

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

شكر وتقدير

أولا وقبل كل شيء، أشكر الله عز وجل أولا وآخرا، الذي بفضله وتوفيقه أكملت هذه الرحلة

يشرفني أن اتقدم بجزيل الشكر الى استاذنا الافضل تقديراً وعرفاناً لما بذله من جهد وتوجيهات
بناءة

وما قدمه لنا من دعم علمي وتوجيه دقيق نضجت افكارنا وحولت صعوبات البحث إلى فرص
للتعلم

مخالفة عبد الكريم

إلى لجنة المناقشة الكرام، الذين سوف يتفضلون بمناقشة جهدنا المتواضع فجزاكم الله خيرا على
ما تبذلونه من وقت و جهد.

كما نتقدم بجزيل الشكر أيضا إلى كل من مد لنا يد العون وساعدنا في مشوار انجاز هذه المذكرة.

إهداء

إلى والديّ الكريمين الذين كانا سنداً، وعطاؤهما نورا في طريقي،
إلى أسرتي الغالية ، شكرا لصبركم وحبكم الذي لا ينضب،
وإلى من تعبّت معي وتقاسمت معي هذه المذكرة

رزقية

إلى أصدقائي وزملاء الذين كانوا عوناً لي في لحظات التعب
إلى نفسي أيضاً لأنني لم استسلم رغم كل التعب، ولأنني تعلمت أن العثرات جزء من السعي وأن
النهاية المشرقة تستحق كل عناء.

جعو شريفة

إهداء

اهدي هذا العمل إلى من كان سندا إلي على الدوام تلك التي تعبت من اجلي

أمي الغالية

إلى ظل وسندي الذي ساندني في كل خطوة

أبي الغالي

كما اهدي هذا البحث إلى من كان معي وتقاسمت هذه المذكرة

شقيقة

فيلف رزقية

قائمة المختصرات

أولاً: باللغة العربية

- ص: صفحة.
- ص ص: من صفحة الى صفحة.
- ج.ر. ج.ج: جريدة رسمية للجمهورية الجزائرية.
- د.س.ن: دون سنة النشر .
- د.م.ن: دون مكان النشر.

ثانياً: باللغة الأجنبية

- P : page

مقدمة

مقدمة

تُعد وسائل النقل الجوي الحديثة من أهم الوسائل التي تساهم في تسهيل التنقل بين القارات والدول، إذ تتميز بالسرعة والأمان مقارنة بوسائل النقل الأخرى، كما يساعد النقل الجوي في تنمية النشاط الاقتصادي عن طريق تسويق المنتجات من خلال نقلها من مكان إنتاجها إلى مكان استهلاكها ، وفقا لمقتضيات العرض و الطلب ، إضافة إلى تنشيط حركية المجتمع عن طريق توفير وسائل النقل الملائمة التي تضمن عمليات نقل الأفراد والممتلكات في أحسن الظروف وتقارب المسافات بين الشعوب، والمعروف أن مسؤولية النقل الجوي تظهر في الالتزامات والمسؤوليات القانونية للأطراف المشاركة في عمليات النقل، ويعد فهم الإطار القانوني والمبادئ التي تحكم مسؤولية الشحن الجوي أمرا ضروريا لجميع الأطراف المعنية بما في ذلك المستخدمون والناقلون.

لهذا لم يعد النقل الجوي بمثابة المغامرة التي تخوضها طبقة متميزة في المجتمع، بل صارت ممارسته ممكنة للكافة وازدادت أهميته في مجال نقل الركاب والبضائع بعد أن تناقصت الأخطار الجوية وأمكن حصرها في أضيق نطاق، بحيث أصبحت الطائرة أكثر أمنا من وسائل النقل الأخرى وأشد منافسة لها، إذ توحدت الدول واجتهدت على وضع قواعد قانونية تحكم عملية النقل الجوي وذلك تقاديا للنزاعات المحتملة الوقوع.

لقد بادر المجتمع الدولي إلى سن اتفاقيات لتنظيم العلاقات الجوية الدولية والمسائل المتعلقة بالطيران والنقل الجوي، وقد قامت الحكومة الفرنسية في هذا الشأن بتنظيم مؤتمر دولي لتأطير مسؤولية النقل الجوي الدولي، وانعقد الاجتماع سنة 1929 بمشاركة 43 دولة وخرج المجتمعون بتصميم على ضرورة إيجاد اتفاقية دولية لتوحيد قواعد النقل الجوي¹.

أما في الجزائر، فقد بادر المشرع الجزائري إلي سن نصوص قانونية تضمنها القانون الجزائري رقم 98-06 يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني وقد شهد هذا القانون العديد من التعديلات كان آخرها القانون رقم 14/15 الصادر في 25 يوليو سنة 2015، بعدما كان هذا النشاط يخضع فقط للقواعد العامة في القانون المدني والقواعد الخاصة في القانون التجاري ، و من هذا المنطلق

¹ - عجابي ينيس، بولمخ ياسر، مسؤولية الناقل الجوي للبضائع، مذكره مكمله لمتطلبات نيل شهادة الماستر في القانون، تخصص : قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 8 ماي 1945، قالمة، 2023، ص 2 .

مقدمة

فإن موضوع النقل الجوي يعتبر من المواضيع الهامة والأكثر فاعلية في العصر الحديث، بحيث قام المشرع بتنظيمه وتأطيره بصورة تتوافق والتشريعات الدولية خصوصا في موضوع المسؤولية¹، حيث تم وضع قواعد صارمة تُلزم الناقل الجوي بضمان سلامة المسافرين والشحنات المنقولة، غير أن الناقل الجوي يمكنه دفع هذه المسؤولية في بعض الحالات، مثل القوة القاهرة أو خطأ الراكب نفسه. وبناءً على ذلك فإن دراسة مسؤولية الناقل الجوي وآليات دفعها، تعدّ من المواضيع القانونية العامة التي تتطلب بحثاً معمقاً، نظراً لتأثيرها على حقوق الركاب والمتعاملين الاقتصاديين مع النقل الجوي، فضلاً عن أهميتها في تحقيق التوازن بين مصالح شركات الطيران وحقوق المسافرين.

أهمية الموضوع:

تتجلى أهمية موضوع دراستنا هذه في أن النقل الجوي يعتبر من أهم الموارد الاقتصادية لدى الدول الحديثة، وكلما تزداد تداخل الأسواق وعالميتها يوفر النقل الجوي الانتقال السريع للركاب والبضائع، وأيضاً لتنمية السياحة التي أصبحت الداعم الأساسي للتنمية، ومصدر رفاهية الملايين من الناس.

يقوم النقل الجوي على دعم العلاقات الثقافية والحضارية بين مختلف الدول العالم ويساهم مساهمة ايجابية في نقل الثقافة والحضارات الإنسانية بين شعوب العالم إلى جانب مساهمته في عمليات المساعدة والإنقاذ أثناء حدوث حالات الطوارئ والكوارث الطبيعية.

أهداف الموضوع:

إن تحديد مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص أو البضائع، وكذا تحديد مبالغ التعويضات التي يتحصل عليها المضرور في حالة وقوع الضرر من المواضيع الهامة في قوانين النقل الجوي الحديثة بما فيها التشريع الجزائري، إذ أنه وبغض النظر عن طبيعة هذه المسؤولية إن كانت ذات طابع عقدي أو تقصيري، فإن تأثيرها هام جداً على مصالح وحقوق مستعملي النقل الجوي، لذا فإن من

¹ - بن عبيدة هجيرة، عقد النقل الجوي، مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات شهادة الماستر أكاديمي، تخصص: قانون شركات، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، 2016، ص2.

مقدمة

أهداف هذه الدراسة توضيح الطبيعة القانونية لهذه المسؤولية (أولا)، ثم توضيح تأثيرها على مصالح المسافرين وأصحاب البضائع (ثانيا).

كما يبقى من الضروري أيضا في هذا المقام الاجتهاد على استعراض ابرز السبل والطرق لدفع هذه المسؤولية الواردة في مختلف التشريعات، وتسليط الضوء على الوسائل التي يمكن للناقل الجوي الاعتماد عليها لدحض هذه المسؤولية وتجنب دفع التعويضات المرتفعة، والتي من بينها إثبات أن الضرر اللاحق بالمشافر أو البضائع يعود إلى عنصري القوة القاهرة أو العيب الخفي أو حتى الخطأ الذي يتسبب فيه المتضرر وكذلك الأخطاء التي يمكن للإدارة الملاحية أن تقع فيها.

أسباب اختيار الموضوع:

ومن أسباب اختيارنا لهذا الموضوع هناك أسباب ذاتية وأخرى موضوعية.

الأسباب ذاتية: الرغبة في اكتساب معرفة معمقة قد تفيدنا في الحياة المهنية ، عن طريق تقديم دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري والتشريع المقارن.

الأسباب الموضوعية: كون النقل الجوي من أهم الوسائل التي يعتمد عليها الإنسان في عصرنا والتي تهم وتجذب فئة كبيرة منه، إضافة إلى كونه موردا اقتصاديا يدعم التنمية في الجزائر.

وبناء على ما تقدم واعتبارا أن مسؤولية الناقل الجوي موضوع قانوني دقيق يحتاج لدراسة معمقة فقد ارتأينا أن تكون إشكالية هذه الدراسة على النحو التالي:

ما مدى نجاح المشرع الجزائري في تنظيم وتأطير مسؤولية الناقل الجوي مقارنة بالتشريعات الحديثة؟

المناهج المتبع في هذا البحث:

لقد اقتضت الضرورة العلمية عند دراسة موضوع هذه المذكرة إلى اعتماد على عديد المناهج من بينها المنهج الوصفي الذي يهدف إلى طرح وتوضيح ووصف المعطيات الفقهية والقانونية كما نشأت وتطورت، وهو المنهج المعتمد في الفصل الأول، إضافة إلى المنهج التحليلي الذي ساعدنا

مقدمة

على تقصي أحكام ومقتضيات مسؤولية الناقل الجوي وما يتمخض عنها من آثار مثل طرق إثباتها وكيفية تحديد نطاق التعويضات المقررة للمضرور بعد حدوث الضرر وإجراءات الحصول عليها وكذلك دور آلية التأمين في تنميه النقل الجوي عموما، كما كان للمنهج المقارن دورا فعالا في هذه الدراسة، إذا سمح لنا بمقارنه التشريع الجزائري في مجال النقل الجوي عموما وفي موضوع مسؤولية الناقل الجوي خصوصا بمختلف التشريعات الوطنية وكذا الاتفاقيات الدولية.

وللإجابة على الإشكالية المطروحة سنقوم بتقسيم بحثنا بدراسة النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في القانونين الجزائري والمقارن (الفصل الأول)، ثم سنتطرق بالبحث عن سبل دفع مسؤولية الناقل الجوي في القانونين الجزائري والمقارن (الفصل الثاني).

الفصل الأول

النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في القانونين
الجزائري والمقارن

الفصل الأول: النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في القانونين الجزائري و المقارن

تكمن أهمية دراسة موضوع مسؤولية الناقل الجوي في ارتباطها الوثيق بعملية استغلال أدوات النقل الجوي التي أصبحت في الوقت الراهن أكثر سرعة وأمنا، فالتطورات الاقتصادية الحديثة جعلت من الطائرة أداة أساسية في تنمية النشاط البشري، لما توفره من سرعة وسلامة في نقل الأشخاص ومختلف البضائع، غير أن تطور النقل الجوي لم يرافقه نفس التطور على مستوى الأطر القانونية التي تختص بتنظيم مسؤولية الناقل الجوي، ولما كانت عملية النقل الجوي ذات أهمية من الناحية الاقتصادية والتجارية كان من الضروري إخضاعها لتنظيم قانوني خاص، وذلك لضمان الحقوق سواء المتعلقة بالناقلين أو بالبضائع.

لقد بات النقل الجوي يأخذ حيزا واسعا لدى رجال القانون في البحث فيما يترتب عليه من آثار اقتصادية واجتماعية وثقافية على مختلف مجتمعات العالم وما تتضمنه من مسؤوليات قد تثور عند إخلال الناقل الجوي بالالتزامات الناتجة عن عقد النقل الجوي، ونظرا لأهمية و استراتيجية هذا النوع من النقل فقد تم وضع نظام قانوني خاص به ألا وهو قانون الطيران المدني، وكان الهدف من وضع هذا التشريع ضرورة مواكبة التحولات التي عرفها قطاع النقل الجوي الجزائري في السنوات الأخيرة وتكييفه مع المتطلبات الجديدة للمنظمة الدولية للطيران المدني¹، وفي هذا الإطار صدر القانون رقم 06-98 الذي يحدد القواعد المتعلقة بالطيران المدني²، كان آخر تعديل له قانون رقم 15-14 المؤرخ في 15 جويلية 2015³.

¹ - سلطاني ليلي، «حقوق راكب الطائرة في مواجهة الناقل الجوي العمومي على ضوء الاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري»، مجلة القانون العام الجزائري والمقارن، المجلد الأول، العدد 02، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة جيلالي ليابس - سيدي بلعباس، 2015، ص 45.

² - قانون رقم 06-98 مؤرخ في 27 جوان 1998، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، ج.ر.ج.ج، العدد 48، الصادر بتاريخ 27 جوان 1998.

³ - قانون رقم 15-14 مؤرخ في 15 جويلية 2015، ج.ر.ج.ج، العدد 41، الصادر في 29 جويلية 2015، يعدل ويتمم القانون رقم 06-98 مؤرخ في 27 جوان 1998، الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، ج.ر.ج.ج، العدد 41 الصادر في 29 جويلية 2015.

الفصل الأول: النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في القانونين الجزائري و المقارن

وللبحث في النظام القانوني للناقل الجوي في التنظيمات الحديثة لا بد للتطرق إلى الإطار المفاهيمي لعقد النقل الجوي في التشريع الجزائري (المبحث الأول)، ثم الإطار القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في التشريعين الجزائري والنظم المقارنة في (المبحث الثاني).

المبحث الأول

الإطار المفاهيمي لعقد النقل الجوي في التشريع الجزائري

يعد القانون الجوي من أهم التشريعات التي عرفها العصر الحديث من بين التشريعات الأخرى وذلك لأهم الصفات الموجودة فيه والامتيازات التي يوفرها مثل السرعة الفائقة والقدرة على نقل المسافرين والبضائع لمسافات بعيدة في أوقات قصيرة، ويعتبر حديث النشأة نسبياً، وقد تم اعتماده في مختلف الاتفاقيات والبروتوكولات المعدلة لها، بالإضافة إلى أن الجزائر انضمت إلى عدة اتفاقيات دولية مهتمة بالنقل الجوي للبضائع¹، أهم هذه الاتفاقيات الاتفاقية الدولية فارسوفيا²، كما تسمى (باتفاقية وارسو) 1929، وكذا اتفاقية غوادا لخارا 1961³، إضافة إلى البروتوكولات المعدل لهذه الاتفاقيات من بينها بروتوكول لاهاي لسنة 1955⁴.

كما أن عملية النقل الجوي تقوم على أساس طرف رئيسي وهو الناقل والذي يخضع في بعض الأحيان لقانون داخلي حسب قانون طيران المدني الجزائري رقم 98-06 المعدل والمتمم للقانون

¹ - نعار احمد، عقد النقل الجوي للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر - ل.م.د-، تخصص: قانون أعمال، معهد الحقوق والعلوم السياسية، قسم القانون الخاص، جامعة صالحي احمد، النعامة، 2023، ص 2.

² - اتفاقية وارسو الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، الموقعة في وارسو بتاريخ 12/10/1929، والمعدلة ببروتوكول لاهاي في 28/09/1955، التي دخلت حيز التنفيذ في 13/02/1933، صادقت عليها الجزائر، بمقتضى مرسوم رئاسي رقم 64 - 74 المؤرخ في 02/03/1964، ج.ر.ج.ج، العدد 26، الصادر في 1964.

³ - اتفاقية جوادا لا غارا المكملة لاتفاقية وارسو 1929، لأجل توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، الموقعة في جوادا لا غارا بتاريخ 18 سبتمبر 1961، التي دخلت حيز التنفيذ في 01/05/1964 التي صادقت عليها الجزائر بموجب الأمر رقم 65-267 المؤرخ في 25/10/1965، ج.ر.ج.ج، العدد 104، الصادر في 1965.

⁴ - بروتوكول لاهاي الموقع في لاهاي الهولندية بتاريخ 28/09/1955، دخل حيز التنفيذ في 10/08/1963.

الفصل الأول: النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في القانونين الجزائري و المقارن

14-15، وخارجي دولي إذا كان خارج البلاد، والالتزامات المختلفة التي تقع على الناقل الجوي في التشريع الجزائري والنظام المقارن .

هذا ما سوف نتطرق له في المطلبين: مفهوم عقد النقل الجوي (المطلب الأول)، والأثر القانوني لوثائق النقل الجوي (المطلب الثاني).

المطلب الأول

مفهوم عقد النقل الجوي

اختلفت الآراء حول المفهوم الدقيق لمصطلح عقد النقل الجوي باختلاف التشريعات ، ففي النظام القانوني الأنجلو سكسوني تستخدم عدة مصطلحات في قانون الطيران أو قانون النقل الجوي مثل (Droit Aerien و Derecho و Aereo).

إلا أن المصطلح السائد حالياً هو مصطلح قانون الجو أو القانون الجوي والذي يعادله مصطلح قانون الطيران السائد في بعض الدول الأوروبية أو قانون الحركة الجوية (LuftVG) كما هو الحال مع ألمانيا على سبيل المثال، فبعد أن كان مصطلح قانون الطيران والفضاء هو السائد حتى الستينيات من القرن الماضي، والذي كان يهدف إلى الجمع من الناحية المفاهيمية بين قانون الطيران والفضاء فسرعان ما تم اعتماد المفهوم الصحيح وهو قانون الجو ، و قانون الفضاء إذ يمثلان مجالان منفصلان من مجالات القانون وجب البحث في كل منهما بعيداً عن الآخر¹.

لقد عرف القانون الجوي مع بداية القرن العشرين اكتشاف وسيلة نقل ثورية وهي الطائرة وسرعان ما استعانت الجيوش المشاركة في الحرب العالمية الأولى في 1914 بهذه الوسيلة في نقل الجنود والعتاد والمؤن، مما أدى إلى ظهور تنظيمات وأطر قانونية غير متماسكة والتي شكلت في مجملها ما يعرف بقانون الجو.

¹- علي خليل إسماعيل الحديثي، القانون الجوي الدولي: (بين العام والخاص)، المجموعة العلمية للطباعة والنشر والتوزيع، القاهرة، 2022، ص 12.

الفصل الأول: النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في القانونين الجزائري و المقارن

إن القانون الجوي أو الهواء هو قانون هذا النمط من الحركة الذي يعتمد على الغلاف الجوي أي المجال الجوي ، و في هذا الصدد يجب التمييز بين قانون الجو وقانون الفضاء ، الذي ينظم استخدام الفضاءات خارج الغلاف الجوي وفي مجال النقل الجوي يجب التمييز بين عنصرين: حقيقة فنية ، و هي الملاحة الجوية وحقيقة اقتصادية وهي استخداماتها، ويشكل قانون الجوي مجموعة القواعد التي تحدد شروط الملاحة الجوية واستخداماتها المدنية ومستخدمات الطائرة متعددة ومتنوعة ، و يمكن استخدام الملاحة الجوية للأغراض الرياضية (الطيران الخفيف القفز بالمظلات)، أو لأعمال الجوية (التصوير الجوي العمل الزراعي إلى غيره)، ومن بين هذه الاستخدامات سوف ننظر فقط في سياق هذا العمل إلى تلك التي لها أهمية اقتصادية، إذ أن النقل الجوي هو السائد، وبالتالي فإن هدف هذا العمل يتمثل أساسا في دراسة قانون الملاحة والنقل الجوي والذي سيشمل على وجه الخصوص وضع الأشخاص والبضائع والمؤسسات المشاركة في هذه الأنشطة والعواقب القانونية الناتجة عنها ولاسيما قضايا المسؤولية¹.

سنقوم بتقسيم المطلب الأول إلى فروع: سنخصص لتعريف عقد النقل الجوي(الفرع الأول) وخصائص عقد النقل الجوي (الفرع الثاني)، وأطراف عقد النقل الجوي(الفرع الثالث).

الفرع الأول

تعريف عقد النقل الجوي في التقنيات الحديثة

نظرا لتعدد التعريفات التي تم تقديمها لمصطلح عقد النقل الجوي ارتأينا إلى تقديم تعريفات من زاويتين مختلفتين، بحيث يكون لكل زاوية منظورها الخاص وذلك من خلال التعريف الفقهي لعقد النقل الجوي (أولا)، والتعريف التشريعي لعقد النقل الجوي (ثانيا) وتعريف النقل الجوي في التشريعات المقارنة (ثالثا).

¹- Louis Cartou, le droit aérien, « Que sais-je ? », 3^e édition mise à jour, coll, presse université de France, paris, 1981, p3.

أولاً: التعريف الفقهي لعقد النقل الجوي

يعرف عادة عقد النقل الجوي بأنه مجموعة القواعد القانونية التي تحكم المسائل المتعلقة بالملاحة الجوية والفضاء الجوي، وكذلك استخدام الطائرات، وكل ما يتعلق بها من مطارات وتجهيزات فنية وأشخاص عاملين في مجال الملاحة الجوية، إضافة إلى موضوع العقود وحل النزاعات المتعلقة بالنقل الجوي والإيجار والتأمين وغيرها، والتي تحكمها قواعد القانون الخاص¹.

