



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
Republic of Algeria And Popular Democratic
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي



Ministry of Higher Education and Scientific Research
جامعة عباس لغرور - خنشلة -
University Abbés Laghrour-Khenchela-

Faculty of Law
and Political Sciences
Department of Law

كلية الحقوق
والعلوم السياسية
قسم الحقوق

الموضوع:

حقوق المستهلك في عقد النقل الجوي بين الرضائية والاذعان

أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه العلوم في العلوم القانونية
تخصص: قانون خاص

إشراف البروفيسور:

زواقري الطاهر "مشرفا رئيسيا"

تومي مريم "مشرفا مساعدا"

إعداد الطالبة:

عبدلي وفاء

أعضاء لجنة المناقشة :

الاسم واللقب	الدرجة العلمية	الجامعة الأصلية	الصفة
عبد العزيز راجي	أستاذ	جامعة خنشلة	رئيسا
الطاهر زواقري	أستاذ	جامعة خنشلة	مشرفا ومقررا
الشريف باديس	أستاذ محاضر - أ -	جامعة خنشلة	عضوا ممتحنا
محمد شنة	أستاذ محاضر - أ -	جامعة خنشلة	عضوا ممتحنا
عبد الوهاب مخلوفي	أستاذ	جامعة باتنة	عضوا ممتحنا
فاطمة عيساوي	أستاذ محاضر - أ -	جامعة البويرة	عضوا ممتحنا

السنة الجامعية: 2022 / 2023

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

شكر و عرفان

الحمد لله الذي أنار لي درب العلم والمعرفة ، وأعانني على انجاز هذا البحث ولا يسعني إلا أن اسجد لله شكرا وحمدا على توفيقه .

كما أتوجه بجزيل الشكر والامتنان إلى الأستاذ البروفيسور المشرف "الطاهر زواقري " الذي لم يبخل علي بتقديم توجيهاته ونصائحه القيمة التي كانت بالفعل عوناً لي في إتمام هذا البحث متمنية من الله عز وجل أن يحفظه وبيارك فيه وفي أهله وذريته، جزاه الله كل خير .

كما أتوجه بجزيل الشكر للأساتذة الأفاضل أعضاء لجنة المناقشة كل باسمه وشخصه ، تقديراً واحتراماً لقبولهم مناقشة هذا العمل المتواضع، وتحمل مشقة السفر والتعب في سبيل العلم، دمتم ذخراً للعلم .

كما أتوجه بالشكر والامتنان إلى كل من ساهم بالتشجيع أو السؤال أو المساعدة قبل وأثناء إعداد البحث.

إهداء

إلى روح أمي برا بها واعترافا لجميلها و وفاء لعطائها

"رحمها الله واسكنها فسيح جناته"

إلى من لا يمكن للكلمات أن توفيه حقه ولا الأرقام أن تحصى فضائله

"أبي وروحي أدامه الله لي "

إلى من عملت معي بكد وآزرتني وكانت بمثابة هدية من الله أنعم بها علي وأم ثانية أنارت

لي دربي بغية إتمام هذا العمل حبيبتي وأمي الثانية

"البروفيسور حبيبة عبدلي "

إلى أخواتي وقرة أعيني من شاركوني مشقة التعب ومتعة إنهاء الأطروحة:

" منال - نوال - هالة"

إلى إخواني وسندي وأحباب قلبي :

"سمير ، كريم ، لطفي ، جابر"

إلى الذين مهدوا لنا طريق العلم والمعرفة، وكانوا لنا قدوة تنير دربنا

"أساتذتي الأفاضل"

إلى من قدمت لي يد العون وكانت بمثابة سند لي حبيبة قلبي :

" هالة - لؤلؤة"

إلى كل هؤلاء أهدي هذا العمل المتواضع

المقدمة

مقدمة:

تتنوع العقود التي نجريها في تعاملاتنا اليومية وتختلف، وهي في تنوعها واختلافها لا يجمعها تقسيم واحد طبقا للزاوية التي ينظر منها، فمن حيث الالتزامات التي تنشئها على طرفيها أو على أحدها فهي تنقسم إلى عقود متبادلة وعقود غير متبادلة، أما من حيث كفاية الإرادة لإنشائها من عدمها تنقسم إلى رضائية وشكلية، ومن ثم فإرادة الفرد وحدها تكفي لإبرام العقود، وبالتالي تستطيع هذه الإرادة إنشاء الالتزامات العقدية دون قيد على حرية الإنسان ولا يحد من هذه الأخيرة سوى اعتبارات النظام العام والآداب العامة. ولما كانت حرية الفرد في التعاقد تشمل حرته أيضا في عدم التعاقد فلا يمكن إجباره في الدخول برابطة عقدية لا يرغبها، غير أن هذه الأخيرة قد قيدت بظهور صور للعقود الجبرية تلزم فيها الإرادة بناء على رغبة المشرع المستهلك الذي يعد طالب الخدمة أو السلعة بأن يتعاقد مع الأشخاص أو الهيئات التي تقدم خدمات للجمهور.

غير أنه ونتيجة للتطور الاقتصادي الحديث واتجاهه لأسلوب الإنتاج الضخم ما أستتبع ظهور شركات ومؤسسات ضخمة تتمتع بالاحتكار القانوني والفعلي لسلعة أو خدمة تعتبر من الضروريات الأساسية للمستهلكين، تمكنها من أن تملئ إرادتها وشروطها المعدة مسبقا على الراغبين في التعاقد معها دون أن يكون لهم حق مناقشة هاته الشروط وليس أمامهم سوى الإذعان للطرف المحتكر والاستسلام لشروطه، ويظهر ذلك جليا وبشكل تعاملي من خلال موظفي القطاعات الخدماتية سواء العامة أو الخاصة فالكثير منهم لا يعلمون مدى مسؤولية قطاعاتهم في حالة عدم تنفيذ الخدمة المتعاقد عليها مع المستهلك فتغيب عنهم تلك الثقافة القانونية التي هي من صميم كل عقد وفي واقعنا أمثلة كثيرة لعل أقربها عقود النقل الجوي التي يرى الكثير من الباحثين أنها عقود رضائية تغلب عليها روح الإذعان.

أولا- أهمية الدراسة:

إن أهمية الدراسة تظهر من خلال:

1. موضوع البحث الذي يعالج قطاعا حساسا وإستراتيجيا له علاقة بالاقتصاد الوطني ويتعلق الأمر بالنقل الجوي الذي يتصف بالتطور المستمر والسريع.
2. إبراز واقع تفعيل الالتزامات المتبادلة بين المسافر كمستهلك مستفيد من الخدمة والناقل الجوي كمقدم لهذه الخدمة وفقا لعقد النقل الجوي وواقع الحال المطبق في المطارات وموقف الاتفاقيات والمشرع الوطني منها.



3. تسليط الضوء على مدى نجاعة القوانين الوطنية في مجال الطيران في حماية المسافرين المستهلك بإعتباره الطرف الضعيف في العلاقة الاستهلاكية.

ثانيا- أهداف الدراسة:

من بين الأهداف التي نسعى إلى تحقيقها من وراء هذه الدراسة:

1. مساهمة علمية لإبراز وتحليل مختلف صور الحماية القانونية للمسافر جوا في ظل الاتفاقيات الدولية وقانون الطيران الجزائري.

2. دراسة مدى كفاية أوجه الحماية القانونية المقررة للمسافر مستهلك خدمة النقل الجوي في تحقيق التوازن العقدي والتقليص من حجم التفاوت في المراكز بين الناقل والمسافر.

3. تسليط الضوء على التعويض المقرر في الاتفاقيات الدولية وقانون الطيران المدني ومدى فعالية نظام التعويض الساري المفعول.

ثالثا- أسباب اختيار موضوع الدراسة:

تعود الأسباب التي دفعنتي لاختيار ودراسة هذا الموضوع إلى دوافع ذاتية وأخرى موضوعية:

1. الدوافع الذاتية:

- تعلق موضوع الدراسة بالعقود والمسؤولية الذي هو تخصصي الأصيل وميولي إلى هذا النوع من الدراسات، ولتعزيز معارفي في هذا الميدان.
- الرغبة في الاطلاع على أحكام النقل الجوي الذي يعد من طرق النقل المعاصرة والأكثر تطورا بكل جوانبه.

2. الدوافع الموضوعية:

- إبراز الإشكالات القانونية والتناقضات بين ما تمليه الاتفاقيات الدولية في مجال الطيران والنصوص القانونية السارية المفعول في القانون الوطني.
- قواعد القانون الجوي عموما لم تحظي في بلادنا بالقدر الكافي من الدراسة والتحليل وعليه أردت المساهمة بهذا الموضوع لإثراء المكتبة القانونية بدراسة بهذا الشكل في مجال النقل الجوي.

رابعاً - الدراسات السابقة:

من أجل تكوين إطار مفاهيمي تستند إليه الدراسة الحالية تم الاستعانة والإفادة ببعض الدراسات التي لها علاقة مباشرة بموضوع الدراسة منها:

1. دراسة سرور بوكموش (2016) والتي جاءت بعنوان " النظام القانوني لاستغلال النقل الجوي في الجزائر"، هدفت هذه الدراسة إلى معرفة مدى ملائمة النصوص القانونية الخاصة بالنقل الجوي للاستغلال في هذا المجال، بالإضافة إلى تأثير التزامات المستغل على كيفية تنفيذ هذا الاستغلال ومن أهم ما توصلت إليه هذه الدراسة من نتائج نذكر :

- تأكيد المشرع الجزائري في قانون 06/98 على إنشاء سلطة وحيدة تسند لها مهمة التنسيق على مجمل المصالح العاملة على مستوى المحطة الجوية مع عدم إيضاحه لصلاحيتها وكيفية قيامها بمهمة التنسيق، كما أشار إلى صدور تنظيم يحدد ذلك إلا أن النص القانوني لم يصدر بعد؛
- أن الرخصة الإدارية الممنوحة لاستغلال خدمات العمل الجوي لم تحدد مدتها ولا كيفية تجديدها، لم ينص المشرع على كيفية تحديد تعريف خدمة العمل الجوي وترك الأمر للأطراف المتعاقدة على عملية النقل، كما نص على أن قواعد خدمة "التاكسي الجوي" أو "النقل الصحي" تنظم لاحقاً عن طريق التنظيم إلا أن هذا التنظيم لم يصدر رغم أهمية هذا النوع من الخدمات .

أما في ما يخص توصيات هذه الدراسة فجاءت كالآتي :

- تعديل المواد المنظمة للالتزامات الناقل الجوي بما يتماشى والاتفاقيات الدولية الجديدة وإجراء دراسات حولها للإسراع في الانضمام إليها.
- ظهور فكرة تحرير سوق النقل الدولي وتطبيق سياسة الأجواء المفتوحة على الجزائر التحضير قانونياً ومادياً لمواجهة هذه الظروف وذلك بفتح مجال الخدمات الجوية من جديد للخواص بوضع شروط جديدة وتنظيم أنواع النقل الذي يحق لهم استغلاله وحماية الشركات الوطنية بخلق منافسة بينها مما يؤدي إلى تخفيض الأسعار وتحسين الخدمات وبقصص حصة الشركات الأجنبية في سوق النقل الجزائرية.

الملاحظ أن هذه الدراسة كان الغرض منها تبيان الجانب الهيكلي للمطارات والتزامات مستغل الخدمة الجوية، أما دراستي فتتعلق بحقوق المستهلك المسافر بإعتباره الطرف الضعيف في العلاقة الاستهلاكية، ومدى حماية المشرع له من خلال ترسانة القواعد القانونية المتعلقة بهذا المجال.

خامسا - إشكالية الدراسة:

عقد النقل الجوي هو إتفاق يتعهد بمقتضاه شخص يسمى الناقل مع شخص آخر يسمى مسافرا أن يتم نقله من جهة إلى أخرى مع تحديد شروط وقيمة هذا العقد مسبقا ولا يمكن التفاوض عليها. وجود صبغة الإذعان في هذا النوع من العقود يقابلها غياب حقيقي لثقافة المسؤولية لدى الناقل الجوي التي هي أساس الاتفاقيات الدولية للطيران المدني والتي أكدتها اتفاقية وارسو 1929 المعدلة باتفاقية مونتريال 1999 وهي مسؤولية تقضي بضرورة التعويض عن الضرر متى توافرت أركان قيامه. فالتأخير أو التقديم أو الإلغاء في مواعيد الرحلات وعدم إعلام المسافرين بذلك وتفويت الفرص عليهم تعد من أهم جوانب قيام المسؤولية العقدية في جانب الناقل الجوي، غير أن عدم الحرص على معالجة أي ضرر ناتج عن إخلاله بهاته الالتزامات المفروضة عليه وتجاهل المسؤولية الملقاة علي عاتقه في مواجهة المستهلكين للاستفادة من الخدمة التي فرضها عقد النقل الجوي بإعتبارها حقوقا لهم، تقتضي معالجة ورقابة من الجهات المسؤولة عن مد تكريس النصوص القانونية المدرجة ضمن قانون الطيران وقانون حماية المستهلك التي تكفل الحماية للمسافر المستهلك في مواجهة مؤسسات الطيران المدني ضمن عقود النقل الجوي التي يبرمونها ومن هنا جاءت إشكالية الدراسة في تساؤل مفاده :

- إلى أي مدى وفق المشرع الجزائري في بسط الحماية القانونية على المسافر المستهلك في عقد النقل الجوي الذي قوامه الرضائية التي مؤداها أن العقد شريعة المتعاقدين طبقا للقواعد العامة، وبين الإذعان الذي يعد الصورة الغالبة للعقود الاستهلاكية؟

سادسا - منهج الدراسة:

إن البحث في موضوع حقوق المستهلك في عقد النقل الجوي بين الرضائية والإذعان يتطلب الاعتماد على المنهج الوصفي :

- الذي يسمح ببيان مختلف الأحكام والنصوص القانونية وإجراء مقارنة بين المفاهيم، من خلال القيام بتحليل قانوني للمواد والأحكام المتعلقة بهذا الموضوع، مما يمكننا من إستطلاع التوجهات التي تهدف إليها هذه الأحكام والنصوص القانونية المتعلقة بموضوع الدراسة بين ما هو متعارف عليه في القواعد العامة وما تضمنه قانون الطيران المدني من قواعد وأحكام خاصة مع هذه الأخيرة، مع إبراز وجهة نظرنا فيما تثيره من جدل هذه الأحكام.
- وتحديد النقائص والتناقضات التي تشوبها وعرض المستجدات منها والإضافات مع جملة من الاقتراحات.

سابعا - صعوبات الدراسة:

بالنسبة للصعوبات التي واجهت الباحثة تمثلت أساسا في عملية الترجمة لأن أغلبية المراجع المتعلقة بالتخصص باللغة الفرنسية والانجليزية، إضافة إلى الجانب التقني والإجرائي لهذا الموضوع لارتباطه بقوانين متعددة.

ثامنا - خطة الدراسة:

بناء على العنوان المحدد مسبقا والأهداف المسطرة اتبعت في دراسة هذا الموضوع خطة ثنائية تتكون من بابين، خصصت الباب الأول لماهية عقد النقل الجوي وتم تقسيمه إلى فصلين خصص الفصل الأول للنظام القانوني لعقد النقل الجوي للمسافر المستهلك، أما الفصل الثاني فتطرقنا فيه إلى آثار الالتزام التعاقدي في عقد النقل الجوي للمسافر المستهلك.

أما الباب الثاني والموسوم بآليات ضمان حقوق المسافر المستهلك في عقد النقل الجوي فهو بدوره قمنا بتقسيمه إلى فصلين، خصصنا الفصل الأول لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي للمسافرين، أما الفصل الثاني فخصص للتعويض كآلية ضامنة لحقوق المسافر المستهلك.

وأنهت البحث بخاتمة ضمنتها بمجموعة من الاستنتاجات والاقتراحات.

الباب الأول:
ماهية عقد النقل الجوي

الباب الأول: ماهية عقد النقل الجوي

نص الدستور الجزائري لسنة 1996 في المادة 18 منه على أن النقل الجوي كغيره من أنواع النقل الأخرى كالنقل البحري أو النقل عبر السكك الحديدية يعد من الأملاك الوطنية التي يجب على الدولة ضمانه بنصوص قانونية واضحة وصريحة ليؤدي وظيفة اقتصادية حيوية على المستوى الدولي تدعيا للحركة التجارية الدولية التي تساهم بدور فعال في التطور الاقتصادي الوطني.

وتكريسا لهذا المبدأ الدستوري نظم المشرع هذا النوع من النقل من خلال نظام قانوني خاص به وهو قانون الطيران المدني الجزائري، لذا كان تحيين هذا التشريع ضروريا لمواكبة التطورات والتحولات التي يشهدها قطاع النقل الجوي في السنوات الأخيرة وتكييفه مع المتطلبات الجديدة للمنظمة الدولية للطيران المدني، فصدر القانون رقم 06/98 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني والذي عدل بالقانون رقم 14/15 المؤرخ في 2015/07/15 وآخر تعديل هو قانون رقم 04/19 المؤرخ في 2019/07/17، ويتنوع النقل الجوي بين نقل جوي للبضائع ونقل جوي للأشخاص هذا الأخير الذي ينشئ بموجبه علاقة تربط بين المسافرين المستهلك- راكب الطائرة- والناقل الجوي وهو مجال دراستي وعليه سيتم التطرق إلى النظام القانوني لعقد النقل الجوي للمسافر المستهلك (فصل أول) ثم إلى آثار الالتزام التعاقدية في عقد النقل الجوي للمسافر المستهلك (فصل ثاني).

الفصل الأول:

النظام القانوني لعقد النقل الجوي للمسافر
"المستهلك"

الفصل الأول: النظام القانوني لعقد النقل الجوي للمسافر (المستهلك)

نظم المشرع الجزائري أحكام عقد النقل الجوي في القانون رقم 06/98 وذلك في الفصل الثامن منه والمعنون بـ"عقد النقل الجوي والمسؤولية والتأمينات" وخصه بقسمين، القسم الأول "لعقد النقل الجوي للركاب وأمتعتهم" أما القسم الثاني خصص لـ"عقد نقل البضائع"، وضمنهما المشرع بأحكام وشروط وطريقة إبرام عقد النقل الجوي، لذا على مستغل الخدمات الجوية للنقل العمومي -الناقل الجوي- عندما يقدم خدماته للمسافرين المستهلكين أو شاحني البضائع إبرام نوعين من العقود عقد نقل الأشخاص وهو موضوع دراستي، أو عقد نقل البضائع.

ولا يختلف عقد النقل الجوي عن غيره من عقود النقل سوى من ناحية وسيلة تنفيذه وعليه فهو لا يخرج عن القواعد العامة للعقود وهو يعد من أهم موضوعات النقل الجوي وتبعاً لذلك سيتم التطرق إلى الإطار المفاهيمي لعقد النقل الجوي للمسافر المستهلك (مبحث أول) ثم إلى التعريف بأطراف عقد النقل الجوي للمسافر المستهلك (مبحث ثاني).

المبحث الأول: الإطار المفاهيمي لعقد النقل الجوي للمسافر (المستهلك)

أولى المشرع الجزائري لعقد نقل المسافرين جوا أهمية قانونية بالغة سيما بمصادقته على المتماشى من الاتفاقيات الدولية مع تشريعه الوطني وواقعه الاقتصادي من جهة، ومن جهة أخرى بتقنين أحكام تشريعية وتنظيمية أهمها ما جاء في قانون الطيران المدني الجوي.

ونظراً لهذه الأهمية القانونية البارزة لهذا العقد والأحكام الدولية والوطنية المنصبة على تنظيمه كان لا بد من توضيح للإطار المفاهيمي لعقد النقل الجوي وذلك من خلال السياق المعرفي لعقد النقل الجوي للمسافر المستهلك (مطلب أول) ثم خصائص عقد النقل الجوي للمسافر المستهلك (مطلب ثاني).

المطلب الأول: السياق المعرفي لعقد النقل الجوي للمسافر (المستهلك).

يعد العقد من أهم المصادر المنشئة للالتزام إذ أنه هو وحده ينشئ الأغلبية الكبيرة من الإلتزامات، ويعرف العقد بصفة عامة بأنه توافق إرادتين على إحداث أثر قانوني معين كإتشاء إلتزام أو نقله أو تعديله أو إنهائه، ولا يختلف عقد النقل الجوي عن عقود النقل الأخرى إلا في عنصر جوهرى أدى إلى تعدد مفاهيمه بين الفقه والقانون وعليه سيتم التطرق إلى التعريف الفقهي لعقد النقل الجوي للمستهلك (فرع أول)، ومن ثم التعريف القانوني لعقد النقل الجوي للمستهلك (فرع ثاني).

الفرع الأول: التعريف الفقهي لعقد النقل الجوي للمستهلك:

عقد النقل الجوي لا يحدد عن القواعد العامة للعقود فهو يتم بتوافق الإيجاب والقبول من جانب طرفيه فعقد النقل الجوي لا يختلف عن غيره من عقود النقل الأخرى كالنقل البري والنقل البحري مثلا إلا من حيث الوسيلة التي يتم بها تنفيذه وتبعاً لذلك سيتم التطرق إلى المدلول الفقهي لعقد النقل الجوي للمستهلك (أولاً) ثم إلى عناصر عقد النقل الجوي (ثانياً).

أولاً: المدلول الفقهي لعقد النقل الجوي للمستهلك:

تعددت التعاريف الفقهية لعقد النقل الجوي وسنتناول البعض منها تباعاً:

1. تعريف محمد فريد العريني:

عرف محمد فريد العريني عقد النقل الجوي بالاعتماد على الطائرة كأداة للملاحة الجوية كما يلي: "عقد النقل الجوي هو الاتفاق الذي يتعهد بمقتضاه شخص يسمى الناقل في مواجهة شخص آخر يدعى المسافر أو الشاحن بنقله مع أمتعته أو بنقل بضائعه من مكان إلى آخر خلال مدة معينة بواسطة الطائرة في مقابل أجر محدد"¹.

والملاحظ على هذا التعريف أن نقل المسافرين المستهلك أو البضاعة من مكان إلى آخر عبر الجو وبواسطة طائرة يضيف نوعاً من الخصوصية على النقل الجوي، لأنه يستبعد كافة وسائل النقل التي لا تسمح بالنقل جواً من جانب، وكافة الوسائل الأخرى مثل الهليكوبتر والطائرات العمودية التي إن سمحت بالنقل جواً إلا أنها لا تعد من قبيل الطائرات التي تشكل عمود النقل الجوي خاصة النقل ذا الصفة الدولية.

2. تعريف هاني دويدار:

عرف هاني دويدار عقد النقل الجوي بأنه: "عقد بمقتضاه يلتزم شخص ويسمى الناقل الجوي بنقل شخص آخر يسمى المسافر أو بنقل بضاعة لشخص يعرف بالشاحن أو المرسل من مكان إلى مكان آخر جواً بواسطة الطائرة مقابل التزام متلقي الخدمة بالوفاء بأجر محدد"².

¹ محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي وحوادث الطيران، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2009، ص 121.

² هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2000، ص 156.

3. تعريف أبو زيد رضوان:

في حين عرف أبوزيد رضوان عقد النقل الجوي بأنه: "الاتفاق الذي يبرم بين من يرغب بالسفر، أو مرسل البضاعة، وبين الناقل الجوي، حيث يتعهد هذا الأخير بمقتضاه بنقل المسافر وأمتعته أو نقل البضاعة عبر الجو من مكان القيام إلى المكان المحدد بالعقد، وذلك مقابل أجر يدفعه الراغب بالسفر، أو مرسل البضاعة"¹.

من التعريفات السابقة لعقد النقل الجوي يمكن القول أنه مهما تعددت وجهات النظر في تعريفه، إلا أن جميع هذه التعريفات تدور حول مضمون واحد وإن اختلفت وجهات النظر كانت شكلية فقط.

ثانياً: عناصر عقد النقل الجوي:

من التعريفات الفقهية السابقة نجد أنها تنظم عناصر موحدة في تعريف عقد النقل الجوي وهي:

- 1- جميع العقود تربط بين طرفين هما: الناقل الجوي والمسافر المستهلك أو المرسل.
- 2- عقد النقل الجوي قد يكون عقد نقل أشخاص، أو عقد نقل بضائع.
- 3- يجب أن يتم النقل سواء نقل للأشخاص المستهلكين أو للبضائع بواسطة الطائرة.
- 4- تلقي الناقل الجوي مقابل عملية النقل أجراً من المسافر المستهلك أو المرسل.
- 5- عدم تحديد أي من التعاريف السابقة النطاق المكاني لعملية النقل، لذا فقد يكون النقل داخلياً، أو قد يكون دولياً.

وهنا يمكن القول بأن عقد النقل الجوي هو الاتفاق الذي يبرم بين المسافر المستهلك أو مرسل البضاعة أو نقل الأمتعة بطائرة من مكان القيام إلى مكان الوصول مقابل أجر.

الفرع الثاني: التعريف القانوني لعقد النقل الجوي للمستهلك:

ننوه في البداية أن إتفاقية وارسو الدولية لسنة 1929 والبروتوكولات المعدلة لها، لم تضع تعريفاً لعقد النقل الجوي ولم تدرجه ضمن نصوصها وعليه فإنه يتعين علينا الرجوع بهذا الشأن إلى قواعد القانون الوطني ومن هذا المنطلق سيتم التعرض إلى المدلول القانوني لعقد النقل الجوي في القواعد العامة (أولاً) ومن ثم إلى تعريفه في قانون الطيران الجزائري (ثانياً).

¹ - أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، دون سنة نشر، ص 24.

أولاً: المدلول القانوني لعقد النقل الجوي في القواعد العامة:

سيتم تناول تعريف عقد النقل الجوي القانوني في كل من التقنين المدني الجزائري بإعتباره الشريعة العامة ثم التقنين التجاري تباعاً.

1. تعريفه في القانون المدني الجزائري:

نص المشرع الجزائري في المادة 54 من القانون رقم 05-10 على تعريف العقد فعرّفه بأنه: "العقد إتفاق يلتزم بموجبه شخص أو عدة أشخاص آخرين بمنح أو فعل أو عدم فعل شيء ما"¹.
 بإستقراء نص المادة نستنتج أن عقد النقل الجوي وعلى ضوء تعريف العقد في القانون المدني فهو اتفاق يلتزم بموجبه شخصين وهما الناقل الجوي والمسافر المستهلك بفعل ألا وهو النقل من جهة الناقل الجوي ودفع الأجرة أو الثمن من جهة المسافر المستهلك، وهي إلتزامات متبادلة بين طرفي عقد النقل الجوي فيكون كل منهما دائناً ومديناً في نفس الوقت فالناقل يلتزم بنقل المسافر المستهلك لمكان وجهته والمستهلك المسافر أو الراكب يلتزم بدفع أجرة النقل.

2. تعريفه في القانون التجاري الجزائري:

إن الأصل في العقود التجارية أن تكون بمقابل وعلى هذا أتفقت معظم التشريعات ومنها المشرع الجزائري أن عقد النقل أياً كانت صورته هو: "إتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين"².

من خلال هذا التعريف الوارد في القانون التجاري لعقد النقل أياً كانت صورته ومن بينها النقل الجوي يؤكد على الإلتزامات الواردة في القانون المدني بين طرفي العقد ويركز على أن عقد النقل هو إنتقال شخص أو شيء من موضع إلى آخر مقابل أجر وهو الهيكل الذي يستند عليه عقد النقل الجوي.

ثانياً: المدلول القانوني لعقد النقل الجوي في قانون الطيران الجزائري:

ينقسم عقد النقل الجوي إلى عقد نقل الأشخاص المستهلكين وعقد نقل البضائع، وسنتناول تعريفهما القانوني في قانون الطيران الجزائري تباعاً.

¹ - المادة 54 من القانون رقم 10/05 المؤرخ في 20 جوان 2005، المتضمن القانون المدني، الجريدة الرسمية، العدد 44، الصادرة في 29 جوان 2005، المعدل والمتمم.

² - المادة 36 من الأمر 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون التجاري، الجريدة الرسمية، العدد 101 المعدل والمتمم بالقانون رقم 15-20 المؤرخ في 30 ديسمبر 2015، الجريدة الرسمية، العدد 71، الصادرة في 2015/12/30، المعدل والمتمم.

1. تعريف عقد النقل الجوي للمسافرين (المستهلكين):

عرف المشرع الجزائري عقد النقل الجوي للمستهلك في القانون رقم 06/98 المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني بأنه: "ينبغي أن يتم أي نقل جوي عمومي طبقا لعقد يلتزم بموجبه الناقل بواسطة الطائرة بنقل أشخاص مسجلين بأمتعتهم أو بدونها، بمقابل من محطة جوية إلى أخرى"¹.

2. تعريف عقد النقل الجوي للبضائع:

عرف المشرع الجزائري عقد النقل الجوي لنقل البضائع في القانون رقم 06-98 بأنه: "يفضي 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"².

بإستقراء نص المادتين نستنتج أن عقد النقل الجوي لا يختلف في تعريفه عن بقية العقود الأخرى للنقل والعقد بوجه عام إلا في الوسيلة التي ينفذ بها وهي الطائرة، وإستنادا إلى ذلك فعقد النقل الجوي يخضع شأنه في ذلك شأن سائر العقود الأخرى إلى القواعد العامة في العقود من حيث أركانه وخصائصه ومن حيث توافر الشروط الموضوعية فيه من رضا ومحل وسبب وإلا كان باطلا. كما يرجع أي خلاف حول إبرامه إلى القانون الوطني الذي يثير بتطبيقه قاعدة الإسناد في قانون القاضي المختص بنظر النزاع.

المطلب الثاني: خصائص عقد النقل الجوي للمسافر (المستهلك):

إن الاختلاف الجوهرى الذي يفصل بين عقد النقل الجوي للمسافر المستهلك وبين باقي عقود النقل يكمن في وسيلة تنفيذه وهي الطائرة، وعليه فهو يخضع للقواعد العامة للعقود من حيث الشروط الموضوعية، إلا أن لعقد النقل الجوي للمسافر المستهلك بعض الخصائص التي ينفرد بها عن سائر عقود النقل الأخرى وتتمثل في خاصية الرضائية (فرع أول)، خاصية الإذعان (فرع ثاني)، وتجارية عقد النقل الجوي (فرع ثالث).

¹ - المادة 131 من القانون رقم 06-98 المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني الجزائري، الجريدة الرسمية، العدد 48، الصادرة في 7 يونيو 1998 المعدل والمتمم بالقانون رقم 14-15 المؤرخ في 15 يوليو 2015، الجريدة الرسمية العدد 41، الصادرة في 29 يوليو 2015، المعدل بالقانون 04-19 المؤرخ في 17 يوليو 2019، الجريدة الرسمية العدد 46.

² - المادة 138 ، نفس المرجع.

الفرع الأول: خاصية الرضائية في عقد النقل الجوي للمستهلك:

يعد التراضي أساس العقد وقوامه، فلا يقوم بغير توافره، ويقصد بالرضا إتجاه الإرادة إلى إحداث الأثر القانوني المطلوب، ولما كانت الإرادة تنقسم من حيث كفايتها لإنشاء العقود إلى عقود رضائية وشكلية وعينية هذا دفعنا للتطرق إلى رضائية عقد النقل الجوي التي تتجسد من خلال تلاقي الإيجاب والقبول (أولا) ثم إلى الشكلية في عقد النقل الجوي (ثانيا) والعينية في عقد النقل الجوي والتي تتمثل في ركن التسليم (ثالثا).

أولا: تلاقي الإيجاب والقبول:

يعد عقد النقل الجوي من العقود الرضائية الي تتم بمجرد تبادل الإيجاب والقبول شرط أن:

1. الرضا في عقد النقل الجوي: نتناول فيه تعريف الرضا في عقد النقل الجوي وسلامته من العيوب التي قد تشوبه.

أ. تعريف الرضا في عقد النقل الجوي:

إن المبدأ العام عند تكوين أي عقد هو التراضي، وهذا الأخير يكون بين طرفين أو أكثر بينهم إلتزامات متبادلة، والمقصود بالتراضي بصفة عامة تبادل طرفا العقد، التعبير عن إرادتهما المتطابقتين دون الإخلال بالنصوص القانونية¹، ومن هذا المنطلق فإن العقد الرضائي هو ما يكفي في إنعقاده تراضي المتعاقدين أي إقتران الإيجاب بالقبول، وإستنادا إلى ما سبق التطرق إليه فإن المبدأ العام هو الرضائية أيضا في تكوين عقد النقل الجوي وهو ما نص عليه المشرع الجزائري صراحة في المادة 36 من القانون التجاري السالفة الذكر بقولها "عقد النقل إتفاق..."، وعليه فعقد النقل الجوي ينعقد بمجرد تلاقي الإيجاب والقبول معا، والذي أكدته المادة 38 من القانون التجاري الجزائري على مبدأ الرضائية بقولها: "يكون عقد النقل ... باتفاق الطرفين وحده"²، وتشكل رسالة النقل الجوي دليلا على إبرام عقد النقل الجوي.³

ب. سلامة الرضا من العيوب:

ويقصد بعيوب الرضا أمور تلحق إرادة أحد المتعاقدين أو كليهما فتفسد الرضا دون أن تزيله، فالرضا موجود غاية الأمر أن الإرادة لا تجيء سليمة إما لأنها أنتت نتيجة وهم كاذب، وإما لأنها جاءت وليدة الضغط.

¹ المادة 59 من الأمر رقم 75-58 المتضمن القانون المدني، المعدل المتمم ، مرجع سابق.

² المادة 38 من الأمر رقم 75-59، المتضمن القانون التجاري، المعدل والمتمم ،مرجع سابق.

³ المادة 141 من القانون رقم 06/98 المتضمن قانون الطيران الجزائري، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

والعيوب التي تفسد الرضا في القانون المدني الجزائري أربعة وهي الغلط والتدليس، والإكراه والاستغلال، وقد نص عليها المشرع في المواد من 81 إلى 91 من التقنين المدني.¹ واستنادا لما سبق بيانه فيشترط في رضا طرفي عقد النقل الجوي سواء الناقل الجوي أو المسافر المستهلك أن تجيء إرادتيهما سليمة من العيوب التي تشوب الرضا.

