

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
République Algérienne Démocratique et Populaire

Ministère de l'Enseignement Supérieur
et de la Recherche Scientifique

Université Akli Mohand Oulhadj - Bouira -

Tasdawit Akli Muḥend Ulḥağ - Tubirett -



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة أكلي محمد أولحاج

- البويرة -

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم : حقوق

التحديّد القانوني لمسؤولية الناقل الجوي للأشخاص وفقا للاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري

مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر في الحقوق

تخصص: عقود ومسؤولية

إشراف الأستاذ:

إعداد الطالبة:

لعشاش محمد

- حميطوش ليندة

السنة الجامعية 2016 - 2017

كلمة شكر وعرافان

يسرني أن أتقدم بجزيل الشكر والعرافان

إلى اللجنة الموقرة التي قبلت

مناقشة هذا البحث

تقديري واحترامي واحترافي بالجميل أتوجه به إلى الأستاذ المشرف

على هذا العمل الذي وجهه وصوبه وأولى له العناية

الأستاذ: لعشاش محمد

إهداء



أهدي هذا العمل

إلى أمي وأبي أطال الله في عمرهما

إلى كل أفراد عائلتي

أعلي، سميلة، وحيدة، ليلي، أحمد، ريمة

إلى كل أساتذتي في معهد الحقوق

إلى كل موظفي مكتبة الحقوق والعلوم السياسية

إلى جميع الأصدقاء

إلى كل من قدموا لي العون

لبننة

قائمة المختصرات

- ط: طبعة
- ع: عدد
- ج: جزء
- ص: صفحة
- م: مادة
- ج. ر: جريدة رسمية
- ق.ت.ج: قانون تجاري جزائري
- ق.م.ج: قانون مدني جزائري
- ق.ط.م.ج: قانون الطيران المدني الجزائري
- ق.ط.م.م: قانون الطيران المدني المصري
- و.س.خ: وحدة السحب الخاصة
- و.م.أ: ولايات متحدة أمريكية
- د.ذ.ط: دون ذكر الطبعة

مقدمة

يمثل النقل حاجة وأهمية بشرية وأحد أسباب تواصل واستمرار الحياة، فالنقل من العمليات اليومية التي نعيشها سواء برا، بحرا أو جوا، وهو وسيلة أساسية وهامة لتأمين تواصل الناس وتقريب المسافات فيما بينهم.

فالطائرة تقنية حديثة استلزمت قواعد قانونية حديثة وتشريعات جوية حدثت أول مرة عندما أطلقت الولايات المتحدة الأمريكية سفينتها الفضائية ليبدأ وتحديدًا في سنة 1929م التشريع في القانون الجوي الخاص⁽¹⁾، والذي تمثل في اتفاقية فارسوفيا لسنة 1929 وفرضت الاتفاقية مبدأ مسؤولية الناقل عن كل ضرر يصيب الراكب في المادة 17 و 19. ويعرف عقد النقل على أنه اتفاق بين طرفين، أحدهما الناقل والآخر إما الراكب أو الشاحن يتعهد فيه الناقل بنقل الراكب أو نقل بشاعته من نقطة القيام إلى نقطة الوصول خلال مدة محددة لقاء أجر.⁽²⁾

وعرفته المادة 36 من القانون التجاري الجزائري على أنه:

"عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين.⁽³⁾

فعقد النقل ينشئ التزامات على عاتق الناقل الجوي، ووفقا للمواد أعلاه فيمكن حصر التزامات الناقل في توصيل الراكب إلى وجهته، أو بضاعته مع احترام عامل الوقت.

¹ - بشار ياسمينية، مسؤولية الناقل الجوي للركاب، دار الكتب العلمية، بيروت، ط1، 2013، ص 08.
² - عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد، منشأة المعارف، الإسكندرية 1997.
³ - الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 20 رمضان 1359هـ الموافق ل 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري المعدل والمنتتم.

فقد لاقى النقل الجوي اهتماما من قبل البشرية، حيث شهد العالم في الفترة الأخيرة تطورات في شتى المجالات كما ازداد اهتمام الأشخاص على هذا النوع من النقل، وذلك لما يوفر من وقت وجهد على الإنسان بسرعته المتميزة.

فالنقل الجوي في تطور يوم بعد يوم وكذا تميز البيئة الجوية التي يصعب معرفتها كالبيئة البرية والبحرية فهذا ما أدى إلى ظهور الأخطار الجوية سواء على الأشخاص أو على الناقل. فالناقل يعتبر مسؤولا عن الأضرار التي تحدث، وذلك في إطار المسؤولية المدنية للناقل الجوي للأشخاص التي تعتبر من أهم مواضيع النقل الجوي سواء على المستوى الداخلي أو الدولي.

واختلفت فيما بينها حول أحكام هذه المسؤولية فهناك دول طبقت قواعد النقل البحري على مسؤولية الناقل الجوي، وهناك دول طبقت القواعد العامة كالقانون الفرنسي الذي عمل بالمادة 1147 من قانونه المدني التي نصت على أن المدين يلتزم بتعويض عن الضرر الناجم عن عدم تنفيذ التزامه، بينما الواقع يفرض علينا غير ذلك فنظرا للتطور المستمر للنقل الجوي وخطورة حوادث الطيران فيجب وضع قانون خاص للنقل الجوي.

وأمام تبلور فكرة خصوصية قواعد النقل الجوي أصدر المشرع الألماني قانون خاص بالملاحة الجوية وذلك سنة 1922م كما قام المشرع الفرنسي بوضع تشريع للملاحة الجوية وذلك سنة 1924م.

ولكن هذا لم يمنع الرجوع إلى القواعد العامة للمسؤولية المدنية للناقل الجوي وذلك نظرا لوجود ثغرات في القانون الخاص وهذا ما أكده الأستاذ دانييل لورو في قوله: "الطيران هو مقر للتنازع ما بين الحادثة والقدم، الحادثة في وسائله وشروطه والقدم في مبادئه القانونية" (1)

¹ - بشار ياسمينه، المرجع السابق، ص 09.

سعت فرنسا إلى توحيد قواعد مسؤوليات الناقل الجوي على المستوى الدولي بحيث دعت الدول إلى عقد مؤتمر بهدف توحيد قواعد مسؤولية الناقل الجوي، وذلك في 27 أكتوبر 1925 ومن هذا المنطلق تم إصدار وثيقة تنظم موضوع النقل الجوي الدولي وتم التوقيع على اتفاقية فارسوفيا بتاريخ 12 أكتوبر 1929 الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي.

وأهم ما جاءت به اتفاقية فارسوفيا 1929 هو جعل مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية عقدية شخصية، قوامها الخطأ ومسؤولية محدودة.

ولكن العمل بهذه الاتفاقية لم يدم طويلاً فقد لحقتها مجموعة من التعديلات انطلاقاً من تعديل لاهاي 1955⁽¹⁾ بعدها اتفاقية مونتريال 1966، وبروتوكول جواتيمالا سيتي سنة 1971 والذي أعلن واضعوا الثورة على مبادئ المسؤولية المدنية للناقل الجوي التي جاءت بها اتفاقية فارسوفيا.

وأمام هذه التعديلات وتضارب الآراء والاختلافات بين الأحكام أضحي من الضروري وضع تشريع جوي دولي موحد لأحكام مسؤولية الناقل الجوي، من أجل حماية الأشخاص من الأضرار التي تلحق بهم.

أما اليوم فظهرت مخاطر جديدة نشهدها اليوم كاختطاف الطائرات والاعتداءات الإرهابية مما دعى الكثير من الدول للعمل على تأمين الملاحة الجوية الدولية وإبرام اتفاقيات⁽²⁾ للحد من هذه المخاطر التي حولت الطائرة إلى سلاح عسكري مثالي للعمل الإرهابي يهدد الأمن والاستقرار والحياة في أي مكان في العالم.

¹ - وقد دخل بروتوكول لاهاي حيز النفاذ بتاريخ 01 أوت 1963.

² - اتفاقية لاهاي سنة 1970 الخاصة بقمع الاستيلاء الغير مشروع على الطائرات واتفاقية مونتريال سنة 1971 الخاصة بقمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد الطيران المدني.

فقد حاول التشريع الجوي الدولي الأخير في اتفاقية مونتريال 1999 وضع أحكام لنظام مسؤولية الناقل الجوي تتناسب والأضرار التي تلحقها تلك المخاطر على حياة وسلامة الأشخاص كما تعتبر هذه الاتفاقية مصدر قانون الطيران الداخلي لعدد من الدول بما فيها الجزائر في قانون الطيران المدني الجزائري رقم 98 - 06 الصادر في 27 جوان 1998 المتعلق بالمصالح الجوية. وقد صادق المشرع الجزائري على كل من اتفاقية فارسوفيا لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي، وبروتوكول لاهاي لسنة 1955 بمقتضى المرسوم رقم 64-74 الصادر في 02 مارس 1964.

فموضوع مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص أثار الكثير من الجدل الفقهي والقانوني في شروط قيام هذه المسؤولية وعن التعويض الذي يلتزم به الناقل تجاه المسافرين.

ومن هذا المنطلق فما هي حالات قيام مسؤولية الناقل الجوي؟ وما هو التعويض القانوني المنصوص عليه في الاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري؟

ولدراسة هذا الموضوع قسمت دراستي إلى فصلين: حالات تحقق مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص (فصل أول)، ومسؤولية الناقل الجوي بين التحديد والاطلاق (فصل ثان).

الفصل الأول

انعقاد مسؤولية الناقل الجوي الاشخاص

تقوم مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في حالة إخلاله بالالتزامات التي فرضها عليه عقد النقل الجوي فعقد النقل الجوي كغيره من العقود الأخرى يتم بين طرفين:

ويمكن تعريفه كما يلي:

"أنه اتفاق بين طرفين أحدهما الناقل والآخر إما الراكب أو الشاحن يتعهد فيه الناقل بنقل الراكب أو بنقل بضاعته من نقطة القيام إلى نقطة الوصول بواسطة الطائرة خلال مدة محددة لقاء أجر محدد".⁽¹⁾

فالناقل الجوي مسؤول عن ركابه وأمتعتهم ووقت وصولهم إلى وجهتهم وأي ضرر يحصل لهم في سلامتهم الجسدية أو المادية أو حتى تأخيرهم يقيم مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص كما يشترط لقيام هذه المسؤولية الشروط العامة المعمول بها في القانون المدني من خطأ وضرر وعلاقة سببية بين الخطأ والضرر.

فاذا أخل الناقل الجوي بالتزامه، تتعدد مسؤوليته (مبحث أول) وفي حالة وقوع ضرر للمسافر لدى المضرور الحق في المطالبة بالتعويض مهما كانت طبيعة الضرر (مبحث ثان).

1- عيسى غسان ربيضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، جامعة جرش، كلية الحقوق، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2011، ص51.

المبحث الأول: انعقاد مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص.

فالالتزام في الاصطلاح القانوني هو رابطة قانونية بين شخصين دائن ومدين ي طلب بمقتضاها الدائن المدين بنقل حق عيني أو أن يقوم بعمل أو الامتناع عنه.¹

الرعاية يقصد بها " الرعاية الضرورية التي يجب على الناقل الجوي أو المشغل الجوي المعني تقديمها للمستهلكين حال تعرضهم لما يستوجب تقديم الرعاية لهم".⁽²⁾

فإن أهم ما يرتبه عقد النقل من التزامات على عاتق الناقل الجوي هو الالتزام بضمان سلامة الركاب وبالمحافظة على البضاعة والعناية بها(مطلب أول)، وأخيرا التغيير المكاني المتفق عليه(مطلب ثان)، وهذا ما سأتناوله في هذا المبحث.

المطلب الأول: إخلال الناقل بالتزام ضمان السلامة:

يرتب عقد النقل⁽³⁾ التزامات على عاتق الناقل الجوي، فيلتزم الناقل الجوي بإيصال المسافرين إلى وجهتهم سالمين، وفي الوقت المحدد وهذا ما جاءت به اتفاقية وارسو 1929 ومونتريال 1999 إضافة إلى ق.ط.م.ج.⁽⁴⁾

وإن أهم التزام يقع على عاتق الناقل الجوي هو الالتزام بضمان سلامة الركاب وأي ضرر يلحق الراكب يقيم مسؤولية الناقل الجوي (فرع اول) كما يلتزم بالمحافظة على الأمتعة والعناية بها (فرع ثان).

¹-المادة19 من القانون العراقي رقم 40 لسنة 1951.

²- صدام فيصل كوكز المحمدي، مروان عبد الهادي الدوسري، التزام الناقل الجوي برعاية المسافر، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، الإسكندرية، العدد الأول، 2013، ص643.

³-المادة 54 من ق.م.ج "العقد اتفاق يلزم بموجبه شخص أو عدة أشخاص نحو شخص أو عدة أشخاص آخرين بمنح أو فعل أو عدم فعل شيء ما"

⁴- دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي والدولي، رسالة دكتورا في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، تلمسان، 2009-2010، ص94.

الفرع الأول: اخلال الناقل الجوي بالتزام ضمان سلامة المسافرين:

يلتزم الناقل بتوصيل المسافر إلى نقطة الوصول سليماً معافى، ويوجد هذا الالتزام مصدره في عقد النقل وذلك في كل من القانون الفرنسي والمصري بينما ينشأ عن القانون مباشرة في كل من القانون الإنجليزي والأمريكي. وأدت عدم وحدة مصدر هذا التزام إلى الاختلاف في تحديد طبيعته.

أولاً: التزام الناقل بضمان السلامة التزام بتحقيق نتيجة:

فقد النقل الجوي من عقود الإذعان لأنه عقد معد سلفاً من قبل الناقل الجوي وفيه يحدد شروط النقل ومنها الوقت المحدد له، فالمسافر في عقد النقل الجوي يقبل كل الشروط الموجودة في العقد بدون نقاش فيأخذ عقد النقل صفة عقود الإذعان.⁽¹⁾

وغالباً ما يتضمن عدم مسؤولية الناقل عن أي تأخير يحصل خلاف الأوقات المبينة في تذكرة السفر، حيث جاء في بعض تذاكر السفر أن: الأوقات المبينة في جداول المواعيد ليست مؤكدة، وإنما تقريبية ولا تشكل جزءاً من العقد، كما أن من حق الناقل إلغاء الرحلة أو إنهاءها أو تحويل مسارها أو تأخيرها...

فقد جاء في تذكرة شركة سما شرط نصه "يجوز لنا في أي وقت بعد القيام بالحجز تغيير جداولنا الزمنية أو إلغاء أو إنهاء أو تحويل أو تأجيل أو تأخير... أي رحلة وفقاً لتقديرنا المعقول.

ولكن العمل بهذه الشروط يجعل من التزام الناقل التزاماً ببذل عناية وذلك خلاف ما متعارف عليه من أن التزامه هو التزام بنتيجة وهذا ما أشارت إليه اتفاقية مونتريال من إقامة المسؤولية بمجرد عدم تحقق النتيجة.

1- عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، الجزء الأول، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان،

2000، ص 244 وما بعدها.

كما أن هذه الشروط تتنافى مع نص المادة 26 من اتفاقية مونتريال 1999 التي تقرر بطلان كل شرط إعفاء الناقل من مسؤوليته أو التخفيف منها.⁽¹⁾

ولا يستطيع الناقل الجوي دفع المسؤولية عن نفسه إلا إذا أثبت أن الضرر الحاصل للركاب نشأ عن قوة قاهرة أو خطأ المضرور أو فعل الغير.⁽²⁾

ثانياً: التزام الناقل الجوي بالتزام ببذل عناية:

فالالتزام بالرعاية التزام نصه المشرع الوطني على الناقلين الجويين بقوة القانون وهذا الالتزام تكفل القانون به من حيث إقراره وبيان مضمونه وتحديد حالات الإعفاء منه وذلك استناداً إلى القوانين واللوائح المنظمة لهذا الالتزام على المبادئ القانونية الدولية المقررة وفقاً للمعاهدات الدولية والتي فرضت نوع من الموازنة بين التزامات الناقلين الجويين وحقوق المستهلك.

فالمستهلك هو الطرف الضعيف في هذا التعاقد والقانون يعفيه من تعسف الناقل الجوي للأشخاص وذلك بتحديد مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص وأسباب قيامها وحقوق المستهلك حتى يطالب بها ويطالب بالتعويض في حالة وقوع الضرر.

فتعمل العديد من الدول سواء على المستوى الدولي أو المحلي إلى توفير أكبر قدر من الحماية لمسافريها بقوة القانون سواء على المستوى الوطني أو خارجه.

فأساس الالتزام هو القانون الذي أقره وحدد نطاقه وهو واجب التنفيذ من قبل الناقل عند تحقق حالاته وسواء تم ذكره في العقد أو لم يذكر، وسواء علم به المسافر أو لم يعلم، وهو مستحق الأداء قانوناً فالناقل الجوي للأشخاص ملزم قانوناً بسلامة المسافر وسلامة أمتعته وتوصيله إلى وجهته في الوقت المتفق عليه.

1- المادة 26 من اتفاقية مونتريال، 1999.

2- علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، المرجع نفسه ص 597

وأي إخلال بالالتزام بالرعاية يفرض على الناقل الجوي للأشخاص جزاءات وتحديد آجالاً لرفع الدعوى الخاصة بالإخلال بالواجبات والالتزامات المفروضة على الناقل الجوي وتعطي اللوائح الوطنية الحق للمستهلك بإقامة الشكوى أمام الجهات المختصة مما فيه مخالفة لأي من أحكام لوائح حماية المستهلك أو أية متطلبات متفرعة عنها خلال 60 يوماً من تاريخ الواقعة أو الحادث محل الشكوى أو تاريخ معرفة المستهلك به.⁽¹⁾

ففعلاً فالمسافر (المستهلك) محمي بقوة القانون لكن في نفس الوقت لا يوجد هذا الالتزام ما لم يوجد اتفاق صحيح بين الناقل الجوي والمسافر أي عقد صحيح بينهما وأن يكون هذا الناقل ناقلاً جويًا وأن تتحقق الحالات التي فرضها القانون للرعاية.

فتحقيق التوازن بين المصلحتين أمر هام جداً: فالمسافر من جهة يحصل على الرعاية والسلامة اللتان تعتبران من ضمن التزامات الناقل الجوي ويفرض هذه الالتزامات يكون الناقل مجبراً بالالتزام بالمواعيد، وحثه على تحقيق النتيجة المرجوة والتخلص من أعباء إضافية تتمثل بتحميله للمسؤولية عن أية أضرار يمكن أن تصيب المسافر.⁽²⁾

الفرع الثاني: الالتزام بضمان سلامة الأمتعة.

يلتزم الناقل بإيصال الأمتعة إلى المكان المقصود وينصرف في مفهوم الأمتعة التي يسلمها الراكب إلى الناقل وتكون في حراسته، واللوازم الشخصية التي تبقى بحوزة الراكب.

أولاً: سلامة الأمتعة المسجلة.

فكما سبق الإشارة فالناقل الجوي يلتزم بموجب نص المادة 17 من اتفاقية وارسو المذكورة سابقاً بضمان سلامة المسافرين وتوصيله إلى وجهته سليماً معافى كما نجد التزامات أخرى تقع على عاتق الناقل الجوي والمذكورة في المواد 17-18-19 من اتفاقية مونتريال

1- المادة 18 من اللائحة السعودية والتي حددت العقوبة والزام التطبيق.

2- صدام فيصل كوكز، مروان عبد الهادي الدوسري، المرجع السابق، ص 659.

1999 والتي تضمنت التزام الناقل الجوي بالمحافظة على البضائع والأمتعة وتوصيل المسافرين في الوقت المحدد.

فلا يكف أن يقع الحادث أثناء فترة النقل الجوي بل يجب أن ينتج عنها ضرر للبضائع أو الأمتعة المنقولة، وقد حصرت المادة 17 والمادة 18 صور الضرر في ثلاث وهي: التلف، الضياع والتعيب.

فالتلف هو: كل عطب في مادة البضائع أو الأمتعة يؤثر على قيمتها بحسب الاستعمال الذي أعدت له، أو إصابتها ماديا بشكل يؤدي إلى اختلافها عما هو مبين في خطاب النقل، وهذه الصورة هي الأكثر شيوعا في وقوع الضرر.¹

أما الضياع: فهو اختفاء البضائع أو الأمتعة وعدم تمكن الناقل من العثور عليها.

أما التعيب: فهو كل ما يلحق البضاعة أو الأمتعة ولا يؤثر على استخدامها فيما أعدت له.

فالبضائع هي كل عروض التجارة سواء أكانت أشياء حية أم جامدة عدا ما أخرجته الاتفاقية من نطاق تطبيقها، أما الأمتعة فهي المنقولات التي يحملها الراكب معه سواء أكانت مسجلة أم غير مسجلة.⁽²⁾

وما يهمنا في هذا البحث هي الأمتعة التي يأخذها المسافر معه سواء أكانت مسجلة أو غير مسجلة.

فعملا بنص المادة 26 من اتفاقية وارسو 1929، فالأمتعة المسجلة هي الأمتعة التي يصحبها الراكب معه على الطائرة، لكنه يترك حراستها للناقل الجوي مقابل إيصاله يخلو له الحق في تسلمها في مطار الوصول.

¹-فاروق زاهر، المرجع السابق، ص353.

²- نفس المرجع ، ص35.

وفي حال حدوث ضرر للأمتعة تقوم مسؤولية الناقل الجوي إلا إذا أثبت أن الضرر ناجم عن خلل كامن في الأمتعة أو نوعيتها أو عيب ذاتي فيها.

غير أن اتفاقية وارسو لم تنص صراحة على طبيعة الأمتعة أو العيب الذاتي فيها كوسيلة من وسائل دفع المسؤولية ومع ذلك فإن الوسيلة مستفادة ضمنا من مفهوم الفقرة الأولى في عبارتها الأخيرة من نص المادة 20 "... أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذ التدابير الضرورية".