كما بادر بعض الفقهاء إلى وضع تعاريف عديدة أخرى للنقل الجوي، وهي وإن اختلفت في مضمونها إلا أنها تشترك من حيث المعنى ومفهوم القانون الجوي للطيران، فمنهم من عرفه على أنه عبارة على مجموعة القواعد التي تحدد شروط الملاحة الجوية واستعمالاتها المدنية وبالتالي، فهو يرى في الملاحة الجوية على أنها موضوع القانون الجوي الذي أدواته الطائرات وبالتالي المطارات والمرافق الخدماتية ما هي إلا أدوات مساعدة تعمل على تسهيل مهمة حركة الطائرات من إقلاع وهبوط وصيانة وتزويد بالوقود وغيرها من المسائل التي تدخل ضمن نطاق الشطر الأول من التعريف بالنقل الجوي، ومنهم من يرى أن القانون الجوي هو فرع من فروع القانون الذي يحكم الطائرة وما ينشأ عن استعمالها من علاقات قانونية، بينما يرى جزء آخر من الفقه أن القانون الجوي على أنه أحد فروع القانون الخاص باعتباره القانون الذي يحكم مسائل الاستغلال الجوي لعقد النقل الجوي التي هي من صميم القانون الخاص².

وقد اعتمد قسم آخر من الفقه انه مجموعة القواعد المنظمة باستخدام البيئة الجوية والبعض الآخر يفهم على أساس أنه قانون الطيران أو الملاحة الجوية فقط ، و يمكن تعريف قانون النقل الجوي إستنادا إلى هذا المفهوم المتوسط بكونه ذلك الفرع من فروع القانون الذي يضم قواعد منظمة لحركة الطائرات واستعمالاتها والعلاقة الناشئة عنها، وبهذا التعريف يمكن القول أن النقل الجوي لا يختص فقط بالقواعد الخاصة بالملاحة الجوية ، بالمعنى الضيق للكلمة التي لا تعدو من كونها جزء

¹- علي خليل اسماعيل الحديثي، المرجع السابق، ص13.

²- المرجع نفسه، ص 15.

الفصل الأول: النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في القانونين الجزائري و المقارن

من هذا القانون وإنما أيضا القواعد المنظمة لجميع المسائل ذات العلاقة بهذه الملاحه أو استعمال الطائرات عموما بما فيها مسائل الملكية والامتيازات والضمانات والاتفاقيات الجوية والتأمين الجوي¹.

ثانيا: تعريف عقد النقل الجوي في التشريع الجزائري

لقد عرف المشرع الجزائري عقد النقل في المادة 36 من الأمر رقم 59-75 المتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم بقوله: «عقد النقل اتفاق يلزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين»².

وفي نفس المجال تنص المادة 5 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 98-06 المعدل والمتمم للقانون 15-14 على أنه: «يمكن أن يستخدم الطيران المدني، زيادة على الاستخدامات الأخرى المتلائمة مع القانون الدولي في هذا المجال، فيما يلي:

- نقل الركاب والبضائع والبريد.
- احتياجات الأشغال التي تقوم بها بعض قطاعات الاقتصاد الوطني.
- تطبيق الإجراءات الصحية.
- الإسعافات الطبية وغيرها المقدمة للسكان.
- الأشغال الخاصة بالاختبارات والتجارب والبحث العلمي.
- الاحتياجات التربوية والثقافية والرياضية».

يفهم من هذه النصوص أن النقل الجوي هو عقد بمقتضاه يلتزم شخص يسمى الناقل الجوي بنقل شخص آخر يسمى المسافر (الراكب) مع أمتعته، أو بنقل بضاعة لشخص يعرف بالشاحن أو المرسل إليه من مكان إلى آخر جوا، بواسطة طائرة وخلال مدة معينة مقابل أجر محدد³.

¹- ياملكي أكرم، القانون الجوي: (دراسة مقارنة)، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1998، ص 5.

²- الأمر رقم 59-75 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون التجاري، المؤرخ في 6 سبتمبر 2005، ج.ر.ج.ج، العدد 101، الصادر بتاريخ 19 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم.

³عسال علي، خليف عدلان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للركاب، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر، تخصص: قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي تبسي - تبسة - الجزائر، 2018، ص 9.

الفصل الأول: النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في القانونين الجزائري و المقارن

ثالثاً: تعريف عقد النقل الجوي في التشريعات المقارنة

أوردت العديد من التشريعات الحديثة تعريفات لعقد النقل الجوي¹ ففي القانون المصري هناك المادة 208 من قانون التجارة المصري رقم 17 لسنة 1999، التي حددت مضمون عقد النقل بقولها: «اتفاق يلتزم بمقتضاه الناقل بأن يقوم بوسائله الخاصة بنقل شخص أو شيء إلى مكان معين مقابل الأجرة»².

كما حددت المادة 68 من قانون التجارة الأردني رقم 12 لسنة 1966 مفهوم النقل بشكل عام بقولها: «يقصد بالنقل العقد المتبادل الذي يكون الغرض الأساسي منه تأمين انتقال شخص أو أشخاص من موضع إلى آخر»³.

الفرع الثاني

خصائص عقد النقل الجوي

يتميز عقد النقل الجوي بالعديد من الخصائص تميزه عن غيره، فهو ذو طابع دولي وحديث العهد برغم من مظهره الثابت المستقر واستعماله للأساليب والتعابير القانونية والتقليدية المعتادة، وهو قانون متحرك ثوري بطبيعته وتبرز الناحية الفنية فيه من حيث عدم تأثره بأي من المفاهيم الفلسفية الواضحة الأثر على بقية القوانين، ومن حيث ارتباطها المحكم بفن الطيران وبما يكشف عنه من تقدم مستمر وهذا ما يفسر تطور أحكامه السريعة ملاحقة منه لهذا التقدم⁴ وتتمثل مختلف خصائصه فيما يلي:

¹ - عيسى غسان راضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم: (دراسة مقارنة)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، (د.م.ن)، 2011 م، ص 51.

² - قانون التجاري المصري رقم 17 المؤرخ في 17 ماي 1999، ينظم الأنشطة التجارية، الجريدة الرسمية، العدد 19 مكرر، الصادر في 17 ماي 1999، تم العمل به من 1 أكتوبر 1999 .

³ - قانون التجارة الأردني رقم 12 المؤرخ في 1966، يحدد القواعد والأحكام التي تنظم الأعمال التجارية والتجاري في الأردن، الجريدة الرسمية، العدد 1910، الصادر في 30/03/1966.

⁴ - ياملكي أكرم، المرجع السابق، ص 8 .

أولاً : الطابع الدولي لعقد النقل الجوي

الطائرة تستأثر بسرعة تمكنها من عبور الحدود الجغرافيا والسياسية بين الدول في زمن قصير فهي تعتبر أداة اتصال دولي وقاري، لذا استشعر القانون الجوي بحاجته إلى حلول قانونية دولية موحدة لتأطير المسائل التي تدخل في لب اختصاصه لتحقيق الأمن القومي أو ضمان استقرار المراكز القانونية، إذا إتجهت الدول إلى تنظيم حركتها واستعمالها، وما ينجم عنها من وقائع في معاهدات الدولية، واهتمت كل دولة بتنسيق قواعد قانونها الداخلي مع المبادئ والقواعد الواردة بالمعاهدات¹.

ثانياً: الطابع التنظيمي الأمر لعقد النقل الجوي

نظرا لما يحيط استعمال المركبة الهوائية من مخاطر ولما ينطوي عليها هذا الاستعمال من خطورة، قد تصل إلى حد عدم المشروعية كاستعمالها على سبيل المثال في تهريب المخدرات والتجسس، إتخذ القانون الجوي دوليا كان أو وطنيا طابعا لاثيا آمرا، ففي المجال الدولي لم يترك للمشرع الوطني الحرية الكاملة في سن التشريعات المنظمة لحركات واستعمال هذه الوسيلة بل تدخلت المعاهدات الدولية والاتفاقيات الثنائية لوضع قواعد آمرة تكفل الأمن وسلامة هذه المركبة الناشئة وجمهور المتعاملين معها، وتقضي في نفس الوقت على ما تنطوي عليه من خطورة بتجريم استعمالها في أغراض غير مشروعة، فاشتترطت على الدول أن تأطيرها طبقا للتنظيمات المنصوصة عليها في هذه الاتفاقيات أو المعاهدات².

ثالثاً : الطابع الرضائي في عقد النقل جوي

يقصد بها أن عقد النقل لا يخضع لأي شكلية خاصة، بل ينشأ بتطابق إرادتي كل من الناقل والراكب، ولا يشترط أن ينصب في شكل معين سواء هذه الشكلية حددها القانون كاشتراطها الكتابة في عقود الرهن وبيع العقارات أو تلك الشكلية التي يشترطها الأطراف كشرط للانعقاد، ولذلك لا

¹- عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي: (قواعد وأحكام في ضوء قانون الطيران المدني والمعاهدات والبروتوكولات الدولية والمستحدثة من أحكام محكمة النقض والدستورية العليا)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2016، ص11.

²- العريني محمد فريد، القانون الجوي: (النقل الجوي الداخلي والدولي)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2003، ص

الفصل الأول: النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في القانونين الجزائري و المقارن

يعتبر تسليم تذكرة السفر إلى الراكب شرطا لانعقاد عقد النقل بحيث لا يتوقف انعقاد عقد النقل الجوي على تسليم تذكرة السفر، أو حتى على مستندات النقل الأخرى كإيصال الأمتعة المقدمة من الناقل¹ فهذه الوثائق تلعب دورا في الإثبات وليس شرطا لانعقاد العقد وهذا ما أكدته المادة 132 من قانون طيران المدني الجزائري رقم 98-06 المعدل و المتمم².

رابعاً: طابع الإذعان في عقد النقل الجوي

يعتبر عقد النقل الجوي من عقود الإذعان *contrat d'adhésion* ، ذلك أن شركات النقل الجوي على حد تعبير محكمة استئناف القاهرة، تعرض شروطها المطبوعة على الكافة وهي شروط واحدة ولا تقبل مناقشتها، فلا يسع الراكب إلا أن يقبل تلك الشروط حتى لا يحرم نفسه من استعمال مرفق من المرافق العامة ولا بد له من التنقل والسفر وذلك يكون القبول في هذه الصورة من صور الإذعان³.

خامساً: الطابع التجاري في عقد النقل الجوي

يعد النقل الجوي بشكل عام خدمة يقدمها الناقل إلى الشخص المسافر أو المرسل، ومتى تأكد تقديمه الخدمة في شكل مشروع يهدف إلى تحقيق ربح يصبح النقل بمقابل، مما يترتب على ذلك دخوله في قطاع الأنشطة الاقتصادية الخاصة بالخدمات⁴.

كما تصدق عليه الصفة التجارية متى تم النقل الجوي على شكل مشروع أو مقالة نقل، وهو عمل تجاري بالنسبة للناقل وليس بالنسبة للمتعاقد معه أي للراكب، و الملاحظ أن أغلبية الشركات هي التي تمارس النقل في شكل مشاريع ضخمة تهدف منها لتحقيق الربح وتقديم خدمة للجمهور

¹ - بشار ياسمين، مسؤولية الناقل الجوي للراكب، دار الكتب العلمية، (د.م.ن)، (د.س.ن)، ص 20.

² - أنظر المادة 1/132، من قانون رقم 98-06، على أنه: « يجب أن يثبت عقد نقل الأشخاص بتسليم وثيقة الركوب ولا يؤثر غياب أو عدم صلاحية أو ضياع وثيقة الركوب على وجود عقد النقل ولا على صلاحيته » .

³ - البارودي علي، العريني محمد فريد، الفقي محمد السيد ، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت- لبنان، 2001، ص 535.

⁴ - عيسى غسان ربيضي، المرجع السابق، ص 56.

الفصل الأول: النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في القانونين الجزائري و المقارن

باعتبار أن العقد تجاري بالنسبة للناقل دون الراكب، فإنه يترتب على إعتبار النقل تجارياً آثار العمل التجاري، سواء من حيث الاختصاص القضائي أو ضمانات تحقيق الالتزام وكذلك الإثبات¹.

الفرع الثالث

أطراف عقد النقل الجوي

طرفا عقد النقل الجوي للأشخاص هما: الناقل الجوي والمسافر، أما أطراف عقد النقل الجوي للبضائع فهما الناقل الجوي والشاحن، ويلاحظ بالنسبة لهذا العقد الأخير أن طرفاً ثالثاً قد يتدخل في عملية تنفيذ هذا العقد، يدعى المرسل إليه، فتتسأ له بعض الحقوق كما قد يتحمل بعض الالتزامات²، لذا كان من الواجب أن ندرس كل منهم على حدى، الناقل الجوي (أولاً)، الراكب (ثانياً) ثم المرسل إليه (ثالثاً).

أولاً: الناقل الجوي

الناقل الجوي هو الشخص الذي يتولى تنفيذ عملية نقل الركاب، إذ يلتزم بإيصالهم إلى وجهاتهم عبر الطائرة مقابل أجر وقد يكون شخصاً معنوياً مثل شركة الطيران الوطنية العامة (الخطوط الجوية الجزائرية) أو شخص معنوي من أشخاص القانون الخاص مثل شركة³ Aigle d'Azur وقد عرف المشرع الجزائري في المادة الثانية من القانون 98-06 المتعلق بالطيران المدني على الناقل بأنه: «المستغل: كل شخص اعتباري مرخص له باستغلال خدمات النقل العمومي أو العمل الجوي».

¹ _ بشار ياسمينية، المرجع السابق، ص 32.

² _ دويدار هاني، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، (د.م.ن)، (د.س.ن)، ص 314.

³ _ عسال علي، خليف عدلان، المرجع السابق، ص 11.

ثانيا: الراكب

يعتبر الراكب الطرف الثاني من أطراف عقد النقل الجوي فهو الذي يتولى إبرام عقد النقل الجوي مع الناقل، وقد يتولى الراكب إبرام العقد نفسه كما يمكن لنائبه القانوني أن يتولى إبرام العقد نيابة عنه¹، ويكون الهدف من تعاقد الاستفاداة من خدمات النقل الجوي إما داخل الوطن أو خارجه

ثالثا : المرسل إليه

المرسل هو من يبرم عقد نقل البضائع جوا مع الناقل الجوي سواء بنفسه أو عن طريق نائبه، وهو الذي يكتسب صفة المتعاقد في مواجهة الناقل الجوي بغض النظر عما إذا كان يتسلم البضاعة بنفسه عند إتمام عملية النقل، أم إذا كان قد عين للناقل الجوي في عقد النقل شخصا آخر يتقدم باستلام هذه البضاعة، والناقل الجوي يلتزم بتسليم البضاعة في مكان الوصول إلى هذا الشخص الذي عينه المرسل ويعرف بالمرسل إليه، ويحق لهذا الأخير رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي في حالة هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير في نقلها، وقد يكون المرسل إليه ملزما بالوفاء بأجرة النقل إلى الناقل الجوي².

المطلب الثاني

الأثر القانوني لوثائق النقل الجوي

يلتزم الناقل الجوي عملا بمقتضيات العقد بتسليم ذوي الشأن وثائق النقل التي نصت عليها كل من اتفاقيتي وارسو ومونتريال التي خصتها بتنظيم متكامل، وهي تذكرة السفر وبطاقة نقل الأمتعة بالنسبة لنقل الركاب ، و مستند الشحن الجوي بالنسبة لنقل البضائع ومن هذا السياق سنتطرق إلى دراسة تذكرة السفر (الفرع الأول)، ثم بطاقة نقل الأمتعة (فرع ثاني)، ومستند الشحن الجوي (الفرع الثالث).

¹ - المرجع نفسه، ص12.

² - دويدار هاني، المرجع السابق، ص 324.

الفرع الاول

تذكرة السفر

تلزم اتفاقية وارسو الناقل الجوي بتمكين الراكب من تذكرة السفر وتسليمها إليه ، فإذا قام بذلك يكون الناقل قد وفى التزامه، و من ثم فلا مسؤولية عليه تجاه المسافر ويكون الأمر ذاته إذا قام بتسليم التذكرة لممثل هذا الأخير أو لمن اشتراها لحسابه ،أو يقوم بتسليمها لممثل المجموعة التي تنوي السفر¹، وذلك في الرحلات الجماعية ، وفقا لنص المادة 1/3 من الاتفاقية تنص على أنه : « لنقل الركاب، يجب على الناقل أن يسلم تذكرة ركاب تتضمن البيانات التالية:

(أ) مكان وتاريخ الإصدار، (ب) مكان المغادرة والوجهة، (ج) أماكن التوقف المتفق عليها، بشرط أن يحتفظ الناقل بالحق في تغيير أماكن التوقف في حالة الضرورة، وأنه إذا مارس هذا الحق، فلن يكون لهذا التغيير أثر حرمان النقل من طابعه الدولي، (د) اسم وعنوان الناقل أو الناقلين، (هـ) بيان بأن النقل يخضع للقواعد المتعلقة بالمسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية».

وتكون لتذكرة السفر حجيتها من حيث انعقاد النقل وشروطه ما لم يثبت عكس ذلك ولا يؤثر على وجود عقد النقل أو على صحته عدم وجود تذكرة السفر أو عدم صحتها أو ضياعها².

الفرع الثاني

بطاقة نقل الأمتعة

لا يشترط على المسافر للحصول على وثيقة بالحقائب التي يحملها معه داخل الطائرة، أما الأمتعة الأخرى فيلتزم الناقل بتسليم بطاقة نقل الأمتعة، فحسب الفقرة الأولى من المادة الرابعة من اتفاقية وارسو تنص على أنه: «بالنسبة لنقل الأمتعة، باستثناء الأشياء الشخصية الصغيرة التي

¹ - العريني محمد فريد، القانون الجوي: (النقل الجوي - حوادث الطيران)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2009، ص 141.

² - محمد محمد عبد القادر بن عيسى، ما يجب أن تعرفه عن النقل الجوي التجاري، دار الكتب الوطنية، بنغازي - ليبيا، 2020، ص 92.

الفصل الأول: النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في القانونين الجزائري و المقارن

يتحملها الراكب بنفسه، يجب على الناقل تسليم تذكرة أمتعة، يجب أن تكون تذكرة الأمتعة من نسختين، جزء للراكب وجزء آخر للناقل، يجب أن تتضمن تذكرة الأمتعة البيانات التالية:

(أ) مكان وتاريخ الإصدار؛

(ب) مكان المغادرة والوجهة؛

(ج) اسم وعنوان الناقل أو الناقلين؛

(د) رقم تذكرة الراكب؛

(هـ) بيان بأن تسليم الأمتعة سيتم إلى حامل تذكرة الأمتعة؛

(و) عدد ووزن الطرود؛

(ز) مبلغ القيمة المعطن عنها وفقاً للمادة 22(2)؛

(ح) بيان بأن النقل يخضع للقواعد المتعلقة بالمسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية».

بمعنى تحرير وثيقة نقل الأمتعة من صورتين، إحداها تسلم للمسافر والأخرى يحتفظ بها الناقل الجوي، مع وجوب ذكر البيانات اللازمة والواردة في النص المذكور على بطاقة نقل الأمتعة أما بخصوص حجية كل من تذكرة السفر وبطاقة نقل الأمتعة فقد نصت المادة 132 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 98-06 المعدل والمتمم على ما يلي: «يجب أن يثبت عقد نقل الأشخاص بتسليم وثيقة الركوب، ولا يؤثر غياب أو عدم صلاحية أو ضياع وثيقة الركوب على وجود عقد النقل ولا على صلاحيته، غير أنه إذا قبل الناقل راكبا لا يتوفر على وثيقة الركوب، لا يكون له الحق في الاستفادة من أحكام هذا القانون التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها». إذ أن وثيقة نقل الأشخاص لا يؤثر غيابها أو عدم صلاحيتها على وجود عقد النقل أو على صلاحيته غير أن هذه المادة لا تعفي الناقل من المسؤولية في حالة إذا قبل راكبا لا يتوفر على وثيقة الركوب. وتتص المادة 137 من نفس القانون السابق رقم 98/06 المتضمن قانون الطيران المدني الجزائري على أنه: «ينبغي إثبات نقل الأمتعة، غير الأشياء الصغيرة الشخصية التي يحتفظ بها الراكب، بتسليم بيان الأمتعة أو بتسجيلها على وثيقة الركوب، لا يؤثر غياب أو عدم صلاحية أو ضياع بيان الأمتعة، لا على وجود عقد النقل ولا على صلاحيته، غير أنه إذا قبل الناقل أمتعة

الفصل الأول: النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في القانونين الجزائري و المقارن

دون تسليم بيان بشأنها ، فلا يمكنه الاستفادة من أحكام هذا القانون، التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها». و هنا تفيد المادة أن باستثناء الاشياء الصغيرة التي يحتفظ الراكب بها ،فلا يمكن للناقل إعفاءه من المسؤولية في حالة قبوله أمتعة دون تسليم بيان بشأنها ، و لا يؤثر غيابها أو ضياعها في عدم وجود عقد النقل .