2. محل عقد النقل الجوي:

لم يتضمن القانون المدني الجزائري تعريفا محددًا لمحل الالتزام ولذا فإن محل العقد هو محل الالتزام الذي ينشئه ولذلك نجد أن محل العقد يتعدد بتعدد الالتزامات التي تنتج عنه، وعليه فمحل الالتزام هو الأداء الذي يلتزم به المدين في مواجهة الدائن، وهذا الأداء قد يكون القيام بعمل أو الامتناع عن عمل، ولهذا المحل شروطا لكي يعتد به وتتمثل في:

- أ. أن يكون محل الالتزام ممكنا وغير مستحيل: نصت على هذا الشرط المادة 93 من القانون رقم 10-05 المتضمن القانون المدني، ويقصد بالاستحالة هنا التي تحول دون نشأة الالتزام، وهي عدم استطاعة الناس كافة القيام بمحل الالتزام، وليس فقط بالنسبة للمدين بالذات.
- ب. أن يكون المحل معينا أو قابلا للتعين: حيث إذا لم يكن محل الالتزام معينا بذاته، وجب أن يكون معينا بنوعه ومقداره وإلا كان العقد باطلا.²
- ج. أن يكون محل الالتزام مشروعًا: ومناطق مشروعية محل الالتزام أو عدم مشروعيته هو إتساقه أو مخالفته للنظام العام وحسن الأداب³، بمعنى أن يكون سائغا قانونا، فإذا كان المحل غير مشروع لا يقوم الالتزام وبطل العقد لانقضاء محله.

وبما أننا بصدد عقد النقل الجوي فإن محل الالتزام فيه هو نقل الأشخاص المسجلين لدى شركة النقل سواء بأممتعتهم أو بدونها من محطة جوية إلى أخرى أو نقل بضائع، وبالرجوع لنص المادة 36 من القانون التجاري السالفة الذكر نستنتج أن محل عقد النقل الجوي قد يرد على نقل الأشخاص المستهلكين أو البضائع.

أما المادتين 131 و 138 السالفتي الذكر من القانون رقم 15-14 فقد خصصت وبينت بدقة على أن محل عقد النقل الجوي هو إلترام الناقل الجوي إما بنقل الأشخاص المسجلين بأممتعتهم أو بدونها، أو

¹ - المواد من 81 إلى 91 من الأمر رقم 75-58، المتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

² - المادة 94، نفس المرجع.

³ - المادة 93 من القانون رقم 05-10 المتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

البضائع من محطة جوية إلى أخرى، وفي مقابل ذلك إلتزام هؤلاء المسافرين المستهلكين أو المرسلين بدفع الأجرة.¹

وعليه فإن محل عقد نقل الأشخاص يختلف عن محل عقد نقل البضائع نتيجة للاختلاف في طبيعة العقدين.

فقد نقل الأشخاص محله نقل المتعاقد المستهلك ذاته مع أمتعته يقابله دفع الأجرة ويشترط في المحل أن يكون غير مخالف للنظام العام والآداب العامة.

أما محل عقد نقل البضائع هو نقل البضاعة أو الشيء المنقول الذي يبغى المرسل نقله والأجرة التي يهدف إليها الناقل الجوي، ويشترط في المحل أن يكون نقل البضائع أو أشياء غير ممنوعة ولا يخالف نقلها النظام العم والآداب العامة.

والمقصود بأجرة النقل هنا هي تلك التي يدفعها المسافر المستهلك أو المرسل إلى الناقل الجوي، فيشترط أن تكون مبلغاً من النقود لا شيئاً آخر سواء تعلق الأمر بنقل الأشخاص المستهلكين أو نقل البضائع وهو ما أكدته المادتين 131 و 138 السالفتي الذكر.

كما أن انعدام الأجرة لا يعدم العقد إذ يجوز للناقل الجوي أن يقوم بإصدار تذاكر سفر مجانية وبسلمها للمسافرين المستهلكين وهذا حسب ما جاء في نص المادة 2/134 من القانون رقم 06/98 أنه: "يجب أن تأخذ هذه التعريفية بعين الاعتبار التخفيضات الواردة على تذكرة السفر أو مجانياتها والمنصوص عليها في القانون"².

3. حق كل من طرفي عقد النقل الجوي في رفض إبرامه:

يحق لكل من طرفي عقد النقل الجوي قبول أو رفض إبرام عقد النقل الجوي ويكون ذلك كالاتي:

أ. بالنسبة للمسافر المستهلك: بما أن عقد النقل الجوي ينعقد بمجرد تلاقي قبول المسافر المستهلك أو المرسل مع إيجاب الناقل الجوي، فبمفهوم المخالفة يكون للمسافر المستهلك أو المرسل الحق في رفض إبرام العقد إذا كان إيجاب الناقل الجوي لا يتماشى مع مصلحته.

ب. بالنسبة للناقل الجوي: الأصل في عقود النقل أن الناقل الجوي يعتبر في حالة إيجاب عام ودائم بحيث لا ينعقد العقد إلا إذا جاء قبول المسافر المستهلك أو المرسل متطابق مع هذا الإيجاب وشروطه، فإذا تحقق هذا التطابق فلا يجوز للناقل بحسب الأصل أن يرفض إبرام عقد النقل الجوي،

¹ - المادتين 131 و 138 من القانون رقم 98-06 المتضمن قانون الطيران المدني، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

² - المادة 2/134 ، نفس المرجع.

وإلا عد متعسفا ومخلا بمبدأ المساواة بين الأفراد أمام المرفق العام¹، إلا أنه إستثناءا هناك بعض الحالات التي يجب فيها على الناقل الجوي رفض إبرام عقد النقل الجوي سواء أكان مع المسافر المستهلك أو مع المرسل مثل نقل المواد المتفجرة، أسلحة، مواد محرمة أو نقل شخص مجنون طبقا لما نصت عليه المادة 15 من شروط الاياتا.²

أما في ما يتعلق بحق الناقل الجوي من حيث الرفض أو القبول لإبرام عقد النقل الجوي فقد نصت المادة 27 من اتفاقية وارسو لسنة 1929 صراحة على حق رفض الناقل الجوي إبرام عقد النقل الجوي وذلك بقولها: "ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يمنع الناقل الجوي من رفض إبرام عقد النقل الجوي أو من وضع شروط لا تتعارض مع نصوص هذه الاتفاقية"³، وهو حق طليق من أي قيد.

ثانيا: الشكلية في عقد النقل الجوي للمستهلك:

حري بنا أولا التطرق إلى تعريف العقد الشكلي وما إذا كان عقد النقل الجوي من العقود الشكلية.

1. تعريف العقد الشكلي:

وهو العقد الذي يلزم لانعقاده إفراغ رضا المتعاقدين في شكل معين يحدده القانون.⁴ وغالبا ما يكون الشكل المطلوب هو الكتابة، وهذه قد تكون رسمية، أي يقوم بها موظف مختص وفقا للأوضاع التي يحددها القانون ويسمى العقد الشكلي في هذه الحالة عقدا رسميا. وقد تكون الكتابة عرفية، وهي التي يقوم بها المتعاقدان دون تدخل من موظف رسمي، والقانون هو الذي يحدد العقود الشكلية، والشكل الذي يتطلبه في كل منها.

2. جدلية الشكلية في عقد النقل الجوي:

لا يشترط في عقد النقل الجوي أن يفرغ في قالب شكلي معين، لأنه ليس من العقود الشكلية التي لا تتعقد إلا بالكتابة، وبالتالي فإن دور الوثائق التي يحررها الناقل الجوي كوثيقة الركوب أو رسالة النقل حجة على إبرام العقد وعلى شروطه، وتتحصر كذلك في إثبات وجود العقد ومضمونه سواء تعلق الأمر بالنقل

¹ - محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 503.

² - المادة 15 من شروط الاياتا، الاتحاد الدولي للنقل الجوي، المؤسس في 19 أبريل 1945، المقر الرئيسي، مونتريال، كندا.

³ - المادة 27 من اتفاقية وارسو لسنة 1929 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي، والتي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي 64-74 المؤرخ في 2 مارس 1964، الجريدة الرسمية، العدد 26 لسنة 1964.

⁴ - محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني، النظرية العامة للالتزامات، مصادر الالتزام، العقد والإرادة المنفردة، دراسة مقارنة في القوانين العربية، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، 2012، ص 57.

الداخلي أو الدولي وقد نصت اتفاقية وارسو لسنة 1929 على هذا في المواد 2/3، 2/4، 2/5، 1/11، وبالتالي يترتب على عدم وجود هذا المستند أو ضياعه، أو عدم صحته عدم التأثير على انعقاد العقد، وخضوعه لأحكام الاتفاقية¹، وهو ما أكدته أيضا الفقرة الثانية من المادة 132 من القانون رقم 98-06 المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني والتي جاء فيها: "ولا يؤثر غياب أو عدم صلاحية أو ضياع وثيقة الركوب على وجود عقد النقل ولا على صلاحيته"².

وكذلك الفقرة الثانية من المادة 139 من نفس القانون والتي جاء فيها: "لا يؤثر غياب وعدم صلاحية أو ضياع وثيقة رسالة النقل لا على وجود عقد النقل الجوي ولا على صلاحيته"³. وبناء على ما تقدم فإن الشكلية تعد شرطا من شروط إثبات عقد النقل الجوي والتي تعد من أحد التزاماته التي تقع على عاتقه اتجاه المسافرين المستهلك وكذلك الحال بالنسبة لاستمارة نقل الأمتعة.

ومع هذا ليس هناك ما يمنع أن يكون لعقد النقل الجوي شكل معين متفق عليه من قبل الطرفين.

ثالثا: العينية في عقد النقل الجوي:

وسنتناول كل من تعريف العقد العيني وما إذا كان عقد النقل الجوي من العقود العينية.

1. تعريف العقد العيني: هو العقد الذي يعتبر التسليم ركنا فيه، فلا ينعقد بمجرد التراضي، بل يجب

علاوة على ذلك تسليم الشيء محل العقد، وبعبارة أخرى هو عقد لا يتم انعقاده إلا بالقبض.⁴

2. إشكالية العينية في عقد النقل الجوي: عقد النقل الجوي ليس من العقود العينية التي يشترط فيها

تسليم محلها حتى يتم انعقاد العقد، فالمرسل ليس ملزما عند الاتفاق مع الناقل الجوي تسليمه

الأمتعة، والمسافر المستهلك ليس ملزما بأن يضع نفسه تحت تصرف الناقل الجوي، وإنما يلتزم

المرسل بتسليم الأمتعة المسجلة للناقل الجوي حتى يتمكن هذا الأخير من البدء في تنفيذ التزامه

الذي ألقاه على عاتقه عند إبرامه لعقد النقل الجوي مع المرسل، ولا يمكن تصور تنفيذ هذا الالتزام

إلا إذا وضع الناقل الجوي حيازته المادية على الأمتعة، وهذا لا يتم إلا بالتسليم⁵، ذلك لأن

التسليم ليس شرطا لانعقاد العقد وإنما وسيلة لتمكين الناقل من تسديد التزاماته والتمثلة في نقل

¹ عبد الفضيل محمد، القانون الخاص الجوي، مكتبة الجلاء الجديدة، المنصورة، مصر، 1999، ص 243.

² المادة 2/132 من القانون رقم 98-06 المتضمن قانون الطيران المدني، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

³ المادة 2/139 من نفس المرجع.

⁴ محمد صبري السعدي، مرجع سابق، ص 59.

⁵ محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 122.

المسافر المستهلك أو الامتعة من مكان إلى آخر، ولكن ليس هناك ما يمنع من اشتراط ألا ينقذ عقد النقل الجوي إلا إذا سلم الناقل الجوي التذكرة للمسافر المستهلك، أو تسليم المرسل البضاعة للناقل الجوي.

وبهذا يفقد عقد النقل الجوي الطابع الرضائي له.

الفرع الثاني: خاصية الإذعان في عقد النقل الجوي للمستهلك:

الأصل في التعاقد هي حرية كل طرف في المناقشة والمساومة، ولكن هناك نوعا من العقود يضع فيه أحد الطرفين شروط العقد وللطرف الثاني إما أن يقبلها جملة أو يرفضها جملة، ومن هنا يكون قبوله أقرب إلى التسليم والإذعان منه إلى الرضا السليم وتبعاً لذلك سيتم التطرق إلى الإذعان في عقد النقل الجوي للمستهلك بين الإلزام والحماية (أولاً) ومن ثم عدم التعارض بين الرضا والإذعان في عقد النقل الجوي للمستهلك (ثانياً).

أولاً: الإذعان في عقد النقل الجوي للمسافر المستهلك بين الإلزام والحماية:

إذا كان عقد النقل الجوي من العقود الرضائية التي لا محل للشكالية في انعقادها فإنه مع ذلك يعد عقداً من عقود الإذعان حيث يقتصر فيه المسافر المستهلك على قبول شروط الناقل الجوي وسيتم شرح ذلك بالتفصيل.

1. مفهوم التعاقد بالإذعان في عقد النقل الجوي للمستهلك:

ينفرد الناقل الجوي بوضع الشروط، وعلى الطرف الآخر وهو المسافر المستهلك الرضوخ لما حدده من شروط وأحكام للعقد، بل إنه في غالب الأحيان لا يعطي للمسافر المستهلك أهمية للنظر أو التفاوض في هذه الشروط¹، وصفة الإذعان تتضح في العقود بشكل عام عند رضوخ إرادة طرف أحد المتعاقدين إلى شروط عقد الطرف الآخر، فإذا أفصح ذلك الطرف عن إرادته بقبوله للعقد فإنه يكون ملزماً في ذلك وهو ما يتمثل بشكل خاص في عقد النقل الجوي للمستهلك، فالواقع أثبت سيطرة شركات النقل وإعدادها لنماذج عقود متضمنة شروطها التي لا يملك المسافر المستهلك سوى قبولها أو رفضها، وقبول هذا الأخير مع الناقل الجوي ما هو في الحقيقة إلا تسليم بما فرضه الناقل من شروط لا تقبل المجادلة والتفاوض مما يعني استجماع كل خصائص عقود الإذعان والذي ينبغي على المشرع الحيلولة دون حدوثه عن طريق تقييد الحرية التعاقدية.²

¹ - سمير الشرقاوي، محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1989، ص 85.

² - محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 126.

2. الأحكام الحمائية للطرف المذعن في عقد النقل الجوي للمستهلك:

نظرا لأن هذا النوع من العقود غالبا ما يتضمن شروطا تضر بمصلحة الطرف المذعن وهو المسافر المستهلك الذي لا يستطيع تعديل هذه الشروط فقد قررت التشريعات الدولية وكذلك المشرع الجزائري في بعض نصوصها حماية الطرف المذعن الضعيف وذلك عن طريق تقييد الحرية التعاقدية في عقد النقل الجوي للمستهلك وذلك على النحو التالي:

أ. على المستوى الدولي:

قيد المشرع الدولي الحرية التعاقدية في عقد النقل الجوي وذلك عندما نص في الفقرة الأولى من المادة السادسة والعشرون من اتفاقية وارسو لسنة 1929 بقولها: "بطلان الأحكام التعاقدية:

- كل بند يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته أو إلى وضع حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلا ولاغيا".

باستقراء نص المادة نستنتج أن اتفاقية وارسو قد نصت على بطلان شروط الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية أو النزول بالتعويض عن الحد المقرر فيها واعتبارها كأن لم تكن. وكذلك الحال عندما ألزمت اتفاقية وارسو في المادة الثالثة منها الناقل الجوي بتزويد المسافر المستهلك بتذكرة سفر وهي المستند الدال على عقد نقل الأشخاص جوا.¹

وعند تسليم الناقل الجوي تذكرة السفر للمسافر المستهلك فإنه يفي بالتزامه وتزول مسؤوليته²، ويجب أن تشمل تذكرة السفر وفقا للفقرة الأولى من المادة الثالثة من اتفاقية وارسو على البيانات التالية:

أ. مكان وتاريخ إصدارها، وهذا يفيد في تحديد المحكمة المختصة.

ب. نقطتا المغادرة والوصول، وهذا يفيد في تحديد صفة النقل دوليا أو داخليا، وبالتالي الأحكام التي تخضع لها اتفاقية وارسو أم القانون الداخلي.

ج. المحطات المنصوص عليها مع الاحتفاظ للناقل بحقه في النص على إمكان تعديلها عند

الضرورة، وذلك دون أن يؤدي هذا التعديل إلى زوال الصفة الدولية للنقل، وهذا يفيد في حالة

عدم هبوط الطائرة لأي سبب في المحطات المنصوص عليها، عدم التأثير على الصفة الدولية

للنقل، وقد قلنا أن العبرة في تحديد الصفة الدولية بما تم الاتفاق عليه، وليس بما تم تنفيذه فعلا.

د. اسم وعنوان الناقل أو الناقلين.

¹ - عبد الفضيل محمد، مرجع سابق، ص 249.

² - محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 132.

هـ. النقل يخضع لنظام المسؤولية المقررة في الاتفاقية، وهذا يفيد بإعلان المسافر المستهلك بأن النقل الذي يقوم به يخضع لأحكام الاتفاقية التي تحدد التعويض بحد أقصى لا يجوز تخطيه مما ينبه لأخذ إجراءاته¹ والاحتياطات اللازمة إما بالعدول عن السفر وإما بإبرام تأمين عن الحياة. وقد رتبت اتفاقية وارسو في الفقرة الثانية من المادة الثالثة جزاء على الناقل الجوي في حالة عدم تسليم المسافر المستهلك تذكرة سفر، حيث حرمته من التمسك بأحكام الاتفاقية التي عدت مسؤولية الناقل الجوي أو أعتته منها وذلك حسب ما ورد في المادة 22 من هذه الاتفاقية.²

أما بروتوكول لاهاي لعام 1955 المعدل لاتفاقية وارسو لسنة 1929 والمصادق عليه من طرف الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 64-74 المؤرخ في 2 مارس 1964 الجريدة الرسمية، العدد 26 لسنة 1964، فقد أجري تعديلا على المادة الثالثة من اتفاقية وارسو، حيث اختصر البيانات الواجب توافرها في تذكرة السفر إلى ثلاث بيانات وهي حسب ما جاء في المادة الثالثة من البروتوكول: "

أ. بيان نقطتي المغادرة والوصول.

ب. إذا وقعت نقطتا المغادرة والوصول في إقليم طرف واحد متعاقد سام فيكون من المتوقع وجود مطار أو أكثر في إقليم دولة أخرى ببيان أحد تلك المطارات.

ج. تنبيه جميع الركاب الذين يقومون برحلة تكون فيها نقطة الوصول (النهاية) أو يكون المطار في بلد المغادرة بأن نقلهم هذا قد يخضع لأحكام اتفاقية وارسو التي تحدد بوجه عام مسؤولية الناقل عند وقوع وفاة أو إصابة بدنية، وكذلك في حالة ضياع أو تلف الأمتعة.

وقد نص البروتوكول على جزاء الناقل الجوي في حالة ارتضى نقل المسافر المستهلك دون تسليمه تذكرة سفر أو في حالة إصدارها دون إشتمالها على البيان الذي يلحق المسافر المستهلك أن النقل يخضع لاتفاقية وارسو، ويتمثل هذا الجزاء بحرمانه من التمسك بالحد الأقصى للتعويض.³

ب. على المستوى الوطني:

وبالموازاة مع اتفاقية وارسو لسنة 1929 وموقفها من تقييد الحرية التعاقدية في عقد النقل الجوي للمستهلك، نجد أن المشرع الجزائري بدوره قد حذا حذوها حيث نص في المادة 65 من القانون 05-02

¹ محمد فريد العريبي، مرجع سابق، ص 133.

² سميحة القليوبي، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1989.

³ - jean pierre tosi, responsabilité aérien, édition techniques S, a, paris, 1979, p 129.

المتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم أنه: "يكون باطلا كل شرط بإعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من مسؤوليته المتسببة عن الأضرار البدنية الحاصلة للمسافرين".¹

باستقراء نص المادة نستنتج أن المشرع الجزائري قد قيد هذه الحرية التعاقدية بالفعل وذلك بغية الحيلولة دون تعسف الناقلين بالمستفيدين من خدمة النقل.

ثانياً: عدم التعارض بين الرضا والإذعان في عقد النقل الجوي للمستهلك:

إن اعتبار عقد النقل الجوي من عقود الإذعان لا يجرده من طبيعته الرضائية والذي سنوضحه على نحو من التفصيل.

1. صحيح يمكننا القول أن الإذعان لا يفيد الرضا، كون هذا الأخير يعني مناقشة شروطه مناقشة تترجم نتائجها ما توصل إليه الأطراف من إتفاق، أما الإذعان فمفاده الرضوخ لشروط العقد المحددة سلفاً دون أن يكون للإرادة من دور غير الاحتجاج على قسوة ما خضعت له من قواعد، غير أن إنعدام حق مناقشة الشروط التي يملئها الناقل الجوي على المسافر المستهلك المتعاقد معه ليس إلا تجسيداً لسلطة خاصة تقتصر إرادة الطرف المذعن التسليم بها، وعليه لا يثير تفاوت المراكز بين المتعاقدين أية إشكالية أو يجعل العقد محل شك.

2. عدم المساواة بين طرفي عقد النقل الجوي كما يقول الفقيه Georges Ripert أمر حتمي²، ومن الإنصاف القول أن المزايا التي يحصل عليها الطرف المذعن وهو المسافر المستهلك من خدمات المرفق العام والمتمثلة في التنقل والسفر، فعليه بالمقابل احترام خصوصية عقد النقل الجوي فيما يظهره من صفات أثناء معاملاته القانونية فعدم المساواة ليست بذاتها هي من تجعل العقد مشكوكاً فيه ولكنه الإجحاف المحتمل والتمادي والتعسف في استعمال السلطة هو الذي يستدعي تدخل المشرع للحيلولة دون حدوث هذا، وذلك عن طريق تقييد الحرية التعاقدية إذا كان من شأنها أن تؤدي إلى استغلال الأقوياء للضعفاء.³

¹ - المادة 65 من القانون 05-02 المتضمن القانون التجاري، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

² - نقلاً عن محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقية مونتريال لعام 1999، دون دار نشر، الكويت، 2000، ص 145.

³ - مصطفى البنداري، الموجز في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2000، ص 16.

الفرع الثالث: تجارية عقد النقل الجوي للمستهلك:

يعد النقل بوجه عام خدمة يقدمها الناقل الجوي إلى المسافر المستهلك، ومتى انتظم تقديم الخدمة في شكل مشروع يهدف إلى تحقيق الربح يصبح النقل بمقابل، ويترتب عليه اندراجه في قطاع الأنشطة التجارية الخاصة بالخدمات وبناء على هذا سيتم التطرق إلى مظاهر تجارية عقد النقل الجوي للمستهلك من خلال احتراف النقل الجوي على سبيل المقابلة (أولاً) والربحية في عقد النقل الجوي (ثانياً).

أولاً: احتراف النقل الجوي على سبيل المقابلة:

بداية سيتم التعريف بالمقابلة التجارية ومن ثم مفهوم تجارية عقد النقل الجوي في شكل مقابلة.

1. تعريف المقابلة التجارية: المشرع الجزائري لم يعطي تعريفاً للمقابلة في القانون التجاري، غير أن

الفقه جرى على القول بأن المقابلة تعني التكرار المهني للعمل استناداً إلى تنظيم مسبق.¹

ويلاحظ أن المشرع الجزائري قد أطلق كلمة مقابلة ترجمة لكلمة "Entreprise".

وينتقد الفقه هذا المصطلح لأن ترجمته خاطئة وكان من المفروض استخدام كلمة المشروع بدلاً من كلمة المقابلة.

وعرف عقد المقابلة في المجال المدني في نص المادة 549 من الأمر 75-58 المتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم على أنه: "المقابلة عقد يتعهد بمقتضاه أحد المتعاقدين أن يضع شيئاً أو أن يؤدي عملاً مقابل أجر يتعهد به المتعاقد الآخر".²

من استقراء نص المادة نجد أن المقابلة تعد من العقود الواردة على عقد العمل، وهذا الأخير يمثل عنصراً جوهرياً فيها، وهذا باختلاف المقابلة التي تكلم عنها المشرع في القانون التجاري الجزائري.

2. مفهوم تجارية عقد النقل الجوي في شكل مقابلة: هناك طائفة من الأعمال التجارية بحسب

الموضوع لا تكتسب الصفة التجارية من العمل نفسه أو من طبيعة موضوعه أو صفة القائم به، بل

تستمد من التنظيم الذي يستند إليه ويتعلق الأمر بالأعمال التجارية التي تتم في شكل مقابلة.

والمشرع الجزائري في معرض حديثه عن الأعمال التجارية بحسب الموضوع تطرق إلى مقاولات النقل والانتقال إذا قد نصت الفقرة الثامنة من المادة 2 من الأمر 75-59 المتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم أنه: "يعد عملاً تجارياً بحسب موضوعه، كل مقابلة لاستغلال النقل أو الانتقال".³

¹ - مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، أصول القانون التجاري، الأعمال التجارية، التجار، الشركات التجارية، دار الفكر العربي، الإسكندرية، مصر، 2008، ص 88.

² - المادة 549 من الأمر 75-78، المتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

³ - المادة 8/2 من الأمر 75-59، المتضمن القانون التجاري، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

من استقراء نص المادة يتضح أنه:

أ- **النقل**: يقصد به نقل البضائع والحيوانات.

ب- **الانتقال**: انتقال الإنسان بوسائل النقل المختلفة.

ج- يندرج عقد النقل الجوي ضمن مقاولات الخدمات وهذه الأعمال تتوقف تجاريتها على شرط مزاولتها في شكل مقولة.

د- يتم عمل المقاول على سبيل الاحتراف وليس بشكل عارض حتى يعد عمله مقولة تجارية.

ويعد النقل من قبيل الأعمال التجارية بحسب الموضوع متى تم على سبيل المقولة بصرف النظر عن الشخص القائم به سواء كان فردا أو شركة تابعة للقطاع العام أو الخاص¹، وعليه فعقد النقل الجوي عملا تجاريا بالنسبة للناقل الجوي متى تم على وجه المقولة أما بالنسبة للمسافر المستهلك فقد تعتبر عملية النقل عملا مدنيا أو تجاريا بحسب الأحوال، إذ يعتبر النقل تجاريا بالنسبة للمسافر المستهلك إذا كان تاجرا وتعاقد على النقل لحاجات تجارية أو إذا كان وكيلا بالعمولة للنقل.²

وطبقا لنص المادة 8/2 من القانون التجاري السالفة الذكر فيشترط لإضفاء الصفة التجارية على النقل أن يقع في شكل مقولة وهذا يعني أنه يشترط في من يمارس النقل أن يمارسه بشكل متكرر، مع وجود تنظيم مسبق يستند إليه العمل التجاري ويضمن القيام به على نحو مستمر اللازم لاستمرارية النشاط التجاري³، أما فيما يتعلق بالمسافر المستهلك فإن طبيعة العقد تتوقف على ما إذا كان تاجرا أم لا⁴.

كما أضاف أيضا المشرع في المادة الثالثة في فقرتها الخامسة من الأمر 75-59 المتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم أنه: "ويعد عملا تجاريا بحسب شكله كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية والجوية"⁵.

¹ - سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص 84.

² - عباس حلمي المنزلاوي، القانون التجاري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1992، ص 45.

³ - حبيبة عبدلي، القانون التجاري الجزائري، التاجر، الأعمال التجارية، المحل التجاري، الطبعة 1، دار الأيام للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2020، ص 118.

⁴ - سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص 182.

⁵ - المادة 5/3 من الأمر 75-59، المتضمن القانون التجاري، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

استنادا إلى هذا النص فتعد العقود المتعلقة بالتجارة الجوية عملا تجاريا بحسب الشكل، حيث تعطي البيوع الجوية مساحة كبيرة في مجال التجارة الدولية بفضل تطور صناعة الطائرات خاصة مع الحاجة المتزايدة للحصول على البضائع بسرعة لا يمكن تحقيقها بوسائط النقل البري والبحري.¹

والبيوع الجوية هي البيوع التي يتم نقل البضاعة المشتراة فيها بوسائط النقل الجوي، والمشرع الجزائري يعتبر كل العقود التجارية المتعلقة بالتجارة الجوية عملا تجاريا بحسب الشكل.

فإذا أخذنا بالتعبير اللفظي للنص نجد أن الصفة التجارية أضفت على العقود المتعلقة بالتجارة الجوية دون المصادر الأخرى والمنشأة للالتزام كالإرادة المنفردة والفعل الضار المنشئ للمسؤولية التقصيرية أما إذا أخذنا بالتفسير الموضوعي لفحوى النص، فالفقه متفق على أن الصفة التجارية تمتد إلى كافة الالتزامات التي تنشأ عن هذه التجارة سواء كان مصدرها التصرف القانوني أو الفعل الضار.

ومما تقدم فمقاولة النقل الجوي بالنسبة للناقل الجوي من الأعمال التجارية إذا قصد بها الربح وهو ما أكدته المادة الثالثة في فقرتها الخامسة من الأمر رقم 59-75 المتضمن القانون التجاري وهي تخضع لأحكامه.

ثانيا: الربحية كمظهر لتجارية عقد النقل الجوي للمستهلك:

بداية نتعرض لعنصر الربح ومعايير تحقيقه في عقد النقل الجوي.

1. عنصر الربح في عقد النقل الجوي للمستهلك:

يستهدف النقل الجوي تحقيق الربح من وراء الخدمات المقدمة للآخرين، وهو بذلك صورة من صور النشاط التجاري بالنسبة للناقل الجوي، متى باشر عمليات النقل على وجه المقاولة سواء اعتبره المسافر المستهلك عقد مدني أو عقد تجاري، فالعبرة بتجارية هذا العمل بالنسبة للتاجر لا بالنسبة للمتعاقد معه، ولا يختلف النقل الجوي عن غيره من أنواع النقل إلا في وسيلة تنفيذه وهي الطائرة.²

ويعد الربح من العناصر الجوهرية التي تحقق الصفة التجارية لعقد النقل الجوي، متى باشره الناقل في شكل مشروع، ويتعين على شركات النقل الجوي تأمين التوازن المالي لنشاطاتها وخدماتها وذلك بتغطية نفقاتها بواسطة مداخيلها.

¹ - حبيبة عبدلي، مرجع سابق، ص 131.

² - مصطفى كمال طه، وائل بندق، مرجع سابق، ص 100.

إلا أن هذا التوازن مهدد بالمنافسة العشوائية وغير القانونية وغالبا ما يؤدي بشركات النقل إلى الإفلاس، مما يستدعي تدخل الدول والحكومات لدعم هذه الشركات المفلسة.¹ وعلى هذا الأساس لابد من تنظيم هذه المنافسة بواسطة قوانين ولوائح تنظيمية، المتمثلة في مراجعة الأسعار وضبطها، ويحدث كل هذا لجلب أكبر عدد ممكن من المسافرين المستهلكين ومضاعفة هذا العدد الذي يبقى الشغل الشاغل لشركات النقل الجوي.

2. معايير تحقيق الربحية في عقد النقل الجوي:

إن تجارية عقد النقل الجوي التي تحقق للناقل الجوي أرباحا طائلة، تستند إلى معايير تعمل بها جميع شركات النقل العالمية وهي:

أ- معيار الدعاية والإشهار.

ب- معيار الجودة والسرعة في تقديم الخدمات.

ج- معيار التواجد من خلال فتح نقاط للبيع في مختلف دول العالم.

وكل هذه المعايير تفتح أفاقا كبيرة لكل شركة نقل جوي تريد أن تستقطب أعدادا كبيرة من المسافرين المستهلكين وتحقق أرباحا طائلة في مجال نقل الأشخاص وبواسطة أحسن وأتقن الوسائل البشرية والمادية.²

المبحث الثاني: التعريف بأطراف عقد النقل الجوي للمستهلك:

يعتبر عقد نقل المسافرين المستهلكين أحد أنواع عقود النقل الجوي، وهو من العقود التبادلية أو العقود الملزمة لأطراف التعاقد والتي تنشئ إلتزامات على كل من طرفيه فيكون كل منهما دائما ومدينا في نفس الوقت، فهو يلزم الناقل الجوي من جهة، والمسافر المستهلك من جهة أخرى.

وفي سبيل الاستفادة من خدمة النقل الجوي يلجأ المسافر المستهلك إلى إبرام عقد النقل مع الناقل الجوي الذي يتكفل بتنفيذ الإلتزامات المترتبة عن هذا العقد وسيتم التطرق إلى مفهوم الناقل الجوي (مطلب أول) ثم إلى مفهوم المسافر المستهلك (مطلب ثاني).

¹ -louis cartou, le droit aérien, éditions de presses universitaires, France, 1963, p 04 .

² -عباس حلمي، مرجع سابق، ص 36.

المطلب الأول: مفهوم الناقل الجوي:

إن وجود عقد النقل الجوي بين الناقل والمسافر المستهلك يفترض أن الشخص الملتزم بالتنفيذ والمسؤول إزاء الطرف الآخر هو الناقل المتعاقد، وحتى وإن كان هذا الافتراض صحيحاً فإنه يظل نسبياً إذ كثيراً ما يتدخل إلى جانب الناقل المتعاقد أطراف أخرى تتولى تنفيذ عملية النقل خاصة في الفترة التي يتزايد فيها الطلب على النقل الجوي مما قد يجعل المسافر المستهلك المتعاقد على غير بينة من صفة الأطراف الأخرى غير الناقل المتعاقد معه وبمعنى آخر هل يمكن انصراف وصف الناقل الجوي إلى غير الناقل المتعاقد من المتدخلين في إبرام أو تنفيذ عقد النقل الجوي وبناءً عليه سيتم التطرق إلى المدلول القانوني للناقل الجوي الدولي (فرع أول) ثم إلى المدلول القانوني للناقل الجوي الداخلي (فرع ثاني).

الفرع الأول: المدلول القانوني للناقل الجوي الدولي:

يرتب عقد النقل الجوي للمستهلك مسؤولية في ذمة الناقل الجوي والتزامات بالتنفيذ إزاء المسافر المستهلك غير أنه عند تزايد الطلب على النقل يدفع بشركات الطيران إلى إبرام عقود إيجار أو استئجار الطائرات مملوكة لشركات نقل أخرى، كما يمكن أن تتدخل وكالات السياحة والوكلاء بالعمولة للنقل الجوي سواء في إبرام عقود النقل أو في تنفيذها كلها أو جزء منها وهذا يخلق صعوبة في تحديد هوية الناقل الجوي مما يدفعنا إلى التعريف بالناقل الجوي في الاتفاقيات الدولية (أولاً) ثم تعريف الناقل الجوي تبعاً لطبيعة النقل (ثانياً).

أولاً: تعريف الناقل الجوي في الاتفاقيات الدولية:

نتعرض لتعريف الناقل الجوي في اتفاقية شيكاغو واتفاقية وارسو لسنة 1929.