وبالرغم من ذلك، فقد استحدثت بروتوكول لاهاي 1955 حكما جديدا بالنسبة لهذا الدفع إذ أجاز، وفقا للمادة 23 من الاتفاقية، للناقل أن يشترط في عقد النقل إعفاءه من المسؤولية عن الضرر الناشئ عن طبيعة الأمتعة والبضاعة أو عيب ذاتي فيها.

ويبدو أن المشرع الدولي لم يكن موفقا بهذه الإضافة، فالناقل لا يحتاج، إلى اشتراط إعفاءه من المسؤولية في عقد النقل عن الضرر الناشئ من العيب الذاتي في الأمتعة، لأنه من الأسباب العامة لدفع المسؤولية في كل التشريعات.

أما المشرع الجزائري، فإنه في هذه المسألة نص صراحة في المادة 2/148 من ق.ط.م.ج على أن "لا يكون الناقل الجوي مسؤولا عن نقل الأمتعة و الشحن، إذا برهن أن الخسارة ناتجة عن عيب في البضاعة ذاتها".

وقد حل هذا الإعفاء القانوني محل الإعفاء الاتفاقي الذي كان منصوبا عليه بمقتضى المادة 78 من القانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية، وعلى أي حال، وباعتبار العيب الذاتي في الأمتعة سببا أجنبيا عن الناقل، فيجب ألا يكون في استطاعة هذا الأخير توقعه ولا دفعه. فإذا كان الناقل على علم أو كان عليه أن يعلم بالعيب الذاتي في الأمتعة المنقولة، أو أن هذا العيب سيؤدي إلى حصول ضرر.

فإنه يكون مسؤولاً عن خطئه هذا، ولا يقع على عاتق الناقل عبئ الإثبات أن الأمتعة أو البضاعة كانت معيبة في حد ذاتها، وأن هذا هو السبب في هلاكها فحسب، بل عليه أن يثبت، فضلاً عن ذلك أنه لم يستطع تفادي وقوع الضرر بما يملكه من وسائل، وأنه بذل مجهوداً للتقليل من الخسائر.

وعلى خلاف اتفاقية وارسو التي لا تعفي الناقل من المسؤولية عن العيب الذاتي، قرر بروتوكول جواتيمالا أن يعفي الناقل عن الضرر الناتج عن ذلك العيب إعفاءاً قانونياً دون حاجة إلى ذلك الإعفاء الاتفاقي، إذ نصت المادة 4 فقرة 2 منه على عدم مسؤولية الناقل عن الضرر الذي يلحق أمتعة الراكب إذا أثبت أن هذا الضرر يرجع إلى طبيعة الأمتعة أو عيب ذاتي فيها.

ثانياً: سلامة الأمتعة غير المسجلة.

أما الأمتعة غير المسجلة أو ما يطلق عليها الأمتعة الشخصية فهي التي يحتفظ بها المسافر وتبقى في حيازته على متن الطائرة كالهاتف النقالة أو حقيبة اليد فيكون الراكب مسؤولاً عن ضياعها أو تلفها إلا إذا كان الضرر ناتجاً عن خطأ الناقل أو أحد تابعيه أو وكلائه.⁽¹⁾

كما عالج ق.ط.م.ج رقم 98-06 الذي يحدد القوانين العامة المتعلقة بالطيران المدني موضوع المسؤولية في الفصل الثامن بعنوان: عقد النقل الجوي والمسؤولية ولتأمينات في المادة 146 التي تنص على أنه: "يكون الناقل بالطائرة مسؤولاً عن الخسائر والأضرار الناتجة عن ضياع أو تلف أو خسارة تصيب الأمتعة المسجلة أو الشحن شرط أن يكون

1- محمد السيد الفقي، النطاق الاجرائي لمسؤولية الناقل الجوي الدولي للبضائع، دراسة في تفسير المادة 26 من اتفاقية وارسو، كلية الحقوق، ص 398-399.

السبب الأصلي للخسارة قد حدث في الوقت الذي كانت فيه الأمتعة المسجلة أو شحن تحت حراسة ..."

فالمشرع الجزائري كغيره من المشرعين يضع تحت مسؤولية الناقل الجوي كل ضرر يصيب الأمتعة شرط أن يكون الحادث الذي تسبب في الضرر حدث أثناء فترة النقل الجوي والتي كانت فيه الأمتعة فيها تحت حراسة الناقل الجوي.⁽¹⁾

المطلب الثاني: الالتزام بالنقل في الميعاد.

من أهم العناصر في النقل الجوي كسب الوقت والذي تنفرد به الطائرة ويقع على عاتق الناقل الجوي الالتزام بالنقل في الميعاد وتقوم مسؤوليته إذا ما أخل بتنفيذ هذا الالتزام على نحو يلحق الضرر بالمسافر، وسنتناول مفهوم التأخير (فرع أول) والمدى الزمني لوقوع الحادث (فرع ثان).

الفرع الأول: مفهوم التأخير.

يتميز النقل الجوي بالسرعة في النقل مما يدفع المسافرين لاختيار الطائرة كوسيلة نقل لاختصار الوقت والمسافات وكما أسلفنا الذكر فالتأخير سبب من أسباب قيام المسؤولية.

فتقوم مسؤولية الناقل الجوي إذا أخل الناقل للالتزام بالنقل في الميعاد ويسبب هذا التأخير ضررا للركاب، ويعتبر هذا الالتزام وفقا للقواعد العامة، فالتأخير، هو تجاوز الناقل للميعاد المحدد، سواء الميعاد المتفق عليه مع الناقل أو الميعاد العقول في حالة عدم وجود اتفاق على ميعاد النقل وهو الميعاد المعتاد به في نفس الرحلة وفي نفس الظروف الجوية.⁽²⁾

1- المادة 146 من ق ط م ج رقم 06/98.

2- عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 65.

فبالرجوع إلى نصوص الاتفاقية الدولية فالناقل الجوي للأشخاص مسؤول بقوة القانون عن كل الأضرار التي يسببها التأخير في كل حالاته. (1).

فاتفاقية فارسوفيا) لم تعرف التأخير وإنما ذكرت في نص المادة 19 حيث تضمنت: " يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل المسافرين أو الأمتعة بطريق الجو ". (2)

وهذا ما فتح المجال أمام الفقه والقانون في تفسير فترة النقل الجوي واختلف الفقه استناداً إلى نظريتين:

أ-نظرية جوديس:

فسرت هذه النظرية فترة النقل الجوي تفسيراً ضيقاً حيث قصرت هذه الفترة على اللحظة التي تنتهي فيها الطائرة على أرض للإقلاع من مطار القيام وتنتهي بهبوط الطائرة على أرض مطار الوصول.

ففترة النقل الجوي حسب هذه النظرية تقتصر على الفترة التي تكون فيها الطائرة في الجو، وهذا ما يجعل من العسير على الراكب أو الشاحن إقامة الدليل على وقوع التأخير أثناء تلك الفترة، خصوصاً وأن معظم حالات التأخير تتحقق وقوعها قبل إقلاع الطائرة من مطار القيام. (3)

1- ياسمينة بشار، مسؤولية الناقل الجوي للركاب، دار الكتب العلمية، الطبعة 01، لبنان، 2013، ص74-76.

2- المادة 19 من اتفاقية فارسوفيا.

3- علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، المرجع نفسه، ص614.

ب- نظرية موريس:

يرى صاحب هذه النظرية أن فترة النقل الجوي التي قصدها المادة 19 من الاتفاقية هي ذاتها فترة النقل الجوي التي حددتها المادة 18، ويقوم هذا الرأي على أساس مماثلة الضرر الناتج عن التأخير، والضرر الناتج عن الإخلال بالالتزام بالمحافظة على البضاعة من الضرر أو التلف.

وإذا كانت هذه النظرية تصدق على نقل البضائع لأن الأضرار الناتجة عن التأخير في النقل قد تكون هي نفس الأضرار الناتجة عن الإخلال بالالتزام بالمحافظة على البضاعة فإنها لا تصدق على التأخير في نقل الركاب لأنه لا يتصور أن ينتج عن التأخير في نقل الركاب ضرر من النوع الذي نصت عليه المادة 18 من الاتفاقية.

أما القانون الجزائري فلم يعطي تعريفاً للتأخير وإما ذكر عبارة التأخير فقط في نص المادة 147 من ق.ط.م.ج.

الفرع الثاني: موقف الفقه حول فترة النقل الجوي.

إن مجال تحقق مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار اللاحقة بالمسافرين ينحصر في الفترة التي يتواجد خلالها هؤلاء في الطائرة وأثناء عمليات الصعود والنزول، وأن مجال تحققها عن الأضرار اللاحقة بأممتعتهم يتحدد بكون هذه الأمتعة في حراسة الناقل.

إلا أن مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار التأخير لم تحظ بتحديد للفترة الزمنية التي يحدث خلالها التأخير الموجب لقيامها، ذلك أن النصوص المنظمة لهذه المسؤولية، سواء تلك الواردة في اتفاقية وارسو أو اتفاقية مونتريال أو حتى قانون الطيران المدني، جاءت متطابقة وخالية من أية عبارة تدل على وجود فترة للنقل الجوي وذلك على النحو التالي:

" يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يترتب عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو".⁽¹⁾

فهل يفسر عموم النص على أن الناقل مسؤول عن كل تأخير أيا كانت الفترة الزمنية التي حصل خلالها أم أن هناك فترة للنقل ينبغي حدوث التأخير خلالها حتى يعد الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار المترتبة عن هذا التأخير في نقل المسافرين وأمتعتهم؟

وهذا ما حاول الفقه الإجابة عنه من خلال نظريات مختلفة تراوحت في تحديدها لفترة النقل بين الضيق والانتساع.

أولاً: التفسير الضيق لفترة النقل الجوي:

ينطلق هذا الاتجاه من مجال المسؤولية عن ضرر لتأخير من المقارنة بين المادة 19 من اتفاقية وارسو (المادة 147 ق.ط.م) والمادتين 17 و 18 من الاتفاقية (المادة 145 و 146 من ق.ط.م) من حيث صياغة النصوص.

فقد أعطى واضعو الاتفاقية تعريفا موسعا لفترة النقل الجوي في المادة 17 بحيث ليس فقط تواجد الراكب على متن الطائرة، بل وكذلك فترة قيامه بعمليات الصعود والنزول، وكذلك الشأن بالنسبة للأمتعة والبضائع، حدد واضعو الاتفاقية فترة وجود البضاعة أو الأمتعة في حراسة الناقلين فقط وهي داخل الطائرة، وإنما أيضا وهي في المطار أو في مكان خارج المطار في حالة الهبوط الاضطراري.

أما بالنسبة لفترة النقل الجوي في المادة 19 من الاتفاقية الخاصة بالمسؤولية عن التأخير، فإن واضعي الاتفاقية لم يتبعوا بشأن تحديدها نفس المنطق، وذلك على أساس أن

¹ - هشام فضلي، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ط1،

التوسع في تحديد نطاق التزام الناقل بضمان السلامة له مبرراته التي لا تتوافر بالنسبة للالتزام بإتمام النقل في الموعد المحدد.

وبالتالي يستنتج أن مجال المسؤولية في ضرر التأخير ينحصر في تلك المدة التي تبدأ من لحظة إقلاع الطائرة من مطار القيام وتنتهي في اللحظة التي يتم فيها هبوطها في مطار الوصول، أي أن فترة النقل الجوي تتحدد بتلك الفترة التي تكون فيها الطائرة في حالة طيران ويترتب على ذلك ألا تسري المادة 19 على التأخير الذي يحدث قبل أو بعد عملية النقل، وإنما يخضع هذا التأخير لحكم القواعد العامة للمسؤولية التي يتضمنها القانون الوطني الواجب التطبيق.

ونظرا إلى ما قد يؤدي إليه هذا الرأي لكل إهدار قيمة عملية لنص المادة 19، فإنه لم يلق قبولا من قبل الفقه الغالب، كما أن القول بهذا الرأي يجعل مبدأ المسؤولية عن التأخير ذاته من قبل اللغو الذي يجب تنزيه المشرع الدولي عنه، فقصر فترة النقل الجوي على تلك الفترة التي تكون فيها الطائرة في حالة طيران يجعل من العسير على الراكب - إن لم يكن مستحيلا - إقامة الدليل على وقوع التأخير فيها بالرغم من أن نظام المسؤولية قائم على الخطأ المفترض من جانب الناقل، هذا فضلا عن أن معظم حالات التأخير يتحقق وقوعها قبل إقلاع الطائرة من مطار القيام أو بعد هبوطها في مطار الوصول.⁽¹⁾

ثانيا: التفسير الواسع لفترة النقل الجوي:

على خلاف الاتجاه السابق، يذهب هذا الرأي إلى اعتبار أن المادة 19 من الاتفاقية لم تتضمن تحديدا لفترة المسؤولية عن التأخير، بعكس ما ورد في المادتين 17 و18، لأن عبارة "النقل بطريق الجو" الواردة في نص المادة 19 لا تشير إلى تلك الفترة، كون أن النص يتكلم عن التأخير في النقل الجوي وليس التأخير أثناء النقل الجوي، وبالتالي لا ينحصر

1- ياسمينه بشار، المرجع السابق، ص76.

التأخير الذي يعنيه النص بالضرورة في ذلك الذي تتعرض له الطائرة في رحلتها الجوية فقط.¹

وخلاصة هذا الرأي، المادة 19 لا تتكلم عن الفترة النقل الجوي، وإنما عن التأخير في النقل الجوي، وينكشف هذا التأخير لحظة نزول الراكب من الطائرة في مطار الوصول، فإذا تم ذلك في وقت متأخر عما هو منصوص عليه في العقد كان هناك تأخير في النقل، أما إذا كان نزول الراكب قد تم في الميعاد فلا يكن هناك تأخير في النقل يجعل الناقل مسؤولاً عنه وفقاً للمادة 19 من الاتفاقيات، ولو وقع تأخير للراكب أو أمتعته بعد هذه اللحظة كالتأخير الذي يحدث بسبب إجراءات الجمارك مثلاً.

فهذا التأخير لا يخضع لحكم المادة 19 وإنما حكم القانون الداخلي الواجب التطبيق فالعمل بنص المادة يعمل على حماية مصالح الركاب من أضرار التأخير.

إلا أنه يصطدم بالواقع العملي الذي تسيّر عليه شركة الطيران وخاصة الأعضاء في إياتا والتي تقضي شروطها بعد تحديد الميعاد النقل في مستند النقل، لأن مواعيد النقل تقريبية، كما أن القول بإقصاء التأخير الحاصل بعد نزول الراكب من الطائرة من نظام مسؤولية الناقل الجوي قول غير دقيق وذلك لأن التأخير في النقل يرتبط بداية بفترة النقل التي لا تنتهي بنزول الراكب من الطائرة أو تفريغ أمتعته منها، بل أنها تعتقد إلى أبعد من ذلك بدخول الراكب إلى مبنى المطار والوصول وتخلصه من وصاية النقل وتسلمه أمتعته في ذلك المطار.⁽²⁾

فمسؤولية الناقل الجوي تتعقد عن كل تأخير يحدث أثناء وبمناسبة عملية النقل في مجموعها ولو وقع هذا التأخير النطاق الضيق لفترة النقل.

¹ - دلال يزيد، المرجع السابق، ص 177.

² - ياسمينه بشار، المرجع السابق، ص 77.

ونظرا للانتقادات التي وجهت الآراء السابقة حول تحديد فترة النقل الجوي في حالة التأخير، اتجه الفريق الغالب من الفقه إلى القول بأن المادة 19 (المادة 147 ق.ط.م.ج)، فيما يتعلق بتحديد فترة النقل، قد أحالت ضمنا إلى المادتين 17 و18 من الاتفاقية (المادتين 145 و146 من ق.ط.م.ج) اللتين تحددان فترة النقل الجوي التي يسري خلالها الالتزام بسلامة الركاب والالتزام بسلامة الأمتعة والبضائع.

وبناء على ذلك، يكون أمرا منطقيًا أن يسري الالتزام بتنفيذ النقل في الميعاد بالنسبة للركاب خلال فترة سيران الالتزام بالسلامة، وأن يسري الالتزام بنقل الأمتعة في الميعاد خلال فترة سيران الالتزام بالمحافظة على سلامة هذه الأمتعة، فيكون الناقل الجوي مسؤولًا عن التأخير في نقل الركاب إذا حدث هذا التأخير أثناء الفترة الزمنية التي تمتد من لحظة مغادرة الراكب، تحت إمرة الناقل الجوي أو تابعيه القاعة المعدة لتجميع المسافرين بمطار الإقلاع للتوجه إلى الطائرة المعدة لنقله حتى لحظة تخلصه من وصاية الناقل الجوي أو تابعيه بدخوله مباني مطار الوصول.

كما يسأل الناقل الجوي عن التأخير في نقل الأمتعة إذا وقع هذا التأخير خلال الفترة التي تتواجد فيها الأمتعة في حراسة الناقل. (1)

وبذلك يكون هذا الرأي قد أكمل وجه القصور الذي اكتنف الرأي السابق والذي حدد فترة الناقل الجوي في المسؤولية عن التأخير وفقا للمادة 18 فقط، كما أنه يحفظ لنظام مسؤولية الناقل الجوي وحدته وتناسقه، ذلك أن اتفاقية وارسو فرضت على الناقل الجوي نظاما للمسؤولية يقوم على من الخطأ المفترض سواء في نقل الركاب أو الأمتعة، وحملته التزاما ببذل عناية في المحافظة على سلامة الراكب وأمتعته.

¹ - عائشة فضيل، "بحث حول المسؤولية عن التأخير في النقل الجوي"، أبحاث ومقالات فقهية، ص 72.

ويسري هذا الالتزام خلال فترة زمنية محددة نصت عليها المادة 17 و18، ولما كانت المسؤولية عن التأخير تشمل التأخير في نقل الركاب والتأخير في نقل الأمتعة، فيكون من المنطقي أن تتحدد الفترة التي تتحقق خلالها هذه المسؤولية بالفترتين الوارديتين في المادتين 17 و18 من الاتفاقية، فتتحقق على هذا النحو وحدة نظام مسؤولية الناقل في جميع حالات المسؤولية، بما في ذلك المجال الذي تتحقق فيه هذه المسؤولية.

المبحث الثاني: وقوع الضرر للمسافر أثناء فترة النقل الجوي.

لا يعد الناقل الجوي مخلا بالتزامه إلا إذا ترتب على هذا الاخلال الحاق الضرر بالمسافر، والضرر هو الأذى الذي يصيب الشخص في حق من حقوقه أو مصلحة مشروعة له. (1)

فالضرر هو ركن من أركان قيام المسؤولية وعدم تحققه يعني عدم قيام المسؤولية، لذلك فان اتفاقية فارسوفيا الدولية لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي لم تحد عن هذا المنطق فاشتترطت أن ينتج عن الحادث ضررا سواء كان ضرر وفاة أو إصابة بجروح أو أي أذى بدني آخر.

وبالتالي تتعقد مسؤولية الناقل الجوي بالتعويض عن الاضرار الحاصلة للمسافرين.

وهذا ما سنتطرق إليه في الفعل المولد للضرر (مطلب أول) وطبيعة الضرر الحاصل للمسافر (مطلب ثان).

1- دلال يزيد، المرجع السابق، ص120.

المطلب الأول: الفعل المولد للضرر.

وقد أشارت إليه المادة 17 و19 من اتفاقية فارسوفيا، ويتمثل في وقوع حادث في حالة المسؤولية عن الأضرار البدنية والوفاة ووقوع التأخير في حالة المسؤولية عن التأخير. وقبل ذلك سنتناول تعريف الحادث الذي يوجب المسؤولية (فرع أول) والمدى الزمني لوقوع الحادث (فرع ثان)، وهي الفترة التي تحدث فيها الواقعة المسببة للضرر، والتي تقيم مسؤولية الناقل الجوي.

الفرع الأول: تعريف الحادث.

إذ تقوم المسؤولية الناقل الجوي في حالة وقوع حادث سبب ضررا للمسافر. فقد ذكرت المادة 17 من اتفاقية (فارسوفيا) عبارة حادث و إلى المدى الزمني الذي يجب أن يقع خلاله هذا الحادث فأتى نص المادة كما يلي: "يكون الناقل الجوي مسؤولا عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة أو جرح أو أي أذى بدني آخر يلحق بالراكب إذا كانت الحادثة التي تولد منها الضرر وقعت على متن الطائرة أو في أثناء أية عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم." (1)

فاشترطت وقوعه على "متن الطائرة أو أثناء عملية الصعود أو النزول" لكن دون تحديد تعريف للحادث ولا الفترة التي يجب أن يقع خلالها الحادث وأمام غموض نص المادة 17 من اتفاقية (فارسوفيا) وعموميتها.

ذهب الفقه والقضاء لملء ذلك الفراغ بتفسير الحادث بين مضيق (أولا) وموسع لمعنى الحادث (ثانيا).

¹ - المادة 17 من اتفاقية فارسوفيا الدولية لعام 1929.

أولاً: التفسير الضيق لمعنى الحادث:

فحسب هذا الاتجاه يعتبر حادثاً جويًا كل "واقعة فجائية ناجمة عن عملية النقل ومرتبطة من حيث أصلها بالاستغلال الجوي" ⁽¹⁾، وأخذ بهذا التعريف المشرع المصري في ق.ط.م رقم 28 الصادر سنة 1981 في المادة الأولى منه، وكذلك المشرع الجزائري عند تعريفه لمعنى الحادث من خلال المادة 93 فقرة 2 من ق.ط.م.ج رقم 06/98 وجاء في مضمون المادة ما يلي: " يقصد بمفهوم هذا القانون بعبارة حادث، كل واقعة مرتبطة باستغلال الطائرة يحدث خلالها:

- اختفاء أو تحطم طائرة.
- 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 أو أدائها عند الطيران وتتطلب تصليحا هاما.

