتفاقية " وارسو " لسنة 1929 الدولية .

(3) رضوان أبو زيد ، تطور طبيعة و مدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص و نظم التأمين عليها، ص 04، 05؛ محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص- ص87، 88؛ طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص- ص141، 142 .

(4) هذا حسب ما جاءت به نص المادة 22 و المادة 23 من الاتفاقية " وارسو " الدولية .

(5) يكون الناقل سيئ النية حسب اتفاقية " وارسو " الدولية في حالتين : أ - إذا أثبت المسافر أن الضرر كان راجعا إلى غش الناقل الجوي، أو يعد خطأ من جانبه وفقا للقانون المعروض عليه النزاع (المادة 25 من الاتفاقية). ب - إذا تخلفت وثائق السفر أو إذا لم تشمل على البيانات الإلزامية التي حددتها اتفاقية " وارسو " (المادتين 03، 04 من الاتفاقية) .

انظر : محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص88 .

(6) عبد المجيد خلف منصور، أساس مسؤولية الناقل و حالاتها، مداخلة في الندوة العلمية بعنوان " الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية"، المنعقدة ما بين 23 إلى 25 أبريل 2012، جامعة الامارات العربية المتحدة، FESTIVALDUBAI CITY ، ص- ص21، 22.

نظرا لهذه الإعتبارات، ظهرت الحاجة إلى ضرورة تعديل نصوص الإتفاقية لزيادة حماية المسافرين مواجهة الناقلين الجويين، وتحقيقاً لذلك تم تعديل نصوص اتفاقية "وارسو" بنصوص بروتوكول "لاهاي" لسنة 1955 الذي دخل حيز النفاذ في عام 1963.

### ثانيا : طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في ظل بروتوكول لاهاي 1955

لم يجد نظام المسؤولية التي وضعته الاتفاقية "وارسو" قبولا لدى المحاكم الوطنية، و ذلك لعدة إعتبارات، أهمها أن الأساس مسؤولية الناقل الذي وضعته الإتفاقية بمثابة حماية لمصالح الناقلين على حساب المسافرين في عقد النقل الجوي، لأن مبلغ التعويض المقرر في الاتفاقية يعتبر قليلا إذا ما قيس بالتعويضات التي يحصل عليها الضحايا بوسائل النقل الأخرى، الأمر الذي جعل هذه المحاكم تهتم بالنصوص التي تجعل من الناقل الجوي سيئ النية، حتى يكون بإمكانها التخلص من القيود التي تضمنتها الإتفاقية، و بتالي تقضي بالتعويض الذي يكون بشانه جبر الضرر.

لتفادي ذلك الأمر تم تعديل اتفاقية "وارسو" الدولية بمقتضى البروتوكول الموقع "بلاهاي" بتاريخ 28 سبتمبر 1955 و الذي أصبح واجب النفاذ في أغسطس سنة 1963<sup>(1)</sup>.

غير أن هذا التعديل لم يمس أساس مسؤولية الناقل الذي تبنته اتفاقية "وارسو"، بل كان التعديل يشمل فقط مبلغ التعويض، حيث سعى بروتوكول "لاهاي" إلى الرفع من المبلغ الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل الجوي في حال قيام المسؤولية، بتالي أصبح مبلغ التعويض المقرر للمسافر 250 فرك<sup>(2)</sup> بعد ما كان مقدرا ب 150 فرنك في الاتفاقية "وارسو" لسنة 1929، و على هذا الأساس يمكن القول بأن أساس مسؤولية الناقل الجوي في ظل بروتوكول "لاهاي" لسنة 1955 بقي قائما على أساس الخطأ المفترض<sup>(3)</sup>.

(1) لقد صادقت الجزائر على بروتوكول "لاهاي" لسنة 1955 بمقتضى المرسوم رقم 64-74 المؤرخ في 02 مارس 1964، و المتضمن انضمام الجزائر الى بروتوكول "لاهاي" الدولي المؤرخ في 28 سبتمبر سنة 1955 .

(2) المادة 21 من بروتوكول "لاهاي" لسنة 1955.

(3) رضوان أبو زيد ، تطور طبيعة و مدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص و نظم التأمين عليها، ص 05 ؛ محمد فريد العربي، المرجع السابق، ص 90 ؛ طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 144 ؛ عيسى غسان الربضي، المرجع السابق، ص 83 ؛ عبد المجيد خلف منصور، المرجع السابق، ص - ص 23، 22.

## الفرع الثاني

## طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في ظل التشريع الجوي الجزائري

لقد إنعكست طبيعة و أساس مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية "وارسو" لعام 1929 المعدلة ببروتوكول "لاهاي" لعام 1955 على التشريع الوطني<sup>(1)</sup>، حيث إستلهم المشرع الجزائري أحكام مسؤولية الناقل الجوي الدولي الوارد في اتفاقية "وارسو" لسنة 1929 سواء من خلال القانون رقم 64 / 166 المتعلق بالخدمات الجوية<sup>(2)</sup>، أو القانون رقم 06/98 الذي يحدد القواعد القانونية العامة للطيران المدني .

لو نتفحص القانون رقم 06/98، نجد أنه لم يأتي بجديد، فعلى الرغم من حداثة القانون رقم 06 / 98 بالمقارنة مع القانون رقم 64 / 166 المتعلق بالخدمات الجوية ؛ و على الرغم مما شهدته اتفاقية "وارسو" الدولية لسنة 1929 من تعديلات خاصة فيما يتعلق بطبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي؛ إلا أن أحكام مسؤولية الناقل الجوي في ظل القانون رقم 06/98 نجدها مازالت مطابقة تماما لاتفاقية "وارسو" الدولية لعام 1929 المعدلة ببروتوكول "لاهاي" لسنة 1955<sup>(3)</sup>، ومطابقة أيضا لتلك القواعد الواردة في القانون رقم 64 / 166، ذلك بإعتبار أن كلا القانونين يستمدان أحكامهما من نفس الاتفاقية<sup>(4)</sup>.

حيث خصص المشرع الجزائري فصلا كاملا في القانون رقم 06/98 تناول فيه الأحكام المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي، و ذلك من خلال الفصل الثامن تحت عنوان : {عقد النقل الجوي و المسؤوليات و التأمينات}، و لقد تناول موضوع مسؤولية الناقل الجوي تجاه المسافرين في عقد

(1) كانت الجزائر خاضعة لأحكام قانون الملاحة الجوية الفرنسي الصادر في 02 مارس 1957 م ، و لقد ظل أحكام هذا القانون ساري المفعول على التراب الوطني إلى غاية إنضمام الجزائر الى منظمة الدولية للطيران المدني (ICAO)، و ذلك من خلال المرسوم رقم 63 / 84 الصادر في 05 مارس 1963 م .

(2) القانون رقم 64 / 166، المؤرخ في 08 جوان 1964، الصادر في ج ر العدد 49، سنة 1964، المتعلق بالخدمات الجوية . هو أول تشريع خاص بالملاحة الجوية بعد حصول الجزائر على إستقلالها، ما يمكن ملاحظته على هذا التشريع أن أحكامه المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي جاءت مطابقة تماما لأحكام معاهدة "وارسو" لسنة 1929 المعدلة ببروتوكول "لاهاي" لسنة 1955 .

(3) وذلك بالرغم مما لحق الاتفاقية من تعديلات جوهرية فيما يتعلق بمسؤولية الناقل الجوي الدولي، مثل بروتوكول " جواتيمالا سيتي " سنة 1971 م الذي جعل من مسؤولية الناقل لجوي الدولي تجاه المسافرين مسؤولية موضوعية؛ إلا أن الجزائر لم تصادق على هذا البروتوكول، و بالتالي لم يكن للتطور الحاصل في الصعيد الدولي تأثير على مسؤولية الناقل الجوي الداخلي في الجزائر .

(4) دلال يزيد ، مسؤولية الناقل لجوي للأشخاص و البضائع ، ص- ص 24 ، 25 .



النقل الجوي للأشخاص في القسم الثالث منه تحت عنوان: {مسؤولية الناقل الجوي إزاء المسافرين و الشحن و الأمتعة}، هذا في المواد من المادة 145 إلى 156؛ إلا أن أحكام المسؤولية التي تضمنها هذا القانون لم تستحدث حكماً جديداً من شأنه أن يغير من طبيعة و أساس مسؤولية الناقل الجوي .

على أساس ذلك يظهر لنا أن أساس و طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في النقل الداخلي كانت و لا تزال قائمة مسؤولية عقدية شخصية أساسها الخطأ المفترض، سواء تعلق الأمر بالأضرار اللاحقة بالمشافرين، أو أمتعتهم أو الضرر الناتجة عن التأخير في إيصالهم<sup>(1)</sup>؛ و إفتراض الخطأ من جانب الناقل الجوي لا يمكن نفيه إلا بإثبات أنه هو وتابعوه قد إتخذوا جميع التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر، بينما لا يعد الخطأ الملاحي أو الخطأ في القيادة حالة من حالات الإعفاء من المسؤولية<sup>(2)</sup>.

## المطلب الثاني

### حالات تحقق مسؤولية الناقل الجوي و شروطها

إن عقد النقل الجوي للأشخاص يفرض على الناقل إلتزامات عديدة، أهمها الإلتزام بضمان سلامة المسافرين، و المحافظة على سلامة الأمتعة، مع تنفيذ عقد النقل في الميعاد المتفق عليه. يترتب على إخلال الناقل الجوي للإلتزامات التي يفرضها عليه عقد النقل الجوي، قيام مسؤوليته المدنية تجاه المسافرين، فيلتزم بذلك بالتعويض للمسافر عن الضرر الذي لحقه نتيجة تقصيره أو خطأه المفترض من جانبه.

على هذا الأساس سنقوم من خلال هذا المطلب بدراسة حالات تحقق مسؤولية الناقل الجوي و شروطها و ذلك من خلال التطرق إلى :

(1) هذا تطبيقاً لما جاء في نص المادة 148 ف 01 من القانون رقم 98 / 06 .

(2) تنص المادة 231 من القانون رقم 98 / 06 على : (تلغى جميع الأحكام المخالفة لهذا القانون ولا سيما تلك الواردة في النصوص الآتية : ..... \_ القانون رقم 64 / 166 المؤرخ في 08 يونيو سنة 1964 و المتعلق بالخدمات الجوية) و عليه تم إلغاء المادة 75 من القانون رقم 64 / 166 المتعلق بالخدمات الجوية التي كانت تعتبر الخطأ الملاحي و الخطأ في قيادة الطائرة من أسباب إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية .

تحقق مسؤولية الناقل في حال الإخلاله بالالتزام بضمان السلامة في الفرع الأول، ثم تحقق مسؤولية الناقل حال عدم المحافظة على سلامة الأمتعة في الفرع الثاني، و في الأخير تحقق مسؤولية الناقل حال عدم تنفيذ عقد النقل في الميعاد المتفق عليه في الفرع الثالث من هذا المطلب.

## الفرع الأول

### الإخلال الناقل الجوي بالالتزام بضمان السلامة

الإلتزام بضمان السلامة كما سبق و أن أوضحنا، هو نقل المسافرين و توصيله سالما من مكان القيام إلى مكان الوصول المحددان في العقد، و يعد الإخلال بضمان السلامة مصدرا لقيام مسؤولية الناقل في نقل الأشخاص<sup>(1)</sup>.

إن المشرع الجزائري لم ينص صراحة على هذا الإلتزام لكن يمكن إستقراؤه من نص المادة 145 من القانون رقم 06/98 حيث تنص المادة 145 ف 01 من نفس القانون ما يلي:

(الناقل الجوي يعتبر مسؤولا عن الضرر عن الخسائر و الأضرار التي يصاب بها الشخص المنقول، و التي قد تؤدي إلى وفاته أو التسبب له جرحا أو ضررا، شريطة أن يكون سبب تلك الخسارة أو الجرح قد حدث على متن الطائرة أو خلال أية عملية إركاب أو إنزال) مع إفتراض الخطأ في جانب الناقل و بتالي ينتقل عبئ إثبات الخطأ من المسافر إلى الناقل<sup>(2)</sup>.

كما نصت اتفاقية "وارسو" لسنة 1929 في مادتها 17<sup>(3)</sup> على أنه (يسأل الناقل عن الضرر الذي يقع في حالة الوفاة أو الجرح أو أي أذى بدني آخر يلحق الراكب، إذا وقع الحادث الذي نجم عنه الضرر على متن الطائرة أو في أثناء عملية الصعود أو النزول).

(1) يعد الناقل الجوي حسب هذا القانون ملزما ببذل العناية الضرورية لضمان سلامة المسافرين على عكس طبيعة الإلتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري حيث تعتبر المادة 62 من القانون التجاري إلتزام الناقل بضمان السلامة إلتزاما بتحقيق غاية، و كذلك الأمر في عقد النقل البحري و هذا طبقا لنص المادة 814 من القانون البحري.

(2) حسب ما جائت به نص المادة 148 من القانون رقم 06/98 ، و التي تقابلها نص المادة 20 ف 01 من إتفاقية "وارسو" المعدلة ببروتوكول "لاهاي" لسنة 1955.

(3) لم يرد تعديل على المادة 17 من اتفاقية "وارسو" لسنة 1929 في أي من البروتوكولات اللاحقة المرتبطة بها.

من خلال تأمل نص المادتين يتبين لنا بوضوح أنها تحدد لنا الشروط الضرورية التي تتعقد بمقتضاها مسؤولية الناقل الجوي، على إثر ذلك يمكن القول بأنه يجب أن تتوافر ثلاثة شروط لقيام مسؤولية الناقل الجوي عن الإخلال بضمان سلامة المسافرين، و هي:

### أولاً : وقوع حادث أدى إلى الإخلال بضمان السلامة

على الرغم من أن وقوع الحادث الجوي هو أول شرط يجب أن يتوافر لقيام مسؤولية الناقل الجوي، لكننا لا نجد تعريفاً له في اتفاقية " وارسو " لسنة 1929، مما أثار العديد من الإختلافات القضائية (1) والفقهية (2).

في هذا الصدد يمكن القول أن المحاولات التي بذلها الفقهاء لتحديد مفهوم الحادث الجوي أسفرت عن ظهور إتجاهين رئيسيين (3) هما :

#### (أ) الإتجاه المضيق لمفهوم الحادث

إعتمد هذا الإتجاه في تفسير الحادث على الربط بين الحادث، و ما ينجم عن الإستغلال الجوي (4)، حيث يرى أصحاب هذا الرأي أن الحادث يقتصر في (الواقعة الفجائية الناجمة عن عملية النقل الجوي و مرتبطة من حيث أصلها بإستغلال الطائرة) (5)؛ و يظهر لنا ضيق هذا الإتجاه فيأنه يشترط لوجود حادثة أن تكون الواقعة أو الحادثة مرتبطة بالنقل أو الاستغلال

(1) القضاء الأمريكي قد تصدى لمشكلة تعريف مصطلح الحادث الجوي، و عرفه في حكم صادر عنه بتاريخ : 1985/03/04 في قضية *Fransé air V/C Hermien ska*، بأنه يعني من الناحية القانونية " كل الأمور الاتي تحدث على خلاف سير العادي للرحلة الجوية " ؛ كذلك الشأن بنسبة لمحكمة باريس بفرنسا التي أخذت بعدم قصر مفهوم الحادث على عطل فني، أو ميكانيكي للطائرة. انظر: وهيبه بن ناصر، المرجع السابق، ص 123.

(2) هشام فضلى، مسؤولية الناقل الجوي (على الصعيدين الدولي و الداخلي)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، سنة 2005، ص 16 ؛ عيسى غسان الرضي، المرجع السابق، ص 94 ؛ أمجد سالم الدويك، شروط مسؤولية الناقل الجوي الدولي في ظل اتفاقية وارسو و تعديلاتها، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص القانون التجاري، كلية الحقوق جامعة اليرموك، الأردن، تاريخ المناقشة: 2011/07/24، ص- ص 14، 15 .

(3) انظر في بيان اتجاهات الفقه حول مدلول الحادث :

رفعت الفخري محمد فريد العريني، دراسات في القانون البحري و الجوي، الدار الجامعية، الاسكندرية ، مصر، سنة 1992، ص 142 و ما بعدها ؛ هشام فضلى، المرجع السابق، ص 16 ؛ أسيل باقر و آخرون، المرجع السابق، ص 136 ؛ ياسمينه بشار، المرجع السابق، ص 67.

(4) ياسمينه بشار، المرجع نفسه، ص 67.

(5) J. Sesseli, La notion de faute dans la convention de Varsovie ( étude de droit aérien ) 1961,P 83 ; JEAN PIERRE TOSI, responsabilité aérienne de personnes, édition Sirey pari ,1998, p24.

الجوي<sup>(1)</sup>، فإن لم تكن كذلك، فلا تدخل في مفهوم الحادثة، و لا تطبق عليها أحكام التعويض المقررة في اتفاقية "وارسوا" إذا كان النقل دولياً، حتى و لو ترتب عليها وفاة المسافر أو تضرره، و إنما تخضع للقواعد العامة في التعويض<sup>(2)</sup>، كما يتطلب هذا الاتجاه لإعطاء وصف الحادث على الواقعة أن يكون الحادث فجائياً، أي ليس تدريجياً، و أن يكون خارجياً أي لا علاقة له بالمسافر<sup>(3)</sup>.

### (ب) – الإتجاه الموسع لمفهوم الحادث

أنصار هذا الإتجاه يرون بأنه (أي عامل خارجي عن الشخص المضرور يترتب عنه المساس به، أو هو كل أمر طارئ ناتج عن عملية النقل ذاتها)<sup>(4)</sup>.

يتضح من هذا التعريف أن مفهوم الحادث يتسع ليشمل كل تأثير فجائي لعامل خارجي يترتب عنه ضرر للمسافر<sup>(5)</sup>، قد يكون متصلاً بمشروع النقل أو خارجياً عنه، ويدخل وفقاً لهذا

(1) وفقاً لهذا الرأي يشمل الحادث إنفجار الطائرة، أو إرتطامها بالأرض أو بسفينة أو طائرة أخرى في الجو، سواء كان ناشئاً عن عطل فني، أو الخلل الميكانيكي بالطائرة، أما إذا كان الضرر ناشئاً عن شجار بين اثنين من المسافرين فلا يمثل هذا الشجار حادثاً يترتب المسؤولية على عاتق الناقل؛ لأن الضرر الذي أصاب المسافر لم ينجم عن عملية الاستغلال الجوي. انظر : محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 98 ؛ عيسى غسان الرضي، المرجع السابق، ص 94 ؛ هشام فضلي، المرجع السابق، ص 16 ؛ طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 148 ؛ محمد دمانة، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان ، سنة 2010، 2011، ص 119.

(2) لمزيد من التفاصيل انظر : رفعت فخري أبادير، الوجيز في القانون الجوي ، د ذ ط ن، د ذ ب ن، سنة 1990، ص 80 و ما بعدها.

(3) -أسيل باقر جاسم، و آخرون، المرجع السابق، ص 136.

(4) ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص 59 ؛ محمد فريد العريني و جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص 500 ؛ أمير خالد عدلي ، المرجع السابق، ص 77 .

(5) لقد جاء هذا التفسير الواسع نتيجة ظهور المخاطر الجديدة للطيران من اعتداءات و اختطاف للطائرات ، ولقد أيدت محكمة التمييز الفرنسية هذا المفهوم بقرار صادقت فيه على قرار محكمة الاستئناف الذي أيد قرار محكمة سين الابتدائية في القضية التي رفعها المدعي يوسف حداد و زوجته ضد شركة الطيران الفرنسية، حيث تعرضت الطائرة لحادث اختطاف، نتج عنه ضرر للمدعين، و لقد دفعت شركة الطيران الفرنسية بأن الاختطاف لا يعد حادثاً بمفهوم المادة 17 من اتفاقية "وارسوا" غير أن المحكمة رفضت هذا الدفع هذا الدفع بقضائها : « بأن معنى الحادث ن يجب أن ينصرف إلى كل ما يخل بالسير المعتاد للرحلة و الناجم عن تدخل لا يمكن توقعه من جانب الغير سيئ النية» .

انظر: رفعت الفخري محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 121 ؛ طالب حسن موسى ، المرجع السابق، ص 149 ؛

ياسمينه بشار، المرجع السابق، ص 68، 69.

V. aussi : L. Grard, droit aérien ,P. U. F , Paris , 1995 , p 70.

التعريف في مفهوم الحادث إصابة المحرك بعطل أثناء إقلاع الطائرة<sup>(1)</sup>، كما يعتبر الناقل الجوي مسؤولاً عن تعويض الأضرار التي تلحق بالمسافر الناجمة عن قيام أحد الفدائيين بتغيير مسار الطائرة و الهبوط في غير محطة وصول<sup>(2)</sup>، و يعد حادثاً أيضاً وفقاً لهذا الاتجاه إختفاء الطائرة مع بقاء سبب الحادث مجهولاً<sup>(3)</sup>.

### ج) موقف المشرع الجزائري من التفسير الإصطلاحي لمعنى الحادث الجوي

بالرجوع إلى التشريع الجوي الجزائري نجد تعريفاً للحادث الجوي في نص المادة 93 ف 01 من القانون رقم 06/98، و التي تنص على: (يقصد في مفهوم هذا القانون بعبارة الحادث<sup>(4)</sup> واقعة مرتبطة باستغلال الطائرة يحدث خلالها: \* اختفاء أو تحطم الطائرة، \* وفاة شخص أو عدة أشخاص على متن الطائرة أو على الأرض أو إصابتهم بجروح بليغة، \* تعرض الطائرة لخسارة من شأنها أن تقلل بصفة ملحوظة من مقاومتها و أدائها عند الطيران و تتطلب تصليحاً هاماً).

يتضح من خلال نص هذه المادة أن المشرع الجزائري قد إتبع المفهوم الضيق لمعنى الحادث<sup>(5)</sup>، فقد حصره في كل ما ينجم عن المخاطر الملاحة الجوية و الإستغلال الجوي، كما أنه تكلم عن السبب المفضي إلى الضرر، حيث إشتراط أن يكون هذا السبب متعلق بالطائرة، و يمكن

(1) مثال ذلك: تحطم طائرة **concorde** الفرنسية بسبب إشتعال نار بالمحرك بمجرد إقلاعها بتاريخ: 2000/03/06، انظر: - AGF, Le monde du transport aérien sous le choc de l'accident du Concorde, Assurance Générale de France, doc. N° 28/1047 du 26-07-2000.

(2) أمير خالد عدلي، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، ص 78.

(3) دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي و الدولي، ص 104.

(4) أسوأ حادث عرفته الجزائر منذ استقلالها كان بتاريخ: 2003/03/06، نتج عنه تحطم طائرة لنقل الأشخاص بعد عدة دقائق منه قلاعها من مطار تمنراست في جنوب الجزائر، كانت متجهة نحو الجزائر العاصمة، حيث كانت تقل 103 شخصا من بينهم 67 راكبا و طاقم طائرة مكون من ستة افراد، نجم عن هذا الحادث مقتل 102 مسافر و إصابة الشخص المتبقي بإصابة خطيرة. لتفاصيل أكثر انظر في ذلك: زوبير لقرادة، مسؤولية الناقل الجوي في حالة وقوع حادث (حادثة تمنراست)، مذكرة من أجل الحصول على شهادة ماجستير في الحقوق، تخصص عقود و مسؤولية، جامعة الجزائر -1، كلية الحقوق، بن عكنون، سنة 2010، 2011، ص 27، 30.

(5) تجدر الإشارة أن المفهوم الواسع للحادث هو الأكثر تطبيقاً، نظراً لما يشهده الطيران من تطور تكنولوجي هائل في مجال الطائرات، ومن عمليات اعتداء و اختطاف للطائرات، لذا فالمفهوم الواسع للحادث هو الذي يتوافق مع هذه المخاطر، و يتوافق مع الهدف المبتغى في توفير أكبر قدر من الحماية للمسافر، و لهذا كان يجدر على المشرع الجزائري إتباع المفهوم الواسع فضلاً عن المفهوم الضيق المعتمد في نص المادة 93 ف 01 من قانون رقم 06/98.

انظر في ذلك: ياسمينه بشار، المرجع السابق، ص 69.

تفسير إلتباع المشرع الجزائري للتفسير الضيق لمفهوم الحادث لأنه يتلائم مع أساس مسؤولية الناقل الجوي باعتبارها قائمة على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس<sup>(1)</sup>.

### ثانيا: وقوع حادث الجوي أثناء فترة النقل الجوي

يتجسد الشرط الثاني لقيام مسؤولية الناقل الجوي في وقوع الحادث أثناء فترة النقل الجوي<sup>(2)</sup>، و يطلق بعض الفقه على هذا الشرط مصطلح نطاق سريان الإلتزام بضمان السلامة من حيث الزمان، كما تثير تحديد فترة وقوع الحادث الجوي أو النطاق الزمني لسريان الإلتزام بالسلامة أهمية كبرى ذلك لأن مسؤولية الناقل الجوي لا تنهض إلا إذا وقع الحادث أثناء فترة النقل الجوي<sup>(3)</sup>.

على الرغم من أن اتفاقية "وارسو" لسنة 1929 قد أشارت صراحة في مادتها 17 إلى الفترة التي يجب أن يقع الحادث خلالها<sup>(4)</sup>؛ إلا أنها سكتت عن اعطاء تفسير لعبارة « على متن طائرة » أو المقصود بعبارة « لعمليات الصعود و الهبوط »، و كذلك بالنسبة للمشرع الجزائري، نجده قد عبر عن الفترة التي يكون فيها الناقل الجوي مسؤولا عن الأضرار التي قد تصيب المسافرين أثناء تنفيذه لعقد النقل في نص المادة 145 من القانون رقم 06/98، لكنه لم يحدد بدقة المقصود بعمليات الصعود و النزول أو بمصطلح على متن الطائرة الوارد ذكرهما في نص المادة 145، مما يحيلنا ضمنا إلى التفسيرات الفقهية و القضائية التي قيلت بهذا الشأن. و على أساس ذلك سنحاول إعطاء تفسير لهذه المصطلحات و ذلك على النحو التالي:

(1) محمد دمانة، المرجع السابق، ص 120؛ ياسمينة بشار، المرجع السابق، ص 67،68 .

(2) إن لهذا الشرط أهمية في تحديد نطاق تطبيق أحكام المسؤولية الواردة في اتفاقية "وارسو" على النقل الجوي الدولي، و كذا نطاق تطبيق أحكام المسؤولية الواردة في القانون رقم 06/98 إن كان النقل داخليا، خاصة فيما يتعلق من أحكام الإعفاء و التخفيف من المسؤولية.

(3) ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص 238 .

(4) فالفترة الزمنية المحددة في نص المادة 17 من اتفاقية "وارسو" الدولية تشمل المرحلة التي تُلحق فيها الطائرة (على متن الطائرة)، و تشمل كذلك عملية صعود المسافر إلى الطائرة أو النزوله منها (عمليات الصعود و النزول).

انظر: أمير خالد عدلي، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، ص 78،79.

## أ) تحديد المقصود بعبارة: «وجود المسافر على متن الطائرة»

لم تثر عبارة « على متن طائرة » جدلاً كبيراً، حيث إستقر الرأي على أن المسافر على متن الطائرة منذ اللحظة التي يدخل فيها إلى داخلها و يستقر في مقعده، حتى اللحظة التي يخرج من بابها ويضع قدميه على السلم الذي يهبط عليها للوصول إلى أرض المطار؛ فعبارة « على متن طائرة » تستلزم إذن أن يكون نقل جوي فعلي بغض النظر عن وقوع حادث و الطائرة ممددة على أرض المطار في حالة سكون أو أثناء تشغيل محركاتها، كما يستوي وقوع الحادث و الطائرة في طريقها إلى الإقلاع فوق الممر المخصص للإقلاع أو وهي تحلق في الفضاء، سواء ارتطمت بالأرض أم هوت من الأعلى، أو غاصت في أعماق البحر<sup>(1)</sup>.

و عليه يمكن القول بأن إذا إستقر المسافر على مقعده داخل الطائرة، فإنه يصبح علمتها و ذلك بصرف النظر عن كون الطائرة مازالت رابضة على سطح الأرض بدون حراك، أو مستعدة للإقلاع أو الهبوط أو محلقة في أجواء الفضاء<sup>(2)</sup>، ففي كل هذه الحالات تثار مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للقواعد الخاصة بالنقل الجوي، هذا و تنتهي مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالمسافرين نتيجة الحوادث التي تصيب الطائرة وقت نزول المسافرين منها، ومغادرتهم

(1) عاطف محمد الفقهي، تطور مسؤولية الناقل الجوي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر سنة 2008، ص- ص 79،78.

(2) لقد تبني القضاء الأمريكي هذا التفسير بوضوح في قضية "Herman" . V "Trans" وتتلخص وقائع هذه القضية في إختطاف طائرة أثناء قيامها برحلة جوية من إسرائيل إلى نيويورك حيث تم تغيير مسارها و إجبارها على الهبوط في صحراء الأردن و احتجاز المسافرين بداخلها لمدة أسبوع كرهائن، و في أعقاب هذه الحادثة رفعت السيدة "Herman" دعوى قضائية ضد شركة الطيران Trans World Air "line"، للمطالبة بتعويض عن الأضرار النفسية التي أصابها من جراء عملية الإختطاف و تغيير مسارها و إجبارها على الهبوط في مكان معزول بالصحراء، و معانتها مع باقي المسافرين كرهائن مهددين بالموت في كل لحظة، و لقد أقرت شركة الطيران بمسؤوليتها عما لحق المدعية من ضرر جراء عملية الإختطاف، لكنها دفعت بعدم مسؤوليتها عن الأضرار التي لحقت بالمدعية أثناء فترة احتجازها كرهينة في جوف الطائرة و هي رابضة على سطح الأرض و ذلك استناداً على أن عبارة (( على متن الطائرة)) الواردة في نص المادة 17 من اتفاقية "وارسو" الدولية و التي تقصد الطائرة و هي في الجو و لا تمتد لتشمل الطائرة و هي على الأرض دون حراك، و قد رفضت محكمة الاستئناف هذا الدفع، حيث قضت بأن عبارة (( على متن الطائرة)) تشمل الفترة التي يكون المسافر فيها داخل الطائرة سواء كانت رابضة على سطح الأرض، أم مرتفعة في الجو، كما اعتبرت إختطاف الطائرة و تحويل مسارها و الهبوط بها على سطح الأرض و بقاء المسافرين بداخلها لمدة أسبوع كل ذلك بمثابة ((حادث واحد مستمر))، و يعد بذلك الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار الناجمة عنه. انظر: عاطف محمد الفقهي، المرجع السابق، ص- ص 80،81.

منطقة الخطر اللصيقة بالطيران<sup>(1)</sup>.

### (ب) تحديد المقصود بعبارة: « عمليات الصعود و النزول »

إن تحديد مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالمسافر أثناء تواجده على متن الطائرة لا تثير أية صعوبة إذ يكون المسافر قد أصبح تحت رعايته و مسؤولاً عنه، لكن النقاش قد ثار حول تحديد المقصود بعمليات « الصعود و الهبوط »<sup>(2)</sup> ، فمتى تبدأ عمليات الصعود إلى الطائرة و متى تنتهي عمليات النزول ؟ .