1. تعريف الناقل الجوي في اتفاقية شيكاغو:

عرفت اتفاقية شيكاغو لسنة 1944 والمتعلقة بالطيران المدني الدولي في فقرتها 22 من مادتها الأولى الناقل الجوي بأنه: "هو كل شخص طبيعي أو اعتباري يعرض أو يقوم بتشغيل خطوط جوية لنقل الركاب أو البريد أو البضائع".¹

من إسئراء نص المادة أعلاه نستنتج ما يلي:

¹ - المادة 01 الفقرة 22 من اتفاقية شيكاغو المتعلقة بالطيران المدني الدولي الموقعة في 1944/12/7، انضمت إليها الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 84/63 المؤرخ في 1963/03/05، ج، ر، العدد 14، الصادرة في 1963.

أ- من حيث الطبيعة القانونية للناقل:

الناقل الجوي هو كل شخص طبيعي أو معنوي يتعهد بنقل الأشخاص أو المسافرين المستهلكين من مكان الانطلاق إلى مكان الوصول.

ب- من حيث وسيلة النقل:

يقوم الناقل الجوي بنقل المسافرين المستهلكين بواسطة الطائرة والتي عرفها المشرع في الفقرة 1 من المادة الثانية من القانون رقم 06/98 على أنها: "كل آلة تستطيع الارتفاع في الجو والتماسك والانتقال بفضل التفاعلات الهوائية أو من غير التفاعلات الهوائية على سطح الأرض".¹

2. تعريف الناقل الجوي في اتفاقية وارسو:

لم تضع اتفاقية وارسو لسنة 1929 تعريفا للناقل الجوي الدولي بالرغم من أسبقيتها لاتفاقية شيكاغو 1944 والمعدلة لاتفاقية وارسو والتي حددت تعريفا للناقل الجوي.

وإضافة إلى ذلك لم تواجه اتفاقية وارسو تنفيذ عقد النقل بواسطة أشخاص آخرين ليسوا أطرافا في العقد، وتداركا منها لهذا النقص جاءت اتفاقية جوادالاهارا لسنة 1961²، والمتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي والمكملة لاتفاقية وارسو وخاصة تلك المتعلقة بتحديد صفة الناقل الجوي فميزت بين الناقل الجوي المتعاقد والناقل الجوي الفعلي وهو نفس التعريف الذي أخذت به اتفاقية مونتريال 1999 في المادة 39 منها.³

ثانيا: تعريف الناقل الجوي الدولي تبعا لطبيعة النقل:

إن اكتساب صفة الناقل الجوي يختلف بحسب ما إذا كان ناقلا متعاقدا يقوم بعملية النقل كاملة، أو كان ناقلا فعليا يقوم بكل عملية النقل أو جزء منها بناء على إذن الناقل المتعاقد وحسما لما شاع من تعاون بين شركات الطيران عن طريق إيجار الطائرات أو تنفيذ عمليات النقل الجوي بواسطة طائرات شركة غير متعاقدة مع المسافرين المستهلكين جاءت اتفاقية جوادالاهارا لعام 1961 ووضعت تعريفا للناقل المتعاقد

¹ - المادة 1/2 من القانون رقم 06/98 المتضمن قانون الطيران المدني ، المعدل و المتمم ،مرجع سابق.

² - اتفاقية جوادالاهارا المتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، الموقع عليها في 18/09/1961 ودخلت حيز التنفيذ في 01/05/1964 والمصادق عليها من طرف الجزائر بمقتضى الأمر 267/65 المؤرخ في 25/10/1965، ج، ر، العدد 104 الصادرة في 1965.

³ - اتفاقية مونتريال، المتعلقة بتوحيد القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي، الموقعة في 28/05/1999، لم تصادق عليها الجزائر .

في الفقرة - ب- من المادة الأولى منها وعرفته بأنه: "كل شخص يكون طرفاً في عقد نقل خاضع لاتفاقية وارسو مبرماً مع الراكب أو المرسل أو أي شخص يعمل لحساب الراكب أو المرسل"¹.

أما الناقل الفعلي فعرفته الفقرة - ج- من نفس المادة بأنه: "شخص آخر غير الناقل المتعاقد يقوم بمقتضى الإذن من الناقل المتعاقد بكل النقل المشار إليه في الفقرة ب أو بجزء منه، ولكن ليس بالنسبة لهذا الجزء ناقلاً متتابعاً بالمعنى المقصود في اتفاقية وارسو"².

وقد قضت المادة الثانية من نفس الاتفاقية بأنه: "يكون الناقل المتعاقد والفعلي خاضعين لاتفاقية وارسو، الأول فيما يتعلق بكامل النقل المعين في العقد والثاني فيما يتعلق فقط بجزء النقل الذي قام به"³.

1. المركز القانوني للناقل الجوي عند تأجير الطائرة:

كثيراً ما تلجأ شركات النقل الجوي إلى إستئجار الطائرات بدلاً من شرائها نظراً لتكاليفها الباهضة أو لاحتياج هذه الشركات لها في فترات محددة توصف بأوقات الذروة الموسمية.

ويتم عقد الإيجار بين المؤجر والمستأجر إلا أن عقد إيجار الطائرة دون طاقم أو بالطاقم من شأنه أن يرتب آثاراً لا تقتصر فقط على طرفيه، وإنما تتعداهما إلى الغير وبخاصة المسافرين المستهلكين، ذلك أن هذه الآلية إنما وجدت لخدمة لنقل هؤلاء الأمر الذي يستدعي البحث عن أي من المؤجر أو المستأجر يعد ناقلاً جويًا وبالتالي مسؤولاً عن الإضرار التي تصيبهم.

وبالرغم من أهمية المسألة فإن أحكام اتفاقية جوادالاهارا لعام 1961 بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الذي يقوم به شخص آخر غير الناقل المتعاقد قد انصبت على تعريف الناقل ولم تعطي لمشكلة إيجار الطائرات رغم شيوعها حظها من التنظيم ولم تحسم التساؤل المثار دائماً في هذه الحالة حول معرفة الناقل الجوي من بين المؤجر والمستأجر.⁴

أ- إيجار طائرة دون طاقم:

يعرف عقد إيجار الطائرة بوجه عام بأنه: "عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بأن يضع الطائرة تحت تصرف المستأجر، لقاء مقابل معين"⁵، ويرجع انتشار ظاهرة تأجير الطائرة عارية لا سيما على الصعيد الدولي

¹ - المادة 1 الفقرة ب، من اتفاقية جوادالاهارا، مرجع سابق.

² - المادة 1 الفقرة ج، نفس المرجع.

³ - المادة 2، نفس المرجع.

⁴ - أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص 257.

⁵ - J-P, Tosi, l'affrètement aérien, dalloz, 1997, n °38.

إلى شيوخ أهم صورة وهي التأجير التمويلي¹، حيث تستطيع شركات الطيران من خلال هذه الآلية القانونية والاقتصادية إمتلاك العدد الكافي من الطائرات التي تساعد على مواجهة الطلب المتزايد في النقل الجوي نظرا لإمكانياتها المحدودة.²

وعقد التأجير التمويلي هو عقد يتم بموجبه الاتفاق على قيام المؤجر الذي قد يكون إحدى شركات الطيران الكبيرة، أحد البنوك، أو شركة مالية أو إستثمارية بشراء طائرة أو تمويل بنائها على أن يؤجرها لإحدى شركات الطيران لمدة زمنية معينة لقاء أجرة معينة ويعتبر الإيجار التمويلي من العقود الثلاثية الأطراف بحيث تشمل على المورد وشركة التمويل والذي يكون عادة بنك وأخرا شركة الطيران.³

وبالتالي يحتوي الإيجار التمويلي على عقدين، عقد بيع بين المورد أو المنتج وبين البنك أو شركة الاستثمار، وعقد إيجار بين البنك وبين شركة الطيران الذي يتضمن أجرة سنوية تشكل في مجموعها قيمة الطائرة، بحيث تعتبر مدة الإيجار المنفق عليها مساويا تقريبا للعمر الافتراضي للطائرة.⁴ وعند نهاية مدة التأجير يكون للشركة المستأجرة الخيار بين الاستمرار في استئجارها نظير أجرة وإما شرائها وتملكها وإما ردها للمؤجر.⁵

كما أنه من بين التطبيقات الخاصة لعقد إيجار الطائرة بدون طاقم والتي تعد من أهم وسائل وتقنيات تبادل الخدمات فيما بين شركات النقل الجوي، حيث تستخدم مؤسسة النقل الجوي خط جوي دولي بمقتضى إتفاقية أو ترخيص رسمي لطائرات تابعة لمؤسسات أجنبية ومسجلة في دولة أجنبية بدون طاقم. وإن تحديد أي من المؤجر أو المستأجر في عقد إيجار الطائرة عارية يحوز صفة الناقل الجوي بينهما يتوقف على معرفة إلتزامات كل منهما وحقوقه في عقد الإيجار، حيث على ضوءها يتبين أي منهما أقرب لوصف الناقل الجوي إزاء المسافرين المستهلكين، فيلتزم المؤجر بتسليم الطائرة محل العقد للمستأجر صالحة للملاحة الجوية ومزودة بكافة الوثائق اللازمة لملاحتها ولطبيعة نشاطها.⁶

¹ - Abdelaziz Boudjellel, les problèmes juridiques liés a la location d'aéronefs étrangers, le phare, 2000, n :°18, p22.

² - فايز نعيم رضوان، عقد الائتمان الإيجاري، دار الفكر العربي، مصر، 1985، ص30 وما بعدها.

³ - ممول شركة الخطوط الجوية الجزائرية حين اقتناء طائرات جديدة في إطار تحديث أسطولها الجوي، هي المؤسسة المالية الأجنبية 22 , l'exim Bank, A, Boudjellel, art, précité, p

⁴ - فرج السيد سليمان، قانون الطيران المدني، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 1980، ص87 وما بعدها.

⁵ - مصطفى البنداري، مرجع سابق، ص243.

⁶ - J,p, tosi, l'affrètement, op, cit, p 49.

وتنتهي إلتزامات المؤجر كقاعدة عامة عند تسليم الطائرة المستأجرة ولذلك يتخذ المؤجر اعتبارا من هذه اللحظة موقفا سلبيا إزاء نشاط الطائرة واستغلالها من قبل المستأجر وفقا لما تتضمنه عقود الإيجار من شروط، كحق إجراء كافة عمليات النقل التي تتلاءم وصلاحيات الطائرة، فيتحلل المؤجر من أية مسؤولية تترتب على تشغيلها أو تشغيل أجهزتها، وبصفة عامة عن كافة الأضرار المترتبة عن ذلك، وفي المقابل ينفرد مستأجر الطائرة عارية بتزويد الطائرة بطاقم ملاحتها الذي يكون تابعا له ومسؤولا عن نتاج ما يحدثه من أضرار للمسافرين وغيرهم، كما يتحمل المستأجر تكاليف تشغيل وصيانة الطائرة.

وعليه فإن المستأجر هو الذي يكتسب صفة الناقل الجوي المسؤول عن المسافرين المستهلكين، أما المالك المؤجر للطائرة فلا تتعدى صفته أكثر من كونه طرف في علاقة إيجارية بينه وبين المستأجر للطائرة ويتقاضى منه بدل الإيجار.

أما اتفاقية جوادالاهارا لسنة 1961 فلا مجال لتطبيقها في هذه الحالة، حيث لا مجال للتساؤل حول من هو الناقل المتعاقد والناقل الفعلي باعتبار أن هاتين الصفتين تجتمعان في شخص واحد وهو مستأجر الطائرة الذي يتعاقد مع المسافرين المستهلكين وينفذ عملية النقل أيضا.¹

ب- إيجار طائرة بالطاقم:

ويعرف أيضا: "بمشاركة إيجار الطائرة" وهي بخلاف الحالة السابقة أثارت العديد من التساؤلات كون أن مؤجر الطائرة بطاقمها لا يتسم موقفه بالسلبية إزاء نشاط الطائرة، إذ لا يقتصر دوره كما في عقد إيجار الطائرة دون طاقم على وضع الطائرة تحت تصرف ذلك المستأجر لرحلة أو مجموعة من الرحلات لقاء أجر محدد في عقد الإيجار.

يتم عقد إيجار الطائرة المجهزة بطاقم بهدف تحقيق مزايا عدة تلبى حاجات الاستغلال الجوي وخدمات النقل الجوي، كما أنه يعد وسيلة قانونية هامة للاستغلال الاقتصادي للطائرات عن طريق ما يعرف بنظام التعاون والتنسيق²، والتي قد تعجز عن مواجهة الطلب المتزايد للسفر وبخاصة في فترات الذروة الموسمية

¹ - حمد الله محمد حمد الله، النظام القانوني لإيجار الطائرة، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2000، ص، ص 144، 143.

² - تعرف اتفاقات التنسيق كما ورد في التقرير النهائي للجنة التحضيرية للمؤتمر الخاص بتنسيق النقل الجوي في أوروبا المنعقد في ستراسبورغ عام 1959 بأنه "قيام مؤسسة نقل جوي مستغلة لخدمة أو لخط جوي دولي باستخدام طائرة وذلك بمقتضى اتفاق أو ترخيص رسمي، وتكون الطائرة مملوكة أو تابعة لمؤسسة نقل أجنبية أخرى ومسجلة في دولة أجنبية"، نقلا عن:

J, Nadeau, droit du transport aérien international, édition bryeant, Bruxelles, 1980, p 182.

حيث تلجأ في هذه الحالة إلى الاستعانة بغيرها من شركات الطيران من خلال إبرام عقود تأجير الطائرات المجهزة، وذلك في إطار إتفاقيات التعاون والتنسيق لسد حاجاتها التي تعجز عن سدها بواسطة طائراتها الخاصة.

وفي هذا السياق تقضي شروط الاياتا¹، يحق للناقل في إحلال ناقل آخر محله أو إستعمال طائرة تابعة لشركة نقل أخرى لتنفيذ عملية النقل الدولي وفي المقابل ذهبت بعض الدول إلى تقرير حق المسافر المستهلك في المعرفة المسبقة لهوية الشركة التي ستتولى نقله كفرنسا التي أصدرت المرسوم رقم 2006-315 المتعلق بالالتزام بإعلام المسافرين عبر الجو بهوية الناقل الجوي²، وكذلك الحال بالنسبة للجزائر حيث يحق للمسافر المستهلك الإطلاع على هوية الناقل أو الناقلين الجويين الذي يقومون بالرحلة أو الرحلات المعنية³، لذلك أصبح إيجار الطائرة بالطاقم هو النظام السائد في الواقع العملي بالنظر للارتفاع المتزايد والمطرود في سعر الطائرات وتكاليف صيانتها، فأصبحت الحاجة ملحة لحل المشكلة العملية المترتبة على تنفيذ عقد النقل بواسطة شخص آخر غير الناقل المتعاقد والتي جاءت اتفاقية جوادالاهارا لسنة 1961 لمعالجتهما ولا تنصب مشاركة إيجار الطائرة بطاقمها على الطائرة في حد ذاتها، وإنما على طاقتها الإنتاجية أو سعتها الاستغلالية كلها أو بعضها التي توضع تحت تصرف المستأجر تنفيذاً لبرنامج الاستغلال المحدد في العقد⁴، ويلتزم المؤجر بتقديم طائرة صالحة لتنفيذ هذا البرنامج مزودة بطاقم كفاء ومستوفية لكافة الشروط القانونية والوثائق اللازمة والضرورية لملاحقتها، كما يلتزم بصيانة طائراته والكشف الدوري عليها.⁵

¹ - الاياتا الاتحاد الدولي للنقل الجوي، تأسست في 19 أبريل 1945، هافانا، كوبا، جاء في أعقاب الحرب العالمية الثانية من أجل مواكبة التوسع السريع في حركة الطيران المادي الدولي، انضمت الخطوط الجوية الجزائرية كعضوة منذ 1968.

² - المرسوم رقم 2006-315، المتعلق بالالتزام بإعلام المسافرين عبر الجو لهوية الناقل المحلية الفرنسية سنة 2006، العدد 1، ص 19.

³ - المادة 173 مكرر 1 الفقرة 1 من القانون رقم 15-14 المتضمن القانون الطيران المدني الجزائري، المعدل والمتمم مرجع سابق.

⁴ - رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، مكتبة سعيد رأفت، القاهرة، مصر، 2007، ص 111.

⁵ - هاني دويدار، مرجع سابق، ص 61.

وفي إطار تحديد صفة الناقل الجوي في هذه الحالة، ذهب بعض الفقه إلى أن هذه الصفة تتحدد في ضوء عقد النقل بصرف النظر عن أي اعتبار آخر يستند إلى ملكية الطائرة أو استغلالها أو طرق تنفيذ العقد، وبعبارة أخرى دونما اعتبار لعقد الإيجار الجوي.¹

والمستأجر في نظر هذا الرأي الفقهي هو دائما الناقل الجوي لأنه هو من يملك القوة الإنتاجية للطائرة وهو الذي يظهر في مواجهة المسافر المستهلك كمقاوم للنقل، وبالرغم من وجهة هذا الرأي باعتبار الناقل المتعاقد (المستأجر) هو وحده الذي يظهر في مواجهة المسافرين، إلا أنه لا يمكن إنكار أثر عقد إيجار الطائرة على تحديد الشخص المسؤول إزاء هؤلاء، ذلك أن مؤجر الطائرة بطاقتها قد يقع على عاتقه تنفيذ عمليات النقل الجوي، بل وقد يتولى إبرام عقود النقل مع المسافرين بنفسه.

لذلك ذهب فريق آخر من الفقه إلى اعتبار المؤجر دون المستأجر هو الناقل الجوي لأنه هو المستغل الحقيقي للطائرة، وهو الذي يقوم بتنفيذ عملية النقل من الناحية الفعلية، ولا يغير من هذه الصفة أن يتعاقد المسافر المستهلك مع المستأجر²، وتطبيقا لذلك وإثر سقوط طائرة تابعة لشركة **Air France** ومؤجرة من قبل جمعية أطنطا للفنون قضت المحكمة الفيدرالية الأمريكية بأنه على الرغم من أن الطائرة مستأجرة من قبل الجمعية إلا أن هذا لا ينفي وصف الناقل الجوي عن شركة الخطوط الجوية الفرنسية لأنها هي التي تولت تنفيذ الرحلة فعلا بغض النظر عن كونها متعاقدة أولا.

في حين يرى فريق آخر من الفقه أن صفة الناقل الجوي تؤول إلى من يحتفظ لنفسه بحق الرقابة والإشراف على الطائرة³، ولن يتحدد ذلك إلا بالرجوع إلى برنامج الاستغلال المتفق عليه في عقد إيجار الطائرة إذ أنه غالبا ما تنص عقود إيجار الطائرة بطاقتها على أن مستأجر الطائرة هو الذي يتولى النواحي التجارية للرحلة الجوية ويبرم عقود النقل مع المسافرين المستهلكين ويصدر تذاكر السفر لهم، فتخضع بذلك الطائرة المؤجرة وطاقمها فيما يتعلق بأعمال الاستغلال التجاري لرقابة وإشراف الشركة المستأجرة.⁴

أما مؤجر الطائرة الذي يتولى تنفيذ الرحلة من الناحية الفعلية فتخضع الطائرة وطاقمها من حيث الإدارة الفنية والملاحية لسلطته هو، وفي هذه الحالة يمكن إعتبار كل من المستأجر والمؤجر ناقلا جويا.

¹ - R, D, Barbeyeras, droit aérien (organisation et accords internationaux ,Toulouse, Ed, Jean Mermoz, 1998, p 147.

² - R, Rodière, B, Mercadal, droit des transports terrestres et aériens, Dalloz, 1990,p,p 55,56.

³ - أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص260.

⁴ - J, P, Tosi, l'affrètement, op, cit, p p 55, 56.

وبالرجوع إلى إتفاقية جوادالاهارا لعام 1961 التي وسعت من مفهوم الناقل الجوي ليشمل فضلا عن الناقل المتعاقد الناقل الذي قام بتنفيذ عملية النقل من الناحية الفعلية، وبالتالي يعد مستأجر الطائرة ناقلا متعاقدا من ناحية ومؤجرا ناقلا فعليا من ناحية أخرى، وعليه يعد كليهما مسؤولان بالتضامن إزاء المسافرين المستهلكين وهو ما يتناسق تماما مع تأسيس المسؤولية عن حوادث الملاحة الجوية على فكرة المخاطر وتحمل التبعة ويتمشى مع الحماية المقررة للمسافرين.

غير أن هذا القول وإن كان ينصب على عقد إيجار الطائرة بالمدة حيث يضع المؤجر طائرة تحت تصرف المستأجر، ويظل الطاقم تحت إشراف الأول وتابعا له، فتكون له الإدارة الملاحية ويتخلى الثاني عن الاستغلال التجاري، فيكون المؤجر ناقلا فعليا والمستأجر ناقلا متعاقدا، وفي الغالب هذا القول لا ينطبق على عقد إيجار الطائرة بالرحلة الذي يبرمه وسطاء مستأجرون لا يمتلكون أساطيل جوية، حيث يحتفظ المؤجر بكافة الصلاحيات والسلطات الملاحية والتجارية أيضا، وبالتالي يعد المؤجر دون غيره الناقل الفعلي والمتعاقد في آن واحد.¹

2. المركز القانوني للناقل الجوي إزاء وكالات السياحة والوكلاء بالعمولة:

رأينا فيما سبق أن إيجار الطائرات دون طاقم أو مجهزة بطاقم يعد وسيلة تعاون فيما بين شركات النقل الجوي ومن شأن ذلك إضفاء صفة الناقل الجوي إما على مؤجر الطائرة أو مستأجرها أو على كليهما حسب الحالة، إلا أن هذه الصفة قد تمتد لتشمل أشخاصا غير شركات النقل الجوي، وذلك بحسب كون هؤلاء الأشخاص أطرافا في عقد النقل الجوي، أو بالنظر لتدخلهم في تنفيذ عملية النقل وهو الحال بالنسبة لوكلاء السياحة التي تتولى تنظيم رحلات شاملة وكذا الوكلاء بالعمولة الذين قد يتعدى دورهم مجرد التوسط.

أ- وكالات السياحة:

إن الدور التقليدي لوكالات السياحة والسفر يتمثل في التوسط بين العملاء ومقدمي خدمات السياحة من نقل وإقامة فهي تقوم بحجز الأماكن لدى الناقل وتسليم التذاكر للمسافرين المستهلكين لحساب الناقل، وهي في هذه الفرض تتصرف باسم ولحساب مقدمي الخدمات، فلا تخرج هذه الوكالات السياحية عن

¹ - تلجأ شركة الخطوط الجوية الجزائرية إلى استئجار طائرات تركية أو إسبانية لمدة فيكون الناقل المتعاقد هو الشركة الجزائرية أما الطائرة التي نفذت الرحلة فتكون تابعة لشركة تركية على متنها طاقم تركي.

تسميتها فهي مجرد وكيل¹، فلا تشترك من قريب أو بعيد في تنفيذ عملية النقل وبالتالي فهي ليست ناقلاً²، لأنها لا تقدم بنفسها خدمات نقل ولا تستثمر خطوطاً جوية .

وعليه فدورها ينحصر في هذه الحالة في إبرام تصرف قانوني هو عقد النقل بإسم شركة الطيران ولحسابها فلا تتصرف آثار هذا العقد إليها وإنما إلى الناقل الأصيل³، لذلك يتوقف إكتساب وكالة السياحة لصفة الناقل الجوي على طبيعة الخدمات التي تقدمها للجمهور والدور الذي يقوم به، حيث أنها تتعدى وظيفة الوساطة من خلال إشرافها على تنظيم رحلات شاملة.

والرحلات الشاملة هي الرحلات الجماعية المنظمة التي تعلن عنها وكالات السياحة والسفر وتدعو الجمهور للاشتراك في مقابل مبلغ إجمالي يشمل النقل والإقامة وغيرها من الخدمات السياحية.⁴

وعليه يمكن أن تحوز وكالة السفر صفة الناقل الجوي إذا ما قامت بتنظيم رحلة جوية وكانت مستأجرة لها كما هو الحال في عقد استئجار الطائرة لرحلة وحين تظهر في نظر المسافرين المستهلكين بمظهر الناقل الجوي.

- وكالة السياحة مستأجرة لوسيلة النقل: ينطبق عقد إيجار الطائرة بطاقتها لرحلة على هذه الحالة، إذ غالباً ما تلجأ وكالات السياحة في إطار تنظيم الرحلات خاصة الشاملة منها، وبالنظر لافتقارها لأساطيل جوية، إلى إستئجار طائرات مملوكة لشركات النقل الجوي إما لرحلة معينة أو مجموعة من الرحلات، وتلجأ وكالات السياحة في هذا الغرض إلى شراء أو حجز السعة أو الطاقة الكلية للطائرة المؤجرة، لتقوم بعد ذلك ببيعها بالتجزئة إلى عملائها⁵، والأصل في مشاركة إيجار الطائرة بالرحلة أن تظل الطائرة والطاقم رغم كونهما تحت تصرف المستأجر، خاضعين لإشراف المؤجر ملحقاً وتجارياً، فهو ناقل جوي، أما المستأجر فلا يعد ناقلاً جويًا لأنه لا يحترف النقل الجوي وهو الشأن بالنسبة لوكالات السياحة والسفر.⁶

¹ - Jaques Mestre, MeVs Pancrazi, droit commercial, 26^{ème} édition, LGRDJ, Paris, 2003, p 692 ets.

² -R,Rodière, B, Mercadal, op, cit ; p 364.

³ - أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص 261.

⁴ - P, le tournemain, L, Cadiet, droit de la responsabilité, Dalloz, paris, 1998, p2185, Cédric guisot, le droit du tourisme, Bruxelles , 2004, p50.

⁵ - M, Guichnard, les agences de voyages face à la réglementation des tarifs aériens, RFDA, 1994 , p 16.

⁶ - حمد الله محمد حمد الله، مرجع سابق، ص 189.

أما إذا تم الاتفاق في عقد إيجار الطائرة بالطاقم لرحلة على أن تنتقل إلى وكالة السياحة المستأجرة الصلاحيات التجارية وأحتفظ المؤجر بالصلاحيات التقنية والملاحية على الطاقم، أعتبرت الوكالة السياحية ناقلا متعاقدا، وأعتبرت الشركة المؤجرة ناقلا فعليا¹، فإذا قامت إحدى وكالات السياحة بتنظيم رحلة جوية وتعاقدت مع المسافرين المستهلكين بوصفها الناقل الجوي، ثم استأجرت طائرة لتنفيذ الرحلة الجوية المنظمة، وأصدرت تذاكر سفر عليها إسمها، عدت ناقلا جويا متعاقدا في مواجهة المسافرين المستهلكين، بينما تكون مؤسسة النقل الجوي ناقلا فعليا.

وتطبيقا لذلك قضي بمسؤولية وكالة السياحة والسفر الفرنسية **Fram** في حادث وقع في **2004/01/03** وأدى إلى وفاة **148** شخص من بينهم **134** سائح فرنسي كانوا قد تعاقدوا مع الوكالة المذكورة التي نظمت الرحلة بالكامل بما في ذلك عملية النقل من شرم الشيخ إلى باريس، فاستأجرت الطائرة بطاقمها من شركة **Flash Air lines** المصرية، فأعتبرت المحكمة أن الوكالة الفرنسية ناقل متعاقدا، والشركة المصرية ناقل فعلي².

- **وكالة السياحة في مظهر الناقل الجوي:** قد لا تستأجر وكالة السياحة الطائرة، ولا تشارك في تنفيذ الرحلة الجوية، وبالرغم من ذلك فإنها قد تعد ناقلا جويا إذا ما ولدت في إعتقاد المسافر المستهلك أنها هي الناقل الحقيقي، وذلك إعمالا لنظرية المظاهر **Théorie des apparences**³، وبمقتضى هذه النظرية تحوز وكالة السياحة صفة الناقل الجوي لأن عميلها ظن أنها كذلك، بسبب وجود مظاهر خارجية إتخذتها الوكالة فجعلتها في نظر زبونها وكأنها الناقل الذي يتولى تنفيذ الرحلة الجوية.

ولم يتوانى القضاء الفرنسي عن تطبيق نظرية المظاهر حماية للمسافر المستهلك حسن النية، ففي قضية تتلخص وقائعها في أن وكالة للسياحة قامت ببيع تذكرة سفر من باريس إلى الدار البيضاء ووضعت خاتمها على الخانة المخصصة للوكيل وكذا الخانة المخصصة للناقل، فقررت محكمة استئناف باريس في **1962/12/11** إعتبار هذه الوكالة ناقلا جويا لأنها أثارت في ذهن المسافر اللبس من حيث كونها كذلك، ولم تنقض محكمة النقض هذا الحكم إلا أن محكمة الاستئناف إعترفت في حكمها لشركة السياحة

¹ - أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص 261.

² - le phare, le crash de charter égyptien relance le débat sur la sécurité des voyageurs, n=°59, mars 2004, p 40.

³ - R, Rodière, R. Abadir, A.chao, le transport des personnes dans la jurisprudence, librairie technique de la cour de cassation, paris, n=°75, 1973, p 138.

بصفة الوكيل، فقالت محكمة النقض أن هناك تناقضا في حيثيات الحكم، إذ أصبحت على الوكالة صفة الوكيل والناقل في آن واحد.¹

ب- الوكالات بالعمولة للنقل الجوي:

كثيرا ما تجمع الشركات الكبرى في الوقت الحالي بين أعمال الوكالة بالعمولة للنقل، وهي أعمال قانونية تتمثل في تنظيم وتنسيق عملية النقل، وبين النقل ذاته وهو عمل مادي وقانوني في نفس الوقت²، الأمر الذي يستدعي تحديد إذا كان الوكيل بالعمولة للنقل الجوي هو الشخص الذي يتولى إبرام عقد النقل مع شركة الطيران بإسمه ولكن لحساب المسافر المستهلك، إلا أنه يجب التمييز في هذا الشأن بين الوكيل بالعمولة الذي يتولى تنفيذ عملية النقل أو جزء منها، وذلك الذي يتولى إبرام عقد النقل مع المسافرين نيابة عن الناقل.

- الوكيل بالعمولة يشارك في تنفيذ عقد النقل: قد يتعدى دور الوكيل بالعمولة للنقل الجوي ذلك الدور التقليدي المحصور في تنسيق وتنظيم وإختيار الناقلين الذين يتولون القيام بإتمام عملية النقل³، إذ قد يشارك الوكيل بالعمولة في تنفيذ عقد النقل، ومثال ذلك أن يتعاقد المسافر المستهلك مع شركة طيران لينتقل إلى لندن فتتولى الشركة نقله إلى باريس وتتعاقد مع شركة فرنسية لتتولى تكملة الرحلة، فهنا تكتسب الشركة الأولى وصف الناقل بالنسبة للجزء الذي نفذته بينما تكتسب صفة الوكيل بالعمولة بالنسبة لبقية الرحلة كونها تعاقدت مع الشركة الفرنسية باسمها ولحساب المسافر المستهلك، ولا تثير هذه الصورة أي إشكال كونها تمثل نقلا متتابعا أضفت اتفاقية وارسو على جميع المتدخلين في تنفيذه صفة الناقل الجوي طبقا للفقرة الثالثة من المادة الأولى منها.⁴

¹ - R, Rodière, R. Abadir, A.chao,op,cit, p 138 ets. الأحكام المشار إليها في

² - سوزان علي حسن، مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1998، ص 100 وما يليها.
³ - سوزان علي حسين، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، دار الجامعة الجديدة للنشر، القاهرة، مصر، 2003، ص 55.

⁴ - المادة 3/1 من اتفاقية وارسو لسنة 1929 "يعد النقل الذي يتولاه عدد من الناقلين بطريق الجو على التتابع عند تطبيق هذه الاتفاقية، نقلا واحدا إذ نظر إليه الطرفان على أنه عملية واحدة، ثم الاتفاق بشأنه في صورة عقد واحد أو سلسلة من العقود، ولا تفقد صفته الدولية ضرورة تنفيذ أحد العقود أو بعضها تنفيذا كاملا في إقليم خاضع لسيادة طرف واحد متعاقد".

كما قد يلجأ الوكيل بالعمولة إلى تنفيذ جزء من عملية النقل بوسائله الخاصة، فهو يبرم عقدين مختلفين في هذه الحالة، عقد نقل وعقد وكالة بالعمولة للنقل، إذ يتصرف بصفته ناقلا في المرحلة التي ينفذ فيها النقل بنفسه وبصفته وكيلا بالعمولة في المرحلة التي يقوم فيها بتنظيم عملية النقل.¹

وللوكيل بالعمولة للنقل الجوي أن يستأجر الطائرة حيث تسري على هذه الحالة أحكام عقد إيجار الطائرة والتي من شأنها إضفاء صفة الناقل الجوي على الوكيل بالعمولة مستأجر الطائرة، وهو ما قضت به محكمة استئناف باريس في 1982/12/30 التي رفضت إدعاء إحدى الشركات المستأجرة بأنها ليست ناقلا بل وكيلا بالعمولة للنقل".²

- **الوكيل بالعمولة يبرم العقد مع شركة الطيران:** في هذا الفرض لا يتدخل الوكيل بالعمولة في تنفيذ عقد النقل، بل يقتصر دوره على إبرام العقد مع شركة النقل الجوي باسمه ونيابة عن المسافر المستهلك، وقد ثار الخلاف في هذه الحالة حول مدى إكتساب الوكيل بالعمولة صفة الناقل الجوي، فأعتبر جانب من الفقه والقضاء أن الوكيل بالعمولة للنقل الجوي ناقل جوي لأنه هو من يبرم عقد النقل باسمه، ويكون بذلك طرفا فيه معه شركة النقل الجوي التي تتولى عملية النقل من الناحية المادية، فالناقل الجوي هو أولا وقبل كل شيء الشخص الذي يكون طرفا في عقد النقل الجوي، وفي غياب علاقة مباشرة في عقد النقل بين المسافر المستهلك وشركة النقل، فالوكيل بالعمولة هو الذي يعتبر أمام المسافر المستهلك ناقلا جويا³، خاصة وأنه يعد ملتزما بسلامة المسافرين.

بينما إتجه رأي آخر إلى أن الوكيل بالعمولة لا يعد ناقلا جويا على الإطلاق فهو لا يشارك بقليل أو كثير في تنفيذ النقل الذي يقع عبئه كاملا على الناقل الذي تم معه العقد، فالوكيل بالعمولة لا يرتبط مع العملية بعقد نقل وإنما بعقد وكالة لتنفيذ عملية النقل، ومن ثم فلا يصح أن يخلط بين العقدين⁴.