فالمشرع الجزائري حصر وعدد الحالات التي تتعرض لها الطائرات للمخاطر فكل ما يحدث للراكب وأمتعته من ضرر سواء على الطائرة أو على الأرض يدخل ضمن هذا التعريف.

ولكن مع تطور الملاحة الجوية تطورت معها المخاطر التي تهددها من اختناقات الطائرات، إرهاب الطائرات وحجز ركابها، فهل يمكن إدخال هذه الحوادث في المفهوم الذي أخذ به المشرع الجزائري وهل يمكن تطبيق نص هذه المادة عليها؟

1-عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية مونتريال 1999، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ط1، 2008، ص74.

الحادث بهذا المفهوم لا يتوافق مع المخاطر الجديدة للملاحة الجوية، لذا سعى الفقه والقضاء إلى توسيع معنى الحادث حتى يشمل كل ما يتعرض له قطاع النقل الجوي من مخاطر واعتداءات إرهاب الطائرات. (1)

ثانياً: التفسير الواسع لمعنى الحادث:

وقد كان للقضاء الفضل الأكبر في تقديم تعريف واسع لمعنى الحادث ولتفسير ما إذا كانت الاعتداءات على الطائرات يعتبر حادثاً يسأل عنها الناقل أو لا.

حيث كانت أول قضية في هذا الصدد أمام القضاء الفرنسي في قضية الزوجين "حداد" ضد شركة الخطوط الجوية الفرنسية حيث تعرضت الطائرة التي كانا على متنها للاختطاف، وأسفرت عن وقوع أضرار للمدعيين. وادعت شركة الطيران الفرنسية عدم مسؤوليتها عن الأضرار التي لحقت بالزوجين، كون المادة 17 من اتفاقية (فارسوفيا) لم تدرج عملية الاختطاف على أنها حادث.

لكن محكمة السين الفرنسية الابتدائية أصدرت حكماً جاء فيه:

"أن الحادث ينصرف إلى كل واقعة فجائية ومستقلة عن إرادة الناقل وتابعيه " فبالرغم من أنه لم يتم ذكر الاختطاف على أنه حادث ولكن بالمقابل ليس في النص ما يدل على أن مصطلح الحادث يقتصر على العطب الفني أو الخلل في الطائرة...

كما جاء في نفس السياق لدى محكمة الاستئناف بباريس على أن: لفظ الحادث يجب أن ينصرف إلى كل ما يخل بالسير المعتاد للرحلة والناجم عن تدخل لا يمكن توقعه من الغير سيئ النية. (2)

1- بشار ياسمينه، المرجع السابق، ص 67.

2- عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 75.

ونجد أيضا قضية هيسرل ضد الخطوط الجوية السويسرية وقضية ساليرنو ضد الخطوط الجوية بان أمريكا، وأمام هذا التطور والتوسع في مصطلح الحادث الذي شمل الاختطافات وإرهاب الطائرات والقرصنة الجوية... تغير معنى الحادث وأصبح أشمل وأوسع.⁽¹⁾

فالحادث هو: " كل واقعة تحل بالسير العادي للأمر يترتب عليها المساس بشخص الراكب ناجمة عن عملية النقل، حدثت أثناء فترة النقل، و راجعة إلى عامل خارجي عن شخص المضرور".⁽²⁾

والمفهوم الواسع للحادث هو الأكثر تطبيقاً، نظراً لما يشهده الطيران من تطور تكنولوجي هائل، ويتوافق والمخاطر الجديدة التي تتعرض لها الملاحة الجوية.

فعمل المشرع بنص المادة 93 من ق.ط.م.ج لا يتماشى مع الحوادث التي تطرأ على النقل الجوي والعمل بنفس المادة يضيف من مفهوم الحادث وقد تسبب في ضياع حقوق للمسافرين.

الفرع الثاني: المدى الزمني لوقوع الحادث:

وبالرجوع إلى نص المادة 17 من اتفاقية (فارسوفيا) الدولية لعام 1929 فيدخل ضمن مفهوم الحادث: كل واقعة مسببة للضرر. تقع خلال فترة النقل الجوي إما على متن الطائرة (أولاً)، أو في فترة صعود ونزول الركاب (ثانياً)، وإذا وقع الحادث أثناء هذه الفترة. تقوم مسؤولية الناقل الجوي للمسافرين وفيما يلي: المقصود بعبارة على متن الطائرة وعمليات

1- بشار ياسمينية، المرجع السابق، ص68.

2- وضحة فلاح المطيري، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقاً للقانونين الكويتي والأردني، رسالة

ماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، 2011، ص67.

صعود ونزول المسافرين وحتى يتسنى لنا التعرف على الفترة الزمنية التي يقع فيها الحادث ويكون الناقل الجوي ملزماً بالتعويض. (1)

أولاً: فترة وجود المسافرين على متن الطائرة.

فبالرغم من وضوح هذه العبارة إلا إن القضاء الأمريكي طرح تساؤلاً حول ما إذا كانت عبارة "على متن الطائرة" تنطبق على حالة النزول المؤقت للراكب من الطائرة أو حالات الهبوط الاضطراري.

فقد فصلت المحكمة الأمريكية في قضية السيدة هسرل ضد الخطوط الجوية السويسرية سنة 1972. حيث تم اختطاف طائرتهم وتم احتجازهم لأيام، فتقدمت السيدة هسرل بطلب التعويض عن كل الأضرار التي لحقت بها. (2)

وقد دفعت شركة الطيران السويسرية بعدم مسؤوليتها لأن المدعية أصيبت بالضرر في الفندق وليس في الطائرة، وهذا ما رفضته المحكمة الأمريكية واعتبرت أن لدى السيدة المطالبة بالتعويض على أساس أن (عبارة على متن الطائرة تشمل الفترة ما بين صعود الراكب إلى الطائرة عند بداية الرحلة الجوية والنزول منها في مكان الوصول المتفق عليه، وبالتالي فإن كل ما يحدث بين هاتين اللحظتين يعتبر كأنه حادث وقع على متن الطائرة).

كما اعتبرت أيضاً في تفسير آخر بأن عبارة "على متن الطائرة" تشمل الفترة التي يكون الراكب فيها موجوداً داخل الطائرة سواء أثناء التحليق أو الطائرة رابطة على الأرض وعليه فإن كل عملية اختطاف وحجز للركاب لمدة معينة على متن الطائرة يعتبر من قیل الحادث.

¹-بشار ياسمينة، المرجع السابق، ص 69.

²- المرجع نفسه، ص 71.

ثانياً: فترة صعود وهبوط المسافرين من الطائرة:

فبالرجوع لنص المادة 17 من اتفاقية (فارسوفيا) فالواقعة التي تحدث للمسافر أثناء عمليات صعود وهبوطهم يعتبر حادثاً واجب التعويض إذا أحدث ضرراً للمسافر، لكن هذا لم يكن واضحاً بما فيه الكفاية حتى نفس هذه الفترة.

قام الفقه بتقديم معنى لها وتضاربت المواقف في تفسيرها فهناك من اعتمد على معيار بداية تنفيذ عقد النقل، فتبدأ مسؤولية الناقل من الوقت الذي يبدأ فيه الناقل بتنفيذ التزاماته أو من الفترة يكون فيها الراكب تحت إمرة الناقل أو أحد تابعيه. (1)

وبهذا يكون القرار الصادر في قضية "ماشيه" قد اعتمدت على معيار مكاني، فإن وقع الحادث في مكان معرض لمخاطر الطيران فإن مسؤولية الناقل تقوم وفقاً لنظام المسؤولية في الاتفاقية (فارسوفيا) وإن لم تكن كذلك، أي إن وقع الحادث خارج مكان الخطر فإنه تسري على المسؤولية الناقل القواعد العامة للمسؤولية حسب القانون الوطني.

فالناقل الجوي يكون مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة أو إصابة الراكب إذا كان الحادث الذي نجم عنه الضرر قد وقع على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود والهبوط. (2)

وقد أجمع الفقه على التلازم بين المعيارين لتفسير هذه الفترة وبناءً على ذلك تتحدد عملية الصعود إلى الطائرة بالفترة التي يغادر فيها الراكب مبنى المطار متوجهاً إلى الطائرة وصعوده.

¹-دلال يزيد، المرجع السابق، 147.

² - سعيد أحمد شعله، قضاء النقض التجاري في عقد النقل، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 1993، ص 205.

بينما عمليات الهبوط يحدد نطاقها بنزول المسافرين من الطائرة ودخول مبنى المطار.⁽¹⁾

فالناقل الجوي لا يسأل عن الأضرار التي تحدث للمسافرين في الفترة التي يتواجد فيها المسافر خارج مبنى المطار.

واستقر الفقه الراجح على أن نقل الراكب من المدينة إلى المطار، أو العكس لا يدخل ضمن الفترة الزمنية التي تسري فيها أحكام الاتفاقية، فالناقل الجوي لا يسأل إلا عن الأضرار التي تحدث للمسافر، عندما يكون تحت إمرته هو وتابعيه، على الرغم من تواجدهم في المطار.⁽²⁾

المطلب الثاني: طبيعة الضرر الحاصل للمسافر.

أشرنا فيما سبق أن الضرر هو الأذى الذي يصيب الشخص في حق من حقوقه أو في مصلحة مشروعة له، ويحق له المطالبة بالتعويض عما أصابه.

أقرت اتفاقية فارسوفيا بمبدأ المسؤولية عن الضرر في المواد 17 و19 ولكنها لم تحدد طبيعة هذا الضرر الواجب التعويض عنه، وإنما حددت أسباب الضرر القابلة للمساءلة مثل ضرر الموت، الجرح، وأي أذى بدني آخر، وأوكلت مهمة تحديد هذه الطبيعة إلى القوانين الوطنية.⁽³⁾

لذا اتجهت القوانين اللاتينية بما فيها القانون الفرنسي، الجزائري، والمصري إلى تقسيم الضرر إلى نوعين: ضرر مادي (فرع أول) وضرر معنوي (فرع ثان).

الفرع الأول: الضرر المادي الحاصل للمسافرين.

¹ - وضحة فلاح المطيري، المرجع السابق، ص 67.

² - محمد نعيم علوة، موسوعة القانون الدولي العام، ج 7، مكتبة زين الحقوقية، الشرق الأوسط، ط 1، 2012، 162.

³ - دلال يزيد، المرجع السابق، ص 120.

يعرف الضرر المادي على أنه إخلال بمصلحة إما أن تكون حقا من حقوق المضرور أو مجرد مصلحة مالية⁽¹⁾ ويمكن تقسيم الأضرار المادية إلى: الأضرار البدنية والوفاة (أولا) وأضرار مادية عن التأخير (ثانيا).

أولا: الأضرار البدنية والوفاة الحاصل للمسافر:

قد حصرت المادة السابعة عشر من اتفاقية (فارسوفيا) الأضرار التي يسأل عنها الناقل حيث نصت على أنه: (يسأل الناقل عن الضرر الذي يقع في الوفاة أو الجرح، أو أي أذى بدني آخر يلحق للمسافر).

فكل من ضرر الموت والإصابة بجروح تمثل، مساسا بالحقوق الشخصية للمسافر، بالإضافة إلى ما ينجم عنها من أضرار مادية، تلحق بأقارب المتوفى، خاصة إن كان هذا المتوفى هو الشخص الذي ينفق على عائلته، وكذا المساس بحق سلامة جسده أي يتضرر عند إصابته بجروح، أو كسور أو إحداث تشوهات على مستوى جسمه فكل هذه الأضرار تعد إخلالا بالحق في سلامة حياته وجسده، ويسأل الناقل الجوي عن هذا الإخلال متى وقع على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود أو الهبوط طبقا للمادة 17 من اتفاقية (فارسوفيا) الدولية لعام 1929.⁽²⁾

وكما نصت أيضا المادة 17 من الاتفاقية على مسؤولية الناقل الجوي عن أي ضرر بدني آخر (Tout autre lésion corporel) يصيب الراكب وهو الضرر الجسماني نتيجة عطفه على الوفاة أو الإصابة بجروح، والضرر البدني هو تهتك يصيب جسد الإنسان، في حالة اصطدامه بجسم صلب مما يؤدي إلى إصابة أحد الأعضاء بكسور أو شق، أو ضرر بدني داخلي كحالة النزيف الدموي الذي يمس بجسم المسافر.

1- عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، نظرية الالتزام بوجه عام، ج1، دار النشر للجامعة المصرية، 1952، ص 855.

2- وضحة فلاح المطيري، المرجع السابق، ص79.

ثانياً: الضرر المادي الناجم عن التأخير:

فالضرر المادي، وكما سبقت الإشارة إليه هو كل ضرر يصيب المسافر في مصلحة من مصالحه المالية فليس كل تأخير في النقل الجوي يقيم المسؤولية.

فقد يحصل تأخير في نقل الراكب ولكن لا يترتب عنه أي ضرر، فالتأخير المقيم لمسؤولية الناقل الجوي هو: الذي ينجم عنه ضرر للراكب طبقاً مما نصت عليه المادة 19 من اتفاقية (فارسوفيا).⁽¹⁾

والملاحظ على هذه المادة أنها لم تشترط أي نوع معين من الأضرار بل جاءت عبارة الضرر فيها بصفة عامة، بمعنى سواء كانت مادية أو معنوية.

وعن الأضرار المادية الحاصلة بالراكب نتيجة التأخير، كحالة تعطل الطائرة في الطريق مما تضطر الناقل إلى الهبوط، ولا يتمكن الناقل من إحضار طائرة أخرى إلا بعد يوم أو يومين، فيتحمل الراكب مصاريف الإقامة خلال هذه المدة، وقد يفضل بعض الركاب في مثل هذه الحالة، استئناف الرحلة، فيتكبدون مصاريف كل ذلك، وهذا ما يوجد قيام المسؤولية ووجوب التعويض عن تلك المصاريف، ولهذا قضت المحاكم الفرنسية بالتعويض عن الضرر المادي الناجم عن التأخير، وهو ما استقر عليه القضاء في عدد كبير من قضايا التأخير في النقل.⁽²⁾

¹- المادة 19 من اتفاقية فارسوفيا.

²- وضحة فلاح المطيري، المرجع السابق، ص 80.

الفرع الثاني: الضرر المعنوي الحاصل للمسافرين.

أولاً: تعريف الضرر المعنوي .

هو الضرر الذي يقع بمصلحة غير مالية للشخص فهو لا يصيب الشخص في ماله، كما هو الحال في الضرر المادي.

ومن حالات الضرر المعنوي، الضرر الذي يصيب الشخص في شرفه وسمعته وكرامته أو يلحق ضرراً بعاطفته وشعوره أو ذلك الضرر الأدبي الذي يصيب الجسم، فالمسافر إذا أصيب بجروح، كتشوه في الوجه أو تلف عضو أثناء النقل، ولحقه من جراء ذلك ضرر أدبي ويسبب له ألماً نفسية ستؤثر على حياته وشعوره.

فقد عرف الأستاذ "سافاتييه" الضرر المعنوي على أنه (كل ألم إنساني لا ينجم عن خسارة مالية، ويشمل آلام الضحية في جسمه كما يشمل آلامه المعنوية في شرفه وفي عواطفه وأمنه وسكينته وكرامته)

وقد استقرت التشريعات العامة على الاعتراف بالضرر المعنوي، بحيث نص القانون المدني المصري في المادة 222 م فيها على أنه: (يشمل التعويض الضرر الأدبي أيضاً)

كما اعترف المشرع الجزائري بالتعويض عن الضرر المعنوي، وذلك في نص المادة 182 مكرر من القانون المدني، وإن اعترف الفقه والتشريعات على قيام المسؤولية على الضرر المعنوي ومن ثم التعويض عنه فإنه في مجال النقل الجوي للمسافرين اختلف القضاء المقارن في الأخذ بالضرر النفسي كموجب لمسؤولية الناقل الجوي فظهرت اتجاهات مختلفة تختلف في مدى الأخذ بالأضرار النفسية وعدم الأخذ بها.

وقد انعكست آثار هذا الجدل حول مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر المعنوي المتمثل في الضرر النفسي الحاصل للمسافر، على التشريعات الجوية الوطنية الداخلية ومنها موقف التشريع الجوي الجزائري من الضرر النفسي الحاصل للمسافر. (1)

ثانيا: موقف المشرع الدولي من الضرر المعنوي.

ف نظرا لتطور أخطار النقل الجوي، النفسية الحاصلة للركاب، خاصة الناتجة عن عمليات اختطاف الطائرات، والاعتداءات الحاصلة على الركاب كالاضطرابات النفسية، وقد كان مرجع الخلاف والجدل، ينحصر في تفسير عبارة الأذى البدني الواردة في المادة 17 من اتفاقية (فارسوفيا) الدولية، ومنها انطلق البحث عن مدى اشتمال عبارة الأذى البدني للضرر المعنوي (النفسي) الذي يلحق بالراكب وانقسم موقف القضاء إلى ذلك في اتجاهين.

الاتجاه الأول: يضيق من مفهوم عبارة الأذى البدني، ويقصرها فقط على الضرر الجسماني، الضرر المادي الذي يصيب الراكب من جراء الحادث، ويرفضون الاعتراف بالضرر المعنوي لقيام مسؤولية الناقل الجوي.

فالقضاء الأمريكي قد قضى بذلك العديد من القضايا المطروحة عليه⁽²⁾ وأيضا القضاء في "كندا"، فقد طرحت أمام المحاكم الكندية قضية سويرنانت ضد شركة طيران كندا حيث طالب المدعيان من شركة الطيران الكندية تعويضهما عن الضرر المعنوي اللاحق بهما من جراء وفاة ابنتهما في حادث سقوط طائرة، فطالبوا بتعويض عما أصابهما من ضرر نتيجة صدمة نفسية وما لحقهما من مشاعر الحزن والأسى لموت الابنة.

1- وضحة فلاح المطيري، المرجع السابق، ص 82.

2 - عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 102.

فرفض القاضي " دسشينس " طلب المدعين معتمدا في ذلك أن مثل هذا الضرر لا يمكن أن يكون موضوع للتقاضي، نظرا لسكوت اتفاقية (فارسوفيا) عن النص عليه⁽¹⁾ وهو نفس موقف القضاء الإيطالي في قضية "شركة صابينا للطيران" حيث قضت المحكمة (إنه بالرغم من أن القانون الإيطالي يسمح بالتعويض عن الأضرار النفسية، إلا أنه في مجال مسؤولية الناقل الجوي يعتبره نوعا من أنواع المضاربة البحتة) وهو حكم محكمة نيويورك في قضية "هسرل" ضد شركة الخطوط الجوية السويسرية" سنة 1970، وقد كانت حجة القضاء في اعتماد التفسير الضيق لمعنى الضرر البدني، وحصره في الضرر الجسدي دون النفسي تتمثل فيما يلي:

- أن النص الأصلي لنص المادة 17 من اتفاقية (فارسوفيا) هو باللغة الفرنسية بحيث جاءت الترجمة الفرنسية لعبارة الأذى البدني، بمصطلح وأن المعنى العادي والمألوف لهذه العبارة، انصرف إلى الضرر الجسماني دون الضرر النفسي⁽²⁾.
- والحجة الثانية، هو أن واضعي اتفاقية (فارسوفيا) انصرفت نيتهم إلى قصر مسؤولية الناقل الجوي على الأضرار البدنية دون الأضرار النفسية، فلو كانوا يقصدون غير ذلك، لكانوا أشاروا صراحة إلى المسؤولية على الضرر النفسي في نص المادة 17 من اتفاقية (فارسوفيا).

وأما الاتجاه الثاني للقضاء فتوجه إلى تفسير واسع لعبارة الأذى البدني تقتصر فقط على الضرر الجسدي بل اشتملت أيضا على الضرر النفسي الحاصل للراكب، ويعود إدماج الضرر النفسي كمحل لمسؤولية الناقل الجوي إلى ما جاء به اتفاق مونتريال الصادر في 4 مايو 1966⁽³⁾.

¹- بشار ياسمينه، مرجع سابق، ص82.

²- عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص103.

³- اتفاق مونتريال الموقع في 4 مايو 1966.

وهو نفس ما ذهبت إليه نفس المحكمة في قضية "هسرل" ضد "الخطوط الجوية السويسرية" في عام 1985، حيث طالب المدعي بالتعويض عن الضرر النفسي وحده، وهو أيضا ما اتجه إليه الفقيه منكوفيش في قوله أن (ما ذهبت إليه محكمة نيويورك في قضية هسرل نتيجة صحيحة، أي لاعترافها بالضرر النفسي المعنوي مستقلا عن الضرر البدني المادي).⁽¹⁾

أمام ذلك فإن أغلبية الفقه يفضل الاتجاه الواسع، لعبارة الضرر الوارد في نص المادة 17 و 19 من اتفاقية (فارسوفيا)، خاصة أن الاتفاقية لم تحدد ماهية الضرر أو مضمونه بل اكتفت بتبيان مصادره فقط دون تبيان نوعه.

وإن التفسير الواسع للضرر يتوافق مع هدف اتفاقية (فارسوفيا) الرامي إلى توحيد قواعد القانون الجوي الدولي، ومن ضمن الموافقين على قيام المسؤولية عن الضرر المعنوي ق.ط.م.ج 06-98.

ثالثا: موقف المشرع الجزائري في ق.ط.م.ج 06-98 من الضرر المعنوي.

ما دامت اتفاقية (فارسوفيا) الدولية لعام 1929، قد حالت بصفة ضمنية تحديد نوع الضرر الذي يسأل عنه الناقل الجوي للركاب إلى القوانين الوطنية، فإن قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 قد أشار صراحة إلى نوع الأضرار التي يسأل عنها الناقل الجوي من خلال تقديمه مفهوما للضرر في نص المادة 2/145 من قانون الطيران المدني الجزائري، قضت على أنه:

¹ - بشار ياسمينة، المرجع السابق، ص 85.