لقد نصت اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها على أن يكون لكل من تذكرة السفر واستمارة الأمتعة حجيتهم من حيث انعقاد عقد النقل الجوي وشروطه ما لم يقر الدليل على عكس ذلك وبمعنى آخر أن حجية هذين المستنديين في الإثبات ليست قاطعة ، بل هي بمثابة قرينة بسيطة¹.

الفرع الثالث

مستند الشحن الجوي

أما يتعلق بمستند الشحن الجوي فقد حددت المادة 11 من اتفاقية وارسو قوته في الإثبات وقررتها في القاعدتين التاليتين:

بحيث نصت المادة 11 فقرة 1 من اتفاقية وارسو² أن خطاب النقل الجوي أو مستند الشحن الجوي للبضائع يعد ذات حجية على أن العقد قد أبرم وأن البضاعة قد سلمت معها شروط النقل، ما لم يقر الدليل على عكس ذلك، فمستند الشحن الجوي قرينة على قيام العقد وشروطه وإتمامه للتسليم ومن يدعي خلاف ذلك فعليه إثبات هذا الخلاف بكل طرق الإثبات المعترف بها في المواد التجارية أما الفقرة الثانية من المادة 11 من الاتفاقية³ فقد ميزت بين نوعين من البيانات التي يتضمنها مستند الشحن الجوي من حيث حجيتهم:

¹ _العريني محمد فريد، القانون الجوي: (الناقل الجوي- حوادث الطيران)، المرجع السابق، ص 164.

² - المادة 11/1 من اتفاقية وارسو لسنة 1929 تنص على أنه: "تعتبر سند الشحن الجوي دليلاً أولياً على إبرام العقد واستلام البضائع وشروط النقل".

³ - أنظر المادة 2/11 من اتفاقية وارسو لسنة 1929 على أنه: " البيانات الواردة في سند الشحن الجوي والمتعلقة بوزن البضائع وأبعادها وتغليفها، وكذلك تلك المتعلقة بعدد الطرود، هي أدلة أولية على الوقائع المذكورة، أما البيانات المتعلقة بكمية البضائع وحجمها وحالتها فلا تشكل دليلاً ضد الناقل إلا بقدر ما تم فحصها، ويُذكر في سند الشحن الجوي أنه تم فحصها، من قبله في حضور المرسل، أو تتعلق بالحالة الظاهرة للبضائع".

الفصل الأول: النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في القانونين الجزائري و المقارن

النوع الأول: البيانات الواردة ذكرها في مستند الشحن بشأن وزن البضاعة وإبعادها وتغليفها أو تعبئتها وكذلك بشأن عدد الطرود هذه البيانات يعد السند حجة على أنها موافقة لحقيقة الحال ما لم يقيم الدليل على عكس ذلك.

النوع الثاني: البيانات المتعلقة بكمية البضاعة وحجمها وحالاتها هذه البيانات لا يكون المستند حجة بشأنها إلا إذا كان النقل الجوي قد تحقق من صحتها بنفسه وفي حضور المرسل، وأن يكون قد تم إثبات ذلك في المستند أو إذا تعلق الأمر ببيان على الحالة الظاهرة للبضاعة¹.

المبحث الثاني

الإطار القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في التشريعين الجزائري و النظم المقارنة

عقد النقل الجوي وباعتباره من العقود الملزمة للجانبين عملا بما يترتب عنه من التزامات تقع على عاتق كل من الناقل الجوي و المسافرين، فإنه يقع على كل منهما تنفيذها، فهذه الالتزامات تنشأ نتيجة لطبيعة العمل الجوي، فمسؤولية الناقل تقوم بمجرد عدم تنفيذه مهامه تجاه المسافر وأمتعته، ففي حالة الإخلال بها يقع على الناقل تعويض المتضرر كما أن هذه المسؤولية تختلف من قانون لآخر مثلا في التشريع الجزائري الذي نص على أهمية الاتزان في نصوص قانونية ، فمثلا قانون الطيران المدني وبالرجوع إلى نص المادة 131 من قانون 98-06 المعدل المتمم بقانون 14/15 المتعلق بالطيران المدني يلاحظ أنها حددت التزامات كلا من الناقل الجوي والمسافر والتي تنص على ما يلي: «ينبغي أن يتم أي نقل جوي عمومي طبقا لعقد يلتزم بموجبه الناقل بواسطة الطائرة بنقل أشخاص مسجلين ، و بأمتعتهم أو بدونها، بمقابل من محطة جوية إلى أخرى» وعلى ذلك سنستعرض أهم التزامات الناقل الجوي (المطلب الأول)، وتحديد مسؤولية الناقل الجوي في (المطلب الثاني).

¹ - عيسى غسان ربيضي، المرجع السابق، ص 69.

المطلب الأول

التزامات الناقل الجوي

تقع على عاتق الناقل الجوي مجموعة من الالتزامات منها وجوب إحترام القانون كما أنه ملزم بالتعويض في حالة الإخلال بالتزامات الناتجة عن عقد النقل الجوي، و أدى ذلك إلى حدوث أضرار بالمسافر أو أمتعته، وقد حددت المادة 145 في القسم الثالث من القانون 98-06 المتعلق بالطيران المدني المعدل والمتمم جملة من هذه الالتزامات ، لذا سنقسم مطلبنا إلى: التزامات الناشئة في نقل الأشخاص (الفرع الأول)، ثم الالتزامات الناشئة في نقل البضائع (الفرع الثاني)، وأخيرا أثر إخلال الناقل الجوي بالتزاماته (الفرع الثالث).

الفرع الأول

الالتزامات الناشئة عن عقد نقل الاشخاص

تعد دراسة الالتزامات الناشئة عن عقد نقل الاشخاص مدخلا اساسيا لفهم طبيعة هذا العقد واثاره القانونية، وذلك من خلال تحديد ما يترتب على الناقل من واجبات جوهرية كضمان السلامة واحترام المواعيد وما يلتزم بها الراكب من دفع الأجرة والتقييد بالتعليمات.

أولاً: التزامات الناقل الجوي

لقد ألزمت التشريعات الجوية الحديثة، بما فيها القانون 98-06 المتعلق بقانون الطيران المدني الجزائري، الناقل الجوي بتنفيذ العديد من الالتزامات الناتجة عن عقد النقل في هذا الإطار كما قررت ذات القوانين العديد من الالتزامات ووضعتها على كاهل المسافر وذلك خدمة للتنفيذ الجيد لبنود عقد النقل الجوي :

أ. نقل الركاب وأمتعتهم

يلتزم الناقل في ذلك باحترام جملة من أهم الالتزامات التي يستوجب تنفيذها في نقل الركاب وأمتعتهم والقواعد والاتجاهات التي يتبعها والوقت الذي تستغرق عملية النقل فيه، فينبغي على الناقل أن ينقل الراكب وأمتعته إلى المكان المتفق عليه بواسطة وسيلة نقل صالحة لهذا الغرض محترما في

الفصل الأول: النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في القانونين الجزائري و المقارن

ذلك الاتجاه المتفق عليه والنقل في المواعيد المعينة له¹، ويفرق عادة بين الأمتعة في أنظم النقل الجوي على النحو التالي:

1. **الأمتعة المسجلة:** وهي تلك التي يستلمها الناقل ويعطي في مقابلها الإيصال، ويسلمها إلى الراكب بعد نقطة الوصول ويأخذ حكمها حكم البضائع المنقولة بضمان النقل سواء بسواء.
2. **الأمتعة الشخصية:** *bagage à main* وهي تلك التي يحتفظ بها الراكب معه في الطائرة ولا يكون الناقل مسؤولاً عنها في حالة ضياعها أو تضررها، ما لم تثبت مسؤولية شخصية أو مسؤولية تابعيه في ذلك².

ب. الالتزام بضمان السلامة

ينتج عن عدم الالتزام بضمان السلامة إخلالا بمجرد عدم تنفيذ الناقل بما التزم به أثناء الرحلة الجوية، لذا ينبغي على الناقل الجوي السهر وبذل جهده للوصول إلى الوجهة المطلوبة بدون أضرار وبسلامة هو وتابعيه وذلك بأخذ الحيطة اللازمة والتدابير الإجبارية³.

ج. الالتزام بإعداد طائرة صالحة للملاحة الجوية

وجب على الناقل الجوي نقل الركاب في الموعد المحدد مع أمتعتهم إلى مطار الوصول بالشروط المتفق عليها، وقد جرى العرف على قيام الشركة بتقديم الطعام والشراب في الرحلات الطويلة، وإذا اضطرت الطائرة إلى التوقف في أحد المطارات، فإنها ملزمة تجاه الركاب في تأمين إقامة لهم في الفنادق مع ضمان تقديم الطعام⁴، والرعاية الصحية لهم إذا استلزمت الظروف ذلك.

ثانيا: التزامات المسافرين

في مقابل التزامات التي تقع على كاهل الناقل، توجد التزامات يستوجب على المسافرين تنفيذها الوفاء بها وتتمثل هذه الالتزامات فيما يلي:

¹ - ياملكي أكرم، المرجع السابق، ص 119.

² - التليلي عبد الستار، شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي والأسباب القانونية لدرئها، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، (د.س.ن)، ص 54.

³ - المرجع نفسه، ص 30.

⁴ - طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، (د.م.ن)، 2013، ص 133.

أ. التزام المسافر بدفع أجرة النقل

يعتبر الوفاء بأجرة النقل الجوي الإلتزام الرئيسي الذي يقع على عاتق المسافر، إذ يضيف على النقل الجوي الطابع التجاري، وهذا الطابع هو أحد الشروط الواجب توافرها في النقل الجوي لكي يخضع لأحكام اتفاقية وارسو لعام 1929، ويتولى العقد تحديد مقدار الأجرة التي يلتزم المسافر بها دون مساومة منه لأن عقد النقل الجوي من عقود الإذعان¹.

ب. التزام المسافر باحترام تعليمات الناقل الجوي.

يتحتم على المسافر ضرورة التواجد في المطار والحضور في الميعاد الذي تحدده والمواعيد المحدد في العقد تمهيدا لإقلاع الطائرة مع مراعاة اللوائح الإدارية ولوائح الضبط والصحة والجمارك فإن خالف الراكب هذه التعليمات، كان للناقل أن ينطلق في الرحلة دون إنتظاره، فلا مسؤولية عليه في هذه الحالة حتى لو أدى الرحيل إلى الإضرار بمصالح الراكب، ذلك أن المصلحة الجماعية في بدء الرحلة الجوية في موعدها أولى بالرعاية من مصلحة راكب وحيد مهمل².

ت. التزام المسافر للخضوع للتفتيش

بعد انتشار حوادث الإرهاب وخطف الطائرات التي شهدها النشاط الجوي الدولي في السنوات الأخيرة ، أصبح المسافر ملزما بالخضوع لإجراءات التفتيش التي تقوم بها سلطات المطار قبل سماحه له بالتوجه للطائرة، فمن خلال هذا اجتهد المشرع الجزائري على تبني موقفه من هذا الإلتزام في التشريع الوطني الممثل في المادة 41 من قانون الجمارك³ الذي يحدد القواعد الخاصة بالتفتيش و التي تنص على : « يمكن أعوان الجمارك في إطار الفحص والمراقبة الجمركية تفتيش البضائع ووسائل النقل والأشخاص مع مراعاة الاختصاص الإقليمي لكل فرقة»، وتنص المادة 8/282 من تقنين الطيران المدني الفرنسي على أنه يُسمح لضباط الشرطة القضائية، ولأعوان الشرطة القضائية

¹ - دويدار هاني، المرجع السابق، ص 363.

² - العريني محمد فريد، القانون الجوي: (النقل الجوي الداخلي والدولي)، 2003، المرجع السابق، ص 166.

³ - قانون الجمارك الجزائري 79-07 المؤرخ في 21 جويلية 1979، المعدل والمتمم بقانون رقم 98-10، مؤرخ في 22 أوت 1998، ج.ر.ج.ج، العدد 61، الصادر بتاريخ 23 أوت 1998، معدل ومتمم.

الفصل الأول: النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في القانونين الجزائري و المقارن

العاملين تحت إشرافهم ومسؤوليتهم، والذين تم اعتمادهم مسبقاً من قبل ممثل الدولة في الإقليم (الوالي) والنائب العام، بالقيام بتفتيش الأشخاص، والأمتعة، والبضائع، والطرود البريدية، والطائرات، والمركبات، في المناطق غير المسموح للجمهور بدخولها في المطارات.

ويجب أن يتم هذا في إطار الإجراءات الأمنية المتعلقة بالرحلات الجوية الداخلية والدولية، وفي ما يتعلق بالرحلات الدولية، تُنفذ عمليات التفتيش بالتنسيق مع إدارة الجمارك¹.

الفرع الثاني

الالتزامات الناشئة عن نقل البضائع

تنص المادة 36 من قانون التجاري الجزائري على أنه: "عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين".

وتنص المادة 138 من قانون 98-06 المتعلق بقانون الطيران المدني الجزائري المعدل والمتمم أنه: «يقضي كل نقل جوي للبضائع أو المواد أو الأمتعة إلى إبرام عقد يلتزم الناقل الجوي بموجبه بأن ينقل بواسطة الطائرة وبمقابل، من مطار إلى آخر، البضائع والمواد التي يستلمها من المرسل قصد تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني».

يستنتج من هذه المواد أن عقد نقل البضائع يولد التزامات على عاتق كل من الناقل والمرسل إليه في عقد النقل الجوي :

أولاً: التزامات الناقل

يلتزم الناقل بنقل البضاعة إلى مكان الوصول، ويقصد بالبضاعة هنا هو كل مال منقول بالطائرة وعلى ذلك لا تعد جثث الموتى خلاف لما يدعيه عميد الفقه التجاري الفرنسي (روديير) من قبيل البضاعة، كما يلتزم الناقل كذلك على عكس ما قد يتبع أحياناً في النقل البحري أو البري، بشحن

¹ -المادة 8/282 من قانون الطيران المدني الفرنسي، منشور على الموقع الرسمي للتشريعات الفرنسية "ليجيفرانس"

Légifrance، تم الاطلاع عليه بتاريخ: 6 ماي 2025، على الساعة 14:20 متاح على الرابط:

<https://www.legifrance.gouv.fr>

الفصل الأول: النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في القانونين الجزائري و المقارن

البضاعة و رصها داخل مخازن الطائرة ، و ذلك لأن عملية الشحن تتصل اتصالا وثيقا بسلامة الرحلة الجوية ولضمان أقل ضرر ممكن الوقوع¹.

1-التزام الناقل بشحن الشيء

يقع على الناقل أن يشحن الشيء أو البضاعة في وسيلة النقل ما لم يتفق على خلاف ذلك، وإذا اتفق على أن يقوم المرسل بالشحن فلا يسأل عنه الناقل، وإذا أراد المرسل أن يكون الشحن على وسيلة نقل بمواصفات معينة، فلا يكون الناقل مسؤولا عن الأضرار التي يمكن أن تلحق بها².

2-ضمان الناقل سلامة الشيء أثناء عقد النقل

وجب على الناقل القيام بإعادة الحزم أو إصلاح الأغلفة أو زيادتها أو تخفيفها أو غير ذلك من التدابير الضرورية أثناء الرحلة للمحافظة على الشيء، ووجب على الناقل القيام بها حتى لو استلزم ذلك مصاريف، وله أن يرجع بها على المرسل أو المرسل إليه ما لم يكن ذلك راجعا إلى خطأ الناقل لكنه ليس عليه أن يلتزم بالقيام بالتدابير غير المعتادة مثل إطعام الحيوانات مثلا.

3-التزام الناقل بتفريغ الشيء محل النقل

على الناقل أن يقوم بتفريغ شيء محل النقل عند وصوله، ما لم ينص القانون على غير ذلك وفي هذه الحالة الأخيرة لا يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي قد يقع بسبب التفريغ أو الإلتزام بتحمل مصاريف التفريغ، ما لم ينص العرف على غير ذلك.

4-التزام الناقل باحترام الطريق المتفق عليه.

يجوز للناقل أن يغير مسار الرحلة المتفق عليه وذلك إذا استوجبت الضرورة إلى ذلك، وفي هذه الحالة لا يسأل الناقل عن ضرر التأخير أو غيره التي قد تتجم عن تغيير المسار، إلا إذا ثبت الغش أو الخطأ الجسيم من جانبه أو جانب تابعيه، وله أيضا الحق في المطالبة بالمصروفات الإضافية الناشئة عن ذلك³.

¹ - العريني محمد فريد، القانون الجوي: (النقل الجوي - حوادث الطيران)، المرجع السابق، ص 175.

² - عدلي امير خالد، المرجع السابق، ص 51.

³ - المرجع نفسه، ص 52.

ثانيا : التزامات المرسل

إضافة إلى التزامات التي تقع على عاتق الناقل الجوي توجد التزامات للطرف الثاني في العقد وهو المرسل بحيث نص المشرع عليه في المادة 142 من القانون الطيران المدني رقم 98-06¹ والتي يجب أن ينفذها وتتمثل:

1- تسليم الوثائق الضرورية بتنفيذ النقل :

يلتزم المرسل بتقديم البيانات الكاملة حول البضاعة المرسلة، وعليه كذلك أن يرفق بسند الشحن الجوي والمستندات اللازم توفرها لاستيفاء إجراءات الجمارك ومصالح الأمن، ويكون مسؤولا قبل الناقل عن الأضرار الناشئة بسبب غياب هذه البيانات والأوراق أو عدم كفايتها وصحتها ما لم يوجد خطأ من جانب الناقل الجوي أو تابعيه.

2- التزام المرسل بتسليم البضاعة للناقل :

يلزم المرسل بتسليم البضاعة للناقل وإخطاره ليقوم الناقل بتغليف أو تعبئة أو حزمة البضاعة بكيفية تقيه من الهلاك أو التلف وعلى المرسل مراعات إخطاره إذا وجب أن يقوم الناقل بإتباع طريقة معينة في التغليف، وإلا كان المرسل مسؤولا عن الضرر الواقع لتلك البضاعة.

3- التزام المرسل بدفع أجرة النقل

على المرسل دفع أجرة النقل والتي تتمثل في دفع قسط التأمين ورسوم الخزن والأرضية والرسوم الجمركية وغيرها التي يجب دفعها، وفي حالة إذا كان الناقل لا يعرف مقدما مقدار المصروفات التي سينفقها على البضاعة أثناء النقل، يجوز له أن يطلب تأمينا من المرسل كي يكون بمقدوره تسوية حسابه².

¹ - تنص المادة 142 من القانون الطيران المدني الجزائري على أن: « يحق للمرسل، شريطة أن ينفذ جميع الالتزامات الناتجة عن عقد النقل أن يتصرف في البضاعة، إما بسحبها من مطار الانطلاق، وإما بتوقيفها أثناء نقلها عند الهبوط، وإما بتسليمها في مكان وصولها أو أثناء نقلها لشخص غير المرسل إليه مذكور في رسالة النقل الجوي، وإما بطلب إرجاعها إلى مطار الانطلاق، شريطة ألا تضر ممارسة هذا الحق لا بالناقل الجوي ولا بالمرسلين الآخرين وبوجوب دفع التكاليف التي تنتج عن ذلك».

² - طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1998، ص ص 125، 126.

ثالثا: التزامات المرسل إليه

على الرغم من أن المرسل إليه ليس طرفا في العقد إلا أنه يلتزم إتجاه الناقل بدفع أجرة النقل وله الحق في مطالبة الناقل بتسليم البضاعة وفي الرجوع عليه بالتعويض في حالة الهلاك أو التأخير¹، وتنص المادة 1/143 من القانون الطيران المدني الجزائري رقم 98-06 المذكور آفا² على ذلك ، ويحق للمرسل إليه أن يطالب بالتعويض إذا لم تصل البضائع المنقولة جوا بعد انقضاء مهلة سبعة أيام من التاريخ المتوقع وصولها أو إذا اعترف الناقل الجوي بضياغ البضاعة حسب المادة 3/143 من قانون الطيران المدني الجزائري المعدل والمتمم المذكورة سابقا.

الفرع الثالث

أثر إخلال الناقل الجوي بالتزاماته

يلتزم الناقل الجوي بالقيام بتعويض عن الأضرار الناجمة عن عدم قيامه بتوصيل المسافرين سالما أو تسليم الأمتعة سليمة، والمحافظة عليها في الميعاد المحدد لها، حيث يمكن له أن يدفع هذا الإخلال أو المسؤولية نتيجة خطأ صادر من المضرور أو بسبب أجنبي، فللمحكمة أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخفف منها³، حسب نص المادة 149 من القانون 98-06 بقوله أنه : « في حالة تقديم الناقل الجوي البينة عن كون الخسارة صادرة عن الشخص المتضرر أو مساهمة هذا الأخير فيها، يمكن إعفاؤه من المسؤولية أو التخفيف منها من طرف الجهة القضائية المختصة». و المادة 21 من اتفاقية فارسوفيا السنة 1929 والتي تنص على أنه: «إذا أثبت الناقل أن الضرر كان بسبب إهمال الشخص المصاب أو ساهم فيه، يجوز للمحكمة، وفقاً لأحكام قانونها، إعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من مسؤوليته» .

¹ - عدلي امير خالد، المرجع السابق، ص 49 .

² - تنص المادة 1/ 143 من القانون رقم 98-06 على أن: «يحق المرسل إليه، إلا في الحالات المبينة في المادة السابقة، بمجرد وصول البضاعة إلى المكان الذي أرسلت إليه، أن يطلب من الناقل الجوي أن يسلم له رسالة النقل الجوي و البضاعة مقابل دفع مبلغ الدين، وتنفيذ شروط النقل الجوي المبينة في رسالة النقل الجوي».