وما يقوم به الوكيل بالعمولة ليس عملية النقل وإنما كل ما يقوم به هو العناية بإتمام عملية النقل، فالالتزامات تختلف تماما عن إلتزامات الناقل، وليس في النهاية الوكيل بالعمولة إلا نائبا عن المسافر المستهلك وهذا الرأي هو الأقرب للصواب فالوكيل بالعمولة لا يعد في هذه الصورة ناقلا، وتبقى علاقته بالمسافر المستهلك خاضعة لعقد الوكالة المبرم بينهما ويؤيد هذا الطرح المادة الأولى من اتفاقية

¹ - سوزان علي حسن، مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل، مرجع سابق، ص 101.

² - قرار محكمة استئناف باريس في 1982/12/30 مشار إليه في عادل علي المقدي، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 1997، ص 50.

³ - أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص 105.

⁴ - R, RODIÈRE et autres, op, cit, P 139.

غوادالاخارا لسنة 1961 والتي أعتبرت الناقل المتعاقد كل شخص يتعاقد مع المسافر أو مع شخص آخر يعمل لحساب المسافر المستهلك، ولما كان الوكيل بالعمولة هو شخص يعمل لحساب المسافر فإن وصف الناقل لا يمكن أن يشملهُ وإنما يظل مقصوراً على الشخص الذي تعاقد معه الوكيل بالعمولة لحساب المسافر، فلا يمكن أن يكون الوكيل وكيلاً عن المسافر والناقل في الوقت نفسه.

الفرع الثاني: المدلول القانوني للناقل الجوي الداخلي:

لم يتناول المشرع الجزائري المقصود بالناقل الجوي، ولم يحدد الفرق بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي وذلك عند تنظيم المواد الخاصة بعقد النقل الجوي في قانون 06/98 فنجده يستعمل مصطلح صاحب "الامتياز" أو "المستغل" بصفة متكررة ولم يوظف مصطلح الناقل الجوي حتى الفصل الثامن من قانون 06/98 المعنون بـ "عقد النقل الجوي والمسؤولية والتأمينات" ومع ذلك لم يحدد لنا المقصود بالناقل الجوي ومن يحق لهم اكتساب هذه الصفة وهذا ما يدفعنا إلى تعريف الناقل الجوي في قانون الطيران المدني الجزائري (أولاً) ثم إلى الوضعية القانونية لبعض المتدخلين في عملية النقل الجوي (ثانياً)..

أولاً: تعريف الناقل الجوي في قانون الطيران المدني الجزائري:

بالرجوع إلى قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 والذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني نجد أن أحكام عقد النقل الجوي جاءت خالية من أي تعريف لمصطلح الناقل الجوي، إلا أنه من بين التعاريف الواردة في القسم الأول من القانون المذكور ما نصت عليه المادة الثانية في الفقرة 11 منه: "يقصد بالمصطلحات الواردة في هذا القانون ما يلي: المستغل: - كل شخص إعتباري مرخص له باستغلال خدمات النقل العمومي أو العمل الجوي.

- كل مالك مقيد في سجل ترقيم الطيران الجوي.
- كل مؤجر طائرة إحتفظ بالتسيير التقني وبقيادة طاقم الطائرة أثناء مدة التأجير.
- كل مستأجر طائرة بدون طاقم يتولى قيادتها التقنية بواسطة طاقم يختاره بنفسه".¹

لقد ورد مصطلح المستغل وهو مصطلح أعم في قانون الطيران المدني ضمن قسم رابع مستقل يخص مسؤولية المستغل إزاء الغير على اليايسة مما يعني أن تعريف المستغل الوارد في المادة المذكورة أعلاه ينصرف إلى هذا القسم فقط، ولا يشمل أحكام المسؤولية الناشئة عن عقد النقل لأن المشرع الجزائري إستعمل صراحة مصطلح "الناقل الجوي" تعبيرا عن الشخص المسؤول أمام المسافرين المستهلكين وعليه

¹ - المادة 2 من القانون رقم 06/98، المتضمن قانون الطيران المدني، المعدل و المتمم، مرجع سابق.

يتضح جليا أن قانون الطيران المدني رقم 06/98 يفتقد إلى تعريف لمصطلح الناقل الجوي مما يحول دون إعمال قواعد مسؤولية الناقل وتطبيق أحكامها بشكل مضبوط ودقيق.

وإذا أخذنا بالتعريف الموجود في نص المادة 1/2 من القانون 06/98 الآتية الذكر بأن: "المستغل هو كل شخص إعتباري مرخص له بإستغلال خدمات النقل الجوي أو العمل الجوي..."¹، فهنا يمكن ربط صفة الناقل الجوي بمصطلح المستغل مع وجوب الحصول على ترخيص لاستغلال خدمات النقل العمومي وفقا للتشريع الجزائري، وإذا سلمنا أن الناقل الجوي هو الشخص المرخص له بإستخدام خدمات النقل الجوي يبقى هذا التعريف مشوبا بالقصور لانه يبين ضرورة إمتلاكه للطائرة المستغلة في ذلك أو أنه يكفي تأجيرها، ولا يبين أيضا إن كان يمكن لذلك الشخص أن يشرف على هذه الخدمة بشكل مباشر مثل وكالات السياحة.

مما يعني أنه يمكن إعتبار الناقل الجوي في قانون الطيران المدني الجزائري هو المستغل المرخص له بإستغلال خدمات النقل الجوي، لأن أي شخص يتصف بصفة من الصفات المحددة للمستغل في المادة أعلاه يقوم بإستغلال الخدمات الجوية للنقل العمومي أو العمل الجوي يعتبر ناقلًا جويًا، لكن هذا لا يحول دون ضرورة تدارك المشرع لهذا الأمر ووضع تمييز بين المستغل والناقل الجوي لأن هناك فرق في معنى المصطلحين أو وضع تعريف لكل واحد منهما على حدى.

تدارك المشرع الجزائري الامر و أدرج في المرسوم التنفيذي رقم 175/16 والذي يحدد شروط وكيفيات تطبيق حقوق ركاب النقل الجوي العمومي وأعطى تعريفا للناقل الجوي في المادة 02 منه والتي جاء نصها كالآتي: "يقصد في مفهوم هذا المرسوم، بما يأتي:

(أ) الناقل الجوي: مؤسسة نقل جوي تملك رخصة الاستغلال الجوي قيد الصلاحية،

(ب) الناقل الجوي الفعلي: ناقل جوي يقوم أو ينوي القيام برحلة في إطار عقد يبرم مع راكب أو بإسم شخص آخر معنوي أو طبيعي أبرم عقدا مع هذا الراكب."²

من إستقراء نص المادة نستنتج أن المشرع الجزائري قد أضفى صفة الناقل الجوي على كل شخص إعتباري يستغل الجو شريطة أن يحوز على ترخيص قيد الصلاحية و هذا وفقا لما جاء في البند أ من المادة أعلاه.

¹ المادة 1/2 من القانون رقم 06/98، المتضمن قانون الطيران المدني، المعدل و المتمم، مرجع سابق.

² المادة 2 من المرسوم التنفيذي رقم 175/16، يحدد شروط و كيفيات تطبيق حقوق ركاب النقل الجوي العمومي، المؤرخ في 14 يونيو 2016، الجريدة الرسمية، العدد 36 الصادر في 19 يونيو 2016.

ثم أُرِدَف في البند ب من ذات المادة وعرف الناقل الجوي الفعلي، لكن يؤخذ عليه أنه وسع من مفهوم هذا الأخير حيث أعتبره كل شخص طبيعي أو معنوي يكون طرفا في عقد النقل المبرم بينه وبين المسافر وعليه فالناقل الجوي الفعلي هو نفسه الناقل المتعاقد، وفي ذات الوقت الناقل الجوي الفعلي هو أيضا المنفذ لعملية النقل وذلك بقوله "الذي يقوم أو ينوي القيام بالرحلة..." وهذا عكس ما جاءت به اتفاقية غوادالاجارا المعدلة لاتفاقية وارسو والتي انضمت إليها الجزائر والتي ميزت بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي.

ثانيا: الوضعية القانونية لبعض المتدخلين في عملية النقل الجوي:

إن المشرع الجزائري لم يشترط في قانون الطيران المدني ملكية الناقل الجوي للطائرات التي يستغلها في خدمات النقل الجوي لذلك يثور التساؤل حين تأجير الطائرات حول أي من المؤجر أو المستأجر يحوز صفة الناقل الجوي، ومن جهة أخرى يؤكد كذلك على ضرورة إستغلال الناقل الجوي بنفسه لتلك الخدمات فما مدى إكتساب وكالات السياحة والوكلاء بالعمولة لصفة الناقل الجوي.

1. وضعية مؤجر و مستأجر الطائرة:

يعتبر إيجار الطائرة من الحالات الشائعة بين شركات النقل الجوي، وتأجير الطائرات يتم بطريقتين إما تؤجر الطائرة عارية بدون الطاقم العامل بها أو تؤجر الطائرة بطاقمها الكامل، والمشرع الجزائري قد أحسن من جانبه بإيجاد تفرقة بين عقد إيجار الطائرة غير مجهزة وعقد إيجارها مجهزة¹، إلا أنه قد أغفل وضع نظام قانوني للمسؤولية تخص هذا العقد بنوعية، لا سيما المسؤولية المترتبة عن عمليات النقل بالنسبة لكل من مؤجر الطائرة ومستأجرها في مواجهة المسافرين المستهلكين، ويعد ذلك من النقائص الجوهرية في قانون الطيران المدني، مما يجعلنا نتساءل حول من يحوز صفة الناقل الجوي عند إيجار الطائرة عارية وكذلك حال إيجارها مجهزة في مواجهة المسافر المستهلك.

أ- إيجار الطائرة عارية:

عمد المشرع الجزائري في قانون الطيران المدني رقم 06/98 إلى إستعمال عبارة "عقد إيجار الطائرة" للدلالة على إيجار الطائرة عارية مميزا بذلك بينه وبين "عقد إستئجارها" أي تأجيرها مجهزة أو مزودة بطاقم، وعقد إيجار الطائرة عارية هو: "عقد يضع بموجبه صاحب الطائرة وبمقابل تحت تصرف شخص آخر يدعى مستأجر إستخدام طائرة بدون طاقم".²

¹ - المادتين 122، 123 من القانون رقم 06/98، المتضمن قانون الطيران المدني، مرجع سابق.

² - المادة 122، نفس المرجع.

من إستقراء نص المادة يتضح أن عقد إيجار الطائرة عارية لا ينصب إلا على الطائرة ذاتها، مما يجعل موقف المؤجر يتسم بالسلبية إزاء نشاط الطائرة، إلا أن هذا لا يعني أن عقد الإيجار لا يلقى على عاتق صاحب الطائرة أعباء تتعلق باستعمال الطائرة من قبل المستأجر، بل إنه يتحمل جملة من الالتزامات تتعلق بإستعمال الطائرة التي يمكن أن تؤثر على مسؤولية هذا الأخير إزاء المسافرين المستهلكين، لذلك يجب تحديد أي من المؤجر أو المستأجر يحوز صفة الناقل الجوي إزاء المسافرين المستهلكين وعليه فعندما تؤجر الطائرة بدون طاقم يفقد عندها المؤجر حق الرقابة والإشراف على الطاقم ويظهر المستأجر بمثابة المالك حيث يوظف طاقما جديدا لقيادة الطائرة تحت إشرافه ورقابته فيعتبر ناقلا جويا و يبقى المؤجر بعيدا عن هذا الوصف.

ونشير إلى أن المشرع الجزائري وفقا للمادة 3/2 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 والمذكورة آنفا قد إعتبر المستغل المسؤول إزاء الغير على اليابسة هو مستأجر الطائرة بدون طاقم والذي يتولى قيادتها التقنية بواسطة طاقم يختاره بنفسه".¹

ب- إيجار الطائرة بطاقمها:

لقد عبر المشرع الجزائري على عقد إيجار الطائرة بطاقمها بعقد الاستئجار "وهو عقد يضع بموجبه مؤجر يملك طائرة وبمقابل تحت تصرف مستأجر استخدام طاقات هذه الطائرة كليا أو جزئيا".²

من إستقراء نص المادة نستنتج أنه في هذه الحالة يقوم المؤجر بتأجير الطائرة بطاقمها المسير لها ويحتفظ بحق الرقابة والإشراف على الطاقم ويقتصر الإيجار على مجرد تقديم خدمات الطائرة للمستأجر لمدة محددة أو لرحلة معينة، وهنا صفة الناقل الجوي تمنح للمؤجر وليس المستأجر كونه هو من تولى التنفيذ المادي للنقل الجوي بشقيه الفني والتجاري، إلا أن المشرع الجزائري في المادة 2/2 من القانون رقم 06/98 المذكورة آنفا قد أعتبر المؤجر الذي يحتفظ بالتسيير التقني وقيادة الطائرة³ هو المستغل المسؤول إزاء الغير على اليابسة فيما لم يتم بتحديد من المسؤول أمام المسافرين المستهلكين.

لكن بالرجوع للمرسوم التنفيذي رقم 175/16 المشار إليه آنفا فالمسؤول أمام المسافر المستهلك هو الناقل الجوي الفعلي الملتزم بالتنفيذ وفق عقد النقل المبرم بينه وبين هذا الأخير.

¹ - المادة 3/2 من القانون رقم 06/98، المتضمن قانون الطيران المدني، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

² - المادة 123 ، نفس المرجع.

³ - المادة 2/2 ، نفس المرجع.

2. وكالات السياحة: لقد تطور نشاط وكالات السفر والسياحة بصفة سريعة فمن مهمة حجز تذاكر الطائرة بطلب من المسافرين المستهلك أو حجز الغرف بالفنادق إلى مهمة تنظيم رحلات سياحية، ومع تعدد أنشطة وكالات السياحة ظهرت عدة إشكالات قانونية خاصة عند قيام شركة السياحة بعملية النقل الجوي أو إمتلاكها لطائرات تخصصها لعملية نقل زبائنها أو أفواج السياح.

أ- الوكالة السياحية مالكة للطائرة: عندما تتولى وكالة السياحة تقديم خدمة لزبائنها بواسطة طائرة مملوكة لها، فهي عندئذ ناقل كغيرها من الناقلين، فهي إذا في هذا الغرض لا تقوم بدور الوسيط أو الوكيل الذي يعد دورها الرئيسي، وإنما تقوم بتقديم خدمات مباشرة للمسافر المستهلك.¹ وفي هذا السياق تقضي المادة 3/19 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 بأن: "الطائرات يمكن أن تكون ملكا إما لأشخاص طبيعيين من جنسية جزائرية، أو أشخاص إعتباريين خاضعين للقانون الجزائري"²، ولا شك أن وكالات السياحة تدخل في هذا المعنى وبإمكانها إمتلاك طائرات. ومن جهة أخرى وتطبيقا للمادة 128 من نفس القانون يمكن أن تستعمل الطائرات التي تملكها الوكالة في تقديم خدمات مباشرة للنقل الجوي للمسافرين السياح، والتي تدخل ضمن الخدمات الجوية الخاصة وهي جميع الرحلات التي يقوم بها مالك الطائرة (وكالة السياحة) لحسابه الخاص³، و يؤكد هذا القول نص المادة 130 من ذات القانون المذكور إذ تعتبر وكالات السياحة والسفر بصفتها مالكة للطائرة ومستغلة لخدمات النقل الجوي لحسابها الخاص، خاضعة لنظام المسؤولية المفروض على الناقل الجوي⁴، وبالتالي تعد وكالات السياحة في هذا الغرض ناقلا جويًا.

3. الوكالة بالعمولة: من المعروف أن الناقل هو الذي يقوم بعملية نقل المسافرين المستهلكين لكن في بعض الأحيان قد لا يتعاقد المسافر المستهلك مع الناقل مباشرة لتوصيله وإنما يتفق مع شخص آخر يطلق عليه تسمية الوكيل بالعمولة للنقل، هذا الأخير بدوره يستطيع القيام بعملية النقل بنفسه، أو يتعاقد مع الناقل للقيام بعملية النقل، ولم ينظم قانون رقم 06/98 أحكام الوكيل بالعمولة للنقل لكن نظمها المشرع في القانون التجاري الجزائري.

¹ - حمد الله محمد حمد الله، مرجع سابق، ص185.

² - المادة 3/19 من القانون رقم 06/98، المتضمن قانون الطيران المدني، المعدل والمتمم مرجع سابق.

³ - المادة 128 ، نفس المرجع.

⁴ - المادة 130 ، نفس المرجع.

أ- التعريف بالوكالة بالعمولة:

عرفت المادة 37 من الأمر 59/75 المتضمن القانون التجاري عقد العمولة للنقل بأنه: "يعتبر عقد العمولة للنقل إتفاق يلتزم بمقتضاه تاجر بأن يباشر بإسمه الخاص، أو بإسم موكله أو شخص من الغير نقل الأشخاص أو الأشياء، وأن يقوم عند الاقتضاء بالأعمال الفرعية المرتبطة بالنقل".¹

من إستقراء نص المادة أعلاه نلاحظ أن المشرع الجزائري لم يدرج في نص المادة المقابل أوالعمولة التي يتلقاها الوكيل بالعمولة للنقل من قبل موكله إلا أنه فتح للوكيل بالعمولة للنقل مجال التعاقد فأعطى له إمكانية بأن يباشر سواء بإسمه الخاص أو بإسم موكله (المسافر المستهلك) أو شخص من الغير نقل المسافرين أو الأشياء، لكن وحسب ما هو معروف أن الوكالة بالعمولة للنقل ما يميزها عن الوكالة التجارية والوكالة المدنية أن الوكيل بالعمولة للنقل يتعاقد فيها بإسمه الشخصي لا بإسم موكله أو إسم الغير، ويعتبر عمل الوكيل بالعمولة عملا تجاريا بالنسبة له أما من يتعاملون معه فطبيعة التعاقد تحدد طبيعة المعاملة إن كانت تجارية أو مدنية.²

وعليه فالمشرع الجزائري مزج بين الوكالة التجارية والوكالة بالعمولة للنقل في نص المادة 37 آفة الذكر، وبالتالي إبتعد عن المعنى الحقيقي لتعريف عقد الوكالة بالعمولة للنقل ولم يوفق في صياغة المادة على نحو يتماشى والمعنى الحقيقي لتعريف عقد الوكالة بالعمولة للنقل.

ومن خلال كل ما سبق بيانه فالوكالة بالعمولة لنقل الأشخاص هي إتفاق يتعهد بموجبه الوكيل بالعمولة للنقل بأن يباشر بإسمه الخاص نقل المسافرين المستهلكين وأن يقوم عند الاقتضاء بالأعمال الفرعية المرتبطة بالنقل وذلك مقابل عمولة يتلقاها من قبل موكله المسافر المستهلك.

ب- مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل:

لا يعد الوكيل بالعمولة للنقل مسؤولا عن فعله فقط، وإنما يسأل أيضا عن فعل الناقل الذي إختاره للقيام بعملية النقل، بل وأكثر من ذلك في حالة النقل المتتابع يكون مسؤولا أيضا عن أفعال الناقلين الذين إختارهم، والذين لا يعرفهم الوكيل بالعمولة للنقل في أغلب الأحيان.³

¹ - المادة 37 من الأمر 59/75، المتضمن القانون التجاري، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

² - عبدلي حبيبة، مرجع سابق، ص 112.

³ - علي زغبى ومنصور، المسؤولية المدنية للوكيل بالعمولة، دراسة مقارنة بين القانونين الأردني والمغربي، مجلة المنارة، جامعة الشرق الأوسط، المجلد 19، العدد 01، الأردن، 2013، ص 150.

فيضمن لموكله تنفيذ العقود التي أبرمها معهم وأنه سوف يؤدي مهمته بعناية فائقة حتى لا يتعرض للمساءلة التي يضعها المشرع على عاتقه، ومن ثمة لا يجوز للوكيل بالعمولة للنقل أن يدفع مسؤوليته عن أفعال الناقل في مواجهة المسافر المستهلك، إذا لحق هذا الأخير ضرر بإعتبار أن الخطأ الحاصل لم يقع من جانبه بل من جانب الناقل الذي إختاره¹، بل يكون الوكيل بالعمولة للنقل في هذه الحالة ملزماً بالتعويض عن الضرر، ويرجع بعد ذلك على الناقل فيما يدفعه من تعويض للمسافر المستهلك وذلك لقيام مسؤوليته².

ويعد الوكيل بالعمولة للنقل ضامناً لتنفيذ عملية النقل بمقتضى القانون أي كما لو وجد شرط ضمان بالتنفيذ، لذلك فهو مسؤول عن تنفيذ عقد النقل كما لو كان هو الناقل لكن مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل مصدرها عقد الوكالة لا عقد النقل³.

وإستخلاصاً لما سبق فإذا تولى شخص إبرام عقد نقل جوي مع المسافر المستهلك بإسمه الشخصي لكن لحساب إحدى شركات الطيران عد وكيلاً للعمولة للنقل عن الناقل الجوي وفي هذه الحالة يكتسب الوكيل بالعمولة صفة الناقل المتعاقد (الناقل الفعلي المتعاقد بحسب تعريف المرسوم) إزاء المسافر المستهلك إذ يظهر أمامه بهذا الوصف، أما الموكل فهو شركة الطيران التي تتولى تنفيذ عملية النقل فتكون بمثابة الناقل الفعلي (الناقل الفعلي المنفذ)، وهذا الطرح لا تؤيده إتفاقية غوادالاخارا التي إعتبرت الناقل المتعاقد كل شخص يتعاقد مع المسافر أو مع شخص آخر يعمل لحسابه، ولما كان الوكيل بالعمولة هو شخص يعمل لحساب المسافر فإن وصف الناقل لا يمكن أن يشملته و 'إنما يظل مقصوراً على الشخص الذي تعاقد معه الوكيل بالعمولة لحساب المسافر، فلا يمكن أن يكون الوكيل وكيلاً عن المسافر والناقل في الوقت ذاته، وهذا التناقض الذي وقع فيه المشرع عندما أعتبر الناقل الفعلي هو نفسه المتعاقد والأجدر بالتطبيق والأخذ بها هي الإتفاقية لأنها تسمو على القانون الوطني فكيف لو كان مرسوماً تنفيذياً.

¹ - P, Pelebecque, le transport multimodal, revue internationale de droit comparé, Vol50 n=°2, avril, juin, 1998, p 530.

² - المادة 71 من الأمر 59/75 المتضمن القانون التجاري، المعدل والمتمم "يعد باطلاً كل اشتراط بإعفاء الوكيل بالعمولة كلياً أو جزئياً من مسؤوليته عن الأضرار البدنية الحاصلة للمسافر".

³ - علي زغبى ومنصور، مرجع سابق، ص 151 .

المطلب الثاني: مفهوم المسافر المستهلك:

يعد مصطلحا الاستهلاك والمستهلكين حديثا الظهور في مجال الفقه القانوني، فهما بحسب الأصل من المفاهيم الاقتصادية، فالاستهلاك لدى رجال الاقتصاد يمثل المرحلة الأخيرة من العملية الاقتصادية وهو إستخدام ناتج العمل لإشباع الحاجات، وعليه فالمستهلك تبعاً لذلك هو من يحصل على السلع والخدمات لإشباع حاجاته وهو يحتل المركز الأخير في العملية الاقتصادية وعنده تنتهي عملية التداول. ولتحديد مفهوم المستهلك أهمية تظهر في مدى إستفادته من القواعد الخاصة بالحماية التي تضمنتها قوانين حماية المستهلك وقمع الغش التي تقر بأن الدائن هو المستهلك، والمسافر في عقد نقل الركاب جوا هو الدائن فتبعاً لذلك فهو يعد المستهلك في عقد النقل الجوي وسيتم التطرق إلى التعريف بمصطلح المستهلك (فرع أول) ثم التعريف بالمسافر المستهلك (فرع ثاني).

الفرع الأول: التعريف بمصطلح المستهلك:

أصبح المستهلك موضع إهتمام الفقه القانوني، وهو من المفاهيم المهمة جدا والتي عادة ما لا تحظى بتعريف دقيق وهذا ما ينبغي تحديده من خلال وجهة نظر الفقه والتشريع، إن كان لتعريف المستهلك نصيب في النصوص القانونية المرصودة لحماية المستهلك وعلى هذا الأساس سنتطرق إلى المدلول الفقهي للمستهلك (أولاً) ثم المدلول القانوني للمستهلك (ثانياً).

أولاً: المدلول الفقهي للمستهلك:

المستهلك في عقد الاستهلاك كثيراً ما يكون عرضة للمخاطر والأضرار بمصالحه نظراً لوضعه أضعف وهو ما أدى إلى تضارب التعريفات الفقهية حول تحديد مفهوم موحد للمستهلك، ففي حين ضيقت فئة من الفقهاء من طائفة الأشخاص المعتبرين مستهلكين¹، ذهب طائفة أخرى إلى التوسيع من دائرة المستهلكين المفروض دعمهم وحمايتهم²، وستعرض للاتجاهين فيما يلي:

1. التضييق من مفهوم المستهلك:

يعتبر المستهلك وفقاً للاتجاه الضيق بأنه: "كل شخص طبيعي يحصل أو يمكن أن يحصل على أشياء إستهلاكية أو خدمات من نفس الطبيعة لغرض منفرد، هو إشباع حاجاته الشخصية أو العائلية، مع إستبعاد المشاريع والمهن الحرة من ذلك".³

¹ - محمد إبراهيم عبيدات، سلوك المستهلك، ط1، دار وائل، الأردن، 2004، ص 16.

² - عمر محمد عبد الباقي خليفة، الحماية العقدية للمستهلك، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 2004، ص 17.

³ - نفس المرجع، ص 41.

ويذهب غالبية الفقه إلى تأييد هذا الاتجاه المضيق لمفهوم المستهلك من بينهم الفقيه "GUYON yves" الذي عرف المستهلك بأنه: "ذلك المشتري أو الزبون الذي يمكن إفتراض أنه ذكي وعاقل قادر على أن يكسب أو يحمي حقوقه في مواجهة البائع الذي يقابله".¹

كما يرى الفقيه الفرنسي "Ghestin" المستهلك أنه: "هو الذي يصبح طرفا للحصول على سلع وخدمات من أجل إشباع حاجاته الشخصية غير المهنية".²

نستخلص من التعاريف السابقة أن المستهلك الذي تجدر حمايته هو الشخص الطبيعي الذي يشتري منتوجا لاستعماله الشخصي أو العائلي.

بينما يرى إتجاه آخر أن تعريف المستهلك لا يقتصر على الشخص الطبيعي، وإنما يشمل أيضا بعض الأشخاص المعنوية كالجمعيات الخيرية والنقابات، التي لا تهدف إلى تحقيق الربح³، وأرى أن هذا الاتجاه هو الأصوب.

فوفقا لهذا الاتجاه فإن المستهلك هو الشخص الطبيعي أو الاعتباري أو الذي يقتني أو يستعمل الأموال أو الخدمات لغرض غير مهني، أي لإشباع حاجاته الشخصية أو العائلية، إذن فالمعيار المعتمد من قبل أصحاب هذا الاتجاه هو معيار الغرض من التصرف، والذي يميز وفقه بين طائفة المتدخلين والمستهلكين، هذا ويميل إلى الأخذ بهذا المفهوم الضيق للمستهلك إضافة إلى غالبية الفقهاء القضاء في فرنسا، إذ صدرت أحكام قضائية تؤيد هذا المعنى الضيق في مجالات استهلاكية متعددة.⁴

2. التوسع في مفهوم المستهلك:

ذهب بعض الفقه إلى ضرورة الأخذ بمفهوم أوسع للمستهلك ليشمل أشخاص آخرين فيعرفه البعض بصفة أكثر شمولاً بأنه: "كل شخص يتعاقد بهدف الاستهلاك، أي بمعنى إقتناء أو إستعمال مال أو خدمة".⁵

¹ - Yves Guyon, droit des affaires, tome 1, 8^{ème} Ed, économique, Paris, p 940.

² - Ghestin, J , traité de droit civil, la formation du contrat LGDJ3, Edition, 1990, n=°77, p54.

³ - عبد الله ذيب محمود، حماية المستهلك في التعاقد الإلكتروني، دراسة مقارنة، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2012، ص13

⁴ - هدى تريكي، الحماية المدنية الإجرائية للمستهلك، دراسة مقارنة، المركز القومي للإصدارات القانونية، ط1، القاهرة، مصر، 2017، ص27.

⁵ - حسن عبد الباسط جميعي، حماية المستهلك، الحماية الخاصة لرضاء المستهلك في عقود الاستهلاك، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1996، ص10.

كما يعرفه البعض الآخر بأنه: "الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يبرم تصرفا قانونيا للحصول على منتج يقصد أن يكون هو أو ذويه المستعمل النهائي له وتمتد نفس الصفة إلى المهني الذي يتعاقد خارج مجال اختصاصه".¹

إذن حسب هذا الاتجاه فإن إحتراف الشخص لمهنة ما لا علاقة له بإكتساب صفة المستهلك من عدمه، طالما أن الاقتناء لا علاقة له بما يحترفه المقتني، وبهذا يحقق الضعف المطلوب لحماية المستهلك، ومثال ذلك المحامي الذي يشتري جهاز للإعلام الآلي لحاجات مهنته فهو يعتبر غير مهني بالنسبة للمحترف في مجال الأجهزة الإلكترونية، فلا يدخل هذا في إختصاص المحامي. وحجج هؤلاء في هذا التوسع هو مدى إمتداد نطاق الحماية القانونية إلى المتدخل عندما يقوم بإبرام تصرفات تخدم مهنته.²

بل هناك من دعا إلى جعل مصطلح المستهلك مرادفا لكلمة مواطن، وذلك إعتقادا على المصلحة. إذن فمصلحة المستهلك تكون حينما توجد علاقة تبادلية بين المواطنين والعديد من المؤسسات ومختلف أنواع الأعمال الأخرى داخل المجتمع، فوفقا لهذا الاتجاه يعد مستهلكا كل شخص يتعاقد لغرض الاستهلاك ذلك أن المهني الذي هو بالمفهوم الجديد المتدخل إذا تعامل خارج تخصصه سيجد نفسه في مركز ضعف لأنه يكون في حكم الجاهل للأمر.³

ثانيا: المدلول القانوني للمستهلك:

جرت العادة أن يوكل المشرع مهمة التعريف للمصطلحات القانونية للفقهاء لكنه قد يعتمد أحيانا للخروج عن المألوف ويضع تعريفات لبعض المصطلحات ومنها مصطلح المستهلك الذي عرفه من خلال عدة نصوص قانونية، فعرفه بموجب المادة الثانية من المرسوم التنفيذي رقم 39/90 المؤرخ في 1990/01/30 المتعلق برقابة الجودة وقمع الغش المعدل والمتمم على أنه: "كل شخص يفتني بثمن أو

¹ - سرحان إبراهيم عدنان، المهني، المفهوم والانعكاسات القانونية، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، مصر، العدد الأول، سنة 2003، ص58.

² - هدى زوزو، آليات حماية المستهلك من مخاطر التعاقد الإلكتروني في التشريع الجزائري، مجلة الحقوق والحريات، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، الجزائر، العدد 04، أبريل 2017، ص319.

³ - عيبر مزغيش، بن ضيف محمد عدنان، الضوابط الحمائية المصوبة لاختلال التوازن العقدي في عقود الاستهلاك التعسفية، مجلة الحقوق والحريات، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر بسكرة، الجزائر، المجلد 03، العدد 04، أبريل 2017، ص96.

مجانا منتوجا أو خدمة، معدين للاستعمال الوسيط أو النهائي لسد حاجته الشخصية أو حاجة شخص آخر أو حيوان يتكفل به".¹

كما عرفته المادة الثالثة من القانون رقم 02/04 المتعلق بالقواعد المطبقة على الممارسات التجارية بقولها: "المستهلك: كل شخص طبيعي أو معنوي يقتني سلعا قدمت للبيع أو يستفيد من خدمات عرضت ومجردة من كل طابع مهني".²

كما عرفته أيضا المادة الثالثة من القانون رقم 03/09 المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش على أنه: "كل شخص طبيعي أو معنوي يقتني بمقابل أو مجانا سلعة أو خدمة موجهة للاستعمال النهائي من أجل تلبية حاجته الشخصية أو تلبية حاجة شخص آخر أو حيوان متكفل به".³

من استقراء نصوص المواد أعلاه نستنتج أن تعريف المستهلك وفقا لنظرة المشرع الجزائري يشمل عناصر محددة، على أن تعريف المشرع للمستهلك بموجب قانون حماية المستهلك وقمع الغش يتعارض مع ما ورد من تعريف في النصوص التطبيقية.

1. عناصر تعريف المستهلك:

يتحدد تعريف المشرع الجزائري للمستهلك بتوافر العناصر الآتية:

أ- المستهلك شخص طبيعي أو معنوي:

الأصل أن يكون المستهلك شخصا طبيعيا لكون تلبية الحاجة الشخصية أو العائلية أمر يناسب الشخص الطبيعي، إلا أن القانون 03/09 صرح بجواز إضفاء صفة المستهلك على الشخص المعنوي، وهو موقف إستقر عليه المشرع أيضا عند تعريفه للمستهلك في القانون رقم 02/04 المتعلق بالقواعد المطبقة على الممارسات التجارية المشار إليه سابقا، بينما لم يكن المرسوم التنفيذي 39/90 يصرح بذلك.

إن المشرع قد أصاب حين اعتبر الشخص المعنوي من المستهلكين المقرر حمايتهم، ويجد تبريره في أن أحيانا الشخص المعنوي لا يمارس نشاطا مهنيا يحصل منه على موارده المالية أو على أسباب وجوده، ومن ثم فإنه يشبه المستهلك العادي تماما.

¹ - المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 39/90 المؤرخ في 30/01/1990، المتعلق برقابة الجودة وقمع الغش، ج ر، العدد 05، الصادرة في 31/01/1990.

² - المادة 03 من القانون رقم 02/04، المؤرخ في 23/06/2004، المحدد للقواعد المطبقة على الممارسات التجارية، المعدل والمتمم، ج ر، العدد 41، الصادرة في 27/06/2004، المعدل بالقانون رقم 06/10، المؤرخ في 15/08/2010.

³ - المادة 3 من القانون رقم 03/09 المؤرخ في 25/02/2009، المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش، ج ر، العدد 15، الصادرة في 08/03/2009، المعدل والمتمم.

ب- الغرض من الاقتناء:

يتضح من التعريف الوارد في المادة 03 من القانون رقم 03/09 للمستهلك الآنفه الذكر أن المشرع جعل معيار تحديد صفة المستهلك هو الغرض من الاقتناء، إذ أن ثبوت صفة المستهلك يقتضي أن يكون الغرض من إقتناء السلعة أو الخدمة هو سد حاجة شخصية أو حاجة شخص آخر أو حيوان يتكفل به، أي أن يكون الغرض غير مهني، ما يعني بمفهوم المخالفة نفي صفة المستهلك عن يفتني سلعة أو خدمة لغرض مهني أو إستثماري.