بالرجوع إلى الإجتهادات الفقهية و القضائية<sup>(3)</sup> التي قيلت في ظل تحديد المقصود بهذه

العبارة، نجد أنهما ينقسمان إلى اتجاهين رئيسيين هما:

**الاتجاه الأول** الذي يفسر المقصود بعمليات « الصعود و الهبوط » على ضوء الغاية التي من أجلها فرض الالتزام بضمان السلامة للمسافر على عاتق الناقل الجوي، و التي تتمثل في حماية جمهور المسافرين من المخاطر الخاصة بالطيران<sup>(4)</sup>، و يلاحظ على هذا الاتجاه بأنه يعتمد معياراً نو شقين متلازمين، و هما **مخاطر الطيران**<sup>(5)</sup> مع وجود المسافر تحت إمرة الناقل الجوي أو أحد تابعيه<sup>(6)</sup>، كما أن المعيار الذي أخذ به أنصار هذا الاتجاه<sup>(1)</sup> خلال تفسيره لعمليات الصعود

(1) عبد الستار التليلي، شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي و الأسباب القانونية لدرئها، الشركة الوطنية للنشر و التوزيع، الجزائر، د ذ س ن، ص 49.

(2) عيسى غسان الرضي، المرجع السابق، ص 96.

(3) انظر في المراجع و الأحكام القضائية المشار إليها في :

\_ M. F . EL ARINY , la responsabilité de transporteur aérien pour retard d'article 19 de la convention de Varsovie de 1929, Thèse, Dacty, Paris, 1970 , p 107 not 44.

(4) محمد فريد العريبي و فاء جلال محمد، المرجع السابق، ص 389 ؛ هشام فضلى، المرجع السابق، ص 19 .

(5) لقد إعتمدت محكمة النقض الفرنسية معيار مخاطر الطيران، حيث أصدرت في قرار لها أصدرته بتاريخ : 18 جوان 1966 أثناء فصلها في قضية " Maché " ضد شركة الخطوط الجوية الفرنسية " Air France "، حيث جاء فيه : ( أن التزام الناقل الجوي بالسلامة يقوم مادام المسافر أصيب بضرر في مكان معرض للمخاطر اللاحقة بالطيران و الاستغلال الجوي ) ، و بهذا يكون القرار الصادر في قضية " Maché " قد اعتمد على المعيار المكاني فإن وقع حادث في مكان معرض لمخاطر الطيران فإن مسؤولية الناقل تقوم وفقاً لنظام المسؤولية المقرر في اتفاقية "وارسو" الدولية، و إن لم تكن كذلك كأن يقع الحادث خارج مكان الخطر فإنه تسري عليه مسؤولية الناقل الجوي القواعد العامة للمسؤولية حسب القانون الوطني .

انظر في ذلك:

\_ Juglart Michelle, Traite alimentaire de droit aérien français , paris , 1989,p1179.

(6) تطبيقاً لذلك يسأل الناقل الجوي عن الأضرار التي يلحق بالمسافر أثناء انتقاله من صالة الانتظار إلى غاية وصوله إلى صحن المطار حيث تقف الطائرة، إذ يكون في هذه الفترة تحت إمرة الناقل الجوي و في مكان تحف به مخاطر الطيران.



و النزول و إن كان يبدو دقيقا، فقد أضحى اليوم نسبيا ذلك أنه بفضل التطور التكنولوجي في الصناعة الجوية و تسهيلات الملاحة الجوية و سلامتها، أصبح من العسير تحديد الأماكن المعرضة للمخاطر الجو لأنها لم تعد موجودة (2).

**الاتجاه الثاني** الذي يفسر عمليات الصعود و الهبوط في ضوء طبيعة العمليات التي كان يقوم بها المسافر عند وقوع الحادث، و ليس بمكان وجوده، فبنسبة لعملية الصعود فيتعين تحديدها على ضوء العمليات التي كان يقوم بها المسافر، و التي يتحتم إنجازها من أجل القيام بعملية الصعود الى متن الطائرة، فمادام المسافر موجودا في مكان ما بقصد إتمام إجراءات الصعود إلى الطائرة، فإن الناقل يسأل عن الحوادث التي قد تقع للمسافر في هذا المكان، أما بالنسبة لعملية الهبوط، فتتصر في الفترة التي تكون بين خروج المسافرين من جوف الطائرة، إلى غاية دخولهم إلى مباني مطار الوصول (3).

نرى من جانبنا أن تفسير مصطلحي الصعود و الهبوط الذي أخذ به هذا الاتجاه جاء بشكل موسعو يغطي عملية النقل الجوي بأكملها مما يؤدي إلى تشديد مسؤولية الناقل الجوي دون مقتضى (4)، والأدق أن نضيف إلى المعيار السابق معيار جديدا يتمثل في ضرورة أن يكون المكان الذي وقعت فيه الحادثة مكان تقع فيه عادة مخاطر الملاحة الجوية.

انظر في ذلك : رضوان أبو زيد ، القانون الجوي، ص 323 ؛ هشام فضلى، المرجع السابق، ص 19 ؛ عيسى غسان الرضي، المرجع السابق، ص 97، 98.

(1) من أنصار هذا الاتجاه نجد كل من العلامة RODIERE ,Goedhuis ,Picard , Mankiewicz.

انظر في آراء كل من هؤلاء الفقهاء حول نظرية تعرض المسافر للمخاطر اللصيقة بالطيران: دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص و البضائع، ص 55.

(2) «Ce critère est aujourd'hui relativisé... Et qu'il devient difficile de définir les zones d'exposition aux risques aériens puis qu'il n y en a plus» - Loic Gard, " L'obligation de sécurité et le transport aérien de personnes", Presse Universitaire de Bordeaux, Bordeaux, 2003, p 15.

(3) يتبين من خلال رأي هذا الاتجاه أنه يعتمد على ثلاث عناصر و هي : مكان وجود المسافر ، و النشاط الذي كان يقوم به أثناء وقوع الحادث ، و مدى خضوعه للرقابة الناقل الجوي أو تابعيه، و يؤدي الأخذ بهذا الاتجاه، الى امتداد التزام الناقل الجوي بضمان السلامة ليغطي تقريبا مرحلة تنفيذ العقد بأكملها، على الرغم من أن المسافر يتمتع بحرية الحركة و التجول بعيدا عن السيطرة الناقل اللازمة. انظر : هشام فضلى، المرجع السابق، ص- ص 19، 20 .

(4) كحرية المسافر في الحركة داخل مبنى المطار، فلا يسأل على سبيل المثال الناقل الجوي عن الأضرار التي تحدث للمسافر وهو في سيارة النقل التي نقله من صحن المطار إلى الطائرة، أو تنقله من مكان انتظار السيارات خارج المطار بقصد دخول مباني هو إنهاء إجراءات السفر؛ فهذه الأحداث تقع للمسافر وهو في صحبة الناقل، ولكنها تقع في أماكن لا يوجد فيها إعادة مخاطر النقل

**ثالثا : وقوع ضرر للمسافر**

من المنطقي أن يشترط كل من قانون رقم 06/98، و اتفاقية "واسوا" الدولية لإقامة مسؤولية الناقل الجوي، أن تؤدي الحادثة التي تقع أثناء فترة النقل إلى الإضرار بالمسافر، و لقد عبرت كل من المادة 17 من اتفاقية "وارسو" الدولية و المادة 145 من قانون رقم 06/98 عن الأضرار التي يمكن من خلالها إثارة مسؤولية الناقل الجوي.

ما يمكن ملاحظته من خلال تأمل نص المادة 17 من اتفاقية "وارسو" أنها لم تشر إلى الضرر النفسي أو الأذى المعنوي، مكتفية بالإشارة إلى الأضرار المتمثلة في وفاة المسافر أو إصابته بجروح، هذا على عكس المشرع الجوي الجزائري الذي نص صراحة على الضرر المعنوي من خلال نص المادة 145 ف 02 من قانون رقم 06/98<sup>(1)</sup>؛ ضف إلى ذلك أن الحوادث الجوية الخاصة بعمليات إختطاف الطائرات أضحت تسفر عن أضرار معنوية من صنف خاص و هي الضرر العصبية و الذهنية<sup>(2)</sup>، فهل هي من الأضرار المشمولة بحكم المادة 17 من اتفاقية "وارسو"، و ما موقف المشرع الجزائري من هذه المسألة؟ .

من خلال ما سبق ذكره يمكن حصر الأضرار التي قد يصاب المسافر بها و تعد سببا للإثارة مسؤولية الناقل الجوي في:

الجوي؛ و بهذا الصدد قضت محكمة الاستئناف الغرفة الأولى بمدينة ليون الفرنسية بقرارها الصادر بتاريخ: 10/02/1976، حيث تعرض المسافر إلى أذى لتزحلقه بسبب وجود سداة قارورة مياه مرمية على أرضية صالة مطار "أورلي" قبل أن يدخل المسافر إلى صالة المغادرين، حيث يفترض بدأ وصاية الناقل أو أحد تابعيه، و لقد استندت المحكمة في قرارها هذا لإبعاد المسؤولية عن الشركة بقولها ( لو كان المدعي حاملا بطاقة المغادرة، و عليه فإن شركة الطيران غير مسؤولة عن إدارة المطار و لا يدخل في التزاماتها تنظيف أرضيته و بذلك لا يعد هذا الحادث داخلا في نطاق مسؤولية شركة الطيران). انظر في ذلك: أمير خالد عدلي، عقد النقل الجوي (قواعد و أحكام)، ص 79؛ عاطف محمد الفقهي، المرجع السابق، ص 81؛ وضحة فلاح المطيري، المرجع السابق، ص 59.

(1) نصت المادة 145 ف 02 من قانون رقم 06/98 على ما يلي: (تشمل عبارة الضرر حسب هذا مفهوم هذه المادة أي ضرر جسدي أو عضوي أو وظيفي بما في ذلك الضرر الذي يصيب المدارك العقلية).

(2) وهيبية بن ناصر، المرجع السابق، ص 131.

## أ) الأضرار المادية

يمكن تقسيم الأضرار المادية<sup>(1)</sup> اللاحقة بالمسافرين و التي نص عليها كل من المشرع الجزائري، وتضمنتها اتفاقية "وارسوا" الدولية إلى قسمين :

## 1) وفاة المسافر

إن الحوادث الجوية غالبا ما تكون مميتة، و نادرا ما تكون هنالك حالات تتراخى لبعض الوقت قبل الوفاة<sup>(2)</sup>، كما يعتبر ضرر الموت ضررا ماديا محضا بالنسبة للشخص المتوفى، ذلك لأن حياة الإنسان هي أعلى ما يملك، و قد عبر الأستاذ سليمان مرقص عن مادية هذا الضرر، بقوله أن الحادث القاتل قد يفقد المصاب به حياة طويلة كان قد يحيها لولا وقوع هذا الحادث، و على إثر ذلك فإن هذا الحادث المميت قد يفوت فرصة الإستمرار في الحياة بالنسبة للشخص المصاب به، و حرمانه من هذه الفرصة قد يسبب له خسارة مالية تقدر بنسبة ما كان له الحظ في الإستمرار في الحياة، فيكون فقدان الحياة بسبب الموت الغير الطبيعية ضررا ماديا يستوجب التعويض عنه من اللحظة التي يصير فيها الموت محقق الوقوع<sup>(3)</sup>.

## 2) إصابة المسافر بجرح أو أية أضرار جسمانية أخرى

قد ينجم عن الحادث الجوي اصابة المسافر بأذى في جسمه أو صحته دون أن يفقد حياته، و الجرح هو ذلك الهتك الذي يصيب جسم المسافر نتيجة ارتطامه بجسم صلب، و يؤدي هذا الاصطدام إلى التسبب في نزيف دموي خارجي، أما الضرر الجسدي فيقصد به ذلك الهتك الذي يصيب جسم المسافر نتيجة إرتطامه بجسم صلب، و لكن من دون أن ينتج عنه نزيف دموي

(1) يعرف الضرر المادي على أنه: ( إخلال بمصلحة للمضرور ذات قيمة مالية و هذه المصلحة إما تكون حقا من حقوق المضرور أو مجرد مصلحة مالية).

انظر : عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، ج1، نظرية الإلتزام بوجه عام، منشورات حلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، سنة 1952، ص 856، 855.

(2) يمكن أن تترتب أضرار قبل الوفاة، و يدخل في مفهوم هذه الضرر، تلك الأضرار المادية التي تصيب المسافر قبل وفاته مثل تكاليف العلاج. انظر : ثروت أنيس السيوطي، المرجع السابق، ص- ص 369 ، 370.

(3) سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، ج 3، دار المكتبة القانونية، مصر، سنة 1998، ص 172.

خارجي<sup>(1)</sup>، و عليه يمثل الضرر المادي للجرح أو الإصابة الجسدية كل ما يلحق بالمسافر من خسارة و ما فاتته من كسب.

(ب) الأضرار المعنوية :

### 01 موقف المشرع الجوي الدولي من الضرر المعنوي

لقد أثارت عبارة «أو أي ضرر بدني آخر» الوارد ذكرها في نص المادة 17 من اتفاقية "وارسو" الدولية، جدلاً فقهيًا<sup>(2)</sup> و قضائياً كبيراً<sup>(3)</sup>، حول مدى اعتبار الأضرار المعنوية من القبيل الأضرار التي يسأل عنها الناقل الجوي، و أمام عدم وجود تفسير تشريعي في هذا الصدد، إنقسمت آراء الفقه في الإجابة على هذا التساؤل إلى إتجاهين:

الإتجاه الأول و هو الإتجاه الذي يرفض التوسع في مفهوم "بدني" أو "جسدي" و يقصره فقط على المعنى الواضح منه المتمثل في الأضرار المادية الجسدية دون المعنوي، و يحتج أنصار هذا الإتجاه على أن نصوص اتفاقية "وارسو" لم تتضمن أية إشارة واضحة إلى الضرر المعنوي، مما يدعونا إلى تفسير عبارة «أو أي ضرر بدني آخر» الوارد ذكرها في نص المادة 17 من الاتفاقية، على أنها تشمل فقط الضرر الجسدي<sup>(4)</sup>، كما يرون أن النص يستبعد صراحة الأضرار المعنوية من مجال تطبيقها و إلا كان قد نُص عليها صراحة<sup>(5)</sup>.

الإتجاه الثاني و هو الإتجاه الذي يوسع في مفهوم الإصابة الجسدية لتشمل الأضرار المعنوية أيضاً، إذ أن التعويض عن هذه الأخيرة يتمشى مع الأسس التي تقوم عليها اتفاقية "وارسو" الدولية و يحقق الغرض المنشود من التوحيد الدولي<sup>(6)</sup>، كما أن الضرر الجسدي يشمل بالضرورة ضرراً أدبياً.

(1) هاني الدويدار، قانون الطيران التجاري، ص 292؛ دلال يزيد، مسؤولية الناقل لجوي للأشخاص و البضائع، ص 39، 40 ؛ دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في عقد النقل الجوي الداخلي و الدولي، ص - ص 120، 121.

(2) انظر في تفاصيل هذه الاختلافات الفقهية: فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي: دراسة في اتفاقية فانسوفيا والبروتوكولات المعدلة لها، دار النهضة العربية، د ذ ب ن، سنة 1986، ص 271 .

(3) انظر في تفاصيل هذه الاختلافات القضائية: ياسمينه بشار، المرجع السابق، ص 82، 86.

(4) بيان ذلك أن النص الأصلي للاتفاقية جاء بالنسخة الفرنسية بحيث جاءت الترجمة الفرنسية لعبارة الأذى البدني بمصطلح "lésion corporelle"، كما أن المعنى العادي و المؤلف لهذا المصطلح ينصرف إلى الضرر الجسماني دون الضرر النفسي.

(5) ياسمينه بشار، المرجع السابق، ص 82، 84.

(6) محمد فريد العريبي، المرجع السابق، ص 207.

ما يمكن إستخلاصه أن إغفال المشرع الجوي الدولي عن ذكر عبارة « الضرر المعنوي» في اتفاقية "وارسو"، لا يعني بضرورة عدم الأخذ به كمحل لمسائلة الناقل الجوي الدولي، كما يمكن تفسير سكوت المشرع الجوي الدولي عن تبيان أنواع الضرر القابلة لمسائلة الناقل الجوي، إلى عدم رغبة واضعي اتفاقية "وارسو" الدولية في إتخاذ مواقف جامدة بخصوص هذه المسائل، و التي قد تتعارض مع القوانين الوطنية للدول المصادقة عليها، و هو ما يستدعي بضرورة الرجوع إلى القوانين الوطنية للإطلاع على موقفها من أنواع الضرر الذي يسأل عنه الناقل الجوي للأشخاص<sup>(1)</sup>.

## 02) موقف المشرع الجوي الجزائري من الضرر المعنوي

لقد أشار المشرع الجوي الجزائري صراحة إلى نوع الأضرار التي يسأل عنه الناقل الجوي، و ذلك من خلال تقديمه مفهوما للضرر في نص المادة 145 ف 02 من القانون رقم 06/98، حيث نصت على أنه: (تشمل عبارة الضرر حسب هذا مفهوم هذه المادة أي ضرر جسدي أو عضوي أو وظيفي بما في ذلك الضرر الذي يصيب المدارك العقلية ) .

ما يمكن ملاحظته على هذه المادة أن المشرع الجزائري يعترف بالضرر المعنوي، لكن بصفة ضمنية، و قد عبر عنه بقوله: «الضرر الذي يصيب المدارك العقلية»، و يُقصد بها الضرر الذي يلحق بالقوى العقلية للشخص من صدمات، أو أزمات عصبية قد تلحق بالمسافر نتيجة لحادث<sup>(2)</sup>، و هي من أخطر الأضرار على حياة الإنسان فعدم مقدرة الإنسان على التفكير أو إصابته بالجنون أو أي مرض آخر قد يؤدي إلى إنعدام تمتعه بحياته<sup>(3)</sup>.

و تعد أهم الأسباب التي يتولد عنها الضرر النفسي و ما يصيب المدارك العقلية، أعمال القرصنة الجوية التي تسبب حالة من الرعب يشعر بها المسافر، ولعل المشرع الجزائري من خلال نصه على هذا النوع من الضرر قد إبتغى الإفصاح عن رغبته في فتح المجال أمام ضحايا قضايا الإرهاب الجوي لطلب التعويض عما خلفه هؤلاء من ضرر نفسي، و بذلك يكون الناقل الجوي وفقا للقانون رقم 06/98 مسؤولا عن الضرر المعنوي الذي يصبب المسافر أثناء تعرضه لحادث خلال فترة النقل الجوي .

(1) ياسمينة بشار، المرجع السابق، ص- ص 85،86.

(2) ياسمينة بشار، المرجع السابق، ص 86 .

(3) E. de Pontavice, Le transport aérien Dalloz, France, 1974, p 09.

## الفرع الثاني

## الإخلال الناقل الجوي بالالتزام بحفاظته على سلامة الأمتعة المسجلة

يلقي عقد النقل الجوي للأشخاص على عاتق الناقل الجوي التزاما مفاده المحافظة على سلامة الأمتعة، و بذلك يمكن أن تقوم مسؤولية الناقل الجوي نتيجة إخلاله بتنفيذ هذا الالتزام<sup>(1)</sup>. كما إشتطت كل من إتفاقية "وارسو" الدولية من خلال نص المادة 18 منها، و القانون رقم 06/98 في نص المادة 146 منه، توافر ثلاثة شروط للإقامة مسؤولية الناقل الجوي عن إخلاله بضمان محافظته على سلامة الأمتعة المسجلة، فإذا تحققت هذه الشروط يعد الناقل الجوي مسؤولا وفقا لاتفاقية "وارسو" الدولية إذا كان عقد النقل الجوي دوليا، أو القانون رقم 06/98 في حالة النقل الجوي الداخلي.

على هذا الأساس سنقوم بدراسة شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي عن الإخلال بالالتزام المحافظة على سلامة الأمتعة المسجلة، و التي تتمثل فيما يلي :

### أولا : وقوع حادث أدى إلى الإخلال الناقل بالتزامه بالمحافظة على سلامة الأمتعة المسجلة

إن إخلال الناقل الجوي بالتزامه بالمحافظة على سلامة الأمتعة المسجلة مرتبط بوقوع حادث يكون السبب في نشوء الضرر، و لقد إستخدمت اتفاقية "وارسو" الدولية عند حديثها عن مسؤولية الناقل الجوي في نقل الأمتعة المسجلة من خلال نص المادة 18<sup>(2)</sup> مصطلح «الواقعة» «L'événement»<sup>(3)</sup>، في حين أنها كانت تستخدم عبارة « الحادث » عند حديثها عن مسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافرين<sup>(1)</sup>.

(1) وهيبه بن ناصر، المرجع السابق، ص 137.

(2) تنص المادة 18 من اتفاقية "وارسو" الدولية على : (01\_ يسأل الناقل عن الضرر الذي يقع في حالة هلاك أو ضياع أو تلف الأمتعة المسجلة، أو البضائع إذا وقع واقعة تولد عنها الضرر خلال النقل الجوي. 02\_ يشمل النقل الجوي وفقا للفقرة السابقة المدة التي تكون فيها الأمتعة أو البضاعة في حراسة الناقل ، سواء كان ذلك في المطار أو في أي مكان آخر عند الهبوط خارج المطار. 03\_ لا تشمل فترة النقل الجوي أي نقل بري أو نهري يتم خارج المطار، على أنه إذا حدث مثل هذا النقل عند تنفيذ عقد النقل الجوي بقصد الشحن أو التسليم أو الانتقال من طائرة إلى أخرى، يفترض حصول الضرر فيه، الى أن يثبت العكس أنه قد نجم عن حادثة وقعت خلال النقل الجوي) .

(3) لقد إتفق الفقه على إعتبار « الواقعة » « L'événement »، أوسع معنى من الحادث ، و الرأي الراجح فقها و قضاء هو أن « الواقعة » يقصد بها : (كل الأسباب الممكنة للضرر سواءا كانت هذه الأسباب متصلة بعملية النقل أو غير متصلة بها).

ما يمكن الملاحظته أن هذا التغيير في المصطلحات مقصود من واضعي الاتفاقية، فالحادثة في مفهوم المادة 18 الخاصة بنقل الأمتعة له معنى أعم وأشمل من الحادث في مفهوم المادة 17 الخاصة بنقل الأشخاص ؛ تفسير ذلك أن الحادثة أو الواقعة هي كل فعل يسبب ضرراً للأمتعة بهلاكها أو تلفها، سواء كان هذا الفعل متصلاً بعملية النقل الجوي أم لا، أما الحادث في مجال نقل الأشخاص فهو الفعل الذي يقع أثناء فترة الطيران فيضرب بجسد المسافر مباشرة كما يجب أن يكون متصلاً بعملية النقل الجوي.

بالرجوع إلى القانون رقم 06/98، نجد أن المشرع الجزائري لم يغير في استعمال المصطلح « الحادث » الوارد ذكره في نص المادة 145 من نفس القانون، مثلما فعل نظيره المشرع الدولي من خلال نص المادة 18 من اتفاقية "وارسو" الدولية للتعبير عن الحادث أو الواقعة المسببة للضرر بالأمتعة و التي من خلالها يمكن إثارة مسؤولية الناقل الجوي ؛ إلا أن المشرع الجزائري قد إكتفى بذكر عبارة «السبب الأصلي للخسارة» للتعبير عن الحادث المسبب للضرر الذي قد يلحق بالأمتعة المسجلة، يتضح ذلك من خلال نص المادة 146 ف01 من هذا القانون و التي تنص على أن ( يكون الناقل بالطائرة مسؤولاً عن الخسائر و الأضرار الناتجة عن ضياع أو تلف أو خسارة تصيب الأمتعة المسجلة ، أو الشحن شرط أن يكون السبب الأصلي للخسارة قد حدث في الوقت الذي كانت فيه الأمتعة المسجلة أو الشحن تحت حراسة الناقل الجوي، سواء كان ذلك في المطار أو على متن الطائرة أو في أي مكان، في حالة هبوط هذه الأخيرة خارج محطة جوية).

ما يمكن قوله في هذا الصدد أن عبارة «السبب الأصلي للخسارة» التي إستعملها المشرع الجوي الجزائري للدلالة على وقوع حادث أو واقعة أدت إلى إصابة الأمتعة بضرر، معناها أن الناقل الجوي يكون مسؤولاً عن كافة الأسباب المسببة للضرر سواء كانت هذه الأسباب متصلة بعملية النقل الجوي أو غير متصلة بها.

انظر : محمد فريد العريني، جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص 393 .

(1) إن هذا الإختلاف في المصطلحات لم يخلق إشكالا في الواقع العملي، و ذلك نظرا لاتجاه الفقه و القضاء عموما إلى استبعاد المعنى الضيق لكلمة (الحادث) الوارد ذكرها في نص المادة 17 من اتفاقية "وارسو" الدولية، و تفسيرها تفسيراً واسعاً لصالح المتضررين. انظر : أكرم ياملكي، المرجع السابق، ص 141.

**ثانيا : يجب أن يقع الحادث الجوي أثناء فترة النقل الجوي**

لقد حددت اتفاقية " وارسو " الدولية، وكذلك القانون رقم 06/98، المعيار الذي يتم على ضوئه تحديد ما إذا كانت الواقعة أو الحادثة التي تصيب الأمتعة المسجلة قد وقعت أثناء فترة النقل الجوي أم لا، كما أنهما قد أقاما قرينة في حالة النقل البري و النقل بطريق البحر، وذلك على النحو التالي :

**(أ) معيار حراسة الناقل الجوي لتحديد فترة النقل**

إشترطت كل من اتفاقية " وارسو " الدولية، وقانون رقم 06/ 98 ، على أن يتم وقوع الضرر للأمتعة المسجلة خلال الفترة التي تكون فيها هذه الأخيرة تحت حراسة الناقل الجوي<sup>(1)</sup>، و يقصد بمصطلح «تحت حراسة الناقل» ( وجود الأمتعة تحت إمرة و سيطرة الناقل، بحيث يمارس سلطته عليها، و يفترض ذلك بطبيعة الحال الحيابة الفعلية لهذه الأمتعة) ؛ فنكون هذه الفترة إما أثناء الطيران أو أثناء وجود الطائرة في أحد المطارات أو في أي مكان آخر هبطت فيه.

خلاصة القول أن معيار حراسة الناقل الجوي يتحدد بعاملين، الأول هو السيطرة الفعلية من جانب الناقل على الأمتعة، و الثاني هو أن تمارس هذه السيطرة في أماكن محددة على سبيل الحصر؛ و يترتب عن ذلك أن الناقل الجوي لا يكون مسؤولا عن الأضرار التي قد تلحق بالأمتعة المسجلة إلا إذا كانت هذه الأمتعة تحت حراسته و سيطرته الفعلية، كما لا يمكن مسائلة الناقل الجوي إذا تضررت الأمتعة المسجلة في مكان آخر غير الذي حددته كل من اتفاقية " وارسو " الدولية، و القانون رقم 06 /98 .

**(ب) القرينة الخاصة بالنقل البري و البحري**

على الرغم من أن المشرع الجزائري و كذا المشرع الدولي، قد أخذوا بمعيار الحراسة المطبق على نقل الأمتعة المسجلة، الذي يقضي بعدم مسائلة الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الأمتعة المسجلة خارج الأماكن التي حددها كل من نص المادة 146 من قانون رقم 06/98<sup>(2)</sup>، و نص المادة 18 من اتفاقية " وارسو " الدولية ؛ إلا أنهما قد إستثنيا من هاته

(1) انظر في ذلك : نص المادة 18 من اتفاقية " وارسو " ، و كذلك نص المادة 146 ف01 من القانون رقم 06/98.

(2) التي تقابلها نص المادة 18 من اتفاقية " وارسو " .



الأماكن نقل الأمتعة المسجلة عن طريق البر أو البحر قبل تنفيذ عملية النقل الجوي<sup>(1)</sup>، و ذلك حفاظاً على حقوق أصحاب الأمتعة التي قد يصيبها ضرر خلال هذه الفترة من النقل. على أساس ذلك يمكن القول بأن مسؤولية الناقل الجوي تقوم عن الضرر الذي قد يقع للأمتعة أثناء نقلها براً أو بحراً تمهيداً لنقلها جواً، شريطة أن يتم هذا النقل في إطار تنفيذ عقد النقل الجوي من أجل الشحن أو تسليم أو إعادة الشحن<sup>(2)</sup>، و يفهم من ذلك أن هذه القرينة بسيطة تقبل إثبات العكس، و من ثم يجوز للناقل الجوي أن يثبت أن النقل البري أو البحري، أو النقل بطائرة أخرى لم يكن بقصد الشحن أو التسليم، أو أن الأمتعة لم تكن في حراسته بل كانت في حراسة المسافرين في تلك الفترة .

### ثالثاً : حدوث ضرر بالأمتعة المسجلة

من المنطقي لمسائلة الناقل الجوي و إلزامه بالتعويض، أن يلحق بالأمتعة المسجلة ضرراً، و قد حددت المادة 18 من اتفاقية "وارسو" الدولية<sup>(3)</sup>، التي تقابلها المادة 146 من القانون رقم 06/98، الأضرار التي قد تلحق بالأمتعة المسجلة و المتمثلة في الهلاك أو التلف<sup>(4)</sup>، و التي من خلالها يمكن إثارة مسؤولية الناقل الجوي عند تحققها.

- (1) جاء في نص المادة 146 ف 1 و 2 من قانون رقم 06/98 مايلى : (لا تغطي مدة النقل الجوي أي نقل بري أو بحري يتم خارج المحطة الجوية. غير أنه عند اتمام مثل ذلك النقل في اطار تنفيذ عقد النقل الجوي من أجل الشحن أو تسليم أو إعادة الشحن، يفترض في كل خسارة ، إلا عند اثبات العكس، أنها ناتجة عن حدث وقع أثناء النقل الجوي).
- و التي تقابلها نص المادة 18 ف 03 من اتفاقية "وارسو" الدولية التي تنص على : (لا تشمل فترة النقل الجوي أي نقل بري أو نهري يتم خارج المطار، على أنه إذا حدث مثل هذا النقل عند تنفيذ عقد النقل الجوي بقصد الشحن أو التسليم أو الانتقال من طائرة الى أخرى، يفترض حصول الضرر فيه، الى أن يثبت العكس أنه قد نجم عن حادثة وقعت هلال النقل الجوي) .
- (2) تطبيقاً لما ورد ذكره في نص المادة 146 ف 02 من قانون رقم 06/98، التي تقابلها نص المادة 18 ف 03 من اتفاقية "وارسو" .
- (3) تنص المادة 18 من اتفاقية "وارسو" الدولية على:(01\_ يسأل الناقل عن الضرر الذي يقع في حالة هلاك أو ضياع أو تلف الأمتعة المسجلة، أو البضائع إذا وقع حادث تولد عنه الضرر خلال النقل الجوي. 02\_ يشمل النقل الجوي وفقاً للفقرة السابقة المدة التي تكون فيها الأمتعة أو البضاعة في حراسة الناقل ، سواء كان ذلك في المطار أو قي أي مكان آخر عند الهبوط خارج المطار. 03\_ لا تشمل فترة النقل الجوي أي نقل بري أو نهري يتم خارج المطار، على أنه إذا حدث مثل هذا النقل عند تنفيذ عقد النقل الجوي بقصد الشحن أو التسليم أو الانتقال من طائرة الى أخرى، يفترض حصول الضرر فيه، الى أن يثبت العكس أنه قد نجم عن حادثة وقعت هلال النقل الجوي) .
- (4) التلف: هو وصول الأمتعة المسجلة لكنها معيبة أي غير صالحة فيما أعدت له و التلف قد يكون كلياً إذا أصاب الأمتعة كلها، أو يكون جزئياً إذا أصاب جزء من الأمتعة.
- الهلاك : يقصد بالهلاك عدم وصول الأمتعة المسجلة سالمة إلى مكان الوصول المتفق عليه، سواء كان ذلك كلياً، أو جزئياً، و الهلاك هو إنعدام الأمتعة لأي سبب، كالإحترق أو الضياع أو السرقة أو غير ذلك من الأسباب .
- انظر : محمد دمانة، المرجع السابق، ص 123.