³ - عسال علي، خليف عدلان، المرجع السابق، ص 37.

المطلب الثاني

تحديد مسؤولية الناقل الجوي

تنص المادة 1/146 من القانون الطيران المدني الجزائري رقم 98-06 المعدل والمتمم على أنه: «يكون الناقل بالطائرة مسؤولاً عن الخسائر والأضرار الناتجة عن ضياع أو تلف أو خسارة تصيب الأمتعة المسجلة أو الشحن شرط أن يكون السبب الأصلي للخسارة قد حدث في الوقت الذي كانت فيه الأمتعة المسجلة أو الشحن تحت حراسة الناقل الجوي، سواء كان ذلك في المطار أو على متن الطائرة أو في أي مكان، في حالة هبوط هذه الأخيرة خارج المحطة الجوية».

ومضى أخل الناقل الجوي بالتزاماته وأخفق في إقامة الدليل على إنتفاء خطئه قامت مسؤوليته وتكفلت ذمته بتعويض الضرر الذي لحق بالركاب أو بالبضائع أو الأمتعة، و الأصل في التعويض أن يكون عن كل الضرر الواقع وعلى قدره، غير أن اتفاقية وارسو قد خرجت على هذا المبدأ وقررت للتعويض الذي يتحمله الناقل مسؤولية لا يجوز النزول الاتفاقية عنه ، و للخوض أكثر سندرس تحديد قيمة التعويض في (الفرع الاول) ، ثم صلاحية الرفع من قيمة التعويض عند حدوث الضرر (الفرع الثاني) ، ثم إتفاقات التخفيف و الاعفاء من مسؤولية الناقل الجوي في القانونين الجزائري والمقارن (الفرع الثالث) .

الفرع الأول

تحديد قيمة التعويض

إذا لم يتمكن الناقل الجوي من دفع مسؤوليته عن الحادث الذي الحق ضررا بالركاب وأمتعتهم و بضاعتهم ترتب في ذمته التزام بالتعويض لجبر الأضرار، ومع ذلك فإن أخفق في دفع المسؤولية عنه فقد أقرت الاتفاقيات والتشريعات الوطنية إمكانية استقادته من دفع الحد الأقصى للتعويض والمعلوم أيضا في هذا المجال أن هذا التحديد كان قد شرع لمصلحة الناقل الجوي، ذلك أن حوادث الطائرات كثيرا ما تؤدي إلى هلاك كل الركاب فإذا نشأت مسؤولية الناقل الجوي عن تعويض كل الأضرار أدى ذلك إلى إفلاسه لاسيما وأن الأمر لا يقتصر على هلاك الركاب وإتلاف الأمتعة والبضائع فحسب، بل يؤدي إلى هلاك الطائرة ذاتها وطاقمها، ولقد حددت اتفاقية وارسو حدا أقصى

الفصل الأول: النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في القانونين الجزائري و المقارن

لا يجوز النزول عنه، ثم عرف هذا التحديد زيادة في الاتفاقيات المعدلة اللاحقة وهذا على النحو التالي¹.

أولا : تحديد قيمة التعويض في القانون الجزائري

حسب نص المادة 150 من قانون رقم 98-06 المتضمن قانون الطيران الجزائري المعدل والمتمم على أنه :«مع مراعاة أحكام المادة 152 أدناه ، تمارس مسؤولية الناقل الجوي إزاء كل شخص منقول طبقا لقواعد اتفاقية وارسو المؤرخة في 12 أكتوبر سنة 1929 وبروتوكول لاهاي المؤرخ في 28 سبتمبر 1955 المصادق عليه من طرف الجزائر. وتحدد قيمتها بمائتي وخمسين ألف 250,000 وحدة حسابية كحد أقصى عن كل مسافر.

يقصد بالوحدة الحسابية في مفهوم هذا القانون وحدة حسابية متشكلة من خمسة وستين مي لغرام ونصف من الذهب على أساس تسعمائة من الألف من الذهب الخالص، ويمكن أن تحول وحدات الحساب المذكورة إلى العملة الوطنية بأرقام صحيحة ويتم التحويل ، في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة في تاريخ نطق بالحكم».

ويعتبر الناقل الجوي مسؤولا عن الخسائر الناتجة عن تأخر في النقل الجوي للأشخاص والأمتعة والشحن حسب نص المادة 3/152 من نفس القانون سالف الذكر رقم 98-06 المعدل والمتمم²، ويجب أن يوجه المرسل إليه للناقل احتجاجا فور اكتشاف ذلك في مهلة أقصاها ثلاثة أيام فيما يتعلق بالأمتعة وسبعة أيام فيما يتعلق بالشحن ابتداء من تاريخ تسلمها حسب نص المادة 2/152 من القانون رقم 98-06 المتضمن قانون الطيران المدني .

¹ - عمراني أحمد، «أحكام المسؤولية المدنية للناقل الجوي في ضوء التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية»، مجلة الحضارة الإسلامية، المجلد 19، العدد 01، جامعة احمد بن بلة، وهران 1، 2018، ص357.

² - تنص المادة 152 من القانون رقم 98-06 المتضمن قانون الطيران المدني على أنه: «وعند الضياع او التأخر يجب أن يتم الاحتجاج في مهلة أقصاها أربعة عشر (14) يوما من التاريخ الذي كان من المفروض أن توضع فيه الأمتعة أو الشحن تحت تصرفه».

ثانيا: تحديد التعويض في اتفاقية وارسو

وضعت اتفاقية وارسو حدا أقصى للتعويض عن الإضرار التي تلحق بالركاب والبضائع والأمتعة المسجلة وحقائب اليد، ففي مجال نقل ركاب نصت المادة 22 من الاتفاقية في فقراتها الأولى على أنه في نقل الأشخاص، تكون مسؤولية الناقل قبل كل راكب محددة بمبلغ 125,000 فرنك، وإذا كان قانون محكمة المعروضة عليها النزاع يجيز أن يكون التعويض في حدود ربع فلا يجوز أن يزيد رأس المال عن الحد المذكور.

أما بالنسبة للبضائع فقط قضت الفقرة الثانية من المادة المذكورة بتحديد مسؤولية الناقل بمبلغ 250 فرنك عن كل كيلوغرام، أما فيما يخص الأشياء التي يحتفظ الراكب بحراستها كحقائب اليد مثلا فقد قررت المادة في فقرتها الثالثة تحديد مسؤولية الناقل عنها بمبلغ 5000 فرنك لكل راكب¹.

ثالثا: تحديد التعويض في اتفاقية مونتريال 1999

لقد تم تحرير هذه الاتفاقية من أجل تحديد ما ورد في اتفاقية وارسو من نصوص والتي تم إعدادها في وقت كان الطيران التجاري حديث العهد والنشأة إذ بمرور الزمن ظهرت نقائص كثيرة فيما يخص مسؤولية الناقل الجوي خاصة في حالة الوفاة أو الأضرار التي تصيب المسافرين ، و قد اشترطت اتفاقية مونتريال لإمكانية تطبيقها أن يكون الطرفين المعنيين قد صادقوا عليها، ولا يمكن تطبيقها لو كان أحد الطرفين فقط هو المصادق عليها².

وقد حددت المادة 21 و 22 من اتفاقية مونتريال حدا أقصى جديد على الشكل التالي: بالنسبة للركاب حددته بي 100,000 حق سحب خاص ، أما بنسبة للبضائع المسجلة فحددت بمبلغ 1300 أورو عن وزن جزافي لكل راكب يقدر ب 60 كلغ، أما تعويض التأخير فقط حددته بمبلغ 5400 أورو³.

¹ - أنظر المادة 22 من اتفاقية وارسو، لسنة 1929.

² - عمراني أحمد، المرجع السابق، ص 358.

³ - أنظر المادة 21 و 22 من اتفاقية مونتريال الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، الموقعة في مونتريال بتاريخ 1999/05/28، دخلت حيز التنفيذ في 2003/11/04 .

الفرع الثاني

صلاحيات الرفع من قيمة التعويض عند حدوث الضرر

عندما يكون هناك حد أقصى للتعويض مثل مسؤولية الناقل الجوي، فإن القاعدة هي ألا يتجاوز الناقل هذا الحد عند التعويض، لكن في بعض الحالات، يسمح القانون أو الاتفاق للطرف المتضرر أو للقاضي برفع هذا الحد، وهذا ما تطرقنا إليه في امكانيات الرفع الاتفاقي لنطاق مسؤولية الناقل الجوي (أولاً)، وثم التشديد القانوني لمسؤولية الناقل الجوي (ثانياً).

أولاً : إمكانيات الرفع الاتفاقي لنطاق مسؤولية الناقل الجوي

لقد ورد في نص المادة 23 من اتفاقية وارسو ما يلي: «يكون باطلاً كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أو تحديد حد أدنى من الحد المنصوص عليه في هذه الاتفاقية، ولكن بطلان أي شرط من هذا القبيل لا يعني بطلان العقد بأكمله، الذي يظل خاضعاً لأحكام هذه الاتفاقية.»

والواضح أن الاتفاقية تفرض حداً أقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل لحمايته وتنص على بطلان كل اتفاق على النزول بالحد الأقصى المفروض في الاتفاقية واعتباره كأنه لم يكن فإنه وعلى النقيض فقد اعتبر صحيحاً كل اتفاق على الرفع بالتعويض زيادة على هذا الحد الأقصى¹. و يكون ذلك من طرف المتضرر أو القاضي .

ثانياً: التشديد القانوني لمسؤولية الناقل الجوي

حرصت اتفاقية وارسو على التشديد من مسؤولية الناقل الجوي إذ ورد نص المادة 25 من الاتفاق واضحاً في هذا المجال على نحو الاتي :«لا يحق للناقل الاستفادة من أحكام هذه الاتفاقية التي تستبعد مسؤوليته أو تحد منها، إذا كان الضرر ناتجاً عن سوء سلوك متعمد منه أو عن تقصير من جانبه يُعتبر وفقاً لقانون المحكمة التي تنظر في القضية معادلاً لسوء سلوك متعمد

¹ - عدلي امير خالد، المرجع السابق، ص 102

الفصل الأول: النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في القانونين الجزائري و المقارن

وبالمثل، لا يحق للناقل الاستفادة من الأحكام المذكورة، إذا كان الضرر ناتجاً على النحو المذكور، عن أي وكيل للناقل يعمل في نطاق وظيفته».

لقد تضمنت الاتفاقية أحكاماً شديدة على الناقل الجوي إذا ثبت عدم حسن نيته ، و لكنها توقع هذا الجزء القاسي إذا توفرت واحدة من هاتين الحالتين: الحالة الأولى: إهمال الناقل في تزويد مستعملي الطائرة بوثائق السفر أو تقاعسه عن تضمين هذه الوثائق في حالة إصدارها كل أو بعض البيانات الإلزامية التي حدثتها الاتفاقية، الحالة الثانية: ثبوت أن الضرر يرجع إلى غشه أو إلى خطأ من جانبه يعد وفقاً لقانون المحكمة المختصة بالنظر النزاع مساوياً للغش¹.

الفرع الثالث

اتفاقات التخفيف والإعفاء من مسؤولية الناقل الجوي في القانون الجزائري

اتفاقات التخفيف و الاعفاء من المسؤولية هي تنظيم آثار المسؤولية على غير الوجه الذي نظمت عليه في القانون، فيقصد بها تعديل أحكام المسؤولية الناشئة عن الإخلال بالعقد أو العمل غير المشروع، وذلك أما بتخفيف المسؤولية فلا يلتزم المدين إلا بدفع تعويض جزئي أو بنقص المدة التي يجوز فيها للدائن رفع دعوى المسؤولية على المدين وأما برفع المسؤولية عن المدين فلا يلتزم بدفع تعويض إلى الدائن.

1. اتفاقيات التخفيف والإعفاء من المسؤولية في القانون الجزائري:

نصت المادة 149 من القانون رقم 98-06 المتضمن قانون الطيران المدني الجزائري المعدل والمتمم على أنه: « في حالة تقديم الناقل الجوي البيئة عن كون الخسارة صادرة عن الشخص المتضرر أو مساهمة هذا الأخير فيها، يمكن إعفاؤه من المسؤولية أو التخفيف منها من طرف الجهة القضائية المختصة».

أما نص المادة 148 من القانون السالف الذكر فقد قررت أن : « الناقل الجوي غير مسؤول عندما يبرهن أنه اتخذ صيغة كل مندوبية الإجراءات الضرورية لتفادي الخسارة أو استحالة

¹ - العربي محمد فريد، الفقي محمد السيد ، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، الإسكندرية، (د.س.ن)، ص

اتخاذهم ذلك لا يكون الناقل الجوي مسؤولاً عند نقل الأمتعة والشحن، إذا برهن أن الخسارة ناتجة عن عيب في البضاعة ذاتها»، حيث أن هاتين المادتين صريحتان وتتصان على أن للناقل الجوي في حالة تقديم بينة أو أنه برهن أن الخسارة لم تكن ناتجة بسببه يمكن لهذا الأخير أن يتم إعفاؤه من المسؤولية أو تخفيفها.

2. بطلان هذه الاتفاقيات:

يقصد ببطلان الاتفاقيات في هذا الصدد تعديل أحكام المسؤولية الناشئة عن الإخلال بالعقد أو المتولدة عن إتيان فعل غير مشروع إما برفع المسؤولية عن المدين، فيمتنع ترتب آثارها في ذمته رغم توفر جميع عناصرها، ولا يلتزم من ثم هذا الأخير بدفع التعويض إلى الدائن، وإما بتخفيف المسؤولية مع بقائها على عاتق المدين فيتضاءل أثرها، ولا يلتزم بالتالي إلا بدفع تعويض جزئي وإما بإنقاص المدة التي يجوز فيها للدائن رفع دعوى المسؤولية عليه، واتفاقيات المسؤولية على هذا النحو هي تلك التي يقصد بها تنظيم آثار المسؤولية على غير الوجه الذي نظمت به في القانون¹.

¹ - العربي محمد فريد، القانون الجوي: (النقل الجوي الداخلي والدولي)، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2002، ص

الفصل الثاني

سبل دفع مسؤولية الناقل الجوي في القانونين الجزائري
والمقارن

إن قيام مسؤولية الناقل الجوي تتمثل أساسا في إخلال هذا الأخير بإحدى الالتزامات الواقعة على عاتقه بموجب عقد النقل الجوي، فبذلك يلتزم بالتعويض ما لم يقدّم الدليل على نفي مسؤوليته لأي سبب قانوني.

ويمكن أن تكون طرق دفع المسؤولية مرتبطة بطبيعة الالتزام الذي يتحمله الناقل، فإذا كان الالتزام الذي يتحمله هذا الأخير هو التزام ببذل العناية، فلا يمكنه التملص من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أنه بذل في تنفيذ هذا الالتزام عناية الرجل العادي، أما من جهة أخرى إذا كان الالتزام الذي يتحمله هو تحقيق غاية، فلا يستطيع الإفلات من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن عدم تنفيذه للالتزام راجع لسبب أجنبي ليس له دخل فيه، وقد تطورت طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي سواء كانت في التشريعات الدولية أو الداخلية المتعلقة بالنقل الجوي نتيجة لظروف الاقتصادية والقانونية، إضافة إلى ما سبق ذكره يلاحظ وجود أحكام إجرائية لمسؤولية الناقل الجوي التي تتمثل في الأحكام الخاصة برفع دعوى المسؤولية التي تقوم على أساس الأطراف المتمثلة في شاحن البضاعة المدعي أو الناقل المدعي عليه، كما أن أحكام دعوى المسؤولية ترتبط باختصاص القضاء والدفع بعدم قبول الدعوى والدفع بسقوطها أو بتقديمها لذلك نجد اهتمام كبير لدى النظم القانونية المتعلقة بتنظيم أحكام دعوى المسؤولية المرفوعة ضد الناقل الجوي، والتي وضعت أحكاما لإقامة التوازن بين مصطلح لكل من الناقل الجوي ومستعملي الطائرة، فبذلك فقد بادرت هذه الاتفاقيات والقوانين الوطنية إلى تحديد الجهة المختصة للنظر في الدعوى الناتجة عن الأضرار.

وللتفصيل أكثر كان من اللازم التطرق إلى دراسة طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي في القانونين الجزائري والمقارن (المبحث الأول)، ثم دعوى مسؤولية الناقل الجوي في (المبحث الثاني).

المبحث الأول

طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي في القانونين الجزائري والمقارن

إذا أخل الناقل الجوي بتنفيذ التزام ملقى على عاتقه بمقتضى عقد النقل قامت مسؤوليته والتزم بالتعويض ما لم يقدّم الدليل على انتفاء مسؤوليته، فعندئذ تبرئ ذمته في مواجهة المضرور، وترتبط طرق دفع المسؤولية ارتباطاً وثيقاً بالأساس الذي تستند إليه هذه المسؤولية ووجب عليه إثباتها، حيث نصت المادة 127¹ من القانون المدني الجزائري رقم 75-58 على: "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ، أو قوة قاهرة، أو خطأ صدر من المضرور، أو خطأ من الغير، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك". هذا وقد تطورت طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي تبعاً لتطور الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي وطبيعتها منذ اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكولاتها المعدلة حتى اتفاقيات مونتريال 1999 نتيجة الظروف القانونية والاقتصادية والتقنية للملاحة الجوية وهذا ما سنتطرق إليه من خلال البحث في الأسباب القانونية لدفع مسؤولية الناقل الجوي في (المطلب الأول)، ثم بتسليط الضوء على اتفاقية وارسو، وفي الأخير الخوض في آثار الدفع بعدم قبول الدعوى وسقوطها بالتقادم في (المطلب الثاني).

المطلب الأول

الأسباب القانونية لدفع مسؤولية الناقل الجوي

تنص المادة 148 من قانون طيران المدني الجزائري رقم 98-06 المعدل والمتمم التي تنص على أن: «الناقل الجوي غير مسؤول عندما يبرهن أنه اتخذ صفة كل مندوبيه الإجراءات

¹ - الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني، ج.ر.ج.ج، عدد 78، الصادر في 30 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم بموجب قانون رقم 07-05، المؤرخ في 13 ماي 2007، ج.ر.ج.ج، عدد 31، الصادر بتاريخ 15 ماي 2007.

الضرورية لتفادي الخسارة واستحالة اتخاذهم ذلك. ولا يكون الناقل الجوي مسؤولاً عند نقل الأمتعة والشحن، إذا برهن أن الخسارة ناتجة عن عيب في البضاعة ذاتها».

والملاحظ هنا أن نفس الأحكام الواردة في القانون الجزائري ظهرت واضحة في نص المادة 20 من إتفاقية وارسو 1929¹ حيث تضمنت وسيلتين لدفع مسؤولية الناقل الجوي، مع الملاحظة في وجود إختلاف واضح في جهات النظر عند إعداد اتفاقية وارسو بشأن الأساس القانوني الذي يجب أن تقوم عليه مسؤولية الناقل الجوي على النحو التالي:

الأولى: وجهة النظر الانجلو سكسوني: تتمثل في وجوب تأسيس مسؤولية الناقل الجوي على الخطأ واجب الإثبات، بمعنى أن مسؤولية الناقل الجوي، سواء أكانت عقدية أم تقصيرية، فإنها تبقى مسؤولية شخصية قوامها التزام الناقل ببذل العناية المعقولة أثناء عملية النقل، فعليه أن يتخذ كل التدابير الممكنة من أجل نقل الركاب أو البضاعة إلى مطار الوصول بسلام .

الثانية: وجهة النظر اللاتينية وتأسس مسؤولية الناقل الجوي على المسؤولية المفترضة، بمعنى أن مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية عقدية أساسها أن الناقل الجوي يعتبر مخطئاً، ومن ثم مسؤولاً بمجرد عدم تحقق هذه النتيجة حتى لو اثبت أنه بذل كل ما في وسعه لتفادي وقوع الضرر، ذلك أن الشيء الوحيد الذي يدري عنه المسؤولية هو السبب الأجنبي أو القوة القاهرة أو فعل مضرور نفسه أو طبيعة البضاعة.

الثالثة : تتمثل وجهة النظر الجرمانية وبعض الدول الاشتراكية: وهي تأسيس مسؤولية الناقل الجوي على فكرة المخاطر أو تحمل التبعة، بمعنى أن مسؤولية الناقل الجوي يكون مسؤولاً بقوة القانون عن الضرر الذي يصيب الركاب أو البضائع بمجرد حدوث هذا الضرر أثناء الرحلة الجوية، ويتحمل الناقل تبعة القوة القاهرة فضلاً عن تبعات أخطائه هو وتابعيه بحيث لا يستطيع تحلل من هذه

¹ - المادة 20 من اتفاقية وارسو 1929 التي تنص على أنه: «لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت أنه ووكلاؤه قد اتخذوا جميع التدابير اللازمة لتجنب الضرر أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير في نقل البضائع والأمتعة، لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت أن الضرر نتج عن إهمال في القيادة أو إهمال في التعامل مع الطائرة أو في الملاحة، وأنه في جميع النواحي الأخرى، قد اتخذ هو ووكلاؤه جميع التدابير اللازمة لتجنب الضرر».