ولم يشترط المشرع في تعريفه للمستهلك أن يكون الغرض من الاقتناء هو سد حاجة شخصية للمقتني ذاته الذي يصطلح عليه "المستهلك المتعاقد"، بل أضفى صفة المستهلك أيضا على من يفتني سلعة أو خدمة لسد حاجة شخص آخر ليس طرفا في عقد الاستهلاك وهو الذي يصطلح عليه "المستهلك المستفيد" كونه يعقب المستهلك المتعاقد في الاستفادة من السلعة أو الخدمة دون أن يكابد مشقة الحصول عليها.¹ كما يعتبر مستهلكا حسب التعريف المذكور من يفتني سلعة أو خدمة لسد حاجة حيوان يتكفل به، كأن يشتري له علفا، أو يتعاقد مع مدرب لتدريبه أو مع بيطري لمداواته، وهذا يعكس الأهمية التي صار يحظى بها الحيوان لا سيما حيوان الصحبة، نظرا لمنافعه الاقتصادية والبيئية وإرتباطه بمصالح الأفراد، وتتامي نفوذ منظمات حماية البيئة والحيوان، ويرى البعض² أن المشرع بهذه اللفتة قد خرج عن نظرتة السابقة للحيوان بإعتباره شيئا من أشياء القانون المدني وإعتباره شخصا "جنينيا" من أشخاص القانون وتمهيدا لميلاد قانون داخلي للحيوان بعد إعلان منظمة اليونسكو لحقوق الحيوان.

ج- المنتج محل الاستهلاك:

من التعريف الذي جاءت به المادة 03 من القانون رقم 03/09 للمستهلك الآنفه الذكر نجد أن المشرع نص في هذا التعريف على أن تكون السلعة أو الخدمة المقتناة موجهة للاستعمال النهائي أي للاستهلاك، ما يعني نفي صفة المستهلك عن يفتني سلعا أو خدمات موجهة للاستعمال الوسيط، كونها بهذا الوصف تستخدم لأغراض مهنية كإعادة التصنيع والإنتاج والاستثمار وليس للاستهلاك.

¹ طرح البحور علي حسن، عقود المستهلكين الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2007، ص، ص 141، 142.

² محمد بودالي، حماية المستهلك في القانون المقارن، دار الكتاب الحديث، الجزائر، 2008، ص، ص 30، 31.

وبهذا يكون المشرع قد تبنى المفهوم الضيق للمستهلك، ونقادی المآخذ التي سجلت على تعريف المستهلك في المرسوم التنفيذي رقم 39/90 المتعلق بمراقبة الجودة وقمع الغش¹ المشار إليه آنفاً، حيث ثار جدل فقهي حول مقصد المشرع من عبارة "الاستعمال الوسيط" بين من ذهب إلى أن المشرع قصد التوسع في نطاق تطبيق قواعد حماية المستهلك لتشمل حتى المحترف الذي يتصرف لأغراض مهنية إستثمارية²، وبين من رأى أن المشرع وقع في تناقض حين جمع بين الاستعمال الوسيط والغرض الشخصي أو العائلي من الاقتناء في تعريف واحد للمستهلك، ما يقتضي حذف عبارة "الاستعمال الوسيط" درءاً لهذا التناقض.³

هذا وتجدر الإشارة إلى أن القانون رقم 03/09 وإذا كان يستهدف حماية المستهلك بمعناه المذكور سلفاً، فإن صياغة بعض أحكامه توحى بأنها تسري على كل مقتني للسلعة أو الخدمة مطلقاً سواء حاز صفة المستهلك أم لم يحز، ومثال ذلك المادة 15 المتعلقة بالحق في التجزئة.

كما أن تعلق الكثير من أحكام القانون رقم 03/09 بالسلع والخدمات المعروضة للاستهلاك بصرف النظر عن من يفتنيها كالأحكام المتعلقة بالإلزامية النظافة والسلامة وأمن المنتجات، يكفل الحماية في واقع الحال لكل من يفتني سلعة أو خدمة معروضة للاستهلاك مستهلكاً كان أو مهنيًا، ما من شأنه التقليل من أهمية صفة المستهلك كضابط لتطبيق أحكام القانون رقم 03/09 من الناحية الفعلية ولعل ذلك ما تعكسه المادة الثانية من هذا القانون حينما ركزت حال تحديدها لنطاق تطبيقه على محل الاستهلاك بدلاً من شخص المستهلك.

2. تعارض تعريف المستهلك في التشريع:

ألغى المشرع الجزائري القانون رقم 02/89 المتعلق بالقواعد العامة لحماية المستهلك بموجب المادة 94 من القانون رقم 03/09 المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش، ولكنه أبقى على النصوص التطبيقية للقانون الملغى سارية المفعول، وهذا حسب نفس المادة التي تنص على أنه: "... وتبقى نصوصه التطبيقية سارية المفعول إلى حين صدور النصوص التطبيقية لهذا القانون التي تحل محلها".⁴

¹ - المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 39/90 المتعلق بمراقبة الجودة وقمع الغش، مرجع سابق.

² - M, Kahloula et G, Mekamcha, la protection du consommateur en droit Algérien, revue IDARA, vol n=°2 -1995, p15.

³ - محمد بودالي، مرجع سابق، ص31.

⁴ - المادة 94 من القانون رقم 03/09 المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش، مرجع سابق.

نظرا لعدم صدور هذه النصوص التطبيقية إلى غاية كتابة هذه الأسطر، فإن المرسوم التنفيذي رقم 39/90 المتعلق برقابة الجودة وقمع الغش مازال ساري المفعول، وهو بذلك يشكل تعارضا مع ما جاء به القانون رقم 03/09 لا سيما فيما يتعلق بتحديد مفهوم المستهلك.

ففي حين تبني المشرع المفهوم الواسع للمستهلك بموجب المرسوم التنفيذي رقم 39/90 بإدراج المستهلك الوسيط ضمن طائفة المستهلكين، تبني قانون حماية المستهلك وقمع الغش المفهوم الضيق، حين أقصى المستعمل الوسيطى بنصه على أن المستهلك هو فقط الذي يقتني المنتج من أجل الاستعمال النهائي. فإذا تضرر شخص ما من منتج معين نتيجة عدم التزام المتدخل بضمان السلامة، وكان قد إقتناه ليس بهدف إشباع إحتياجاته الخاصة، وإنما من أجل الاستعمال الوسيطى¹، في هذه الحالة يعتبر مستهلكا وفقا لقانون رقابة الجودة وقمع الغش، في حين لا يعتبر كذلك في ضوء قانون حماية المستهلك، وبالتالي تقع في إشكال لدى تطبيق القانون من أجل بسط الحماية المقررة للمستهلك.

يبقى ضمان التطبيق الأصح والأتمثل لنصوص قانون حماية المستهلك مرهونا بإصدار النصوص التطبيقية له التي تأخذ في الحسبان نظرة المشرع الجزائري للمستهلك، وموقفه من الشخص الأجرى بالحماية.

وفي الأخير تجدر الإشارة إلى أن المستهلك في المعاملات التي تتم عبر شبكة الانترنت هو نفسه المستهلك في العمليات التعاقدية التقليدية، إلا أن الوسيلة تختلف حيث أن المستهلك الإلكتروني له نفس الحقوق التي يتمتع بها المستهلك العادي مع الأخذ بعين الاعتبار القواعد الخاصة بالتعاقد الإلكتروني². وعرف المشرع الجزائري المستهلك الإلكتروني في المادة 3/6 من القانون رقم 05/18 المتعلق بالتجارة الإلكترونية كما يلي: "المستهلك الإلكتروني: كل شخص طبيعي أو معنوي يقتني بعبوض أو بصفة مجانية سلعة أو خدمة عن طريق الاتصالات الإلكترونية من المورد الإلكتروني بغرض الاستخدام النهائي"³.

¹ - هدى زوزو، مرجع سابق، ص 319.

² - محمد حسن الحسني، حماية المستهلك الإلكتروني في القانون الخاص، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2013، ص 28.

³ - المادة 3/6 من القانون رقم 05/18، المؤرخ في 10/05/2018، المتعلق بالتجارة الإلكترونية، الجريدة الرسمية، العدد 28، الصادرة في 16/05/2018.

الفرع الثاني: التعريف بالمسافر المستهلك:

أضفى المشرع الجزائري صفة المستهلك على كل شخص طبيعي يقتني بمقابل خدمة موجهة للاستعمال النهائي لتلبية حاجته الشخصية، وعليه يمكن إصباح صفة المستهلك على المسافر الذي يستقل الطائرة باعتباره مستهلكا متعاقدا بناء على عقد النقل الجوي وتبعاً لذلك سيتم التطرق إلى التعريف الفقهي للمسافر المستهلك (أولاً) ثم التعريف القانوني للمسافر المستهلك (ثانياً).

أولاً: التعريف الفقهي للمسافر المستهلك:

ينتقى المسافر المستهلك خدمة النقل في عقد نقل الأشخاص جواً، ويذهب البعض من الفقهاء إلى القول بأن خصوصية عقد النقل الجوي تتبع من إقتضاره على الشخص الحي فما حكم نقله وهو جثة هامة.

1. المسافر المقصود في عقد النقل الجوي:

وهو الطرف الثاني في عقد النقل الجوي، وهو الراكب ويعرف بأنه: "الشخص الذي يتم نقله بناء على عقد مبرم بينه وبين الناقل".¹

وعليه فإن المتسلل لا يعتبر راكباً إذ لا يوجد بينه وبين الناقل أية علاقة تعاقدية.²

كما يعرف بأنه: "الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الناقل الجوي بنفسه أو بواسطة نائبه، كما يمكن إبرامه عن طريق وكيل بالعمولة والذي يريد الانتقال من مكان إلى آخر بواسطة الطائرة".³

من خلال التعاريف السابقة نستنتج أن المسافر المستهلك هو من يتولى إبرام عقد النقل الجوي.

وهو الشخص الذي يريد الانتقال من مكان إلى مكان آخر بشخصه و أمتعته باستعمال آلية المرفق الجوي والمتمثلة في الطائرة.

وقد يتولى عنه إبرام عقد نائبه سواء كان نائباً قانونياً كالولي أو الوكيل، حيث يمكن كذلك للوكيل بالعمولة أن يتولى إبرام عقد النقل الجوي.

فالمسافر المستهلك هو شخص يدور حوله عقد النقل، ولكن يراعي أن جوهر النقل هو تغيير المكان سواء كان محل أداء الناقل الرئيسي شيئاً أو شخصاً، وبهذا المفهوم للنقل لا يكون الإنسان موضوعاً للتعامل تماشياً مع المبدأ القانوني القائل بخروج الإنسان عن دائرة التعامل، ومن ذلك لا ينقرر للناقل حق على

¹ - محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 77.

² - ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2000، ص 126.

³ - هاني دويدار، مرجع سابق، ص 223.

الراكب وإنما يلتزم الناقل بأداء محدد هو تغيير مكان هذا الشخص، ويراعي أن الإنسان المقصود في عقد نقل الأشخاص هو الإنسان الحي، فبذلك يكون نقل الجثة الهامدة من قبيل نقل الأشياء.¹ وعليه يعد الراكب من الأشخاص الحية حتى لو كان فاقدا الوعي أثناء نقله أو كان مخدرا، فالمعيار الذي يعول عليه في هذه الحالة هو إصدار تذكرة النقل باسمه أولا ودخوله الطائرة ثانيا.²

2. مدى خضوع نقل جثث الموتى لأحكام اتفاقية وارسو:

أخضعت اتفاقية وارسو لسنة 1929 والبروتوكول المعدل لها لاهاي لسنة 1955 المصادق عليهما من طرف المشرع الجزائري نقل الأشخاص أو المسافرين المستهلكين لأحكامهما، لكن لم تميز فيما إذا كان هؤلاء الأشخاص أمواتا أم أحياء، ومن ثار تساؤل عن مدى خضوع جثث الموتى لأحكام الاتفاقية من عدمه.

بالنسبة لجثث الموتى فقد ذهب جانب من الفقه إلى أن وفاة الموتى يعتبر من قبيل البضائع، وهذا ما ذهب إليه الفقيه "R, Rodiere".³

ويستند في ذلك إلى تحديد الأجرة في نقل الجثث تقدر على أساس الوزن والحجم كما هو الحال في البضاعة، كما أن الشروط العامة للنقل بالسكك الحديدية تعتبر وفاة الموتى من قبيل البضاعة، لذا يجب توحيد المعاملة بين وسائل النقل المختلفة.

إلا أنه ذهب رأي مخالف بالقول بأن الرفاة والجثث هي أقرب إلى نقل الأشخاص وبالتالي فهو يخضع لأحكام اتفاقية وارسو 1929 المتعلقة بنقل المسافرين المستهلكين.⁴

ولعل الرأي الذي يساوي بين نقل جثث الموتى ونقل الأشخاص هو الأقرب للصواب والمنطق، ذلك أن التسوية بين نقل جثث الموتى ونقل البضائع مثلما ذهب إليه الاتجاه الأول يخالف حتى قواعد ديننا الحنيف ويمس بكرامة الإنسان لأن الجسد بعد الموت حرمة ولا تقبل التقييم المالي وذلك لخروجه عن دائرة التعامل بوجه عام.

¹ - محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 80.

² - هوزان عبد المحسن عبد الله، المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن سلامة الركاب، دراسة مقارنة، مقال منشور بمجلة جامعة تكريت للحقوق، العراق، السنة 01، المجلد 01، العدد 02، الجزء 02، آذار 2017، ص 571.

³ -R, Rodiere,B,Mercadal, op,cit, p9.

⁴ - محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 82.

ثانياً: التعريف القانوني للمسافر المستهلك :

وسيتم من خلال هذا العنصر التطرق إلى التعريف القانوني للمسافر المستهلك على المستوى الدولي وعلى المستوى الداخلي تباعاً.

1. المدلول القانوني للمسافر المستهلك على المستوى الدولي:

لم تتطرق اتفاقية وارسو لسنة 1929 وبروتوكول لاهاي لسنة 1955 المعدل لها لتعريف المسافر المستهلك الذي يعد الطرف الثاني في عقد النقل الجوي حيث لم تأتي إلا بذكر كلمة "راكب" "Passager" في كل من نص مادتيها (17-18) منها حيث جاء نص المادة 17 من اتفاقية وارسو لسنة 1929 على النحو الآتي: "... في حالة وفاة الراكب...".¹

وبروتوكول لاهاي لسنة 1955 إستعمل مصطلح مسافر "voyageur".

2. المدلول القانوني للمسافر المستهلك على المستوى الوطني:

لم يعرف المشرع الجزائري في قانون الطيران المدني رقم 06/98 ولا التعديلات اللاحقة له المسافر المستهلك لكنه أتى على ذكره في نصوص قانونية متفرقة مع تغيير للمصطلح في كل مادة.

فعلى سبيل المثال لا الحصر إستعمل مصطلح "راكب" في القسم الأول من الفصل الثامن المعنون بـ "عقد النقل الجوي للركاب وأمتعهم" للقانون رقم 06/98 المتضمن قانون الطيران المدني.

ثم أورد في المادة 131 من نفس القانون وأستعمل مصطلح شخص "personne" حيث جاء في نص المادة: "... يلتزم بموجبه الناقل الجوي بواسطة الطائرة بنقل أشخاص...".²

أما في نص المادة 2/132 أعاد إستعمال مصطلح "راكب" حيث جاء في نص المادة أنه: "... غير أنه إذا قبل الناقل ركاباً...".³

أما في القسم الثالث من الفصل الثامن للقانون رقم 06/98 المشار إليه انفا والمعنون بمسؤولية الناقل الجوي إزاء المسافرين فأستعمل "مصطلح مسافر".

¹ - المادة 17 من اتفاقية وارسو لسنة 1929، مرجع سابق.

² - المادة 131 من القانون رقم 06/98 المتضمن قانون الطيران المدني، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

³ - المادة 2/132، نفس المرجع.

ونكر مصطلح "شخص منقول" في المادة 145 منه حيث جاء نصها كآتي: "... يصاب بها شخص منقول...".¹

من كل ما سبق بيانه وأمام تضارب المصطلحات وتعددتها في تبيان صفة المسافر المستهلك، وعدم ضبط مصطلح واحد يعبر عنه، إلا أننا نخلص إلى أن الراكب أو المسافر هو كل شخص إتفق مع الناقل على أن يقله إلى وجهة معينة بناء على عقد النقل، وهو لا يختلف عن الراكب في مختلف وسائل النقل الأخرى سواء كانت برية أو بحرية، فقط على المشرع ضبط مصطلح "المسافر" حتى يمكن تمييزه عن من يستعمل وسائل النقل الأخرى والكامنة في وسيلة تنفيذه وهي الطائرة.

¹ - المادة 145 من القانون رقم 06/98 المتضمن قانون الطيران المدني، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

خلاصة الفصل الأول:

من خلال هذا الفصل المعنون بالنظام القانوني لعقد النقل الجوي للمسافر المستهلك تم إبراز الإطار المفاهيمي لعقد النقل الجوي وذلك من خلال التطرق إلى تعريفه وخصائصه حيث أن عقد النقل الجوي لا يحدد عن القواعد العامة للعقود فهو يتم بمجرد توافق الإيجاب والقبول من جانب طرفيه، وهو لا يختلف عن غيره من عقود النقل الأخرى سواء البرية أو البحرية إلا من حيث وسيلة تنفيذه وهي الطائرة، إلا أن لهذا العقد جملة من الخصائص ينفرد بها عن سائر عقود النقل الأخرى وتتمثل في الرضائية والإذعان وتجارية عقد النقل الجوي.

كم تم التعريف في هذا الفصل بأطراف عقد النقل الجوي للمسافر المستهلك وهو الناقل الجوي والمسافر المستهلك على ضوء ما جاءت به إتفاقية وارسو لسنة 1929 والبروتوكولات المعدلة لها، إضافة إلى المشرع الجزائري، فوجود عقد النقل بين الناقل الجوي والمسافر يفترض أن الشخص الملزم بالتنفيذ والمسؤول إزاء الطرف الآخر هو الناقل المتعاقد ورغم صحة هذا الافتراض فيظل نسبيا إذ كثيرا ما يتدخل إلى جانب الناقل أطراف أخرى تتولى تنفيذ عملية النقل وتضفي عليهم صفة الناقل الجوي، أما المسافر المستهلك فهو الشخص الذي اتفق مع الناقل على أن يقله إلى وجهة معينة بناء على عقد النقل.

الفصل الثاني:

آثار الالتزام التعاقدية في عقد النقل الجوي
للمسافر "المستهلك"

الفصل الثاني: آثار الالتزام التعاقدية في عقد النقل الجوي للمسافر المستهلك

النقل الجوي للمسافرين يأخذ إحدى الصفتين إما دولي عرفته اتفاقية وارسو لسنة 1929 في مادتها الأولى بقولها: "يعد نقلا دوليا في عرف هذه الاتفاقية كل نقل تقع فيه نقطتا القيام والوصول وفقا لاتفاق المتعاقدين، سواء أكان هناك انقطاع للنقل أم كان هناك نقل من طائرة إلى أخرى أم لم يكن، وآخر داخلي وهو: "يتم بين نقطتين واقعتين في إقليم دولة واحدة، بشرط أن لا تكون الطائرة قد رست في إقليم دولة أخرى".

والمشروع عند تنظيمه لأحكام النقل الجوي لم يميز بين النقل الداخلي والدولي ونص في القانون 06/98 المتعلق بالطيران المدني في المادة 150 منه على أن تمارس مسؤولية الناقل إزاء كل شخص منقول طبقا لاتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي المعدل لها والمصادق عليهما من قبل الجزائر، فيفهم ضمنا تطبيق اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي على كل من النقل الداخلي والدولي تفاديا لازدواجية القواعد القانونية المطبقة على النقل الجوي.

وعقد النقل الجوي للمسافرين يعد من العقود الملزمة لأطراف التعاقد فمتى أبرم مستوفيا لكافة شروطه وأركانه رتب إلتزامات متبادلة بين طرفيه، تجد هذه الإلتزامات مصدرها في العقد ذاته، والإلتزامات كل طرف تعد حقوقا للطرف الآخر وبناءا على ما سبق بيانه سيتم التطرق إلى الإلتزامات التعاقدية للناقل الجوي (مبحث أول) والإلتزامات التعاقدية للمسافر المستهلك (مبحث ثاني)

المبحث الأول: الإلتزامات التعاقدية للناقل الجوي

من الإلتزامات الجوهرية التي تعد حقوقا للمسافر والتي يربتها عقد النقل الجوي في ذمة الناقل الجوي الإلتزام بضمان سلامة الراكب ونقله من مطار القيام إلى مطار الوصول المتفق عليه سالما معافى، إضافة إلى إلتزامه بالمحافظة على أمتعة المسافرين، وكذلك يلتزم الناقل بتوصيل المسافر في الموعد المحدد للنقل بما يتناسب مع طبيعة النقل الجوي وما يتميز به من سرعة، ونظرا للإلتزامات المختلفة التي يربتها عقد نقل المسافرين المستهلكين بالنسبة للناقل فإننا سنتطرق إلى التزام الناقل الجوي بضمان سلامة المسافر وأمتعته (مطلب أول) ثم إلتزام الناقل بتنفيذ النقل في الموعد المحدد (مطلب ثاني).

المطلب الأول: التزام الناقل الجوي بضمان سلامة المسافر وأمتعته.

الالتزام بضمان سلامة الراكب من التزامات الناقل التي تعد حقوقاً للمسافر وعليه فإن الناقل يحرص على راحة ورعاية مستهلكة طوال الرحلة الجوية إضافة إلى حفاظه على أمتعة هذا الأخير من التلف. وتعاهد المسافر مع الناقل لنقله من مكان إلى آخر عبر الطائرة تتشأ عنه حقوق للمسافر تجد مصدرها في عقد النقل الجوي، وهذا الأمر كفلته وأقرته الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية الخاصة بالنقل الجوي وبناء على ما تقدم سيتم التطرق إلى الحق في سلامة المسافر المستهلك (فرع أول)، ثم الحق في سلامة الأمتعة (فرع ثاني)، ثم الحقوق المستحدثة للمسافر المستهلك (فرع ثالث).

الفرع الأول: الحق في سلامة المسافر المستهلك:

من أهم الالتزامات الملقاة على عاتق الناقل الجوي هي الالتزام بضمان سلامة المسافر، ومرد هذه الأهمية إلى كون هذا الالتزام مرتبط بحياة الإنسان ومنع إيقاع الأذى بجسده الذي يعد من الضرورات التي سعت الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية ومنها التشريع الجزائري إلى حمايته وتبعاً لذلك سيتم التطرق إلى مفهوم التزام السلامة (أولاً) مع تحديد الطبيعة القانونية له (ثانياً).

أولاً: مفهوم التزام السلامة.

اختلفت تعاريف الالتزام بالسلامة مما أدى إلى تعدد مفاهيمه بين الفقه والقانون وسيتم التطرق إلى المدلول الفقهي للالتزام بالسلامة ومن ثم المدلول القانوني له تباعاً.

1. المدلول الفقهي:

اختلفت التعاريف الفقهية في تعريف الالتزام بالسلامة وذلك بحسب الزاوية التي ينظر إليه منها، فهناك من عرفه بالنظر لشروط معينة يختص بها هذا الالتزام في حين تناوله جانب آخر على أساس أنه التزام تبعي.

أ. تعريف التزام السلامة بالنظر لشروطه:

من التعريفات الفقهية للالتزام بالسلامة بالنظر لشروطه ما ذهب إليه جانب من الفقه إلى أنه: "الالتزام بالسلامة لا يكون إلا في العقود التي يكون فيها الدائن بالالتزام تحت رقابة المدين".¹

¹ - عبد القادر أقصاصي، الالتزام بضمان السلامة في العقود، دار الفكر الجامعي، مصر، 2010، ص 210.

في حين ذهب جانب آخر إلى الوسيلة التي إستخدمها المدين وليس إلى محل العقد"فالالتزام بالسلامة يستلزم وجوب أن تكون الوسيلة المستعملة في تنفيذ الالتزام الرئيسي تحت سيطرة المدين"¹، كوسيلة النقل المستعملة في عقد نقل المسافرين.

فيما عرفه فريق آخر من الفقه بأنه: "اعتبار الالتزام بالسلامة موجود في العقود التي تضع شخص الدائن تحت الحراسة المؤقتة للمدين بالالتزام الرئيسي من العقد مثل عقد نقل الأشخاص."²
من إستقراء التعاريف السابقة للالتزام بالسلامة، نجد أنه يستلزم توافر شروط وهي:

- **الشرط الأول:** أن يلجأ أحد المتعاقدين للمتعاقد الآخر من أجل الحصول على خدمة معينة.
- **الشرط الثاني:** أن يوجد خطر يتهدد المتعاقد طالب هذه الخدمة.
- **الشرط الثالث:** أن يكون المتعاقد الملتمزم بتقديم الخدمة مهنيا محترفا.³

غير أنها تعرضت لانتقادات شديدة على أساس أنه لم تنصب على المعرف وبذلك لم تصل إلى ماهية الالتزام بالسلامة بشكل واضح ودقيق، لأن تعريف الالتزام بالسلامة استنادا للشروط المطلوبة لوجوده لا تبين المقصود بالسلامة التي يلتزم بها المدين، وما هو المطلوب منه بالضبط وكيف يتحقق؟، كذلك كان يقتضي الأمر التعرض لماهية هذا الالتزام، كون الشروط والآثار تستخلص من مفهوم الشيء ذاته وهو أمر لم تدلنا عليه التعاريف السابقة.

ب. تعريف التزام السلامة بالنظر لذاتيته:

حاول أصحاب هذا الاتجاه من الفقه تعريف الالتزام بالسلامة بالنظر إلى ذاتيته وذلك بالتعرض لفكرة السلامة ذاتها، ثم محتوى الالتزام بالسلامة.

• فكرة السلامة:

تقتضي فكرة السلامة أن يمارس المدين سيطرة فعلية على كل العناصر التي يمكن أن تسبب ضررا للدائن بها، وهذا يعني أن تكون هذه العناصر مرتبطة بالعقد المبرم بين الدائن والمدين.

¹ - عبد القادر أقصاوي، مرجع سابق، ص 211.

² - نفس المرجع، ص 211.

³ - محمد وحيد محمد علي، الالتزام بضمان السلامة في العقود، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2001، ص 08.

- شرط السلامة الأول : ضرورة السيطرة الفعلية على العناصر المسببة للضرر: لم يركز أصحاب هذا الاتجاه في تحليلهم لفكرة السلامة لإعطائها تعريف على محل الالتزام بقدر تركيزهم على طبيعته، ويرجع ذلك ربما لصعوبة تحليل مصطلح السلامة وعدم دقته، إضافة إلى افتقار محل السلامة للوضوح من جهة أخرى.¹

لكن هذا لم يقف أمام الفقه لإعطاء مفهوم للسلامة على أنها: "الحالة التي يكون فيها التكامل الجسدي والصحي للمتعاقد محفوظ من أي اعتداء يسببه تنفيذ الالتزامات التعاقدية في الاتفاق المبرم بين هذا الأخير والمهني المحترف".²

والسلامة بهذا المعنى في عقد نقل المسافرين، أن يلتزم الناقل بإيصال المسافر سليماً معافى إلى الوجهة المتفق عليها، فعندما تكون السلامة هي محل الالتزام فلا يمكن التعبير عنها بطريقة وسط فهي عند التنفيذ لا تحمل الزيادة أو النقصان بإعتبارها غير قابلة للتجزئة، أي يجب أن تغطي كل مدة تنفيذ الالتزامات المتولدة عن العقد المنشئ لها، وأن تكون مطلقة لا يشوبها نقص ولا تعترضها حادثة، فهي إذا مفهوم أحادي لا يقبل التنوع أو التدرج.³

ويراد بمحل السلامة أن يسيطر المدين على العناصر التي يحتمل أن تسبب الضرر، ومعنى ذلك السيطرة على تصرفات الأشخاص أو على الأشياء التي تستخدم في تنفيذ العقد، ويقصد بالسيطرة التأثير الكامل أي توجيه ورقابة تمارسان من طرف المدين بالالتزام بالسلامة على هذه التصرفات بطريقة إن استخدمها في تنفيذ الالتزامات لا يقدم أي ضرر لصحة الدائن أو لتكامله الجسدي، سواء تعلق الأمر بإصابات مادية أو نفسية.⁴

ومن هنا يتضح لنا أن الالتزام بالسلامة يتمثل فيما ينبغي أن يقوم به المدين بقصد عدم تعرض الدائن لأي مكروه يمس بسلامته الجسدية وحياته وهي نتيجة لا بد أن تتحقق حتى يمكن القول بأن المدين قد وفى بالتزامه.

¹ - عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 212.

² - أمل كاظم سعود، محمد علي صاحب، الالتزام بضمان السلامة في العقود السياسية، دراسة مقارنة، مجلة جامعة الأنبار للعلوم القانونية السياسية، العدد 7، 2010، ص 92.

³ - (F), F, Defferrard, une analyse de l'obligation de sécurité à l'épreuve de la cause étrangère, Dalloz, revue, Ed, 1999, n°4, p 364.

⁴ - أمل كاظم سعود، محمد علي صاحب، مرجع سابق، ص 92.

وعليه إن الالتزام بالسلامة هنا هو ذلك الالتزام الذي يقع على عاتق المدين إتجاه الدائن يتعهد فيه بالحفاظ على سلامته ألسدية فالسلامة إذن تستلزم ضرورة السيطرة على العناصر المسببة للضرر.¹

- شرط السلامة الثاني: ضرورة انتماء العناصر المسببة للضرر بالعقد المبرم بين الدائن والمدين: تم التوصل إلى أن السلامة تستلزم ضرورة السيطرة على العناصر المسببة للضرر وعليه لابد أن تنتمي هذه العناصر للعقد المبرم بين الدائن والمدين وعلى إعتبار الناقل هو المهني المحترف والمسؤول عن تنفيذ عملية النقل، فإنه يمارس السيطرة على الأشياء كوسيلة النقل المستعملة لتنفيذ إلتزامه، وكذلك على تصرفات الأشخاص كالتابعين الذين يستعين بهم في تنفيذ عملية النقل فهم ليسوا بعناصر خارجة عن سيطرته و لا خارجة عن العقد، ذلك لأن العقد عبارة عن دائرة مغلقة على عاقديه يتبادلان فيه أداءات مختلفة مما يجب أن لا يتعرض الدائن في العقد إلى خطر أكثر مما يتعرض له الغير، فإذا حدث العكس فإنه يتحمل المسؤولية.²

• محتوى الالتزام بالسلامة:

يترتب على المدين بالالتزام بالسلامة التزام بتوقع الحادث الذي يمكن أن يتعرض له الدائن ويخل بسلامته، إضافة إلى التزامه بأن يتصرف من أجل منع حدوث الضرر أو على الأقل تجنبه والتقليل من آثاره.

- الالتزام الأول: الالتزام بضرورة توقع الحادث الضار:

من أجل توقع الحادث الضار يقوم الناقل بإعتباره مهني محترف بتخيل الحادث المستقبلي، الذي يمكن أن يترتب عنه ضرر للمسافر، وتقدير مدى إحصالية وقوع هذا الحادث، ومن أجل الوفاء بالالتزام بضمان السلامة، يجب عليه أن يتوقع كل الحوادث التي تعترض التنفيذ العادي والصحيح للعقد والتي يمكن أن تولد أضرار جسدية للمسافر.

فقد رفض القضاء دائما وبشدة تعليق عدم تحقيق النتيجة أي سلامة المسافر بالسبب الأجنبي كوسيلة لاستبعاد مسؤولية الناقل³، وذلك لكون الحادث كان محتملا ينبغي أن يكون متوقعا، وهي نتيجة منطقية لا يستطيع أن يتخلص منها المدين إلا بإثبات السبب الأجنبي، لأن عدم التوقع ميزة من مميزات السبب

¹- فايد عبد الفتاح فايد، الالتزام بضمان السلامة في عقود السياحة في ضوء قواعد حماية المستهلك، دراسة مقارنة، دار الكتب القانونية، دار شتان للبرمجيات والنشر، مصر، 2010، ص18.

² - (G), G, Viney et CP, P, Jourdain, traité de droit du code civil les conditions de la responsabilité, 2^{ème} Ed, LGDJ, Paris, 1998, n°501, P 409.

³ - Ibid. p 429.

الأجنبي الذي يدفع مسؤولية المدين فإنه يكون مخلا بالتزامه في حالة ما إذا كان الحادث الضار متوقعا أو محتمل الوقوع.¹

الالتزام الثاني : الالتزام بالتصرف من أجل منع الحادث الضار أو التقليل من آثاره:

إن توقع الحادث الضار على المدين بالتزام السلامة واجبا، وعليه بالتصرف حيال ذلك باتخاذ كل الاحتياطات والاجراءات اللازمة لمنع وقوع الحادث الضار، لذلك يجب على الناقل المدين بالسلامة أن يتبع مجموعة من الضوابط بكفاءة عالية لضمان سلامة المسافرين، وذلك بإزالة الأسباب المباشرة للحوادث المتمثلة في الأفعال والظروف التي لا تتوفر فيها عوامل السلامة للمسافر، والموجودة في مكامن الخطر وفي جوانب النقص التي يمكن تحديده خلال عملية الصيانة أو أثناء القيام بالطيران لإجراء الاختبار أو التدريب بصفة عامة.²

المدين يجب أن يتجنب وقوع الحادث نفسه فإذا لم يكن في وسعه ذلك فعليه على الأقل التصرف بطريقة يقاوم فيها الآثار الضارة لهذا الحادث، فتوقع المدين بالالتزام بالسلامة وجود تهديد يمس أمن وسلامة المتعاقد الآخر، يفرض عليه إتخاذ إجراء فعال لمنع هذا التهديد، فإذا لم يكن في وسعه ذلك لتجنب وقوع الحادث الضار، فعلى الأقل يجب أن يخفف من الآثار الضارة للحادث بالنسبة للمتعاقد الآخر، وهذا نظرا لتشدد القضاء في إعتبار الحادث الضار غير متوقع أو غير ممكن الدفع، وهو الأمر الذي يؤكد عدم وفاء المدين بالتزامه بضمان سلامة المتعاقد معه.