و يشترط بطبيعة الحال لإقامة مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الواقع على الأمتعة المسجلة، أن يثبت المضرور (المسافر) تلف أو هلاك هذه الأمتعة المسجلة، ويعتبر إثبات تلف الأمتعة، أو هلاكها أمراً ميسوراً ؛ إذ يتم بمجرد مقارنة حالة الأمتعة عند تسليمها بحالتها الموصوفة بها و المذكورة في إستمارة نقل الأمتعة، فيثبت المسافر أنه لم يسلمها إلى الناقل الجوي في حالة هلاك، أو أنها بحالة مختلفة من حيث الجودة في حالة التلف.

تجدر الإشارة إلى أنه إذا تسلم المسافر الأمتعة في مكان الوصول دون إجراء تحفظ أو دون القيام بالاحتجاج، فإن ذلك يعتبر قرينة على أنه تسلمها في حالة جيدة ومطابقة لشروط إستمارة نقل الأمتعة المسجلة، غير أن هذه القرينة بسيطة، ومن ثم يجيز كل من المشرع الجوي الدولي و المشرع الجوي الجزائري، للمسافر إثبات عكسها أي أنه لم يتحفظ لأنه لم يكتشف العيب عند الإستلام مع العلم أن مدة إكتشاف التلف محددة بثلاثة أيام تحسب من يوم الإستلام الأمتعة المسجلة، أما في حالة في حالة الضياع الأمتعة يتم الاحتجاج خلال 14 يوم من التاريخ الذي كان من المفترض أن توضع فيه الأمتعة تحت تصرف المسافر<sup>(1)</sup>.

### الفرع الثالث

#### الإخلال الناقل الجوي بالالتزام بالنقل في الميعاد

الأصل في كل إلتزام أياً كانت طبيعته أن يتم تنفيذه في الميعاد المحدد له، فإذا لم يحدد له ميعاد وجب تنفيذه في الميعاد المعقول، و نظراً لخاصية السرعة التي تنفرد بها الطائرة دون غيرها من وسائل النقل الأخرى، كان من الطبيعي أن تقع على عاتق الناقل الجوي، التزم بإحترام مواعيد النقل، و على هذا الأساس تتم مسأئلته إذا ما أخل بتنفيذ هذا الإلتزام على نحو يؤدي إلى إلحاق الضرر بالمسافر.

الواقع أن تقرير المسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل الأشخاص و أمتعتهم يتفق مع الملاحة الجوية و النقل الجوي<sup>(2)</sup>، وتطبيقاً لذلك تنص المادة 19 من اتفاقية "وارسو" على: (يسأل الناقل عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل المسافرين أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو.)، كما نصت المادة 147 من قانون رقم 06/98 على أن (الناقل الجوي

(1) انظر في ذلك: نص المادة 152 من القانون رقم 06/98 ، و كذلك نص المادة 25 من اتفاقية "وارسو".

(2) حسن كيرة، المرجع السابق، ص 24.

مسؤول عن الخسائر الناتجة عن التأخير في النقل الجوي للأشخاص و الأمتعة و الشحن طبقا للقواعد العامة المنصوص عليها في التشريع المعمول به).

يستفاد من هذين النصين أنه يشترط لمسائلة الناقل الجوي عن التأخير في نقل الأشخاص أو الأمتعة، توافر ثلاثة شروط تتمثل في الآتي:

### أولا : وجود تأخير في النقل الجوي

تستلزم واقعة التأخير<sup>(1)</sup> وجود ميعاد معين، و أن هذا الميعاد قد تم تفويته أو تجاوزه، و هذا الميعاد قد يحدد بعقد النقل الجوي أو يكون محددًا من قبل شركة الطيران في جدول مواعيد طائراتها<sup>(2)</sup>؛ و على الرغم من وضوح هذا المبدأ إلا أنه قد أثار صعوبات ترجع إلى عاملين : **أولهما** أن اتفاقية "وارسوا" ، و كذا التشريع الجوي الجزائري لم يحددان معيارا يمكن من خلاله تحديد المقصود بالتأخير الذي يؤدي إلى مسائلة الناقل الجوي.

**وثانيهما** أن مبدأ المسؤولية عن التأخير لقي معارضة شديدة من الناقلين الجويين و الإتحاد الدولي لمؤمني شركات الطيران، بحجة أنه يؤدي إلى عرقلة الملاحة الجوية و يعرضها للخطر إذ أن تلك الملاحة مرتبطة بظروف مختلفة ليس في إمكان الناقل الجوي السيطرة عليها كظروف الخاصة بالأحوال الجوية فقد تسمح بالطيران أو لا تسمح بذلك<sup>(3)</sup>.

لقد ظهرت هذه المعارضة في الشروط التي تدرجها شركات الطيران، و من أبرزها شروط IATA، التي تنص في المادة العاشرة منها على أن مواعيد الرحيل والوصول المحددة من قبل الناقل الجوي في العقد أو بأي وثيقة أخرى، لا تعد جزءا من عقد النقل الجوي، و إنما مجرد مؤشر تقريبي لمتوسط الوقت الذي يمكن أن تستغرقه عملية النقل.

أدت هذه المعارضة بين الشروط التي تدرجها شروط IATA و أحكام كل من القانون رقم 06/98 و اتفاقية "وارسوا"، الظهور عدة إشكالات و تساؤلات أهمها في حال ما إذا تم إدراج هذه

(1) عرف جانب من الفقه التأخير على أنه (تفويت ميعاد، أو تجاوز الوقت ، أو الوصول بعد مضي فترة المحددة)، أو بعبارة أخرى يمكن تعريف التأخير بأنه (عدم تمكن الناقل من إيصال المسافر في الميعاد).

(2) على الرغم من ذلك جرت العادة لدى الناقلين الجويين بأن لا يلتزموا بمواعيد نقل محدد بدرجة ؛ و يرجع السبب في ذلك أن عملية النقل الجوي مرتبطة بظروف كثيرة و مختلفة و قد لا يتمكن الناقل الجوي أو تابعوه من السيطرة عليها ، فهي تعتمد بشكل خاص على الظروف الجوية و على الامكانيات المادية للطائرة لجهة سعتها و مقدار حمولتها .

(3) عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، ص 82.

الشروط في عقد النقل الجوي، فهل تنطبق هذه الشروط و لا يعد الناقل مسؤولاً عن التأخير وفقاً لها، أم أنه يعد مسؤولاً رغم وجودها وفقاً لأحكام اتفاقية "وارسوا"، و أحكام قانون رقم 06/98 إذا تأخر عن المدة المحددة أو المدة المعقولة في حالة عدم تحديد هذه المدة ؟

الواقع أنه لا المشرع الجزائري و لا المشرع الدولي قد أجابا عن هذا التساؤل، و في ظل ذلك حاول الفقه الإجابة عن هذا التساؤل المطروح، و إيجاد حل لتوفيق بين المصالح المتعارضة، فإتجه بعض من الفقه في محاولة منه لتقاضي هذا التعارض (الرأي الأول)، إلى القول بأن الناقل الجوي، لا يعد مسؤولاً عن التأخير، إلا إذا أثبت الطرف الآخر (المسافر)، وقوع خطأ جسيم من جانب الناقل الجوي أو تابعيه<sup>(1)</sup> ؛ و يذهب البعض الآخر (الرأي الثاني) حلاً لهذا التعارض إلى القول بأن الناقل الجوي لايسأل عن التأخير المعقول، أما التأخير غير المعقول أو غير العادي، فلا شك في قيام مسؤولية الناقل الجوي عنه، و هذا لا يعني بأن الناقل الجوي حر في تنفيذ إلتزامه بإتمام النقل الجوي متى شاء، وإنما تفيد إلتزامه بإتمام النقل في الميعاد المعقول؛ أي أن مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير لا تتعد إلا إذا حصلت تجاوزات غير عادية للميعاد المتفق عليه.

ما يمكن قوله على ما سبق ذكره أننا لا نميل إلا آراء هذين الإتجاهين من الفقهاء

و ذلك للأسباب التالية:

### لا يمكن الأخذ بالرأي الأول لسببين التاليين :

◆ سيؤدي الرأي الأول إلى إهدار كل قيمة قانونية لنصوص كل من اتفاقية "وارسوا"، و القانون رقم 06/98، إذا إستمر هذا الرأي قائماً في ظل أحكامهما؛ لأنهما يقيمان مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في توصيل المسافرين إعمالاً لنص المادة 19 من اتفاقية "وارسوا"، و المادة 147 من القانون رقم 06/98.

◆ يتعارض هذا الرأي كذلك مع طبيعة مسؤولية الناقل الجوي و التي تقوم على أساس الخطأ المفترض في حالة التأخير في نقل المسافرين، و الأمتعة لا الخطأ واجب الإثبات<sup>(2)</sup>.

### كما لا يمكن الأخذ بالرأي الثاني و ذلك لسببين هما :

◆ أنه يحدد نطاق تطبيق شروط IATA بلا سند، فالعبارات الواردة بهذه الشروط تتسم بالعمومية و لا يوجد ما يخصصها.

(1) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ط 2008، ص 222 .

(2) هذا تطبيقاً لنص المادة 19 من اتفاقية "وارسو" الدولية، و كذا نص المادة 147 من القانون رقم 06/98.

♦ أن أنصار هذا الرأي يتحدثون عن التأخير المعقول، و يرون أن الناقل الجوي لا يسأل وفقاً للشروط العامة و وفقاً لأحكام الاتفاقية عن هذا التأخير المعقول، و يرون أنهم بذلك قد تفادوا التناقض ؛ و نقدر من جانبنا أنهم قد ركزوا على فرض واحد ألا و هو التأخير في حالة عدم وجود ميعاد محدد، و نتساءل كيف يكون الحال إذا اتفق الناقل مع المسافرين على ميعاد معين؟ هل يصلح هذا التفسير الذي أتوا به لحل التعارض في هذا الفرض؟

نميل من جانبنا إلى القول بأن الأحكام التي تضمنتها شروط IATA تعد باطلة في ظل أحكام اتفاقية "وارسو"، و القانون رقم 06/98، و لا يعمل بها .  
يرجع هذا البطلان إلى سببين:

- ♦ **الأول** أنها تتعارض مع صريح نص المادة 19 من اتفاقية "وارسو"، و نص المادة 147 من قانون القانون رقم 06/98، اللذان ينصان على مسؤولية الناقل عن التأخير.
- ♦ **الثاني** أنها تؤدي إلى إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية عن التأخير، كما أنها تعتبر مواعيد النقل مجرد مؤشر تقريبي لمتوسط الوقت (مواعيد تقريبية)، و بذلك فهي تتعارض مع نص المادة 23 من اتفاقية "وارسو"<sup>(1)</sup>، التي تقضي ببطلان كل بند يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أو يضع حداً أقل من الحد المعين في هذه الاتفاقية، وهو نص أمر لا يجوز مخالفته.

### ثانياً : وقوع التأخير خلال فترة النقل الجوي

لا يكفي لانعقاد مسؤولية الناقل عن التأخير أن يقع هذا التأخير، وإنما يجب أن يقع هذا التأخير في فترة النقل الجوي، تفسير ذلك أن كل من اتفاقية "وارسو" الدولية، و القانون رقم 06/98، قد إشتراطاً صراحة لمسائلة الناقل الجوي عن الأضرار التي تحدث عن التأخير أن يقع هذا التأخير في خلال فترة النقل الجوي .

السؤال الذي يطرح نفسه الآن هل يسأل الناقل الجوي عن التأخير الذي يقع أثناء مرحلة الطيران فقط، أم يسأل عن التأخير الذي يتم في أي مرحلة من مراحل النقل الجوي؟

في البدء نقول أنه لا تخفى أهمية الإجابة على هذا التساؤل ؛ لأنها تحدد النطاق الزمني لمسؤولية الناقل الجوي عن التأخير، غير أنه رغم هذه الأهمية، لم تعرض الاتفاقية لتحديد

(1) تنص المادة 23 ف01 من اتفاقية "وارسو" المعدلة ببروتوكول "لاهاي" على ما يلي: ( كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أو إلى تقرير حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلاً و لا أثر له. على أن بطلان هذا الشرط لا يؤدي إلى بطلان العقد الذي يظل خاضعاً للأحكام الاتفاقية).

المقصود بها، عندما عبرت عنها إستخدمت تعبير "بطريق الجو" في نص المادة 19 منها<sup>(1)</sup>، و في ظل غياب التحديد التشريعي لفترة النقل الجوي التي يكون فيها الناقل الجوي مسؤولاً عن التأخير، جاءت إجتهدات الفقه و القضاء المتنوعة و التي تتشعب إلى إجتاهين:

**الإتجاه الأول:** و هو إتجاه مضيق، يري أنصاره أن الناقل لا يسأل إلا عن التأخير الذي يقع أثناء مرحلة الطيران فقط، أي في اللحظة التي تنتهى فيها الطائرة إلى الطيران حتى وصولها و إستقرارها في أرض مطار الوصول<sup>(2)</sup>، أما التأخير الذي يتم في أي مرحلة سابقة أو لاحقة لذلك فلا يسأل عنها لناقل الجوي<sup>(3)</sup>.

**الإتجاه الثاني:** و هو إتجاه موسع الذي تميل إليه غالبية الفقه، حيث يري أنصاره أن تفسير عبارة «بطريق الجو» يجب أن يتم بذات الطريقة التي تم بها تفسير العبارة ذاتها في نقل الأشخاص وبذات الوظيفة أيضاً التي تم بها تفسير العبارة ذاتها في نقل الأمتعة<sup>(4)</sup>؛ و بمعنى أوضح يجب تفسيرها بشكل موسع بحيث تبدأ من اللحظة التي يكون فيها المسافر تحت عناية و رعاية الناقل الجوي، و تكون الأمتعة تحت حراسته، و من ثم لا تقتصر مسؤولية الناقل عن التأخير الذي يتم في مرحلة الطيران فحسب، ولكنها تمتد إلى التأخير الذي يتم في المراحل السابقة عليها أو اللاحقة لها مادام المسافر تحت عناية و رعاية الناقل والأمتعة تحت حراسته، و حتى تنتهي هذه الرعاية أو تلك الحراسة<sup>(5)</sup>.

(1) ياسمينة بشار، المرجع السابق، ص 76.

(2) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ط 2002، ص - ص 393، 394.

(3) قد إستند أنصار هذا الإتجاه إلى إختلاف المصطلحات التي جاءت في المادة 17 من اتفاقية "وارسو" الخاصة بمسؤولية الناقل عن الأضرار التي تحدث للمسافرين (الوفاة / الإصابة)، و إختلافها كذلك عن المصطلحات التي جاءت في المادة 18 المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تحدث للأمتعة (الهلاك والتلف)، تفسير ذلك أن الاتفاقية في المادة 17 حددت نطاق مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تحدث للمسافرين بضرورة أن يقع الضرر على متن الطائرة أو أثناء أية عملية من عمليات صعود الركاب أو نزوله، أما في المادة 18 / ف1 فقد حدد هذا النطاق بضرورة أن يقع الضرر الأمتعة خلال النقل الجوي، ويعكس هذا الإختلاف في المصطلحات - كما يري أنصار هذا الرأي - إختلافاً في المفهوم، فالاتفاقية إستخدمت في حالة التأخير مصطلح "بطريق الجو" مما يدل على أنها تشمل فترة الطيران فقط.

انظر: رفعت فخري أبدير، المرجع السابق، ص 89.

(4) ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص 31.

(5) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ط 2004، ص 221؛ محمد موسى محمد دياب، فكرة الخطأ في اتفاقية فارسوفيا ومسؤولية الناقل الجوي الدولي (دراسة مقارنة)، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، سنة 1985، ص - ص 132، 125.

تطبيقاً لهذا الرأي يسأل الناقل الجوي عن التأخير بسبب إقلاع الطائرة متأخرة عن الميعاد المحدد لإقلاعها حتى و لو أنه المتأخر في فترة الطيران ذاتها، ويسأل كذلك عن التأخير في تفريغ الأمتعة مدة طويلة بعد وصولها في الميعاد المحدد<sup>(1)</sup>.

### ثالثاً: أن يترتب عن التأخير ضرر

يعد تطلب هذا الشرط أمراً جوهرياً و ضرورياً لإثارة مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير، فالتأخير الذي لا يترتب عليه ضرر بالنسبة للمسافر أو الأمتعة لا يستوجب مسائلة الناقل الجوي عنه<sup>(2)</sup>؛ إذ أن المسؤولية يمكن أن تقوم بدون خطأ، إلا أنها لا يمكن أن تقوم أبداً بدون ضرر.

كما حرصت اتفاقية اتفاقية "وارسوا"، التي إستمد المشرع الجوي الجزائري منها أحكامه، على بيان هذا الشرط عند الحديث عن مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير<sup>(3)</sup>، و ما يجدر الإشارة إليه أن اتفاقية "وارسو" لم توضح المقصود بالضرر أو بيان نوع الضرر الموجب لقيام المسؤولية الناقل الجوي عن التأخير، تاركة تفسير ذلك للفقهاء و القضاء<sup>(4)</sup>؛ و لقد توحدت آراء الفقهاء واستقرت أحكام القضاء على ضرورة الرجوع إلى القوانين الوطنية وتطبيق الحلول التي تقضي بها في هذا الصدد في ضوء شروط العقد<sup>(5)</sup>.

## المطلب الثالث

### طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص

سنتطرق من خلال هذا المطلب إلى الوسائل القانونية التي منحها كل من المشرع الجزائري، و كذا المشرع الدولي للناقل الجوي ليدفع بها المسؤولية عن نفسه في حال قيامها، كما سنتطرق إلى الطرق الأخرى التي يمكن للناقل الجوي الاستناد عليها لنفي المسؤولية، و المتمثلة في الاعفاءات الإتفاقية التي يمكن أن يبرمها الناقل الجوي مع المتعاقد معه مسبقاً .

(1) رضوان أبو زيد ، القانون الجوي، ص 305 .

(2) و الواقع أن مجرد تأخير الناقل الجوي لا يقيم مسؤوليته، بمعنى أوضح لا يعد التأخير ذاته سبباً لإثارة مسؤولية الناقل الجوي، و إنما تقوم المسؤولية عن الضرر الذي ينجم عن هذا التأخير .

(3) انظر في ذلك : نص المادة 19 من اتفاقية "وارسو" الدولية، المقابلة لنص المادة 147 من قانون رقم 06/98 .

(4) عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، ص 85 ؛ عارف بن صالح العلي، مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل المسافرين، مجلة العدل، العدد 45، لسنة 1431هـ، ص 53.

(5) رضوان أبو زيد ، القانون الجوي، ص 222 ؛ عارف بن صالح العلي، المرجع نفسه، ص 53.

و نوضح مدى صحة هذه الإعفاءات الإتفاقية لنفي المسؤولية عن الناقل الجويين خلال ما

يلي :

### الفرع الأول

#### الإعفاء القانوني لمسؤولية الناقل الجوي للأشخاص

لقد كرس كل من اتفاقية "وارسو" المعدلة ببروتوكول "لاهاي"، والقانون رقم 06/98، وسائل قانونية يستطيع من خلالها الناقل الجوي نفي المسؤولية عن نفسه، حيث عبر عنها المشرع الجوي الجزائري من خلال نص المادة 148 ف01 من القانون رقم 06/98 بقوله : (الناقل الجوي غير مسؤول عندما يبرهن أنه إتخذ صيغة كل مندوبيه الإجراءات الضرورية لتفادي الخسارة أو إستحالة إتخاذهم ذلك)<sup>(1)</sup>، و أشارت إليها اتفاقية "وارسو" من خلال نص المادة 20 الفقرة 01 و التي جاء فيها أنه (لا يكون الناقل مسؤولا إذا أثبت أنه و تابعيه قد إتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي الضرر وأنه كان يستحيل عليهم إتخاذها)<sup>(2)</sup>.

يتضح من خلال نص هاتين المادتين أن الناقل الجوي قد يعفى من المسؤولية و ذلك بإثبات انتفاء الخطأ من جانبه و تابعيه<sup>(3)</sup>، و يتحقق إنتفاء الخطأ في حالتين، إما بإثبات أنه قد إتخذ و تابعيه كافة الإجراءات الضرورية لتفادي وقوع الضرر (أولا)، أو إستحالة إتخاذهم ذلك (ثانيا)، و سنقوم بدراسة كل حالة على حدى ذلك على النحو التالي:

(1) وهيبه بن ناصر، المرجع السابق، ص 229 .

(2) رضوان أبو زيد، القانون الجوي، ص 339 .

(3) لقد ورد ذكر كلمة " تابعو الناقل الجوي " في العديد من فصول اتفاقية "وارسو" و كذلك في قانون رقم 06/98، إلا أنهما لم يحددان المقصود بتابعوا الناقل الجوي، و يمكن قول بأنهم الأشخاص الذين لهم صلة بتنفيذ عملية النقل و في مقدمتهم الأشخاص الذين تربطهم بالناقل علاقة تبعية مباشرة، و لقد عرفت اللجنة الدولية الفنية للخبراء الحقوقيين الجويين (C.I.T.E.J.A.) التابع بقولها :

« Toute personne ayant un lien quelconque, agissant au nom et pour le compte du transporteur »

كما يرى الأستاذ غوديسس Goudisse إن كلمة تابع تشمل كل الأشخاص الذين يستعين بهم الناقل في تنفيذ ما التزم به.

انظر في ذلك : عبد الستار التليلي، المرجع السابق، ص 173.



أولاً : إتخاذ الناقل الجوي أو تابعيه كافة التدابير الضرورية لتجنب وقوع الضرر

لم تحدد اتفاقية "وارسو" و لا القانون رقم 06/98 المقصود بالتدابير الضرورية، مما يحيلنا إلى تفسير هذه العبارة على ضوء ما جاءت به آراء الفقه في تفسير هذه العبارة ثم بيان موقف المشرع الجزائري من ذلك و هذا على النحو التالي :

(أ) . التفسير الفقهي لعبارة « التدابير الضرورية »

لقد أثار تحديد المقصود بمصطلح « التدابير الضرورية » جدلاً فقهيًا كبيراً، و أدى هذا الجدل الموسع إلى ظهور ثلاث نظريات و هي كالتالي :

**(01) نظرية التفسير الحرفي :** يقف أنصار هذه النظرية و التي يتزعمها كل من الفقهين **Bondenstein و Koffka**، عند التفسير الحرفي لعبارة « التدابير الضرورية»<sup>(1)</sup>، حيث يقصد بها حسب مفهوم هذا الإتجاه كل التدابير التي من شأنها أن تؤدي موضوعياً إلى تجنب وقوع الضرر<sup>(2)</sup>.

لقد إستبعد الفقه هذا التفسير الحرفي ذلك لأن الأخذ بهذا التفسير يؤدي لا محالة إلى ضرورة إثبات الناقل الجوي السبب الأجنبي في أغلب الحالات، و هذا يخالف ما قصد إليه واضعوا الاتفاقية، كما أنه يؤدي إلى نقص الوسائل التي أجازتها الاتفاقية للناقل الجوي ليدفع بها المسؤولية عن نفسه، لأنها ترجح مصلحة مستعملي الطائرة على مصلحة الناقل الجوي، وذلك بعدم تمكينه من دحض قرينة خطئه المفترض دون إثبات أن الضرر يعود لسبب أجنبي<sup>(3)</sup>.

**(02) نظرية التفسير الموسع :** يذهب أنصار هذا الاتجاه<sup>(4)</sup> إلى تفسير العبارة بما يتفق مع مضمون الإلتزام الذي تفرضه اتفاقية "وارسو" على عاتق الناقل الجوي، و المتمثل في بذل عناية

(1) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ط 2001، ص 210.

(2) محمد دمانة، المرجع السابق، ص 130 ؛ دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي و الدولي، ص187.

(3) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ط 1980، ص 121، 122 ؛ محمد دمانة، المرجع السابق، ص 130، 131 ؛ باسمينة بشار، المرجع السابق، ص 96، 97 .

(4) انظر في أنصار هذا الاتجاه : محمد فريد العريني، المرجع السابق، ط 1980، ص 123.

لا تحقيق غاية<sup>(1)</sup>، مع الأخذ بعين الإعتبار المجال الذي يستغل فيه المدعى عليه، وهو واقع الملاحة الجوية ومخاطرها، ولذلك فالتدابير الضرورية هي تلك التي تفرضها العناية الناقل الجوي الحريص، ويؤخذ في تحديد العناية بمعيار موضوعي هو الناقل الجوي الحريص إذا مر في نفس الظروف التي يوجد فيها الناقل المسؤول عن الحادث<sup>(2)</sup>.

**(03) نظرية التفسير المضيق للتدابير الضرورية:** في ظل هذه النظرية لا يتوجب على الناقل الجوي إقامة الدليل الإيجابي على تخلف الخطأ، و كذلك تتطلب الدليل العكسي على إنتقائه، و يتمثل في ضرورة قيام الناقل الجوي بإثبات السبب الذي أدى إلى وقوع الحادث الذي تولد عنه ضرر وإقامة الدليل على أن هذا السبب لا يرجع إلى خطأ منه، و عليه يجب على الناقل الجوي إذا أراد التحلل من المسؤولية، أن يثبت سبب الحادث الذي نشأ عنه ضرر لا يرجع إلى خطئه، و ذلك بإقامة الدليل على أنه هو وتابعوه قد إتخذوا كافة التدابير المعقولة لتفادي وقوع الضرر<sup>(3)</sup>، فإذا تمكن الناقل الجوي من إقامة الدليل على توفر هذين الشرطين إنتفت المسؤولية عنه طبقا لنص المادة 20 من اتفاقية "وارسو" الدولية<sup>(4)</sup>.

### ب) موقف المشرع الجزائري من عبارة « التدابير الضرورية »

لقد تبنى المشرع الجوي الجزائري التفسير الموسع لعبارة «التدابير الضرورية»، و ذلك على إعتبار أن اتفاقية "وارسو" التي تبنى منها و إستنبط المشرع الجوي الجزائري أحكامه، لم تحمل

(1) لقد أخذ القضاء الأمريكي في البداية التفسير الضيق لعبارة التدابير الضرورية ؛ إلا أن القضاء الأمريكي بدأ يحول موقفه المتشدد هذا ضد الناقل الجوي حيث قررت محكمة جنوب نيويورك في أحد أحكامها أن عبارة التدابير الضرورية ينبغي صرفها إلي معنى التدابير المعقولة، بحيث لا يتطلب من الناقل الجوي أقصى درجات الحرص بل فقد درجة الحرص المناسبة تبعا لظروف كل حالة على حدى. انظر في ذلك : محمد فريد العريني، المرجع السابق، ط 1980، ص 124 ؛ عيسى غسان الرضي، المرجع السابق، ص 145، 146 .

(2) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ط 1980، ص 123، 124 ؛ عيسى غسان الرضي، المرجع السابق، ص 145، 146؛ ياسمينة بشار، المرجع السابق، ص 98 .

(3) هاني الدويدار، قانون الطيران التجاري، ص 406 ؛ عيسى غسان الرضي، المرجع السابق، ص 142 .

(4) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ط 2002، ص 229 ؛ عيسى غسان الرضي، المرجع السابق، ص 142، 143؛ محمد دمانة، المرجع السابق، ص 129 ؛ ياسمينة بشار، المرجع السابق، ص 98، 99 .

الناقل الجوي إلا إلزاماً ببذل العناية اللازمة لتفادي وقوع الضرر، و من ثم فإنه يتعين تفسير نص المادة 20 من الاتفاقية بما يتماشى مع طبيعة هذا الإلتزام<sup>(1)</sup>.

و عليه يمكن للناقل الجوي وفقاً لقانون الطيران المدني الجزائري، أن يتحلل من مسؤولية إذا ما استطاع إثبات أنه، و تابعيه قد اتخذوا العناية اللازمة، و الضرورية لتفادي وقوع الضرر، و يمكن قياس التدابير الضرورية التي يمكن أن تعفي الناقل الجوي من المسؤولية بمعيار الموضوعي الذي يعرف بمعيار الناقل الحريص الذي يوجد في نفس ظروف الناقل الجوي<sup>(2)</sup>.

كما لا يلتزم الناقل الجوي بإقامة الدليل على أنه لم يرتكب أي خطأ من جانبه، لأن ذلك يؤدي بالضرورة إلا إثبات سبب الحادث الذي أدى إلى وقوع الضرر، مع إثبات انتفاء الخطأ من جانبه، و هو في غالب الأحيان أمر مستحيل الوقوع، و عليه يكفي الناقل الجوي أن يثبت أنه قد اتخذ و تابعيه التدابير الضرورية قبل و أثناء تنفيذ عملية النقل الجوي<sup>(3)</sup>.

### ثانياً : إستحالة إتخاذ التدابير الضرورية من جانب الناقل الجوي أو تابعيه

لا يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالمسافر، متى كانت هناك إستحالة في إتخاذ الناقل الجوي وتابعوه التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر، وفي هذه الحالة يتعين على الناقل الجوي إثبات أن استحال إتخاذ التدابير الضرورية كانت لسبب أجنبي خارج عن إرادته . و تتمثل الأسباب الأجنبية التي قد تؤدي إلى إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية تجاه المسافر، إما في القوة القاهرة، أو الحادث الفجائي، أو خطأ المضرور، أو العيب الذاتي و الخفي في الأمتعة أو الطائرة، أو فعل الغير، و من خلال هذا التعداد سنحاول أن نوضح المقصود بكل هذه الأسباب التي قد تكون وسيلة قانونية يدفع بها الناقل الجوي المسؤولية عن نفسه و ذلك على النحو التالي:

(1) دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في عقد النقل الجوي الداخلي و الدولي، ص 188 .

(2) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ط 1980، ص 123، 124 .

(3) موسى عبد الرافع، أبعاد و مفهوم التدابير الضرورية في نص المادة 20 من اتفاقية وارسو 1929، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، سنة 1997، ص - ص 9 ، 11 .

**(أ) دفع مسؤولية الناقل الجوي بإثبات القوة القاهرة أو الحادث الفجائي**

على الرغم من أن القوة القاهرة أو الحادث الفجائي يمثلان وسيلة قانونية هامة تسمح للناقل الجوي بالتخلص من مسؤوليته ؛ إلا أنه لم يذكر صراحة لا في اتفاقية "وارسو"، و لا في قانون الوطني، مصطلح القوة القاهرة أو أي مصطلح شبيه له كطريقة من طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي، و لكن الإعفاء يستفاد ضمناً حيث عبر عنه المشرع الدولي بعبارة «أو أنه كان مستحيلاً عليهم إتخاذها» الوارد ذكرها في آخر نص المادة 20 من اتفاقية "وارسو"، و المشرع الوطني بعبارة : «أو إستحالة إتخاذهم ذلك» في آخر نص المادة 148 من القانون رقم 06/98 ، و إستناداً إلى هذه العبارة أشار الفقه والقضاء إلى القوة القاهرة أو الحادث الفجائي يعدان طريقة من طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي عن نفسه<sup>(1)</sup>.

تطبيقاً لهذا المفهوم في مجال النقل الجوي يفترض وقوع حادثة لا يد للناقل الجوي أو تابعيه في وقوعها، و تكون غير متوقعة و لا يمكن لهم دفعها<sup>(2)</sup>، فإذا توافرت هذه الصفات في الحادثة، لا يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار التي تسببها هذه الحادثة، و كذلك تابعيه، هذا و لا يكلف الناقل الجوي بإثبات أن الحادث كان نتيجة قوة القاهرة، وإنما يكفي منه أن يثبت أنه و تابعيه قد إتخذوا التدابير الضرورية و المناسبة لتجنب وقوع الضرر طبقاً لمعيار الناقل الحريص العاقل<sup>(3)</sup>.