(تشمل عبارة الضرر حسب مفهوم هذه المادة، أي ضرر جسدي عضوي أو وظيفي، بما في ذلك الضرر الذي يصيب المدارك العقلية⁽¹⁾).

والملاحظ على هذه المادة أن المشرع الجزائري يعترف بنوع الضرر محل المسؤولية، أي كل من الضرر المادي المتمثل في إصابة الشخص بضرر جسدي وضرر عضوي أو الضرر الوظيفي والضرر المعنوي بصفة ضمنية لما نص على الضرر الحاصل بالمدارك العقلية، ويقصد به الضرر الذي يلحق بالقوى العقلية للشخص، من صدمات، وأزمات عصبية تلحق بالراكب نتيجة الحادث.

وقد أثبت العلم في هذا الإطار مدى العلاقة بين علم وظائف الأعضاء وبين جسد الإنسان و أداء أعضائه لوظائفه الطبيعية، وبين الجهاز العصبي والنفسي له ومدى تأثير كل منها على الآخر، في شكل يصعب عليه الفصل بينهما.

فالمشرع الجزائري قدر هذه العلاقة من مدى تأثير القدرات العقلية للراكب بوظائف جسده، فأى ضرر يلحق بالجسد يترتب أضرار نفسية تقابلها.

وفيما يتعلق عن موقف القضاء الجزائري في مدى استقلالية الضرر المادي عن الضرر المعنوي، فإنه في كثير من القضايا، قضى بهذه الاستقلالية في الكثير من القرارات منها قرار مجلس قضاء الجزائر بتاريخ 29 مايو 1975، الذي قضى بالتعويض عن الضرر المادي والمعنوي، وكذلك قرار المجلس الأعلى الصادر في 06 نوفمبر 1976 القاضي بتعويض الأضرار المعنوية جاء فيه:

(أن الضرر المعنوي هو الشعور بالألم وهو لا يقدر بمال، وإنما يعوض من قبل القضاء مما بدا لهم جبرا للخواطر).

¹ - المدارك العقلية هو الضرر الذي يلحق بالقوى العقلية للشخص من صدمات وأزمات عصبية تلحق بالراكب نتيجة للحادث.

فالمشرع الجزائري يأخذ بالضرر المادي والمعنوي، وتعويض الضرر المعنوي يتم استقلالا عن الضرر المادي وليس كما ذهب إلى القضاء الأمريكي سابقا في وجوب اقتران الضرر المعنوي بالضرر البدني كشرط للتعويض عنه.

وتجدر الإشارة إلى أن الراكب يسهل عليه إثبات الضرر المادي الحاصل له ففي حالة وفاة الراكب لا يكون أمام ورثته للمطالبة بالتعويض عن الضرر الذي أصابهم، إلا تقديم شهادة وفاة مورثهم أو من كان يعولهم.

إثبات الضرر المعنوي.

يعتبر إثبات الضرر المعنوي، من إحدى أهم الدوافع التي جعلت القضاء يمتنع عن تعويض هذا الضرر والاعتراف به نظرا لصعوبة إثباته، ولذلك فقد وصف إثبات الضرر المعنوي الحاصل بالراكب، أنه إثبات من أنواع المضاربة البحتة.

ولكن ما دام الطب النفسي في تطور مستمر للكشف عن خبايا الأمراض النفسية التي تكون نتيجة للضغوط النفسية التي تمس بالجهاز العصبي للإنسان،.

فبالتالي أصبح من السهل إثبات الضرر المعنوي، وذلك لإمكانية المدعي من تقديم تقارير طبية تبرهن الحالة النفسية التي آل إليها بعد الحادث، كما أنه يمكن للمحكمة عرض المضرور (الراكب) على خبير مختص في الأمراض النفسية لتقييم حالته النفسية وتقديم تقرير بذلك.

وبإثبات المدعي للضرر اللاحق به، سواء كان ماديا أو معنويا، فإنه بذلك يقيم مسؤولية الناقل الجوي، وتقوم المطالبة بالتعويض ولكن قد يشترط على المضرور بالإضافة إلى إثبات الضرر، إثبات وجود علاقة سببية ما بين الخطأ والضرر.

الفصل الثاني

مسؤولية الناقل الجوي بين التحديد
والإطلاق

قدرت الاتفاقيات الدولية الأخطار الشديدة التي تحف بعملية النقل الجوي وكذلك الأضرار الجسيمة التي تنتج عن حوادثه، فوضعت حداً أقصى للتعويض يلتزم بدفعه الناقل الجوي وحتى يستفيد الناقل الجوي من هذا المبدأ لا بد أن يكون النقل الجوي دولياً وفقاً لاتفاقية وارسو والاتفاقيات المعدلة لها، وأن يكون حسن النية.

وبالإضافة إلى ذلك فإن الاتفاقية نفسها والاتفاقيات المعدلة لها سمحت بتشديد المسؤولية تشديداً اتفاقياً، بحيث يمكن أن تتجاوز الحد المتفق عليه.

وإذا أخل الناقل الجوي بالتزاماته انعقدت مسؤوليته ولزمه التعويض عن الضرر إلا إذا أقام الدليل على نفي المسؤولية.

فإذا كانت المسؤولية شخصية قوامها الخطأ فيتحمل منها بأحد الأسباب التي ذكرها القانون للتخلص من هذا النوع من المسؤولية، وإذا كان الالتزام بتحقيق نتيجة فيتحمل منه إذا أثبت أن عدم التنفيذ يرجع إلى سبب أجنبي لا دخل لإرادته في وقوعه.

فوسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي مرتبطة ارتباطاً وثيقاً بأساس هذه المسؤولية وبطبيعة الالتزام الملقى على عاتق الناقل الجوي.

وإذا ثبت سوء نية الناقل الجوي فلا مجال لتطبيق الحد الأقصى للتعويض فتتحول المسؤولية من المسؤولية المحدودة (مبحث أول) إلى المسؤولية غير المحدودة والتي سنفصل فيها في (مبحث ثان).

المبحث الأول: المسؤولية المحدودة للناقل الجوي.

إن أهم ما يترتب عن وقوع الضرر للمسافر هو قيام مسؤولية الناقل الجوي عن كل الأضرار اللاحقة بالمسافرين وأمتعتهم، فالأصل في المسؤولية هو التعويض على قدر الضرر.⁽¹⁾

ووفقا لأحكام القانون المدني الجزائري وذلك في نص المادة 182 التي تضمن محتواها ما يلي:

"إذا لم يكن التعويض مقدرًا في العقد، أو في القانون فالقاضي هو الذي يقدره، ويشمل التعويض ما لحقه من خسارة وما فاتته من كسب بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالتزام أو للتأخر في الوفاء به..." وكذلك نص المادة 131 من ق.م.ج.⁽²⁾

أما المسؤولية في قانون النقل الجوي فتخضع لأحكام خاصة كرستها اتفاقية (فارسوفيا) 1929 بحيث يتم تحديد التعويض بحد أقصى (مطلب أول) وهو ما يطلق عليه بنظام المسؤولية المحدودة. إذ أن الناقل الجوي ملزم بالتعويض ولكن في حدود كرسها القانون لضمان مصلحة الطرفين (الناقل والمسافر)، وكيف يتم هذا التعويض استنادا إلى عدة خصائص (مطلب ثان).

¹- عيسى غسان ربيضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي -

²- المادة 131 من ق.م.ج "يقدر القاضي مدى التعويض عن الضرر الذي لحق المصاب طبقا لأحكام المادتين 182 و182 مكرر مع مراعاة الظروف الملائمة..."

المطلب الأول: الحدود القصوى للتعويض في مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص.

وضعت اتفاقية (فارسوفيا) لعام 1929 نظاما خاصا للتعويض اللازم دفعه من قبل الناقل الجوي للضحية في حالة الإصابة بأذى بدني أو جروح كما ميزت بين الناقل حسن النية والناقل سيئ النية... وما يهمنا في هذا المطلب هو المسؤولية التي تقوم إذا كان الناقل حسن النية بحيث يستفيد من أحكام أو نظام المسؤولية المحدودة.

وسنتناول في هذا المطلب مبررات تحديد المسؤولية (فرع اول)، والتطور الحاصل للحد الأقصى في كل التشريعات الدولية (فرع ثان)، ونبين في الأخير شروط الاستفادة من الحد الأقصى للتعويض. (فرع ثالث)

الفرع الأول: مبررات تحديد مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص.

يكون التعويض على قدر الضرر، وذلك بتقدير ما لحق المضرور من خسارة وما فاته من كسب (1)، وهذه هي القاعدة العامة في المسؤولية المدنية، أما التعويض في مسؤولية الناقل الجوي فتعرف منحى آخر، بحيث فرضت اتفاقية (فارسوفيا) الدولية والتشريعات اللاحقة لها مبدأ الحد الأقصى للتعويض، ويعود اعتماد هذا المبدأ إلى عدة اعتبارات يمكن جملها فيما يلي:

- تعرض الملاحة الجوية لمخاطر جسيمة، تؤدي في كثير من الأحيان إلى هلاك الأرواح والأموال المتواجدة على متن الطائرة، وهذا ما يلزم الناقل الجوي بدفع كل التعويضات، واستمرار قطاع النقل بالتعويض عن كل الخسائر يؤدي إلى شل حركة النقل، وإفلاس شركات الطيران. فشركات النقل الجوي تتحمل الخسائر التي أصابت الطائرات إضافة إلى ذلك تعوض كل المتضررين في الحادث.

¹ - فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، دار المطبوعات الجامعية، 2002، ص236.

- يستطيع الناقل الجوي أن يتجاوز خسائر الملاحة الجوية عن طريق التأمين ضد هذه المخاطر، ولكن هذه المبالغ ضخمة لا يمكن تغطيتها كلها، وبتحديد التعويض يكون حق المضرور مضمونا وكذلك تكون شركات التأمين قد حددت مبالغ التأمين مسبقا. (1)
- فالتأمين من المسؤولية المدنية وسيلة وتقنية يعتمد عليها في الوصول إلى حماية حقيقية، وتتمثل هذه الحماية في مجال النقل الجوي في حماية الناقل الجوي والمضرورين. وتناول المشرع الجزائري من خلال قانونه للطيران المدني الصادر بتاريخ 27 جوان 1998 موضوع التأمين في النقل الجوي في القسم السادس من الفصل الثامن تحت عنوان التأمينات من خلال المواد 171،172،173. (2)
- كما أن لا ينبغي أن يتحمل الناقل الجوي وحده تبعه مخاطر الاستغلال الجوي، بل يجب أن يوزع هذا العبء بين الناقل والعميل. ويقوم تحديد المسؤولية بهذا الغرض إذ لا يلتزم الناقل بتعويض كل الضرر وإنما هو يلتزم بأن يدفع للمضرور مبلغا محددًا، هو في الغالب أقل من قيمة الضرر الفعلي.
- إن تحديد المسؤولية يهدف إلى تجنب كوارث تجارية فيما يخص البضائع والأشخاص وهو مبدأ عام يهدف إلى حماية الناقل بصفة خاصة ومرافق النقل الجوي، ويضمن حقوق كل المضرورين في الحصول على التعويض وفقا لقواعد النقل الجوي. (3)
- ومن مبررات وضع مبدأ الحد الأقصى للتعويض هو توحيد التعويض والتساوي بين فرص الحصول عليه بين جميع المتضررين. كما أن وضع قاعدة موضوعية تحدد قيمة التعويض تلتزم بتطبيقها كافة المحاكم في جميع الدول الأطراف، من شأنها توحيد قانون

¹ - دمانة محمد، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2010-2011، ص154.

² - بشار ياسمين، المرجع السابق، ص147-153.

³ - أبو زيد رضوان، القانون الجوي، دار الفكر العربي، مصر، ص354.

النقل الجوي، وعلى حد قول الأستاذ شوفو ، "إن تحقيق هدف التوحيد يعد الهدف الرئيسي من إبرام الاتفاقية"⁽¹⁾ وسندرس في الفرع الموالي التطور الحاصل في الحد الأقصى في كل التشريعات الجوية الدولية.

الفرع الثاني: التعديلات الحاصلة للحد الأقصى في التشريعات الجوية.

فكما سبق وأن أشرنا فالحد الأقصى للتعويض هو الحد الذي يتوقف عنده التعويض بحيث لا يمكن التنازل عنه ولا الانتفاض منه إلى حد أدنى واعتمد قانون شركات الطيران على هذا المبدأ نظرا للحوادث الهائلة التي تتعرض لها الطائرات والتي تؤدي في الكثير من الأحيان إلى هلاكها وهلاك من بداخلها من أشخاص وبضائع فإن تقرر تعويض كل الأضرار الناجمة عن الحادث فإن ذلك يثقل كاهل شركات الطيران ويؤدي إلى شل حركة الملاحة الجوية وإفلاس شركات الطيران.

كما أن ازدهار مرفق النقل الجوي مرتبط بمدى إمكانية التأمين من مخاطر الطيران وهذا لن يتحقق في ظل المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي. لأن الناقل الجوي لا يستطيع التنبؤ بالحوادث التي قد تقع للطائرة فهي حوادث فجائية ولا يستطيع تقدير الضرر مسبقا، فتقدير قيمة التعويض تتوقف أساسا على ما لحق الراكب من خسارة وما فاتته من كسب.

لذلك فمبدأ المسؤولية المحدودة مناسب للناقل الجوي بحيث يعلم مسبقا مقدار التعويض اللازم دفعه كما أنه يمكن له حساب المخاطر التي تتعرض لها الطائرة.

فوضع مبدأ الحد الأقصى للتعويض يوازن بين المصالح مصلحة المسافرين (الضحية) وشركة الطيران وهذا هو هدف اتفاقية (فارسوفيا) والتعديلات التشريعية التي تلتها.

¹ -بشار ياسمينه، مرجع السابق، ص123 .

أ- اتفاقية (فارسوفيا) 1929 و بروتوكول لاهاي:

وضعت اتفاقية (فارسوفيا) حدا أقصى يتوقف عنده التعويض والذي يعتبر حقا للمضرور وهذا ما يتضح خلال المادة 22 من نفس الاتفاقية.

فقد ذكر في نص المادة: أن كل راكب حدد له تعويض يقدر 125 ألف فرنك.

وفي حالة ضياع أمتعة اليد أو الأمتعة الشخصية فيكون التعويض فيها محددًا بمبلغ 5000 فرنك لكل راكب.

أما ما يتعلق بالأمتعة المسجلة فنأخذ نفس حكم هلاك البضائع فنجد التعويض فيها بمبلغ 250 فرنك عن كل كيلوغرام.

ولكن هذه الحدود القصوى لم تعرف الاستقرار وإنما تعرضت للنقد والتعديل فنجد

بروتوكول لاهاي لعام 1955 عدل المادة 22 من اتفاقية (فارسوفيا) 1929

بحيث: أبقى البروتوكول على حدود التعويض نفسها إلا ما تعلق بالأضرار الحاصلة للركاب.⁽¹⁾ بحيث جاء في مضمون المادة 22 من اتفاقية (فارسوفيا) ما يلي: "في حالة المسؤولية عن الأضرار الحاصلة بالركاب تكون مسؤولية الناقل قبل كل راكب محددة بقدر 125 ألف فرنك وفي الحالة التي يجوز فيها قانون المحكمة المعروض عليها النزاع أن يكون التعويض في صورة ريع أي مرتب ولا يجوز أن يزيد رأس المال عن الحد المذكور".

أما في حالة نقل الأشخاص تحدد مسؤولية الناقل الجوي بمبلغ 250 ألف فرنك

ويجوز للراكب بناء على الاتفاق مع الناقل أن يضع حدا أعلى للمسؤولية"⁽²⁾

¹ - محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، د.ذ.س.ن. ص 135.

² - ألغت المادة 11 من بروتوكول لاهاي المادة 22 من اتفاقية فارسوفيا الدولية.

فكما هو واضح في نص المادة فقد تم الانتقال من 125 ألف فرنك إلى 250 ألف فرنك في حالة ضرر بدني أصاب الشخص.

أما فيما يخص الأضرار اللاحقة بالأمتهمة المسجلة وغير المسجلة فلم يتم التعديل فيها.

وأما عن الوحدة المستعملة لتقدير الحد الأقصى للتعويض فإنها نفسها المعتمدة في كل من اتفاقية (فارسوفيا) وبروتوكول لاهاي فالمبالغ المبينة بالفرانكات تعتبر مقدرة بوحدة نقدية تقوم على خمسة وستين ملغراما ونصف من الذهب عيار تسعمائة من الألف ذهباً خالصاً⁽¹⁾، وتكون هذه المبالغ قابلة للتحويل إلى أي عملة وطنية في أرقام صحيحة ويجري تحويل هذه المبالغ عند التقاضي إلى العملات غير النقد بالذهب وفقاً للقيمة الذهبية لتلك العملات يوم صدور الحكم.

وعليه فالفرنك الذهبي ما هو إلا وحدة قياس للحد الأقصى للتعويض.⁽²⁾

ب- الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية مونتريال 1966:

سبق وأن قلنا أن بروتوكول لاهاي عدل جزئياً اتفاقية (فارسوفيا) ولكن اتفاق مونتريال 1966 عدلها كلياً، فالو.م.أ لم ترض بحدود التعويض الواردة مسبقاً وسعت لتوفير أكبر قدر من الحماية للراكب واتفق الإتحاد الدولي للنقل الجوي وهيئة الطيران المدني الأمريكية على رفع الحد الأقصى للتعويض إلى 75 ألف دولار عن كل راكب في حالة إصابته بأضرار بدنية أو وفاة.⁽³⁾

¹- صدور قانون يثبت العملة الفرنسية في 25 يونيو 1928 أنشأ الفرنك بوانكاريه.

²-بشار ياسمينه، المرجع السابق، ص125.

³- محمد فريد العريني، ق.ن.ج الداخلي والدولي، 2002، ص241.

فقد مس التعديل ما يتعلق فقط بالأضرار الحاصلة للركاب بحيث لم تعدل المادة فيما يخص نقل الأمتعة.

وأمام هذه الاختلافات أضحي من الضروري الاتفاق على حد أقصى للتعويض يحقق تكافؤ الفرص بين المتضررين.

ج- الحد الأقصى للتعويض في بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971:

انصب التعديل في هذه الاتفاقية على طبيعة مسؤولية الناقل الجوي فجعلها مسؤولية موضوعية، وهذا ما تضمنته المادة 1/8 من بروتوكول جواتيمالا سيتي الذي عدل المادة 22 من اتفاقية (فارسوفيا) 1929 ويمكن تلخيص مضمون المادة فيما يلي:

ففيما يتعلق بنقل الأشخاص "مبلغ التعويض قدر بمليون وخمسمائة ألف فرنك، وهذا فيما يتعلق بالأضرار المترتبة على الأذى البدني الذي يصيب المسافر أو وفاته⁽¹⁾

كما حددت مبلغ التعويض عن الأضرار التي تلحق المسافر جراء التأخير بمبلغ اثنين وستون ألف فرنك 62000 فرنك، وفي حالة هلاك أو ضياع الأمتعة تم تحديد التعويض 15000 فرنك لكل مسافر.

فما أضافه هذا التعديل على غرار الاتفاقيات والبروتوكولات السابقة هو الوصول بالحد الأقصى إلى مليون وخمسمائة ألف فرنك لكل راكب والجديد في نص المادة هو وضع حد أقصى للتعويض عن ضرر التأخير والذي تضمنته المادة الأولى من بروتوكول جواتيمالا سيتي بمبلغ 62000 فرنك لكل راكب⁽²⁾.

¹-أكرم يامالكي، مرجع سابق، ص148.

²- طبقا للمادة 1/8 من بروتوكولات جواتيمالا سيتي والمعدلة للمادة 22 من اتفاقية وارسو.

فالحد الأقصى هو المبلغ الذي لا يجوز تجاوزه مهما كانت الظروف التي أقامت مسؤولية الناقل الجوي فالمادة 09 من البروتوكولات أقرت على أن حدود المسؤولية هي حدود قصوى لا يجوز تجاوزها.

والهدف الرئيسي في تحديد التعويض أو الحد الأقصى للتعويض هو توحيد قواعد المسؤولية المدنية للناقل الجوي، كما نجد المادة 15 من بروتوكولات (جواتيمالا سيتي) نص على جواز إضافة 187500 فرنك إلى الحد الأقصى للتعويض في نهاية كل سنة والهدف من هذه الإضافة هو التغلب على المصاعب والمشاكل التي تثار دائما بعد رفع الحد الأقصى للتعويض.⁽¹⁾

د - الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية مونتريال 1999:

جاءت اتفاقية مونتريال 1999 للقضاء على الاختلاف القائم بين الاتفاقيات وسد الثغرات الموجودة والسعي لتوحيد نظام مسؤولية الناقل الجوي وقد شملت اتفاقية مونتريال الحدود القصوى للتعويض في كل حالة من حالات مسؤولية الناقل الجوي والتي وردت في الشكل الآتي:

أ. ما يتعلق بالأضرار البدنية والوفاة الحاصلة للركاب فيكون مبلغ التعويض 100 ألف وحدة حقوق سحب خاصة لكل راكب وهذا في الدولة التي تكون عضوا في صندوق النقل الدولي ويحدد مبلغ الحد الأقصى ب 1500 وحدة نقدية مكونة من 65 ملغرام ونصف من الذهب عيار 900 في الألف عن كل راكب في الدولة الغير منظمة إلى صندوق النقد الدولي.

ب. أما في حالة هلاك الأمتعة فيقدر الحد الأقصى ب 1000 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب وهذا في الدولة التي تكون عضوا في صندوق النقد الدولي.

¹ - أبو زيد رضوان، قانون الطيران التجاري، 1966، ص 386-388.