وعلى ضوء كل ما سبق يمكن إعطاء تعريف للالتزام بالسلامة في عقد نقل المسافرين بأنه: "إيصال المسافر سليما معافى إلى الوجهة المتفق عليها وذلك بسيطرة الناقل على وسيلة النقل وتابعيه الذين يستعين بهم في تنفيذ عملية النقل بطريقة كاملة تستلزم خطوة مزدوجة، من جهة توقع الأخطار التي يمكن أن يتعرض لها المسافر أثناء عملية النقل، ومن جهة أخرى التصرف إما بمنع وقوعها أو التقليل من آثارها".

2. المدلول القانوني:

إن اتفاقية وارسو وتعديلاتها قد خصت المسافر المستهلك بحماية في عقد النقل الجوي للأشخاص بتكريس ضمان سلامة المسافر الراكب من حوادث النقل الجوي، بالإضافة إلى قانون الطيران المدني الجزائري الذي أقر هذا الالتزام في نصوصه التشريعية.

¹ - عبد القادر أقصاصي، مرجع سابق، ص 215.

² - (G), G Viney et (P), P, Jourdain, op.cit, p 609.

سيتم تناول تعريفه على المستوى الدولي والداخلي تباعا.

أ. على المستوى الدولي:

إن اتفاقية وارسو لسنة 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي والمصادق عليهما من طرف الجزائر¹، لم تنص صراحة على التزام الناقل الجوي بضمان سلامة الراكب ضمن نصوصها، ولم يأتي بتعريف لهذا الالتزام، وإنما يستخلص ويستشف من خلال نصوصها وخاصة ما جاءت به المادة 17 منها.

والتي جاء نصها كآتي: "يكون الناقل الجوي مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة المسافر أو جرحه أو تعرضه لإصابة جسدية...".²

من إستقراء نص المادة نستنتج أنها أقرت صراحة عن مساءلة الناقل الجوي عن الضرر الذي يقع للمسافر في حالة وفاته أو جرحه أو إصابته بأي أذى بدني آخر، وهي تؤكد بذلك عن مدى حرصها على سلامة الراكب ضمن مرحلة النقل الجوي.

أيضا اتفاقية مونتريال لسنة 1999 لم تختلف كثيرا عن اتفاقية وارسو ولم تشر صراحة عن التزام الناقل بضمان سلامة الراكب، وإنما بالبحث في ثنايا نصوصها نجدتها تقر مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي يلحق بالركاب وهو ما أكدته الفقرة الأولى من المادة 17 من الاتفاقية.

ب. على المستوى الداخلي:

بالرجوع إلى قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 المشار إليه آنفا، نجده هو الآخر لم ينص صراحة في نصوصه على الالتزام بضمان السلامة، إلا أنه بالمقارنة بين النصوص نجده يؤكد على هذا الالتزام ضمنا وهو ما نستخلصه من نص المادة 145 منه بقولها: "يكون الناقل الجوي مسؤولا عن الخسائر والأضرار التي يصاب بها شخص منقول والتي تؤدي إلى وفاته أو تسبب له جرحا أو ضررا شريطة أن يكون سبب تلك الخسارة أو الجرح قد حدث على متن الطائرة أو خلال أي عملية إركاب أو نزول".³

من نص المادة نجدتها قد أوجبت مساءلة الناقل الجوي عن الأضرار التي يصاب بها شخص منقول والتي تؤدي إلى تحقيق ضرر سواء بالوفاة أو الجرح وبهذا يكون المشرع قد أخذ بالتعريف الفقهي الأنف الذكر،

¹ - صادقت الجزائر على اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكول لاهاي لسنة 1955 بموجب المرسوم رقم 64/74، مرجع سابق.

² - المادة 17 من اتفاقية وارسو لسنة 1929، مرجع سابق.

³ - المادة 145 من القانون رقم 06/98، المتضمن قانون الطيران المدني، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

وذلك بسيطرة المدين على تصرفات الأشخاص والأشياء التي تستخدم في تنفيذ عقد النقل من أجل منع الحادث الضار أو التقليل من آثاره على المسافرين، ومنه ليس الهدف من عملية النقل إيصال المسافر إلى الوجهة المتفق عليها فقط، بل الهدف الرئيسي هو إيصاله سليماً معافى، لذلك ينبغي على الناقل بإعتباره المدين بالالتزام بالسلامة أن تتضمن خدمته للمسافر الأخذ بجميع الاحتياطات اللازمة لسلامته وأمنه من الإخطار التي يمكن توقعها أثناء مدة النقل والتي قد تمس بسلامته، وإن لم يستطع دفعها كلياً لا بد عليه بالتصرف على الأقل من أجل التقليل من الأضرار الناتجة عنها.¹

ولتحقيق هذا الهدف - سلامة المسافر - فرض المشرع الجزائري على الناقل في مجال نقل الأشخاص عدة أحكام وشروط تتعلق بتنفيذه لعملية النقل، يتمثل عموماً في صلاحية مركبة النقل وأن يكون الناقل وتابعيه مؤهلين لنقل الأشخاص فنجده قد خص الالتزام بالسلامة في النقل الجوي للأشخاص قانون رقم 06/98 المتعلق بالطيران المدني على غرار الاتفاقيات الدولية لسلامة المسافرين جواً والمنظمات الدولية لحماية الطيران المدني والتي تكون الجزائر طرفاً فيها، إذ أوجب صلاحية الطائرة للملاحة الجوية وكفاءة الطاقم المنفذ لعملية النقل.

وفيما يخص شروط السلامة الواجب توافرها في صلاحية الطائرة للملاحة الجوية فقد نص المشرع الجزائري بموجب قانون الطيران المدني رقم 06/98 في الفصل الثاني القسم الثالث منه تحت عنوان البناء الطيران والرقابة التقنية وصيانة الطائرات من المادة 35 إلى 39 على إلزامية بناء الطائرات وفقاً للمقاييس التقنية الدولية.

وعلى إخضاع كل الطائرات إلى الرقابة التقنية للدولة وإلى التفتيش الدوري أو تفتيش الوضع في الخدمة، وأي إجراء لاختبارات على نماذج الطائرات يستوجب رخصة من السلطة المكلفة بالطيران المدني، وذلك بعد إدلاء المصالح المختصة بوزارة الدفاع الوطني برأيها، ونص كذلك في الفصل الخامس، القسم الأول منه المتعلق بقواعد الملاحة الجوية في المادة 67 على: "لا يمكن لأي طائرة أن تحلق أو تقلع أو تحط في محطة جوية وطنية إذا لم تكن تستوفي الشروط العامة لقابلية الملاحة والاستغلال المحدد عن طريق التنظيم".²

كما نصت المادة 68 منه على إلزامية تقييد كل طائرة في السجل الجزائري لترقيم الطيران الجوي بشرط أن تتوفر على شهادة قابلية الطائرة للملاحة الجوية أو رخصة مرور وطنية في حالة صلاحية يرمز لها

¹ - ياسمينه بشار، مسؤولية الناقل الجوي للركاب، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، 2013، ص 43.

² - المادة 67 من القانون رقم 06/98 المتضمن قانون الطيران المدني، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

بالحروف C.D.N وألزم كذلك ضرورة حيازتها بموجب المرسوم التنفيذي رقم 207/09 المتضمن الشروط العامة لقابلية ملاحه الطائرات واستغلالها والمرسوم التنفيذي رقم 208/09 الذي يحدد الشروط التقنية لاستخدام الطائرات وقواعد التهيئة والأمن على متنها¹، وهذا طبقا لما نصت عليه المادة 29 من اتفاقية الطيران المدني شيكاغو لسنة 1944² بأن الطائرة يجب أن تحمل معها هذه الشهادة في كل رحلة جوية ما دامت الطائرة مستخدمة في الملاحة الجوية الدولية وتلزم الدول المتعاقدة بالاعتراف بها وإعتمادها ولو أنها صادرة من جهات أجنبية من دول أخرى، ولكن بشرط أن لا تكون صادرة من دون تحقيق الحد الأدنى من الشروط اللازمة لأمن الطائرة والسلامة المطلوبة لرحلتها الجوية وبالتالي الالتزام بصيانة الطائرة هو الذي يؤكد إستمرارية صلاحيتها للملاحة الجوية.

أما فيما يخص إشتراط السلامة المتعلق بالجانب البشري فإن المشرع الجزائري وعلى غرار الاتفاقيات الدولية نجده في المادة 180 من القانون رقم 06/98 المشار إليه آنفا في الفصل التاسع، القسم الأول منه بعنوان شروط عمل مستخدمي الطيران المدني إشتراط حصول طاقم الطائرة على شهادة كفاءة علمية تؤهله للقيام بعملية النقل الجوي للأشخاص ووجوب تأهيل الطاقم الساهر على تنفيذ عملية النقل، دون أن ننسى الطاقم البري الذي هو بدوره يعمل من أجل حسن سير الرحلة الجوية وتوجيه عملية النقل³، وهذا ما نص عليه كذلك القانون رقم 15/14 المعدل للقانون رقم 06/98 بموجب مادته 16 و 17.

إذا فالناقل الجوي يستعين بمجموعة كبيرة من المساعدين منهم من يرتبط معهم بموجب عقد عمل مثل طاقم الطائرة أي القائد والطياريين المساعدين والمهندسين الجويين والميكانيكيين وضباط اللاسلكي كما يستعين بمساعدين لا يرتبط معهم بعقد عمل وإنما بعقد مع إدارة المطار وهم العمال خارج الطائرة مثل العاملين بساحة المطار الذين يحضرون السلام المتحركة والذين يملؤون خزانات الوقود بالطائرة وغيرهم فهم يتحملون مسؤوليات أساسية تتعلق بعمليات التشغيل الأرضي بإعتبارها أهم مرحلة لسلامة المسافرين لتجنب وقوع الحوادث كالتصادم بين الطائرات سواء على الأرض أو أثناء الطيران، بناء على مهام

¹ - المرسوم التنفيذي رقم 208/09 المتضمن الشروط التقنية لاستخدام الطائرات وقواعد التهيئة والأمن على متنها، والمرسوم التنفيذي رقم 207/09 المتضمن الشروط العامة لقابلية ملاحه الطائرات واستغلالها، الصادران في 2009/06/11، الجريدة الرسمية، العدد 35، الصادرة في 14 يونيو 2009.

² - اتفاقية شيكاغو لسنة 1944، مرجع سابق.

³ - صدرت عدة مراسيم تنفيذية حول اشتراط التأهيل لدى طاقم الطائرة منها: المرسوم رقم 142/88 المؤرخ في 1988/07/19 المتضمن النظام النوعي للأشخاص الملاحيين المهنيين للطيران، الجريدة الرسمية، العدد 29، والمرسوم رقم 104/04 المؤرخ في 2004/12/20 المتعلق بشروط وكيفيات ممارسة الوظائف التي يقوم بها مستخدمو الطيران المدني، الجريدة الرسمية، العدد 28.

وخطط أمنية لتسهيل وانتظام الحركة الجوية عن طريق المعلومات والتوجيهات والإشارات إلى الطاقم الجوي متماشية مع المعايير والإجراءات المتعارف عليها دولياً، وقد كرس المشرع الجزائري هذه القواعد والشروط والإجراءات مواكبة للمعايير والمقاييس العالمية المتعلقة بسلامة النقل الجوي وأنشطة الطيران المدني والمنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية والمنظمات الدولية لحماية الطيران المدني فقد سعت كل من منظمة (ICAO) وهي منظمة متخصصة تابعة للأمم المتحدة إلى وضع الحدود الدنيا من القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها للطيران المدني الدولي وتتنوع هذه القواعد والأساليب في 18 ملحقاً لاتفاقية الطيران المدني شيكاغو لسنة 1944، وكذلك اتحاد النقل الجوي الدولي IATA والمجلس الدولي للمطارات بإعتبارها قائداً في مجال السلامة وأمن الطيران جهوداً لأجل تحقيق سلامة الركاب المسافرين في جميع أنحاء العالم فهي لم تشمل فقط في مجال السلامة سلامة الركاب والمطارات ومراقبة الحركات الجوية بل شملت الطائرة إذ يعتبر أهم إجراء هو صيانتها قبل التحليق من أجل ضمان نقل جوي سليم.¹

والالتزام بالسلامة هنا يكون من طرف الناقل وطاقم الطائرة من خلال التعليمات التي تقدم للمسافر أو لصيانة الطائرة قبل الإقلاع أو تفتيشها، لأن معظم حوادث الطائرات يكون سببها تقني أو ميكانيكي أو سهواً في تطبيق إحدى الإجراءات الواجب اتخاذها قبل الإقلاع أو عند الإقلاع أو أثناء الطيران وعند الهبوط في نهاية الرحلة.

ومع ذلك تبقى كل دولة على حدى مسؤولة عن تنظيم الطيران المدني فيها ولكنه يجب أن تأخذ بعين الاعتبار متطلبات اتفاقية الطيران المدني الدولي والحدود الدنيا من القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها.²

وهذا كله تعزيزاً لسلامة الطيران بصفة عامة وسلامة المسافرين بصفة خاصة .

ومن كل ما سبق بيانه يتبين لنا جلياً موقف المشرع الجزائري و الذي كان مواكبا لكل الاتفاقيات والمنظمات الدولية المتعلقة بمجال نقل الأشخاص حول تعريف الالتزام بالسلامة من خلال النصوص القانونية الأنفة الذكر، فقد استند في موقفه على مضمون الالتزام بالسلامة بسيطرة الناقل على العناصر المسببة للضرر أثناء تنفيذ عقد النقل، إذ بموجب عقد النقل الجوي للأشخاص يستلزم على الناقل إعداد

¹ - ياسمينة بشار، مرجع سابق، ص 44.

² - شوقي بناسي، الالتزام بالسلامة، تطور مستمر بأبعاد مختلفة، مجلة المفكر، كلية الحقوق سعيد حمدين، جامعة الجزائر 01، العدد 24، جوان 2018، ص 03.

طائرة صالحة للملاحة الجوية وحصوله وطاقمه على كفاءة علمية تؤهله لنقل المسافرين وهذا كله من أجل تحقيق سلامتهم.

ثانيا: الطبيعة القانونية للالتزام السلامة:

اختلفت الآراء الفقهية في تحديدها للطبيعة القانونية للالتزام بضمان السلامة بين المدرسة اللاتينية والمدرسة الانجلوساكسونية وتعددت تبعا لذلك الأنظمة القانونية، على المستوى الدولي وسيتم توضيحه كالتالي مع بيان موقف المشرع الجزائري:

1. الالتزام بضمان سلامة المسافر التزام ببذل عناية:

الالتزام ببذل عناية هو الالتزام ببذل جهد يهدف إلى الغرض، بغض النظر إن تحقق أو لم يتحقق، ولقد أُصطلح على تسمية هذا الالتزام في الفقه الفرنسي *Obligation de moyen*، أي الالتزام ببذل وسيلة أو يعبر عنه بعض الفقه بالالتزام ببذل عناية.¹

قبل أن تعقد اتفاقية وارسو لسنة 1929 كانت الأنظمة القانونية لشتى الدول متباينة تباينا كبيرا حول تحديد طبيعة هذا الالتزام، فكانت الدول اللاتينية في مقدمتها فرنسا ترى أن التزام الناقل بسلامة المسافر التزاما عقديا فلا يمكن للناقل دفع مسؤوليته إلا بإثبات أن الضرر الواقع ناتج عن سبب أجنبي لا يد له فيه أو خطأ المضرور نفسه.²

في حين يرى إتجاه آخر للدول الانجلوساكسونية، وخاصة الولايات المتحدة الأمريكية والتي تعتبر التزام الناقل بسلامة المسافر مجرد التزام عام بوسيلة، وبالتالي فإنه لا يعتبر مسؤولا إلا إستنادا إلى فكرة الخطأ التقصيري، أي إذا أثبت المسافر أو أحد ورثته أن الناقل لم يتخذ إجراءات الحيطة ولم يبذل العناية اللازمة تمنع إصابته أثناء النقل.³

إلى جانب هذه القوانين وجدت قوانين أخرى إعتبرت التزام الناقل الجوي بسلامة المسافر قائمة على أساس فكرة المخاطر وتحمل التبعة، فجعلت بذلك الناقل مسؤولا مسؤولية موضوعية -لا تقيم وزنا للخطأ- عن الأضرار التي تلحق المسافر ولو لم يثبت أي خطأ، ولا يستطيع الناقل التخلص منها إلا في حالات قليلة،

¹ - وجدي عبد الواحد علي، التعويض عن الإخلال بالالتزام بضمان سلامة الراكب والمسافر، ط1، شركة رشدي للطباعة، مصر، 2003، ص 37.

² - عيسي غسان راضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الاشخاص وأمتعتهم، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، الاردن، 2011، ص 82.

³ - شوقي بناسي، مرجع سابق، ص 04.

كما لو يرجع الضرر إلى خطأ المضرور، وأخذ بها القانون الألماني والسويسري والكثير من دول أوروبا الشرقية.¹

ولما كان النقل الجوي يتسم بالطابع الدولي، تحتم وضع قواعد قانونية موحدة تنظم أحكام النقل الجوي بما فيها القواعد المنظمة للمسؤولية على نحو يحقق التوازن بين شركات الطيران المدني والمتعاملين من المسافرين من جهة والحد من التنازع بين القوانين²، للقضاء على ظاهرة تعدد الأنظمة القانونية من جهة أخرى خاصة مع إختلاف الأنظمة القانونية الداخلية في شأن طبيعة وأساس مسؤولية الناقل الجوي.

أ. وفقا لاتفاقية وارسو:

للتوفيق بين الاتجاهين المعارضين، رأى المجتمع الدولي ضرورة وضع قواعد قانونية موحدة تنظم أحكام النقل الجوي وخاصة مسؤولية الناقل الجوي فجاءت اتفاقية وارسو لسنة 1929 ونصت في المادة 20 منها على أن: "الناقل لا يكون مسؤولا إذا أثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتجنب وقوع الضرر، أو أنه استحال عليهم ذلك".

من إستقراء نص المادة، نجد أن اتفاقية وارسو قد أعطت لطبيعة التزام الناقل الجوي بالسلامة طابعا خاصا، وإن أبقت على الأساس العقدي بإعتبار التزام الناقل بسلامة المسافر التزاما عقديا قائما على أساس الخطأ المفترض بمجرد وقوع ضرر للمسافر، لأن إهتمامها الأساسي هو عقد النقل شأنها شأن الدول التي تأخذ بالنظام اللاتيني، لكن لم تعتبره التزاما بتحقيق نتيجة وإنما جعلته مجرد التزام ببذل عناية كنظام الدول الأنجلوساكسونية دون أن تساير منطق هذا الالتزام إلى منتهاه بل خرجت عن قواعد المسؤولية التقصيرية وأحكام الالتزام ببذل عناية ونقلت عبء الإثبات من عاتق المسافر إلى عاتق الناقل.³

ب. وفقا لبروتوكول لاهاي 1955:

أنتقدت اتفاقية وارسو 1929 إنتقادا شديدا من الفقه، كونها جاءت بنظام يعد ضمانا لمصالح الناقلين الجويين على حساب المسافرين، إذ أصبحت حدود المسؤولية زهيدة وغير ملائمة للمستوى المعيشي لعدد كبير من الدول والتي كانت تطالب بمراجعتها، في وقت تناقصت فيه الأخطار الجوية بسبب تطور

¹ عبد الرحيم مزعاش، مسؤولية الناقل الجوي، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، علوم في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2016-2017، ص 17.

² نفس المرجع، ص 42.

³ هاني دويدار، مرجع سابق، ص 150.

التكنولوجيا في مجال الطيران، فأخذت اللجنة القانونية بمنظمة الايكاو على عاتقها مهمة تعديل اتفاقية وارسو لسنة 1929 ونتج عن ذلك بروتوكول لاهاي 1955/09/28 والذي أصبح واجب النفاذ في 1963/08/01، غير أن هذا التعديل قد أبقى مصالح الناقلين الجويين تغلب على مصالح المسافرين، ولم يعدل هذا البروتوكول من أساس المسؤولية وبقي الناقل الجوي ملزماً ببذل عناية، أي عبء الإثبات يقع على عاتق الناقل بأنه لم يرتكب هو وتابعيه أي خطأ أو أن الضرر كان بسبب المسافر.¹ وهو ما نصت عليه المادة 19 منه بأنه: "فيما بين أطراف هذا البروتوكول تعتبر الاتفاقية والبروتوكول ويجري تفسيرهما على أنهما أداة واحدة متجانسة ويطلق عليها التعبير (اتفاقية وارسو المعدلة في لاهاي 1955".²

وعليه فبروتوكول لاهاي 1955 كان بمثابة تعزيز لما جاء في اتفاقية وارسو لسنة 1929 السابقة ومثل إنتصار للناقلين الجويين على حساب المسافرين.

ج. في ظل قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98:

بالرجوع إلى قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 نجده قد نص في المادة 1/150 منه على أن: "مع مراعاة أحكام المادة 152 أدناه، تمارس مسؤولية الناقل الجوي إزاء كل شخص منقول طبقاً لقواعد اتفاقية وارسو... وبروتوكول لاهاي... والمصادق عليهما من طرف الجزائر...".³ من إستقراء نص المادة نجد أن المشرع الجزائري قد أقر بأحكام المسؤولية التي أقرتها اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي، وبهذا يكون قد كفل وحدة الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي، وتبين موقفه من طبيعة الالتزام بالسلامة في عقد نقل المسافرين⁴، فنجد قد نص ضمناً على أن الناقل ملزم بالمحافظة على سلامة جسد وحياة المسافر أثناء تنفيذ عملية النقل من خلال نص المادة 145 والتي جاء نصها كالآتي: "الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر والأضرار التي يصاب بها شخص منقول...".⁵

¹ - إيمان مكي، التأمين من مسؤولية الناقل الجوي، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 5، 2017، ص 195.

² - المادة 19 من بروتوكول لاهاي 1955، مرجع سابق.

³ - المادة 1/150 من القانون رقم 06/98، المتضمن قانون الطيران المدني، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

⁴ - باعتبار الجزائر مصادقة على اتفاقية وارسو فنجد قانون الطيران المدني أخذ نفس الأحكام الخاصة بالالتزام بضمان سلامة المسافرين من اتفاقية وارسو، حيث أخذ بحل توفيق مؤداه اعتبار هذا الالتزام ببذل عناية مع نقل عبء الإثبات إلى الناقل.

⁵ - المادة 145 من القانون رقم 06/98، المتضمن قانون الطيران المدني، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

ومنه قد أخذ بالمسؤولية العقدية التي تقوم على أساس الخطأ المفترض وفقا لنص المادة 131 والتي تنص على أنه: "ينبغي أن يتم أي نقل جوي عمومي طبقا لعقد يلتزم بموجبه الناقل...".¹ وكذلك إعتبار الالتزام بسلامة المسافر التزاما ببذل عناية وهذا ما يفهم ضمنا من نص المادة 148 حيث تنص "الناقل الجوي غير مسؤول عندما يبرهن أنه اتخذ صحة كل مندوبيه الاجراءات الضرورية لتفادي الخسارة أو استحالة اتخاذهم ذلك".²

وهو نص مطابق لنص المادة 20 من اتفاقية وارسو لسنة 1929 المذكورة آنفا.

وعليه فالالتزام بالسلامة وفقا لقانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 المشار إليه سابقا التزام عقدي ببذل عناية بحيث يكون الناقل الجوي مسؤولا عن الأضرار التي تلحق المسافر أثناء تنفيذ عملية النقل، وإذا أراد التخلص من هذه المسؤولية لابد عليه إثبات أنه هو وتابعيه قد قاموا باتخاذ كل التدابير الضرورية للحفاظ على سلامة المسافر، وبهذا يكون قد كفل وحدة الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي بغض النظر عن كون النقل دوليا أو داخليا.

2. الالتزام بضمان سلامة المسافر التزام بتحقيق نتيجة:

في ظل اتفاقية وارسو لسنة 1929 كان التزام الناقل بضمان سلامة المسافر التزاما ببذل عناية يجد ما يبرره وذلك لكون النقل الجوي محاط بالمخاطرة³، ولا يمكن إلزام من يقوم به بضمان سلامة المسافرين على وجه التأكيد، غير أنه في الوقت الحالي أصبحت الطائرة أكثر وسائل النقل أمانا وبالتالي فقد تحول التوجه نحو المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي على الالتزام بضمان السلامة ويظهر ذلك جليا في تصعيد هذا الالتزام والارتقاء به من مجرد التزام ببذل عناية إلى التزام بتحقيق نتيجة بفضل مجموعة من العوامل المتمثلة أساسا في ضغط الفقه ومناداته بتشديد مسؤولية الناقل الجوي، حيث أن مسؤولية هذا الأخير عرفت تحولا جذريا من حيث طبيعتها.

أ. في اتفاق مونتريال 1966:

رغم تعديل اتفاقية وارسو لسنة 1929 بموجب بروتوكول لاهاي لسنة 1955⁴، ولكن لعدم وجود تغيير في الطبيعة التعاقدية لعقد النقل الجوي بالرغم من الاقتراح آنذاك على صيغة بديلة للمادة 20 من اتفاقية

¹ - المادة 131 من القانون رقم 06/98، المتضمن قانون الطيران المدني، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

² - المادة 148 نفس المرجع.

³ - عبد الرحيم مزعاش، مرجع سابق، ص 50.

⁴ - Smimoff, la crise de la convention de Varsovie et le point de vue des pays en voie de développement, Revue, FR, DR, Aérien, 1967, p :259.

وارسو الآفة الذكر وهي: "لا يكون الناقل مسؤولاً إذا لم يحصل الضرر بخطئه أو خطأ أحد تابعيه"، وأيدت عدة وفود هذه الصيغة بحجة أن الخطأ أصبح أكثر وضوحاً سواء أكان ذلك في النظام اللاتيني أو الأنجلوساكسوني، لكن لم تحظى هذه الصيغة المقترحة بتأييد بقية الوفود لاسيما الوفد الأمريكي فضلت المادة 20 على حالها دون تعديل وبقي الخطأ المفترض هو أساس المسؤولية.

لم تقتنع الولايات المتحدة الأمريكية بهذا التعديل، فرفضت الانضمام إلى بروتوكول لاهاي وأعلنت انسحابها في 1965/11/15 من اتفاقية وارسو مستندة على حجج الطبيعة القانونية للمسؤولية، بأنها لا توفر الحماية اللازمة للإنسان بصفة عامة ورعايا أمريكا بصفة خاصة¹، وتخوفاً من الآثار السلبية التي قد تنجر عن إنسحاب أمريكا بإعتبارها أول قوة للطيران، حاول الاتحاد الدولي للنقل الجوي الإيكاو إلى الوصول إلى حل بسيط، وهذا بإبرام اتفاق في مونتريال بتاريخ 1966/05/15 والذي حمل الولايات المتحدة الأمريكية لسحب قرارها، وقد تضمن هذا الاتفاق على أن مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية تقوم على أساس الضرر لا الخطأ وهي وصول المسافر سليماً معافى والسهر على حمايته طيلة فترة تواجده في حراسة الناقل.²

وبالتالي أصبح الناقل مسؤولاً بقوة القانون عن الأضرار التي تصيب المسافرين، فأصبح التزام الناقل بضمان سلامة المسافرين التزاماً بتحقيق نتيجة، ولكن بشرط أن تكون إحدى نقاط القيام أو الرسو الجوي واقعة على أراضي الولايات المتحدة الأمريكية فجعل بهذا الاتفاق تفاوت بين المسافرين في عقد النقل الواحد، مما يؤدي إلى التفرقة والإخلال بمبدأ المساواة بين الأطراف أمام المرفق العام.³

ب. بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971:

نظراً لما ترتب عن اتفاق مونتريال 1966 من نتائج شاذة بالتفاوت بين قيمة الإنسان إذا كانت رحلته تبدأ أو تنتهي على أرض الولايات المتحدة الأمريكية من عدمه، فقد نادى الفقهاء والهيئات المهتمة بشؤون الملاحة الجوية الدولية بضرورة عقد مؤتمر دولي يهدف إلى إزالة العقبات التي نجمت عن التعارض بين أحكام هذا الاتفاق وقواعد اتفاقية وارسو.⁴

¹ - Smimoff, op.cit, p 260.

² - عيسى غسان رضى، مرجع سابق، ص 84.

³ - نفس المرجع، ص 85.

⁴ - حفيظة السيد حداد، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2000، ص 144.

وبالفعل عرضت هذه المشكلة على اللجنة القانونية في المنظمة الدولية للطيران المدني الايكاو، وعقدوا مؤتمرا دوليا في مدينة جواتيمالا سنة 1971 و صدر عنه وثيقة دولية تعرف بإسم: "البروتوكول المعدل لاتفاقية وارسو الموقع بمدينة جواتيمالا سيتي في 1971/03/08".¹

وبناء عليه أصبحت مسؤولية الناقل الجوي ببروتوكول جواتيمالا سيتي فيما يتعلق بأضرار المسافر أو الأمتعة ما عدا أضرار التأخير مسؤولية مادية أو موضوعية قائمة على الخطر لا الخطأ وبالتالي فالتزام السلامة هو التزام قانوني بتحقيق نتيجة، ولا يتحلل الناقل الجوي من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر قد تسبب أو ساهم بخطئه في إحداث الضرر.²

بقيت مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية عقدية مبنية على الخطأ المفترض فيما يخص تأخير نقل المسافرين أو أمتعته.³

ج. اتفاقية مونتريال 1999:

بعد كل المحاولات المتكررة لتعديل اتفاقية وارسو لسنة 1929 بحيث أصبح تحقيق التوازن بين مصالح الناقل ومصالح المسافر ضرورة حتمية، وما يؤكد ذلك تنظيم مؤتمر مونتريال في 1999/05/28 لمناقشة مشروع اتفاقية دولية جديدة في مجال النقل الجوي الدولي، وانتهت أعماله بتوقيع اتفاقية دولية تعرف باسم اتفاقية خاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، كي تحل قواعدها محل القواعد السابقة عليها وتصبح التنظيم الوحيد الذي يحكم النقل الجوي ملزما بتحقيق نتيجة إذ يكون مسؤولا عن أي ضرر يصيب المسافر بخطأ أو بدون خطأ، فهي إذن تقوم على أساس الضرر وليس الخطأ ولا يستطيع الناقل دفع المسؤولية عنه إلا بإثبات أن الضرر وقع بسبب الضرر نفسه.⁴

وقد عمدت هذه الاتفاقية إلى جمعا فريدا من نوعه بين أحكام المسؤولية الواردة أساسا في اتفاقية وارسو لسنة 1929 والبروتوكولات المعدلة لها، فموجب نص المادة 21 منها جعلت التزام الناقل الجوي التزاما موضوعيا بتحقيق نتيجة إذا لم تتجاوز قيمة الأضرار 100 ألف وحدة سحب خاص، أما إذا تجاوزت هذه

¹ - عادل محمد خيرى، مسؤولية الناقل الجوي، ط1، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2001، ص68.

² - المادة 1/4 من بروتوكول جواتيمالا سيتي، المؤرخ في 1971/03/08.

³ - المادة 1/65، نفس المرجع.

⁴ - عبد الرحيم مزغاش، مرجع سابق، ص ص 66، 68.

الوحدة يكون التزام الناقل الجوي مجرد التزام ببذلة عناية، ويقع عبء الإثبات على الناقل كما هو الحال في اتفاقية وارسو لسنة 1929.¹

أما المشرع الجزائري فقد بقي متمسكا بنظام المسؤولية الشخصية التي تقوم على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل المستمدة من اتفاقية وارسو لسنة 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي لسنة 1955، رافضا تبني نظام المسؤولية الموضوعية التي تقوم على أساس المخاطر وتحمل التبعة التي جاءت بها اتفاقية مونتريال لسنة 1999، والدليل رفض المشرع الانضمام إليها ليومنا هذا و يرجع السبب إلى أن قطاع النقل الجوي في الجزائر يحتاج إلى حماية قانونية تحمي مصالح الناقلين سواء تعلق الأمر بأساس مسؤولية الناقل الجوي أو بوضع حد أقصى للتعويض عن الأضرار التي تصيب المسافرين، وهذا ما لم يتحقق لعدم قدرة شركات الطيران الجزائري على المنافسة الدولية وعدم قدرة شركات التأمين مسيطرة تطور قطاع النقل الجوي.²

من كل ما سبق بيانه نستنتج أن كل الجهود المبذولة من قبل الدول، شركات النقل الجوي والمنظمات الدولية باءت بالفشل في إنشاء نظام موحد تخضع له كل الدول بل أصبح اليوم هناك تشعب وتعدد في الأحكام التي تنظم مسؤولية الناقل الجوي مما أدى إلى ظهور اتفاقيات جهوية وأخرى ثنائية بين الدول.

الفرع الثاني: الحق في سلامة الأمتعة:

يلتزم الناقل الجوي بنقل حقائب المسافرين والمحافظة عليها خلال الرحلة الجوية، وبالنسبة إلى طبيعة التزام الناقل الجوي بالمحافظة على حقائب المسافرين يجب التفرقة بين حالتين بحسب كون هذه الحقائب مسجلة يسلمها المسافر إلى الناقل وتكون في حراسته، والحالة الثانية هي الحقائب غير المسجلة وهي اللوازم الشخصية التي تبقى بحوزة المسافر وبناء عليه سيتم التطرق إلى سلامة الأمتعة المسجلة (أولا) ثم سلامة الأمتعة غير المسجلة (ثانيا) إضافة إلى وثائق النقل التي تختلف بحسب التشريعات المطبقة على النقل الجوي سواء تعلقت بالأشخاص أو الأمتعة (ثالثا).

أولا: سلامة الأمتعة المسجلة:

الأمتعة المسجلة هي الأمتعة التي يصحبها المسافر معه على الطائرة، لكنه يترك حراستها للناقل الجوي لنقلها ويتم عنه تحرير إستمارة أو خطاب نقل يخول له الحق في تسلمها في مطار الوصول.³

¹ - محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 318.

² - عبد الرحيم مزغاش، مرجع سابق، ص 87.

³ - المادة 26 من اتفاقية وارسو لسنة 1929، مرجع سابق.