**(ب) دفع مسؤولية الناقل الجوي بإثبات خطأ الشخص المضرور**

قد ينجم الضرر عن خطأ المضرور نفسه، كأن يتعجل الهبوط قبل وقوف الطائرة نهائياً فيسقط ويتعرض للضرر، أو يقترب من إحدى مراوح الطائرة فيصاب بأذى أو يغادر مقعده أثناء عمليات الإقلاع والهبوط رغم تحذيرات الناقل بالتزام الأماكن، فيصاب بضرر، و قد نصت اتفاقية

(1) لقد إختلفت مواقف الفقهاء حول إعتبار القوة القاهرة و الحاث الفجائي مترادفتين، فمنهم من إعتبرهم يعبران عن شيء واحد و منهم من يعتبرهم شبيئين مختلفين، لكن أغلبية العظمى للفقهاء لا يفرقون بين القوة القاهرة و الحادث الفجائي و يعتبرهما إسم لمسمى واحد و على أنهما يشتركان في العناصر المطلوبة في كل منهما وفي الآثار المترتبة عليهما .

أنظر في إختلافات الفقهاء حول القاهرة و الحاث الفجائي : عبد الستار التليلي، المرجع السابق، ص . 97 ، 102.

(2) كأن تسقط طائرة فجأة في مطب هوائي فيختل توازنها وتهوي وتتحطم ، أو أن تتعرض لعاصفة ثلجية أو لصاعقة رغم حسن توقع الأرصاد الجوية، أو أن يصاب قائدها بنبوة قلبية تؤدي لجباته، أو يصاب بإنهيار أو إجهاد مفاجئ ليست له أي إمارات سابقة، أو أن تتعرض الطائرة لهجوم من طائرة حربية على الرغم من عدم ارتكاب قائدها عملاً يسمح أو يقضي بذلك.

(3) رضوان أبو زيد ، القانون الجوي، ص 337 ؛ عبد الستار التليلي، المرجع السابق، ص . 96 ، 116.

"وارسو" في مادتها 21 على خطأ المضرور كسبب من أسباب دفع مسؤولية الناقل الجوي، حيث تنص على : (إذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص المصاب هو الذي تسبب في الضرر أو ساعد على وقوعه فللمحكمة بالتطبيق لأحكام قانونها الخاص، أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخفف منها).

يتضح من خلال نص هذه المادة أنها تضمنت قاعدة إسناد تحيل إلى قانون المحكمة المثار أمامها النزاع فيما يتعلق بتحديد أثر خطأ وتوزيع المسؤولية بينه وبين الناقل، ومقتضى ذلك أن الاتفاقية قد تركت لقاضي الموضوع المعروض أمامه النزاع السلطة التقديرية، في تحديد ماهية خطأ المضرور وأثره في مسؤولية الناقل الجوي، فإذا كان القاضي يعد خطأ المضرور سببا في الإعفاء من المسؤولية، فإن الناقل يعني منها، و إذا كان خطأ المضرور قد ساهم في وقوع الضرر، فإن المحكمة تقضي بتخفيف المسؤولية، أي أن الناقل يعفى جزئيا من المسؤولية بنسبة مساهمة المضرور في حدوث الضرر، و لقد إنتقد الفقه موقف الاتفاقية بهذا الشأن، حيث يروا أن تطبيق هذا النص سيؤدي إلى إصدار أحكام مختلفة في خطأ واحد عندما يرفع الدعوى أكثر من مدعي أمام أكثر من محكمة.

بالرجوع إلى القانون رقم 06/98 لا نجد ضمن نصوصه ما يتضمن مفهوما لخطأ الشخص المضرور، أو تحديدا لأثره في إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية، و ما يمكن ملاحظته من خلال نصوص هذا القانون أن نص المادة 148 منه الواجبة التطبيق في هذا الشأن، جاءت مطابقة تماما لنص المادة 21 من اتفاقية "وارسو" سابقة الذكر، والتي تنص على أنه (في حالة تقديم الناقل الجوي البينة على كون الخسارة صادرة عن الشخص المتضرر أو مساهمة هذا الأخير فيها، يمكن إعفاؤه من المسؤولية أو التخفيف منها من طرف الجهة القضائية المختصة) .

من خلال هذا النص يتضح أن المشرع الجوي الجزائري، يشترط للحكم بانقضاء مسؤولية الناقل الجوي، أن يثبت الناقل الجوي أن الضرر الحاصل يرجع إلى الشخص المضرور، أو لمساهمة هذا الأخير فيها، و على أساس ذلك يمكن إعفاؤه من المسؤولية، و يتم التحقيق من أن الضرر الحاصل يرجع للمسافر أو الشخص المضرور من طرف الجهة القضائية المختصة أي المحكمة المعروض عليها النزاع.

من خلال ما سبق ذكره يمكن القول أنه إذا كان خطأ المضرور وحده تسبب في إحداث الضرر، إنتفت بذلك مسؤولية الناقل الجوي كليا، أما إذا كان خطأ المضرور قد ساهم مع خطأ

الناقل الجوي في إحداث الضرر دون أن يستغرق أحدهما الآخر<sup>(1)</sup>، فنكون بصدد خطأ مشترك، إذ يتعين على القاضي المطروح عليه النزاع في هذه الحالة، الحكم بتوزيع المسؤولية كل بنسبة مساهمة خطئه في إحداث الضرر؛ كما يشترط ليكون خطأ المضرور سببا لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية كليا أو مخففا لها، أن تتوافر فيه عناصر السبب الأجنبي، معنى ذلك أن لا يكون بإمكان الناقل الجوي توقعه مع استحالة دفعه<sup>(2)</sup>.

### ج) دفع مسؤولية الناقل الجوي بإثبات العيب الخفي أو الذاتي في الأمتعة المسجلة

يعد العيب الذاتي أو الخفي في الأمتعة المسجلة التي تكون تحت حراسة الناقل الجوي، من الأسباب العامة لدفع المسؤولية عن الناقل الجوي<sup>(3)</sup>؛ لكننا لا نجد نصا صريحا في اتفاقية "وارسو" يتضمن العيب الخفي أو الذاتي في الأمتعة كوسيلة لدفع المسؤولية عن الناقل الجوي، مما يحيلنا الى تطبيق القواعد العامة المطبقة بهذا الشأن.

بالرجوع إلى القانون الوطني، نجد أن المشرع الجزائري لم يساير نظيره الدولي كما عودنا، بل نص صراحة في المادة 148 ف02 من القانون رقم 06/98 على أنه (لا يكون الناقل الجوي مسؤولا عن نقل الأمتعة و الشحن، إذا برهن أن الخسارة ناتجة عن عيب في البضاعة ذاتها)<sup>(4)</sup>؛ و يشترط لكي يعد العيب الذاتي أو الخفي في الأمتعة سببا لإعفاء الناقل الجوي من مسؤولية عن الضرر الحاصل بها أن يكون من المستحيل على الناقل الجوي توقعه لا دفعه،

(1) يستغرق خطأ المضرور خطأ الناقل الجوي إذا كان خطأ المسافر متعمدا، كما في حالة التي يلقي فيها الصحية بنفسه من الطائرة بغية الانتحار.

انظر في ذلك : دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي في عقد النقل الجوي للأشخاص و البضائع، ص 74.

(2) محمد عبد الظاهر حسين، المرجع السابق، ص- ص 28،40؛ دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي في عقد النقل الجوي للأشخاص و البضائع، ص- ص 73، 75؛ دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي و الدولي، ص 204،205.

(3) رضوان أبو زيد، القانون الجوي، ص 349.

(4) لقد حل هذا الإعفاء القانوني محل الإعفاء الاتفاقي الذي كان منصوص عليه فينص المادة 78 من القانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية، و التي تقضي بأن : ( ليس بيد الناقل استعمال أي شرط من شأنه إعفائه من المسؤولية أو التخفيف منها ما عادا اشتراطه الإعفاء من المسؤولية عن الأضرار الناتجة عن العيب الذاتي بالبضاعة)، و هي تقابل نص المادة 23 من اتفاقية "وارسو" المعدلة بنص المادة 12 من بروتوكول "لاهاي" .

فإذا كان الناقل الجوي على علم بالعيب الذاتي في الأمتعة، فإنه يكون مسؤولاً عن الضرر الحاصل بها<sup>(1)</sup>.

كما يقع على الناقل الجوي عبئ إثبات أن الأمتعة كانت معيبة في حد ذاتها، و أن هذا العيب هو السبب في الضرر الحاصل لها، و إلى جانب إثبات العيب الخفي أو الذاتي للأمتعة يكون الناقل الجوي ملزماً بإثبات أنه هو و تابعيه قد إتخذوا كافة التدابير اللازمة لتفادي وقوع الضرر بالأمتعة المنقولة، و أنه بذل عناية الناقل الحريص لحصر الضرر في أقل نطاق ممكن حتى يقلل من الخسائر<sup>(2)</sup>.

#### د) دفع مسؤولية الناقل الجوي بإثبات العيب الذاتي أو الخفي للطائرة

على الرغم من أن العيب الذاتي أو الخفي للطائرة يعد من وسائل دفع المسؤولية عن الناقل الجوي، إلا أننا لا نجد لها نص يتضمنها لا في نصوص اتفاقية "وارسو"<sup>(3)</sup>، و لا في التقنين الجوي الجزائري، لكن الفقه و القضاء يأخذان بها كوسيلة لدفع المسؤولية عن الناقل الجوي، متى أثبت هذا الأخير أنه و تابعوه قد إتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع ضرر للمسافر أو أمتعته، و أن الضرر الحاصل يرجع إلى عيب ذاتي أو خفي في الطائرة<sup>(4)</sup>.

(1) دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي و الدولي، ص - ص 206، 207.

(2) دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي و الدولي، ص 207.

(3) تجدر الإشارة إلى أن العيب الذاتي أو الخفي للطائرة، كان مذكوراً في المشروع التمهيدي للاتفاقية "وارسو" لسنة 1929، حيث نصت المادة 22 ف 01 منه على: ( لا يسأل الناقل إذا أثبت أنه هو و تابعوه اتخذوا كل الاحتياطات المعقولة لتوقي الضرر، أو كان يستحيل عليهم اتخاذها، ما لم يكن الضرر راجعاً إلى عيب ذاتي في الطائرة ) ، فهذا النص يستبعد حالة العيب الخفي أو الذاتي للطائرة من طرق دفع المسؤولية عن الناقل الجوي، و ذلك بحجة أن الناقل يستطيع الرجوع بدعوى على صانع الطائرة، و في آخر إجتماع انعقد في "وارسو" إقترح مندوب فرنسا إعفاء الناقل من المسؤولية الناتجة عن العيب الخفي أو الذاتي للطائرة، بحجة أن ذلك يفتح الباب أمام الدعاوى الكيدية التي تضر بمصالح الناقل الجوي و لقد ساندته في ذلك المندوب البريطاني، كما تلقياً معارضة شديدة من قبل المندوب السويسري الذي يرى في ذلك تضحية بمصلحة المتعاقد مع الناقل، و لقد انتهى النقاش بالموافقة على إقترح الفرنسي و البريطاني، و تم في الأخير حذف كلمة العيب الذاتي للطائرة، التي كانت موجودة في نص المادة المذكورة أعلاه، وهكذا أصبح العيب الخفي في الطائرة يخضع لأحكام المادة 20 من الاتفاقية ويعفى الناقل من المسؤولية إذا أثبت أنه و تابعيه قد إتخذوا كل الإحتياطات الضرورية لتلافي الضرر، أو كان يستحيل عليه إتخاذها وهو في هذه الحالة أخذ تطبيقات القوة القاهرة.

انظر في ذلك : طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 195، 198.

(4) رضوان أبو زيد، القانون الجوي، ص 332.

فيكون العيب خفياً أو ذاتياً في الطائرة إذا لم يستطع الناقل الجوي كشفه، و عليه يكون في هذه الحالة ملزماً ببذل عناية الناقل الحريص لكشف العيب الخفي أو الذاتي في الطائرة، و يتحقق ذلك بأن يقدم الناقل الجوي شهادة صلاحية الطائرة للملاحة الجوية، و أنها محل فحص دقيق و مراقبة دورية ، إضافة إلى ذلك يجب على الناقل أن يثبت استحالة توقع هذا العيب الذاتي أو الخفي للطائرة (1) .

ما يجدر الإشارة إليه في هذا الصدد أنه لا يكفي أن يثبت الناقل الجوي عدم عمله بالعيب الذاتي أو الخفي في الطائرة لكي ينفي المسؤولية عن نفسه، بل يقع عليه إثبات أن السبب وراء الحادث أو الضرر، هو العيب الذاتي أو الخفي في الطائرة، و بتالي في حالة انتفاء العلاقة السببية بين العيب الخفي أو الذاتي للطائرة و الضرر الحاصل، يكون الناقل الجوي مسؤولاً عنه حتى لو كانت الطائرة معيبة .

#### هـ) دفع مسؤولية الناقل الجوي بإثبات فعل الغير

على الرغم من أن فعل الغير يعد سبباً من أسباب دفع المسؤولية المدنية بوجه عام، إلا أنه لم يأتي ذكره لا في اتفاقية "وارسو" و لا في نص المادة 148 من القانون رقم 06/98؛ لكن يستطيع الناقل الجوي التصل من المسؤولية بإثبات أنه على الرغم من إتخاذة هو و تابعوه لكافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر، إلا أن الضرر يرجع إلى فعل الغير (2) . يعتبر الغير كل شخص أجنبي عن الناقل الجوي، و يكون الشخص أجنبياً عن الناقل إذا لم تربطه به أية علاقة تعاقدية أو تبعية أو إشراف لتنفيذ عملية النقل الجوي، و عليه يشترط في الغير لكي ينتج أثره من حيث إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية، ألا يكون من الأشخاص الذين يسأل عنهم الناقل الجوي أي من يستخدمهم في تنفيذ التزامه بحيث يجب أن يكون الغير أجنبياً تماماً عن الناقل الجوي، و لا يرتبط بأية رابطة عقدية مع الناقل الجوي (3) .

و كذلك يشترط لإعفاء الناقل الجوي من مسؤوليته عن الضرر الحاصل من الغير، أن يثبت أن هذا الخطأ غير متوقع وليس في إمكانه دفعه وأنه هو السبب الوحيد للضرر الذي وقع، فإذا أمكن توقع خطأ الغير و لم يتخذ الناقل الجوي حياله التدابير اللازمة لتفادي ما قد ينشأ عنه

(1) طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 197؛ محمد دمانة، المرجع السابق، ص- ص 138، 139 .

(2) رضوان أبو زيد، القانون الجوي، ص 337؛ عبد الستار التليلي، المرجع السابق، ص- ص 119، 118 .

(3) رضوان أبو زيد، المرجع نفسه، ص 337، 338؛ وهيبة بن ناصر، المرجع السابق، ص 238.



من ضرر، فإنه يكون مقصرا في تنفيذ التزامه بالمحافظة على سلامة المسافر، و بالتالي يسأل عن الضرر الحاصل له، و يتحقق فعل الغير مثلا بخطأ قائد طائرة أخرى يصطدم بطائرة الناقل الجوي، أو خطأ ضابط برج المراقبة بالمطار بالسماح لطائرتين بالهبوط في الوقت نفسه على ممر واحد<sup>(1)</sup>.

## الفرع الثاني

### الإعفاء الإتفاقي لمسؤولية الناقل الجوي

لقد منح المشرع الدولي والوطني للناقل الجوي عدة وسائل قانونية يدفع بها مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق بالمسافر ؛ إلا أن الناقل الجوي لا يكتفي بهذه الوسائل رغم كثرتها مما نراه قد يسلك طريقا آخر من أجل إدراج شروط أو إتفاقات تهدر مسؤوليته المفترضة وتخول له التوصل من المسؤولية الملقاة على عاتقه.

في هذه الحالة يمكن طرح التساؤل التالي : هل يجوز للناقل الجوي الاتفاق على إعفائه من المسؤولية ؟ أو بعبارة أخرى ما مدى صحة الاتفاق على اعفاء الناقل الجوي من مسؤوليته تجاه المسافر ؟

هذا ما سنحاول الإجابة عنه على النحو التالي :

### أولا : تحديد المقصود بالإعفاء الإتفاقي الناقل الجوي من المسؤولية

يقصد بالإعفاء الإتفاقي لمسؤولية الناقل الجوي تلك الإتفاقات التي يسعى من خلالها الناقل تنظيم آثار المسؤولية على غير الوجه الذي نظمت عليه في القانون، و يقصد به تعديل أحكام المسؤولية الناشئة عن الإخلال بالعقد أو المتولدة عن إتيان فعل غير مشروع، و يكون إما برفع المسؤولية عن الناقل الجوي، و بتالي لا يمكن مسألته في حل حدوث ضرر، و إما بتخفيف المسؤولية مع إبقائها على عاتق الناقل الجوي، و بالتالي لا يكون ملزما إلا بدفع تعويض جزئي<sup>(2)</sup>.

(1) رضوان أبو زيد، المرجع السابق، ص338 ؛ وهيبه بن ناصر، المرجع نفسه، ص 239 .

(2) محمد فريد العريني، جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص 445 ؛ دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في عقد النقل الجوي الداخلي و الدولي، ص 317.

الإتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية أو التخفيف منها قد يكون بصفة مباشرة كأن يتضمن عقد النقل الجوي نصا صريحا على عدم مسائلة الناقل الجوي في حال وقوع ضرر، أو في حال تلف أو هلاك الأمتعة المسجلة، كما يمكن أن تكون هذه الشروط التي تهدف إلى التخفيف أو إعفاء الناقل من مسؤوليته تجاه المسافر بصفة غير مباشرة كتلك التي تقضي بتقصير في مواعيد الإخطار، أو مدة سقوط، أو تقادم الدعوى<sup>(1)</sup>.

### ثانيا : بيان صحة أو بطلان شرط الإعفاء أو التخفيف الإتفاقي لمسؤولية

#### الناقل الجوي

لقد اختلفت آراء الفقه و القضاء حول مدى صحة شرط الإعفاء أو التخفيف الإتفاقي لمسؤولية الناقل الجوي، فمنهم من يسمح بجواز الإتفاق على إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو التخفيف منها، مادامت إرادة المتعاقدين تتصرف إلى ذلك (مبدأ سلطان الإرادة)، و منهم من يبطل هذا الإعفاء كونه من أخطر الشروط التي تمس بمصلحة المسافر، فما هو موقف كل من المشرع الجوي الجزائري و المشرع الدولي من الإعفاء الإتفاقي لمسؤولية الناقل الجوي؟

#### (أ) بطلان كل شرط يهدف الى إعفاء أو تخفيف من مسؤولية الناقل الجوي

لقد عملت كل من اتفاقية "وارسوا" لسنة 1929 و التشريع الجوي الجزائري من خلال القانون رقم 06/98 الذي يحدد القواعد القانونية العامة للطيران المدني، على إبطال كل الشروط التي تهدف إلى إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو التخفيف منها<sup>(2)</sup>، إذا كانت تلك الشروط المتفق عليها تخالف أحكام الاتفاقية، أو القانون الوطني<sup>(3)</sup>.

(1) عيسى غسان الربضي، المرجع السابق، ص - ص 170، 172.

(2) إذا كان الأصل في الاتفاقية "وارسو" و التقتين الجوي الجزائري، هو بطلان شروط إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو التخفيف منها، إلا أن بعض التشريعات أجازت هذا الشرط الخطير الذي يمس بمصلحة المسافر، و من بين التشريعات نذكر على سبيل المثال لا الحصر قانون الملاحة الجوية الفرنسي الصادر بتاريخ 31 ماي 1924 حيث أجاز للناقل الجوي إدراج شروط في العقد لإعفائه من المسؤولية من مخاطر الجو و الخطأ في قيادة الطائرة و قيد نفاذ هذه الشروط بتوافر أمور معينة نصت عليها المادة 42 من نفس القانون وهي : (أ) أن تكون الطائرة صالحة للملاحة الجوية وقت إقلاع الطائرة (ب) أن يتوافر أعضاء الطاقم على الشهادات والتراخيص الإدارية اللازمة. (3) فقد نصت المادة 150 ف 01 من القانون رقم 06/98 على أنه : ( تمارس مسؤولية الناقل الجوي إزاء كل شخص منقول طبقا لقواعد اتفاقية وارسو المؤرخة في 12 أكتوبر 1929 و بروتوكول لاهاي المؤرخ في 28 سبتمبر 1955 و المصادق عليهما من طرف الجزائر) و لقد نصت المادة 23 من اتفاقية "وارسو" المعدلة ببروتوكول لاهاي على ما يلي : (كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل الجوي من مسؤولية أو إلى تقرير حد أدنى من الحد المعين في هذه المعاهدة يكون باطلا، و كأنه لم يكن، على أن بطلان هذا لشرط لا يترتب عليه بطلان العقد كله و الذي يظل مع ذلك خاضعا لأحكام اتفاقية هذه المعاهدة) .

فلم تشترط اتفاقية "وارسوا" لسنة 1929 و لا التشريع الجوي الجزائري، أن تنص شروط العقد مباشرة على إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو التخفيف منها، بل إن جميع الشروط التي تنص و لو بطريقة غير مباشرة على إعفائه من المسؤولية يطولها البطلان، كما في حال إتفاق الناقل الجوي مع المسافر على أن تنتقل عبئ الإثبات اليه في حالة وقوع الضرر بدلا من الناقل الجوي، أو في تقليص في مواعيد تقديم الاحتجاج و غيرها من الشروط التي تهدف إلى خلق عدم توازن بين مصالح الطرفين المتعاقدين .

### (ب) جواز الإتفاق على تشديد المسؤولية للناقل الجوي

يلاحظ من خلال ما سبق ذكره أن الأصل في الاتفاقية "وارسو" و التقنين الجوي الجزائري، هو بطلان شروط إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو التخفيف منها، إلا أنهما لا يمنعان من الإتفاق على قواعد تتناقض مع مبادئ هذا الشرط، كالشروط الإتفاقية التي تهدف إلى تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن طريق وضع حدود التعويض أعلى من الحدود الواردة ذكرها في نص المادة 22 من اتفاقية "وارسو" الدولية، وذلك لأن مثل هذه الشروط لا تتناقض مع المبادئ الواردة في نص المادة 23 من اتفاقية "وارسو"، ولكن تقدير صحة هذه الشروط يترك للقانون الوطني الواجب التطبيق<sup>(1)</sup> .

كذلك لا يشمل البطلان تلك الشروط التي تعفي الناقل الجوي أو تخفف من مسؤوليته، إذا ما تمت بعد وقوع الضرر، ذلك لأن البطلان الذي قرره الاتفاقية السابقة الذكر لا يشمل إلا الاتفاقات السابقة على وقوع الضرر، و يستفاد ذلك من خلال نص المادة 32 من الاتفاقية التي تقضي بما يلي : (يبطل كل شرط في عقد النقل و كل اتفاق خاص سابق عل وقوع الضرر، يخالف بمقتضاها الطرفان المتعاقدان قواعد هذه الاتفاقية، إما بتعيين القانون الواجب التطبيق أم بتعديل قواعد الاختصاص) ؛ و ما يجدر الإشارة إليه في هذا الشأن أن هذه الاتفاقيات المبرمة بين المتعاقدين بعد وقوع الضرر تخضع من حيث تقديرها إلى حكم القانون الوطني الواجب التطبيق<sup>(2)</sup> .

(1) محمد فريد العربي، المرجع السابق، ط 1980، ص 141، 143 ؛ أكرم ياملكي، المرجع السابق، ص - ص 151، 150.

(2) وهيبة بن ناصر، المرجع السابق، ص - ص 209، 210.

## المبحث الثاني

## الأحكام الإجرائية لدعوى المسؤولية المدنية للناقل الجوي للأشخاص

حددت كل من اتفاقية "وارسو" لعام 1929 ، و القانون رقم 06/98، عدة إلتزامات في جانب الناقل الجوي تجاه مستعملي الطائرة، فإذا ما أخل الناقل الجوي بهذه الإلتزامات، فإن الشخص المضرور سيُدعى عليه أمام المحاكم المختصة للحكم عليه بالتعويض، و يجب على المضرور إتخاذ بعض الإجراءات تحت طائلة عدم قبول دعواه، و عدم التراخي في إقامتها تحت طائلة سقوطها.

فلا يكفي وجود أحكام موضوعية تنظم موضوع مسؤولية الناقل الجوي ، بل لا بد من وجود أحكام إجرائية تسيّر إجراءات التقاضي في حال نشوء نزاع أمام القضاء، و حفاظا على حقوق المتعاقدين نظمت كل من اتفاقية "وارسو" ، والقانون رقم 06/98 الذي يحدد القواعد القانونية العامة للطيران المدني، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي<sup>(1)</sup>.

على هذا الأساس سنقوم بدراسة الأحكام الإجرائية للدعوى المسؤولية المدنية للناقل الجوي للأشخاص على النحو التالي :

المطلب الأول : دعوى المسؤولية المدنية للناقل الجوي للأشخاص

المطلب الثاني : حالات عدم قبول دعوى المسؤولية المدنية للناقل الجوي للأشخاص

المطلب الثالث : الجزاء المدني لمسؤولية الناقل الجوي للأشخاص

## المطلب الأول

## دعوى المسؤولية المدنية للناقل الجوي للأشخاص

لقد إهتمت النظم القانونية بتنظيم أحكام دعوى المسؤولية التي ترفع ضد الناقل الجوي، من جراء إخفاقه في تنفيذ إلتزاماته التي يلقيها عقد النقل الجوي على كاهله ، فيلجأ المضرور إلى القضاء لإستيفاء حقوقه، فيكون من الطبيعي أن يطلب المضرور تعويضا من القضاء، مقابل الخسائر التي تحملها و الأضرار التي لحقت به من جراء أفعال الناقل الجوي .

(1) تبنت اتفاقية "مونتريال" لعام 1999 نفس القواعد القانونية الخاصة بدعوى المسؤولية من حيث أطرافها و جهة الاختصاص القضائي و كذا تقادمها، الواردة باتفاقية "وارسو" لعام 1929 و البروتوكولات و الاتفاقيات المعدلة و المكملة لهذه الاتفاقية.

تقتضي دراسة دعوى المسؤولية المدنية للناقل الجوي للأشخاص، ضرورة تحديد أطراف هذه الدعوى (الفرع الأول)، ثم تعيين المحكمة المختصة في النظر في دعوى المسؤولية المدنية للناقل الجوي للأشخاص (الفرع الثاني)، و في الأخير بيان إجراءات رفع دعوى المسؤولية تجاه الناقل الجوي للأشخاص (الفرع الثالث).

## الفرع الأول

### أطراف دعوى المسؤولية المدنية للناقل الجوي للأشخاص

يتمثل طرفي الخصومة في دعوى المسؤولية المدنية للناقل الجوي للأشخاص، في المدعي والمدعى عليه، و هما كما في سائر الدعاوى المدنية التي ترفع أمام القضاء، و على هذا الأساس سنقوم بتحديد المدعي (أولاً)، ثم نحدد المدعى عليه (ثانياً) ، و هذا على النحو التالي :

#### أولاً: المدعي

يكون المدعي في دعوى مسؤولية المدنية للناقل الجوي للأشخاص، ذلك الشخص الذي قام بإبرام عقد النقل الجوي مع الناقل أي المسافر، أما إذا توفي المسافر فإن الحق في تحريك الدعوى على الناقل الجوي يصبح من حق ورثته<sup>(1)</sup>.

قد ثار خلاف كبير بشأن تحديد الأشخاص الذين يحق لهم رفع الدعوى في حالة وفاة المسافر<sup>(2)</sup>، ذلك لأن اتفاقية "وارسو" قد التزمت الصمت وتركت هذا الموضوع دون معالجة، و اكتفت بالإحالة في شأن ذلك إلى القانون الوطني الواجب التطبيق على النزاع المعروض<sup>(3)</sup>.

بالرجوع إلى القانون الوطني نجد أن المشرع الجزائري قد أعطى لذوي الحقوق أي الورثة الحق في رفع الدعوى للمطالبة بالتعويض في حال وفاة المسافر، كما يجب أن يتقيد القاضي

(1) أمير خالد عدلي، عقد النقل الجوي (قواعد و أحكام)، ص 114 .

(2) الرأي الراجح لدى الفقه أن الأشخاص الذين يحق لهم رفع الدعوى على الناقل الجوي عند وفاة المسافر، يستقل بتحديدهم قانون قانون الأحوال الشخصية لهذا المسافر، وليس قانون القاضي الذي يطرح أمامه النزاع، ما لم تكن المحكمة التي تنظر بالنزاع هي محكمة قانون دولة المسافر المتوفى، غير أن تطبيق قانون الأحوال الشخصية المذكور أعلاه مشروط بعدم مخالفته للنظام العام في قانون المحكمة التي يُعرض عليها النزاع .

انظر في مضمون ذلك : رضوان أبو زيد ، القانون الجوي، ص 417 ؛ هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، ص 449.

(3) طبقا لما ورد ذكره في نص المادة 24 ف 2 من اتفاقية "وارسو" لسنة 1929 .

بما تضمنته أحكام المادة 24 من اتفاقية "وارسو" الدولية ، فلا يجوز له الحكم بما يخالف أحكام هذه الاتفاقية<sup>(1)</sup>.

تفسير ذلك أنه في حال رفع الورثة الدعوى بسبب وفاة المسافر ، فإنه لا يجوز أن ترفع هذه الدعوى، إلا وفقاً للأوضاع والشروط والحدود المقررة في اتفاقية "وارسو" لسنة 1929<sup>(2)</sup>؛ كما يخضع التعويض للحد الأقصى المقرر في الاتفاقية، فلا يستطيع الورثة رغم من أنهم من الغير، أن يطالبوا الناقل الجوي بالتعويض الكامل بمقتضى دعوى مبنية على أساس المسؤولية التقصيرية.

### ثانياً : المدعى عليه

يختلف المدعى عليه بحسب ما إذا كان عقد النقل الجوي قد تمّ من قبل شخص طبيعي، أو من ناقلين متتابعين، أو من ناقل متعاقد وآخر فعلي، وتثور أيضاً مسؤولية تابعي الناقل الجوي في حال تسببهم في إحداث الضرر، غير أنه في بعض الحالات قد يلحق الضرر أيضاً بالناقل الجوي أو تابعيه، فقد يؤدي الحادث إلى وفاتهم<sup>(3)</sup>، مما يدعونا إلى ضرورة تحديد المدعى عليه في كل هذه الحالات و ذلك على النحو التالي :

#### أ) المدعى عليه في حالة الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي

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

لم تنص اتفاقية "وارسو" لعام 1929، و لا المشرع الجزائري على هذه الحالة، غير أن اتفاقية "غوادالا خار" لعام 1961 المكملة لاتفاقية "وارسو"، تداركت الأمر و نصت عليه في نص المادة 07 منها على أنه : (يجوز إقامة دعوى لمسؤولية فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي، إما على هذا لناقل أو على الناقل المتعاقد أو على كل منهما مجتمعين أو منفصلين، وفقاً لما يختاره المدعي و إذا أقيمت الدعوى على اي منهما بمفرده جاز له

(1) هذا ما يفهم من نص المادة 145 من القانون رقم 06/98 التي تحدد قيمة التعويض في حال وفاة المسافر أو اصابته، كذلك نص المادة 153 من نفس القانون التي تقضي بأنه (لا يمكن للمسافر أو ذوي الحقوقه أن يرفعوا دعوى إلا ضد الناقل الجوي الذي أتم النقل ...).

(2) طبقاً لما ورد ذكره في نص المادة 24 ف 01 من اتفاقية "وارسو" لسنة 1929 .

(3) إن الأمر سيكون طبيعياً عندما ينجو الناقل الجوي حيث ترفع الدعوى على الناقل الجوي (المدعى عليه)، أو من ارتكب الخطأ بصفة عامة، و هذا ما نص عليه المشرع الجزائري من خلال نص المواد 145، 146، 147 من قانون رقم 06/98 .

أن يطلب ضم الآخر إلى هذه الدعوى، و ينظم قانون محكمة النزاع هذا الضم و الإجراءات الخاصة به) .