ج. أما في حالة الضرر الناتج عن التأخير فيقدر التعويض بمبلغ 4150 وحدة سحب خاصة بالنسبة للدول المنظمة لصندوق النقد الدولي وبمبلغ 25000 وحدة نقدية عن كل راكب في الدولة غير المنظمة لصندوق النقد الدولي.⁽¹⁾

فاتفاقية مونتريال عند وضعها للحدود القصوى راعت وحدة حساب التعويض فيما إذا كانت الدولة منتمية أو غير منتمية لصندوق النقد الدولي، استنادا إلى المادة 23 من اتفاقية مونتريال بتحديد طريقة التحويل بالنسبة لكل طائفة من هذه الدول.

فإذا كانت الدولة غير منتمية للصندوق فتتوزع على نوعين: دول تجيز أنظمتها القانونية حساب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص، ودول أخرى لا تجيز ذلك، وتسري عليها وحدة السحب المذكورة في اتفاقية فارسوفيا وهي وحدة النقد الذهبي.⁽²⁾

وإذا كانت الدولة منتمية إلى صندوق النقد الدولي، فتحسب قيمة العملة الوطنية لهذه الدول بالقياس إلى حق السحب الخاص وفقا لطريقة التقويم التي يطبقها صندوق النقد الدولي بالنسبة لعملياته ومعاملاته السارية يوم صدور الحكم.⁽³⁾

فاتفاقية مونتريال 1999 سعت إلى إحداث الوحدة بين النظم التشريعية الجوية المختلفة وإحداث التوازن بين اتفاقية (فارسوفيا) و(بروتوكول جواتيمالا سيتي) ولضمان حرية أكبر للركاب.

¹ -بشار ياسمينية، المرجع السابق، ص 130 .

² - هشام فضلي، المرجع سابق، ص 87.

³ - المرجع نفسه، ص 87 .

وبعد الاطلاع على التطورات الحاصلة في التشريعات الجوية الدولية، سندرس موقف التشريعات المقارنة بما فيها القانون الجزائري، ومدى تأثيرها بهذه التشريعات في الفرع الثالث.

الفرع الثالث: موقف التشريعات المقارنة من المسؤولية المحدودة.

استمدت معظم التشريعات الجوية الداخلية نظامها القانوني من التشريعات الدولية لنظام مسؤولية الناقل الجوي وأصبحت مصدرا تشريعا لقانونها الداخلي.

ف نجد القانون الفرنسي والمصري يطبق نفس الأحكام التي تسري في الاتفاقيات من حيث الحد الأقصى.

وكغيره من القوانين فقانون الطيران المدني الجزائري ذكر صراحة من خلال المادة 150 من القانون 06/98 المتعلق بالطيران المدني الجزائري أنه اعتمد على أحكام اتفاقية (فارسوفيا) وبروتوكول (لاهاي) كمصدر لنظام مسؤولية الناقل الجوي الجزائري والعمل بنفس الحد الأقصى للمسؤولية وتنص المادة 150 من ق.ط.م.ج على أنه:

" تمارس مسؤولية الناقل الجوي إزاء كل شخص منقول طبقا لقواعد اتفاقية وارسو المؤرخة في 12 أكتوبر 1929، وبروتوكولات لاهاي 1955 والمصادق عليها من طرف الجزائر، تحدد قيمتها ب 250000 وحدة حسابية كحد أقصى عن كل مسافر"⁽¹⁾

والمقصود بالوحدة الحسابية في مفهوم هذا القانون وحدة حساب مشكلة من 65 مليغرام ونصف من الذهب على أساس 900 من الألف من الذهب الخالص ويمكن أن تحول هذه الوحدات إلى العملة الوطنية ونصف هذا الحد الأقصى على كل حالات مسؤولية الناقل الجوي التي سبقت الإشارة إليها.

¹ - بشار ياسمينه، مرجع سابق، ص 132-133.

إلا ما يتعلق بأمثلة اليد فقد تم تحديد الحد الأقصى في المادة 1667 ق.ط.م.ج بمبلغ 5000 وحدة حسابية لكل شخص.

فالمشرع الجزائري ربط التعويض بالعملة الذهبية التي تعتبر وحدة حساب معروفة. (1)

المطلب الثاني: تكيف الحد الأقصى للتعويض.

يلتزم الناقل الجوي بدفع التعويض عن كل الأضرار التي تصيب المسافرين، وهذا التعويض محدد في النص القانوني بحيث لا يجوز للناقل أن ينزل بقدر التعويض الذي يقدمه للمضروب عن هذا الحد الأقصى، كما لا يجوز للمضروب أن يطالب بأزيد منه.

وثارت التساؤلات حول طبيعة هذا التحديد و الخصائص التي تميزه عن غيره وهذا ما سنتطرق إليه بحيث سنحدد الطبيعة القانونية للحد الأقصى (فرع أول)، وشروط استفادة الناقل الجوي من هذا التحديد (فرع ثاني).

الفرع الأول: طبيعة الحد الأقصى للتعويض.

يمتاز الحد الأقصى بعدة خصائص أهمها أنه من النظام العام أهمها: أنه من النظام العام، هو امتياز ممنوح للناقل، ليس مبلغا جزافيا، ليس تأمينيا.

أولا: الحد الأقصى من النظام العام.

قررت اتفاقية (فارسوفيا) مبدأ التحديد في المادة 22 حين نصت على حدود المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالركاب أو أمتعتهم أو تصيب البضائع. وفي المادة 23 حظرت على الناقل أن يضمن عقد النقل أية شروط يبتغي بها تحديد مسؤوليته بأدنى مما

¹ - دلال يزيد، المرجع السابق، ص 255.

هو مقرر في المادة 22 فبالرجوع لنص المادة 23 "فكل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته أو تقرير حد أدنى من الحد المبين في الاتفاقية يكون باطلا و كان لم يكن..."⁽¹⁾

فالحد الأقصى من النظام العام فهو قاعدة أمر لا يجوز النزول بقيمة التعويض إلى حد أدنى فلا يحق للناقل الجوي أن ينزل بالحد الأقصى للتعويض إلى أقل من قيمته فإذا وضع شرط بين الناقل والراكب للتنازل عن هذا الحد فإن الشرط باطل والعقد صحيح.

أما في حالة الارتفاع بقيمة التعويض كأن يرى الناقل الجوي أن الحد الأقصى غير كاف لتعويض الراكب، ففي هذه الحالة يجوز الارتفاع بقيمة التعويض. فهو مسموح بالنسبة لاتفاقية (فارسوفيا) و(بروتوكول لاهاي)، لكن (بروتوكول جواتيمالا سيتي) 1971 لا يجيز الاتفاق على تجاوز أو الارتفاع بقيمة التعويض مطلقا.⁽²⁾

ثانيا: الحد الأقصى ليس مبلغا جزافيا (forfaitaire) :

يقصد بمعنى جزافي (forfaitaire) بأن مبلغ التعويض لا يستحق بطريقة آلية أي دون اعتبار للضرر الحقيقي الذي لحق بالراكب، فإن الراكب وفي حالة وقوع الضرر له عليه أن يثبت ذلك الضرر وبحسب قيمته تحكم له المحكمة بالتعويض وهي مقيدة في ذلك بالوقوف عند الحد الأقصى للتعويض المقرر قانونا، رغم أن تقييد القاضي بالحد الأقصى للتعويض قد يؤثر نفسيا عليه، فيترك لديه انطبعا بأن المدعي يستحق التعويض طبقا لقاعدة التعويض عن كل ضرر والتي يستثنى منها مبدأ الحد الأقصى في التعويض عن مسؤولية الناقل الجوي. وإن الحد الأقصى يستحق مرة واحدة ولو تعددت الأضرار اللاحقة بالراكب وليس عن كل ضرر لحق بالشخص.⁽³⁾

¹ - فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1985، ص119.

² - بشار ياسمينة، المرجع السابق، ص134.

³ - المرجع نفسه، ص135.

ثالثاً: الحد الأقصى هو امتياز ممنوح للناقل:

واعتباره امتياز بالنظر إلى أن الأصل في تحمل المسؤولية هو جبر الضرر كما سبق وأن أشرنا فالناقل الجوي ملزم بجبر الضرر الذي أصاب الراكب سواء مادياً، بدنياً أو نفسياً فتحديد الحد الأقصى للتعويض يعتبر امتيازاً لأن القانون يراعي مصلحة الناقل الجوي في عدم تحميله مصاريف ضخمة تؤدي إلى شل حركة قطاع النقل الجوي، كما أن الناقل وطبقاً لهذا التحديد لا يحق له وضع أي شروط تعفيه أو تخفف من عبئ المسؤولية الملقاة عليه. (1)

فبوضع حد أقصى للتعويض وفقت اتفاقية (فارسوفيا) بين مصلحة الناقل الجوي من جهة ومصلحة شركات الطيران من جهة أخرى وبذلك حققت الموازنة بين المصلحتين.

رابعاً: تحديد المسؤولية ليس تأميناً.

فتختلف طبيعة تحديد المسؤولية عن طبيعة التأمين. فتحديد المسؤولية يحمل معنى الجزاء عن خطأ ارتكب ولا يستحق التعويض إلا إذا انشغلت مسؤولية الناقل. أما التأمين من المسؤولية فهو يحمل معنى الضمان، إذ يهدف إلى توفير حد معين من التعويض للمضرور حتى في حالة عدم المسؤولية عن الحادث الضار، وهو بذلك يتجرد تماماً من معنى الجزاء عن السلوك الخاطئ الذي أحدث الضرر، وهو يقوم أساساً على مبدأ المشاركة في الأعباء وتوزيع الخسارة على أكبر عدد ممكن. (2)

¹ - المادة 23 من اتفاقية وارسو تنص على أن: " كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته أو إلى تقرير حد أدنى

من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلاً..."

² - فاروق أحمد زاهر، المرجع السابق، ص 124.

الفرع الثاني: شروط الاستفادة من الحد الأقصى للتعويض.

فاشترط لتمتع الناقل بنظام المسؤولية المحدودة الذي قرره الاتفاقية والبروتوكولات المعدلة لها أن يكون حسن النية فإذا أثبت سوء نيته ألحقت به الاتفاقية جزاء قاسيا يتمثل في عدم استفادة من النصوص التي تحد مسؤولية أو تعفيه منها. (1)

ويمكن جمع هذه الشروط فيما يلي:

- أن يكون النقل دوليا حسب المادة 1 من اتفاقية (فارسوفيا) فالحد الأقصى لا يسري إلا إذا كان النقل دوليا.
- أن يكون الناقل الجوي حسن النية بحيث يكون قد قام بتسليم تذكرة السفر إلى الراكب وتكون التذكرة مستوفية لكل الشروط القانونية أي كل البيانات الإلزامية وهذا حسب المواد 03، 04، 09 من اتفاقية (فارسوفيا) أما بروتوكول جواتيمالا سيتي فنص على استفادة الناقل الجوي من المسؤولية المحدودة بالرغم من عدم مراعاته للبيانات الإلزامية في تذكرة السفر.
- أن لا يكون الناقل متسبب في الضرر نجم نتيجة لفعل أو امتناع الناقل أو تابعيه أو برعونة مقرونة بادراك وهذا ما قضت به المادة 10 من البروتوكولات فاستفادة الناقل الجوي من الحد الأقصى مرتبطة بمدى حسن نية الناقل في تسليمه تذكرة السفر للراكب، وذكر البيانات الإلزامية وعدم تسببه في إحداث الضرر، وفي حال حصول على عكس ذلك كله يكون الناقل سيئ النية ويترتب عليه جبر الضرر دون حدود، وبذلك يتحول من نظام المسؤولية المحدودة إلى نظام المسؤولية غير المحدودة. (2)

¹ - عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، منشأة المعارف الإسكندرية، 2000، ص 85.

² -بشار ياسمينه، المرجع السابق، ص 137.

المبحث الثاني: الاستثناءات الواردة على مبدأ تحديد المسؤولية.

تعرضنا فيما سبق إلى نظام المسؤولية المحدودة التي تضمن التوازن بين المصالح من جهة الناقل والمسافر ولكن هل كل ما يصيب المسافر من أضرار يتم التعويض عنها وفقاً لهذا المبدأ أو هناك طرق أخرى للتعويض؟

فيمكن لمسؤولية الناقل الجوي أن تخرج عن هذا التحديد القانوني، وذلك في حالة تشديد مسؤولية الناقل الجوي (مطلب أول)، أو في حالة الإعفاء من المسؤولية (مطلب ثان)، وفي كلا الحالتين يعتبر خروجاً عن المبدأ المعمول به في مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص وهو مبدأ المسؤولية المحدودة للناقل الجوي.

المطلب الأول: حالات تشديد مسؤولية الناقل الجوي للمسافرين.

أخذت اتفاقية فارسوفيا الناقل الجوي بالشدة إذا ثبت عدم حسن نيته، فحرمة من التمسك بأحكامها التي تحد من مسؤوليته، بل و كذلك من تلك التي تمكنه من الإفلات منها. ولكنها علقت توقيع هذا الجزاء القاسي على توافر واحدة من هاتين الحالتين: عدم تزويد المسافر بوثائق النقل أو عدم شمولها على كل البيانات، وكذلك في حالة ثبوت أن الضرر يرجع إل خطأ من جانب الناقل يعد وفقاً لقانون المحكمة المختصة بالنظر في النزاع مساوياً للغش.⁽¹⁾

وهذا ما ذهبت إليه اتفاقية وارسو في المادة 25 منها. وسنفضل في تشديد المسؤولية سواء قانونياً (فرع أول) أو اتفاقياً (فرع ثان).

¹ - محمد فريد العريني، القانون الجوي النقل الجوي، الدار الجامعية للطبع و النشر، بيروت، ص 141.

الفرع الأول: التشديد القانوني لمسؤولية الناقل الجوي للمسافرين.

فيتم تشديد المسؤولية على الناقل الجوي أي انتقال المسؤولية من مسؤولية محدودة إلى مسؤولية غير محدودة، إذا تبين أن الناقل الجوي أخل بأحد التزاماته القانونية والمتمثلة في تخلف وثائق النقل أو أحد بياناتها الإلزامية (أولاً)، إذا ثبت أن الضرر راجع إلى خطأ الناقل أو الخطأ المعادل (ثانياً).

أولاً: تخلف وثائق النقل الجوي أو بياناتها الإلزامية.

أ. تخلف وثائق النقل الجوي:

ويقصد بتخلف وثائق النقل عدم إصدار الناقل لتذكرة السفر الواجب عليه إصدارها

قانوناً.

وقد نصت المادة 2/3 من اتفاقية (فارسوفيا) لعام 1929 بأنه:

"لا يؤثر على قيام عقد النقل أو على صحته عدم وجود التذكرة أو عدم صحتها أو ضياعها، بل يضل العقد خاضعاً لقواد هذه الاتفاقية، على أنه إذا قبل راكبا لم تسلم إليه تذكرة السفر فليس للناقل التمسك بأحكام اتفاقية الخاصة بإعفائه من المسؤولية أو المتعلقة بتحديدها".⁽¹⁾

هذا النص هو نفسه المعتمد في قانون الطيران المدني الجزائري رقم 98 - 06

من خلال المادة 3/132 التي جاء فيها: "غير أنه إذا قبل الناقل راكبا لا يتوفر على وثيقة الركوب، فلا يكون له الحق في الاستفادة من أحكام هذا القانون التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها".

¹ - المادة 2/3 من اتفاقية فارسوفيا الدولية لعام 1929.

وبناء على هذه المواد، يكون المشرع الجوي قد فرض واجبا قانونيا على الناقل الجوي متمثلا في وجوب إصدار تذكرة السفر وتسليمها للراكب، حتى تتحقق للناقل الحق في الاستفادة بنظام المسؤولية المحدودة وكذلك الاستفادة من سبل الإعفاء من المسؤولية، وقد ميزت اتفاقية (فارسوفيا) لعام 1929 في وضعها للجزاء المترتب عن عدم إصدار الناقل لوثائق النقل بين كل من نقل الركاب ونقل الأمتعة ونقل البضائع.

فعلى الناقل الجوي عند نقله للراكب أن يلتزم بتسليمه وثيقة الركوب أولا وهي تذكرة السفر لا يشترط تسليمها إلى الراكب نفسه بل يكفي بتسليمها إلى من ينوب عنه.⁽¹⁾

وقد ذهب القضاء الأمريكي إلى أنه يجب تسليم تذكرة السفر إلى الراكب نفسه في وقت يسمح له بالاطلاع على ما تتضمنه التذكرة، من أن النقل هو نقل دولي خاضع لأحكام المسؤولية المحدودة في اتفاقية (فارسوفيا) حتى يتمكن من إبرام تأمين لحماية نفسه من الحدود القصوى للمسؤولية، وقضى أن تسليم التذكرة للراكب بعد ركوبه في الطائرة، وهي تنحصر لإقلاع بأخذ حكم عدم تسليمه لها.⁽²⁾

ب. تخلف البيانات الإلزامية:

اشتراطت اتفاقية (فارسوفيا) البيانات التالية في تذكرة السفر:

- مكان الإصدار وتاريخه.
- نقطتا القيام والوصول.
- اسم وعنوان الناقل أو الناقلين.
- بيان يتضمن خضوع النقل لاتفاقية (فارسوفيا) أي نظام المسؤولية المحدودة.⁽³⁾

¹ -بشار ياسمينه، المرجع السابق، ص 138.

² - جلال وفاء محمد، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين، (دراسة في القضاء الأمريكي)، الإسكندرية، ص 114.

³ - المادة 1/3 من اتفاقية (فارسوفيا) لعام 1929.

ونصت على وجوب توفر كل البيانات وإلا سيعتبر الناقل مخلا بالتزامه ولا يستفيد من تحديد أو إعفاء من المسؤولية.

وفي بروتوكول لاهاي 1955 خفف من الشكليات السائدة في اتفاقية (فارسوفيا).

كما سوت الاتفاقية بين الجزاء الموقع على الناقل في حالة عدم إصداره لتذكرة السفر في نقل الركاب ونقل البضائع والأمتعة.

وعدل نص المادة كما يلي:

"... على أنه إذا قبل الناقل راكبا لم تسلم إليه تذكرة سفر أو كانت التذكرة غير مشتملة على الإعلان الوارد في الفقرة ج من هذه المادة، فلا يحق للناقل أن يتمسك بأحكام المادة 22 الخاصة بحدود المسؤولية. فيعتبر البيان الخاص بتبصير الراكب إلى أن النقل يخضع لأحكام المسؤولية المحدودة هو أهم بيان يجب ذكره وإلا سيحرم الناقل من الاستفادة من تحديد المسؤولية."

فإذا لم يسلم الناقل تذكرة السفر للراكب أو لم تشتمل على بيان تنبيه الراكب بخضوع النقل للمسؤولية المحدودة في اتفاقية (فارسوفيا) 1929 وإذا قارناها بالمادة 2/3 من اتفاقية (فارسوفيا) المعدلة بالبروتوكول لاهاي 1955.

فالمادة قبل التعديل كانت تحرم الناقل من الاستفادة من الإعفاء وأيضا عدم الاستفادة من الحدود القصوى للتعويض.

بينما المادة 2/3 من بروتوكول لاهاي 1955 وقعت جزءا واحدا على الناقل، وهو عدم استفادته من الحدود القصوى للتعويض وألغى الجزء الثاني وهو حرمان الناقل من سبل الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية وبالمقابل ارتفع بالحد الأقصى للتعويض.

وفي اتفاق مونتريال لعام 1966 هو الآخر فرض على الناقل ضرورة تبصير الركاب، وذلك بتسليم تذكرة السفر، ولكن لم يبين الجزاء الذي يقع على الناقل في حالة عدم إصداره للتذكرة.

وفي بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971 ورد أن عدم تسليم تذكرة سفر أو عدم اشتمالها على بعض البيانات لا يعتبر سببا لحرمان الناقل من المسؤولية المحدودة، فنظام المسؤولية المحدودة يسري على عملية النقل حتى ولو لم تقدم التذكرة أصلا. وهذا ما ذهب إليه اتفاق مونتريال لسنة 1999.

وطبقا لاتفاقية (فارسوفيا) وبروتوكول لاهاي فالراكب الذي ادعى عدم استلامه لتذكرة السفر أو عدم اشتمالها على البيانات الإلزامية عليه أن يثبت ذلك.⁽¹⁾

ثانيا: وقوع الضرر بسبب غش الناقل أو إلى الخطأ المعادل للغش.

فبعد أن تطرقنا إلى الحالة الأولى التي إذا تحققت، يحرم الناقل من الاستفادة من تحديد المسؤولية ألا وهي تخلف وثائق النقل أو أحد بياناتها الإلزامية، ننتقل إلى السبب الثاني وهو رجوع الضرر إلى غش الناقل أو الخطأ المعادل للغش، فارتكاب الناقل أو أحد تابعيه خطأ، أو خطأ معادل للغش، تزول عنه الحماية المقررة لصالحه ولا يستفيد من تحديد المسؤولية أو الإعفاء منها. فما المقصود بالغش، وهل يمكن للناقل دفع المسؤولية عن نفسه؟ وللتوسيع أكثر في تعريف الغش، ارتأينا تعريفه في الفقه وبعض القوانين الداخلية.

وقد ورد في نص المادة 1/25 من اتفاقية فارسوفيا أنه:

" ليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية، أو تحد منها إذا كان الضرر قد تولد عن غشه أو خطأ يرى قانون المحكمة المعروض عليها النزاع معادلا

¹ -بشار ياسمينه، مرجع سابق، ص 140.

للغش". فنص المادة اكتفى بيان الجزاء المتمثل بعدم استفادة الناقل من الحدود القصوى للتعويض دون توضيح لمعنى الغش".⁽¹⁾

تضاربت الآراء حول معنى الغش وهذا هو الأمر الذي أدى إلى تعديلها ببروتوكول لاهاي في المادة 31 منه.