المسؤولية إلا إذا اثبت أن الضرر كان نتيجة خطأ المضرور نفسه¹. وهذا ما دارسناه في الفروع على النحو التالي: القوة القاهرة (الفرع الأول)، العيب الخفي في البضاعة (الفرع الثاني)، خطأ المتضرر (الفرع الثالث)، وأخيرا الخطأ الملاحي (الفرع الرابع).

الفرع الأول

القوة القاهرة

لم يتضمن قانون الطيران المدني الجزائري رقم 98-06 مادة صريحة عن القوة القاهرة كسبب من أسباب دفع مسؤولية الناقل الجوي ، و لم تنص اتفاقية وارسو على إعفاء الناقل الجوي من مسؤوليته تجاه المتعاقد معه بناء على تحقق القوة القاهرة، ولكن هذا الإعفاء يستفاد ضمنا مما جاء في المادة 20 من الاتفاقية لسنة 1929 التي مفادها إن كان من المستحيل عليهم اتخاذها أي كان مستحيلا على الناقل وتابعيه، اتخاذ الإجراءات الضرورية لتفادي الضرر ولاحظنا في هذه الدراسة سابقا أن هذه المادة تعفي الناقل الجوي من المسؤولية، إذا أثبت أن هو وتابعوه لم يرتكبوا أي خطأ من جانبهم عند وقوع الضرر للمتعاقد، ولا يتحقق مثل هذا الإثبات إلا بمعرفة سبب الحادث الذي تولد عنه الضرر، فالفارق العملي بين إثبات نفي الخطأ كإعفاء المسؤولية وإثبات السبب الأجنبي كالقوة القاهرة، يتضاءل من الناحية العلمية².

الفرع الثاني

العيب الخفي أو الذاتي في البضاعة

بالنسبة للعيب الخفي في البضاعة فتتص الفقرة الثانية من المادة 148 من قانون الطيران المدني رقم 98-06 المعدل والمتمم على أنه: «لا يكون الناقل الجوي مسؤولا عند نقل الأمتعة والشحن، إذا برهن أن الخسارة ناتجة عن عيب في البضاعة»، قد يكون سبب هلاك البضاعة أو

¹ - الفقي عاطف محمد، تطور مسؤولية الناقل الجوي: (وفقا لاتفاقية مونتريال 1999)، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2008، ص 140.

² - طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، 2013، المرجع السابق، ص 199.

تلتفها نتيجة فعل المرسل الخاطئ، كأن يهمل في تغليف البضاعة وتجهيئتها للشحن، فتصاب بتلف فتنتفي مسؤولية الناقل إذا كان الضرر يعود إلى سبب أجنبي لا يد له فيه وعليه إثبات خطأ المضرور¹.

الفرع الثالث

خطأ المتضرر

تنص المادة 149 من القانون الطيران المدني الجزائري رقم 98-06 المعدل والمتمم على أنه: « في حالة تقديم الناقل الجوي البينة عن كون الخسارة صادرة عن الشخص المتضرر أو مساهمة هذا الأخير فيها، يمكن إعفاؤه من المسؤولية أو التخفيف منها من طرف الجهة القضائية المختصة» ، من خلال نص هذه المادة يرى أن إذا نجح الناقل الجوي في تقديم البينة على أن الخسارة لم تصدر منه أو أن للمضرور اليد في ذلك فيمكن التخفيف من المسؤولية أو إعفاءه منها وعلى النقيض في النظم المقارنة فإنه لم يرد في قانون الملاحة الجوي التونسي اعتبار أن خطأ المضرور يمثل سبب من أسباب دفع مسؤولية الناقل الجوي²، لذا نرجع بذلك إلى اتفاقية وارسو حيث نصت على ذلك في نص المادة 21 منها على أنه: «إذا أثبت الناقل أن الضرر كان بسبب إهمال الشخص المصاب أو ساهم فيه، يجوز للمحكمة، وفقاً لأحكام قانونها، إعفاء الناقل من مسؤوليته كلياً أو جزئياً» ومنه نستنتج أن اتفاقية وارسو مثلها مثل قانون الطيران المدني الجزائري قد نصوا على أن الناقل الجوي يمكنه الإفلات أو تخفيف المسؤولية إذا برهن أن المتضرر هو من أخطأ في ذلك.

¹ - التليلي عبد الستار، المرجع السابق، ص 144

² - المرجع نفسه، ص 123.

الفرع الرابع

الخطأ الملاحي

يقصد بالخطأ الملاحي في هذا المجال بأنه الخطأ التقني أو الفني الذي يقتضيه المكلف بتنظيم وتسيير الملاحة الجوية سواء في المطارات أو في مدارج الإقلاع وسواء كانت داخلية أم دولية ويشمل أيضا أعضاء هيئة قيادة الطائرة، دون سواهم في قيادتها أو تسييرها أو في الملاحة مثل الأخطاء التي يرتكبونها عند الإقلاع أو الهبوط أو عند ضبط معدات الطائرة أو في إرسال واستقبال رسائل الأرضية المتعلقة بالطيران، ويستبعد في هذا الصدد الأخطاء التجارية التي قد يرتكبها الناقل الجوي عند استلام البضاعة وشحنها ورسوها على متن الطائرة، أو عند تفريغها وتسليمها¹، وفي هذا الصدد لم ينص المشرع الجزائري صراحة على الخطأ الملاحي كسبب من أسباب دفع مسؤولية الناقل الجوي.

تقضي المادة 1/20 من اتفاقية وارسو من جهتها بأنه يتعين على الناقل الجوي إثبات أنه وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر، وتمتد هذه التدابير إلى تلك المتعلقة بقياده الطائرة وتسييرها والملاحة واستبعاد الخطأ الملاحي الذي ارتكب بالفعل، ولا يجوز قصرها على التدابير المتعلقة بمهام أشخاص آخرين باختلاف أعضاء هيئة قيادة الطائرة، فيكون الناقل الجوي مسؤولا عن خطأ قائد الطائرة الملاحي إذا لم يكن حائزا لأجازة خاصة بطراز الطائرة التي يقودها، أو إذا لم يكن طاقم الطائرة مزودا بالخرائط والأجهزة اللازمة لتأمين سلامة الملاحة الجوية².

¹ - دويدار هاني، المرجع السابق، ص 408.

² - المادة 1/20 من اتفاقية وارسو لسنة 1929 التي تنص على: «لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت أنه ووكلاؤه قد اتخذوا جميع التدابير اللازمة لتجنب الضرر أو أنه كان من المستحيل عليه أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير».

المطلب الثاني

أثار الدفع بعدم قبول الدعوى وسقوطها بالتقادم

لقد ثار الخلاف في الفقه حول التكييف القانوني للفترة التي يتعين رفع الدعوى خلالها طبقا لنص المادة 29 من اتفاقية وارسو، وهل يمكن اعتبارها فترة تقادم أم سقوط؟ فذهب فريق من الفقهاء إلى اعتبار مدة السنتين التي نصت عليها المادة 29 فقرة الأولى من اتفاقية وارسو بمثابة مدة تقادم وحجتهم في ذلك أن دعوى المسؤولية في جميع أنواع النقل الأخرى يجب أن ترفع خلال فترة قصيرة وهذه الفترة تعتبر فترة تقادم¹.

والواضح في هذا الصدد أن القوانين الوطنية المنظمة للنشاط الجوي قد قررت توفير إحدى الوسيلتين اللاتي يمكن للناقل بواسطتها دفع المسؤولية عنه والمتمثلة فيما يلي :

الوسيلة الأولى: الدفع بعدم قبول الدعوى إذا لم يقم المرسل إليه بإعلام الناقل عن التلف أو الهلاك الذي لحق بضاعته في الآجال التي يحددها القانون (المادة 152 من قانون الطيران المدني الجزائري، والمادة 26 من اتفاقية وارسو الدولية).

الوسيلة الثانية: الدفع بسقوط الدعوى بالتقادم إذا انقضت فترة معينة بعد حصول الضرر دون تحريكها (المادة 156 من قانون الطيران المدني الجزائري، والمادة 29 من اتفاقية وارسو الدولية).

الفرع الأول

الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية

نصت المادة 152 فقرة الثانية من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 98-06 المعدل والمتمم أنه: « في حالة تلف، يجب أن يوجه المرسل إليه للناقل احتجاجا فور اكتشاف ذلك وفي مهلة أقصاها ثلاثة (3) أيام فيما يتعلق بالأمثلة وسبعة أيام (7) فيما يتعلق بالشحن ابتداء من تاريخ تسلمها. وعند الضياع أو التأخر يجب أن يتم الاحتجاج في مهلة أقصاها أربعة عشر (14)

¹ - العريني محمد فريد، القانون الجوي: (النقل الجوي الداخلي والدولي)، 2003، المرجع السابق، ص 313.

يوما من التاريخ الذي كان من المفروض أن توضع فيه الأمتعة أو الشحن تحت تصرفه. يجب أن يسجل أي احتجاج بتحفظ خطي ودون على سند النقل أو بأي محرر آخر يرسل في المهلة المنصوص عليها بشأن ذلك الاحتجاج. وفي حالة حدوث خسارة لشخص منقول من جراء تأخر في النقل، يجب أن يتم الطلب في مهلة الثلاثين (30) يوما الموالية لتاريخ توقع الحصول.

وعند انعدام الاحتجاج في المهلة المحدد تكون كل دعوى مرفوعة ضد الناقل مرفوضة ما عدا في حالة غش صادر عن هذا الأخير».

ونلاحظ أن المشرع الجزائري قد أخذ بنفس أحكام ومواعيد اتفاقية وارسو لعام 1929 في المادة 26 فقرة الثانية، ومن جهة نصت المادة 29 من اتفاقية وارسو¹ على أنه يتعين رفع دعوى المسؤولية، وإلا سقط الحق في إقامتها، خلال سنتين اعتبارا من تاريخ بلوغ الطائرة جهة الوصول أو من اليوم الذي كان يتعين وصول الطائرة فيه أو من تاريخ وقف النقل، ويعين قانون المحكمة المطروح عليها النزاع طريقه احتساب المدة المذكورة.

الفرع الثاني

الدفع بتقادم دعوى المسؤولية وسقوطها

تتقادم بمضي سنتين كل دعوى ناشئة عن عقد النقل الجوي يكون موضوعها مطالبة الناقل بالتعويض عن وفاة المسافرين أو إصابته بأضرار بدنية، وتسري هذه المدة في حالة الوفاة من تاريخ وقوعها وفي حالة الإصابة البدنية من تاريخ وقوع الحادث². أما بالنسبة للتشريع الجزائري تتقادم دعوى المسؤولية بمضي سنتين اثنتين حسب المادة 156 من القانون 06/98 المتضمن قانون الطيران المدني على أنه: «تحدد مهلة تقادم الدعوى بمضي سنتين اثنتين فيما يتعلق :

¹-تنص المادة 29 من اتفاقية وارسو على أنه: «يسقط الحق في التعويض إذا لم تُرفع الدعوى خلال سنتين، تُحسب من تاريخ الوصول إلى المقصد، أو من التاريخ الذي كان ينبغي أن تصل فيه الطائرة، أو من تاريخ توقف النقل يُحدد قانون المحكمة التي تنظر في القضية طريقة حساب مدة التقادم».

²- البارودي علي، العريني محمد فريد، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 685.

1-بالدعوى من أجل سداد الإتاوات المستحقة للأبحاث والإسعاف والإنقاذ وتسري المهلة اعتبارا من اليوم الذي تنتهي فيه العمليات.

2-بدعوى مسؤولية الخسائر المسببة للأشخاص المنقولين والأمتعة والشحن المنقول ولأعضاء الطاقم، مع مراعاة أحكام المادة 153 أعلاه. تسري المهلة اعتبارا من يوم وصول الطائرة أو اليوم الذي يفترض فيه وصولها إلى المكان المقصود».

والواضح في هذا السياق أن المشرع الجزائري تبني موقف التقادم بدلا من السقوط وقد عبر على ذلك صراحة باستعماله مصطلح التقادم.

وللمستغل الجوي أن يدفع عنه المسؤولية قبل النظر في الموضوع عن طريق الدفع بتقادم الدعوى وخروجها عن الميعاد القانوني لرفعها، فدعوى المسؤولية التي ترفع من قبل الغير على اليابسة بسبب الأضرار الواقعة على شخصهم أو أموالهم من جراء الحادث خلال سنتين من تاريخ وقوع الفعل الضار¹، وهذا ما نصت عليه المادة 163 قانون الطيران المدني الجزائري².

كما تنص المادة 35 من اتفاقية مونتريال 1999 على أنه: « يسقط الحق في التعويضات إذا لم تُرفع الدعوى خلال فترة سنتين، تُحسب من تاريخ الوصول إلى الوجهة، أو من التاريخ الذي كان ينبغي أن تصل فيه الطائرة، أو من تاريخ توقف النقل، تُحدد طريقة حساب تلك المدة بموجب قانون المحكمة التي رفعت إليها الدعوى»

يتضح من هذا النص أنه يجب على المضرور رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي خلال سنتين ، إما من تاريخ وصول الطائرة سواء وصلت في الميعاد أو متأخرة ، أو من اليوم الذي كان يتعين وصولها فيه وإن لم تصل أبدا إلى مطار الهبوط، أو من تاريخ وقف النقل في حالة امتناع الناقل الجوي عن تنفيذ عقد النقل لأي سبب من الأسباب، وأن يراعي أنه إذا وصلت الطائرة وتأخر

¹ - عسال علي، خليف عدلان، المرجع السابق، ص 94.

² - تنص المادة 163 من قانون الطيران المدني الجزائري: «حدد مهلة تقادم دعوى المسؤولية مسؤولية الخسائر التي تصيب أشخاص أو أملاكاً على اليابسة لسنتين اثنتين وتسري تلك المهلة اعتبارا من يوم الواقعة التي أدت إلى الخسارة».

الناقل الجوي عن تسليم الأمتعة أو البضاعة فإن الميعاد يسري من تاريخ وصول الطائرة ينطبق حكم هذا النص على جميع حالات النقل سواء كان نقلا للركاب أو نقلا للأمتعة أو نقلا للبضائع¹.

البحث الثاني

دعوى المسؤولية

عندما يخفق الناقل في تنفيذ الالتزامات التي يلقيها عقد النقل على عاتقه وينشأ عن هذا الإخفاق ضرر لمستعمل الطائرة ، فمن الطبيعي أن يلجأ المضرور إلى القضاء عن طريق دعوى لاقتضاء التعويض الذي يجبر ما لحقه من ضرر، و لقد اهتمت النظم القانونية المختلفة بتنظيم دعوى المسؤولية التي ترفع على الناقل فوضعت لها أحكاما تراعي مصلحة المضرور من ناحية، ولكنها لا تهمل من ناحية أخرى مصلحة الناقل، وتدور أحكام دعوى المسؤولية حول المسائل الرئيسية الآتية: أطراف دعوى المسؤولية في (المطلب الأول) والذي يتكون من شاحن البضاعة ويعتبر مدعى والناقل مدعى عليه، والمسؤولية الناتجة عن النقل الجوي في (المطلب الثاني)، وسنخصه للمسؤوليتين العقدية والتقصيرية للناقل الجوي، والمحكمة المختصة بالنظر في الدعوى عملا بالمواد 155 و164 من القانون 98-06 المتعلق بقانون الطيران المدني الجزائري، وأهمية وإلزامية التأمين في النقل الجوي في المواد 171، 172 و173 من القانون رقم 98-06 المتضمن قانون الطيران المدني الجزائري المعدل والمتمم.

المطلب الأول

أطراف دعوى المسؤولية

تنقسم أطراف دعوى المسؤولية للناقل الجوي إلى شاحن البضاعة أو المسافر وهو المضرور وهو من يأخذ صفة المدعى في الدعوى في المقام الأول، ومدعى عليه في دعوى المسؤولية هو الناقل الجوي وقد تثار مسؤولية تابعيه ويتطلب بعض التوضيحات، لذا سنقوم بالتطرق لشاحن البضاعة أو المسافر (الفرع الأول)، الناقل الجوي (الفرع الثاني).

¹ - الفقي عاطفة محمد، المرجع السابق، ص 241.

الفرع الأول

شاحن البضاعة

يأخذ المضرور في دعوى المسؤولية عن النقل الجوي صفه المدعي، ومركز المتضرر يختلف باختلاف نوع عملية النقل الجوي، فيكون المتضرر هو المسافر في نقل الأشخاص و أمتعتهم ، و قد يكون ورثته في حالة وفاته ، و قد يكون المتضرر هو مرسل للبضاعة أو المرسل إليه، وقد يكون شخصا آخر المشار إليه في خطاب النقل في نقل البضائع¹.

ويثور التساؤل في هذا الصدد عن مدى جواز رفع دعوى المسؤولية من طرف ورثة المسافر في حالة وفاته، ومن المقرر أن للورثة حق إثارة مسؤولية الناقل الجوي إما على أساس مسؤولية تعاقدية إذا كانوا يطالبون بحق مورثهم في التعويض، وإما على أساس مسؤولية تقصيرية إذا كانوا يطالبون بالتعويض عن الأضرار التي لحقتهم شخصيا، ولقد ثار الخلاف حول القانون الذي يجب التطبيق لتحديد الورثة الذين يحق لهم بالتالي رفع دعوى المسؤولية عن الناقل الجوي ، و الراجح أن يحدد الورثة على ضوء القانون الشخصي للمضرور أن المسافر، مع التحفظ بعدم مخالفة أحكام القانون للنظام العام في قانون المحكمة المعروضة أمامها النزاع ، أما فيما يخص نقل البضائع فإنه من المقرر إمكانية جواز لكل من المرسل والمرسل إليه رفع دعوى المسؤولية عن الناقل الجوي ويجب أن يكونا مذكورين في خطاب النقل الجوي ، أما الأشخاص الآخرين الذين قد تتعلق مصالحهم بالبضاعة المنقولة فلا يحق لهم رفع دعوى المسؤولية التعاقدية على الناقل الجوي، وإن كان يحق لهم رفع دعوى المسؤولية التقصيرية إلا أن بعض المحاكم تجيز لمن حل محل المرسل أو المرسل إليه في الحقوق أن يرفع دعوى المسؤولية التعاقدية على للناقل الجوي².

¹ - عيسى غسان ربيضي، نفس المرجع، ص 226.

² - دويدار هاني، المرجع السابق، ص ص 440، 441.

الفرع الثاني

الناقل الجوي

الأصل أن ترفع الدعوى على الناقل نفسه، ولكن تثور الصعوبة في حالة وفاة الناقل، والناقلين المتتابعين، والناقلين المتعاقدين والفعلين، فما هو الإجراء القانوني الصحيح الذي يجب إتباعه من طرف صاحب المصلحة ؟

1. وفاة الناقل:

لم ينص المشرع الجزائري على هذه الحالة، وبذلك يستوجب الرجوع في ذلك إلى المادة 27 من اتفاقية وارسو والتي تنص على أنه: « في حالة وفاة الشخص المسؤول، تقام دعوى المطالبة بالتعويضات وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية ضد أولئك الذين يمثلون تركته قانوناً»، عملاً بنص هذه المادة ، فالواضح أن اتفاقية وارسو تمنح الصلاحية لورثة المضرور من مقاضاة الناقل الجوي المتسبب في الضرر، وقد تباينت النظم القانونية بالنسبة لتحديد من ترفع عليه الدعوى في حالة وفاة المدعى عليه الأصلي، الناقل المسؤول.

ففي الدول التي تنسب بنظامها القانوني إلى الأنظمة الجرمانية فإن ترفع دعوى المسؤولية على ورثة الناقل المسؤول، أما دول المنتمية للأنظمة الانجلوسكسونية فالأصل فيها أن تسقط دعوى المسؤولية بمجرد وفاة المسؤول، غير أن هذا الأصل قد تم العدول عنه لما ينطوي عليه من حرمان المضرور من كل تعويض لمجرد موت المسؤول، وأصبح التشريع ينص على أن دعوى المسؤولية ترفع على الخلف في حالة وفاة المسؤول، كما أصدرت بعض الولايات في أمريكا، قوانين مماثلة نصت فيها على أنه في حالة وفاة المسؤول يجوز رفع الدعوى على ورثته¹.

¹ - البارودي علي، العريني محمد فريد، الفقي محمد السيد ، المرجع السابق، ص 662.

2. الناقلون المتتابعون

نظم المشرع الجزائري هذه الحالة في المادة 153 من قانون طيران مدني رقم 98-06 المعدل والمتمم بقوله: «في حالة إتمام نقل جوي من طرف عدة ناقلين متتاليين، يعد كل ناقل يقبل مسافرين أو أمتعة أو شحنا، طرفا متعاقدا في عقد النقل في حدود الجزء من النقل الذي تم تحت رقيبته».