### ب) المدعى عليه في حالة النقل المتعاقب

يثير هذا النوع من النقل الجوي صعوبة بشأن تحديد المدعى عليه في دعوى المسؤولية، و لقد نصت المادة 153 من القانون رقم 06/98<sup>(1)</sup>، على هذا النوع من النقل الجوي و فرقت بين مسؤولية الناقل الجوي في حال نقل الأشخاص و بين مسؤولية الناقل الجوي في حال نقل الأمتعة. فبالنسبة لنقل الجوي المتعاقب للأشخاص، لا يجوز للمسافر أو ذوي حقوقه رفع دعوى المسؤولية، إلا على الناقل الجوي الذي أنهى النقل الجوي الذي وقع خلاله الحادث أو الضرر هذا كأصل عام، و قد إستثنت الفقرة الأولى من نص المادة 153 من القانون رقم 06/98، من هذه القاعدة وجود إتفاق مسبق بين الناقل الجوي الأول و المسافر، على أن يتولى هذا الناقل الجوي وحده المسؤولية بأكملها<sup>(2)</sup>.

أما فيما يخص نقل الأمتعة فيمكن للمرسل الأمتعة أن يرفع دعوى ضد الناقل الجوي الأول، و بالنسبة للمرسل إليه صاحب حق تسلّم الأمتعة، يجوز له رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل الجوي الأخير<sup>(3)</sup>، و فضلا عن ذلك يجوز للإثنين التصرف ضد الناقل الجوي الذي أتم النقل الجوي الذي وقع خلاله تلف، أو ضياع أو هلاك الأمتعة، أو تأخير في إيصالها، يكون هؤلاء الناقلون مسؤولين على وجه التضامن أمام المرسل و المرسل إليه<sup>(4)</sup>.

(1) التي تقابلها نص المادة 30 من اتفاقية "وارسوا" لسنة 1929 و نص المادة 36 من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

(2) حيث تنص المادة 153 ف 1 من قانون رقم 06/98 على أنه : (1 - لا يمكن للمسافر أو ذوي حقوقه أن يرفعوا دعوى إلا ضد الناقل الجوي الذي أتم النقل الذي وقع خلاله الحادث أو التأخر، إلا إذا وقع التنصيص الصريح بأن الناقل الجوي الأول تولى المسؤولية أثناء الرحلة بأكملها) .

(3) طبقا لما ورد ذكره في الفقرة الثانية من نص المادة 153 قانون رقم 06/98 .

(4) رضوان أبو زيد، القانون الجوي، ص 239 .

## ج) الرجوع على تابعي الناقل الجوي

لم يرق المشرع الجزائري و لا اتفاقية "وارسو" بتنظيم مسألة رجوع المضرور على تابعي الناقل الجوي<sup>(1)</sup>، لكن بالرجوع إلى بروتوكول "لاهاي" لعام 1955، نجده قد قد أضاف في مادته 14 نصا جديدا إتخذ الرقم 25 (أ) من اتفاقية "وارسو" لعام 1929، حيث تضمن هذا النص ما يلي : (1- إذا رُفعت الدعوى على تابع للناقل بناء على ضرر مما هو مذكور في هذه الاتفاقية ، جاز لهذا التابع ، متى أثبت أنه كان يعمل في نطاق وظيفته، أن يستفيد من حدود المسؤولية التي يستطيع الناقل التمسك بها طبقاً للمادة 22 من الاتفاقية، 2- ولا يجوز أن يزيد على الحدود المذكورة المبلغ الكلي للتعويض الذي يمكن الحصول عليه في هذه الحالة من الناقل وتابعيه 3- و لا تنطبق نصوص الفقرتين الأولى والثانية من هذه المادة إذا ثبت أن الضرر يرجع إلى فعل أو امتناع من جانب التابع قد تم إما بنية إحداث ضرر، وإما عن رعونة ووعي بإحتمال نشوب ضرر)<sup>(2)</sup>.

يتضح من نص هذه المادة أنه يمكن للمضرور رفع دعوى المسؤولية على أحد تابعي الناقل الجوي، و ذلك على أساس المسؤولية التقصيرية، لأنه لا يرتبط معهم بعقد من العقود، كما يحق لتابعي الناقل الجوي التمسك بأحكام المسؤولية المحدودة المنصوص عليها في اتفاقية "وارسو"، فلا يجوز للمدعي في حال رفعه دعوتين، الأولى على الناقل الجوي و الثانية على تابعيه، أن يحصل على مبلغ التعويض يزيد عن الحد الأقصى المنصوص عليه في الاتفاقية، كما لايجوز لتابعي الناقل الجوي التمسك بالحدود القصوى للتعويض إذا أثبت المتضرر أن الضرر الحاصل له كان ناجما عن فعل أو امتناع من جانب التابع قصد إحداث الضرر<sup>(3)</sup>.

(1) قبل إستحداث بروتوكول "لاهاي" لنص المادة 125 من اتفاقية "وارسو" كان كان المتضرر يقيم دعواه على تابعي الناقل و ليس الناقل الجوي، لأنه في حال رفع الدعوى على هاؤلاء التابعين ليس بإمكانهم التمسك بمبدأ المسؤولية المحددة لأنهم ليسوا طرفاً في عقد النقل و لا يرتبطون بالتالي بالمضرورين بأي عقد من العقود، و إنما تتم مقاضاتهم وفقاً لأحكام المسؤولية التقصيرية.

(2) و قد تناولت أيضا اتفاقية مونتريال لعام 1999 حالة الرجوع المضرور على التابعي الناقل الجوي في نص المادة 30 منها على نحو ما تم ذكره في بروتوكول "لاهاي" ، و توسعت على نطاق تطبيقها لتشمل فضلا عن تابعي الناقل الجوي وكلاؤه أيضا، سواء بالنسبة للناقل الجوي المتعاقد أو بالنسبة للناقل الجوي الفعلي .

انظر : عاطف محمد الفقهي، المرجع السابق، ص 239،340.

(3) عيسى غسان الرضي، المرجع السابق، ص 229،230 ؛ ياسمينة بشار، المرجع السابق، ص 166.



**(د) المدعى عليه في حال وفاة الناقل الجوي**

لم يتطرق المشرع الجزائري إلى تحديد المدعى عليه في الحالة التي يتوفى فيها الناقل الجوي، و باعتبار أن الجزائر قد صادقت اتفاقية "وارسو" لعام 1929 فوجب علينا الرجوع إلى أحكامها.

لقد تضمنت اتفاقية "وارسو" نص المادة 27 منها حكما يحدد من خلاله الشخص المدعى عليه في حال وفاة الناقل الجوي حيث تنص على أنه (في حال وفاة المدين تقام الدعوى المسؤولية في الحدود المقررة في هذه الاتفاقية ضد من يخلفونه) ، فمن البديهي أن يسري هذا الحكم في الحالة التي يتم فيها تنفيذ عقد لنقل الجوي من قبل شخص طبيعي، فلا يمكن تصوره في بالنسبة للشخص المعنوي (1).

**الفرع الثاني****المحكمة المختصة في النظر في دعوى مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص**

بعد أن تقرر من له الحق في رفع الدعوى و على من ترفع ، يتعين على المضرور تحديد المحكمة التي تختص بنظر الدعوى، و ما يجدر الإشارة إليه في هذا الصدد أن المحكمة المختصة بالنظر في دعوى المسؤولية تختلف باختلاف أنواع النقل الجوي، وبتالي يختلف الإختصاص القضائي للنقل الجوي الداخلي عن الإختصاص القضائي للنقل الجوي الدولي . و عليه سنحاول تحديد الجهة القضائية المختصة بالفصل في دعوى المسؤولية في كل من النقل الجوي الداخلي و الدولي و هذا على النحو التالي :

**أولا : الجهة القضائية المختصة في عقد النقل الجوي الداخلي**

حدد المشرع الجزائري في نص المادة 155 من القانون رقم 06/98 المحكمة المختصة في النظر في دعوى مسؤولية الناقل الجوي و ذلك بنصها على : (يمكن ان ترفع الدعاوى من أجل مسؤولية الخسائر المسببة للأشخاص المنقولين أو الأمتعة أو الشحن المنقوصة إما أمام محكمة موطن الناقل الجوي أو محكمة المقر الرئيسي لمؤسسة أو محكمة مكان تواجد المؤسسة التي أبرم فيها العقد) .

(1) علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقهي، (القانون البحري و الجوي) ، منشورات حلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، سنة 2001، ص 662.

من خلال نص هذه المادة يتضح أن المشرع الجزائري أعطى للشخص المضرور الحق في التخيير بين رفع دعواه أمام المحكمة التي يقع في دائرة إختصاصها موطن المدعى عليه المتمثل في الناقل الجوي<sup>(1)</sup>، أو رفعها أمام المحكمة التي يقع في دائرة إختصاصها المقر الرئيسي

للمؤسسة<sup>(2)</sup>، كما يحق له رفع هذه الدعوى أمام محكمة تواجد المؤسسة التي أبرم فيها العقد<sup>(3)</sup>.

ما يمكن إستقراؤه من خلال قراءة نص المادة 155 من القانون رقم 06/98 أنها لا تعطي الحق للأطراف في اللجوء إلى التحكيم، وحصرت الجهات القضائية المختصة بالفصل في النزاع المتعلق بالنقل الجوي الداخلي، في تلك المحاكم الواردة في مضمون نص المادة سابقة الذكر.

### ثانيا : الجهة القضائية المختصة في عقد الجوي الدولي

حددت المادة 28 من اتفاقية "وارسو" المحكمة المختصة بالنظر في دعوى المسؤولية حيث نصت على أنه (1- يجب على المدعي رفع دعوى المسؤولية طبقاً لاختياره في إقليم أحد الأطراف السامية المتعاقدة ، إما أمام محكمة موطن الناقل أو المركز الرئيسي لنشاطه، أو الجهة التي يكون له فيها منشأة تولت عنه إبرام العقد، و إما أمام محكمة جهة الوصول. 2 - و ينظم قانون محكمة النزاع إجراءات الدعوى) .

ما يستفاد من نص المادة 28 من اتفاقية "وارسو" أن الاتفاقية أوجبت أن تقام الدعوى في إقليم إحدى الدول المتعاقدة أي تلك التي تكون طرفا فيها، وذلك كي تضمن تقييد المحكمة المعروض عليه النزاع بنصوص و أحكام الاتفاقية<sup>(4)</sup> ؛ فمتى تحقق هذا الشرط ، فان للمدعي طبقا لما يختار الحق في أن يرفع الدعوى أمام محكمة موطن الناقل الجوي، أو محكمة المركز

(1) إن هذا الإختصاص مشتق من القواعد العامة المنصوص عليها في نص المادة 37 من القانون رقم 03/08 المؤرخ في 03 فبراير 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية و الادارية ، الصادر في ج ر العدد 21، سنة 2008.

(2) لقد أخذ المشرع الجزائري في القانون رقم 06/98 بمعيار بمعيار المقر الرئيسي للمؤسسة، و يقصد به المركز الرئيسي للإدارة وفقا لما ورد ذكره في نص المادة 50 من التقنين المدني .

(3) يلاحظ أن هذا الإختصاص أيضا يجد مصدره في قانون الإجراءات المدنية و الادارية، وحيث نصت عليه المادة 39 ف4 من هذا القانون .

(4) رضوان أبو زيد، القانون الجوي، ص- ص 240 ، 241 .

في الرئيسي لنشاطه، أو محكمة الجهة التي يكون له فيها منشأة تولت إبرام العقد ، و إما محكمة مكان الوصول.

كما أن إختصاص المحاكم المذكورة أعلاه يشمل جميع أنواع دعاوى المسؤولية التي يرفعها المتضررون أو ورثتهم سواء بالنسبة لحوادث المسافرين أو تلف الأمتعة أو ضياعها أو هلاكها أو تأخيرها، ثم إن الاتفاقية قد هدفت من خلال تعدد المحاكم المختصة إلى حماية المتضررين و ورثتهم والتوسعة عليهم من أجل مقاضاة الناقل الجوي، و الحصول على التعويضات المستحقة في المكان الذي يكون أكثر يسراً بالنسبة إليهم، فعلى هذا الأساس أعطت الاتفاقية للمتضرر أن يختار رفع دعواه أمام إحدى المحاكم الأربعة المنصوص عليها في مضمون نض المادة 28 من هذه الاتفاقية (1).

كما جعلت اتفاقية "وارسو" قواعد الإختصاص من النظام العام<sup>(2)</sup>، فلا يجوز الإتفاق على مخالفتها أو تعديلها بالنسبة لمكان المحكمة أو نوعها، و القضاء مستقر في أنه لا يجوز رفع دعوى المسؤولية المدنية للمطالبة بالتعويض أمام المحاكم الجزائية، و لو كان الأمر يتعلق بخطأ ارتكبه الناقل الجوي أو أحد تابعيه و يرقى إلى حد الجريمة<sup>(3)</sup>.

### الفرع الثالث

#### إجراءات رفع دعوى مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص

دعوى مسؤولية الناقل الجوي كغيرها من الدعاوى، لا بد من أن ترفع وفقاً للقواعد و الإجراءات التي تضمنها قانون الإجراءات المدنية و الإدارية تحت طائلة عدم القبول، فلا يتمكن المسافر من الحصول على التعويض في حال تحقق مسؤولية الناقل الجوي ؛ إلا إذا كانت دعواه مؤسسة وفقاً للإجراءات المنصوص عليها في القانون، و محترمة لكافة الشروط المطلوبة لذلك .

(1) ما تجدر الإشارة إليه في هذا الصدد أن اتفاقية "مونتريال" لعام 1999 قد أضافت إلى المحاكم السابقة محكمة مختصة أخرى بالنسبة لنقل المسافرين، فعندما يكون الضرر ناجماً عن وفاة الراكب أو إصابته فإنه يجوز للمضرور أو ورثته رفع الدعوى أمام محكمة تقع في إقليم إحدى الدول المتعاقدة، بشرط أن يتواجد في هذا الإقليم محل الإقامة الرئيسي والدائم للمسافر وقت وقوع الحادثة، كما يشترط أن يكون الناقل الجوي يشغل في الإقليم المذكور خطوطاً لنقل المسافرين جواً ، و يزاول فيه أعماله بنقل الأشخاص في مبانٍ يستأجرها أو يملكها ذاته أو ناقل آخر يرتبط معه باتفاق تجاري .

انظر في مضمون ذلك : نص المادتين 33 و 46 من اتفاقية "مونتريال" لسنة 1999 .

(2) طبقاً لنص المادة 33 من اتفاقية "وارسو" الدولية .

(3) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 261 ؛ وهيبه بن ناصر، المرجع السابق، ص 267..

لقد نصت المادة 28 ف 02 من اتفاقية "وارسوا" على إجراءات التقاضي الواجب إتباعها في حال نشوء نزاع، حيث ألزمت المدعي بإتباع إجراءات قانون المحكمة المعروض عليها النزاع، و هذا تطبيقاً للقواعد العامة في إسناد، في القانون الدولي الخاص<sup>(1)</sup>.

بالرجوع إلى القانون الوطني نجد أن المشرع الجزائري قد تعرض لإجراءات رفع الدعوى في المواد من 13 إلى 69 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، حيث نصت المادة 14 من هذا القانون على وجوب رفع الدعوى أمام المحكمة بعريضة مكتوبة و مؤرخة تودع بأمانة الضبط من قبل المدعي أو وكيله أو محاميه، بعدد النسخ يساوي عدد الأطراف .

يجب أن تشمل العريضة على البيانات المحددة في نص المادة 15 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، مع بيان وقائع الدعوى و طلبات المدعي، و يرفق بالدعوى جميع المستندات و الوثائق التي يستند إليها الخصوم الداعمة لإدعاءاتهم، و تودع بأمانة الضبط الجهة القضائية المختصة بأصولها أو نسخ رسمية منها أو نسخ مطابقة للأصل و تبلغ للخصم .

كما يلتزم المدعي في دعوى المسؤولية، بإثبات دعواه و ذلك عن طريق إثبات الضرر الحاصل له، و بإعتبار عقد النقل الجوي من العقود التجارية فإنه يجوز للمدعي إثبات الضرر بكافة طرق الإثبات، و في حالة تلف الأمتعة يستطيع المدعي أن يطلب من القاضي المعروض عليه النزاع تعيين خبير لإثبات حالة الأمتعة و بيان ما لحقها من ضرر<sup>(2)</sup>، و في حال تسليم الأمتعة تسقط كل دعوى ضد الناقل الجوي إذا لم يقم المسافر بتقديم إحتجاج في الآجال المحددة قانوناً<sup>(3)</sup>.

## المطلب الثاني

### حالات عدم قبول دعوى مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص

لقد حرص المشرع الدولي و الجزائري على مراعاة مصلحة الناقل الجوي ، و ذلك بعدم ترك دعاوى المسؤولية لفترة طويلة على عاتق الناقل الجوي، فوضع بين يدي الناقل الجوي وسائل قانونية فعالة يستطيع بها أن يدفع دعوى المسؤولية المدنية التي ترفع ضده، فمن حقه الدفع بعدم

(1) وهيبة بن ناصر، المرجع نفسه، ص 267.

(2) طبقاً لما نصت عليه المادتين 53 و 54 من القانون التجاري الجزائري.

(3) انظر في مواعيد تقديم الإحتجاج نص المادة 152 من قانون رقم 06/98، و التي تقابلها نص المادة 26 من اتفاقية "وارسوا".

قبول الدعوى إذا لم يقدّم المدعي بتقديم الإحتجاج في الآجال المحددة قانوناً (الفرع الأول)، و بإمكانه أيضاً الدفع بسقوط الدعوى لتقادمها (الفرع الثاني).

سنحاول من خلال هذا المطلب تسليط الضوء على أسباب إنقضاء دعوى مسؤولية الناقل الجوي، في نطاق اتفاقية "وارسو" الدولية و القانون رقم 06/98 ، مع إبراز نقاط الإخلاف بينهما.

## الفرع الأول

### الدفع بعدم قبول دعوى مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص

يعتبر الدفع بعدم قبول الدعوى من الوسائل الدفاعية المشروعة قانوناً للمدعي عليه لمواجهة المدعي، و يمكن أن يثار هذا الدفع في أي مرحلة كانت عليها الدعوى كون أن هذا الدفع يعتبر من النظام العام.

لقد أشار التشريع الجوي الدولي بدأ من اتفاقية "وارسو" لعام 1929 على هذا الدفع، حيث نصت المادة 26 من اتفاقية المعدلة ببروتوكول "لاهاي" ، على التالي: ( 1 - يعتبر استلام الأمتعة والبضائع دون إعتراض من جانب المرسل إليه قرينة، إلى أن يثبت العكس، على أن البضائع والأمتعة قد تم تسليمها في حالة جيدة ووفقاً لسند النقل. 2- في حالة التلف، على المرسل إليه أن يقدم إلى الناقل إحتجاجاً مباشرة بعد اكتشاف التلف، وعلناً أكثر في ميعاد سبعة أيام بالنسبة للأمتعة وأربعة عشر يوماً بالنسبة إلى البضائع من تاريخ استلامها. وفي حالة التأخير يجب تقديم الإحتجاج خلال واحد وعشرين يوماً من اليوم الذي توضع فيه الأمتعة أو البضاعة تحت تصرفه. 3 - يجب أن يثبت كل إحتجاج في شكل تحفظ علسند النقل أو في صورة محرر آخر يرسل في الميعاد المقرر لهذا الإحتجاج . 4 - فإذا لم يرد الإحتجاج في المدد المنصوص عنها وجب الحكم بعدم قبول الدعوى التي تقام ضد الناقل، إلا إذا صدر غش من جانبه) .

يتضح من هذا النص أنه فرّق بين حالتين:

**الحالة الأولى** وهي التي يكون فيها الضرر أو التلف ظاهراً يمكن مشاهدته بالعين المجردة أو بالفحص العادي، كزهور تصل ذابلة أو حيوان يبدو المريض جلياً عليه، فهنا يعتبر إستلام هذه الأشياء دون إعتراض أو تحفظ قرينة على أنها استلمت بحالة جيدة، لكن هذه القرينة ليست قاطعة ويمكن للمسافر نفيها بإثبات أن التلف أو الضرر قد سبق وقوع التسليم .

**الحالة الثانية** و هي عندما لا يكون التلف ظاهراً ويحتاج كشفه إلى فحص الأغلفة أو فحص البضاعة فحصاً دقيقاً، فإن على المسافر أن يعلن للناقل الجوي بالتلف بمجرد إكتشافه ويتم ذلك خلال سبعة أيام من تاريخ إستلامها بالنسبة للأمتعة، و واحد وعشرين يوماً في حالة التأخير، من اليوم الذي توضع فيه الأمتعة تحت تصرفه .

كما إقتصرت اتفاقية "وارسو" تقديم الإحتجاج على حالة تلف الأمتعة أو تأخيرها وهي الحالات التي يحدث فيها تسليم، يترتب على ذلك أن نطاق الإحتجاج لا يمتد ليشمل حالتها الهلاك والضياع لإنعدام التسليم فيهما، فضلاً عن أن الناقل الجوي لا يحتاج إلى إخطار بحدوث الضياع أو الهلاك لأنه يعلم بأنه لم يقم بعملية التسليم نتيجة لهذا الضياع أو الهلاك، فلا معنى لتطلب إخطاره بأمر يعلم به .

هذا قد أوجبت اتفاقية "وارسو" أن يثبت الإحتجاج كتابة، فيتم ذلك على شكل تحفظ يرد على في سند النقل أو في صورة محرر آخر يُرسل في المدة المقررة للإحتجاج كأن يكون ذلك عن طريق التاكس، فيتحقق وقوع الإحتجاج بمجرد تسليمه إلى الناقل الجوي أو تسليمه إليه عن طريق البريد ولو لم يتسلمه الناقل الجوي في الحالة الأخيرة بإمتناعه عن ذلك مثلاً، فالعبرة هي بإرسال الإحتجاج لا بوصوله إلى الناقل الجوي، عند تقدير ما إذا تم اتخاذ هذا الإجراء في الميعاد القانوني<sup>(1)</sup>.

يضاف إلى ما سبق ذكره ، أنه حتى ولو أن المسافر قد أرسل الإحتجاج إلى الناقل الجوي في المهلة المحددة قانوناً، فإنه يشترط لكي تقوم مسؤولية الناقل الجوي تجاهه، أن يثبت أن هناك تلفاً قد لحق الأمتعة وأن هذا التلف قد وقع قبل إستلامه لها، تحت طائلة ردّ دعواه.

كما يبين من نص المادة المذكورة أعلاه، أن الإحتجاج غير مستوجب بالنسبة للأضرار الجسدية، فالمسافر ليس ملزماً بتقديم إحتجاج للناقل الجوي في حال ما إذا أصابه أضرار جسدية، فيستطيع مباشرة الدعوى وتقديمها شريطة أن يتم ذلك خلال فترة التقادم المحددة قانوناً.

نستخلص مما سبق ذكره، أن اتفاقية "وارسو" أعطت الحق للناقل الجوي بأن يدفع قبول الدعوى في حالتين الأولى عندما المسافر الأمتعة دون إعتراض أو تحفظ، والثانية عندما لا يقوم المسافر بتوجيه الإحتجاج إلى الناقل الجوي خلال المدة القانونية في حالة التلف

(1) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص- ص 267، 268 ؛ طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 170.

والتأخير، لكن هذا الدفع بعدم القبول من الناقل الجوي، مشروط بأن لا يكون قد صدر عن الناقل الجوي غش حال دون اكتشاف المسافرين العيب إلا بعد فوات مواعيد تقديم الإحتجاج، أو ألا تكون قوة قاهرة قد حالت دون قيام المسافرين بتقديم الإحتجاج في الوقت المناسب .

بالإضافة إلى ذلك يعد كل شرط يهدف إلى تقصير مواعيد الإحتجاج الوارد ذكرها في نص المادة 26 من اتفاقية "وارسو" المعدلة ببروتوكول "لاهاي"، باطلا لأنه يؤدي إلى الإنقاص من حقوق المضرور، أما الشرط الذي يكون مفاده التمديد في المواعيد يكون صحيحا و يتحملة الناقل الجوي (1) .

أما فيما يخص النقل الجوي الداخلي، نجد أن المشرع الجزائري قد نص على مواعيد تقديم الإحتجاج في نص المادة 152 من القانون رقم 06/98، حيث نصت الفقرة الأولى منها على أنه في حال تسلم الأمتعة المسجلة دون إحتجاج من المسافرين يشكل قرينة على تسلمها في حالة جيدة ما لم يثبت العكس، كما نصت الفقرة الثانية من نفس المادة على النطاق الزمني للدفع بعدم قبول الدعوى، ففي حالة تلف الأمتعة يجب أن يوجه المسافر للناقل الجوي الإحتجاج فور إكتشاف التلف في مهلة أقصاها 03 أيام إبتداء من يوم تسلمها، و عند الضياع، أو التأخير يجب أن يتم الإحتجاج في مهلة أقصاها 14 يوما تحسب من التاريخ الذي كان من المفروض أن توضع فيه الأمتعة تحت تصرف المسافر (2) .

كما قضت الفقرة الرابعة من المادة 152 من قانون رقم 06/98، على أنه في حالة حدوث ضرر أو خسارة للمسافر من جراء التأخير في نقله، يجب أن يتم تقديم الإحتجاج في أجل أقصاه 30 يوم يحسب من تاريخ المفترض فيه الوصول، و هذا الحكم مستحدث من قبل المشرع الجزائري، لأن اتفاقية "وارسو" لم تتضمن حكما مماثلا له في نصوصها، ولا في نصوص التعديلات اللاحقة بها .

هذا و قد إشتراط المشرع الجزائري في الفقرة الثالثة من المادة 152 من قانون رقم 06/98، على ضرورة أن يكون الإحتجاج في شكل كتابي، فيجب أن يسجل الإحتجاج بتحفظ خطي مدون

(1) دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي و الدولي، ص 362 .

(2) الجدير بالذكر أن المشرع الجزائري قد أخذ بالمواعيد المقررة في اتفاقية "وارسو" لعام 1929، دون الأخذ بالمواعيد المقررة في بروتوكول "لاهاي" المعدل للاتفاقية، هذا برغم من أن الجزائر قد صادقت على بروتوكول "لاهاي" لعام 1955، في نفس الوقت الذي صادق فيه على اتفاقية "وارسو" لعام 1929 .

على سند النقل، أو بأي محرر آخر يرسله المسافر، في المهلة المنصوص عليها بشأن ذلك الإحتجاج، و يستفاد من نص هذه الفقرة أنه لا يمكن للمسافر إثبات الإحتجاج إلا بالكتابة دون سواها من طرق الأخرى للإثبات .

لقد رتب المشرع الجزائري على عدم إرسال المسافر الإحتجاج في المواعيد المقررة قانوناً، إمكانية تمسك الناقل الجوي بالدفع بعدم القبول دعوى المسؤولية المرفوعة ضده، و يراعى في ذلك أنه لا يستطيع الناقل الجوي التمسك بهذا الدفع في حالة الغش الصادر منه تطبيقاً لما ورد ذكره في نص الفقرة الأخيرة من نص المادة 152 سالفه الذكر .

## الفرع الثاني

### الدفع بسقوط دعوى مسؤولية الناقل الجوي و تقادمها

إذا لم يقم الشخص المضرور برفع دعوى المسؤولية ضد الناقل الجوي، خلال المدة التي حددتها كل من اتفاقية "وارسو" والقانون رقم 06/98، سقط حقه في مقاضاة الناقل الجوي بعد مرور هذه المدة القانونية المحدد و إلى الأبد، غير أن الوضع يختلف بين كون عقد النقل الجوي دولياً أو داخلياً، ففي الأول تسقط دعوى المسؤولية، و تتقادم الدعوى في النوع الثاني. و سنوضح كيف يتم ذلك فيما يلي :

### أولاً : سقوط دعوى المسؤولية للناقل الجوي الدولي

حددت اتفاقية "وارسو" مدة التقادم دعوى مسؤولية الناقل الجوي، بمقتضى نص المادة 29 منها بقولها : ( 1- تقام دعوى المسؤولية في بحر سنتين إعتباراً من تاريخ الوصول أو من اليوم الذي كان يتعين وصول الطائرة فيه أو من تاريخ وقف النقل، و إلا سقط الحق في رفع الدعوى. 2 - و يعين قانون محكمة النزاع طريقة إحتساب المدة المذكورة ) .

ما يُستفاد من هذا النص أنه يتوجب على المضرور من مستعملي الطائرة رفع دعواه على الناقل الجوي خلال مدة سنتين، تبدأ من تاريخ وصول الطائرة، أو من اليوم الذي كان يتعين أن تصل فيه في حال لم تصل أبداً إلى المطار مقصدها، أو من تاريخ وقف عملية النقل الجوي في حالة امتناع الناقل الجوي عن إتمام الرحلة الجوية لأي سبب من الأسباب .

قد ثار جدل كبير في الفقه و القضاء حول تحديد الطبيعة القانونية لمدة السنتين المذكورة في نص المادة 29 من اتفاقية "وارسو" التي يتوجب على المضرور أن يرفع الدعوى خلالها



على الناقل الجوي، فهل هذه المدة هي مدة تقادم تسري عليها أحكام وقف التقادم و انقطاعه، أم إنها مدة سقوط الدعوى ؟

ففي حين ذهب البعض من الفقه و القضاء، إلى إعتبار أن مدة سنتين التي حددتها المادة 29 من الاتفاقية هي مدة تقادم<sup>(1)</sup>، و تكون بالتالي قابلة للوقف والإنقطاع، و حجتهم في ذلك تستند إلى أن دعوى المسؤولية في أنواع النقل الأخرى، يجب أن تُرفع كذلك خلال فترة وجيزة، لكن تلك الفترة تعد دائماً فترة تقادم، فلماذا يشدُّ النقل الجوي عن هذه القاعدة، كما يقولون أيضاً أن ما أشارت إليه الفقرة الثانية من المادة 29 بالرجوع إلى قانون القاضي المعروض عليه النزاع من أجل تحديد طريقة إحتساب مدة السنتين، يعني بالضرورة أنه يرد على هذه المدة وقف وإنقطاع تتحدد أحكامهما وفقاً لقانون القاضي، و إلا فلا معنى لورود الفقرة الثانية المذكورة<sup>(2)</sup>.

غير أن الرأي الراجح فقهاً وقضاً، هو أن مدة السنتين هي مدة سقوط غير خاضعة للوقف و الإنقطاع<sup>(3)</sup>، و إلا لما كانت إستعملت الاتفاقية عبارة « Déchéance » و هي تعني السقوط الحق في رفع الدعوى، فلو كان بذهن واضعي الاتفاقية أن هذه المدة هي مدة تقادم لما ترددوا في إستعمال تعبير « Prescription » أي تقادم الدعوى، كما إن الأخذ بفكرة السقوط الحق في رفع الدعوى يؤدي إلى توحيد الحكم بالنسبة لجميع الأعضاء في الاتفاقية نظراً لإختلاف قوانينها الوطنية في مسألة تحديد أسباب إنقطاع التقادم و وقفه<sup>(4)</sup>.

### ثانياً : تقادم دعوى المسؤولية للناقل الجوي الوطني

تناول المشرع الجزائري موضوع تقادم دعوى المسؤولية في نص المادة 156 من القانون رقم 09/98 التي تنص على : ( تحدد مهلة تقادم الدعوى بمضي سنتين إثنتين فيما يتعلق :

(1) رضوان أبو زيد، الوجيز في القانون الجوي، ص 243.

(2) رضوان أبو زيد، القانون الجوي، ص 423 ؛ ياسمينه بشار، المرجع السابق، ص 172، 173.

(3) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 167، 168 ؛ ياسمينه بشار، المرجع السابق، ص 173 ؛

-Louis BOYER, Le délai de l'article 29 de la convention de Varsovie, RDFA, 1981, p285.