أما الفقه فانقسم إلى فريقين في تفسير المادة 25 من الاتفاقية.

فالفريق الأول يرى أن المادة 25 لا تعني حرية القاضي في تحديد معنى الخطأ المعادل للغش استنادا إلى قانونه الداخلي. وإنما المقصود هنا هو حرمان الناقل من التمسك بأحكام المسؤولية التي تحد أو تعفيه من المسؤولية، إذا كان الضرر راجعا إلى غشه.

ويرى الفريق الثاني أن للقاضي بالتطبيق لحكم المادة 25 الحرية المطلقة في الأخذ بالحلول التي أوردها قانونه الوطني الداخلي، لأن هذه المادة تتضمن قاعة اسناد إلى قانونه الداخلي.⁽²⁾

ونظرا للصياغة التي وردت بها المادة 25 من اتفاقية فارسوفيا التي تضمنت غموضا في تحديد المقصود بعبارة الغش أو الخطأ المعادل للغش. واختلفت المفاهيم فيما بينها ما بين دول القانون المكتوب ودول القانون الغير مكتوب.

ونظرا للاختلافات بين فكرة الغش والخطأ المعادل للغش المذكور في المادة 25 من اتفاقية فارسوفيا، عدل بروتوكول لاهاي 1955 المادة 25 بالمادة 31 المتضمنة:

¹- محمد نعيم علوة، المرجع السابق، ص 176.

²- عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 89. 2000.

"لا تسري الحدود المنصوص ليها في المادة 22 من اتفاقية فارسوفيا حتى يقام الدليل على أن الضرر قد نشأ عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه وذلك إما بقصد إحداث الضرر أو برعونة مقرونة بإدراك احتمال ضرر نتيجة ذلك".⁽¹⁾

فهذا النص قدم تعريفاً لفكرة الخطأ المشدد للمسؤولية، فقد قدم المشرع الدولي تعريفاً مباشراً ومحدداً لكل من الغش والخطأ المعادل للغش، وحاول التوفيق والموازنة بين المفاهيم في التشريعات والقوانين، وذلك من أجل توحيد قواعد المسؤولية المدنية للناقل الجوي.

ويمكن تعريف الغش في مفهومه الحديث على أنه مرادف للخطأ العمدي، خاصة بعد ظهور فكرة الخطأ الغير مغتفر، وهو انصراف إرادة الناقل إلى فعل أو امتناع مع علمه التام أن من شأن ذلك حصول ضرر ومع ذلك يقدم على ارتكابه، ولكن لا يشترط توافر قصد الإضرار، وهذا بخلاف المفهوم التقليدي الذي كان يتطلب في تعريفه لفكرة الغش توافر نية الإضرار.⁽²⁾

الفرع الثاني: التشديد الاتفاقي لمسؤولية الناقل الجوي للمسافرين.

فيجوز للراكب أن يتفق مع الناقل على أن يزيد حد المسؤولية عما هو منصوص عليه وبأخذ هذا الاتفاق صورتين:

- * الاتفاق على زيادة حد المسؤولية في حالة الأضرار التي تنجم عن وفاة الركاب أو إصابتهم.
- * والاتفاق على الارتفاع بحد المسؤولية في حالة الأضرار التي تصيب الأمتعة المسجلة وهو ما يصطلح عليه بإعلان المصلحة في التسليم.

¹ - بشار ياسمينة، المرجع السابق، ص 145.

² - حمد الله محمد حمد الله، عقد النقل (البري، البحري، الجوي)، دار النهضة العربية، القاهرة 1997-1998، ص 293

أولاً: زيادة حد المسؤولية في حالة الأضرار اللاحقة بالمسافرين.

تمثل الحدود القصوى للتعويض حماية للناقل الجوي ويجوز له التنازل عن هذه الحماية بقبوله حداً أعلى من تلك الحدود، فيعتبر صحيحاً كل اتفاق يقضي بالارتفاع بالتعويض إلى ما يفوق الحد الأقصى.

وهذا ما جاءت به المادة 22 من اتفاقية وارسو على أنه:

"... يجوز للراكب بناءً على اتفاق خاص مع الناقل أن يحدد مبلغاً أكبر للمسؤولية"⁽¹⁾

فالتعويض الاتفاقي الخاص ليس من قبيل التقدير الجزافي الذي يستحق بصفة تلقائية أياً كانت قيمة الضرر، بل هو حد أقصى جديد للتعويض لا يصح تجاوزه ولكن ليس من المحتم بلوغه، فإذا ثبت أن قيمة الضرر أقل من الحد الأقصى الجديد للتعويض فلا يلتزم الناقل إلا بالقيمة الأقل مراعاة لقاعدة مساواة التعويض للضرر.⁽²⁾

كما نجد أيضاً المادة 1/77 من قانون الخدمات الجوية رقم 166/64 التي تنص

على:

"غير أنه يجوز للراكب بناءً على اتفاق بينه وبين الناقل أن يضع حداً أعلى للمسؤولية"

ووفقاً لنص المادة المذكور فيمكن للراكب المضرور أو ورثته في ضوء هذا الاتفاق المشدد لمسؤولية الناقل الجوي أن يحصلوا على حد أعلى للتعويض يفوق حد 250 ألف فرنك فرنسي ما يعادل (250 ألف وحدة حسابية في ق.ط.م.ج).

فيمكن للناقل الجوي أن يتنازل عن حدود المسؤولية التي قررها القانون لمصلحته ولكن هذا لا يعني أنه هو من يبادر بهذا التنازل، وإنما الطلب يكون دائماً من طرف الراكب

¹ - دلال يزيد، المرجع السابق، ص 308.

² - عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 86.

(المضروور) لأن هو من له مصلحة في ذلك، فالناقل الجوي ليس ملزماً برفع حد التعويض لأنه لا يوجد في الاتفاقية أو القانون ما يلزمه بعقد اتفاق من أجل زيادة حد التعويض المقرر لكن لا يوجد ما يمنع تجاوز هذا التحديد القانوني.

ويشترط أن يكون هذا الاتفاق صريحاً ومع ذلك لا يشترط أن يكون مكتوباً ولكن من مصلحة الراكب أن يحرر في وثيقة.

فالتشديد الاتفاقي لم يطبق عملياً كما أنه ألغي في تعديل اتفاقية وارسو بمقتضى بروتوكول جواتيمالا سبتمبر 1971، وتقرر فيه عدم تجاوز الحد الأقصى للتعويض.

أما اتفاقية مونتريال 1999 أبقى على هذا التشديد ولكن حصرته على إرادة الناقل فقط، فلدى الناقل الجوي كامل الحرية في أن يجعل مسؤوليته غير محدودة إذا أراد ذلك.⁽¹⁾

وفي هذا السياق نجد المادة 25 من اتفاقية مونتريال تنص على أنه:

"يجوز للناقل أن يشترط خضوع عقد النقل لحدود مسؤولية أعلى من الحدود المنصوص عليها في هذه الاتفاقية أو أنه لا يخضع لأي حدود للمسؤولية".

فكما هو واضح في المادة اتفاقية مونتريال أخذت بالمسؤولية غير المحدودة في نقل الأشخاص، وميزت بين نوعين من الأضرار وذلك في المادة 21 من نفس الاتفاقية بحيث ميزت بين:

¹ - دلال يزيد، المرجع السابق، ص 311.

أولاً: الأضرار التي لا تزيد قيمتها عن مائة ألف وحدة سحب خاصة ويسأل الناقل مسؤولية موضوعية، ولا يعني ذلك عدم التزامه بجبر الأضرار التي تزيد عن ذلك وإنما بانتقال القدر الزائد من الأضرار إلى النوع الثاني من المسؤولية. (1)

ثانياً: الأضرار التي تزيد على مائة ألف وحدة سحب خاصة. ويسأل الناقل عن جبرها وفقاً لقواعد المسؤولية المبنية على الخطأ المفترض، في حدود ما يزيد منها فقط على مائة ألف وحدة سحب خاصة. فيكون التعويض عن كل الضرر وعلى قدره.

وهي قاعدة عامة في أحكام المسؤولية، حادت عنها اتفاقية وارسو زمنًا طويلاً حرصاً على تدعيم وتشجيع مرفق النقل الجوي في بداية ظهوره، وبعد أن تقدمت صناعة الطيران وأصبحت أكثر وسائل النقل أماناً فاتفاقية مونتريال لم تطبق قاعدة التعويض الجابر لكل الأضرار بصفة مطلقة، وذلك من أجل تحقيق التوازن بين مصالح الناقلين من جهة ومصالح المسافرين والشاحنين من جهة أخرى، فأخذت بها في نطاق النوع الثاني من المسؤولية، وفي المقابل بنت قواعد المسؤولية بدون تحديد فكرة الخطأ المفترض وليس المسؤولية الموضوعية أو قرينة المسؤولية. (2)

ثانياً: زيادة حد المسؤولية في حالة الأضرار اللاحقة بالأمته المسجلة:

وهو ما يصطلح عليه بإعلان المصلحة في تسليم الأمته، فأمته الراكب تعتبر ذات أهمية وخاصة الأمته المسجلة التي تكون ذات قيمة معتبرة، إذ أن معظم الأمته المسجلة تكون باهظة الثمن كالمجوهرات والتحف ...

¹ - هشام فضلي، مسؤولية الناقل الجوي، على الصعيدين الدولي والداخلي، ط 1، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2005، ص 72.

² - هشام فضلي، المرجع السابق، ص 73.

فدلى الراكب الحق في الحصول على تعويض مساوي لقيمة الأمتعة المفقودة وهذا ما أشارت إليه المادة 22 من اتفاقية وارسو 1929 المقابلة للمادة 22 من اتفاقية مونتريال 1999.

والتي تنص على أنه: "... حين نقل الأمتعة تكون مسؤولية الناقل محدودة ما لم يتم الراكب عند تسليم الأمتعة المسجلة، بتقديم بيان خاص يوضح فيه مصلحته في تسليمها عند نقطة القصد، بدفع مبلغ إضافي إذا اقتضى الأمر ذلك، وفي هذه الحالة يكون الناقل ملزماً بأن يدفع مبلغاً لا يتجاوز الضمان إلا إذا أثبت أن هذا المبلغ يفوق مدى الأهمية الحقيقية التي يعلقها الراكب على استلام الأمتعة عند نقطة المقصد"

كما جاء حكم القانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية صريحاً حول جواز الاتفاق على رفع الحد الأقصى للتعويض في نقل الأمتعة المسجلة وهو 250 وحدة قياسية عن كل كيلوغرام واحد.

فبالرغم من وضوح الشروط الواجب توافرها في إعلان المصلحة في التسليم إلا أن الفقه اختلف حول طبيعة هذا الإعلان، وهناك من اعتبره تصرفاً من جانب واحد أي أنه ليس اتفاقاً بين الراكب والناقل على وضع حد أعلى من الحد المقرر، فلا يعد بذلك تحديداً جديداً لقيمة الأمتعة المسجلة وإنما هو تصرف من جانب واحد يقدر الراكب بمقتضاه مقدماً قيمة الضرر الذي قد يصيبه جراء خطأ الناقل، ولا يشترط في هذا الإعلان موافقة الناقل فهو ليس اتفاقاً بين طرفين. (1)

وهناك فريق آخر من الفقه والذي ذهب إلى أن الإعلان الذي يقوم به الراكب ذو طابع تعاقدية أي أنه إيجاب وقبول بين الطرفين. بما أن الناقل يمكنه أن يقبل أو يرفض نقل الأمتعة المعلن عن قيمتها.

¹ - دلال يزيد، المرجع السابق، ص 313.

كما أن هذا الإعلان يعتبر اتفاقاً على تحديد المسؤولية بمبلغ أعلى من الحد الأقصى المقرر فبمجرد قبول الناقل إعلان المصلحة في تسليم الأمتعة المسجلة فإنه يكون قد وافق على زيادة مبلغ التعويض ضمناً ولا يجوز الرجوع في هذا الاتفاق بإرادته وهذا هو الرأي الراجح.

وما نستخلصه مما سبق أن إعلان المصلحة في التسليم هو عبارة عن اتفاق بين الراكب والناقل، وقبول الناقل بهذا الإعلان يؤكد قبوله بالارتفاع بقيمة التعويض، كما يمكن للناقل الجوي أن يرفض هذا الإعلان إذا رأى أن الراكب قد بالغ في رفع التعويض وهذا ما تضمنته المادة 27 من اتفاقية مونتريال 1999.

فإعلان المصلحة في التسليم هو اتفاق بين الراكب أو المرسل والناقل، ارتضى طرفاه الخروج على التحديد القانوني لمسؤولية الناقل وذلك بزيادة مبلغ التعويض إلى حدود القيمة المعلنة.⁽¹⁾

ولكي يكون الناقل الجوي ملزماً بدفع التعويض في حدود القيمة المعلنة من طرف الراكب، لا بد أن يتم إعلان القيمة عند تسليم الأمتعة المسجلة إلى الناقل الجوي، فلا يعتد بأي إعلان يتحقق بعد التسليم، ويصح أن يكون ذلك من طرف الراكب نفسه أو من ينوب عنه. ويشترط أن يكون الإعلان مدوناً في بيان الأمتعة المسجلة أو في بيان مستقل.

كما يجب أن يكون الإعلان بقصد تقرير مسؤولية الناقل الجوي بما يجاوز الحد الأقصى، فلو تبين من ظروف الحال أن الإعلان لم يكن يستهدف الارتفاع بالتعويض إلى حدود القيمة المعلنة فلا مجال للأخذ بهذه القيمة.

¹ - فاروق أحمد زاهر، المرجع السابق، ص 137.

كما يجب على الراكب أن يدفع للناقل الجوي الرسم الإضافي المستحق ومقتضى ذلك أن الناقل يكون له الحق في طلب زيادة أجرة النقل عن الأجرة العادية وإذا تم إعلان القيمة دون أن يدفع الرسم الإضافي فإن ذلك لا يحول دون طلبها فيما بعد.

أما إذا لم يتحقق دفع هذا الرسم إطلاقاً كأن يتمتع الراكب عن تسديده، فإن إعلان القيمة في هذه الحالة لا ينتج أثره بزيادة حدود المسؤولية إلى القدر المعلن عنه سقط حقه في التمسك بالتعويض في حدود القيمة المعلنة. (1)

وبتحقق هذه الشروط ينتج الإعلان بالقيمة أثره الذي يتمثل فيما يلي:

استبدال الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه في القانون أو الاتفاقية بالقيمة الجديدة المعلنة، ومن تم يسري على مسؤولية الناقل الجوي حد اتفاقي جديد محل الحد القانوني المقرر كما أن القيمة المعلنة ليست من قبيل التقدير الجزافي دون ما النظر إلى قدر الضرر، وإنما هي بمثابة حد أقصى للتعويض لا تسحق بأكملها إلا إذا كانت قيمة الضرر مساوية لها أو أكبر منها.

وترتيباً عن ذلك، يستطيع الناقل الجوي أن يثبت أن قيمة الضرر الفعلي أقل من القيمة المعلنة بأن يقيم الدليل على ذلك. (2)

*** مدى صحة شروط الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية:**

اتفاقات المسؤولية يقصد بها تنظيم آثار المسؤولية على غرار الوجه الذي نظمت عليه في القانون، فيقصد بها تعديل أحكام المسؤولية الناشئة عن فعل غير مشروع وذلك إما

¹ - عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 87.

² - محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي، الدار الجامعية للطباعة و النشر، بيروت، ص 153.

بتخفيف أو رفع المسؤولية عن المدين، فيتخلص المدين في هذه الحالة من دفع التعويض.
(1)

فقد يسعى الناقل الجوي إلى وضع شروط في العقد يتضمن إعفاءه من المسؤولية أو التخفيف منها ولكن اتفاقية وارسو نصت صراحة على بطلان هذه الشروط وهذا في نص المادة 23 من نفس الاتفاقية التي تضمنت ما يلي:

"كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته أو إلى تقرير حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلاً وكأن لم يكن على أن بطلان هذا الشرط لا يترتب عليه بطلان العقد الذي يضل خاضعاً للاتفاقية" وعليه فكل شرط يتضمن الإعفاء أو التخفيف من مسؤولية الناقل الجوي بطريقة مباشرة أو غير مباشرة يعتبر باطلاً.⁽²⁾

فيجوز الاتفاق على تشديد مسؤولية الناقل الجوي بالارتفاع بحد التعويض ولكن لا يصح وضع أي شرط يعفي الناقل الجوي أو يخفف من مسؤوليته.

المطلب الثاني: وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي للمسافرين.

أقرت اتفاقية (فارسوفيا) والاتفاقات التي تلتها مبدأ مسؤولية الناقل الجوي عن كل الأضرار التي تصيب الركاب وأمتعتهم. وبمقابل قيام هذه المسؤولية منحت هذه الاتفاقيات فرصة للناقل الجوي حتى يستبعد هذه المسؤولية.

فالناقل الجوي يستطيع أن يتخلص من مسؤوليته عن الضرر الحاصل إذا أثبت أنه أوفى بهذا الالتزام، وذلك بأن يقيم الدليل على أنه وتابعه قد بذلوا قدر العناية المتطلبة أو أنه

¹ - عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي في ضوء ق.ط.م الجديد، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر 2000، ص 102.

² - محمد علوة، المرجع السابق، ص 171.

قد استحال عليهم ذلك لسبب أجنبي عنهم.⁽¹⁾ وسأدرس طرق دفع المسؤولية في كل اتفاقية على حدا فيما يلي:

الفرع الأول: طرق دفع المسؤولية في اتفاقية (فارسوفيا) 1929 وبروتوكول لاهاي 1955.

تقوم مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في كل من اتفاقية (فارسوفيا) 1929 وبروتوكول لاهاي 1955 على أساس الخطأ المفترض المتمثل في إخلال الناقل الجوي بالتزامه في ضمان سلامة الركاب والتزامه بالنقل في الميعاد، ويمكنه دفع المسؤولية عن نفسه ونفي الخطأ من جانبه وذلك إذا أثبت أنه وتابعيه اتخذوا كل التدابير الضرورية لتفادي الضرر أو استحالة اتخاذها.

أولاً: اتخاذ الناقل وتابعيه لكافة التدابير الضرورية لتفادي الضرر.

نصت المادة 20 من اتفاقية (فارسوفيا) على عدم مسؤولية الناقل إذا "أثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا التدابير الضرورية لتفادي الضرر، أو أنه كان يستحيل عليهم اتخاذها" ومن خلال نص المادة يتوجب توضيح:

أ. **معنى التدابير الضرورية:** اختلفت الاتجاهات في تفسير معنى التدابير الضرورية المذكورة في نص المادة 20 من اتفاقية (فارسوفيا).
 - **موقف الاتجاه الأول:** عند التفسير الحرف، ومن أنصاره الأستاذ كوفكا وبودشتاين وعرفوها على أنها عبارة التدابير الضرورية الواجبة اتخاذها من الناقل وتابعيه هي التدابير التي إذا اتخذها الناقل وتابعيه تمنع وقوع الضرر.

¹-فاروق أحمد زاهر، المرجع السابق، ص405.

لكن الفقه لم يوافق على هذا المفهوم وأجمعوا على استبعاده وذلك لأن نص المادة 20 واضح في توفيره وسيلتين لدفع المسؤولية وهي اتخاذ التدابير الضرورية واستحالة اتخاذها، فحصر نص المادة في اتخاذ التدابير الضرورية فقط يحرم الناقل الجوي من استعمال السبيل الثاني لدفع المسؤولية وهو استحالة اتخاذ هذه التدابير. (1)

– **موقف الاتجاه الثاني:** وفي نفس السياق ظهر اتجاه ثاني ذهب إلى تفسير التدابير الضرورية تفسيراً واسعاً ومن أنصاره ليموان وشوفو وروديير حيث توجهوا إلى الاعتماد على طبيعة التزام الناقل الجوي كأساس لتفسير عبارة التدابير الضرورية فإذا كان التزام الناقل هو التزام بذل عناية أو بتحقيق نتيجة وقيموا مقدار هذا الالتزام بمعيار ذاتي واقعي.

وهو معيار الناقل الحريص أو رب الأسرة الحريص بحيث يعفي الناقل الجوي من المسؤولية متى أثبت أنه وتابعيه اتخذوا كافة التدابير الضرورية في مثل ظروف الناقل الحريص لتفادي الضرر، كأن يثبت الناقل الجوي صلاحية الطائرة للطيران وفقاً للقواعد والشروط الفنية.

وفي حالة تحطم الطائرة كلية فيمكن للناقل أن يثبت أنه اتخذ قبل الرحلة وأثناءها حتى ساعة حدوث الحادث كل التدابير المعقولة للسير الحسن للرحلة وأن سبب الحادث لا يرجع إليه، فاتفاقية (فارسوفيا) لعام 1929 وفي المادة 20 لم تشترط إثبات سبب الضرر وإنما اكتفت بالنظر إلى مدى أخذ الناقل الجوي وتابعيه للتدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو بإثباته لاستحالة أخذه لتلك التدابير هو وتابعيه. (2)

¹ - فاروق زاهر، المرجع السابق، ص 410.

² - محمد نعيم علوة، المرجع السابق، ص 174.

ثانياً: استحالة اتخاذ التدابير الضرورية.

فالناقل لا يكون مسؤولاً إذا اثبت انه كان من المستحيل عليه وعلى تابعيه اتخاذ التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر.

ونجد أيضاً حالات الحوادث المفاجئة مثل: حصول عطب للطائرة وهي في الجو، إصابة قائد الطائرة بمرض مفاجئ...

فمنص المادة 20 ذكرت في عبارتها الأخيرة "... من المستحيل اتخاذها" ولكن لم تحدد معنى هذه الاستحالة ففسرها شراح القانون الجوي على أنها السبب الأجنبي ويدخل ضمن السبب الأجنبي: القوة القاهرة، فعل الغير، خطأ المضرور.