وفي الفقرة الرابعة من نفس المادة السابقة بقولها: «يمكن مرسل أمتعة أو سلع أن يرفع دعوى ضد الناقل الجوي الأول والمرسل إليه صاحب حق التسلم ضد الناقل الأخير، فضلا عن ذلك يمكن الاثنين التصرف ضد الناقل الذي أتم النقل الذي وقع خلاله التلف أو الضياع أو الخسارة أو التأخير»، وهو نفس الأحكام التي نصت عليها المادة 30 من اتفاقية وارسو 1929¹، وتثور الصعوبة بشأن تحديد صفة المدعي عليه في دعوى المسؤولية التي ترفع بمناسبة الناقل الجوي المتتابع، وهو النقل الذي يتم خلال خطوط جوية مختلفة ويتولاه بمقتضى عقد واحد أو عدة عقود أو عدة من الناقلين على طائراتهم بالتتابع²، الحالة إلى يستوجب شرحها من خلال الحالات الآتية:

• **في نقل البضائع :** طبق الأحكام اتفاقية وارسو فالحكم يختلف في حالة نقل البضائع ونقل الأشخاص، ففي حالة نقل البضائع فللمرسل الحق في رفع الدعوى على الناقل الأول ومن حق المرسل إليه أن يرفع على الناقل الأخير، فضلا عن أنه لأي منهم أن يرجع على الناقل الذي أحدث التلف، أو التأخير في مرحلة النقل التي تولاه ويكون هؤلاء الناقلين مسؤولون على وجه التضامن أمام المرسل أو المرسل إليه.

وقد كفلت الاتفاقية للمضرور الحصول على حقه حينما قررت التضامن بين الناقلين بإعطائها الحق للمرسل في مقاضاة الناقل الأول والحق للمرسل إليه في مقاضاة الناقل الأخير فقد راعت قرب

¹ - انظر نص المادة 30 من اتفاقية وارسو 1929.

² - البارودي علي، العريني محمد فريد، الفقي محمد السيد، المرجع السابق، ص 663.

كل منهما من الآخر كما حصنتها ضد خطر إفسار أحدهم أو إفلاسه بتقرير للمسؤولية على وجه التضامن في المادة 3/30¹ من اتفاقية وارسو.

• **في نقل الركاب:** أما فيما يتعلق بنقل الأشخاص فترفع الدعوى على الناقل الجوي الذي وقع الحادث أو التأخير ناشئ عنه الضرر في مرحلة النقل التي تولاها، ومع ذلك يمكن إقامة الدعوى على الناقل الأول ولو كان الضرر قد تحقق في مرحلة تولاها ناقل لاحق له، إذا كان بناء على مشاركة صالحة قد تحمله المسؤولية عن الرحلة بأكملها².

• **حالة النقل المركب :** إذا كانت عملية النقل تتضمن عدة مراحل يتم النقل في إحداها أو بعضها جوا بينما يتم بعضها الآخر عن طريق البر أو النهر أو البحر، فلا تسري أحكام إتفاقية وارسو على مرحلة النقل الجوي دون سواها، ويتعين على المدعى إثبات أن الضرر كان قد تحقق في هذه المرحلة الجوية ، على أن الاتفاقية أقامت قرينة على أن الضرر الذي أصاب الأمتعة أو البضائع، قد وقع أثناء فترة الرحلة الجوية إذا كان النقل بري أو بحري أو في النهر قد تم تنفيذا لعقد النقل الجوي بقصد شحن البضاعة أو الأمتعة على متن الطائرة أو تسليمها أو نقلها من طائرة إلى أخرى³.

3. الناقلين المتعاقدين والفعليين

تثور الصعوبة عند تحديد الشخص الذي ينبغي الرجوع عليه عندما يقوم بتنفيذ النقل ناقلون متعاقدون وناقلون فعليون، ولقد وجدت اتفاقية غوادالاخارا⁴ هذه الصعوبة فنصت في مادتها السابعة

¹ - المادة 3/30 من اتفاقية وارسو تنص على أنه: « فيما يتعلق بالأمتعة أو البضائع، يحق للراكب أو المرسل رفع دعوى ضد الناقل الأول، وللراكب أو المرسل إليه المستحق للاستلام حق رفع دعوى ضد الناقل الأخير، كما يحق لكل منهما رفع دعوى ضد الناقل الذي نفذ النقل الذي وقع خلاله التلف أو الفقد أو التلف أو التأخير. ويكون هؤلاء الناقلون مسؤولين بالتضامن والتكافل تجاه الراكب أو المرسل أو المرسل إليه.»

² - عدلي امير خالد، المرجع السابق، ص 119.

³ - دويدار هاني، المرجع السابق، ص 443.

⁴ - أنظر المادة 7 من اتفاقية غوادالاخارا المتممة لاتفاقية وارسو حول توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي الموقعة في 1961/09/18 .

بأنه: «يجوز، حسب إختيار المدعي، رفع أي دعوى مسؤولية تتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي ضده أو الناقل المتعاقد، أو ضدهما معاً أو كليهما. وإذا رُفعت الدعوى ضد أحد هذين الناقلين فقط، يحق للناقل المذكور مطالبة الناقل الآخر بالتدخل أمام المحكمة المختصة، وتخضع آثار هذا التدخل والإجراءات المطبقة عليه لقانون تلك المحكمة»، ومما تجدر الإشارة إليه أن الأحكام الخاصة بتحديد أطراف دعوى المسؤولية المقررة في اتفاقية وارسو لم يطرأ عليها أي تغيير عند تعديل الاتفاقية بمقتضى بروتوكول لاهاي لعام 1955.

ولقد أجازت المادة 45 من إتفاقية مونتريال¹ أن ترفع دعوى المسؤولية على الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي، ويكون الخيار للمدعي أي الراكب أو المرسل أو المرسل إليه، كما يكون للناقل الذي ترفع عليه الدعوى الحق في إدخال ناقل آخر معه فيها على أن تخضع الإجراءات والآثار المترتبة على ذلك لقانون محكمة التي تتولى نظر دعوى².

المطلب الثاني

المسؤولية الناتجة عن عقد النقل الجوي

حفاظاً على حقوق المتعاقدين مع الناقل الجوي نظمت اتفاقية وارسو لسنة 1929 أحكاماً إجرائية لمسؤولية الناقل الجوي ومن ضمن هذه الأحكام الإجرائية المحكمة المختصة بنظر في النزاع والزامية التأمين في النقل الجوي للأشخاص والبضائع، وحددت المسؤولية القانونية للناقل الجوي وتنقسم إلى مسؤولية عقدية ومسؤولية تقصيرية .

¹ تنص المادة 45 من اتفاقية مونتريال على أنه: «فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي، يجوز رفع دعوى تعويض، حسب إختيار المدعي، ضد ذلك الناقل أو الناقل المتعاقد، أو ضدهما معاً أو بشكل منفصل. إذا رُفعت الدعوى ضد ناقل واحد فقط من هذين الناقلين، يحق لذلك الناقل أن يطلب انضمام الناقل الآخر إلى الإجراءات، وتخضع الإجراءات والآثار لقانون المحكمة التي تنظر في القضية» .

² - الفقي عاطف محمد، مرجع السابق، ص 236.

الفرع الأول

المسؤولية العقدية والتقصيرية للناقل الجوي

لكي تقوم مسؤولية الناقل الجوي، لابد من توفر أركان المسؤولية مجتمعة، وهي الخطأ الضرر، علاقة سببية ما بين الخطأ والضرر، وقد عرف الأستاذ أحمد السنهاوي الخطأ بأنه الإخلال بالتزام سابق مقترن بادراك المخل إياه وقد يرتكب الناقل خطأ أثناء تنفيذه عقد النقل الجوي ينتج عنه ضرر يلحق المسافر أو صاحب البضاعة¹.

وتقوم مسؤولية الناقل الجوي تجاه الركاب في حالة إخلاله بالالتزامات التي فرضها عليه عقد النقل الجوي الذي يربطه بالراكب، منها الالتزام بضمان سلامة الراكب أو الالتزام بالنقل في الميعاد على أساس المسؤولية العقدية الناشئة عن عدم تنفيذ عقد النقل الجوي أو الإخلال به أو على أساس المسؤولية التقصيرية عند النقل بالمجان، أو نقل أمتعة اليد².

أولاً : المسؤولية العقدية للناقل الجوي .

يسأل الناقل الجوي عن أي ضرر قد يصيب المسافر أو يلحق التلف بالبضاعة ويؤدي إلى هلاكها ، و تنتج عنها مسؤولية عقدية والتي يترتب عنها الخطأ أو الحادث، والضرر والعلاقة السببية التي تعتبر شروط لقيام مسؤولية الناقل الجوي .

1. الخطأ (الحادث) :

لم تضع اتفاقية وارسو تعريفاً للحادث الجوي الراجح فقها أن الحادث يفيد كل واقعة فجائية ناجمة على عملية النقل ومرتبطة من حيث أصلها باستغلال الطائرة، وعلى ذلك لا يسأل الناقل الجوي تطبيقاً لأحكام هذه الاتفاقية ، عن الأضرار الحاصلة لأحد الركاب بسبب اعتداء واقع عليه من راكب

¹ - التليلي عبد الستار، المرجع السابق، ص 24.

² - عسال علي، خليف عدلان، المرجع السابق، ص 45.

آخر ، لأن واقعة الاعتداء وإن كانت قد حدثت أثناء عملية النقل، لم تنجم عنها ولا تعتبر متصلة من حيث أصلها، بعملية استغلال النشاط الجوي¹.

وقد اختلف الفقه حول تحديد مدلول الحادث، ويمكن حصر هذا الاختلاف في اتجاهين رئيسيين: **إتجاه الأول ضيق** لأنه يحصر مفهوم الحادث في الواقعة الفجائية الناجمة عن عملية النقل والمرتبطة من حيث أصلها باستغلال الطائرة، كل عطل تقني أو الخلل الذي قد يطرأ على الطائرة مثلاً، أما **الاتجاه الثاني** فقد توسع في تحديد مفهوم الحادث الجوي، إذ ينصرف هذا المفهوم إلى أي عامل خارج عن الشخص المضروب يترتب عليه المساس به².

ومن جهة عرف المشرع الجزائري الحادث من خلال مادة 2/93 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 بقوله: «**يقصد في مفهوم هذا القانون بعبارة: _ الحادث: 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 وأدائها عند الطيران، وتتطلب تصليحاً هاماً**» .

ثانياً: الضرر

بالنسبة للقانون الجزائري فقد ورد الضرر في المادة 124 من القانون المدني الجزائري على أنه: «**كل فعل سبب ضرر للغير، يلزم من كان سبباً فيه بالتعويض**» .

كما وضعت المادة 145 من قانون طيران مدني الجزائري الضرر على أنه : «**الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر والأضرار التي يصاب بها شخص منقول والتي تؤدي إلى وفاته أو تسبب له جرحاً أو ضرراً شريطة أن يكون سبب تلك الخسارة أو الجرح قد حدث على متن الطائرة أو خلال أي عملية إركاب أو إنزال**».

¹ - العريني فريد، المرجع السابق، ص 195.

² - العريني محمد فريد، القانون الجوي: (النقل الجوي الداخلي والدولي)، 2002، المرجع السابق ، ص 190.

ويجب أن يترتب على الواقعة، التي حدثت أثناء فترة النقل الجوي ضرراً، ولقد حصرت الاتفاقية والبروتوكولات المعدلة لها صور الضرر في ثلاثة أمور وهي: هلاك البضاعة أو الأمتعة المسجلة وتلفها أو ضياعها.

ويقصد بهلاك البضاعة أو الأمتعة المسجلة ليس فقط زوال مادتها بل وكذلك كل تبديل أو تغيير يطرأ عليها بحيث تفقد صلاحيتها للاستعمال الذي أعدت له، مثل فساد المواد الغذائية فساداً يجعلها غير صالحة للاستهلاك أو تبخر سوائل... الخ، ويقصد بمصطلح الضياع اختفاء البضاعة بحيث لا يستطيع الناقل تسليمها للمرسل إليه لعدم عثره على أي أثر لها، كسرقة البضاعة أو تسليمها بطريق الخطأ لشخص آخر غير المرسل إليه المعين في خطاب النقل وتعدر الاهتداء لهذا الشخص نظراً لاختفائه دون أن يترك أثراً، ويعني تلف البضاعة عطبها عطباً يؤثر على قيمتها بحسب الاستعمال الذي أعدت له¹.

أ- أنواع الضرر: ينقسم الضرر في هذا المجال إلى:

1. الضرر المادي

هو الذي يصيب الشخص في جسمه أو ماله أو يترتب عليه انتقاص حقوقه المالية أو مصلحة مشروعة له ذات قيمة مالية، ونكون أمام ضرر مادي كلما كان الضرر قابلاً لتقدير نقدي.

2. الأضرار البدنية والوفاة الحاصلة للركاب

لقد حصرت المادة 17 من اتفاقية فارسوفيا لعام 1929، الأضرار التي يسأل عنها الناقل ونصت على أنه: « يكون الناقل مسؤولاً عن الأضرار التي تحدث في حالة وفاة أو إصابة أحد الركاب أو أي إصابة بدنية أخرى يتعرض لها أحد الركاب، إذا وقع الحادث الذي تسبب في الضرر على متن الطائرة أو أثناء أي من عمليات الصعود أو النزول » ، فكل من ضرر الموت أو الإصابة بجروح تمثل أساساً بالحقوق الشخصية للراكب بالإضافة إلى ما ينجم عنها من أضرار مادية، تلحق بأقارب المتوفي وخاصة إن كان هذا المتوفي هو المعتمد عليه في الإنفاق عليه، وكذا المساس بسلامة جسد

¹ - العريني محمد فريد ، القانون الجوي: (النقل الجوي-حوادث الطيران)، المرجع السابق ، ص 229.

الراكب الذي يتضرر عند إصابته بجروح مثلاً، كالكسور أو حدوث تشوهات على مستوى جسم الراكب، فكل هذه الأضرار تعد إخلالاً بحق الراكب في سلامة حياته وجسده وبسال عنها الناقل الجوي متى وقع على متن الطائرة أو أثناء الصعود أو النزول منها¹.

3. الأضرار التي تلحق الشاحنين من جراء هلاك بضائعهم:

نصت المادة 146 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 98-06 المعدل والمتمم على أنه: «يكون الناقل بالطائرة مسؤولاً عن الخسائر والأضرار الناتجة عن ضياع أو تلف أو خسارة تصيب الأمتعة المسجلة أو الشحن شرط أن يكون سبب الأصلي للخسارة قد حدث في الوقت الذي كانت فيه الأمتعة المسجلة أو الشحن تحت حراسة الناقل الجوي، سواء كان ذلك في المطار أو على متن الطائرة أو في أي مكان، في حالة هبوط هذه الأخيرة خارجه محطة جوية».

وتنص المادة 148/2 من نفس القانون على أنه: «لا يكون الناقل الجوي مسؤولاً عند نقل أمتعة والشحن إذا برهن أن الخسارة ناتجة عن عيب في البضاعة ذاتها» .

ولا شك أن الناقل الجوي يسأل عما لحق الشاحن من خسارة في حالة هلاك البضائع، و توفر رابطة السببية بين الضرر والخطأ المنسوب للناقل، وكل ضرر مادي مهما كانت صفته يستوجب التعويض، ويشمل التعويض حالة هلاك البضاعة المنقولة بالطائرة، فللمرسل الحق باسترداد قيمتها في مكان الوصول وفي اليوم الذي كان يجب أن تصل فيه، ويضاف إلى هذه المبالغ المصاريف غير القابلة للاسترداد².

4. الضرر المتمثل في التأخر:

لقد نص المشرع الجزائري في المادة 147 من قانون 98-06 المتضمن قانون الطيران المدني على ما يلي: «الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر الناتجة عن تأخر في النقل الجوي للأشخاص والأمتعة والشحن طبقاً للقواعد المنصوصة عليها في التشريع المعمول به».

¹ - عسال علي، خليف عدلان، المرجع السابق، ص 49.

² - التليلي عبد الستار، المرجع السابق، ص 83.

بينما تنص المادة 19 من اتفاقية وارسو على أن: « يكون الناقل مسؤولاً عن الأضرار الناجمة عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع جواً »، لقد كان نص هذه المادة محل غموض الأمر الذي أثار نقاش في اتفاقية وارسو، بعدما تمسك الناقلون الجويين آنذاك بضرورة حذف هذه المادة وعدم إقرار مسؤوليتهم عن هذا النوع من الضرر نظرا لحالة الطيران آنذاك ، و التأثير المهم للمخاطر الجوية والأحوال الجوية ، هذا ما دفع بممثل بريطانيا إلى الاستجابة نوعا ما لهذا الطلب فاقترح تضمين الاتفاقية نصا يكون بموجبه إعفاء الناقل من التأخير، وعارضه في ذلك الخبراء الفرنسيون بحجة أن النقل الجوي يتسم بالسرعة وأن التأخير فيه يجب أن يكون موجبا للمسؤولية وأخذ المؤتمر بهذا الرأي، ثم حررت المادة 19 بنصها المذكور، وبذلك لم تقدم لها هذه المادة أي مؤشر لتحديد نطاق تطبيقها وكيف يقدر الضرر وما هي الحالات التي يعود التأخير فيها حاصلا فعلا وما الأدلة التي يستند إليها المدعي لإثبات التأخير كي تترتب المسؤولية على عاتق الناقل إضافة إلى الأسئلة الأخرى التي يثيرها هذا الموضوع¹.

5. الضرر المعنوي:

إن الضرر المعنوي يصيب مصلحه غير مالية، حيث يصيب المضرور في عاطفته وشعوره وشرفه، ويمكن إرجاعه إلى حالات معينة منها الضرر المعنوي الناجم عن إصابة الراكب، فالجروح التي تصيب الجسم والألم يكون ضررا معنويا، وقد تردد الفقه الفرنسي طويلا بخصوص التعويض عن الضرر المعنوي، حيث يمكن احتساب الخسارة في الضرر المادي أما بالنسبة للضرر المعنوي يستحيل ذلك حيث لا يوجد أساس منضبط لتقديره، ومع ذلك استقر الفقه أخيرا على إمكانية التعويض عن الضرر المعنوي مثله مثل الضرر المادي².

¹ - طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، 2013، المرجع السابق، ص 155.

² - مزعاش عبد الرحيم، مسؤولية الناقل الجوي، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه علوم في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، الجزائر، 2017، ص 390.

6. المظهر البدني للضرر النفسي:

تمتد قاعدة عدم التعويض عن الضرر النفسي في القضاء الأمريكي لتشمل حالة إتخاذ ضرر نفسي أو ظهوره في صورة ضرر بدني، بمعنى عدم التعويض عن المظاهر البدنية للضرر النفسي والتي لا ترقى لمستوى الضرر البدني، وفي دعوى Terrafranca v . Virgin Atlantic Airways, Inc قد قام أحد المدعين بالمطالبة بالتعويض عن أضرار لحقت به تمثلت في فقدان الشهية في تناول الطعام ومن ثم فقدان الوزن، بسبب إعلان قائد الطائرات التي كان يستقلها في رحلة متجهة إلى لندن ، عن وجود قنبلة على متن الطائرة، في حين زعم المدعي أيضا أن هذا التحذير لم يكن دقيقا، فضلا عن أن إجراءات الأعمال لم تكن كافية مما أدى إلى إصابته بالذعر ومن ثم ظهور هذه الأعراض بعد ذلك، خاصة وأنه قد تبين بعد ذلك عدم صحة التهديد بوجود قنبلة، إذ هبطت الطائرة بأمان كما كان مقررا لها في لندن¹.

وكنتيجة حكمت المحكمة العليا في دعوى بعدم أحقية المدعى في الحصول على تعويض عن الضرر الذي أصابه، الأمر الذي ألقى على عاتق المدعى بإثبات إصابته بضرر بدني كشرط أساسي وليس بمجرد إصابته بمظاهر للخوف أو القلق، إذ لا ترقى بالضرر النفسي إلى مستوى الضرر البدني المشترط في المادة 17 من اتفاقية وارسو².

7. التعويض عن الضرر النفسي المرتبط مباشرة بضرر بدني :

-موقف القانون الجزائري : نص المشرع الجزائري في المادة 2/145 من قانون 98-06 المتضمن قانون الطيران المدني على أنه: «تشمل عبارة الضرر حسب مفهوم هذه المادة أي ضرر جسدي، أو وظيفي ، بما في ذلك الضرر الذي يصيب المدارك العقلية».

¹ - الفقي عاطف محمد، المرجع السابق، 108.

² - تنص المادة 17 من اتفاقية وارسو على أنه: «يكون الناقل مسؤولاً عن الأضرار التي تحدث في حالة وفاة أو إصابة راكب أو أي إصابة بدنية أخرى يتعرض لها راكب، إذا وقع الحادث الذي تسبب في الضرر على متن الطائرة أو أثناء أي من عمليات الصعود أو النزول».

يلاحظ في هذا الصدد أن المشرع الجزائري قد أخذ بالضرر المادي والمعنوي ، و يتم تعويض ضرر المعنوي بصورة مستقلة عن الضرر المادي، وهذا خلاف لما ذهب إليه القضاء الأمريكي من وجوب إقتران ضرر المعنوي بضرر الأدبي كشرط للتعويض عنه، وتقصد به الضرر الذي يلحق بالقوى العقلية لشخص من صدمات وأزمات عصبية نتيجة الحادث الذي ألم به، وقد أثبت العلم في هذا الإطار مدى العلاقة بين علم وظائف الأعضاء، وبين جسد الإنسان، أداء أعضاء لوظائفها الطبيعية وبين الجهاز العصبي والنفسي له ومدى تأثير كل منهما على الآخر في شكل صعب منه الفصل بينهما¹.