(4) من أنصار هذا الاتجاه نجد الفقيه محمد فريد العريني، و الدكتور رضوان أبو زيد ، و الأستاذ هاني الدويدار .

انظر في ذلك : محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 169 ؛ رضوان أبو زيد ، القانون الجوي، ص 424 ؛ هاني الدويدار، قانون الطيران المدني، ص 459 .

- (1) . بالدعاوى من أجل سداد الإتاوات المستحقة للأبحاث و الإسعاف و الإنقاذ. و تسري المهلة اعتبارا من اليوم الذي تنتهي فيه العمليات .
- (2) . بدعوى المسؤولية الخسائر المسببة للأشخاص المنقولين و الأمتعة و الشحن المنقول للأعضاء الطاقم مع مراعاة أحكام المادة 153 أعلاه . و تسري المهلة اعتبارا من يوم وصول الطائرة، أو اليوم الذي يفترض فيه وصولها إلى مكان الوصولها إلى المكان المقصود) .

يتضح من هذا نص أن المشرع الجزائري قد إجتنب النقاش و الجدل الذي ثار بين الفقه و القضاء الدوليين في شأن إعتبار المدة المنصوص عليها في نص المادة 29 من اتفاقية "وارسوا" مدة تقادم أم مدة سقوط الدعوى، و نص صراحة على أن تتقادم دعوى المسؤولية بمضي سنتين .

كما تسري القواعد المتعلقة بالوقف<sup>(1)</sup> و الإنقطاع<sup>(2)</sup> المتعلقة بالتقادم على دعوى مسؤولية الناقل الجوي، و لقد حدد المشرع الجزائري طريقة إحتساب مدة التقادم، فجعل هذه المدة تسري اعتبارا من يوم وصول الطائرة سواء وصلت في الميعاد المحدد للوصول، أو تأخرت في الوصول، و في حالة عدم وصولها تحسب مدة التقادم من اليوم الذي كان من المفترض فيه وصول الطائرة<sup>(3)</sup> .

### المطلب الثالث

## الجزاء المدني لمسؤولية الناقل الجوي للأشخاص

تقضي القواعد العامة للمسؤولية المدنية على أنه عندما تتعدد مسؤولية الناقل الجوي عن واقعة ألحقت ضررا بالمسافر، أن يترتب في ذمته التعويض للمضرور .

(1) يقصد بوقف التقادم حصول مانع من شأنه أن يقف حائلا دون رفع الدعوى في الوقت المحدد لها ، و قد نصت المادة 06 ف 03 من القانون المدني على الوقف بقولها : (لا يسري لتقادم كلما وجد مانع مبرر شرعا يمنع الدائن من المطالبة بحقه كما لا يسريفيما بين الأضيل و النائب).

(2) لقد حددت المادتين 317، 318 من القانون المدني الجزائري أسباب الإنقطاع، بحيث ينقطع التقادم بالمطالبة القضائية حتى و لو رفعت أمام محكمة غير مختصة، و كذلك في حال إقرار المدين بحق الدائن إقرارا قاطعا . و إذا انقطع التقادم تسقط المدة السابقة لهذا الانقطاع و تبدأ مدة جديدة للتقادم من تاريخ الإنقطاع .

(3) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص168.

الأصل في التعويض في مجال المسؤولية المدنية أن يكون على قدر الضرر الذي لحق بالمضرور من خسارة و بما فاتته من كسب، غير أن القواعد الخاصة التي يمتاز بها عقد النقل الجوي قد خرجت عن هذا الأصل ، فجعلت مبلغ التعويض الذي يلتزم الناقل الجوي بدفعه محددًا بمبلغ أقصى، فلا يلتزم الناقل الجوي في مواجهة المضرور بأكثر منه (الفرع الأول).

على الرغم من أن الاتفاقية قد وضعت الحد الأقصى للتعويض، إلا أنها لم تنص على مبلغ نقدي معين، بل جعلت مبلغ التعويض مقدر بوحدات حسابية، يتم ترجمتها إلى العملة الوطنية، بحيث يتم هذا تحويل وفقا لقيمة الذهب المقدر لتلك العملة، بتالي يختلف مبلغ من تعويض باختلاف قيمة العملات الدول التي يعرض عليها النزاع (الفرع الثاني) .

## الفرع الأول

### الحدود القانونية للتعويض المستحق

لقد نص المشرع الجزائري صراحة على أن تطبق أحكام اتفاقية "وارسو" لعام 1929 وبروتوكول "لاهاي" لعام 1955، بشأن تحديد قيمة التعويض في دعوى مسؤولية الناقل الجوي، وذلك في الفقرة الأولى من نص المادة 150 من القانون رقم 06/98 بنصها : (مع مراعاة أحكام المادة 152 أدناه، تمارس مسؤولية الناقل الجوي إزاء كل شخص منقول طبقا لقواعد اتفاقية وارسو المؤرخة في 12 أكتوبر 1929 ، و بروتوكول لاهاي المؤرخ في 28 سبتمبر 1955، و المصادق عليهما من طرف الجزائر )

بالرجوع إلى أحكام اتفاقية "وارسو" المعدلة ببروتوكول "لاهاي" نجدها تحدد مسؤولية الناقل الجوي، وذلك عن طريق تحديد مبلغ التعويض المستحق للمضرور، و لكن بشروط معينة أهمها أن يكون الناقل حسن النية، ومن ناحية أخرى بطلان الشروط التي يضعها الناقل الجوي بقصد إعفائه من المسؤولية أو تخفيض التعويض عن الحد الأقصى الذي قرره الاتفاقية .

على هذا الأساس سنحاول تحديد المبلغ الأقصى للتعويض في ظل اتفاقية "وارسو" و بروتوكول " لاهاي" الذي أخذ منهما المشرع الجزائري أحكامه، ثم بيان الشروط الواجب توافرها لكي يستفيد الناقل الجوي من حدود القصوى للتعويض عن المسؤولية .

فقد حددت المادة 22 من اتفاقية "وارسو" الحد القصوى للتعويض، ففي مجال مسؤولية الناقل

الجوي تجاه المسافرين<sup>(1)</sup>، يقدر مبلغ التعويض للشخص الواحد بـ : مئة و خمسة وعشرون ألف فرنك (125,000) ، و قد ضاعف بروتوكول "لاهاي" هذا المبلغ ليصبح مبلغ التعويض مقدرا بـ :

مئتين و خمسين ألف فرنك (250,000) عن كل مسافر<sup>(2)</sup>، أما في حالة نقل الأمتعة<sup>(3)</sup> نصت الاتفاقية على أن تكون مسؤولية الناقل عن الأمتعة المسجلة محددة بمبلغ التعويض أقصاه مئتين و خمسون (250) فرنك عن كل كيلو غرام الواحد (01 كلغ)، أما فيما يخص الأمتعة غير المسجلة، فقد قررت الاتفاقية تحديد مسؤولية الناقل الجوي بمبلغ أقصاه 5000 فرنك فرنسي<sup>(4)</sup> عن المسافر الواحد<sup>(5)</sup> .

أما فيما يتعلق بالأضرار المترتبة عن التأخير في النقل الجوي، فإن اتفاقية "وارسو" المعدلة ببروتوكول "لاهاي" لم تضع حدودا قصوى للتعويض بشأنها، مما يؤدي إلى تطبيق نص المادة 22 من الاتفاقية حسب كل حالة من الحالات المسؤولية عن التأخير، فإذا كان التأخير في النقل قد ألحق ضررا بالمسافر فيكون الناقل الجوي ملزما بتعويض للمسافر بمبلغ 125 ألف فرنك، فيما يكون التعويض عن التأخير في نقل الأمتعة المسجلة مقدر بمبلغ 205 فرنك عن الكيلوغرام الواحد

(1) يشمل الحد الأقصى للتعويض جميع الأضرار التي قد تصيب المسافرين، و المنصوص عليها في نص المادة 145 من القانون رقم 06/98 .

(2) إن قيمة التعويض لم تقف عند هذا الحد بل عدلت في أكثر من مرة في كل من اتفاقية مونتريال 1966، و بروتوكول جواتيمالا لسنة 1971، و بروتوكول مونتريال لسنة 1975، و أخيرا في اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

(3) يشمل الحد الأقصى للتعويض جميع الأضرار التي قد تصيب الأمتعة و التي يكون الناقل الجوي مسؤولا عنها ، و التي تضمنتها نص المادة 146 من القانون رقم 06/98 .

(4) الفرنك الفرنسي (Franc or Poincaré) يحتوي على 65.5 ميلغرام من الذهب عيار 900 في الألف .

و يمكن تحويل الفرنك الفرنسي إلى العملة الوطنية باستعمال الوحدات الحسابية فيتم التحويل بالعملة الوطنية حسب قيمة الذهب أي أنه إذا لحق الضرر بأكثر من مسافر أثناء الرحلة الواحدة يلتزم الناقل الجوي بدفع مبلغ التعويض يكون في حدود 250 ألف وحدة حسابية عن كل مسافر، و الوحدة الحسابية الواحدة تتشكلة من 65.5 ميلغرام من الذهب عيار 900 في الألف حسب ما نصت عليه الفقرة 02 من نص المادة 150 من قانون رقم 06/98 .

انظر في ذلك : محمد دمانة ، المرجع السابق، ص 154 ، 155 ؛ دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في عقد النقل الجوي الداخلي و الدولي ، ص 255 .

(5) الجدير بالذكر أنه في حال ما إذا كان "الضرر" أدنى من الحد الأقصى المقرر في كل من اتفاقية "وارسو" و بروتوكول "لاهاي"، فلا يستحق المضرور إلا التعويض المساوي للضرر .

انظر : عيسى غسان الرضي، المرجع السابق، ص - ص 180، 183.

(01) كلغ) منها، و يكون التعويض عن ضرر التأخير في نقل الأمتعة غير المسجلة محددًا بمبلغ 5000 فرنك فرنسي للمسافر الواحد<sup>(1)</sup> .

### ثانيا : الشروط الواجب توافرها لتطبيق مبدأ تحديد قيمة التعويض

يشترط في الناقل الجوي لإستفادته من تحديد قيمة التعويض (أي الحد الأقصى) الذي تقرره اتفاقية "وارسو" و بروتوكول "لاهاي" المعدل له توافر ما يلي :

#### 01) أن يكون هذا الناقل الجوي دوليا في مفهوم اتفاقية "وارسو"

بمعنى أن تتوفر في هذا النقل الشروط الجغرافية و التجارية التي تقضي على هذا النقل الطابع التجاري، و أن يتم بين دولتين ساميتين متعاقبتين، و أن يحدث رسوا في دولة أخرى كما سبق شرحنا لمعنى صفة الدولية في النقل الجوي الدولي<sup>(2)</sup> .

#### 02) أن يكون الناقل الجوي حسن النية

أي أن لا يكون الضرر راجعا إلى غش صادر منه، أو خطأ المعادل للغش، فإذا أراد الناقل الجوي الإستفادة من الحد الأقصى للتعويض المقرر في اتفاقية "وارسو" و بروتوكول "لاهاي"، يجب عليه أن يبتعد عن كل تحايل أو أكاذيب أو خطأ أو غش من جانبه أو من تابعيه<sup>(3)</sup>، و لقد نص المشرع الجزائري على هذا الشرط صراحة من خلال نص المادة 151 من قانون رقم 06/98 التي تنص على أنه : (لا تسري حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذا القانون إذا أثبت أن الخسارة ناتجة عن غش أو خطأ يقدر أنه معادل للغش أو الخطأ الذي ارتكبه الناقل أو مندوبوه خلال ممارسة وظيفتهم ) .

#### 03) أن يكون الناقل الجوي قد سلم للمسافر تذكرة السفر و إيصال لنقل أمتعته المسجلة

رتبت اتفاقية "وارسو" على عدم إصدار الناقل الجوي وثائق عقد النقل الجوي ، أو عدم إشتمالها على البيانات الإلزامية

(1) حسن كيرة، المرجع السابق، ص - ص 44 ، 46 .

(2) رضوان أبو زيد، القانون الجوي، ص 353 ؛ وهيبة بن ناصر، المرجع السابق، ص 174، 173.

(3) تنص المادة 26 فقرة 01 من اتفاقية "وارسو" على أن : (الناقل الجوي لا يستطيع التمسك بالحد الأقصى للتعويض إذا رجع الضرر إلى غشه، أو إلى خطأ يعقد في نظر قانون المحكمة المطروح عليها التراجع معادلا للغش) .

على البيانات الإلزامية المطلوبة<sup>(1)</sup>، جزاء قاسيا يحرمه من التمسك بأحكام المسؤولية المحدودة المنصوص عليه.

على هذا الأساس يمكن القول بأنه إذا فقدت تذكرة السفر أو إيصال الأمتعة، و مع ذلك سمح الناقل الجوي للمسافر بإتمام الرحلة الجوية، فإن مثل هذا الناقل الجوي لا يستفيد من الحد الأقصى للتعويض المقرر في اتفاقية "وارسو" و بروتوكول "لاهاي" في هذه الحالة تصبح مسؤولية الناقل الجوي غير محدودة، و يستوي الحكم بحرمان الناقل الجوي من المسؤولية المحدودة في حال تم إصدار تذكرة السفر و إيصال لنقل الأمتعة غير مستوفيان لشروط و البيانات المقررة قانونا<sup>(2)</sup>.

04) أن لا يكون الحادث قد نجم عنه ضرر نتيجة لفعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه، أو إهمال مقترن بإدراك الناقل الجوي عما ينجم عن فعله من أضرار .

## الفرع الثاني

### كيفية حساب قيمة التعويض المستحق بالعملة الوطنية

من خلال دراستنا للحد الأقصى للتعويض المقرر في "وارسو" ، لاحظنا أن هذه الاتفاقية لم تنص على مبلغ نقدي معين، بل جعلت مبلغ التعويض مقدر بوحدة حسابية متمثلة في الفرنك الفرنسي الذهبي، يتم ترجمتها إلى العملة الوطنية، بحيث يتم هذا تحويل وفقا لقيمة الذهب المقدر لتلك العملة فلا يتأثر بذلك الضرور فيما يحصل عليه من تعويض باختلاف قيمة العملات الدول التي يعرض عليها النزاع .

نظرا لعدم مصادقة الجزائر على بروتوكول "مونتريال" "الأول" و "الثاني" المتعلقين بإستبدال حقوق السحب الخاصة بالفرنك الفرنسي كأساس لحساب التعويض المنصوص عليه في اتفاقية "وارسو" و بروتوكول "لاهاي"، فإن مبلغ التعويض المقرر في اتفاقية "وارسو" المعدلة بروتوكول "لاهاي" يضل قائمة في ضل التشريع الجوي الجزائري، و المقدر بـ 65.5 مليغرام من الذهب عيار

(1) لقد نصت اتفاقية "وارسو" على البيانات الواجب توافرها في وثائق النقل الجوي للأشخاص في نص المادتين 03 و 04 منها و لقد عدل بروتوكول "لاهاي" هذه البيانات ليحصرها في في ثلاثة بيانات نص عليها في المادة 03 و 04 من البروتوكول.

(2) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص- ص 142، 143 ؛ رضوان أبو زيد، القانون الجوي، ص- ص 353 ، 354 ؛ وهيبة بن ناصر، المرجع السابق، ص 174.

900 من الألف<sup>(1)</sup>؛ هذا ما أكدت عليه نص المادة 150 ف 03 من القانون رقم 06/98 بقولها (يقصد بالوحدة الحسابية في مفهوم هذا القانون، وحدة حساب متشكلة من خمسة و ستين ميلغرام و نصف من الذهب على أساس تسعمائة من الألف من الذهب الخالص، و يمكن أن تحول وحدات الحساب المذكورة إلى العملة الوطنية بالأرقام الصحيحة، و يتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة في تاريخ النطق بالحكم).

إذا كان المشرع الجزائري قد أشار إلى تحويل الوحدات الحسابية المنصوص عليها في القانون إلى أرقام صحيحة في العملة الوطنية، إلا أنه لم يحدد سعر الرسمي للذهب الذي يتعين الأخذ به عند القيام بعملة التحويل، و بذلك لا يمكن الأخذ بالسعر الرسمي للذهب عند تحويل الوحدات الحسابية الذهبية، لأن المشرع الجزائري لم يحدد المقابل النقدي لوحدات الحساب الذهبية المنصوص عليها في قانون رقم 06/98، كما أن السعر الرسمي للذهب لم يعد له وجود في الوقت الحالي، إلا في المعاملات بين البنوك المركزية، خاصة بعد مصادقة الجزائر على اتفاقية "جمايكا" لعام 1976 التي جردت الذهب من الصفة النقدية و ألغت السعر الرسمي للذهب<sup>(2)</sup>.

ما يجدر الإشارة إليه في هذا الشأن أن المشرع الجزائري قد جعل النظام النقدي الجزائري قائماً على أساس قيمة الدينار، التي يتولى تحديدها القانون مع احترام الاتفاقيات الدولية التي تمت المصادقة عليها من قبل الجزائر، و على هذا الأساس تكون للأوراق و القطع النقدية التي يصدرها البنك وحدها أسعاراً قانونية<sup>(3)</sup>، و عليه لا يمكن الأخذ بالسعر الرسمي للذهب عند تحويل الوحدات الحسابية الذهبية إلى العملة الوطنية، لأن الدينار لم تعد تتحدد قيمته بقاعدة الذهب، أي أنه لا يوجد ارتباط رسمي بينهما و لهذا يجب الأخذ إلا بالسعر الحقيقي له في السوق الحرة<sup>(4)</sup>.

(1) إن قيمة الوحدة النقدية التي إعتد عليها المشرع الجزائري في حساب الحدود القصوى للتعويض، هي نفس القيمة التي يعتمد عليها المشرع الدولي المتمثلة في الفرنك الفرنسي الذهبي، و الذي حددته نص المادة 22 ف 05 من اتفاقية "وارسو" المعدلة ببروتوكول "لاهاي"، و هذا إن دل على شيء فهو يدل على تأثر المشرع الجزائري بأحكام اتفاقية "وارسو" و بروتوكول "لاهاي" اللذين يعدان مصدر إلهام يستمد منه التشريع الجوي الجزائري أحكامه .

(2) دلال يزيد، مسؤولية الناقل لجوي للأشخاص و البضائع، ص 111 .

(3) طبقاً لما نصت عليه المادة 02 و 06 من القانون رقم 10/90 المؤرخ في 14/04/1990 المتعلق بالنقد و القرض.

(4) دلال يزيد، مسؤولية الناقل لجوي للأشخاص و البضائع، ص- ص 111، 112؛ محمد دمانة، المرجع السابق، ص 158.

من خلال ما سبق ذكره يمكن القول بأنه للقاضي يستطيع الإستناد إلى السوق لتحديد السعر الحقيقي للذهب ، و لقد حدد المشرع لجزائري تاريخ تحول الوحدة الحسابية إلى العملة الوطنية بتاريخ النطق بالحكم<sup>(1)</sup>، كما أن الاعتماد على سعر السوق يوفر حماية للمضربين بسبب الزيادة و الارتفاع لسعر الذهب في السوق .

---

(1) طبقا لنص لمادة 150 ف 03 من القانون رقم 06/98 .



خالقة

- توصلت من خلال دراستي لموضوع عقد النقل الجوي للأشخاص، إلى عدة نتائج أهمها :
- أن المشرع الجزائري قد نظم أحكام عقد النقل الجوي الداخلي للأشخاص من خلال القانون رقم **06 / 98** الذي يحدد القواعد القانونية المتعلقة بالطيران المدني.
  - كما أنه يخضع عقد النقل الجوي الدولي للأشخاص للأحكام اتفاقية "وارسوا" لسنة **1929** المعدلة ببروتوكول "لاهاي" لسنة **1955** الخاصة بتوحيد قواعد النقل الجوي الدولي، و التي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم **74 / 64**.
  - و ما يمكن إستقرائه من خلال قراءة أحكام القانون رقم **06 / 98**، أن المشرع الجزائري قد إعتد إعتامادا واضحا على نصوص اتفاقية "وارسوا" لسنة **1929** المعدلة ببروتوكول "لاهاي" لسنة **1955** الخاصة بتوحيد قواعد النقل الجوي الدولي عند سنه للتشريع الجوي الوطني، مما جعل أحكام عقد النقل الجوي للأشخاص تكاد أن تتطابق مع القواعد الواردة في اتفاقية "وارسوا" لعام **1929** وبروتوكول "لاهاي" لعام **1955** ، من حيث طبيعة المسؤولية و شروط قيامها و نطاقها الزمني و كذا طرق دفعها.
  - كما أن المشرع الجزائري لم يفرق بين أحكام عقد النقل الجوي الدولي و النقل الجوي الداخلي، حيث أن هذا الأخير يخضع للقانون الوطني، و عند رجوعنا إلى قانون رقم **06 / 98** الذي يحدد القواعد القانونية المتعلقة بالطيران المدني نجده يحيلنا في معظم أحكامه خاصة منها ما يتعلق بأحكام مسؤولية الناقل الجوي، إلى تطبيق أحكام اتفاقية "وارسوا" لسنة **1929** المعدلة ببروتوكول "لاهاي" لسنة **1955** .
  - و إن كانت مبادئ المسؤولية التي جاءت بها إتفاقية "وارسو" لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي لعام **1929** قد عرفت الوحدة و الإستقرار، غير أن هذا للإستقرار لم يشمل جميع أحكام مسؤولية الناقل الجوي حيث عرفت هذه الإتفاقية عدة تعديلات، و يمكن جمل أهم أحكام مسؤولية الناقل الجوي التي شهدت لتعديل فيما يلي :
  - بالنسبة لأساس مسؤولية الناقل الجوي كان أساس المسؤولية في اتفاقية "وارسو" لعام **1929**، يرتكز على فكرة الخطأ المفترض في ظل نظام المسؤولية الشخصية، على أن الخطأ يتمثل في إخلال الناقل الجوي بالتزاماته، و أن ذلك المر مفترض لا يمكنه دفعه إلا بإثبات أنه و تابعوه قد بذلوا العناية اللازمة لتفادي الضرر، أو أنه قد إستحال عليهم ذلك، أو بإثبات أن الضرر يعود إلى خطأ المضرور نفسه، هذا الأساس تم تعديله جذريا في ظل التعديلات اللاحقة لهذه الإتفاقية و ذلك في كل من لإتفاقية "مونتريال" لعام **1966**، و ببروتوكول "جواتيمالا سيتي" لعام **1971**،

الذان تجاوزا فكرة الخطأ كأساس مسؤولية الناقل الجوي إلى مسائلة الناقل على أساس فكرة المخاطر، حيث أصبح الناقل بموجب هاذان التعديلان ضامنا لمخاطر الجو، مما يجعله مسؤولا مسؤولية مطلقة بمجرد وقوع الضرر، فلا يكون بإمكان الناقل الجوي دفع المسؤولية عن نفسه، إلا بإثبات أن السبب الحادث يعود إلى الحالة الصحية للمسافر.

- بالنسبة لمبالغ التعويض التي حددتها إتفاقية "وارسو" لعام 1929، هي الأخرى شملت تعديلا جذريا هائلا، حيث تضاعف مبلغ التعويض المنصوص عليه في ظل إتفاقية "وارسو" من خلال بروتوكول "لاهاي" لعام 1955، و إرتفع الحد الأقصى للتعويض إلى تسعة أضعاف في ظل بروتوكول "جواتيمالا سيتي" لعام 1971، فجعل هذا التعديل الأخير للإتفاقية الناقل ملزما بدفع مبلغ مليون و خمس مئة ألف فرنك عن المسافر الواحد بعدا كان مقدرا بمبلغ 150 ألف فرنك في ظل إتفاقية "وارسو" لعام 1929.

من خلال ما سبق ذكره يمكن تقديم إقتراحات التالية :

- إن قواعد النقل الجوي رغم حداثة إلا أنها تحتاج إلى مراجعة جدية، يؤخذ فيها بعين الإعتبار التطور التكنولوجي الذي يشهده العالم، و الذي يضاعف من المخاطر المتعلقة بالطيران المدني، مما يستوجب على المشرع الوطني مواكبة و مسايرة هذه التطورات، خاصة فيما يتعلق بسلامة الأشخاص من مخاطر الطيران، و ذلك بجعل أساس مسؤولية الناقل الجوي ذو طبيعة موضوعية، و بينها على أساس الخطر ليكون الناقل مسؤولا بمجرد وقوع الضرر، فلا يكون بإمكانه دفع المسؤولية عن نفسه إلا بإثبات خطأ المضرور.

- كما يتوجب على المشرع الجزائري التعديل أحكام القانون رقم 06 /98 الذي يحدد القواعد القانونية المتعلقة بالطيران المدني و ذلك بالنص على :

- ضرورة النص على الأحكام التي تحيلنا بخصوصها الإتفاقيات الدولية، بتطبيق القانون الوطني، ذلك لأن المشرع الجزائري تركها بدون تنظيم .

- مع ضرورة النص على جميع التنظيمات التي تخص القانون رقم 06 /98 الذي يحدد القواعد القانونية المتعلقة بالطيران المدني في قانون واحد، و هذا لتفادي وقوع تعارض بين الأحكام المنظمة لهذا القانون مع أحكام القواعد المعدلة له .

- و بإفتقاد القانون 06 /98 إلى تعريف للناقل الجوي، و لعدة مصطلحات هامة تتعلق بموضوع النقل الجوي الذي جاء هذا القانون من أجل تنظيمه، لابد من تحديد المشرع أن

يتدارك هذه الثغرة القانونية و ذلك بتحديد المقصود بالناقل الجوي ذلك لأن تحديد هوية الناقل تعد مفتاح الوصول إلى تحديد الشخص المسؤول في حال قيام المسؤولية.

- كما يجب على المشرع الجزائري مواكبة التطور الحاصل على الصعيد الدولي، وذلك بالمصادقة على إتفاقية "مونتريال" لعام 1999، المعدلة لأحكام إتفاقية "وارسو" لعام 1929.

قائمة

المرجع

## قائمة المراجع

### ❖ باللغة العربية

#### أولاً - الكتب

#### أ) - كتب عامة

- 1) إبراهيم مصطفى و آخرون ، المعجم الوسيط، الجزء الأول، المكتبة الإسلامية ، الطبعة الثانية، إسطنبول، تركيا، سنة 1972.
- 2) باسم محمد صالح، القانون التجاري، منشورات دار الحكمة مطبعة الجامعة ، بغداد، العراق، سنة 1987.
- 3) سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، ج 3 ، دار المكتبة القانونية، مصر، سنة 1998.
- 4) عاشور عبد الجواد، الموجز في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1992.
- 5) عزيز العكلي، شرح القانون التجاري و الأعمال التجارية و العقود ، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع ، الأردن ، السنة 1998.
- 6) محمد حسن القاسم و محمد السيد الفقهي، أساسيات القانون، منشورات حلبي الحقوقية، بيروت لبنان، سنة 2003.
- 7) منذر الفضل، الوسيط في شرح القانون المدني، دراسة مقارنة ، دار تاراس للطباعة و النشر، كردستان، العراق، سنة 2006.
- 8) نادية فوضيل، القانون التجاري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة السادسة، بن عكنون، الجزائر، سنة 2004.

#### ب) - كتب متخصصة

- 1) أكرم ياملي، القانون الجوي (دراسة مقارنة)، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، الأردن، سنة 1998م.

- (2) أمير خالد عدلي، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، سنة 2005 .
- (3) أمير خالد عدلي، عقد النقل الجوي (قواعد و أحكام في ظل القانون رقم 06/98 الذي يحدد القواعد القانونية العامة للطيران المدني الجزائري و المعاهدات و البوتوكولات الدولية)، الدار الجامعية الجديدة، الاسكندرية، مصر، سنة 2006 .
- (4) ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، دار النهضة العربية، ط 02، القاهرة، مصر، سنة 1966 .
- (5) رضوان أبو زيد ، القانون الجوي (قانون الطيران المدني)، دار الفكر العربي، د ذ ب ن، د ذ س ن .
- (6) رفعت الفخري محمد فريد العريني، دراسات في القانون البحري و الجوي، الدار الجامعية، الاسكندرية ، مصر، سنة 1992 .
- (7) رفعت فخري أبادير، الوجيز في القانون الجوي، د ذ ط ن، د ذ ب ن، سنة 1990 .
- (8) طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، الأردن، سنة 1998 .
- (9) عاشور عبد الجواد، الموجز في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1992 .
- (10) عاطف محمد الفقهي، تطور مسؤولية الناقل الجوي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر سنة 2008 .
- (11) عبد الستار التليلي، شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي و الأسباب القانونية لدرئها، الشركة الوطنية للنشر و التوزيع، الجزائر، د ذ س ن.
- (12) علي البارودي محمد فريد العريني، محمد السيد الفقهي، (القانون البحري و الجوي)، منشورات حلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، سنة 2001 .
- (13) عيسى غسان ربضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص و أمتعتهم، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، الأردن، سنة 2008 .
- (14) فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي (دراسة في اتفاقية فارسوفيا والبروتوكولات المعدلة لها)، دار النهضة العربية، د ذ ب ن، سنة 1986 .

- 15) محمد فريد العريني، القانون الجوي (النقل الجوي الداخلي و الدولي)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، سنة 2004 .
- 16) محمد فريد العريني جلال وفاء محمدين، القانون الجوي (الملاحة الجوية و النقل الجوي)، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، سنة 1998 .
- 17) محمد موسى محمد دياب، فكرة الخطأ في اتفاقية فارسوفيا ومسؤولية الناقل الجوي الدولي (دراسة مقارنة)، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، سنة 1985 .
- 18) موسى عبد الرافع، أبعاد و مفهوم التدابير الضرورية في نص المادة 20 من اتفاقية وارسو 1929، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، سنة 1997 .
- 19) هاني الدويدار، النقل البحري و الجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان، سنة 2008 .
- 20) هاني الدويدار، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، سنة 2002 .
- 21) هشام فضلى، مسؤولية الناقل الجوي (على الصعيدين الدولي و الداخلي)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، سنة 2005 .
- 22) وهيبه بن ناصر، المسؤولية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، سنة 2014 .
- 23) ياسمينه بشار، مسؤولية الناقل الجوي للركاب، دار الكتاب العلمية، بيروت، لبنان، سنة 2014 .

## ثانياً) – الرسائل و المذكرات

### أ) - رسائل الدكتوراه

- 1) دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في عقد النقل الجوي الداخلي و الدولي، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، سنة 2005 .
- 2) محمد دمانة، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان ، سنة 2010، 2011 .



## ب) - مذكرات الماجستير

- 1) أمجد سالم الدويك، شروط مسؤولية الناقل الجوي الدولي في ظل اتفاقية وارسو و تعديلاتها، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص القانون التجاري، كلية الحقوق جامعة اليرموك، الأردن، تاريخ المناقشة : 2011/07/24 .
- 2) دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص و البضائع، مذكرة لنيل شخادة الماجستير في قانون العمل، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بالقايد ، تلمسان، سنة 2004،2003.
- 3) زويير لقرادة، مسؤولية الناقل الجوي في حالة وقوع حادث (حادثة تمرناست) ، مذكرة من أجل الحصول على شهادة ماجستير في الحقوق، تخصص عقود و مسؤولية، جامعة الجزائر -1-، كلية الحقوق، بن عكنون، سنة 2011،2010.
- 4) هبة حيتام، مسؤولية الناقل الجوي الدولي، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، بن عكنون، الجزائر، سنة 2011/2012.
- 5) وضحة فلاح المطيري، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقا للقانونين الكويتي و الأردني و الاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، تاريخ المناقشة : 2011/07/20.