أ- القوة القاهرة:

وسيلة من وسائل دفع المسؤولية وهو حصول أمر غير متوقع وغير ممكن تفاديه وفي حال حصول أمر مفاجئ فهذا يحتم على الناقل الجوي الإخلال بالتزامه فيعتبر سقوط الطائرة بسبب سوء الأحوال الجوية المفاجئة كعواصف ثلجية مثلاً يؤدي إلى وقوع أضرار بدنية بالركاب وقد تؤدي إلى وفاتهم، فهنا يكون الناقل قد أخل بالتزام ضمان السلامة والتوصيل في الميعاد وعليه إن أثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كافة الطرق والتدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر⁽¹⁾.

كما عرفت القوة القاهرة على أنها تلك الحوادث المباغته التي تخرج عن نشاط الناقل ولا يمكنه توقعها، أو درء خطرهما، فيشترط إذن أن تتوافر ثلاث عناصر في الحادث حتى يكون قوة قاهرة وهي:

- أن يكون الحادث خارجياً عن نشاط الناقل.

¹- بشار ياسمينية، المرجع السابق، ص100.

- أن يكون الحادث غير متوقع.

- أن يكون حادثاً لا يمكن تفاديه. (1)

وعرفها الفقه الروماني بأنها كل قوة لا يتسنى مقاومتها. (2)

ب- فعل الغير:

ويشترط أن يكون هذا الغير أجنبياً عن الناقل أي لا تربطه أي علاقة عقدية أو تبعية أو إشراف للقيام بعملية النقل، ولا يدخل ضمن الغير طاقم الطائرة وكل عمال الناقل الجوي في المطار.

فالغير بالنسبة للناقل الجوي هم عمال إدارة المطار والإدارات الحكومية الأخرى كعمال الجمارك ويكون خطأهم سبيلاً لدفع مسؤولية الناقل الجوي وحتى يكون فعل الغير سبباً من أسباب دفع المسؤولية يجب أن يكون الغير السبب الوحيد في وقوع الحادث الذي سبب ضرراً.

كحالة تحويل مجموعة من الأشخاص لمسار طائرة الركاب وخطفها، فالناقل الجوي أمام سبب أجنبي لا يمكن رده أو التنبؤ به، وقد ألقى القضاء الأمريكي الناقل الجوي من المسؤولية عن الضرر الحاصل للراكب نتيجة انفجار قنبلة وضعها مجهول داخل الطائرة. وفعل الغير يعتبر سبباً عاماً من أسباب دفع المسؤولية في دول القانون المكتوب كالقانون المصري والقانون الفرنسي. (3)

¹- فاروق أحمد زاهر، المرجع السابق، ص416.

²- دمانة محمد، المرجع السابق، ص63.

³- فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص461.

ج- خطأ المضرور:

أشارت المادة 21 من اتفاقية (فارسوفيا) 1929 أن لدى الناقل الجوي سبيلا آخر لدفع المسؤولية عن نفسه وهو خطأ المضرور، فإذا أثبت الناقل الجوي أن خطأ الشخص المضرور تسبب في وقوع الضرر أو ساهم في وقوعه فيمكن للمحكمة أن تنفي المسؤولية أو تخفّضها ويبقى على الناقل الجوي أن يثبت أن السبب في وقوع الضرر راجع إلى خطأ الضحية.⁽¹⁾

فكل من اتفاقية (فارسوفيا) 1929 وبروتوكول لاهاي 1955 استقر على أن خطأ المضرور سبب من أسباب انتفاء مسؤولية الناقل الجوي.

ومن جهة أخرى رأى القضاء أن هذه القاعدة جائرة في حق المضرور فوضع قاعدة أخرى مفادها "الاحتمال الأخير المؤكد" ومعناها أنه إذا أوجد المضرور نفسه بخطئه في خطر لا يسعه الإفلات منه، وعلم المسؤول بذلك قبل وقوع الضرر، ولم يحاول إنقاذ المضرور ببذل العناية الواجبة فإن حق هذا الأخير في طلب التعويض يكون كامل

والهدف من هذه القاعدة هو جعل الناقل الجوي يبذل العناية اللازمة ولا يقصر فيها، من أجل تفادي الضرر، حتى ولو كان المضرور هو السبب في حصول ذلك الضرر، ومن جهة أخرى يخفف من مسؤولية المضرور ويحمي حقه في طلب التعويض عما أصاب من ضرر، أو على الأقل تكون المسؤولية مشتركة بينها.

¹ - المادة 21 من اتفاقية (فارسوفيا) 1929: "إذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص المصاب هو الذي تسبب عنه الضرر أو ساعد على وقوعه، فـلمحكمة بالتطبيق لأحكام قانونها الخاص أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخفف منها."

الفرع الثاني: طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في اتفاقية مونتريال 1966 وبرتوكول جواتيمالا سيتي 1971.

تحولت مسؤولية الناقل الجوي من مسؤولية شخصية تقوم على أساس الخطأ المفترض طبقاً لاتفاقية (فارسوفيا) 1929 وبرتوكول لاهاي 1955 إلى مسؤولية موضوعية قائمة على المخاطر وتحمل التبعة كأساس لها في كل من اتفاق مونتريال 1966 وبرتوكول جواتيمالا سيتي 1971.

أما بروتوكول جواتيمالا سيتي جعل مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية ووضع ثلاث طرق لدفع المسؤولية وهي:

– الأضرار الحاصلة للركاب.

– خطأ الشخص المضرور.

– الأضرار الحاصلة للامتعة.

أ- الأضرار الحاصلة للركاب:

قضت المادة 1/4 من بروتوكول جواتيمالا سيتي بأنه: "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة الراكب أو أي أذى يلحق به وذلك بشرط أن تكون الواقعة التي تولدت عنها الوفاة أو الأذى البدني قد وقعت على متن الطائرة أو أثناء عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم فقط، ومع ذلك لا يعتبر الناقل مسؤولاً إذا كانت الوفاة أو الأذى البدني قد نتج عن حالة الراكب الصحية فقط".

فتمت إثبات الناقل الجوي أن سبب الحادث الذي ألحق ضرراً بالراكب هو سوء حالته الصحية، فإنه يعفى من المسؤولية.

ب- خطأ الشخص المضرور:

اعتبر بروتوكول جواتيمالا سيتي لسنة 1971 خطأ الشخص المضرور سببا من أسباب انتفاء مسؤولية الناقل الجوي إلا أنه توسع فيها ما بين خطأ الضحية أو إهماله أو امتناعه وهذا ما ذكرته المادة 1/7 من البروتوكول "فإذا أثبت الناقل أن الشخص الذي يطالب بالتعويض هو الذي تسبب في إحداث الضرر أو شارك فيه بإهماله أو خطئه أو امتناعه فيعفي الناقل من مسؤوليته كليا أو جزئيا بنسبة ما سببه هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من الضرر أو بمقدار ما يكون قد شارك فيه"

فنص المادة واضح فإصابة راكب سبب إهماله كالامتناع عن وضع حزام الأمان عند الهبوط ولم يسمع بنصيحة المضيفه وجعله ذلك يرتطم ويصاب بالأذى ففي هذه الحالة يعفى الناقل الجوي من المسؤولية.

ت- الأضرار الحاصلة للأمتعة:

كما يمكن للناقل الجوي دفع مسؤوليته عن كل ضرر حاصل بأمتعة الراكب إذا أثبت الناقل العيب موجود في الأمتعة مما جعلها تتلف وتتحطم وهذا ما تضمنه نص المادة 2/4 من البروتوكول، حيث نصت على أنه:

"... مع ذلك لا يعتبر الناقل مسؤولا إذا كان الضرر ناتجا عن نوع الأمتعة أو عيوب طبيعية أو خاصة بها."

الفرع الثالث: طرق دفع المسؤولية في اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

فبعد تضارب الآراء في ظل الاتفاقيات والقوانين المتعلقة بالنقل الجوي، والتعديلات الجزرية الحاصلة، أضحي من الضروري البحث عن تشريع دولي يحكم قوانين النقل الجوي، فظهرت اتفاقية مونتريال المبرمة في 28 ماي 1999، وأنت بصياغة جديدة للتوفيق بين نظام

المسؤولية الشخصية القائمة على أساس الخطأ المفترض، والمسؤولية الموضوعية القائمة على أساس المخاطر وتحمل التبعة.

مزجت اتفاقية مونتريال بين الطبيعتين الشخصية والموضوعية لمسؤولية الناقل الجوي حيث أنها لم تأخذ بأساس قانوني وحيد لبناء هذه المسؤولية بل العديد من الأسس القانونية التي يرتبط تحديدها بموضوع النقل من جهة ونوع الضرر الحاصل من جهة أخرى.

وقد حددت اتفاقية (مونتريال) طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي ابتداء من نص المادة 20 بفقرتها الأولى والثانية، فنصت على أنه: "إذا اثبت الناقل أن الضرر قد نجم عن- أو أسهم في حدوثه- إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص المطالب بالتعويض، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه، يعفى الناقل كلياً أو جزئياً من مسؤوليته تجاه المطالب بقدر ما يكون هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع قد سبب الضرر أو أسهم في حدوثه".

فرضت هذه الاتفاقية أسباباً وطرقاً لدفع كل نوع من أنواع مسؤولية الناقل الجوي وراعت في ذلك، التفرقة بين نظامي المسؤولية الشخصية والمسؤولية الموضوعية للناقل فوضعت لها مستويين:

الأول يتحدد به نظام المسؤولية الموضوعية، وهذا في حال كانت الأضرار المطالب بها تقل أو تساوي 100 ألف و.س.خ.

والثاني يتحدد به نظام المسؤولية الشخصية، وهذا في حال كانت الأضرار المطالب بها تتجاوز 100 ألف و.س.خ.

وبذلك توفر اتفاقية مونتريال 1999 طرقاً للناقل الجوي حتى يستطيع دفع المسؤولية عن الأضرار التي أصابت الأشخاص (الوفاة، الإصابة البدنية) ويمكن تقسيم هذه الطرق إلى نوعين:

أولاً: طرق دفع المسؤولية الموضوعية.

ويدخل فيها حالة خطأ المضرور، فبالرجوع إلى نص المادة 21 من اتفاقية مونتريال فلا يمكن للناقل الجوي أن يدفع المسؤولية التي على عاتقه وذلك عن الأضرار التي تقل أو تساوي 100 ألف و.س.خ، لأن هذه المسؤولية موضوعية قائمة على أساس المخاطر تحمل التابعة، و لا يمكنه دفع هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر نجم عن إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص المطالب بالتعويض أو ساهم في حدوث هذا الضرر، وهذا ما أشارت إليه المادة 20 من نفس الاتفاقية.

وفي حال طالب شخص آخر غير الراكب بالتعويض عن وفاة المسافر يعفى الناقل كليا أو جزئيا من المسؤولية ويراعى في تقدير المسؤولية درجة إسهام المسافر (الضحية) في إحداث الضرر، فيمكن للناقل الجوي وفقا لهذا المستوى من المسؤولية أن يدفع المسؤولية إذا أثبت أن خطأ المضرور هو السبب في حدوث الضرر وفقا للحالات المذكورة في المادة 20 من نفس الاتفاقية.⁽¹⁾

ثانياً: وسائل دفع المسؤولية الشخصية.

وفقا لاتفاقية مونتريال 1999 تكون مسؤولية الناقل الجوي شخصية في حالتين:

أ- حالة الأضرار التي تتجاوز 100 ألف و.س.خ.

ب- المسؤولية عن أضرار التأخير.

أ- دفع المسؤولية في الأضرار التي تجاوزت 100 ألف و.س.خ:

عندما تزيد قيمة الأضرار عن هذا الحد، يجوز للناقل درء المسؤولية عنه بأحد هذه الأسباب إما بنفي الخطأ أو بإثبات خطأ الغير.

¹ - دلال يزيد، مرجع سابق، ص 215، 214.

1. نفي خطأ الناقل الجوي وخطأ تابعيه أو وكلائه:

فيمكن للناقل الجوي أن يتحمل من المسؤولية إذا نجح في إثبات أن الأضرار الحاصلة للمسافرين (وفاة أو إصابة جسدية) تكون قيمتها مجاوزة لـ 100 ألف و.س.خ، لم تنشأ عن خطئه أو خطأ تابعيه أو وكلائه. وهذا ما تضمنته المادة 1/21 بنصها:

"الناقل غير مسؤول عن الأضرار في حالة ما تجاوزت قيمتها 100 ألف و.س.خ إذا أثبت:

- أ- أن الضرر لم ينشأ عن إهمال أو خطأ أو امتناع من الناقل أو تابعيه أو وكلائه.
- ب- فإذا نفي الناقل الجوي أو تابعيه أو وكلائه عنهم أي عن إهمال أو خطأ أو امتناع ويكون الإثبات على أساس معيار موضوعي وهو معيار الناقل العادي.⁽¹⁾

2 - خطأ الغير: فقد يكون الضرر حصل بإهمال أو خطأ أو امتناع شخص غير الناقل وإنما شخص لا يربطه بالناقل الجوي أية صلة عقدية أو تبعية، وفي هذه الحالة يعفى الناقل من المسؤولية بمجرد إثبات أن خطأ الغير هو السبب في وقوع ضرر الوفاة أو الإصابة البدنية.

وأشارت إليه المادة 21 من اتفاقية مونتريال في الفقرة (ب-أن هذه الأضرار نتيجة لإهمال أو خطأ أو امتناع الغير) فيجب على الناقل الجوي أن يقيم الدليل على أن هذا الخطأ وحده هو السبب في حصول ضرر. وإذا ساهم الناقل إلى جانب خطأ المضرور أو الغير في إحداث الضرر، فإنه يعفى جزئياً.⁽²⁾

¹ - محمد فريد العريني، القانون الجوي، 2004، ص 318-322.

² - بشار ياسمينه، المرجع السابق، ص 111.

ومما ذكرنا فيما سبق فالغير هو شخص أجنبي عن الناقل، كضباط برج المراقبة الذين أهملوا واجبه في توجيه الطائرة أثناء إقلاع أو هبوط الطائرة، كما يعتبر أيضا من ضمن الغير، مصنع الطائرة لاكتشاف عيب في الطائرة أو في تصميمها.

- دفع المسؤولية عن التأخير:

فيمكن للناقل الجوي أن يدفع المسؤولية عن التأخير إذا أثبت أنه اتخذ كل التدابير اللازم لتفادي ذلك التأخير.

فاتفاقية مونتريال 1999 تمسكت بنفس طرق الدفع المنصوص عليها في اتفاقية (فارسوفيا) 1929 في المادتين 19-20 من الاتفاقية.

- وتقضي المادة 19 من اتفاقية مونتريال على أن:

"يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي نشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع عن طريق الجو، غير أن الناقل لا يكون مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير، إذا أثبت أنه اتخذ هو وتابعيه ووكلائه كافة التدابير المعقولة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليه اتخاذها".

وما نلاحظ في نص المادة أن اتفاقية مونتريال استبدلت عبارة التدابير الضرورية بعبارة التدابير المعقولة.

الفرع الرابع: طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي للمسافرين في ق.ط.م.ج. 06/98:

تمسك المشروع الجزائري بنفس نظام المسؤولية الشخصية القائمة على أساس الخطأ المفترض الوارد في اتفاقية (فارسوفيا) 1929 والتي صادقت الجزائر عليها و على التعديلات التي لحقتها كما اعتمدت على نفس طرق دفع المسؤولية الواردة في المواد 20 و 21 من اتفاقية (فارسوفيا) والتي تضمنها تشريع الطيران المدني الجزائري في المواد 148 - 149.

فيمكن للناقل الجوي للأشخاص نفي المسؤولية إذا:

أولاً: نفي الناقل وتابعيه الخطأ الذي نسب إليهم.

ثانياً: إذا أثبت الناقل الجوي أن خطأ المضرور هو السبب في حصول الضرر.

أولاً: انتفاء خطأ الناقل وتابعيه:

تضمنته المادة 148 من ق.ط.م.ج رقم 06/98، حيث جاء فيها:

"أن الناقل غير مسؤول عندما يبرهن أنه اتخذ مندوبيه صحة الإجراءات الضرورية لتفادي الخسارة أو استحالة اتخاذهم لذلك"

وهي المادة المقابلة للمادة 20 من اتفاقية (فارسوفيا) بالرغم من وجود الاختلاف في عبارة الإجراءات الضرورية بدلاً من التدابير الضرورية.

وفقاً لهذا النص يكون المشروع قد منح طريقتين لإثبات الناقل خطئه وخطأ تابعيه.⁽¹⁾

ثانياً: استحالة اتخاذ التدابير:

وهو ما نصت عليه المادة 148 من ق.ط.م.ج في (عبارة استحالة اتخاذهم لذلك) ويقصد بالاستحالة في مضمون المادة السبب الأجنبي الذي يعتبر عائقاً تسبب في إخلال الناقل بالتزاماته.

ويشمل السبب الأجنبي: القوة القاهرة، خطأ الغير، خطأ المضرور.

¹ - دمانة محمد، المرجع السابق، ص 128.

فإذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه، كحادث فجائي، القوة القاهرة أو خطأ صادر من المضرور، أو خطأ الغير. كان غير ملزم بتعويض، ما لم يوجد نص قانون أو اتفاق يخالف ذلك. (1)

أ- **القوة القاهرة:** وهي الحادث الذي لا يمكن دفعه ولا توقعه بحيث أن الناقل لم يستطع إبعاد هذا الخطر وتقديره.

ب- **خطأ الغير:** يعتبر ضمن السبب الأجنبي الذي لا يد للناقل فيه، فإذا أثبت الناقل أن خطأ الغير هو من تسبب في وقوع الضرر وأن الفعل (الخطأ) يمثل انحراف السلوك المألوف للرجل العادي وأنه لم يساهم إلى جانب خطأ الغير في إحداث الضرر فإنه يعفى من المسؤولية.

وإذا تبين أن الناقل ساهم إلى جانب خطأ الغير في إحداث الضرر يكون عليه تحمل جزء من المسؤولية، فتكون المسؤولية مشتركة بينهما بقدر مساهمة خطأ كل منهما.

وفي القانون المدني الجزائري في المادة 126 جعلت للقاضي مجالاً لتوزيع المسؤولين المتعددين، ومن بينهم المضرور على أساس درجة مساهمة كل مسؤول عن حدوث الضرر.

استقر القضاء في كل من مصر وفرنسا على توزيع المسؤولية بقدر جسامه الخطأ فعندئذ يكون التوزيع بين الناقل والمضرور بالتساوي. (2)

ج- **خطأ المضرور:** إذا وقع الضرر بفعل المضرور نفسه فهذا يعد سبباً من أسباب الإعفاء من المسؤولية، وهذا ما تضمنته المادة 149 من ق.ط.م.ج التي تنص على أنه: "في حالة

¹ - نص المادة 127 من ق.م.ج.

² - عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، مصادر الإلتزام، م2، ج1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 1998، ص1013.

تقديم الناقل الجوي البيئة عن كون الخسارة صادرة عن الشخص المتضرر أو مساهمة هذا الأخير فيما يمكن إغفاؤه من المسؤولية أو التحقق منها من طرف الجهة القضائية المختصة" وهو نص مستوحى من نص المادة 21 من اتفاقية (فارسوفيا). ففي حالة تسببا المضرور في وقوع الضرر، فلدى الناقل الجوي الحق في التمسك باستبعاد المسؤولية عن نفسه، ولكن إذا ساهم خطأ المضرور مع خطأ الناقل في إحداث الضرر فيكون أمام الحالات التالية:

- إذا ساهم خطأ الناقل وخطأ المضرور معا في إحداث الضرر فيعفى الناقل جزئيا.
 - وإذا تسبب الناقل كلية في إحداث الضرر فهو مسؤول مسؤولية كاملة عن كل الأضرار التي لحقت بالمضرور.
 - وفي حال كان خطأ المضرور هو من تسبب في الضرر فيعفى الناقل من المسؤولية.
- وللقاضي السلطة التقديرية في تقدير مدى مساهمة خطأ كل من المضرور والناقل في إحداث الضرر.

وقد نصت المادة 177 من ق.م.ج على أنه: "يجوز للقاضي أن ينقص مقدار التعويض أولا يحكم بالتعويض إذا كان الدائن بخطئه قد اشترك في إحداث الضرر أو زاد فيه"

فوفقا للمشرع الجزائري فيمكن للناقل الجوي أن يدفع المسؤولية عن نفسه إذا:

نفى خطأه وخطأ تابعيه وأنهم قاموا بكل التدابير الضرورية لتفادي الضرر أو إثبات استحالة اتخاذ هذه التدبير، إذا أثبت خطأ المضرور.

وهذه الطرق تطبق في جميع حالات مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص، الأمتعة،

البضائع.

على غرار المشرع الجزائري فالمشرع المصري هادف هو الآخر على اتفاقية (فارسوفيا) ولكن لم يأخذ بنفس الأحكام التي أخذ بها المشرع الجزائري في إطار دفع المسؤولية، وإنما أوجب على الناقل الجوي أن يثبت السبب الأجنبي أو القوة القاهرة حتى يعفى من المسؤولية فالمشرع المصري جعل مسؤولية الناقل الجوي مفترضة أي رفض موقفا وسطا بين نظام المسؤولية الشخصية المبنية على الخطأ المفترض والمسؤولية الموضوعية القائمة على أساس المخاطر.