1. على المستوى الدولي:

نصت المادة 1/18 من اتفاقية وارسو لسنة 1929 على أن: "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة تحطيم أو ضياع أو تلف الحوائب المسجلة، إذا كانت الحادثة التي نتج عنها الضرر قد وقعت خلال فترة النقل الجوي".¹

إلا أن المادة 2/20 من ذات الاتفاقية نصت على أنه: "لا يكون الناقل مسؤولاً في حالة نقل الأمتعة إذا أثبت أن الضرر نتج عن خطأ في الطيران أو قيادة الطائرة أو في الملاحه، وأنه وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة من كافة الوجوه الأخرى لتفادي وقوع الضرر".²

من إستقراء النصوص السابقة تبين لنا أن الالتزام المفروض على عاتق الناقل الجوي بضمان سلامة الأمتعة المسجلة، مثله مثل الالتزام بضمان سلامة المسافر التزاماً ببذل عناية، مع قلب عبء الإثبات بافتراض الخطأ في جانب الناقل، ولعل هذا هو ما يتفق مع ما تقتضيه العدالة، ذلك لأن تكليف صاحب الأمتعة بإثبات وقوع خطأ من جانب الناقل أمر شديد الصعوبة، لأنه يظل بعيداً عن أمتعته المسجلة بعد تسليمها للناقل، لذا كان من الطبيعي والمنطقي أن يفترض تقصير الناقل في المحافظة على هذه الحوائب التي في حراسته طول فترة الرحلة.³

غير أن اتفاقية وارسو لم تنص صراحة على طبيعة الأمتعة أو العيب الذاتي فيها كوسيلة من وسائل دفع المسؤولية ومع ذلك فإن الوسيلة مستفاداً ضمناً من المادة 20 منها: "... أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذ التدابير الضرورية" وبالرغم من ذلك فقد استحدثت بروتوكول لاهاي لسنة 1955 حكماً جديداً بالنسبة لهذا الدفع إذ أجاز وفقاً للمادة 23 من اتفاقية وارسو لسنة 1929 أن للناقل أن يشترط في عقد النقل إعفاؤه من المسؤولية عن الضرر الناشئ عن طبيعة الأمتعة أو لعيب ذاتي فيها.⁴

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

¹ - المادة 1/18 من اتفاقية وارسو لسنة 1929، مرجع سابق.

² - المادة 2/20 نفس المرجع.

³ - محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 103.

⁴ - عيسى غسان ريضي، مرجع سابق، ص 85.

إلا أن المادة 2/17 من اتفاقية مونتريال لسنة 1999 والمعدلة لاتفاقية وارسو نصت على أنه: "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر في حالة تلف الأمتعة أو نوعيتها أو عيب ذاتي فيها فلا يكون الناقل مسؤولاً¹. من إستقراء نص المادة نلاحظ أن اتفاقية مونتريال أعتبرت أن المحافظة على الأمتعة المسجلة التزام بتحقيق نتيجة وليس ببذل عناية.

ووفقاً لنص المادة 2/17 من اتفاقية مونتريال يكون التزام الناقل بضمان سلامة الأمتعة عما يلحق بها من أضرار التزاماً بتحقيق نتيجة، ولا يملك الناقل الجوي التخلص من هذه المسؤولية إلا بإثبات أن الضرر كان ناتجاً فقط عن طبيعة الأمتعة أو عيب ذاتي فيها.

ويمكن القول هنا، من خلال تحليل نصوص اتفاقية وارسو واتفاقية مونتريال المعدلة لها في هذا الشأن أن المشرع الدولي في ظل اتفاقية مونتريال لسنة 1999 قد ساوى بين طبيعة التزام الناقل بضمان سلامة المسافر وبين طبيعة الالتزام بالحفاظ على حقائب المسافرين المسجلة، وجعل التزام الناقل تجاههما التزاماً بتحقيق غاية، وهذا الموقف من جانب المشرع الدولي يعد إيجابياً ويحقق مصلحة المسافر، ذلك لأن الحقائق ترتبط بالمسافر ارتباطاً مادياً ومعنوياً.

على خلاف اتفاقية وارسو لسنة 1929 التي لا تعفي الناقل من المسؤولية عن العيب الذاتي، لكن قرر بروتوكول جواتيمالا أن يعفى الناقل عن الضرر الناتج عن ذلك العيب إعفاءً قانونياً دون حاجة إلى ذلك الإعفاء الاتفاقي إذ نصت المادة 2/4 منه على عدم مسؤولية الناقل عن الضرر الذي يلحق أمتعة الراكب إذا أثبت أن هذا الضرر يرجع إلى طبيعة الأمتعة أو عيب ذاتي فيها².

2. على المستوى الداخلي:

جاء في نص الفقرة الأولى من المادة 146 من القانون رقم 06/98 المتعلق بقواعد الطيران المدني أنه: "يكون الناقل بالطائرة مسؤولاً عن الخسائر والأضرار الناتجة عن ضياع أو تلف أو خسارة تصيب الأمتعة المسجلة شرط أن يكون السبب الأصلي للخسارة قد حدث في الوقت الذي كانت فيه الأمتعة المسجلة تحت حراسة الناقل الجوي، سواء أكان ذلك في المطار أو على متن الطائرة أو في أي مكان... وأنها ناتجة عن حدث وقع أثناء النقل الجوي"³.

¹ - المادة 2/17 من اتفاقية مونتريال لسنة 1999 تقابلها المادة 17 من بروتوكول جواتيمالا سيتي لسنة 1971، إلا أن هذا الأخير قد ساوى بين الأمتعة المسجلة وغير المسجلة، مرجع سابق.

² - المادة 2/4 من بروتوكول جواتيمالا سيتي، المعدل لاتفاقية وارسو، مرجع سابق.

³ - المادة 146 من القانون رقم 06/98، المتضمن قانون الطيران المدني، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

بإستقراء نص المادة يتضح أن المشرع الجزائري قد أقر مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي يحدثها للأمتعة المسجلة لكن اشترط حصولها في إطار زمني ومكاني وعليه فلا تتعدد مسؤولية الناقل الجوي عن إخلاله بالتزام المحافظة على الأمتعة المسجلة إلا بتوافر الشروط الآتية:

أ. الحدث أو الواقعة:

قد يؤدي خطأ الناقل الجوي أو تابعيه إلى الأضرار بمصالح المسافرين عن طريق تلف أو ضياع أو خسارة تصيب الأمتعة المسجلة وهو ما أكدته الفقرة الأولى من المادة 146 من القانون رقم 06/98 الآنفه الذكر وهي صريحة في أن يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار الحاصلة على البضائع المسجلة. لم يوضح المشرع الجزائري المقصود بإصطلاح حدث أو الواقعة غير إن إصطلاح الحادث¹، يعتبر أكثر شمولاً واتساعاً وذلك لأن الناقل يتمتع بهيمنة وسيطرة مطلقة على الأمتعة المسجلة لا تتوفر له على الأشخاص المسافرين، ومن هنا فالمقصود بالحدث: "كل الأسباب الممكنة للضرر، سواء أكانت متصلة بعملية النقل أو غير متصلة بها"²، وهذا لا يعني أن مسؤولية الناقل الجوي هي مسؤولية موضوعية في نقل الأمتعة بل هي مسؤولية شخصية ما دام يمكن إثبات إنتفاء الخطأ من جانب الناقل وهو ما أقرته المادة 1/148 من القانون رقم 06/98 المشار إليه سابقاً حيث جاء فيها: "الناقل الجوي غير مسؤول عند ما يبرهن أنه اتخذ صيغة كل مندوبية الاجراءات الضرورية لتفادي الخسارة أو استحالة اتخاذهم ذلك"³.

ب. الإطار الزمني للضرر الواقع على الأمتعة المسجلة:

أقرت المادة 146 من القانون رقم 06/98 المتعلق بقواعد الطيران المدني الآنفه الذكر الإطار الزمني الخاص بالضرر الواقع على الأمتعة المسجلة، حيث إشتطرت أن يكون الضرر قد حدث في الوقت الذي كانت فيه الأمتعة المسجلة تحت حراسة الناقل الجوي سواء كان ذلك في المطار أو على متن الطائرة أو أي مكان في حالة هبوط هذه الأخيرة خارج محطة جوية، وبناءاً عليه فالمشرع الجزائري قد أظهر أن الفترة الممتدة خلال مسؤولية الناقل عن الأمتعة المسجلة هي أكثر اتساعاً من تلك التي تمتد خلالها

¹ - سعيد الجدار، عقد نقل البضائع في القانون التجاري الجديد، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2000، ص 92.

² - محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 223.

³ - المادة 1/148 من القانون رقم 06/98، المتضمن قانون الطيران المدني، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

مسؤولية الناقل في نقل المسافرين بحكم أن الأمتعة تعتبر أشياء جامدة تخضع لسلطة الناقل الجوي أثناء فترة النقل.¹

بناء على نص المادة 146 الأتفة الذكر يتضح أن التزام الناقل الجوي بضمان سلامة الأمتعة المسجلة يبدأ من الوقت الذي يتخلى فيه المسافر عنها وتدخل في حراسة الناقل الجوي، فإذا أصيبت خلال هذه الفترة بأي أضرار انعقدت مسؤولية الناقل الجوي لافتراض الخطأ من جانبه إلى أن يثبت أنه بذل هو وتابعوه الاجراءات والاحتياطات اللازمة لتفادي هذا الضرر أو أن يثبت أن الضرر راجع إلى سبب أجنبي لا بد له فيه.²

وتأسيسا على ما تقدم يخرج من نطاق فترة النقل الجوي كل ضرر يصيب الأمتعة المسجلة ويجد مصدره في حدث أو سبب حصل قبل دخول الأمتعة مطار الإقلاع أو بعد خروجها من مطار الوصول، أو بعد نقلها بطريق جوي في أحوال الهبوط الاضطراري خارج أحد المطارات³، لأن مصدر الضرر حينئذ يكون ناشئا في فترة نقل أرضي لا جوي وهو ما كرسه المشرع الجزائري في الفقرة الثانية من المادة 146 من القانون رقم 06/98 المشار إليه سابقا أن مدة النقل الجوي لا تغطي أي نقل بري أو بحري يتم خارج المطار، غير أنه إذا تم مثل هذا النقل في إطار تنفيذ عقد نقل جوي من أجل الشحن أو التسليم أو إعادة الشحن يفترض في كل خسارة إلا عند إثبات العكس، أنها ناتجة من حدث وقع أثناء النقل الجوي.⁴

وعلى هذا النحو فالنقل الجوي في حالة نقل الأمتعة المسجلة يشمل الفترة التي تمتد منذ استلام الناقل للأمتعة في مطار الإقلاع إلى حين تسليمها في مطار الوصول فإذا تحقق الضرر خلال هذه الفترة انعقدت مسؤولية الناقل الجوي بالتطبيق لأحكام هذه المادة.

ج. صور الضرر الذي يصيب الأمتعة المسجلة:

لا يكفي أن يقع الحدث أثناء فترة النقل الجوي بل يجب أن يتولد عنها ضرر للأمتعة المسجلة وقد حصر المشرع الجزائري الضرر الحاصل على الأمتعة المسجلة في ثلاث أمور بحسب نص المادة 146 من القانون رقم 06/98 المشار إليها سابقا.

¹ - Amor Zahi, droit des transports, cartes juridique et institutionnelles de transport de marchandises, tome 1, office des publication universitaires, Alger, 1991, p :169.

² - M, Pourcelet, transport aérien international et responsabilité, les presse de l'université de Montréal ,1964, p 44.

³ - سعيد الجدار، مرجع سابق، ص 93.

⁴ - المادة 2/146 من القانون رقم 06/98 المتضمن قانون الطيران المدني، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

- **هلاك الأمتعة المسجلة:** يقصد بهلاك الأمتعة المسجلة ليس فقط زوال مادتها، بل وكذلك كل تبديل أو تغيير يطرأ عليها بحيث تفقد صلاحيتها للاستعمال الذي أعدت له¹، وهذا الهلاك قد يكون جزئياً أو كلياً وهو ما يطلق عليه الفقه بعجز الطريق كما لو وصلت الأمتعة المسجلة ناقصة في عددها أو وزنها، ولا يعد ما يصيب الأمتعة المسجلة بسبب عجز الطريق هلاكاً سواء أكان بنقص يصيب الأمتعة المسجلة أثناء النقل لسبب يعود لطبيعتها كفساد المواد الغذائية فساداً يجعلها غير صالحة للاستهلاك².
- **تلف الأمتعة المسجلة:** يقصد بتلف الأمتعة المسجلة عطبها عطبا يؤثر على قيمتها بحسب الاستعمال الذي أعدت له، وبمعنى آخر هو كل عوار يلحق الأمتعة المسجلة أثناء النقل، وقد يأخذ شكل تهتك الأشياء الجامدة³.
- **ضياع الأمتعة المسجلة:** يقصد بالضياع إختفاء الأمتعة المسجلة، بحيث لا يستطيع الناقل تسليمها لصاحبها لعدم عثوره على أي أثر لها، كسرقتها أو تسليمها بطريق الخطأ لشخص آخر وتعذر الاستدلال على هذا الشخص نظراً لاختفائه دون أن يترك أثر⁴.
- ولا تنطبق أحكام المادة 146 من القانون رقم 06/98 المشار إليها سابقاً إلا على هذه الصور الثلاث، وشريطة أن تقع على الأمتعة المسجلة التي تكون بصحبة المسافر ويترك حراستها للناقل مقابل إيصال يخوله الحق في تسلمها في مطار الوصول.
- ثانياً: سلامة الأمتعة غير المسجلة:**
- الأمتعة غير المسجلة أو ما يطلق عليها بالأمتعة الشخصية وهي التي يحتفظ بها المسافر وتبقى في حيازته على متن الطائرة كالهاتف النقال أو حقيبة اليد.
- 1. موقف اتفاقية وارسو من الأمتعة غير المسجلة:**
- لم تنطرق اتفاقية وارسو لسنة 1929 للأمتعة غير المسجلة والتي يحملها المسافرين والتي تكون في بعض الأحيان قيمتها أعلى بكثير مما يتصور، ونرى أنه نقص شاب الاتفاقية في هذا الصدد، غير أن هذا النقص تداركته اتفاقية مونتريال لسنة 1999 المعدلة لها بإضافة هذا النوع من الأضرار التي تصيب الأمتعة غير المسجلة في حالة ضياعها وذلك في الفقرة الثانية من المادة 17 منها بنصها: "وفي حالة

¹ - محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص ص 226، 227.

² - Amor Zahi, op.cit , p 47.

³ - عيسى غسان ربيضي، مرجع سابق، ص 104.

⁴ - محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص ص 228، 229.

الأمثلة غير المسجلة بما في ذلك الأمثلة الشخصية يكون الناقل مسؤولاً إذا كان الضرر ناتجاً عن خطئه أو خطأ تابعيه ووكلائه".¹

وباستقراء المادة نستنتج أن الناقل الجوي يلتزم بالمحافظة على الأمثلة غير المسجلة ويلتزم بذلك دون مقابل طالما كانت في حدود الوزن المسموح به.²

وحول ما إذا كان هذا الالتزام هو التزام ببذل عناية أو تحقيق غاية نستطيع القول أنه التزام ببذل عناية، ذلك أن هذه الحقائق والأمثلة الشخصية تظل في حراسة المسافر، مما يعني أن الضرر الذي لحق بها أقرب ما تكون نسبتته إلى المسافر منها إلى الناقل الجوي، فمن الطبيعي ألا يكون التزام هذا المسافر بالمحافظة عليها إلا التزاماً ببذل عناية.

إضافة إلى ذلك يلتزم الناقل الجوي أيضاً بتوفير الأماكن المخصصة للأمثلة الغير مسجلة على متن الطائرة، فإذا أصابها الهلاك أو الضياع فالأولى بالمساعدة هو حارسها المسافر، أما في حالة إذا ادعى المسافر بأن الأمثلة قد تضررت بفعل الناقل أو تقصيره هو أو تابعيه فعليه إثبات ذلك، وفي المقابل يستطيع الناقل أن ينفي الخطأ في جانبه بأن يثبت أنه بذل القدر اللازم من العناية في سبيل الحفاظ على هذه الأمثلة.

2. موقف المشرع الجزائري من الأمثلة غير المسجلة:

إن مصادقة الجزائر على اتفاقية وارسو لسنة 1929 تقتضي منها قبول كل ما تقضيه الاتفاقية، وبما أن معظم أحكام قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 مستقاة من أحكام اتفاقية وارسو لسنة 1929 فقد وقع في نفس العيب الذي شاب اتفاقية وارسو قبل تعديلها فيما يتعلق بالأمثلة غير المسجلة وكان عليه أن يواكب التطور الحاصل في إستحداث القواعد القانونية خاصة في ميدان الطيران المدني.

ثالثاً: وثائق ركوب المسافرين:

بالرغم من أن عقد النقل الجوي ينعقد بمجرد الاتفاق، إلا أن المشرع الدولي ألزم الناقل الجوي بإصدار بعض الوثائق اللازمة لعملية النقل سواء أكان نقلاً للأشخاص أو للأمثلة، وهذه الوثائق ما هي إلا وسيلة لإثبات عقد النقل الجوي، وأحكام اتفاقية وارسو لسنة 1929، وبروتوكول لاهاي لسنة 1955 المعدل لها

¹ المادة 17/2 من اتفاقية مونتريال لسنة 1999 المعدلة لاتفاقية وارسو، مرجع سابق.

² محمود مختار بربري، فؤاد عمر، القانون الجوي، مقدمة عامة، اغراض وعوارض الملاحة الجوية، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2003، ص 135.

والتي انضمت إليهم الجزائر وصدر على إثرها القانون رقم 06/98 المشار إليه أنفاً يتبين أنها تنظم نوعين من الوثائق وهي كالتالي:

1. تذكرة السفر:

وهي المستند الدال على عقد نقل الأشخاص جوا¹، وسيتم التطرق إلي تعريفها والبيانات الواجب إدراجها فيها واللغة المحررة بها، على المستوى الدولي والمستوى الداخلي تباعاً.

أ. على المستوى الدولي:

ألزمت اتفاقية وارسو لسنة 1929 في مادتها الثالثة الناقل الجوي الدولي بأن يسلم المسافر تذكرة السفر "Billet de passage".

وعند تسليم الناقل الجوي تذكرة السفر للمسافر فإنه يفي بالتزامه وتزول مسؤوليته.²

ويجب أن تشتمل تذكرة السفر وفقاً للفقرة الأولى من المادة الثالثة من اتفاقية وارسو على البيانات التالية:

أ. مكان وتاريخ إصدارها: وهذا يفيد في تحديد المحكمة المختصة.

ب. نقطتا المغادرة والوصول: وهذا يفيد في تحديد صفة الناقل دولياً أو داخلياً وبالتالي الأحكام التي تخضع لها اتفاقية وارسو أو القانون الداخلي.

ج. المحطات المنصوص عليها مع الاحتفاظ للناقل بحقه في النص على إمكان تعديلها عند الضرورة، وذلك دون أن يؤدي هذا التعديل إلى زوال الصفة الدولية للنقل: وهذا يفيد في حالة عدم هبوط الطائرة لأي سبب في المحطات المنصوص عليها، عدم التأثير على الصفة الدولية للنقل.

وقد تم الإشارة سابقاً أن العبرة في تحديد الصفة الدولية هي بما تم الاتفاق عليه وليس بما تم تنفيذه فعلاً.

د. اسم وعنوان الناقل أو الناقلين.

هـ. النص على أن النقل يخضع لنظام المسؤولية المقررة في الاتفاقية³: وهذا يفيد بإعلام المسافر بأن النقل الذي يقوم به يخضع لأحكام الاتفاقية التي تحدد التعويض بحد أقصى لا يجوز تخطيه مما ينبه لأخذ إجراءاته.⁴

¹ - عبد الفضيل محمد، القانون الجوي الخاص، دار الفكر و القانون، ط 2014، ص 249.

² - محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 132.

³ - المادة 1/3 من اتفاقية وارسو لسنة 1929، مرجع سابق.

⁴ - محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 133.

وقد رتبنا اتفاقية وارسو في الفقرة الثانية من المادة الثالثة جزاء على الناقل الجوي في حالة عدم تسليم المسافر تذكرة سفر، حيث حرّمته من التمسك بأحكام الاتفاقية.¹ أما بروتوكول لاهاي لسنة 1955، فقد أجرى تعديلا على المادة الثالثة من اتفاقية وارسو، حيث اختصر البيانات الواجب توافرها في تذكرة السفر إلى ثلاث بيانات وهي حسب ما جاء في المادة الثالثة من البروتوكول:

أ. بيان نقطتي المغادرة والوصول.

ب. وإذا وقعت نقطتا المغادرة والوصول في إقليم طرف واحد متعاقد سام فيكون من المتوقع وجود مطار أو أكثر في إقليم دولة أخرى ببيان أحد تلك المطارات.

ج. تنبيه جميع الركاب الذين يقومون برحلة تكون فيها نقطة الوصول النهائية، أو يكون فيها المطار في بلد المغادرة بأن نقلهم هذا قد يخضع لأحكام اتفاقية وارسو التي تحدد بوجه عام مسؤولية الناقل عند وقوع وفاة أو إصابة بدنية، وكذلك في حالة ضياع أو تلف الأمتعة.²

وقد نص البروتوكول على جزاء الناقل الجوي في حالة إذا ارتضى نقل الركاب دون تسليمهم تذكرة سفر، أو في حالة إصدارها دون اشتغالها على البيان الذي يلحق المسافر أن الناقل يخضع لاتفاقية وارسو، ويتمثل هذا الجزاء بحرمانه من التمسك بالحد الأقصى للتعويض.³

وبالرجوع لبروتوكول جواتيمالا سيتي لسنة 1971 فقد نص على بيانين إلزاميين فقط يجب أن تحتويهما تذكرة السفر وذلك في المادة الثالثة منه.⁴

وقد ألغى هذا البروتوكول الجزاء المترتب على عدم إصدار تذكرة سفر على الإطلاق أو على عدم اشتغالها على أي من البيانات الإلزامية المطلوبة، وذلك راجع لاعتبار المسؤولية فيه عن نقل الركاب مسؤولية موضوعية والتعويض الذي قرره لا يمكن تجاوزه.⁵

¹ - المادة 2/3 من اتفاقية وارسو، مرجع سابق.

² - المادة 3 من بروتوكول لاهاي لسنة 1955 المعدل لاتفاقية وارسو لسنة 1929، مرجع سابق.

³ - Jean Pierre Tosi, op,cit, p 129.

⁴ - المادة 1/3 من بروتوكول جواتيمالا سيتي المعدل لاتفاقية وارسو: "فيما يتعلق بنقل الركاب يتعين تسليم مستند فردي أو جماعي مشتملا على الآتي:

أ. إشارة إلى أماكن القيام والوصول،

ب. إذا وقعت نقطتا القيام والوصول في إقليم طرف واحد متعاقد سام، ويكون من المتوقع المرور بنقطة أو أكثر متفق عليها في إقليم دولة أخرى فيجب الإشارة إلى إحدى هذه النقاط على الأقل"، مرجع سابق.

⁵ - محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 135.

وقد نظمت من جانبها الشروط العامة للآيات الخاصة بنقل المسافرين وأمتعتهم في المادة 17 منها تذكرة السفر، لكي يعتبر هذا التنظيم موحدًا تحتذى به شركات الطيران المنظمة للآيات وقد جرى العمل على إدماج هذه الشروط بتذكرة السفر لتصبح جزءًا لا يتجزأ منها.¹

- شكل تذكرة السفر:

لم تتناول اتفاقية وارسو لسنة 1929 والبروتوكولات المعدلة لها الشكل الذي تحرر به التذكرة، ولا فرضت نموذجًا معينًا يتعين إتباعه عند إصدارها، فإذا سلم الناقل الجوي ورقة عادية إلى المسافر وتكون مشتملة على البيانات التي تنبئها للصفة الدولية للنقل الجوي وخضوعه للمسؤولية المحددة التي قررتها الاتفاقية فإنه يكون قد أصدر تذكرة سفر، وفي حالة تضمين الورقة البيانات السالفة الذكر فلا تعتبر تذكرة سفر إطلاقًا، وقد أجاز بروتوكول جواتيمالا سيتي للناقل أية وسيلة لتسجيل البيانات التي يجب أن تشمل عليها تذكرة السفر، وهذا تماشيا مع استخدام نظم المعلومات الالكترونية في شركات الطيران العالمية.²

- اللغة المحررة بها التذكرة:

لم تنص اتفاقية وارسو وكذا البروتوكولات المعدلة له على اللغة التي يجب أن تحرر بها تذكرة السفر، ولا على ضرورة كتابة البيانات الخاصة بهذه الأخيرة بحروف ذات خصائص معينة، لذلك كان لزاما الرجوع في ذلك إلى القوانين الوطنية ذات العلاقة.

غير أن اتفاق مونتريال لسنة 1966 ألزم شركات الطيران الأعضاء فيه على كتابة البيان الذي ينبئ المسافر إلى التعويض المحدود بحروف كبيرة، وبمداد ذو لون مختلف عن لون الورق الذي يحتويه.

ب. على المستوى الداخلي:

في قانون رقم 06/98 المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني الجزائري قد نص في المادة 1/132 منه على أنه: "يجب أن يثبت عقد نقل الأشخاص بتسليم وثيقة الركوب"³، وتحدد شروط وكيفيات إصدار وثائق الركوب عن طريق التنظيم⁴، مع العلم أن غياب أو عدم صلاحية أو ضياع وثيقة الركوب لا يؤثر على وجود عقد النقل⁵، لكن في حالة ما إذا الناقل لم يسلم تذكرة السفر للمسافر فلا يكون له

¹- أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص 277.

²- عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية مونتريال 1999، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، ط1، 2008، ص 546.

³- المادة 1/132 من القانون رقم 06/98، المتضمن قانون الطيران المدني، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

⁴- المادة 133 نفس المرجع.

⁵- المادة 2/132 نفس المرجع.

الحق في الاستفادة من أحكام قانون 06/98 التي تعفيه أو تحد من مسؤوليته في حالة وقوع حادث أو ضرر للمسافر.¹

كما تناول المشرع الجزائري التعامل بالتذكرة الالكترونية في قانون 14/15 المعدل للقانون رقم 06/98 واعتبرها وثيقة ركوب تثبت عقد النقل الجوي المبرم بين المسافرين والناقل الجوي وذلك بتعديله لنص المادة 132 من قانون رقم 06/98 الأنفة الذكر وأدمج التذكرة الالكترونية فيها بنصها: "يجب أن يثبت عقد نقل الأشخاص بتسليم وثيقة الركوب التي يمكن أن تأخذ شكل تذكرة الكترونية"²، والتذكرة الالكترونية هي ورقة تحوي جميع البيانات التي نصت عليها اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي لسنة 1955.

- شكل تذكرة السفر:

لم ينظم المشرع شروط وشكليات تذكرة السفر ونص في المادة 133 من القانون رقم 06/98 المشار إليه سابقا على أنه تحدد شروط إصدار وثائق الركوب وكيفية تنظيمه، هذا الأخير لم يصدر بعد، وبالتالي لا نعرف رأي المشرع في الشروط الواجب توفرها عند كتابة التذاكر الالكترونية المتداولة في الجزائر، كما نجد في الواقع الشركة الوطنية للخطوط الجوية الجزائرية تستعمل اللغة الانجليزية عند تحرير التذاكر الالكترونية.

- التعريف:

فيما يخص أجرة النقل "التعريف" فقد ميز المشرع بين التعريف المفروضة على النقل الداخلي والتعريف المفروضة على النقل الدولي.

- فيما يخص النقل الداخلي:

تحدد التعريف هنا طبقا للتشريع المعمول به، وتأخذ بعين الاعتبار التخفيضات الواردة على تذاكر السفر أو مجانيته حسب ما جاء في نص المادة 134³ من القانون رقم 06/98 المشار إليه سابقا، وبإستقراء نص المادة نستنتج أن الناقل الجوي لا يفرض تعريفه النقل الداخلي على المسافرين وإنما هي محددة من قبل المشرع، أي أنه لم يحرر الأسعار والدولة هي التي تفرضها، لكن في المقابل أجاز للناقل الجوي تخفيض أسعار التذاكر، وأجاز له أيضا إصدار تذاكر مجانية، ومثال ذلك ما تقوم به شركة الخطوط الجوية الجزائرية من تخفيضات لتذاكر السفر في كل سنة بمناسبة عيد المرأة.

¹ المادة 3/132 من القانون رقم 06/98، المتضمن قانون الطيران المدني، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

² المادة 1/132 من القانون رقم 14/15 المعدل والمتمم لقانون 06/68، المتعلق بالطيران المدني، مرجع سابق.

³ المادة 134 من القانون رقم 06/98، المتضمن لقواعد الطيران المدني، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

- فيما يخص تعريف النقل الجوي الدولي:

حددها المادة 135 من القانون رقم 14/15 المعدلة للمادة 135 من القانون رقم 06/98 وتخضع لقواعد المنافسة والاتفاقيات الثنائية أو المتعددة الأطراف التي وقعت عليها الجزائر¹، هي التي تصدر في إجتماعات الاياتا "IATA" فلا يحق لأي شركة نقل جوي عضو في الاياتا فرض أسعار خاصة بها وإنما تلتزم بما جاء في توصيات "IATA" وهذا للحد من المنافسة غير المشروعة أما الاتفاقيات الثنائية فهي تبرم بين دولتين تحدد بموجبها تعريف النقل الدولي.

وقد شدد المشرع على هذا المبدأ أي إحترام الأسعار المفروضة سواء في النقل الجوي الداخلي أو الدولي، ونظم في المادة 212 من قانون رقم 06/98 المشار إليه سابقا عقوبة فرض أسعار غير التي حددت من قبل الدولة أو الهيئات الدولية بالحبس من شهر إلى شهرين وبغرامة تتراوح بين 10 آلاف و 100 ألف دج أو بإحدى العقوبتين فقط.

كما أن المشرع نظم تحديد الأسعار الخاصة بنوع واحد من الخدمات الجوية وهي خدمات النقل الجوي العمومي الدولية والداخلية، المنتظمة وغير المنتظمة، أما باقي الأنواع الأخرى فلم تحدد التعريف المطبقة عليها، مما يفهم أنه حرر الأسعار وترك الأمر للاتفاق بين الناقل الجوي وملتقي الخدمة.

وفي الأخير نجده يلزم الناقل الذي يبرم عقد نقل دولي التأكد من أن المسافرين عند ركوبهم الطائرة يحملون الوثائق الرسمية التي تسمح لهم بالدخول إلى البلد المقصود²، مثل جواز السفر، وجود التأشيرة، تذاكر السفر، وطبقا لمبدأ المعاملة بالمثل يتعين على الناقلين الجويين الذين يقومون برحلات جوية باتجاه التراب الوطني القيام بنفس الالتزام والتأكد من حيازة كل مسافر على وثائقه الرسمية اللازمة للدخول إلى الجزائر وهذا طبقا لأحكام المادة 136 من القانون رقم 06/98 المشار إليه سابقا.

2. بيان الأمتعة Bulletin de bagage:

سبق القول أن الأمتعة التي يصطحبها المسافر معه نوعان، الأمتعة المسجلة والتي يسلمها المسافر للناقل ويضعها تحت حراسته، وبالتالي تخضع للقواعد الخاصة لنقل الأمتعة، أما النوع الثاني فيتمثل في الأمتعة التي يصطحبها المسافر معه على متن الطائرة والمسماة حقيبة اليد وتكون تحت مسؤوليته، وبالتالي لا يستفيد المسافر من أحكام اتفاقية وارسو عند ضياعها أو اتلافها إلا في حالة إثبات المسافر مسؤولية الناقل أو أحد تابعيه في ذلك.

¹ المادة 135 من القانون رقم 14/15 المعدل والمتمم للقانون رقم 06/98 المتعلق بقانون الطيران المدني، مرجع سابق.

² المادة 1/136 من القانون رقم 06/98، المتضمن قانون الطيران المدني، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

أ. على المستوى الدولي:

لا يلزم تحرير وثيقة بالحقائب التي يحملها المسافر معه داخل الطائرة، والتي يطلق عليها حقائب اليد، أما الأمتعة الأخرى فيلتزم الناقل حسب الفقرة الأولى من المادة الرابعة من اتفاقية وارسو تحرير وثيقة نقل للأمتعة من صورتين، إحداها تسلم للمسافر والأخرى يحتفظ بها¹، ويطلق عليها اسم الأمتعة المسجلة. ووفق المادة الرابعة من بروتوكول لاهاي لسنة 1955، يجب أن تشمل الاستمارة على نفس البيانات الواردة في تذكرة السفر، حيث أنه عدل البيانات الواردة في اتفاقية وارسو الخاصة باستمارة الأمتعة حيث ألغى الفقرات 1، 2، 3، 4 من المادة الرابعة منها وأستبدلها بالنص الآتي: "عند نقل الأمتعة المسجلة يجب أن تسلم استمارة الأمتعة للمسافر إذا لم تكن مقترنة بتذكرة سفر وفقا لنصوص الفقرة الأولى من المادة الثالثة أو إذا لم يكن قد نص عليها في مثل تلك التذكرة فيجب أن تشمل على:

أ. بيان نقطتي المغادرة والوصول.

ب. وإذا وقعت نقطتا المغادرة والوصول في اقليم دولة أخرى فيجب بيان أحد تلك المطارات.

ج. فإذا اشتمل على نقطة وصول نهائية، أو على مطار في بلد غير بلد المغادرة فيجب أن تشمل استمارة الأمتعة على تنبيه يبرز أن النقل يجوز أن يخضع لأحكام اتفاقية وارسو التي تحدد بوجه عام مسؤولية الناقل في حالة ضياع أو تلف الأمتعة.²

أما اتفاقية مونتريال لسنة 1999 والمعدلة لاتفاقية وارسو فقد اختصرت البيانات الواجب توافرها في بطاقة الأمتعة عما كانت عليه في اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة وذلك تماشيا مع التطور السريع في مجال الطيران، وما تسعى إليه المنظمة الدولية للطيران المدني وكذا الاتحاد الدولي للنقل الجوي "الاياتا" وكل الأطراف المهمة بنشاط النقل الجوي وذلك بتحقيق تخفيف عبء هذه البيانات عن الناقل وعدم إرهاقه بها.³

ولم تغفل منظمة "الاياتا" عن إدراج أحكام نقل الأمتعة المسجلة في شروطها العامة من خلال المادة التاسعة منها، وذلك بذكر البيانات الواجب توافرها في بطاقة الأمتعة.⁴

وقد فرضت منظمة الاياتا ضرورة نقل الأمتعة على نفس الطائرة التي يركبها المسافر، ففي حالة عدم شحن الأمتعة يجب أن يتم النقل بواسطة الطائرة التي تسبق أو تلتق الطائرة التي يركبها المسافر، كما

¹ - عبد الفضيل محمد، مرجع سابق، ص 250.

² - المادة 04 من بروتوكول لاهاي لسنة 1955 المعدل لاتفاقية وارسو لسنة 1929، مرجع سابق.

³ - أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص 278.

⁴ - www.IATA.org. Carrier general conditions- passengers and baggage's.