## ثالثا) - المقالات

### أ) - المجلات القانونية

- 1) أسيل باقر جاسم و آخرون، قيام مسؤولية الناقل عن الإخلال بضمان السلامة في حوادث الإرهاب الجوي، مجلة واسط للعلوم لإنسانية، العدد 22، ص- ص 111،185.
- 2) بيرس رايس، النقل الجوي للمسافرين، ترجمة ليلي سعدو بالومال، مجلة العلم و المجتمع، العدد 162، مصر، سنة 1991، ص 101، 160.
- 3) حسن كيرة، مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية فارسوفيا و بروتوكول لاهاي، المعدل لها ، مجلة الحقوق للبحوث القانونية الاقتصادية، العدد 02 ، مصر، سنة 1959، ص- ص 1 ، 62 .

- (4) رضوان أبو زيد، تطور طبيعة و مدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص و نظم التأمين عليها، مجلة العلوم القانونية و الإقتصادية، كلية الحقوق، جامعة عين الشمس، مصر، العدد 01، سنة 1979، ص - ص 1، 52.
- (5) عارف بن صالح العلي، مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل المسافرين، مجلة العدل، العدد 45، سنة 1431هـ، ص - ص 44، 86.
- (6) علي بكر إبراهيم، مفهوم عقد لنقل الجوي في بعض التشريعات العربية و الاتفاقيات الدولية، مجلة كلية الشريعة و القانون، العدد 04، سنة 2012 م الموافق لـ 1433هـ، ص - ص 405، 441.
- (7) محمد عبد الظاهر حسين ، خطأ المضرور و أثره على المسؤولية، مجلة مصر المعاصرة، العدد 504، سنة 2011، ص - ص 05، 83.
- (8) وفاء جلال الدين محمددين، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين، دراسة في القضاء الأمريكي ، مجلة الحقوق للبحوث القانونية الإقتصادية، كلية الحقوق ، جامعة اسكندرية ، مصر ، العدد 02 ،سنة 1992، ص - ص 326، 456 .

### بج) - المؤتمرات

- (1) عبد المجيد خلف منصور، أساس مسؤولية الناقل و حالاتها، مداخلة في الندوة العلمية بعنوان " [الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية](#)"، المنعقدة ما بين 23 إلى 25 أبريل 2012، جامعة الامارات العربية المتحدة، FESTIVAL DUBAI CITY ، ص 42، 15.
- (2) عمر معمر خرشي، أحكام مسؤولية الناقل الجوي في التشريع الجزائري، مداخلة في الندوة العلمية بعنوان " [الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية](#)"، المنعقدة ما بين 23 إلى 25 أبريل 2012، جامعة الامارات العربية المتحدة، FESTIVAL DUBAI CITY ، ص 377، 343.

## رابعاً) - النصوص القانونية

### أ) الإتفاقيات و المعاهدات الدولية

- (01) اتفاقية " وارسو" الدولية المؤرخة في 12 أكتوبر 1929 حول توحيد بعض قواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي.
- (02) بروتوكول "لاهاي" الدولي المؤرخ في 28 سبتمبر 1955 المعدل و المتمم لأحكام اتفاقية وارسو الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي.
- (03) اتفاقية " جوادالا خارا" المؤرخ في 18 سبتمبر 1961 المملكة لاتفاقية وارسو والمتعلقة بالنقل الجوي الدولي الذي يقوم به شخص غير الناقل المتعاقد .
- (04) بروتوكول "جواتيمالا سيتي" المؤرخ في 08 مارس 1971 المكمل لاتفاقية وارسو المعدلة بروتوكول لاهاي .
- (05) اتفاقية مونتريال لسنة 1966 المعدل للاتفاقية وارسو لسنة 1929.
- (06) اتفاقية مونتريال المؤرخة في 28 ماي 1999 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي.

### ب) - النصوص التشريعية

- (01) القانون رقم 166/64، المتعلق بالخدمات الجوية، الصادر في الجريدة الرسمية ، رقم 09 ، سنة 1964م.
- (02) الامر رقم 65 / 267 المؤرخ في 25 / 10 / 1965، المتضمن مصادقة الجمهورية الجزائرية على الاتفاقية جوادا لاخارا الموقعة في 18/09/1961 المكملة لاتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي، الصادر بالجريدة الرسمية العدد 104، سنة 1965.
- (03) الامر رقم 59/75 المؤرخ في 26/06/1975، المتضمن القانون الجاري المعدل و المتمم، الصادر في الجريدة الرسمية العدد 101، السنة 1975.
- (04) القانون رقم 06/98، يحدد القواعد العامة المتعلقة بطيران المدني، المؤرخ في 27 جوان 1998، الصادر في الجريدة الرسمية رقم 48، سنة 1998.

- (05) القانون رقم 2000-05** ، المؤرخ في 6 ديسمبر 2000، يعدل و يتم قانون رقم 06/98 المؤرخ في 27 جوان 1998 ، الذي يحدّد القواعد العامّة المتعلقة بالطيران المدني، الصادر بالجريدة الرسمية العدد 75، سنة 2000 .
- (06) الامر رقم 10/03**، المؤرخ في 13/08/2003، يعدل و يتم القانون رقم 06/98 المؤرخ في 27 جوان 1998، الذي يحدّد القواعد العامّة المتعلقة بالطيران المدني، الصادر الجريد الرسمية العدد 48 ، سنة 2003.
- (07) الامر رقم 11/03\_**المؤرخ في 26 أوت 2003، يتعلق بالنقد و القرض، الصادر في الجريدة الرسمية العدد 52، سنة 2003.
- (08) القانون رقم 05/07** المؤرخ في 13 ماي 2007، المتضمن القانون المدني المعدل و المتمم، الصادر بالجريدة الرسمية العدد 31، المؤرخة في 13 ماي 2007.
- (09) القانون رقم 02 /08** المؤرخ في 23 جانفي 2008، يعدل و يتم القانون رقم 06/98، المؤرخ في 27 جوان 1998، الذي يحدد القواعد العامة للطيران المدني، الصادر بالجريدة الرسمية العدد 04، المؤرخة في 27 جانفي 2008.
- (10) قانون رقم 03/08** المؤرخ في 03 فبراير 2008 ، المتضمن قانون الإجراءات المدنية و الادارية، الصادر في الجريدة الرسمية العدد 21، سنة 2008.
- (11) القانون رقم 14/15** المؤرخ في 15 يوليو 2015 ، يعدل و يتم القانون رقم 06/98، المؤرخ في 27 جوان 1998، الذي يحدد القواعد العامة للطيران المدني، الصادر بالجريدة الرسمية العدد 41، المؤرخة في 29 يوليو 2015.

### ج) - النصوص التنظيمية

- (01) المرسوم رقم 64 / 74** المؤرخ في 02 مارس 1964، المتضمن إنضمام الجزائر إلى اتفاقية " وارسو" المؤرخة في 12 أكتوبر 1929 حول توحيد بعض قواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي و بروتوكول "لاهاي" الدولي المؤرخ في 28 سبتمبر سنة 1955، الصادر بالجريدة الرسمية العدد 26، سنة 1964.
- (02) المرسوم رقم 63 / 84** الصادر في 05 مارس 1963، المتضمن مصادقة الجزائر على الاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي الموقعة بشيكاغو بتاريخ 07 ديسمبر 1944، الصادر في الجريدة الرسمية العدد 14، سنة 1963.

## 1) Ouvrages Généraux

- 01- G. Viney Jourdain** , Droit civil (Les conditions de la responsabilité), L.G.D.J , Paris , 1998
- 02- Marie Madeline Damien**, Dictionnaire du transport et de la logistique, 2<sup>ème</sup> édition, DUNON, paris, 2005.

## 2) Ouvrages spéciaux

- 01- Daniel lureau**, la responsabilité du transporteur aérien lois nationales et convention de varsovie, LGDJ, paris, 1961.
- 02- J. P. TOSI**, L'affrètement aérien, Dalloz, Paris, 1977.
- 03- J. Sesseli**, La notion de faute dans la convention de Varsovie ( étude de droit aérien ) 1961.
- 04- Juglart Michelle** , Traite alimentaire de droit aérien français , paris , 1989.
- 05- Loïc Grard** , droit aérien , P. U. F , Paris, 1995 .
- 06- Louis BOYER**, Le délai de l'article 29 de la convention de Varsovie, RFDA, 1981.
- 07- Max LITVINE**, Droit aérien, Edition BRUYLANT, Bruxelles,1970.
- 08- P. Chauveau**, Droit aérien, Librairie technique de la cour de cassation, Paris, 1959.

## 3) Thèses de doctorat et mémoires

- 01- JEAN PIERRE TOSI**, responsabilité aérienne de personnes, édition Sirey, paris,1998 .
- 02- Loic Grard**," L'obligation de sécurité et le transport aérien de personnes", Thèses de doctorat, Universitaire de Bordeaux, Bordeaux, 2003.
- 03- M. F . EL ARINY** , la responsabilité de transporteur aérien pour retard d'article 19 de la convention de Varsovie de 1929, Thèse, Dacty, Paris, 1970.
- 04- SISSIL Jacque** , Lanotion de faute dans la conventien de varsovie, Thèse de doctorat , Lausanne, 1960.

## **4- Répertoires Juridiques**

**E. Du PONTAVICE**, Transports aériens, Rép. Com, Dalloz, Paris,1974.

الملاحق

## أولاً

اتفاقية "وارسو" الدولية لتوحيد بعض قواعد النقل  
الجوي الدولي الموقعة بتاريخ : 12 أكتوبر 1929

## ثانياً

قائمة الدول الموقعة على اتفاقية "وارسو" لعام 1929

## ثالثاً

بروتوكول "لاهاي" المعدل لاتفاقية "وارسو" الدولية  
الموقع بتاريخ : 28 سبتمبر 1955

## رابعاً

قائمة الدول الموقعة على بروتوكول "لاهاي" لعام 1955



# أولا

اتفاقية "وارسو" الدولية لتوحيد بعض قواعد النقل

الجوي الدولي

الموقعة بتاريخ : 12 أكتوبر 1929

# **CONVENTION POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES RELATIVES AU TRANSPORT AERIEN INTERNATIONAL.**

**SIGNEE A VARSOVIE LE 12 OCTOBRE 1929**

## **CHAPITRE PREMIER**

### **OBJET-DEFINITIONS**

#### *ARTICLE PREMIER*

(1) La présente convention s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transports aériens.

(2) Est qualifié « transport international » au sens de la présente convention, tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés sur le territoire de deux hautes parties contractantes, si une escale est prévue dans un territoire soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité d'une autre puissance même non contractante. Le transport sans une telle escale entre les territoires soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité de la même haute partie contractante n'est pas considéré comme international au sens de la présente convention.

(3) Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs par air successifs est censé constituer pour l'application de cette convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats, et il ne perd pas son caractère international par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement sur un territoire soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité d'une même haute partie contractante.

## **ARTICLE 2**

(1) La convention s'applique aux transports effectués par l'Etat ou les autres personnes juridiques de droit public dans les conditions prévues à l'article premier.

(2) Sont exceptés de l'application de la présente convention les transports effectués sous l'empire de conventions postales internationales.

## **CHAPITRE II TITRES DE TRANSPORT**

### **SECTION I Billet de passage**

#### **ARTICLE 3**

(1) Dans le transport des voyageurs, le transporteur est tenu de délivrer un billet de passage qui doit contenir les indications suivantes :

- a) le lieu et la date de l'émission ;
- b) les points de départ et de destination ;
- c) Les arrêts prévus, sous réserve de la faculté pour le transporteur de stipuler qu'il pourra les modifier en cas de nécessité et sans que cette modification puisse faire perdre au transport son caractère international ;
- d) Le nom et l'adresse du ou des transporteurs ;
- e) l'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente convention.

(2) L'absence, l'irrégularité ou la perte du billet n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente convention. Toutefois, si le transporteur accepte le voyageur sans qu'il ait été délivré de billet de passage, il n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

### **SECTION II Bulletin de bagages**

#### **ARTICLE 4**

(1) Dans le transport des bagages autres que les menus objets personnels dont le voyageur conserve la garde, le transporteur est tenu de délivrer un bulletin de bagages.

(2) Le bulletin de bagages est établi en deux exemplaires, l'un pour le voyageur, l'autre pour le transporteur.

(3) Il doit contenir les mentions suivantes :

- a) le lieu et la date de l'émission ;

- b) les points de départ et de destination ;
- c) le nom et l'adresse du ou des transporteurs ;
- d) le numéro du billet de passage ;
- e) l'indication que la livraison des bagages est faite au porteur du bulletin ; f) le nombre et le poids des colis ;
- g) le montant de la valeur déclarée conformément à l'article 22, alinéa 2 ;
- h) l'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente convention ;
- i) l'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente convention.

Toutefois, si le transporteur accepte les bagages sans qu'il ait été délivré un bulletin ou si le bulletin ne contient pas les mentions indiquées sous les lettres d), f), h), le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

### **SECTION III** **Lettre de transport aérien**

#### *ARTICLE 5*

- (1) Tout transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement et la remise d'un titre appelé : « la lettre de transport aérien » ; tout expéditeur a le droit de demander au transporteur l'acceptation de ce document.
- (2) Toutefois, l'absence, l'irrégularité ou la perte de ce titre n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente convention, sous réserve des dispositions de l'article 9.

#### *ARTICLE 6*

- (1) La lettre de transport de transport aérien est établie par l'expéditeur en trois exemplaires originaux, et remise avec la marchandise.
- (2) Le premier exemplaire porte la mention « pour le transporteur » ; il est signé par l'expéditeur. Le deuxième exemplaire porte la mention « pour le destinataire » ; il est signé par l'expéditeur et le transporteur et il accompagne la marchandise. Le troisième est signé par le transporteur et remis par lui à l'expéditeur après acceptation de la marchandise.
- (3) La signature du transporteur doit être apposée dès l'acceptation de la marchandise.
- (4) La signature du transporteur peut être remplacée par un timbre ; celle de l'expéditeur peut être imprimée ou remplacée par un timbre.
- (5) Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur établit la lettre de transport aérien, il est considéré, jusqu'à preuve du contraire comme agissant pour le compte de l'expéditeur.

## *ARTICLE 7*

Le transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement de lettres de transport aérien différentes lorsqu'il y a plusieurs colis.

## *ARTICLE 8*

La lettre de transport aérien doit contenir les mentions suivantes :

- a) Le lieu où le document a été créé et la date à laquelle il a été établi ;
- b) Les points de départ et de destination ;
- c) Les arrêts prévus, sous réserve de la faculté, pour le transporteur, de stipuler qu'il pourra les modifier en cas de nécessité et sans que cette modification puisse faire perdre au transport son caractère international ;
- d) Le nom et l'adresse de l'expéditeur ;
- e) Le nom et l'adresse du premier transporteur ;
- f) Le nom et l'adresse du destinataire, s'il y a lieu ;
- g) La nature de la marchandise ;
- h) Le nombre, le mode d'emballage, les marques particulières ou les numéros des colis ;
- i) Le poids, la quantité, le volume ou les dimensions de la marchandise ;
- j) L'état apparent de la marchandise et de l'emballage ;
- k) Le prix du transport s'il est stipulé, la date et le lieu de paiement et la personne qui doit payer ;
- l) Si l'envoi est fait contre remboursement, le prix des marchandises et, éventuellement, le montant des frais ;
- m) Le montant de la valeur déclarée conformément à l'article 22, alinéa 2 ;
- n) Le nombre d'exemplaires de la lettre de transport aérien ;
- o) Les documents transmis au transporteur pour accompagner la lettre de transport aérien ;
- p) Le délai de transport et indication et indication sommaire de la voie à suivre (Via) s'ils ont été stipulés ;
- q) L'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente convention.

## *ARTICLE 9*

Si le transporteur accepte des marchandises sans qu'il ait été établi une lettre de transport aérien, ou si celle-ci ne contient pas toutes les mentions indiquées par l'article 8 a) à i) inclusivement et q), le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

### *ARTICLE 10*

(1) L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations concernant la marchandise qu'il inscrit dans la lettre de transport aérien.

(2) Il supportera la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou toute autre personne à raison de ses indications et déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes.

### *ARTICLE 11*

(1) La lettre de transport aérien fait foi, jusqu'à preuve du contraire, la conclusion du contrat, de la réception de la marchandise et des conditions de transport.

(2) Les énonciations de la lettre de transport aérien, relatives au poids, aux dimensions et à l'emballage de la marchandise ainsi qu'au nombre des colis, font foi jusqu'à preuve du contraire ; celles relatives à la quantité, au volume et à l'état de la marchandise ne font preuve contre le transporteur qu'autant que la vérification en a été faite par lui en présence de l'expéditeur, et constatée sur la lettre de transport aérien, ou qu'il s'agit d'énonciations relatives à l'état apparent de la marchandise.

### *ARTICLE 12*

(1) L'expéditeur a le droit, sous la condition d'exécuter toutes les obligations résultant du contrat de transport, de disposer de la marchandise, soit en la retirant à l'aérodrome de départ ou de destination, soit en l'arrêtant en cours de route lors d'un atterrissage, soit en la faisant délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que le destinataire indiqué sur la lettre de transport aérien, soit en demandant son retour à l'aérodrome de départ, pour autant que l'exercice de ce droit ne porte préjudice ni au transporteur ni aux autres expéditeurs et avec l'obligation de rembourser les frais qui en résultent.

(2) Dans le cas où l'exécution des ordres de l'expéditeur est impossible, le transporteur doit l'en aviser immédiatement.

(3) Si le transporteur se conforme aux ordres de disposition de l'expéditeur, sans exiger la production de l'exemplaire de la lettre de transport aérien délivré à celui-ci, il sera responsable, sauf son recours contre l'expéditeur, du préjudice qui pourrait être causé par ce fait à celui qui est régulièrement en possession de la lettre de transport aérien.

(4) Le droit de l'expéditeur cesse au moment où celui du destinataire commence, conformément à l'article 13 ci-dessous. Toutefois, si le destinataire refuse la lettre de transport ou la marchandise ou s'il ne peut être atteint, l'expéditeur reprend son droit de disposition.

### *ARTICLE 13*

(1) Sauf dans les cas indiqués à l'article précédent, le destinataire a le droit, dès l'arrivée de la marchandise au point de destination, de demander au transporteur de lui remettre

la lettre de transport aérien et de lui livrer la marchandise contre le paiement du montant des créances et contre l'exécution des conditions de transport indiquées dans la lettre de transport aérien.

(2) Sauf stipulation contraire, le transporteur doit aviser le destinataire dès l'arrivée de la marchandise.

(3) Si la perte de la marchandise est reconnue par le transporteur ou si à l'expiration d'un délai de sept jours après qu'elle aurait dû arriver, la marchandise n'est pas arrivée, le destinataire est autorisé à faire valoir vis-à-vis du transporteur les droits résultant du contrat de transport.

#### *ARTICLE 14*

L'expéditeur et le destinataire peuvent faire valoir tous les droits qui leur sont respectivement conférés par les articles 12 et 13, chacun en son propre nom, qu'il s'agisse dans son propre intérêt ou dans l'intérêt d'autrui, à condition d'exécuter les obligations que le contrat impose.

#### *ARTICLE 15*

(1) Les articles 12, 13 et 14 ne portent aucun préjudice ni aux rapports de l'expéditeur et du destinataire entre eux ni aux rapports des tiers dont les droits proviennent soit du transporteur, soit du destinataire.

(2) Toute clause dérogeant aux stipulations des articles 12, 13 et 14 doit être inscrite dans la lettre de transport aérien.

#### *ARTICLE 16*

(1) L'expéditeur est tenu de fournir les renseignements et de joindre à la lettre de transport aérien les documents qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces renseignements et pièces, sauf le cas de faute de la part du transporteur ou de ses préposés.

(2) Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces renseignements et documents sont exacts ou suffisants.

## **CHAPITRE III**

### **RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR**

#### *ARTICLE 17*

(1) Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement.

#### *ARTICLE 18*

1) Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés ou de marchandises lorsque l'évènement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.

(2) Le transport aérien, au sens de l'alinéa précédent, comprend la période pendant laquelle les bagages ou marchandises se trouvent sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aéroport ou à bord d'un aéronef ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aéroport.

(3) La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou fluvial effectué en dehors d'un aéroport. Toutefois, lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve contraire, résulter d'un évènement survenu pendant le transport aérien.

#### *ARTICLE 19*

Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de voyageurs, bagages ou marchandises.

#### *ARTICLE 20*

1) Le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre.

(2) Dans les transports de marchandises et de bagages, le transporteur n'est pas responsable, s'il prouve que le dommage provient d'une faute de pilotage, de conduite de l'aéronef ou de navigation, et que, à tous autres égards, lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage.



## *ARTICLE 21*

Dans le cas où le transporteur fait la preuve que la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué, le Tribunal pourra, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

## *ARTICLE 22*

(1) Dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur envers chaque voyageur est limitée à la somme de 125. 000 F. Dans le cas où, d'après la loi du Tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite. Toutefois, par une convention spéciale avec le transporteur, le voyageur pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée.

(2) Dans le transport de bagages enregistrés et de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 250 F/ kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

(3) En ce qui concerne les objets dont le voyageur conserve la garde, la responsabilité du transporteur est limitée à 5000 F par voyageur.

(4) Les sommes indiquées ci-dessus sont considérées comme se rapportant au franc français constitué par 65 ½ milligrammes d'or au titre de neuf cent millièmes de fin. Elles pourront être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds.

## *ARTICLE 23*

Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente convention est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente convention.

## *ARTICLE 24*

(1) Dans les cas prévus aux articles 18 et 19, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente convention.

(2) Dans les cas prévus à l'article 17, s'appliquent également les dispositions de l'alinéa précédent, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs.

## *ARTICLE 25*

(1) Le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de la présente convention qui excluent ou limitent sa responsabilité, si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui, d'après la loi du Tribunal saisi, est considérée comme équivalente au dol.

(2) Ce droit lui sera également refusé si le dommage a été causé dans les mêmes conditions par un de ses préposés agissant dans l'exercice de ses fonctions.

## *ARTICLE 26*

(1) La réception de bagages et marchandises sans protestation par le destinataire constituera présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été livrées en bon état et conformément au titre de transport.

(2) En cas d'avarie, le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiate après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de trois jours pour les bagages et de sept jours pour les marchandises à dater de leur réception. En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les quatorze jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise auront été mis à sa disposition.

(3) Toute protestation doit être faite par réserve inscrite sur le titre de transport ou par un autre écrit expédié dans le délai prévu pour cette protestation.

(4) A défaut de protestation dans les délais prévus, toutes actions contre le transporteur sont irrecevables, sauf le cas de fraude de celui-ci.

## *ARTICLE 27*

En cas de décès du débiteur, l'action en responsabilité, dans les limites prévues par la présente convention, s'exerce contre ses ayants droit.

## *ARTICLE 28*

(1) L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, dans le territoire d'une des hautes parties contractantes, soit devant le Tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le Tribunal du lieu de destination.

(2) La procédure sera réglée par la loi du Tribunal saisi.

## *ARTICLE 29*

(1) L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport.

(2) Le mode de calcul du délai est déterminé par la loi du Tribunal choisi.

### **ARTICLE 30**

(1) Dans les cas de transport régis par la définition du troisième alinéa de l'article premier, à exécuter par divers transporteurs successifs, chaque transporteur acceptant des voyageurs, des bagages ou des marchandises est soumis aux règles établies par cette convention, et est censé être une des parties contractantes du contrat de transport, pour autant que ce contrat ait trait à la partie du transport effectuée sous son contrôle.

(2) Au cas d'un tel transport, le voyageur ou ses ayants droit ne pourront recourir que contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident ou le retard s'est produit, sauf dans le cas où, par stipulation expresse, le premier transporteur aura assuré la responsabilité pour tout le voyage.

(3) S'il s'agit de bagages ou de marchandises, l'expéditeur aura recours contre le premier transporteur et le destinataire qui a le droit à la délivrance contre le dernier, et l'un et l'autre pourront, en outre, agir contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel la destruction, la perte, l'avarie ou le retard se sont produits. Ces transporteurs seront solidairement responsables envers l'expéditeur et le destinataire.

## **CHAPITRE IV DISPOSITIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS COMBINES**

### **ARTICLE 31**

(1) Dans les cas de transport combinés effectués en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les stipulations de la présente convention ne s'appliquent qu'au transport aérien et si celui-ci répond aux conditions de l'article premier.

(2) Rien dans la présente convention n'empêche les parties, dans le cas de transports combinés, d'insérer dans le titre de transport aérien des conditions relatives à d'autres modes de transport, à condition que les stipulations de la présente convention soient respectées en ce qui concerne le transport par air.

## **CHAPITRE V DISPOSITIONS GENERALES ET FINALES**

### **ARTICLE 32**

Sont nulles toutes clauses du contrat de transport et toutes conventions particulières antérieures au dommage par lesquelles les parties dérogeaient aux règles de la présente convention soit par une détermination de la loi applicable, soit par une modification des règles de compétence. Toutefois, dans le transport des marchandises,

les clauses d'arbitrage sont admises, dans les limites de la présente convention, lorsque l'arbitrage doit s'effectuer dans les lieux de compétence des Tribunaux prévus à l'article 28, alinéa 1<sup>er</sup>.

### *ARTICLE 33*

Rien avec dans la présente convention ne peut empêcher un transporteur de refuser la conclusion d'un contrat de transport ou de formuler des règlements qui ne sont pas en contradiction avec les dispositions de la présente convention.

### *ARTICLE 34*

La présente convention n'est applicable ni aux transports aériens internationaux exécutés à titre de premiers essais par des entreprises de navigation aérienne en vue de l'établissement de lignes régulières de navigation aérienne ni aux transport effectués dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation aérienne.

### *ARTICLE 35*

Lorsque dans la présente convention, il est question de jours, il s'agit de jours courants et non de jours ouvrables

### *ARTICLE 36*

La présente convention est rédigée en français en un seul exemplaire qui restera déposé aux archives du ministère des affaires étrangères de Pologne, et dont une copie certifiée conforme sera transmise par les soins du gouvernement polonais au gouvernement de chacune des Hautes Parties contractantes.

### *ARTICLE 37*

(1) La présente convention sera ratifiée. Les instruments de ratification seront déposés aux archives du ministère des affaires étrangères de Pologne, qui en notifiera le dépôt au gouvernement de chacune des Hautes Parties contractantes.

(2) Dès que la présente convention aura été ratifiée par cinq des hautes Parties contractantes, elle entrera en vigueur entre elles le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de la cinquième ratification. Ultérieurement elle entrera en vigueur entre les Hautes Parties contractantes qui l'auront ratifiée et la Haute Partie contractante qui déposera son instrument de ratification le quatre-vingt-dixième jour après son dépôt.

(3) Il appartiendra au gouvernement de la République de Pologne de notifier au gouvernement de chacune des Hautes Parties contractantes la date de l'entrée en vigueur de la présente convention, ainsi que la date du dépôt de chaque ratification.

#### **ARTICLE 38**

(1) La présente convention sera ratifiée. Les instruments de ratification seront déposés aux archives du ministère des affaires étrangères de Pologne, qui en notifiera le dépôt au gouvernement de chacune des Hautes Parties contractantes.

(2) Dès que la présente convention aura été ratifiée par cinq des hautes Parties contractantes, elle entrera en vigueur entre elles le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de la cinquième ratification. Ultérieurement elle entrera en vigueur entre les Hautes Parties contractantes qui l'auront ratifiée et la Haute Partie contractante qui déposera son instrument de ratification le quatre-vingt-dixième jour après son dépôt.

(3) Il appartiendra au gouvernement de la République de Pologne de notifier au gouvernement de chacune des Hautes Parties contractantes la date de l'entrée en vigueur de la présente convention, ainsi que la date du dépôt de chaque ratification.

#### **ARTICLE 39**

(1) Chacune des Hautes Parties contractantes pourra dénoncer la présente convention par une notification faite au gouvernement de la République de Pologne, qui en avisera immédiatement le gouvernement de chacune des Hautes Parties contractantes.

(2) La dénonciation produira ses effets six mois après la notification de la dénonciation et seulement à l'égard de la partie qui y aura procédé.

### **PROTOCOLE ADDITIONNEL**

Ad. Art. 2- Les Hautes Parties contractantes se réservent le droit de déclarer au moment de la ratification ou de l'adhésion que l'article 2, alinéa 1<sup>er</sup>, de la présente convention ne s'appliquera pas aux transports internationaux aériens effectués directement par l'Etat, ses colonies, protectorats, territoires sous mandat ou tout autre territoire sous sa souveraineté, sa suzeraineté ou son autorité.

#### **ARTICLE 40**

(1) Les Hautes Parties contractantes pourront, au moment de la signature du dépôt des ratifications ou de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'elles donnent à la présente convention ne s'applique pas à tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou à tout autre territoire sous suzeraineté.

(2) En conséquence, elles pourront ultérieurement adhérer séparément au nom de tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou tout territoire sous suzeraineté ainsi exclus de leur déclaration originelle.

(3) Elles pourront aussi en se conformant à ses dispositions, dénoncer la présente convention séparément ou pour tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandat, ou tout autre territoire sous suzeraineté.

### **ARTICLE 41**

Chacune des Hautes Parties contractantes aura la faculté, au plus tôt deux ans après la mise en vigueur de la présente convention, de provoquer la réunion d'une nouvelle conférence internationale dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient être apportées à la présente convention. Elle s'adressera dans ce but au gouvernement de la République française, qui prendra les mesures nécessaires pour préparer cette conférence.

La présente convention, faite à Varsovie, le 12 octobre 1929, restera ouverte à la signature jusqu'au 31 janvier 1930.

(2) Dès que la présente convention aura été ratifiée par cinq des hautes Parties contractantes, elle entrera en vigueur entre elles le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de la cinquième ratification. Ultérieurement elle entrera en vigueur entre les Hautes Parties contractantes qui l'auront ratifiée et la Haute Partie contractante qui déposera son instrument de ratification le quatre-vingt-dixième jour après son dépôt.

(3) Il appartiendra au gouvernement de la République de Pologne de notifier au gouvernement de chacune des Hautes Parties contractantes la date de l'entrée en vigueur de la présente convention, ainsi que la date du dépôt de chaque ratification.

### **- CHAMP D'APPLICATION DE LA CONVENTION DE VARSOVIE**

La convention s'applique (art.1) « à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transport gratuits effectués par une entreprise de transport aérien ».

Est considéré comme international (art. 1§2) « tout transport dans lequel... le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux Hautes Parties contractantes, soit sur le territoire d'une seule Haute Partie contractante si une escale est prévue dans un territoire soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité d'une autre puissance même non contractante ».

L'article 2 de la convention inclut dans son domaine d'application les transports effectués par l'Etat (art. 2§1) alors que les transports effectués sous l'empire de la Convention Postale Internationale en sont exclus (art. 2§2).