خاتمة

توصلت من خلال دراستي لموضوع مسؤولية الناقل الجوي للركاب، على أن أحكام هذه المسؤولية لم تعرف الاستقرار و لم تشهد إلا التعديل خاصة على المستوى الدولي، و تبين أنه بالرغم من سعي تلك التشريعات الجوية الدولية لتوحيد أحكام مسؤولية الناقل الجوي سواء الأحكام الموضوعية أم الأحكام الإجرائية إلا أنها لم تصل إلى وحدة مطلقة لتلك القواعد بل كانت وحدة نسبية، كما أنها لم تحقق الموازنة الفعلية بين مصالح كل من الناقل و الراكب، و في سبيل توضيح موقفي سأعرض لأهم النتائج التي توصلت إليها:

بدءا من اتفاقية فارسوفيا الدولية لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي لعام 1929 التي اعتبرت بمثابة العمود الشامخ و التشريع الأول لأحكام و قواعد مسؤولية الناقل الجوي سواء على المستوى الدولي، فإنه بموجب هذه الاتفاقية قد عرفت قواعد مسؤولية الناقل الجوي الاستقرار في مبادئها الأساسية من كون أنها مسؤولية عقدية مصدرها عقد النقل الجوي الذي تنبثق منه التزامات أساسية تقع على عاتق الناقل الجوي و من أهمها الالتزام بالسلامة و الالتزام بالنقل في الميعاد، فكل حادث يقع على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود والهبوط و ينجم عنه صرر بالركاب يعتبر إخلالا بالالتزام بالسلامة المتمثلة في وصول الراكب سليما معافى إلى المكان المحدد في عقد النقل الجوي، فهي مسؤولية عقدية متى كان هناك إخلال بالالتزام العقدي المنبثق عن عقد النقل الجوي، ومتى انعدم العقد اعتبرت مسؤولية الناقل مسؤولية تقصيرية، كما هو الحال في مسؤوليته في حالة النقل بالمجان و أمتعة اليد.

والمبدأ الآخر استقرت عليه اتفاقية فارسوفيا و حتى التشريعات اللاحقة بها هو مبدأ الحد الأقصى للتعويض، فمتى كان الناقل الجوي حسن النية فإنه يستفيد من الحدود القصوى للتعويض الواردة في التشريع الجوي، و متى كان سيئ النية فتصبح مسؤوليته غير محدودة مما قد يعرضه لتحمل مبالغ تعويض ضخمة.

وإن كانت تلك هي المبادئ التي جاءت بها اتفاقية فارسوفيا قد عرفت الوحدة و الاستقرار إلا أن ذلك الاستقرار لم يشمل جميع أحكام مسؤولية الناقل الجوي فيما بعد اتفاقية فارسوفيا لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي لعام 1929، و يمكن جمل أهم أحكام مسؤولية الناقل الجوي التي شهدت التعديل فيما يلي:

- بالنسبة لأساس مسؤولية النقل الجوي كان أساس المسؤولية في اتفاقية فارسوفيا لعام 1929 يرتكز على فكرة الخطأ المفترض في ظل نظام المسؤولية الشخصية، على أن الخطأ يتمثل في إخلال الناقل بالتزاماته، و إن ذلك أمر مفترض لا يمكنه دفعه إلا بإثبات انه و تابعوه قد بذلوا العناية اللازمة لتفادي الضرر أو أنهم قد استحال عليهم ذلك، و اثبات ان الضرر يعود إلى خطأ المضرور نفسه، هذا الأساس تم تعديله جذريا في ظل التعديلات اللاحقة بهذه الاتفاقية و ذلك في كل من اتفاقية مونتريال لعام 1966 و بروتوكول(جواتيمالا سيتي) لعام 1971 اللذان تجاوزا فكرة الخطأ كأساس لمسؤولية الناقل الجوي إلى مسؤولية تقوم بقوة القانون، فالناقل حسب هذا التعديل يكون ضامنا لمخاطرة الجو، مما يجعله مسئولا مسؤولية مطلقة لمجرد وقوع الضرر أي بمعنى آخر مسؤولية تلقائية لا يمكنه دفعها إلا بإثبات إن سبب الحادث يعود إلى الحالة الصحية للراكب.

- بالنسبة لمبالغ الحد الأقصى للتعويض هي الأخرى شهدت تعديلا جذريا هائلا، كانت حجتة إما توحيد مبالغ التعويض لتحقيق تكافؤ الفرص لجميع الركاب أو بحجة تحقيق اكبر حماية ممكنة لهؤلاء الركاب، فحددت اتفاقية فارسوفيا لعام 1929 مبالغ التعويض في المسؤولية عن الأضرار الحاصلة بالركاب بمبلغ 150 ألف فرنك، ثم تليها بروتوكول(لاهاي) لعام 1955 الذي ضاعف مبلغ لحد الأقصى للتعويض مرتفعا به إلى مبلغ 250 ألف فرنك لكل راكب التي يمكن دفعها في شكل إجمالي أو حتى في شكل ربع، إما اتفاق مونتريال و بدافع من الولايات المتحدة الأمريكية حدد مبلغ التعويض إلى

مبلغ 75 ألف دولار أمريكي أي إن هذا الاتفاق ارتفع بالحد الأقصى للتعويض إلى تسع أضعاف الحد الذي قرره اتفاقية فارسوفيا، و تواصل التعديل في بروتوكول جواتيمالا لعام 1971 وجعل مبلغ التعويض عن الأضرار الحاصلة بالركاب إلى مبلغ مليون خمسمائة ألف فرانك.

والجدير بالذكر أن المشرع الدولي غير بمقتضى البروتوكولات الثلاثة الأولى الموقعة بمدينة مونتريال عام 1975، الفرانكات الذهبية التي اتخذتها الاتفاقية والبروتوكولات المعدلة لها كأساس لحساب قيمة التعويض بحقوق السحب الخاصة وهذه البروتوكولات أعادت تقييم مبالغ التعويض المحددة في اتفاقية فارسوفيا الأصلية بمبلغ 8300 وحدة حقوق سحب خاصة (م 2 من بروتوكول مونتريال الأول) أو بمبلغ 16600 وحدة سحب خاصة بالنسبة لمبلغ التعويض المحددة في الاتفاقية بعد تعديلها ببروتوكول لاهاي لعام 1955، و بمبلغ 100000 وحدة حقوق سحب خاصة بالنسبة للمبالغ المعدلة في

اتفاقية فارسوفيا وبروتوكول جواتيمالا سيتي بحيث وصلت إلى مبلغ 10000 وحدة حقوق سحب خاصة لكل راكب.

ونظرا لكل ذلك الاختلاف الذي لم يتحقق به هدف اتفاقية فارسوفيا لعام 1929 برزت إلى الوجود الدولي اتفاقية مونتريال المؤرخة في 28ماي 1999 هذه الاتفاقية التي جاءت بصياغة جديدة لاتفاقية فارسوفيا من أجل توحيد قواعد النقل الجوي الدولي، حاولت توحيد قواعد المسؤولية بسنها نظام مسؤولية يقوم على مستويين أرادت من خلالهما إحداث الموازنة بين كل من نظام مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية فارسوفيا لسنة 1929 و نظام المسؤولية في بروتوكول جواتيمالا سيتي، وكان النظام في اتفاقية مونتريال على الشكل التالي: إن مسؤولية الناقل الجوي هي مسؤولية موضوعية في حال ما إذا كانت قيمة الضرر اللاحق بالراكب تساوي أو أقل من 100 ألف وحدة سحب خاصة، إذا كانت قيمة الأضرار

أكثر 100 ألف و.س.خ. هي مسؤولية شخصية قوامها الخطأ. سعت هذه الاتفاقية إلى توحيد قواعد النقل الجوي الدولي بصياغة جديدة قد لاقت الترحيب من قبل العديد من الدول حيث دخلت حيز النفاذ بتاريخ 2003/11/14، بعد مصادقة 30 دولة عليها ومن بين هذه الدول دول الاتحاد الأوروبي بما فيها فرنسا بمقتضى القانون رقم 308-2003، لكن رغم كل محاولات تلك التشريعات الجوية وفي إبداء وجهة موحدة لقواعد مسؤولية النقل الجوي إلا أنها تحقق وحدة مطلقة لهذه القواعد وهذا نظرا لتلك المفاهيم في نظام المسؤولية التي شهدت فراغا قانونيا على مستوى اتفاقية فارسوفيا لم نجد لها حولا في لمثلها في التشريعات اللاحقة بها، ذلك ما دفع بالفقه والقضاء إلى البحث والاختلاف والجدل لإيجاد حلول لها كتفسير لفترة النقل من عمليات الصعود والهبوط ولمعنى الحادث ...

وأما عن تأثير القوانين الداخلية بتلك التطورات الداخلية بتلك التطورات الدولية فإن الكثير من الدول مازلت متمسكة بقواد المسؤولية الواردة في اتفاقية فارسوفيا بحيث استوتحت قوانينها الجوية الداخلية منها بما فيها قانون الطيران الجزائري 06-98. فالمسؤولية في قانون الطيران الجزائري هي مسؤولية قائمة على أساس الخطأ المفترض التي يتحمل فيها الناقل عبء قرينة نفي المسؤولية وذلك بإثبات اتخاذه وتابعيه كافة التدابير الضرورية لنفاذي وقوع الضرر أو بإثبات استحالتهم لاتخاذ هذه التدابير.

ومن خلال ذلك أمكننا القول بأن مسؤولية الناقل الجوي الدولي عرفت وحدة نسبية وليست مطلقة لأحكامها ذلك أنها استقرت على المبادئ الأساسية لهذه المسؤولية الواردة في اتفاقية فارسوفيا إلا أنها لم توحّد كافة الأحكام بحجة إحالتها إلى قوانين وطنية أو حتى للقضاء والفقه لإيجاد حلول لها ومن جهة أخرى فإن الاستمرار في التعديل يؤثر سلبا على وحدة قواعد المسؤولية وذلك لوجود دول صادقت على اتفاقية فارسوفيا وأخرى على اتفاقية مونتريال فكيف سنتوصل إلى تشريع موحد لقواعد قانون النقل الجوي؟ ومن أجل تحقيق الوحدة المطلقة لقواعد النقل الجوي:

- يجب تشكيل هيئة دولية تتولى تفسير المفاهيم.
- إصدار تشريع موحد لكل قواعد المسؤولية.
- تشكيل هيئة دولية للتأمين من مسؤولية الناقل الجوي.
- تحديد القانون الواجب التطبيق لسد الفراغ القانوني.

كما أن الغرض لهذه التشريعات كان هو محاولة تحقيق الموازنة بين كل من مصالح الراكب ومصالح الناقل الجوي حتى تضمن حسن سير مرفق النقل لكن تلك الموازنة لم تتحقق بالنظر إلى هيمنة شركة الطيران من فرضها عقود الإذعان على الراكب ومن تحديد مسؤولية الناقل بحدود قصوى للتعويض ومن جهة أخرى تقييد الناقل لشروط منها عدم إمكانية وضع اتفاقات الإعفاء من المسؤولية أو خفض مبالغ التعويض إلى حد أدنى عن الحد الأقصى فكل ذلك يجعل الموازنة بين مصالح الراكب والناقل موازنة نسبية.

وبالعودة إلى يومنا هذا، وما يشهده النقل الجوي من مخاطر جوية حديثة وطائرة خاصة على النقل الجوي للركاب من اعتداءات إرهابية على الطائرات، فهل ستعرف قواعد النقل الجوي نضاما جديدا لمسؤولية الناقل الجوي عن كل الأضرار اللاحقة بالراكب؟
فكرة الإرهاب فكرة دولية وموحدة بين جميع الدول.

قائمة المراجع

أولاً: الكتب

1. أبو زيد رضوان، القانون الجوي، دار الفكر العربي، مصر.
2. أحمد إبراهيم الشيخ، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999، دار النهضة العربية، القاهرة 2009.
3. أكرم يامالكي، "القانون الجوي" (دراسة مقارنة)، مكتب الثقافة للنشر والتوزيع عمان، الأردن.
4. اصلاح الدين جمال الدين، إرهاب ركاب الطائرات، دار الفكر الجامعي الإسكندرية، 2004.
5. إيناس محمد البهجي، القانون الجوي الدولي، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، ط1، 2013.
6. بشار ياسمين، مسؤولية الناقل الجوي للركاب، دار الكتب العلمية، بيروت، ط1 2013.
7. جلال وفاء محمد، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين (دراسة في القضاء الأمريكي)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1995.
8. حمد الله محمد حمد الله، عقد النقل، (البري، البحري والجوي)، دار النهضة العربية القاهرة، 1997 - 1998.
9. روجي لطفي الشريف، مبادئ النقل البري (طرق وسكك) والجوي والبحري والأنابيب، عمان، 1997.
10. سعيد أحمد شعلة، قضاء النقص التجاري في عقد النقل، دار الفكر الجامعي الإسكندرية، 1993.
11. طالب موسى حسن، القانون الجوي الدولي، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، ط1 1997.

12. عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقا للاتفاقية مونتريال 1999، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ط1، 2008.
13. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، ج&، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2000.
14. عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي في ضوء ق.ط.م الجديد، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000.
15. عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي في ضوء ق.ط.م الجديد، دار الهدى للطبوعات، 1997.
16. علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري وعمر الجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ط&، 2001.
17. خالد مصطفى حمد، عقد النقل في الفقه الإسلامي، (دراسة مقارنة) د.ذ.د.ن، الأردن، 2010.
18. عيسى غسان ربيضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم (دراسة مقارنة)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ط2، 2011.
19. فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، (دراسة اتفاقية فارسوفيا والبروتوكولات المعدلة لها)، دار النهضة العربية، القاهرة، 1985.
20. محمد فريد العريني، القانون الجوي الداخلي والدولي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 1997.
21. الفقي محمد السيد، النطاق الاجرائي لمسؤولية الناقل الجوي الدولي للبضائع، دراسة في تفسير المادة 26 من اتفاقية وارسو.
22. محمد فريد العريني، النقل الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1997.

23. محمد نعيم علوة، موسوعة القانون الدولي العام، ج 7، القانون الجوي، مكتبة زين الحقوقية، الشرق الأوسط، ط 1، 2012.
24. هشام فضلي، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ط 1، 2005.

ثانياً: الرسائل والمذكرات:

1. دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الدولي والداخلي، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية تلمسان.
2. دمانة محمد، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، تلمسان، 2010-2011.
3. وضحة فلاح المطيري، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقاً للقانونين الكويتي والأردني، رسالة ماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق جامعة الشرق الأوسط، 2011.
4. الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، (دراسة مقارنة) رسالة ماجستير في القانون، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2013.
5. بوشافع وليد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص وفقاً للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة ماستر في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة البويرة 2012-2013.

ثالثا: المقالات

1. عائشة فضيل، بحث حول المسؤولية عن التأخير في النقل الجوي.
2. رفعت فخري، "حول أحكام النقل الجوي الداخلي والدولي" مجلة العلوم القانونية والاقتصادية طبقا لقانون التجارة المصري الجديد، ع1، يناير 2002.
3. عارف بن صالح العلي، بحث حول مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير.
4. صدام فيصل كوكز المحمدي، مروان عبد الهادي الدوسري، "التزام الناقل الجوي برعاية المسافر"، مجلة الحقوق والبحوث القانونية والاقتصادية، ع1، 2013.

رابعا: الاتفاقيات الدولية

1. اتفاقية فارسوفيا الدولية لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، الموقعة في فارسوفيا بتاريخ 12 أكتوبر 1929، المتضمنة 141 مادة دخلت حيز التنفيذ في 13 فيفري 1933.
2. بروتوكول لاهاي المعدل لبعض مواد اتفاقية فارسوفيا الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، الموقع بتاريخ 28 سبتمبر 1955، في لاهاي. دخل حيز التنفيذ بتاريخ 01 أوت 1963.
3. اتفاقية جوادالاجارا المكملة لاتفاقية فارسوفيا والمتعلقة بالنقل الجوي الدولي الموقعة بتاريخ 18 سبتمبر 1961، دخلت حيز النفاذ في 01 ماي 1964.
4. اتفاق مونتريال المعدل لأحكام اتفاقية فارسوفيا الموقع في 04 اوت 1966.
5. بروتوكول جواتيمالاسيتي المعدل لكل من أحكام اتفاقية فارسوفيا وبروتوكول لاهاي الموقع في 08 مارس 1971.
6. اتفاقية مونتريال لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة بمدينة مونتريال بتاريخ 28 ماي 1999، دخلت حيز النفاذ بعد المصادقة عليها من قبل 30 دولة في 04 نوفمبر 2003.

خامسا: التشريعات الداخلية

1. قانون الطيران المدني الجزائري رقم 98-06 الصادر بتاريخ 27 جوان 1998 المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، الملكية للطاعة والاعلام والنشر والتوزيع، الجزائر، 1998، ج، ر، رقم 1998/48.
2. القانون المدني الجزائري، الصادر بموجب الأمر 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم بموجب القانون 05-10 المؤرخ في 26 جوان 2005.
3. القانون التجاري الجزائري، الصادر بموجب الأمر 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975.
4. قانون الطيران المدني المصري، رقم 28-81 الصادر بتاريخ 09 أبريل 1981، ج ر، ع13.

الفهرس

الفهرس

	إهداء
	كلمة شكر
	قائمة المختصرات
4-1	مقدمة عامة
الفصل الأول: حالات تحقق مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص	
06	مقدمة الفصل الأول
07	المبحث الأول: انعقاد مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص
07	المطلب الأول: اخلال الناقل بالتزام ضمان السلامة
08	الفرع الأول: اخلال الناقل الجوي بضمن سلامة المسافرين
08	أولاً: التزام الناقل بضمن السلامة التزام بتحقيق نتيجة
09	ثانياً: التزام الناقل بضمن السلامة التزام ببذل عناية
10	الفرع الثاني: الالتزام بضمن سلامة الأمتعة
10	أولاً: سلامة الأمتعة المسجلة
13	ثانياً: سلامة الأمتعة غير المسجلة
14	المطلب الثاني: الالتزام بالنقل في الميعاد
14	الفرع الأول: مفهوم التأخير
16	الفرع الثاني: موقف الفقه حول فترة النقل الجوي
17	أولاً: التفسير الضيق لفترة النقل الجوي
18	ثانياً: التفسير الواسع لفترة النقل الجوي
21	المبحث الثاني: وقوع الضرر للمسافر أثناء فترة النقل الجوي
22	المطلب الأول: الفعل المولد للضرر
22	الفرع الأول: تعريف الحادث

23	أولاً: التفسير الضيق لمعنى الحادث
24	ثانياً: التفسير الواسع لمعنى الحادث
25	الفرع الثاني: المدى الزمني لوقوع الحادث
26	أولاً: فترة وجود المسافرين على متن الطائرة
27	ثانياً: فترة صعود وهبوط المسافرين من الطائرة
28	المطلب الثاني: طبيعة الضرر الحاصل للمسافر
28	الفرع الأول: الضرر المادي الحاصل للمسافر
29	أولاً: الأضرار البدنية والوفاة
30	ثانياً: الضرر المادي الناجم عن التأخير
31	الفرع الثاني: الضرر المعنوي الحاصل للمسافر
31	أولاً: تعريف الضرر المعنوي
32	ثانياً: موقف المشرع الدولي من الضرر المعنوي
34	ثالثاً: موقف المشرع الجزائري من الضرر المعنوي
الفصل الثاني: مسؤولية الناقل الجوي بين التحديد والاطلاق	
38	مقدمة الفصل الثاني
39	المبحث الأول: المسؤولية المحدودة للناقل الجوي
40	المطلب الأول: الحدود القصوى للتعويض في مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص
40	الفرع الأول: مبررات تحديد مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص
42	الفرع الثاني: التعديلات الحاصلة للحد الأقصى في التشريعات الجوية
48	الفرع الثالث: موقف التشريعات المقارنة من تحديد مسؤولية الناقل الجوي
49	المطلب الثاني: تكييف الحد الأقصى للتعويض
49	الفرع الأول: طبيعة الحد الأقصى للتعويض
49	أولاً: الحد الأقصى للتعويض من النظام العام

50	ثانيا: الحد الأقصى ليس مبلغا جزافيا
51	ثالثا: الحد الأقصى هو امتياز ممنوح للناقل
51	رابعا: الحد الأقصى للتعويض ليس تأمينا
52	الفرع الثاني: شروط الاستفادة من الحد الأقصى للتعويض
53	المبحث الثاني: الاستثناءات الواردة على مبدأ تحديد مسؤولية الناقل الجوي
53	المطلب الأول: حالات تشديد مسؤولية الناقل الجوي
54	الفرع الأول: التشديد القانوني لمسؤولية الناقل الجوي للأشخاص
54	أولا: تخلف وثائق النقل الجوي أو بياناتها الإلزامية
57	ثانيا: وقوع الضرر بسبب غش الناقل أو الخطأ المعادل للغش
59	الفرع الثاني: التشديد الاتفاقي لمسؤولية الناقل الجوي للمسافرين
60	أولا: زيادة حد المسؤولية في الأضرار اللاحقة بالمسافرين
62	ثانيا: زيادة حد المسؤولية في الأضرار اللاحقة بالأمتهمة المسجلة
66	المطلب الثاني: وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي للمسافرين
67	الفرع الأول: طرق دفع المسؤولية في اتفاقية فارسوفيا 1929 وبروتوكول لاهاي 1955
67	أولا: اتخاذ الناقل وتابعيه لكافة التدابير الضرورية لتفادي الضرر
69	ثانيا: استحالة اتخاذ التدابير الضرورية
72	الفرع الثاني: طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي في كل من اتفاقية مونتريال 1966 وبروتوكول جواتيمالا سيتي 1971
73	الفرع الثالث: طرق دفع المسؤولية الناقل الجوي للمسافرين في اتفاقية مونتريال 1999
75	أولا: طرق دفع المسؤولية الموضوعية
75	ثانيا: وسائل دفع المسؤولية الشخصية
77	الفرع الرابع: سبل دفع مسؤولية الناقل الجوي في قانون الطيران المدني الجزائري.
78	أولا: انتفاء خطأ الناقل وتابعيه

78	ثانيا: استحالة اتخاذ التدابير
86-82	خاتمة عامة
92-88	قائمة المراجع
	الفهرس