ذهب القضاء الأمريكي إلى التوسع في مفهوم الضرر البدني ليشمل الضرر النفسي الناجم عنه مباشرة، و الذي يرتبط به ارتباط السبب بالمسبب، بحيث يتم التعويض عن الضرر النفسي إذا ارتبط بضرر البدني ارتباطا وثيقا بحيث ينجم عن الحادث ضرر البدني ثم ينجم على هذا الضرر البدني ضرر نفسي مرتبط به مباشرة، وإذا لم تتوافر هنالك هذه الرابطة القوية والمباشرة بين الضرر البدني والنفسي فلا يحكم بتعويض عن الضرر النفسي، وخلاصة القول: بالنسبة للتعويض عن الضرر النفسي هو رفض التعويض عن هذا الضرر في ظل اتفاقية مونتريال 1999 ومن قبلها اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكولاتها المعدلة بحيث يظهر بوضوح من عدم وضع حل لهذه المسألة في اتفاقية مونتريال صعوبة توضع مثل هذا الحل في ظل فلسفيات قانونية متعددة، الأمر الذي يلقي بهذا الحل على عاتقي القضاء في الدول المختلفة الذي يسعى سعيا حديثا نحو توسيع نطاق حالات المسؤولية ليشمل الضرر نفسي في بعض الحالات².

ثالثا: العلاقة السببية

أ. مفهوم العلاقة السببية في التشريع الجزائري

هناك إجماع على أن التشريع الجزائري قد ساير التشريعات العربية خاصة القانون المصري الذي ساير بدوره القانون الفرنسي بخصوص أخذه بنظرية السبب المنتج، وحجتهم في ذلك المادة 1/182

¹ - عسال علي، خليف عدلان، المرجع السابق، ص ص 54، 55.

² - الفقي عاطف محمد، المرجع السابق، ص 111.

من القانون المدني الجزائري التي تقضي: « إذا لم يكن التعويض مقدرا في العقد، أو في القانون فالقاضي هو الذي يقدره، ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب، بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو للتأخر في الوفاء به، ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوقاه ببذل جهد معقول ».

وعلاقة أو رابطة السببية كما هو متعارف عليه، تتمثل في الصلة التي تربط ما بين الفعل والنتيجة ، و تثبت أن إرتكاب الفعل هو الذي أدى إلى حدوث هذه النتيجة، وتعرف بأنها الصلة التي تربط ما بين الخطأ أو الفعل الضار والضرر الناتج عنه، وتعد العلاقة السببية شرطا ضروريا لقيام المسؤولية المدنية سواء كانت عقديه أو تقصيرية.

وما تجدر الإشارة إليه هو عدم كفاية وجود الخطأ والضرر للقول بقيام المسؤولية، بل لابد أن يكون الخطأ هو السبب الذي أدى إلى وقوع الضرر، لأنه قد يقع الخطأ والضرر ولا توجد بينهما رابط السببية وبالتالي لا تقوم المسؤولية، وخلاصة القول أن المقصود بالعلاقة السببية باعتبارها ركن ثالث من أركان المسؤولية هو توافر الارتباط السببي بين ركني المسؤولية من الضرر والخطأ بصفة عامة للفعل الموجب للمسؤولية، الأمر الذي لا يستلزم أن يكون الخطأ مقترنا بضرر اقتران السبب بالمسبب بحيث لا يتصور وقوع الضرر بغير قيام هذا الخطأ¹.

ب- الحالة التي تثيرها العلاقة السببية

سبق وأن بينا أن الناقل الجوي لا يسأل عن الخطأ الذي يرتكبه، وإنما يجب لكي تتشغل مسؤوليته أن يترتب على خطئه ضرر، وأن يكون ترتيبها بين الحادثتين لكي تتشغل مسؤولية الناقل الجوي لذا سنبحث فيما يلي عن حالة تعدد النتائج التي تنشئ الضرر الواحد، وعرضنا النظريتين: نظرية السبب الفعال أو المنتج (أ)، نظرية تعادل الأسباب وتكافئها (ب).

¹ - مقالاتي مونة، محاضرات في الأسس الجديدة للمسؤولية المدنية، محاضرات ألفت و قدمت على طلبة السنة الأولى دكتوراه LMD، قسم العلوم القانونية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 8 ماي 1945، قالمة، 2020، ص 65.

1- حالة تعدد النتائج أو وحدة الضرر :

قد يحدث أن يكون ضرر نتيجة لمجموعة من الأفعال ، كما في حالة الاصطدام الذي يحدث نتيجة خطأ كلا الطيارين، اختلفت آراء الفقهاء في تحديد سبب الضرر من بين الأفعال المتعددة التي أسهمت في حصوله، وظهر نتيجة لهذا الاختلاف نظريتان أساسيتان، نظرية السبب المنتج أو الفعال ونظرية تعادل الأسباب أو تكافؤها¹.

أ- نظرية السبب الفعال أو المنتج:

يعتبر سببا منتجا السبب الذي من شأنه أن يؤدي عادة إلى إحداث الضرر، ولا يعني هذا الضرر أن لا يكون له إلا سببا منتجا واحد، فقد يكون هناك أكثر من فعل يؤدي إلى إحداث الضرر، وفي هذه الحالة يعتبر كل فعل من هذا القبيل سببا فعال للضرر ، إن معيار السببية المنتجة ليست معيارا قطعيا، وإنما هو مجرد معيار يستأنس به القاضي عند البحث عن توافر رابطة السببية، والقاضي يستطيع أن يقرر أن الخطأ هو سبب المنتج للضرر، إذا كان من شأن هذا الخطأ أن يؤدي إلى حدوث ضرر عادة².

ب- نظرية تعادل الأسباب أو تكافؤها:

هذه النظرية ذات منشأ ألماني من طرف فقيه "قونبري"، واخذ بها بعض الفقه، الذي اعتبر النظرية أنه لا يمكن فصل العوامل التي ساهمت في وقوع الضرر، فكل سبب عاصر إحداث الضرر مهما كان بعيدا يعتبر سببا في حدوثه، فإذا تدخلت عدة أسباب في ذلك اعتبر كل سبب منهما سببا مؤدي للضرر، كما أن جميع العوامل التي ساهمت في إحداث الضرر تكون أسباب متعادلة أو متكافئة في حكم القانون، لأنه إذا تخلف أحد العوامل لم يقع ضرر، ويترتب على هذه النظرية المسؤولية في التعويض وتشمل كل الأشخاص الذين ساهم خطأ كل واحد منهم في إلحاق ضرر، فإذا اشترك في

¹ - التليلي عبد الستار، المرجع السابق، ص 87.

² - المرجع نفسه، ص 88.

الخطأ الذي أدى إلى ضرر أكثر من شخص فإنهم يسألون جميع عن هذا الضرر بغض النظر عن الضرر المباشر الذي أدى إلى حدوث¹.

2. عبء إثبات العلاقة السببية:

حسب المادة 127 القانون المدني الجزائري للشخص المسؤول أن يتخلص من مسؤوليته إذا اثبت أن: «إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ، أو قوة قاهرة، أو خطأ صادر من المضرور، أو خطأ من الغير، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر، ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك». ونص هذه المادة صريح حيث أن للشخص أن يثبت أن الضرر لا يد له فيه و ذلك لأسباب أجنبية قانونية، ويكون غير مكلف بالتعويض ما لم يوجد اتفاق يخالف ذلك .

وابتات الرابطة السببية بين الخطأ والضرر يقع على عاتق المضرور، استنادا إلى نص المادة 25 من إتفاقية وارسو الدولية على أنه: «لا يحق للناقل الاستفادة من أحكام هذه الاتفاقية التي تستبعد مسؤوليته أو تحد منها، إذا كان الضرر ناتجا عن سوء سلوك متعمد منه أو عن تقصير من جانبه يُعتبر، وفقا لقانون المحكمة التي تنظر في القضية، معادلا لسوء سلوك متعمد. وبالمثل، لا يحق للناقل الاستفادة من الأحكام المذكورة، إذا كان الضرر ناتجا، على النحو المذكور، عن أي وكيل للناقل يعمل في نطاق وظيفته.»

ثانيا : المسؤولية التقصيرية

الأصل في مسؤولية النقل الجوي أنها مسؤولية عقدية إلا أن هناك استثناء حصل في حالتين يخرجان عن المسؤولية العقدية، هما المسؤولية في النقل بالمجان والمسؤولية عن نقل أمتعه اليد الخاصة بالركاب.

¹ - مقالاتي مونة، المرجع السابق، ص 66.

1- النقل بدون مقابل:

يتحمل الناقل الجوي التزاما عقديا بإيصال المسافرين إلى جهة الوصول سالما معافى، وأن المقابل أو أجرة النقل تعد عنصرا من عناصر العقد المبرمة بين الناقل والمسافر، وإن تخلف هذا العنصر لا يعني بالضرورة أن النقل مجاني، عندما يدعو صاحب الطائرة صديق له في رحلة خاصة، ويصاب هذا الأخير بضرر ما نتيجة وقوع الحادث.

• طبيعة المسؤولية في النقل بالمجان:

لا شك أن العلاقة التي تربط صاحب الطائرة بصديقه الذي دعاه إلى ركوب طائرته لا تكون في الغالب من الأحوال ذات طبيعة تعاقدية، حيث لا تنصرف إرادة كل منهما إلى الارتباط القانوني وإنما الأمر لا يتعدى نطاق المجاملات، عندئذ ليس أمام المصاب إلا أن يثبت الخطأ الذي ارتكبه صديقه، كما تقتضي المسؤولية التقصيرية أنه يمكنه الحصول على تعويض حسب نص المادة 124 من قانون المدني الجزائري، هذا هو الاتجاه الذي سار عليه قانون ملاحه الجوية الفرنسي القديم والذي أخذ عنه القانون التونسي الصادر عام 1959، هذه الأحكام وإن لم يحدد القانون الفرنسي القديم إذا كان النقل بمقابل أو بدون مقابل، إلا أن القضاء والفقه استقر على أن النقل المقصود في قانون الملاحه الجوية الفرنسي القديم هو النقل بمقابل أي النقل التجاري، أما النقل بدون مقابل فيخضع لقواعد المسؤولية التقصيرية¹

2- النقل المصلحي:

هو النقل الذي ينوي من ورائه الناقل تحقيق مصلحة ما، مثل نقل المبيع مجانا كخدمة تكميلية لعملية البيع، أو أن يتم نقل بعض المشاهير في رحله جوية من أجل الدعاية إلى طراز جديد من الطائرات، وطبقا لنص المادة 138 من القانون المدني الجزائري².

¹ - التليلي عبد الستار، المرجع السابق، ص ص 50 ، 51 .

² - تنص المادة 138 من القانون المدني على ما يلي: «كل من تولى حراسه شيء وكانت له قدره الاستعمال والتسيير، والرقابة، يعتبر مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء».

3-نقل أمتعة اليد:

يلتزم الناقل بنقل أمتعة الراكب وذلك حسب المادة 18 / 1 من اتفاقية فارسوفيا لسنة 1929 على أنه: " يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يحدث في حالة تلف أو فقدان أو تلف أي أمتعة مسجلة أو أي بضائع، إذا كان الحدث الذي تسبب في الضرر قد حدث أثناء النقل الجوي."

الفرع الثاني

المحكمة المختصة بالنظر في دعوى المسؤولية

أ. الاختصاص القضائي في التشريع الجزائري

لقد ورد في نص المادة 155 من قانون 98-06 المتعلق بقانون الطيران المدني الجزائري أنه: «يمكن أن ترفع الدعوى من أجل مسؤولية الخسائر المسببة للأشخاص المنقولين أو الأمتعة أو الشحن المنقولة إما أمام محكمة موطن الناقل الجوي أو محكمة المقر الرئيسي لمؤسسته أو محكمة مكان تواجد المؤسسة التي أبرم فيها العقد» .

يفهم من هذا النص أن المشرع الجزائري قد ترك للمدعي الصلاحية في إختيار المحكمة التي منح لها ولاية الفصل في الدعاوى المرفوعة على الناقل الجوي وتتمثل في: محكمة موطن الناقل الجوي (أولاً)، محكمة المقر الرئيسي لمؤسسة الناقل الجوي (ثانياً)، محكمة مكان تواجد المؤسسة التي أبرم فيها العقد (ثالثاً).

أولاً: محكمة موطن الناقل الجوي

أخذ المشرع الجزائري بالقاعدة العامة في الاختصاص القضائي المحلي وعقده كأصل العام لمحكمة موطن ناقل الجوي كمدعى عليه، ومحكمة موطن الناقل الجوية للمحكمة التي يوجد فيها الموطن القانوني للناقل.

ثانيا: محكمة المقر الرئيسي لمؤسسة الناقل جوي

يتحدد موطن الناقل الجوي باعتباره شخص معنويا بالمكان الذي يوجد به المقر الرئيسي للشركة التجارية، لذلك فإن المحكمة المختصة في هذا الصدد بنظر الدعوى التي ترفع على الناقل الجوية هي المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها مركز إدارته الرئيسي.

ثالثا: محكمة مكان تواجد المؤسسة التي أبرمت فيها العقد

من خلال نص المادة للمتضررين رفع دعوى المسؤولية على للناقل الجوي أمام محكمه التي يقع في دائرة اختصاصها فرع من الفروع المتواجدة عبر كامل التراب الوطني كالفروع التابعة لشركة الخطوط الجوية الجزائرية أو شركة الطاسيلي للطيران¹، وعملا بذلك من خلال نص المادة 1/28 من اتفاقية وارسو لسنة 1929².

ويتبين أن الاتفاقية أعطت المدعى الخيار في رفع الدعوى بين محكمتين: محكمة الناقل، ومحكمة جهة الوصول، أما فيما يتعلق بالمحكمة الأولى فقد توسعت إتفاقية في تحديدها، فهي إما محكمة موطن نفس الناقل، أول محكمة التي يوجد فيها المركز الرئيسي لمؤسسته، أول المحكمة التي يقع في دائرتها أحد الفروع التابعة لهذه المؤسسة إذا كان العقد قد أبرم بواسطة هذا الفرع، وإما المحكمة الثانية، فهي محكمة جهة الوصول التي وصلت إليها الطائرة فعلا، التي كان محددا وصولها إليها³.

¹ - مزعاش عبد الرحيم، المرجع السابق، ص ص 440 - 443 .

² - تنص المادة 1/ 128 من اتفاقية وارسو على أنه: « يجب رفع دعوى التعويض، حسب اختيار المدعي، في إقليم أحد الأطراف السامية المتعاقدة، إما أمام المحكمة المختصة بالمكان الذي يقيم فيه الناقل عادة، أو الذي يوجد فيه مقر عمله الرئيسي، أو الذي يوجد فيه منشأة تم من خلالها إبرام العقد، أو أمام المحكمة المختصة بالمكان الذي تقع فيه الوجهة » .

³ - عيسى غسان ربيضي، المرجع السابق، ص 222.

الفرع الثالث

التأمين على المسؤولية في نشاط النقل الجوي

عند ظهور الطائرة واستخدامها في الطيران التجاري، كان هناك التأمين البري والتأمين البحري، ولدى صدور اتفاقية باريس لسنة 1919 وهي أول اتفاقية جوية دولية، فإنها لم تتطرق إلى التأمين، ولكنها مهدت السبيل إليه، فنصت على إلزام كل الطائرات بأن تحوز على شهادة ملاحه و أجازت خاصة بطاقتها وإنشائها لجنة دولية للنقل الجوي والتي كانت تعرف بـ C.I.N.A commission internationale de navigation aérienne، ولدى صدور اتفاقية وارسو لسنة 1929، فإنها لم تتطرق أيضا إلى التأمين ولكنها مهدت السبيل لازدهار التأمين الجوي عندما نصت على نظام المسؤولية المحددة للناقل الجوي¹، وفي هذا الصدد تطرقنا إلى دراسة هذا الفرع على النحو التالي: التعريف الفقهي والقانوني للتأمين (أولا)، أنواع عقود التأمين في نشاطات النقل الجوي (ثانيا)، إلزامية وأهمية التأمين (ثالثا).

أولا: التعريف الفقهي والقانوني للتأمين

عرفه الفقيه الفرنسي HEMARD بأن التأمين هو عملية بموجبها يحصل أحد الطرفين وهو المؤمن له نظير مقابل يدفعه وهو القسط على تعهد المؤمن بمبلغ يدفعه له أو للغير إذا تحقق خطر معين، والطرف الآخر وهو المؤمن يأخذ على عاتقه مجموعة المخاطر ويجري المقاصة فيها وفقا لقوانين الإحصاء².

¹ - طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، 2013، المرجع السابق، ص ص 215، 216.

² - بن خضرة زهيرة، محاضرات في قانون التأمينات، أقيمت على طلبة الماستر السنة الثانية السداسي الثالث، تخصص: قانون التأمينات والضمان الاجتماعي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم القانون الخاص، جامعة البليدة 2، 2021، ص

كما عرف المشرع الجزائري التأمين في المادة 2 من الأمر رقم 95-07 الصادرة في سنة 1995 والمتضمن قانون التأمينات¹ على أنه: «عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي للمؤمن له أو الغير مستفيد الذي اشترط التأمين لمصلحته مبلغ من المال أو إيراد أو أي عوض مالي في حالة تحقق الخطر المبين في العقد وذلك مقابل أقساط أو أي دفعات مالية أخرى» ، وتنص المادة 171 من قانون الطيران المدني الجزائري على أنه: «يجب على كل مستغل لطائرة يقيم بالقطر الجزائري، بالخدمات الجوية المبينة في هذا القانون أو يحلق فوق القطر الجزائري سواء كان مسجلا بالجزائر أو بالخارج أن يكتتب تأميناً يغطي مسؤولياته» و نصت المادة 172 من نفس القانون على أنه: "لا يمكن في أي حال أن يكون المبلغ المؤمن من أجل تعويض الخسائر دون حدود المسؤولية المحددة في هذا القانون".

نستنتج في نصوص المواد السالفة الذكر أن المشرع الجزائري اشترط صراحة على كل الناقلين الجويين في الجزائر وجوب اكتتاب عقود تأمين على المسؤولية قبل بدء استغلال نشاط النقل الجوي وعلى التعويض المالي في حالة وقوع أي ضرر.

دعوى الحلول في نزاعات النقل الجوي :

يمكن لشركة التأمين المؤمن لديها على البضاعة ضد الأضرار التي قد تصيبها أثناء عملية النقل (أي في فترة تواجدها تحت حراسة الناقل الجوي أو تابعيه)، والتي دفعت التعويض لرافع الدعوى (المرسل أو المرسل إليه)، أن ترفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي بمقتضى فكرة الحلول العيني فالشركة تحل محل المرسل أو المرسل إليه في حقوقه ومنها حقه في استعمال دعوى المسؤولية².

¹ - قانون التأمينات الجزائري 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995، ج.ر.ج.ج ، عدد 13، صادر بتاريخ 8 مارس 1995، معدل والمتمم، بالأمر رقم 06-04 مؤرخ في 20 فيفري 2006، ج.ر.ج.ج ، عدد 15، صادرة في 12 مارس 2006.

² - مزعاش عبد الرحيم ، المرجع السابق، ص 455.

ثانيا: أنواع عقود التأمين في نشاطات النقل الجوي

1. التأمين الشخصي التلقائي:

يعتبر المشرع الجزائري هذا النوع من التأمين اختياري مقارنة مع تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي، فيقوم الناقل بإدراج شروطه في تذكرة السفر، وبمجرد أن يمتثل لها الراكب يصبح موافقا على ما ورد في عقد التأمين من بنود وشروط، ولم يرد في تقنين الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 المؤرخ في 28 جوان 1998 ما يفيد أن المشرع اعتمد نظام التأمين التلقائي الفردي لركاب المنقولين جوا، نظرا لأنه يعتبر هذا النوع من التأمين صنف من أصناف التأمين على الأشخاص يخضع لنفس الشروط العامة التي تحكم التأمين الفردي من الحوادث الواقعة جوا، بحرا وبراً ، وقد ظهر هذا التأمين لدى شركة الخطوط الجوية الفرنسية أول الأمر، وكان يعطي الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه في اتفاقية وارسو لسنة 1999، وتعديلها في لاهاي سنة 1955، وينفذ هذا التأمين لصالح المسافرين منذ ركوبهم العربة لإيصالهم إلى المطار ومن ثم إلى الطائرة، ويتوقف بإيصالهم إلى مطار الوصول، وسميت هذه الصبغة بالتأمين الشخصي لأنه موجه إلى الراكب وخلفه العام، وللراكب رفضه، ولا يستفيد من هذا التأمين إلا إذا تنازل عن رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي، وإن عرض الناقل بتقديم هذا التأمين لا يعد اعترافا بمسؤوليته، وعند تنفيذه فهو تنفيذا لبوليصة التأمين ليس إلا، وسمي بالتلقائي لأن الراكب يتلقاه من الناقل وهو غير ملزم كما قلنا بقبوله¹.

2. التأمين الشخصي الإضافي:

التأمين الشخصي الإضافي ينصح به مكتب اللويدز في لندن، الركاب بالاستفادة من هذا النمط من عقود التأمين، إذ يتمكن راكب قبل ركوبه طائرة بثواني معدودة بتسجيل اسمه وعنوانه وتحديد مستفيد من التأمين عند وفاته وتاريخ وساعة بداية سريان التأمين، ويسدد قسط التأمين فورا، ويعتمد تحديد القسط على مبلغ التأمين الذي يريده الراكب المذكور، وتبقى وثيقة التأمين هذه صحيحة وناظفة

¹ - طبيب عز الدين، تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي في تقنين طيران المدني الجزائري، رقم 06/98 المؤرخ في 27 جوان 1998، وفي التشريعات المقارنة، دراسة تحليلية، مذكرة تخرج لنيل درجة الماجستير، في العقود والمسؤولية، كلية الحقوق - بن عكنون -، جامعة الجزائر، 2003، ص 166.