ثانيا

قائمة الدول الموقعة  
على اتفاقية "وارسوا"  
لعام 1929

# **ETAT DES RATIFICATIONS ET ADHESIONS A LA CONVENTION DE VARSOVIE DU 12 OCTOBRE 1929**

<b>ETATS</b>	<b>Ratification, accession, notification, succession</b>
<b>Afghanistan</b>	<b>20 /02 /1969</b>
<b>Afrique du Sud</b>	<b>02/ 12 /1954</b>
<b>Algérie</b>	<b>02/ 06 /1964</b>
<b>Allemagne</b>	<b>01 /09 /1955</b>
<b>Arabie Saoudite</b>	<b>27/ 01/ 1969</b>
<b>Argentine</b>	<b>21 /03 /1952</b>
<b>Australie</b>	<b>01 /08/ 1935</b>
<b>Autriche</b>	<b>28 /09 /1961</b>
<b>Bahamas</b>	<b>15 /05/ 1975</b>
<b>Bangladesh</b>	<b>13 /02 /1979</b>
<b>Barbade</b>	<b>08 /01 /1970</b>
<b>Belgique</b>	<b>13/ 07/ 1936</b>
<b>Birmanie</b>	<b>02/ 11/ 1951</b>
<b>Botswana</b>	<b>31 /01 /1977</b>
<b>Brésil</b>	<b>02/ 05 /1931</b>
<b>Brunei</b>	<b>28/ 02/ 1984</b>
<b>Bulgarie</b>	<b>25/ 06/ 1949</b>
<b>Biélorussie</b>	<b>26 /09/ 1959</b>
<b>Cameroun</b>	<b>21 /08/ 1961</b>
<b>Canada</b>	<b>10 /06/ 1947</b>
<b>Chili</b>	<b>02 /03/ 1979</b>
<b>Chine</b>	<b>20 /07 /1958</b>
<b>Colombie</b>	<b>15/ 08/ 1966</b>
<b>Congo</b>	<b>05 /01/ 1962</b>
<b>Corée</b>	<b>01/ 03/ 1961</b>
<b>Costa Rica</b>	<b>10/ 05/ 1984</b>



<b>Côte d'Ivoire</b>	<b>07 /02/ 1962</b>
<b>Cuba</b>	<b>21 /07/1964</b>
<b>Chypre</b>	<b>23/ 04 /1963</b>
<b>Dahomey</b>	<b>09/ 06/ 1961</b>
<b>Danemark</b>	<b>03 /07/ 1937</b>
<b>Dantzig</b>	<b>18 /03/ 1935</b>
<b>Egypte</b>	<b>06 /09 /1955</b>
<b>Emirats Arabes Unis</b>	<b>04 /04/ 1986</b>
<b>Equateur</b>	<b>01 /12 /1969</b>
<b>Espagne</b>	<b>01 /03 /1930</b>
<b>Etats-Unis d'Amérique</b>	<b>31/ 07/ 1934</b>
<b>Ethiopie</b>	<b>14 /08 /1950</b>
<b>Fidji</b>	<b>25/ 02 /1972</b>
<b>Finlande</b>	<b>03 /07 /1937</b>
<b>France</b>	<b>15 /11/ 1932</b>
<b>Gabon</b>	<b>15 /02/ 1969</b>
<b>Grèce</b>	<b>11 /01 /1938</b>
<b>Guatemala</b>	<b>28/ 07 /1971</b>
<b>Guinée</b>	<b>11/ 09/ 1961</b>
<b>Guinée Equatoriale</b>	<b>20 /12 /1988</b>
<b>Hollande</b>	<b>01 /07 /1933</b>
<b>Hongrie</b>	<b>20/ 09 /1935</b>
<b>Iles Salomon</b>	<b>09/ 09 /1981</b>
<b>Iran</b>	<b>08/ 07 /1975</b>
<b>Iraq</b>	<b>28/ 06/ 1972</b>
<b>Irlande</b>	<b>08 /10/ 1949</b>
<b>Islande</b>	<b>21 /08 /1948</b>
<b>Israël</b>	<b>08 /10 /1949</b>
<b>Italie</b>	<b>14 /02/ 1933</b>
<b>Japon</b>	<b>20 /05/ 1953</b>
<b>Jordanie</b>	<b>15 /11/ 1969</b>
<b>Kenya</b>	<b>07 /10 /1964</b>
<b>Koweït</b>	<b>11/ 08 /1975</b>
<b>Lesotho</b>	<b>03 /03/ 1975</b>
<b>Liban</b>	<b>10 /02/ 1962</b>
<b>Liberia</b>	<b>02 /05/ 1942</b>
<b>Libye</b>	<b>16 /05 /1969</b>
<b>Liechtenstein</b>	<b>09 /05 /1934</b>

<b>Lituanie</b>	<b>15/ 11 /1932</b>
<b>Luxembourg</b>	<b>07 /10 /1949</b>
<b>Madagascar</b>	<b>17/ 08 /1962</b>
<b>Malaisie</b>	<b>03 /09/ 1970</b>
<b>Malawi</b>	<b>27 /10 /1977</b>
<b>Mali</b>	<b>26 /01 /1961</b>
<b>Malte</b>	<b>27 /01/ 1986</b>
<b>Maroc</b>	<b>05 /01/ 1958</b>
<b>Mauritanie</b>	<b>06 /08 /1962</b>
<b>Mexique</b>	<b>14 /02/ 1933</b>
<b>Mongolie</b>	<b>30 /04/ 1962</b>
<b>Naurau</b>	<b>04 /11/ 1970</b>
<b>Népal</b>	<b>12/ 02/ 1966</b>
<b>Niger</b>	<b>20 /02 /1962</b>
<b>Nigeria</b>	<b>09/ 10/ 1963</b>
<b>Norvège</b>	<b>03 /07/ 1937</b>
<b>Nouvelle Guinée</b>	<b>06 /11 /1975</b>
<b>Nouvelle Zélande</b>	<b>06 /04/ 1937</b>
<b>Oman</b>	<b>06 /08 /1976</b>
<b>Ouganda</b>	<b>24 /07/ 1963</b>
<b>Paraguay</b>	<b>15/ 11/ 1932</b>
<b>Pérou</b>	<b>20 /03/ 1947</b>
<b>Philippines</b>	<b>22 /12/ 1986</b>
<b>Pologne</b>	<b>25 /02/ 1972</b>
<b>Portugal</b>	<b>13 /07 /1967</b>
<b>Qatar</b>	<b>08 /07/ 1931</b>
<b>République Dominicaine</b>	<b>14/ 02/ 1933</b>
<b>République Démocratique de</b>	<b>01 /12/ 1964</b>
<b>Corée</b>	<b>19 /06 /1964</b>
<b>Roumanie</b>	<b>24 /06/ 1980</b>
<b>Royaume-Uni</b>	<b>21/ 03 /1968</b>
<b>Rwanda</b>	<b>06 /11/ 1967</b>
<b>Sénégal</b>	<b>01 /02/ 1975</b>
<b>Seychelles</b>	<b>03 /07 /1937</b>
<b>Sierra Léone</b>	<b>09 /05/ 1934</b>
<b>Singapour</b>	<b>20 /07/ 1971</b>
<b>Soudan</b>	<b>07 /04/ 1965</b>
<b>Suède</b>	<b>17 /11/ 1934</b>

<b>Suisse</b>	<b>31 / 01 / 1977</b>
<b>Swaziland</b>	<b>10 / 05 / 1983</b>
<b>Tanzanie</b>	<b>15 / 11 / 1963</b>
<b>Tchécoslovaquie</b>	<b>25 / 03 / 1978</b>
<b>Tonga</b>	<b>20 / 08 / 1934</b>
<b>Togo</b>	<b>11 / 08 / 1959</b>
<b>Trinidad and Tobago</b>	<b>09 / 12 / 1961</b>
<b>Tunisie</b>	<b>04 / 07 / 1979</b>
<b>URSS (ex CEI)</b>	<b>26 / 10 / 1981</b>
<b>Ukraine</b>	<b>15 / 06 / 1955</b>
<b>Upper Volta</b>	<b>11 / 10 / 1982</b>
<b>Uruguay</b>	<b>16 / 10 / 1963</b>
<b>Vanuatu</b>	<b>06 / 05 / 1982</b>
<b>Venezuela</b>	<b>27 / 05 / 1931</b>
<b>Vietnam</b>	<b>27 / 07 / 1962</b>
<b>Western Samoa</b>	<b>25 / 03 / 1970</b>
<b>Yemen</b>	<b>27 / 10 / 1980</b>

## ثالثا

بروتوكول "لاهاي" المعدل لاتفاقية "وارسو"  
الدولية

الموقع بتاريخ : 28 سبتمبر 1955

# **PROTOCOLE DE LA HAYE**

**DU 28 SEPTEMBRE 1955**

## **Portant modification de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international**

**signée à Varsovie le 12 octobre 1929**

**Considérant qu'il est souhaitable d'amender la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, Sont convenus de ce qui suit :**

### **CHAPITRE PREMIER**

#### **AMENDEMENTS A LA CONVENTION**

##### **ARTICLE PREMIER**

A l'article premier de la Convention :

a) L'alinéa 2 est supprimé et remplacé par la disposition suivante :

1) «Est qualifié transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux Hautes Parties contractantes, soit sur le territoire d'une seule Haute Partie contractante si une escale est prévue sur le territoire d'un autre Etat, même si ce t Etat n'est pas une Haute Partie contractante. Le transport sans une telle escale entre deux points du territoire d'une seule Haute Partie contractante n'est pas considéré comme international au sens de la présente Convention».

b) L'alinéa 3 est supprimé et remplacé par la disposition suivante :

2) «Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs par air successifs est censé constitué pour l'application de la présente Convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans le territoire d'un même Etat ».

## ***ARTICLE II***

A l'article 2 de la convention, l'alinéa 2 est supprimé et remplacé par la disposition suivante :

2. «La présente Convention ne s'applique pas au transport du courrier et des colis postaux ».

## ***ARTICLE III***

A l'article 3 de la convention :

a) L'alinéa premier est supprimé et remplacé par la disposition suivante :

« 1). Dans le transport de passagers, un billet de passage doit être délivré, contenant :

« a) L'indication des points de départ et de destination ;

« b) Si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales ;

« c) Un avis indiquant que si les passagers entreprennent un voyage comportant une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, leur transport peut être régi par la Convention de Varsovie qui, en général, limite la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésion corporelle, ainsi qu'en cas de perte ou d'avarie des bagages ».

b) L'alinéa 2 est supprimé et remplacé par la disposition suivante :

« 2). Le billet de passage fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et des conditions du contrat de transport. L'absence, l'irrégularité ou la perte du billet n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Toutefois, si, du consentement du transporteur, le passager s'embarque sans qu'un billet de passage ait été délivré, ou si le billet ne comporte pas l'avis prescrit à l'alinéa 1 c) du présent article, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22 ».

## ***ARTICLE IV***

A l'article 4 de la Convention :

a) Les alinéas 1,2 et 3 sont supprimés et remplacés par la disposition suivante :

« 1). Dans le transport de bagages enregistrés, un bulletin de bagages doit être délivré, qui, s'il n'est pas combiné avec un billet de passage conforme aux dispositions de l'article 3, alinéa premier, ou n'est pas inclus dans un billet, doit contenir :

« a) L'indication des points de départ et de destination ;

« b) Si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'Indication d'une ces escales ;

« c) Un avis indiquant que si le transport comporte une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, il peut être régi par la convention de Varsovie,

qui en général, limite la responsabilité du transporteur en cas de perte ou d'avarie des bagages ».

b) L'alinéa 4 est supprimé et remplacé par la disposition suivante :

« 2). Le bulletin de bagages fait foi, jusqu'à preuve contraire, de l'enregistrement des bagages et des conditions du contrat de transport. L'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Toutefois, si le transporteur accepte la garde des bagages sans qu'un bulletin ait été délivré ou si, dans le cas où le bulletin n'est pas combiné avec un billet de passage conforme aux dispositions de l'article 3, l'alinéa 1 c) du présent article, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22, alinéa 2 ».

### ***ARTICLE V***

A l'article 6 de la Convention, l'alinéa 3 est supprimé et remplacé par la disposition suivante :

« 3). La signature du transporteur doit être apposée avant l'embarquement de la marchandise à bord de l'aéronef ».

### ***ARTICLE VI***

L'article 38 de la Convention, l'alinéa 3 est supprimé et remplacé par la disposition suivante :

« La lettre de transport aérien doit contenir :

« a) L'indication des points de départ et de destination ;

« b) Si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une ces escales ;

« c) Un avis indiquant aux expéditeurs que si le transport comporte une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, il peut être régi par la Convention de Varsovie, qui, en général, limite la responsabilité des transporteurs en cas de perte ou d'avarie des marchandises ».

### ***ARTICLE VII***

L'article 9 de la Convention est supprimé et remplacé par la disposition suivante :

« Si, du consentement du transporteur, des marchandises sont embarquées à bord de l'aéronef sans qu'une lettre de transport aérien ait été établie ou si celle-ci ne comporte pas l'avis prescrit à l'article 8, alinéa c), le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22, alinéa 2 ».

### ***ARTICLE VIII***

A l'article 10 de la Convention, l'alinéa 2 est supprimé et remplacé par la disposition suivante :

« 2). Il supportera la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité du transporteur est engagée à raison de ses indications et déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes ».

### ***ARTICLE IX***

A l'article 15 de la Convention, l'alinéa suivant est inséré :

« 3). Rien dans la présente Convention n'empêche l'établissement d'une lettre de transport aérien négociable ».

### ***ARTICLE X***

L'alinéa 2 de l'article 20 de la Convention est supprimé.

### ***ARTICLE XI***

L'article 22 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

### ***« Article 22 »***

« 1). Dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur relative à chaque passager est limitée à la somme de 250.000F. Dans le cas où, d'après la loi du Tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite. Toutefois, par une convention spéciale avec le transporteur, le passager pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée.

« 2). a) dans le transport de bagages enregistrés et de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 250 F par Kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison ;

« b) En cas de perte, d'avarie ou de retard d'une partie des bagages enregistrés ou des marchandises, ou de tout objet qui y est contenu. Seul le poids total du ou des colis dont il s'agit est pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur. Toutefois, lorsque la perte, l'avarie ou le retard d'une partie des bagages enregistrés ou des marchandises, ou d'un objet qui y est contenu, affecte la valeur d'autres colis couverts par le même bulletin de bagages ou la même lettre de transport aérien, le poids total de ces colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.



« 3). En ce qui concerne les objets dont le passager conserve la garde, la responsabilité du transporteur est limitée à 5000 F par passager.

« 5). Les sommes indiquées en francs dans le présent article sont considérées comme se rapportant à une unité monétaire constituée par 65,5 milligrammes d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Ces sommes peuvent converties, dans chaque monnaie nationales autres que la monnaie or s'effectuera, en cas d'instance judiciaire, suivant la valeur or de ces monnaies à la date du jugement ».

### ***ARTICLE XII***

A l'article 23 de la Convention, la disposition actuelle devient l'alinéa 1<sup>er</sup> et l'alinéa 2 suivant est ajouté :

« 2. L'alinéa 1<sup>er</sup> du présent article ne s'applique pas aux clauses concernant la perte ou le dommage résultant de la nature ou du vice propre des marchandises

### ***ARTICLE XIII***

A l'article 25 de la Convention, les alinéas 1<sup>er</sup> et 2 sont supprimés et remplacés par la disposition suivante :

« Les limites de responsabilité prévues à l'article 22 ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de ses préposés fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cadre d'un acte ou d'une omission de préposés, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions ».

### ***ARTICLE XIV***

Après l'article 25 de la Convention, l'article suivant est inséré :

« **Article 25A** »

« 1). Si une action est intentée contre un préposé du transporteur à la suite d'un dommage visé par la présente Convention, ce Préposé, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des limites de responsabilité que peut invoquer ce transporteur en vertu de l'article 22.

« 2). Le montant total de la réparation qui, dans ce cas, peut être obtenu du transporteur et de ses préposés ne doit pas dépasser lesdites limites.

« 3 Les dispositions des alinéas 1<sup>er</sup> et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du préposé fait soit avec l'intention de causer un dommage soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement ».

### ***ARTICLE XV***

A l'article 26 de la Convention, l'alinéa 2 est supprimé et remplacés par la disposition suivante :

« 2). En cas d'avarie, le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de sept jours pour les bagages et de quatorze jours pour les marchandises à dater de leur réception. En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les vingt-et-un jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise auront été mis à sa disposition».

### ***ARTICLE XVI***

L'article 34 de la Convention est supprimé et remplacé par la disposition suivante :

« Les dispositions des articles 3 et 9 inclus relatives aux titres de transport ne sont pas applicables au transport effectué dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation aérienne ».

### ***ARTICLE XVII***

Après l'article 4à de la Convention, l'article suivant est inséré :

#### ***« Article 40 A »***

« 1). A l'article 37, alinéa 2, et à l'article 40, alinéa 1<sup>er</sup>, l'expression « Haute Partie contractante » signifie Etat. Dans tous les autres cas, l'expression « Haute Partie contractante » signifie un Etat dont la ratification ou l'adhésion à la Convention a pris effet et dont la dénonciation n'a pas pris effet ».

« 2). Aux fins de la Convention, le mot « territoire » signifie non seulement le territoire métropolitain d'un Etat, mais aussi tous les territoires qu'il représente dans les relations extérieures ».

## **CHAPITRE II CHAMP D'APPLICATION DE LA CONVENTION AMENDEE**

### ***ARTICLE XVIII***

La Convention amendée par le présent protocole s'applique au transport international défini à l'article premier de la Convention lorsque les points de départ et de destination sont situés soit sur le territoire d'un seul Etat partie au présent protocole si une escale est prévue sur le territoire d'un autre Etat.

### **CHAPITRE III**

## **DISPOSITIONS PROTOCOLAIRES**

### ***ARTICLE XIX***

Entre les parties au présent protocole, la Convention et le Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument et seront dénommés Convention de Varsovie amendée à la HAYE en 1955.

### ***ARTICLE XX***

Jusqu'à la date d'entrée en vigueur conformément aux dispositions de l'article 22, alinéa 1<sup>er</sup>, le présent protocole restera ouvert à la signature à tout Etat ayant participé à la conférence à laquelle ce protocole a été adopté.

### ***ARTICLE XXI***

- 1). Le présent Protocole sera soumis à la ratification des Etats signataires.
- 2). La ratification du présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention emporte adhésion à la convention amendée par ce protocole.
- 3). Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement de la République populaire de Pologne.

### ***ARTICLE XXII***

- 1). lorsque le présent protocole aura réuni les ratifications de trente Etats signataires, il entrera en vigueur entre ces Etats le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du trentième instrument de ratification. A l'égard de chaque Etat qui le ratifiera par la suite il entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.
- 2). Dès son entrée en vigueur, le présent Protocole sera enregistré auprès de l'organisation des Nations Unies par le Gouvernement de la République populaire de Chine.

### ***ARTICLE XXIII***

- 1). Après son entrée en vigueur, le présent protocole sera ouvert à l'adhésion de tout Etat non signataire.
- 2). L'adhésion au présent protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention emporte adhésion à la Convention amendée par le présent protocole.
- 3). L'adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès du Gouvernement de la République populaire de Pologne et produira ses effets le quatre-vingt-dixième jour après ce dépôt.

### ***ARTICLE XXIV***

- 1). Toute partie au présent protocole pourra le dénoncer par une notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne.
- 2). La dénonciation produira ses effets six mois après la date de réception par le Gouvernement de la République de Pologne de la notification de dénonciation.
- 3). Entre les parties au présent protocole, la dénonciation de la Convention par l'une d'elles en vertu de l'article 39 ne doit pas être interprétée comme une dénonciation de la Convention amendée par le présent protocole.

### ***ARTICLE XXV***

- 1). Le présent protocole s'appliquera à tous les territoires qu'un Etat partie à ce protocole représente dans les relations extérieures, à l'exception des territoires à l'égard desquels une déclaration a été faite conformément à l'alinéa 2 du présent article.
- 2). Tout Etat pourra au moment du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion, déclarer que son acceptation du présent protocole ne vise pas un ou plusieurs des territoires qu'il représente dans les relations extérieures.
- 3). Tout Etat pourra par la suite notifier au Gouvernement de la République populaire de Pologne que le présent protocole s'appliquera à un ou plusieurs des territoires ayant fait l'objet de la déclaration prévue à l'alinéa 2 du présent article. Cette notification produira ses effets le quatre-vingt-dixième jour après la date de sa réception par ce Gouvernement.
- 4). Tout Etat les partie à ce protocole pourra, conformément aux dispositions de l'article 24, alinéa 1, dénoncer le présent protocole séparément pour tous ou pour l'un quelconque des territoires qu'il représente dans les relations extérieures.

رابعاً

قائمة الدول الموقعة على

بروتوكول "لاهاي"

لعام 1955

# **ETAT DES RATIFICATIONS ET ADHESIONS AU PROTOCOLE DE LA HAYE DU 28 SEPTEMBRE 1955**

<b>ETATS</b>	<b>Ratification, accession, notification, succession</b>
<b>Afghanistan</b>	<b>20/ 02/ 1969</b>
<b>Afrique du Sud</b>	<b>18 /09 /1964</b>
<b>Algérie</b>	<b>02 /06/ 1964</b>
<b>Allemagne</b>	<b>19 /05/ 1959</b>
<b>Arabie Saoudite</b>	<b>27/ 10/ 1960</b>
<b>Argentine</b>	<b>27/ 01 /1969</b>
<b>Australie</b>	<b>12 /06/ 1969</b>
<b>Autriche</b>	<b>23 /06 /1959</b>
<b>Bahamas</b>	<b>26/ 03/ 1971</b>
<b>Bangladesh</b>	<b>15 /05/ 1975</b>
<b>Belgique</b>	<b>13/ 02/ 1979</b>
<b>Brésil</b>	<b>28 /08/ 1963</b>
<b>Bulgarie</b>	<b>16 /06/ 1964</b>
<b>Biélorussie</b>	<b>14 /12 1963</b>
<b>Cameroun</b>	<b>17 /01/ 1961</b>
<b>Canada</b>	<b>21 /08/ 1961</b>
<b>Chili</b>	<b>18 /04/ 1964</b>
<b>Chine</b>	<b>02 /03/1979</b>
<b>Colombie</b>	<b>20 /08/1975</b>
<b>Congo</b>	<b>15/ 08/ 1966</b>
<b>Corée</b>	<b>05 /01 /1962</b>
<b>Costa Rica</b>	<b>13/ 07 1973</b>
<b>Côte d'Ivoire</b>	<b>10 /05/ 1984</b>
<b>Cuba</b>	<b>07 /02/ 1962</b>
<b>Chypre</b>	<b>30 /08/ 1965</b>
<b>Dahomey</b>	<b>23/ 07/ 1970</b>
<b>Danemark</b>	<b>09/ 01/ 1962</b>

<b>Egypte</b>	<b>03/ 05/ 1963</b>
<b>El Salvador</b>	<b>26 /04/ 1956</b>
<b>Equateur</b>	<b>17 /09/ 1956</b>
<b>Espagne</b>	<b>01 /12/ 1969</b>
<b>Fidji</b>	<b>06 /12/ 1965</b>
<b>Finlande</b>	<b>25 /02/ 1972</b>
<b>France</b>	<b>25 /05/ 1977</b>
<b>Gabon</b>	<b>19/ 05/ 1959</b>
<b>Grèce</b>	<b>15 /02/ 1969</b>
<b>Grenade</b>	<b>23 /06/ 1965</b>
<b>Guatemala</b>	<b>15/ 08/ 1985</b>
<b>Hollande</b>	<b>28/ 07/ 1971</b>
<b>Hongrie</b>	<b>21/ 09/ 1960</b>
<b>Iles Salomon</b>	<b>04 /10/ 1957</b>
<b>Inde</b>	<b>09/ 09/ 1981</b>
<b>Iran</b>	<b>14 /02/ 1973</b>
<b>Iraq</b>	<b>08 /07/ 1975</b>
<b>Irlande</b>	<b>28/06/ 1972</b>
<b>Islande</b>	<b>12 /10/ 1959</b>
<b>Israël</b>	<b>03 /05/ 1963</b>
<b>Italie</b>	<b>03 /08 /1964</b>
<b>Japon</b>	<b>04 /05/ 1963</b>
<b>Jordanie</b>	<b>10 /08/ 1967</b>
<b>Koweït</b>	<b>15 /11/ 1973</b>
<b>Laos</b>	<b>11 /08/ 1975</b>
<b>Lesotho</b>	<b>09 /05/ 1956</b>
<b>Liban</b>	<b>17/ 10/ 1975</b>
<b>Libye</b>	<b>10 /05/ 1978</b>
<b>Liechtenstein</b>	<b>16 /05/ 1969</b>
<b>Luxembourg</b>	<b>03 /01/ 1966</b>
<b>Madagascar</b>	<b>13 /02/ 1957</b>
<b>Malaisie</b>	<b>17 /08/ 1962</b>
<b>Mali</b>	<b>20 /09/ 1974</b>
<b>Maroc</b>	<b>30 /12/ 1963</b>
<b>Mexico</b>	<b>17 /11/ 1975</b>
<b>Monaco</b>	<b>24 /05 /1957</b>
<b>Nauru</b>	<b>19 /04/ 1979</b>
<b>Népal</b>	<b>04/ 11 /1970</b>
<b>Niger</b>	<b>12/ 02/ 1966</b>

<b>Nigeria</b>	<b>20/ 02 /1962</b>
<b>Norvège</b>	<b>01 /07/ 1969</b>
<b>Nouvelle Guinée</b>	<b>03 /05 /1963</b>
<b>Nouvelle Zélande</b>	<b>06 /11/ 1975</b>
<b>Oman</b>	<b>16/ 03 /1967</b>
<b>Pakistan</b>	<b>04 /08/ 1987</b>
<b>Paraguay</b>	<b>16 /01/ 1961</b>
<b>Pérou</b>	<b>28 /08/ 1969</b>
<b>Philippines</b>	<b>05 /07/ 1988</b>
<b>Pologne</b>	<b>30 /11/ 1966</b>
<b>Portugal</b>	<b>23 /04 /1956</b>
<b>République Dominicaine</b>	<b>16 /09/ 1963</b>
<b>République Démocratique de</b>	<b>25 /02 /1973</b>
<b>Corée</b>	<b>14 /11/ 1980</b>
<b>Qatar</b>	<b>22 /12/ 1986</b>
<b>Roumanie</b>	<b>03 /12/ 1958</b>
<b>Royaume-Uni</b>	<b>03 /03 /1967</b>
<b>Samoa</b>	<b>16 /10/ 1972</b>
<b>Sénégal</b>	<b>19 /06 /1964</b>
<b>Seychelles</b>	<b>24 /09/ 1980</b>
<b>Singapour</b>	<b>06 /11 /1967</b>
<b>Soudan</b>	<b>11 /12 /1975</b>
<b>Suède</b>	<b>03 /05 /1963</b>
<b>Suisse</b>	<b>19 /10/ 1962</b>
<b>Syrie</b>	<b>13 /04 /1964</b>
<b>Tanzanie</b>	<b>07 /04/ 1965</b>
<b>Tchécoslovaquie</b>	<b>23 /11/ 1957</b>
<b>Tonga</b>	<b>21/ 02/ 1977</b>
<b>Togo</b>	<b>12 /07 1980</b>
<b>Trinidad and Tobago</b>	<b>10 /05 /1983</b>
<b>Tunisie</b>	<b>15 /11 /1963</b>
<b>Turquie</b>	<b>25/ 03/ 1978</b>
<b>URSS (ex CEI)</b>	<b>25 /03/ 1957</b>
<b>Ukraine</b>	<b>23 /06/ 1960</b>
<b>Vanuatu</b>	<b>26 /10 /1981</b>
<b>Venezuela</b>	<b>26 /08/ 1960</b>
<b>Vietnam</b>	<b>11/ 10 /1982</b>
<b>Yémen</b>	<b>06/ 05/ 1982</b>
<b>Yougoslavie</b>	<b>16 /04/ 1959</b>



**Zambia  
Zimbabwe**

**25 /03/ 1970**

الفهرس

## الفهرس

<u>الصفحة</u>	<u>العنوان</u>
01	مقدمة
06	الفصل الأول : ماهية عقد النقل الجوي للأشخاص
07	المبحث الأول : مفهوم عقد النقل الجوي للأشخاص
07	المطلب الأول : تعريف العقد النقل الجوي للأشخاص و بيان أنواعه
07	الفرع الأول: تعريف عقد النقل الجوي للأشخاص
11	الفرع الثاني : أنواع عقد النقل الجوي للأشخاص
21	المطلب الثاني : خصائص عقد النقل الجوي للأشخاص
21	الفرع الأول : عقد النقل الجوي عقد رضائي
22	الفرع الثاني: عقد النقل الجوي للأشخاص من عقود الإذعان
24	الفرع الثالث: عقد النقل الجوي للأشخاص ذو طابع تجاري
25	الفرع الرابع : الاعتبار الشخصي لعقد النقل الجوي للأشخاص
26	المطلب الثالث : إثبات عقد النقل الجوي للأشخاص
26	الفرع الأول : التعريف بوثائق النقل
32	الفرع الثاني : دور وثائق النقل في إثبات عقد النقل الجوي للأشخاص
34	المبحث الثاني : التزامات أطراف عقد النقل الجوي للأشخاص

- 34 .....المطلب الأول: تحديد أطراف عقد النقل الجوي للأشخاص
- 35 .....الفرع الأول: الناقل الجوي
- 41 .....الفرع الثاني: متلقي خدمة النقل الجوي
- 43 .....المطلب الثاني : التزامات الناقل المترتبة عن عقد النقل الجوي للأشخاص
- 43.....الفرع الأول : التزام الناقل الجوي بتنفيذ عقد النقل الجوي
- الفرع الثاني : التزام الناقل الجوي بالمحافظة على سلامة المسافر و أمتعته المسجلة  
45 .....
- 50 .....الفرع الثالث : التزام الناقل الجوي بإيصال المسافرين في الميعاد المحدد
- 52 .....المطلب الثالث :التزامات المسافر في عقد لنقل الجوي للأشخاص
- 52 .....الفرع الأول: التزام المسافر بدفع أجرة النقل
- الفرع الثاني : التزام المسافر بالحضور في المكان والوقت المحددين  
55.....للمغادرة
- 56 .....الفرع الثالث: التزام المسافر بإتباع تعليمات الناقل الجوي
- الفصل الثاني : أحكام المسؤولية المدنية للناقل الجوي في عقد النقل الجوي  
للأشخاص  
59 .....
- المبحث الأول : الأحكام الموضوعية للمسؤولية المدنية للناقل الجوي  
للأشخاص  
60 .....
- 60.....المطلب الأول :أساس و طبيعة مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص

- الفرع الأول: أساس و طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في ظل اتفاقية وارسو الدولية و بروتوكول لاهاي المعدلة لها ..... 61
- الفرع الثاني: أساس و طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في ظل التشريع الجوي الجزائري ..... 64
- المطلب الثاني: حالات تحقق مسؤولية الناقل الجوي و شروطها ..... 65
- الفرع الأول: إخلال الناقل الجوي بالالتزام بضمان السلامة ..... 66
- الفرع الثاني : الإخلال الناقل الجوي بالالتزام المحافظته على سلامة الأمتعة المسجلة ..... 78
- الفرع الثالث : الإخلال الناقل الجوي بالالتزام بالنقل في الميعاد ..... 82
- المطلب الثالث : طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص ..... 87
- الفرع الأول : الإعفاء القانوني لمسؤولية الناقل الجوي للأشخاص ..... 88
- الفرع الثاني : الاعفاء الاتفاقي لمسؤولية الناقل الجوي ..... 97
- المبحث الثاني : الأحكام الإجرائية للمسؤولية المدنية للناقل الجوي للأشخاص ..... 100
- المطلب الأول : دعوى المسؤولية المدنية للناقل الجوي للأشخاص ..... 100
- الفرع الأول : أطراف دعوى المسؤولية المدنية للناقل الجوي للأشخاص ..... 101
- الفرع الثاني : المحكمة المختصة في النظر في دعوى مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص ..... 105
- الفرع الثالث : إجراءات رفع الدعوى مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص ..... 107

108	المطلب الثاني : حالات عدم قبول دعوى مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص
109	الفرع الأول : الدفع بعدم قبول دعوى مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص
112	الفرع الثاني : الدفع بسقوط دعوى مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص
114	المطلب الثالث : الجزاء المدني لمسؤولية الناقل الجوي للأشخاص
115	الفرع الأول : الحدود القانونية للتعويض المستحق
108	الفرع الثاني : كيفية حساب قيمة التعويض المستحق بالعملة الوطنية
121	الخاتمة
125	قائمة المراجع
134	الملاحق
	الفهرس