ولو لم تتم الرحلة الجوية، ولا تغطي فقط المخاطر الجوية بل تغطي كل أنواع النقل وحتى الإقامة أثناء النقل¹.

3. تأمين مسؤولية الناقل الجوي المدنية تجاه الغير على سطح الأرض:

يعتبر هذا النوع من التأمين من أهم أنواع تأمين المسؤولية المدنية، نظرا للمخاطر الجسيمة المترتبة عنه والتي يمكن أن تلحق بالغير على السطح الأرض، حتى وإن منع المشرع أن تلقى من الطائرة المحلفة سلعا أو أشياء أخرى²، فهذا لأن العواقب تكون وخيمة إذا ثبت وإن سقط جسم من الطائرة، وسبب الضرر للغير دون أن تربط هذا الغير بالناقل الجوي أية رابطة تعاقدية³.

ثالثا: إلزامية وأهمية التأمين للنقل الجوي

التأمين هو ضمان إضافي للمسافر وأمان مالي للناقل الجوي، حيث جعل المشرع الجزائري التأمين شرط لممارسة النقل الجوي في الجزائر و افرض عقوبات على عدم التأمين ونظر لهول المخاطر الناجمة عن التطور التكنولوجي في مجال الطيران وكذلك الناجمة عن مخاطر النقل الجوي بعمومها حيث لا بد من فرض إجبارية التأمين⁴.

ويعد التأمين الجوي أداة لتخفيف الآثار المالية الناجمة عن المتاعب التي تترتب على تعرض الطائرة لحادث من حوادث الطيران والتي تلحق بالمسافرين أو الأمتعة أو البضائع وهم تحت إمرة الناقل الجوي، و تكمن أيضا أهمية التأمين في إجبارية التأمين، في وقت أصبحت فيه قيمة الإنسان ضريبا من ضروب الاختلاف بين الدول العظمى والدول الفقيرة لتباين الآراء حول مقدار مبالغ التعويض، وأصبح التفكير في نظام قانوني يكفل التأمين ويضمن له التطور ضروري حتى لا يصبح المجتمع الدولي عرضة للعنصرية البشرية مادام أنه هو المعني بالدرجة الأولى بتعويض ضحايا

¹ - طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، 2013، المرجع السابق، ص ص 224، 225.

² - انظر المادة 159 من قانون 06/98 المتضمن قانون الطيران المدني المعدل والمتمم.

³ - طبيب عز الدين، المرجع السابق، ص 184

⁴ - عسال علي، خليف عدلان، المرجع السابق، ص ص 81، 82.

الطيران على المستوى الدولي وإلزامية إقامة هيئة دولية للتأمين الإجباري لمسؤولية الناقل الجوي تعمل على نفس المستوى الذي تعمل به المنظمة الدولية للطيران المدني¹.

¹ - طيب عز الدين، المرجع السابق، ص 154

خاتمة

وفي خلاصة هذا يمكن القول أننا حاولنا تقديم صورة عامة عن عقد النقل الجوي الذي يتميز بأهمية قانونية واقتصادية كبيرة، نظرا لما يكتسبه هذا النشاط لدى الدول والمجتمعات الحديثة.

والواضح أن عقد النقل الجوي يخضع بصفة عامة عند إبرامه إلى القواعد العامة للقانون المدني إذ يشترط توافر كل من الرضا، المحل والسبب، كما يخضع كذلك للقواعد الخاصة في القانون التجاري، ومن المسائل التي يثيرها النقل الجوي في المسائل القانونية هي مسؤولية الناقل الجوي، خاصة تلك المسائل المتعلقة باختيار القواعد القانونية التي تحكم المسؤولية، لهذا السبب بادرت التشريعات الحديثة الدولية أو الوطنية إلى تنظيم هذه المسؤولية من خلال ما تضمنته اتفاقية وارسو، وهي أولى الاتفاقيات التي نظمت مسؤولية الناقل الجوي على الصعيد الدولي، كما يلاحظ أيضا أن الجزائر عملت هذا التنظيم كنوع من المسؤولية، وتعتبر الاتفاقيات الدولية الركيزة الأساسية لتنظيم وتنسيق النظام القانوني في مجال النقل الجوي الدولي، غير أنها عانت من التعديلات بسبب غموض بعض نصوصها إلى غاية ما ظهرت اتفاقية مونتريال 1999 التي صيغت بستة لغات لتسهيل على كل دولة تطبيق النص المطابق للغتها الرسمية على أساس المسؤولية المدنية للناقل وهي مسؤولية موضوعية.

أما عن القوانين الوطنية فنلاحظ اعتماد أحكام وقواعد المسؤولية الواردة في إتفاقية فارسوفيا و من بينها قانون الطيران المدني الجزائري رقم 98-06 الذي ظل معتمدا على أحكام الاتفاقية إلى التعديل الساري بموجب اتفاقية مونتريال 1999، حيث نجد المشرع الجزائري نظم مسؤولية الناقل الجوي للبضائع والأشخاص في مجموعة من القوانين.

أما بالنسبة لبعض الدول الأخرى فقط اجتهدت على ما هو وارد في اتفاقية فارسوفيا وبروتوكول لاهاي المعدل لها إلى غاية التعديل بموجب إتفاقية مونتريال 1999، و من النتائج التي توصلنا إليها ما يلي :

- يعتبر عقد النقل الجوي عقدا تجاريا بالنسبة للناقل وبالنسبة للمرسل إذا كان تاجرا، ويعتبر مدنيا إذا كان المرسل غير تاجر.

- يتميز عقد النقل الجوي عن غيره من العقود التجارية بأنه لا يشترط شكلاً معيناً لإبرامه حيث يمكن إثباته بكافة وسائل الإثبات، ويترتب على الناقل التزامات متعددة تتعلق بعملية النقل والتسليم، والتي تقع جميعها على عاتقه.
- تُحسب قيمة التعويض في حالة الهلاك أو التلف استناداً إلى وزن البضاعة وقت تسليمها أما في حال التأخير، فيُراعى تحديد قيمة الضرر الذي نتج عن ذلك .
- للناقل الجوي الإفلات من المسؤولية، بإثبات أن ذلك يعود إلى قوة قاهرة، أو عيب في البضاعة، أو إلى خطأ المضرور .
- تقوم دعوى المسؤولية على الناقل الجوي بسقوطها أو تقادمها، إما بالدفع بعدم القبول أو بالتقادم الذي قام المشرع بتحديدده لمدة سنتين.
- الزامية واجبارية المشرع الجزائري للتأمين لما لها من أهمية على تحقيق عبء التعويض على الناقل في حالة وقوع الخطر .
- تكون المسؤولية المترتبة عن عقد النقل الجوي ذات طابع عقدي في الاصل وتقصيري كاستثناء .
- نرى ان المشرع الجزائري قد وفق في الموازنة بين التشريع الوطني والاتفاقيات الدولية في مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص والبضائع .

اهم التوصيات

- _على المشرع الجزائري النظر في قيمة التعويض المحددة للبضاعة لأن التعويض يكون على حساب وزن للبضاعة هذا ما يجعلنا نتساءل عن قيمة التعويض في ما يخص الاشياء الصغيرة و الثمينة مثل الهاتف .
- _على المشرع الجزائري المصادقة على اتفاقية مونتريال لسنة 1999 كونها من أهم الاتفاقيات التي تطبق قواعد الاستاد في النزاعات التي تخص الطيران الدولي .

قائمة المراجع

أولاً: المراجع باللغة العربية

أ_ الكتب باللغة العربية

- 1- البارودي علي، العريني محمد فريد، الفقي محمد السيد، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت-لبنان، 2001.
- 2- التليلي عبد الستار، شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي والأسباب القانونية لدرئها، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، (د.س.ن) .
- 3- العريني محمد فريد ، القانون الجوي:(النقل الجوي الداخلي والدولي)، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2002.
- 4- _____، القانون الجوي:(النقل الجوي الداخلي والدولي)، دار الجامعة الجديد، الإسكندرية، 2003.
- 5- _____، القانون الجوي:(النقل الجوي-حوادث الطيران)، دار الجامعة الجديد للنشر، الإسكندرية، 2009.
- 6- _____، الفقي محمد السيد، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، (د.م.ن) ، (د.س.ن).
- 7- الفقي عاطف محمد، تطور مسؤولية الناقل الجوي،(وفقا لاتفاقية مونتريال 1999)، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2008.
- 8- بشار ياسمينه، مسؤولية الناقل الجوي للركاب، دار الكتب العلمية، (د.م.ن) ، (د.س.ن) .
- 9- دويدار هاني، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، (د.م.ن) ، (د.س.ن) .
- 10- طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1998.
- 11- _____، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، (د.م.ن) ، 2013.
- 12- عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي:(قواعد وأحكام في ضوء قانون الطيران المدني والمعاهدات والبروتوكولات الدولية و المستحدثة من أحكام محكمة النقض و الدستورية العليا)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2016.

- 13- عيسى غسان راضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي على ضوء الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم: (دراسة مقارنة)، دار الثقافة للنشر و التوزيع، (د.م.ن)، 2011.
- 14- علي خليل إسماعيل الحدي، القانون الجوي الدولي: (بين العام والخاص)، المجموعة العلمية للطباعة والنشر والتوزيع، القاهرة، 2022.
- 15- محمد محمد عبد القادر بن عيسى، ما يجب أن تعرفه عن نقل الجوي التجاري، دار الكتب الوطنية، بنغازي-ليبيا، 2020م.
- 16- ياملكي أكرم، القانون الجوي: (دراسة مقارنة)، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن 1998.

ب_ الأطروحات والمذكرات الجامعية

❖ أطروحة الدكتوراه

- 1- مزغاش عبد الرحيم، مسؤولية الناقل الجوي، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر-1، الجزائر، 2017.

❖ مذكرة الماجستير

- 1- طبيب عز الدين، تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي في تقنين طيران المدني الجزائري رقم 06/98 المؤرخ في 27 جوان 1998، وفي التشريعات المقارنة دراسة تحليلية، مذكرة تخرج لنيل درجة الماجستير في العقود والمسؤولية، كلية الحقوق-بن عكنون-، جامعة الجزائر، 2003.

❖ مذكرات الماستر

- 1- بن عبيدة هجيرة، عقد النقل الجوي، مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات نيل شهادة الماستر أكاديمي، تخصص: قانون الشركات، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، 2016.
- 2- عجابي ينيس، بولمخ ياسر، مسؤولية الناقل الجوي للبضائع، مذكرة تكميلية لمتطلبات نيل شهادة الماستر في القانون، تخصص : قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 08 ماي 1945، قالمة، 2023.

3- عسال علي، خليف عدلان، المسؤولية المدنية للنقل الجوي للركاب، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر، تخصص: قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي التبسي-تبسة، الجزائر، 2018.

4- نعار أحمد، عقد النقل الجوي للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر ل-م-د، تخصص: قانون أعمال، معهد الحقوق والعلوم السياسية بقسم القانون الخاص، جامعة صالحي أحمد، النعامة، 2023.

ج_ المقالات

1- سلطاني ليلي ، « حقوق راكب الطائرة في مواجهة الناقل الجوي العمومي في ضوء الاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري»، مجلة القانون العام الجزائري والمقارن، المجلد الأول، العدد 02، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة جيلالي ليابس- سيدي بلعباس، 2013، ص 45 الى 51.

2- عمراني أحمد، « أحكام المسؤولية المدنية للناقل الجوي في ضوء التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية»، مجلة الحضارة الإسلامية، المجلد 19، العدد 01، جامعة أحمد بن بلة، وهران 1، 2018، ص 343 الى 370.

د_ النصوص القانونية

❖ الاتفاقيات الدولية

1- إتفاقية وارسو الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، الموقعة في وارسو بتاريخ 12/10/1929، والمعدلة ببرتوكول لاهاي في 28/09/1955، التي دخلت حيز التنفيذ في 13/02/1933، صادقت عليها الجزائر بمقتضى مرسوم رئاسي رقم 64-74 المؤرخ في 02/03/1964، ج.ر.ج.ج ، العدد 26، الصادر في 1964.

2- إتفاقية مونتريال الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، الموقعة في مونتريال بتاريخ 28/05/1999، دخلت حيز التنفيذ في 04/11/2003.

3- اتفاقية جوادا لاغارا المكملة لاتفاقية وارسو 1929، لأجل توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، الموقعة في جوادا لاغارا بتاريخ 18/09/1961 التي دخلت حيز التنفيذ في 01/05/1964 التي صادقت عليها الجزائر بموجب الأمر رقم 65-267 المؤرخ في 25/10/1965 ج.ر.ج.ج، العدد 104، الصادر في 1965.

4- بروتوكول لاهاي، الموقع في لاهاي الهولندية بتاريخ 28/09/1955، دخل حيز التنفيذ في 10/08/1963.

❖ النصوص التشريعية

1- أمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1995، المتضمن القانون التجاري، ج.ر.ج.ج، العدد 101، الصادر بتاريخ 19 سبتمبر 1975، المعدل و المتمم.

2- أمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني، ج.ر.ج.ج، العدد 78، الصادر بتاريخ 30 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم بموجب قانون رقم 07-05 مؤرخ في 15 ماي 2007، ج.ر.ج.ج، العدد 31، الصادر بتاريخ 13 ماي 2007.

3- قانون التجارة الأردني رقم 12 المؤرخ في 1966، يحدد القواعد والأحكام التي تنظم الأعمال التجارية والتجار في الاردن، ج.ر.، العدد 1910، الصادر في 30 مارس 1966.

4- قانون رقم 98-06، المؤرخ في 27 جوان 1998، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، الجريدة الرسمية ج.ج، العدد 48، الصادر بتاريخ 27 جوان 1998.

5- قانون الجمارك الجزائري رقم 79-07 المؤرخ في 21 جويلية 1979، المعدل والمتمم، بالقانون رقم 98-10 المؤرخ في 22 أوت 1998، ج.ر.ج.ج، العدد 61، الصادر بتاريخ 23 أوت 1998.

6- قانون التأمينات الجزائري رقم 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995، المتعلق بالتأمينات، ج.ر.ج.ج، العدد 13، الصادر بتاريخ 08 مارس 1995، معدل ومتمم بالأمر رقم 06-04، المؤرخ في 20 فيفري 2006، ج.ر.ج.ج، العدد 15، الصادر في 12 مارس 2006.

7- القانون التجاري المصري رقم 17 المؤرخ في 17 ماي 1999، ينظم الأنشطة التجارية، ج.ر.، العدد 19 مكرر، الصادر في 17 ماي 1999، تم العمل له من 1 أكتوبر 1999.

8- قانون رقم 15-14 المؤرخ في 15 جويلية 2015، ج.ر.ج.ج، العدد 41 ، الصادر في 29 جويلية 2015، معدل ومتمم القانون رقم 98-06، المؤرخ في 27 جوان 1998، الذي يحدد القواعد العامة للطيران المدني، ج.ر.ج.ج، العدد 41، الصادر في 29 جويلية 2015.

هـ_ المطبوعات

1- بن خضرة زهيرة، محاضرات في قانون التأمينات، أقيمت على طلبه الماستر السنة الثانية السداسي الثالث، تخصص: قانون التأمينات والضمان الاجتماعي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم القانون الخاص، جامعة البلدة 2، 2021.

2- مقلاني مونة، محاضرات في الأسس الجديدة للمسؤولية المدنية، محاضرات أقيمت و قدمت إلى طلبه السنة الأولى دكتوراه LMD، تخصص: العلوم القانونية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم العلوم القانونية، جامعة 8 ماي 1945 قالمة، 2020.

و_ المواقع الالكترونية

المادة 282 من قانون الطيران المدني الفرنسي ، منشور على الموقع الرسمي للتشريعات الفرنسية "ليجيفرانس"، تم الإطلاع عليه بتاريخ 6 ماي 2025، على الساعة 14:20، متاح على الرابط :

<https://www.legifrance.gouv.fr>

ثانيا: المراجع باللغة الفرنسية

Louis Cartou, le droit aérien, « Que sais-je ? » 3^e édition mise à jour, coll, presse université de France , paris, 1981 , p3 .

الفهرس

2.....	مقدمة :
6.....	الفصل الأول : النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في القانونين الجزائري والمقارن
8.....	المبحث الأول: الإطار المفاهيمي لعقد النقل الجوي في التشريع الجزائري
9.....	المطلب الأول: مفهوم عقد النقل الجوي
10	الفرع الأول: تعريف عقد النقل الجوي في التقنيات الحديثة
13	الفرع الثاني: خصائص عقد النقل الجوي
16	الفرع الثالث: أطراف عقد النقل الجوي
17	المطلب الثاني: الأثر القانوني لوثائق النقل الجوي
18	الفرع الأول: تذكرة السفر
18	الفرع الثاني: بطاقة نقل الأمتعة
20	الفرع الثالث: مستند الشحن الجوي
	المبحث الثاني: الإطار القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في التشريعين الجزائري و النظم المقارنة
21	
22	المطلب الأول: التزامات الناقل الجوي
22	الفرع الأول: لالتزامات الناشئة في نقل الأشخاص
25	الفرع الثاني: الالتزامات الناشئة عن نقل البضائع
28	الفرع الثالث: أثر إخلال الناقل الجوي بالتزاماته
29	المطلب الثاني: تحديد مسؤولية الناقل الجوي
29	الفرع الأول: تحديد قيمة التعويض
32	الفرع الثاني: صلاحيات الرفع من قيمة التعويض عند حدوث الضرر
33	الفرع الثالث: اتفاقات التخفيف والإعفاء من مسؤولية الناقل الجوي في القانون الجزائري .

35	الفصل الثاني: سبل دفع مسؤولية الناقل الجوي في القانونين الجزائري والمقارن
37	المبحث الأول: طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي في القانونين الجزائري والمقارن
37	المطلب الأول: الأسباب القانونية لدفع مسؤولية الناقل الجوي
39	الفرع الأول: القوة القاهرة
39	الفرع الثاني: العيب الخفي أو الذاتي في البضاعة
40	الفرع الثالث: خطأ المتضرر
41	الفرع الرابع: الخطأ الملاحي
42	المطلب الثاني: آثار الدفع بعدم قبول الدعوى وسقوطها بالتقادم
42	الفرع الأول: الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية
43	الفرع الثاني: الدفع بتقادم دعوى المسؤولية وسقوطها
	المبحث الثاني: دعوى المسؤولية Erreur ! Signet non défini.
45	المطلب الأول: أطراف دعوى المسؤولية
46	الفرع الأول: شاحن البضاعة
47	الفرع الثاني: الناقل الجوي
50	المطلب الثاني: المسؤولية الناتجة عن عقد النقل الجوي
51	الفرع الأول: المسؤولية العقدية والتقصيرية للناقل الجوي
62	الفرع الثاني: المحكمة المختصة بالنظر في دعوى المسؤولية
64	الفرع الثالث: التأمين على المسؤولية في نشاط النقل الجوي
69	خاتمة
78	الفهرس

ملخص:

يعد القانون الجوي من أهم المواضيع التي اهتمت بها مختلف التشريعات الحديثة، خاصة تلك المتعلقة بالمسؤولية المدنية للناقل الجوي، ومن بين هذه التشريعات المشرع الجزائري الذي نجح في تأطير وتنظيم مسؤولية الناقل الجوي إلى حدود كبيرة في ضوء قانون الطيران المدني المؤرخ في 27 جوان 1998، كما أخذت هذه المسؤولية أهمية بالغة مقارنة بالمواضيع الأخرى التي يعالجها القانون الجوي، فبذلك جاءت اتفاقية وارسو 1929 لتنظيم أحكام مسؤولية الناقل التي اعتبرت أن هذه المسؤولية تقوم على أساس الخطأ، ويمكن للناقل الجوي الدفع بأنه إتخذ جل التدابير الضرورية لتفادي الخسارة، وذلك إتباعا لإجراءات دعوى المسؤولية التي تختص بها المحكمة المختصة بالنظر فيها، مع أهمية الزامية التأمين في النقل الجوي نظرا لهول المخاطر الممكنة الحدوث و لحماية الناقل الجوي من المسؤولية التي يمكن أن تترتب عنه .

الكلمات المفتاحية: القانون الجوي، الناقل الجوي، مسؤولية الناقل الجوي، التأمين الجوي.

Summary:

Air law is one of the most important topic addressed by various modern legislations, particularly those related to the civil liability of air carriers, among these legislations, the Algerian legislature has succeeded in framing and regulating the liability of air carriers to a significant extent, in light of the civil aviation law of June 27,1998. This liability has also gained significant importance compared to other topics addressed by air law.

Thus, the 1929 Warsaw convention regulates the provisions of carrier liability, which considers this liability to be based on fault.

The air carrier can argue that it look all necessary measures to avoid loss, following the liability lawsuits procedures of the competent court , and it's important to note that air transport insurance is mandatory, given the magnitude of the potential risks and to protect the air carrier from potential liability.

Keywords: Air law, air carrier, air carrier liability, air insurance.