أستبعدت من تعبير الأمتعة الأشياء الهشة أو القابلة للكسر والتلف بما في ذلك أوراق النقد والحلي والفضيات والقيم الذهبية.

واشترطت منظمة الاياتا منع إحتواء الأمتعة للمواد المحظورة مثل المواد المتفجرة أو السوائل أو حيوانات حية فيها الطيور والزواحف إلا في حالة التصريح بها لدى الناقل وقبول هذا الأخير نقلها وذلك بشروط منفصلة.¹

ونظرا لتضارب أنظمة حقوق المستهلك والذي يتسبب في قلق الضحايا عندما يخضعون لأنظمة متعددة ومختلفة للمطالبة بحقوقهم، دعت منظمة الاياتا بضرورة استحداث نظام نقل جوي جديد يحمي المسافرين عبر الجو، مما يفسح المجال لصناعة الطيران على المنافسة والابتكار، كما نادى الدول للإسهام في إيجاد منظومة جديدة للتداول بشؤون حماية المسافر وذلك بإشراك هيئات حماية المستهلك في جميع أنحاء العالم بفعالية في حوار يهدف إلى إيجاد حل متوازن يساعد الدول والمسافرين على إدراك قيمة القضايا الناشئة عن لوائح حماية مستهلك النقل الجوي بشكل أفضل، خصوصا مع تجاهل بعض الدول المبادئ التجارية الأساسية ووضعها لقوانين لا تعالج الأسباب الجذرية للكثير من المشاكل التي يواجهها المسافر.

ب. على المستوى الداخلي:

وضع المشرع الجزائري نصا خاصا بإثبات نقل الأمتعة من خلال المادة 137 من القانون رقم 06/98 المشار إليه آنفا وجاء فيه 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 إلا على وجود عقد النقل ولا على صلاحيته.

غير أنه إذا قبل الناقل أمتعة دون تسليم بيان بشأنها، فلا يمكنه الاستفادة من أحكام القانون، التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها".²

من إستقراء نص المادة نستنتج أنها تفرض على الناقل وجوبية تسليم بيان الأمتعة أو بتسجيلها على تذكرة السفر دون تلك التي يحتفظ بها المسافر معه على متن الطائرة.

¹ - أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص 278.

² - المادة 137 من القانون رقم 06/98 المتضمن قانون الطيران المدني، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

أما بالنسبة للبيانات الواجب إظهارها على تذكرة السفر أو إستمارة الأمتعة، فلم يذكرها القانون رقم **06/98** المشار إليه آنفاً، ويفهم من ذلك أن المشرع أحال تفصيلها إلى اتفاقية وارسو لسنة **1929** المصادق عليها والمعدلة ببروتوكول لاهاي لسنة **1955** المصادق عليه.¹

وحجية إستمارة نقل الأمتعة في الإثبات، هي نفس حجية تذكرة السفر، أي بمعنى آخر يمكن إثبات عكس ما ورد بها بكل الطرق²، ولا يحق للناقل الجوي التمسك بالأحكام المنصوص عليها في قانون الطيران المدني الجزائري والمتعلقة بتحديد المسؤولية أو الإعفاء منها.

المطلب الثاني: إلتزام الناقل بتنفيذ النقل في الموعد المحدد:

يعد عامل كسب الوقت واحد من العناصر التي لا يستقيم النقل الجوي دونها، مما يجعل المسافرين يبحثون عن وسائل النقل التي تتوفر فيها أفضل سمات النقل، ولما كانت السرعة هي السمة البارزة للنقل جوا فمن الطبيعي أن يقع على عاتق الناقل الجوي التزم بإحترام مواعيد النقل، ويتعين مساءلته إذا ما أخل بتنفيذ هذا الإلتزام وقد أكدت اتفاقية وارسو لسنة **1929** على مسؤولية الناقل الجوي في حال التأخير في تنفيذ عقد النقل الجوي، وتقديراً منها لهذا العنصر الفعال أفردت الاتفاقية حكماً مستقلاً للتأخير بنصها عنه في المادة **19** منها، وكذلك المشرع الجزائري في نص المادة **147** من قانون الطيران المدني رقم **06/98** وبناء على ما تقدم سيتم التطرق إلى مفهوم الإلتزام بتنفيذ النقل (فرع أول) وصور الإلتزام بتنفيذ النقل (فرع ثاني).

الفرع الأول: مفهوم الإلتزام بتنفيذ النقل.

نصت المادة **19** من اتفاقية وارسو لسنة **1929** على أنه: "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة بطريق الجو، غير أن الناقل لا يكون مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير إذا أثبت أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليه أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير".³

وعليه فالإلتزام الناقل الجوي في الموعد المحدد هو التزمًا ببذل عناية وتنشأ مسؤوليته إذا ما قام بنقل المسافر ولكن ليس في الموعد المتفق عليه وبناء على ذلك سيتم التطرق إلى المدلول الفقهي للتأخير (أولاً) ثم معيار التأخير (ثانياً).

¹ - www.logistiqueconseil.org –Protocol de la Haye, p p 1-7.

² - المادة 2/4 من بروتوكول لاهاي لسنة 1955، مرجع سابق.

³ - المادة 19 من اتفاقية وارسو لسنة 1929، مرجع سابق.

أولاً: المدلول الفقهي للتأخير.

لم تضع اتفاقية وارسو لسنة 1929 ولا التشريع الجزائري مفهوماً للتأخير رغبة منها في عدم تقييد سلطة القاضي في الحكم به وفقاً لظروف وحيثيات كل نزاع قانوني يعرض عليه، لكنهما بالمقابل حددوا فقط متى تقوم مسؤولية الناقل عن التأخير وبالتالي لا يمكن التعرف على هذا التأخير إلا إذا كانت هناك مدة محددة مسبقاً لتنفيذ عملية النقل¹، لذا يتوجب علينا اللجوء إلى الفقه لبيان مفهوم التأخير.

1. تعريف الفقه العربي للتأخير:

عرف التأخير بأنه: "تفويت ميعاد أو تجاوز الوقت أو الوصول بعد مضي الفترة المحددة، وبالتالي إخفاق الناقل في تنفيذ التزامه بالنقل في الموعد المناسب"².
في حين عرفه آخرون بأنه: "أن يؤخر الناقل الجوي الراكب أو الأمتعة، ويوصلهم في وقت غير الوقت المتفق عليه في عقد النقل"³.

من خلال التعاريف السابقة نستنتج أن مسؤولية الناقل الجوي لا تقوم إلا إذا كان هناك ميعاد محدد متفق عليه للنقل، والتأخير يعني مجاوزة هذا الميعاد فتقوم مسؤولية الناقل عن الأضرار الناشئة عن عدم تنفيذه بمجرد عدم تحقق النتيجة التي تتمثل في توصيل الأمتعة والمسافرين الحق المطال في الميعاد المتفق عليه⁴، ويثبت المتضرر أن الضرر الذي لحقه كان سببه التأخير.

2. تعريف الفقه الغربي للتأخير:

يعرف التأخير على أنه: "عدم تنفيذ الناقل لالتزامه في الوقت المتفق عليه وتأجيله إلى وقت لاحق"⁵.
يربط الفقهان الدوليان "Shae cross and Beaumont" هذا التعريف بتوجهات القانون الإنجليزي، الذي يعتبر أنه المصدر الأساسي الذي إستمدت منه اتفاقية وارسو ومونتريال أحكامهما، وبموجبه يرى هذا التوجه أنه في حال غياب اتفاق صريح بين أطراف العقد يحدد موعد المغادرة والوصول، فيلتزم الناقل الجوي بتنفيذ إلتزامه في موعد معقول.

¹ - عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية، مصر، 2006، ص 81.

² - محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 220.

³ - فاضل الزهاوي، المسؤولية عن التأخير في النقل الجوي، مجلة الحقوق، جامعة البحرين، مجلد 15، العدد 1، 2018، ص 194.

⁴ - عبد الفضيل محمد، مرجع سابق، ص 318.

⁵ - G, Lawrence, the Warsaw convention annotated ; A legal Handbook, Hague : Kluwer law international, 2000, p100.

والحكم بمدى معقولية الوصول يتحدد بعدة ظروف منها:

مسافة الرحلة الجوية، وسيلة النقل الجوية المستخدمة، ظروف الطقس ومدى تأثيره على موعد المغادرة أو موعد وصول الرحلة، موسم النقل ومدى وجود ضغط في الطلب على وسائل النقل الجوي ومدى توافر وسائل نقل بديلة للمسافر.¹

ثانياً: معيار التأخير:

رغم وضوح مبدأ التأخير إلا أن تطبيقه في مجال النقل الجوي الخاضع لاتفاقية وارسو لسنة 1929 أثار صعوبات كثيرة يمكن ردها إلى أن الاتفاقية لم تضع معياراً يمكن على ضوءه تحديد المقصود بالتأخير الذي يؤدي إلى مساءلة الناقل، وبناءً على ذلك إنقسمت الآراء حول المعيار الذي يؤخذ به لاعتبار الناقل قد أخفق في تنفيذ التزامه في الموعد المناسب.

1. معيار المرونة:

يتعامل النظام القانوني الدولي عادة مع حالة التأخير بشيء من المرونة تتجه إلى مصلحة الناقل الجوي لاعتبارات إستثمارية وإقتصادية بحتة، حيث نجد أن توجهات الفقه تأخذ بالالتزام الناقل الجوي، في حال غياب عقد يحدد موعد الوصول بشكل صريح بتنفيذ الالتزام بالنقل خلال مدة معقولة آخذين في عين الاعتبار العوامل المشار إليها سابقاً منها الظروف الجوية²، لذا يأخذ هذا التوجه بمعيار مرن في تعريف التأخير على أنه: "تأخير تنفيذ الالتزام بشكل غير معقول أو مقبول"³.

2. معيار توافر الضرر:

إن معيار توافر الضرر من عدمه نتيجة التأخير ومقدار هذا الضرر يعد عاملاً هاماً في تقدير توافر هذا التأخير بغض النظر عن مدته، وهذا يعني يجب هنا التمييز بين فرضيتين:
الفرضية الأولى: هي الاتفاق على موعد محدد لتنفيذ الالتزام، ويعد الناقل في تلك الحالة ضامناً لهذا التنفيذ ويسأل عن خرقة أي كان سببه.
الفرضية الثانية: هي عدم الاتفاق على موعد محدد للتنفيذ، وفيها لا يسأل الناقل سوى عن إهماله في تنفيذ التزامه، وعليه بذل العناية المعتادة فقط⁴.

¹ - G, Lawrence, op.cit, p 102.

² - عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 81.

³ - هاني دويدار، مرجع سابق، ص 197.

⁴ - ثروت أنيس الأسيوطي، مرجع سابق، ص 308.

إلا أن هذا التمييز لا ينطبق على حالة شروط وثيقة عقد النقل الصادرة عن شركات النقل الجوي الوطنية خاصة في عقود نقل الأشخاص، حيث لا يمكن تصور تعاقد المسافر مع شركة النقل الجوي دون تحديد موعد المغادرة وموعد الوصول، سواء تم الحجز عن طريق الشبكة العنكبوتية أو تم بالتواصل المباشر مع موظف الحجز التابع للناقل الجوي، وبالتالي يمكننا الحكم بحدوث التأخير إن تم إيصال المسافر إلى جهة الوصول المتفق عليها في وقت لاحق للوقت المتفق عليه أيًا كانت مدة التأخير تلك وهذا ما درج العمل عليه في شركات النقل الجوي الوطنية التي لا تعتد بمدة هذا التأخير بقدر إهتمامها بحدوثه أيًا كانت مدته.

إضافة إلى ذلك فإن شركات الطيران في الشروط التي تدرجها والتي تقضي بأنه ليس هناك اشتراط على إتمام النقل في مدة محددة، وبأن ساعات الرحيل والوصول المبينة في جداول مواعيد الناقلين الجويين أو في أي وثائق أخرى لا تعتبر جزءا من عقد النقل ولا تغدو أن تكون سوى مؤشر تقريبي لمتوسط الوقت الذي تستغرقه عملية النقل.¹

هذا ما خلق نوعا من تضارب المصالح بين مستعملي الطائرة والناقل الجوي، فمصلحة المسافر في إختيار الطائرة هو السرعة وريح الوقت وبالتالي يطالبون بالتعويض عن التأخير، بينما مصلحة الناقل تتمثل في دفعه أقل تعويض ممكن بتهربه من المسؤولية، وقد حاول القضاء جاهدا حسم هذا الصراع من خلال التوفيق بين مصالح مستعملي الطائرة والناقل²، والذي يقضي ببطلان كل شرط يهدف إلى الحد من المسؤولية أو إعفاء الناقل منها أو تخفيفها، بتقرير صحة شروط عقد النقل القاضية بعدم إلزام الناقل بميعاد محدد وإعفاءه من المسؤولية طالما لم يقدم المضرور الدليل على أن ذلك التأخير يرجع إلى الناقل الجوي وذلك بالنظر إلى أن التزامه هو التزام ببذل عناية.

وفي هذا الاتجاه خروج عن المبادئ القانونية التي قررتها اتفاقية وارسو في المادة 23 منها التي تقضي ببطلان كل شرط يهدف إلى الحد من المسؤولية أو إعفاء الناقل منها أو تخفيفها.

ونظرا للتعارض الواضح بين نصوص المادتين (19 و 23) من اتفاقية وارسو لسنة 1929 والمادة 26 من اتفاقية مونتريال لسنة 1999 من جهة، ونص المادة 10 من وثيقة شروط النقل الموحدة الصادرة عن اتحاد النقل الجوي الدولي IATA من جهة أخرى وذلك للأسباب التالية³:

¹ - عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 250.

² - عائشة فوزيل، المسؤولية عن التأخير في عقد النقل الجوي، مجلة المنهاج القانونية، عدد مزدوج 1/2، 2008، ص 72.

³ - عبد الفضيل محمد، مرجع سابق، ص 72.

أ. إن تقرير صحة شروط عقد النقل القاضية بعدم إلزام الناقل بميعاد محدد للنقل لا يتوقف على ثبوت خطأ جسيم من جانب الناقل الجوي، وإنما على مدى اتفاق هذه الشروط أو تعارضها مع نص المادة 23 من اتفاقية وارسو، وذلك لا يعني أن الناقل حر في تنفيذ التزامه كيفما شاء، ومتى شاء وإنما يفيد أن التزامه بالنقل يكون بوسيلة، ويؤدي ذلك بالتالي إلى جعل عبء إثبات الخطأ على عاتق المتضرر رغم عدم التزامه بهذا الإثبات، وهذا يعد من الشروط المخففة لمسؤولية الناقل التي يلحقها البطلان تطبيقاً لنص المادة 23 من اتفاقية وارسو لسنة 1929.

ب. معيار الخطأ الجسيم لا يعتبر شرطاً، وهو ليس ضرورياً لقيام المسؤولية لأن الاتفاقية لم تضع في إعتبارها مبدأ تدرج الخطأ، ولكنها أخذت بمبدأ تدرج التعويض،¹ لأن إشتراط الخطأ الجسيم يتعارض بشدة مع فكرة الخطأ المفترض المنصوص عليه في المادة 19 من اتفاقية وارسو، كما أن المشرع لم يبني فكرة تدرج الخطأ عند تقرير مسؤولية الناقل الجوي، بل إعتنقه عند تقدير مبلغ التعويض فقط، وللحرص على إستمرارية النقل الجوي وسلامته فقد قررت غالبية الأحكام إجازة شروط عقد النقل القاضية بعدم التزام الناقل بميعاد محدد للنقل بشرط عدم إعفائه من المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن التأخير غير العادي، إذ يلتزم الناقل بتنفيذ النقل في الميعاد و إلا عد الناقل مخلاً بالتزامه وقامت مسؤوليته عن التأخير وفقاً لنص المادة 19 من اتفاقية وارسو.

ولا يصح القول بأن شروط الاياتا يقصد بها قلب عبء الإثبات، بحيث لا يسأل الناقل عن تعويض الأضرار الناتجة، ما لم يتمكن المضرور من إثبات أن هذا التأخير ومرجعه خطأ الناقل لأن في ذلك تعارض مع اتفاقية مونتريال التي تفترض خطأ الناقل بحيث لا تطالب المضرور بإثبات خطأ الناقل.² فمفهوم التأخير وفقاً للرأي المستقر هو مجاوزة الميعاد المحدد، إذا وجد اتفاق على هذا التحديد أو المجاوزة غير العادية للميعاد المعقول في حالة عدم الاتفاق على ميعاد النقل.

وفي هذا الصدد قام البرلمان والمجلس الأوروبيين بتحديد مفهوم التأخير الذي يعطي للمسافر الحق في متابعة الناقل الجوي طبقاً للمادة 19 من اتفاقية وارسو بعد تعديلها باتفاقية مونتريال وهو التأخير غير العادي ويحدد بالكيفيات الآتية:

- إما ساعتين أو أكثر بالنسبة للرحلات 1500 كلم على الأقل.

¹ - عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 72.

² - عبد الفضيل محمد، مرجع سابق، ص 320.

- إما ثلاث ساعات أو أكثر بالنسبة لرحلات 1800 كلم وتصل حتى 3500 كلم، ولكل الرحلات داخل الاتحاد التي تفوق 3500 كلم.
 - إما 4 ساعات أو أكثر بالنسبة للرحلات التي تفوق 3500 كلم.¹
- وهو نفس ما أخذ به المشرع الجزائري بموجب المرسوم التنفيذي رقم 175/16 المؤرخ في 2016/06/14 في مادته السابعة.

الفرع الثاني: صور الالتزام بتنفيذ النقل:

يتداخل مفهوم التأخير في تنفيذ الناقل الجوي لالتزامه المتعلق بعقد النقل الجوي الموجب للضمان، مع ما يشابهه من أعمال مثل إلغاء حجز المسافر أو منع الصعود على متن الطائرة، مما يتطلب التمييز بين حالة التأخير وما يشابهها من أعمال وذلك ببيان التمييز بين التأخير وحالة إلغاء الرحلة (أولاً) والتمييز بين التأخير وحالة منع الصعود إلى الطائرة (ثانياً).

أولاً: التأخير وحالة إلغاء الرحلة:

هناك فرق بين التأخير في تنفيذ الناقل لالتزامه وبين إلغاء الرحلة أو تأخرها وسيتم التطرق الى ذلك على المستوى الدولي ثم على المستوى الوطني تباعاً.

1. على المستوى الدولي:

إن نصوص الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة بمسؤولية الناقل الجوي الناجمة عن التأخير في تنفيذ الالتزام لا تشمل حالات إلغاء الرحلة التي تعد بمثابة عدم تنفيذ مطلق للالتزام، والتي تخضع قواعد المسؤولية فيها لأحكام القانون الوطني، وهذا ما ورد صراحة في وقائع المؤتمر الدولي الثاني الخاص باتفاقية وارسو²، وذلك بسبب إختلاف التكيف القانوني لكلتا الحالتين، حيث أن التأخير في التنفيذ يعد من حالات التنفيذ المعيب، بينما إلغاء الرحلة يعد بمثابة عدم تنفيذ مطلق للالتزام الذي تختلف توجهات القوانين الوطنية منها القانون الجزائري في تقدير التعويض الناجم عنه.

والملاحظ في هذا الشأن أن أعمال تلك الحالة يشترط فيها عدم عرض الناقل الجوي على الطرف المتعاقد الآخر تنفيذ الالتزام بوسيلة نقل جوية أخرى أو حتى في وقت لاحق، فإن عرض ذلك فلا يجوز لهذا الطرف المتعاقد التعسف في رفضه هذا العرض دون سبب مشروع وطلب تعويض عن عدم التنفيذ

¹ اتحاد البرلمانين الأوروبيين القانون رقم 2004/261، الصادر بتاريخ 2004/02/11.

² فاضل الزهاوي، المسؤولية عن التأخير في النقل الجوي، مجلة الحقوق، جامعة البحرين، مجلد 15، العدد 1، 2018، ص 197.

المطلق استنادا لقواعد القانون الوطني وتطبق في هذه الحالة النصوص الواردة في اتفاقية مونتريال لسنة 1999 والمعدلة لاتفاقية وارسو لسنة 1929.

وهذا ما قضت به المحكمة الابتدائية لولاية نيويورك في قضية:

(Carmia Fields V, Bwia international Airways limited)¹، حيث لم ينفذ الناقل الجوي التزامه وعرض على المسافر السفر في رحلة بديلة في موعد لاحق، فرفض المسافر هذا العرض وقام بالحجز مع ناقل بديل ما فوت عليه حضور مراسم تأبين والده، وطالب المسافر في وقت لاحق بالحصول على تعويض عن الضرر النفسي الذي أصابه في ضوء أحكام القانون الأمريكي، فرفضت المحكمة هذا الطلب لأن تكييف إخلال الناقل هو التأخر في تنفيذ الالتزام وليس عدم التنفيذ المطلق، لأن الناقل عرض عليه حجز مقعد في رحلة لاحقة.²

وقضت المحكمة نفسها بالتوجه ذاته في قضية أخرى، معللة حكمها بأن الناقل الجوي لم يمنح فرصة لتنفيذ التزاماته التعاقدية، وبالتالي لا يمكن للمسافر أن يتعاقد مع ناقل جوي آخر بمجرد إخلال الناقل بتنفيذ التزامه التعاقدية.³

2. على المستوى الوطني:

على الصعيد الوطني نص المشرع في المرسوم التنفيذي رقم 175/16 الذي يحدد شروط وكيفيات تطبيق حقوق ركاب النقل الجوي العمومي حكم عدم تنفيذ الناقل الجوي لالتزامه التعاقدية بشكل كامل بإلغاء الرحلة الجوية أي عدم القيام بالرحلة المقررة أصلا ضمن حالات التأخير في ثلاث إختيارات:

- أ. في حالة إلغاء الرحلة يقدم الناقل الجوي الفعلي للركاب تسديد قيمة تذكرتهم في أجل 8 أيام بالثمن الذي تم شراؤه به بالنسبة لجزء أو أجزاء السفر التي لم يتم القيام بها، أو بالنسبة لجزء أو أجزاء السفر التي تم القيام بها مسبقا وأصبحت غير مفيدة مقارنة بمخطط سفرهم الأصلي، وكذا عند الاقتضاء رحلة العودة نحو نقطة انطلاقهم الأصلي في أحسن الأجال.⁴
- ب. رحلة بديلة نحو وجهتهم النهائية في ظروف النقل المماثلة وفي أحسن الأجال.⁵

¹ - United States district court, E, D, New york, jul 7, 2000, 99, CV, 2493, (JG) (E,D,N,Y,Jul, 7, 2000).

² - Daniel V, Virgin Atlantic Airways limited, united states district court, N, D, California Feb 23, 1998, 59F, supp, 2d 986 (N,D,Cal, 1998).

³ - Michel Paradis, Plaintiff, V, Ghana Airways limited Defendant united states district court, S, D, New york, November 22, 2004.

⁴ - المادة 1/5 من المرسوم التنفيذي رقم 175/16، يحدد شروط وكيفيات تطبيق حقوق ركاب النقل الجوي العمومي، مرجع سابق.

⁵ - المادة 1/8 نفس المرجع.

ج. رحلة بديلة نحو وجهتهم النهائية في ظروف النقل المماثلة إلى تاريخ لاحق يناسبهم شريطة توافر مقاعد.¹

بالإضافة لهذه الحلول المقترحة في حالة الإلغاء، فركاب الحق في الحصول على تعويض جزافي تختلف قيمته بحسب إذا كانت الشبكة داخلية أو دولية.²

غير أن الناقل الجوي الفعلي لا يلزم بدفع التعويض إذا كان في إستطاعته طبقا للتشريع المعمول به إثبات أن الإلغاء راجع لحالات القوة القاهرة.³

كما يحق أيضا للمسافرين الذين تم إلغاء رحلتهم التكفل بهم على الوجه الآتي:

- تقديم مجانا مشروبات مع إمكانية تناول وجبة بالشكل الكافي يراعي فيها أجل الانتظار.⁴
 - الإقامة في فندق في حالة ما يأتي.⁵
 - يكون مكوث الانتظار لليلة أو عدة ليال ضروريا، أو
 - عندما يكون المكوث المضاف إلى ذلك المقرر من طرف الراكب ضروريا.
 - النقل من المطار إلى غاية مكان الإقامة مجانا.
 - زيادة على ذلك يقترح على الركاب إمكانية القيام مجانا باتصالين هاتفيين أو إرسال برقيتين أو فاكسين أو رسالتين إلكترونيتين مجانا.⁶
- وفيما يتعلق بتلك الاقتراحات المقدمة ينبغي التنويه على ما يلي:
- لم يحدد المرسوم من هو الطرف الذي يختار بين هذه الاقتراحات إن توافرت جميعها مما يجعلنا أمام حالة غموض، وبالتالي يفسر هذا الغموض لصالح الضعيف في الرابطة العقدية (المسافر المستهلك).

¹ - المادة 2/8 من المرسوم التنفيذي رقم 175/16، يحدد شروط وكيفيات تطبيق حقوق ركاب النقل الجوي العمومي، مرجع سابق.

² - المادة 1/9 ، نفس المرجع.

³ - المادة 6 ، نفس المرجع.

⁴ - المادة 1/10 ، نفس المرجع.

⁵ - المادة 1/10 ، نفس المرجع.

⁶ - المادة 2/10 ، نفس المرجع.

- لم يحدد كذلك المرسوم ماهية العناية المطلوبة التي يجب على الناقل الجوي بذلها لتوفير جميع هذه البدائل، وما هي المسؤولية المدنية الناشئة عن عدم توفيرها جميعاً، وما حكم الاكتفاء بتوفير بديل واحد أو اثنين؟
- بحسب الخطوط الجوية الجزائرية التأكيد على حق المسافر في الحصول على تعويض يعادل الضرر الذي أصابه نتيجة إلغاء الرحلة أو أياً كانت البدائل التي إختارها مما هو منصوص عليها، لأن هذا التوجه ينسجم مع توجهات القواعد العامة النازمة لقواعد المسؤولية المدنية، وإن كان القانون قد نص صراحة على تعويض المسافر في حال تأخر الناقل الجوي في تنفيذ التزامه فمن المنطقي أن يحصل المسافر كذلك على تعويض نتيجة إلغاء الرحلة الجوية، لأن الضرر مفترض في هذه الحالة على نحو أكبر مما هو عليه الحال في حالة تأخير تنفيذ الالتزام.

ثانياً: التأخير وحالة منع الصعود إلى الطائرة:

منع الصعود يعني رفض الناقل الجوي حمل المسافر على متن الرحلة الجوية بسبب الحجز الفائض " la surréservation"، أو حرمان المسافر من الصعود لأسباب أخرى وسيتم التطرق لهذه الحالة على المستوى الدولي ثم المستوى الداخلي تباعاً.

1. على المستوى الدولي:

لا يوجد ما يمنع قيام الناقل الجوي بعمليات الحجز الفائض على رحلاته، على أن يسعى قدر المستطاع إلى تقليل عدد الركاب الذين تم حرمانهم من الصعود¹، وعادة ما تنشأ تلك الحالة بسبب تعمد شركات النقل الجوي إجراء حجز فائض "Overbooking" لضمان تحميل أكبر عدد ممكن من الأشخاص وتعويض خسائر الإيرادات الناتجة عن تغيب بعض المسافرين والتغييرات أو الإلغاءات في اللحظة الأخيرة، إلا أن هذا التوجه قد يؤدي إلى عدم قدرة الناقل الجوي على تنفيذ جميع التعاقدات التي تمت في حال حضور عدد أكثر أو حمولة أكبر من سعة وسيلة النقل.²

كما يمكن أن تنشأ هذه الحالة بسبب وجود أخطاء تقنية في نظام الحجز لدى الناقل، أو لأسباب تتعلق بالسلامة والتشغيل مثل تعديل سعة الطائرة لملائمة أسباب فنية مطلوبة، أو إستبدال وسيلة النقل بوسيلة نقل أخرى أقل منها في السعة لأسباب طارئة.

¹ - G, Lawrence, op, cit, p 103.

² - D, Verschoor, the liability for delay in air transport, air and space law, Vol 26, n=°6, 2001, p 306.

والجدير بالذكر أن نصوص اتفاقيتي وارسو ومونتريال لم تتطرق إلى تلك الحالة مما أوجد حالة من الاختلاف الفقهي والقضائي في التعامل مع هذه الحالة حتى على مستوى الدولة الواحدة، حيث تعاملت كل دولة مع هذه الحالة في ضوء تشريعاتها الوطنية، فوجد على سبيل المثال أن القضاء الألماني يدرج هذه الحالة ضمن حالات التأخير المنصوص عليها في المادة 19 من اتفاقية وارسو المعدلة باتفاقية مونتريال في حين تتعامل المحاكم الانجليزية والأمريكية بشكل غير موحد معها.

ففي قضية "Wolgel V, Mexicana Airlines"¹ قضت الدائرة السابعة بمحكمة الاستئناف الأمريكية بأن حرمان صعود المسافر إلى الطائرة يماثل حالة عدم التنفيذ الكلي للعقد، وبالتالي لا تطبق عليه أحكام اتفاقية وارسو، وإنما يشمل بولاية القانون الوطني.

في المقابل يوجد توجه قضائي وفقهي آخر يأخذ بتطبيق نص المادة 19 من اتفاقية مونتريال المعدلة لاتفاقية وارسو على هذه الحالة، في حال قام الناقل الجوي بتوفير وسيلة نقل بديلة معقولة للمسافر ورفض المسافر هذا العرض²، وهذا التوجه أخذت به المحكمة الابتدائية الأمريكية في قضية " Igwe V, Northwest Airlines"³، حينما رفضت مطالب المدعين بتقدير التعويض في ضوء نصوص القانون الوطني، لأن المدعين يتعاطون بإيجابية مع العروض التصالحية التي قدمها الناقل الجوي.

كذلك تميل توجهات القضاء الانجليزي بالأخذ بهذا التفسير بهدف ضمان حماية المصالح الاقتصادية للناقل الجوي، خاصة أنه أثبت حسن النية في تنفيذ التزامه التعاقدية رغبة منه في تجنب الخضوع لأحكام المسؤولية غير المحدودة الواردة في ضوء أحكام القانون الوطني.⁴

والملاحظ أن توجهات القضاء على المستوى الدولي تأخذ بإدراج تلك الحالة ضمن حالات التأخير المنصوص عليها في المادة 19 من اتفاقية وارسو المعدلة باتفاقية مونتريال، وهذا ما ظهر جليا في قضية Carmia Fields V, Bwia international Airways limited⁵، والتي منع فيها المسافر من الصعود على متن الطائرة بسبب الحجز الفائنض.

¹ - United States court of appeals, seventh circuit, argued jan 15, 1987, Decided june 12, 1987.

² - Ibid , p :308.

³ - United States District court, S, D, texas, Houston Division jan 4, 2007, civil action n=°, h-051423-(s,d,tex,jan, 4,2007).

⁴ - فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص205.

⁵ - United States District court, E, D New york jul, 7, 2000, 99-CV-2493 (JG) (E,D,N,Y, jul, 7, 2000).

2. على المستوى الداخلي:

فيما يتعلق بالقانون الجزائري، فقد أدرج المشرع نصا صريحا يميز بين حالة التأخير في تنفيذ الالتزام، ومنع الصعود إلى الطائرة والذي سيتم تناوله وفق حالتين على النحو الآتي:

أ. بالنسبة للمسافرين العاديين:

نص المشرع في الفقرة الثانية من المادة 173 مكرر 1 على منح الناقل الجوي الحق في منع صعود أي من المسافرين على متن الطائرة لأسباب تعود إليه¹، وهو ما أكدته أيضا المادة 4 من المرسوم التنفيذي رقم 175/16 المشار إليه سابقا في فقرتها الأولى على أنه: "عندما يتوقع ناقل جوي فعلي، لسبب معقول رفض ركوب المسافرين على متن الرحلة..."².

من إستقراء نصوص المواد نستنتج أن للناقل الجوي الحق في منع صعود المسافر على متن الطائرة على الرغم من قيام المسافر بإنهاء إجراءات السفر ومراعاته لكافة المواعيد المنصوص عليها في وثيقة الركوب، وفي هذه الحالة يلتزم الناقل الجوي قبل حرمان المسافرين من الصعود إلى الطائرة بأحد ما يلي:

- يتوجب على الناقل التقرب من المسافرين المتطوعين بغرض التنازل عن حجوزاتهم مقابل بعض التعويضات وفقا لشروط يتم الاتفاق عليها وجوبا بين الركاب المعنيين والناقل الجوي الفعلي.³
- المسافر المتطوع يمكنه على الأقل الاختيار ما بين:
 - استرداد مبلغ التذكرة فقط في حال ما قرر إلغاء سفره.⁴
 - إذا لم يعد له رغبة في إتمام السفر الى وجهة الوصول النهائية يتم التكفل به وإعادةه إلى نقطة المغادرة الأصلية.
 - تحويله من خلال رحلة أخرى إلى وجهته النهائية.⁵
- أما بالنسبة للركاب المحرومون من الصعود إلى الطائرة رغما عن إرادتهم يستفيدون من:

¹ المادة 173 مكرر 1/2، "... في حال إلغاء رحلتهم أو تأخرها أو تعذر ركوبهم لأسباب تعود للناقل..." من القانون رقم 14/15 المتضمن قانون الطيران المدني، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

² المادة 1/4 من المرسوم التنفيذي رقم 175/16، مرجع سابق.

³ المادة 1/4، نفس المرجع.

⁴ المادة 2/4، من المرسوم التنفيذي رقم 175/16، مرجع سابق.

⁵ المادة 8، نفس المرجع.

- الاختيار ما بين توجيههم نحو رحلة أخرى يتم التكفل بهم وفقاً لمدة الانتظار هذا يشمل مرطبات، وجبات إ طعام، إمكانية إجراء اتصالات هاتفية، وفي حالة استحالة السفر حتى اليوم الموالي يستفيدون من الإيواء والنقل من مكان الإقامة نحو المطار.¹
- الحق في الحصول على تعويض، ومبالغ التعويض المقدمة في هذه الحالة مماثلة للمبالغ الممنوحة في حالة إلغاء الرحلة.²

وتجدر الإشارة أنه يحق للناقل الجوي منع المسافرين من الصعود على متن الطائرة وحرمانه من الحصول على كافة تلك البدائل ومنها استرداد قيمة التذكرة لأسباب ترجع له ومثال على ذلك، حضوره متأخر عن موعد التسجيل، سلوك قد يسبب خطر على استمرارية الرحلة وسلامة المسافرين، وثائق سفر غير ملائمة.

ب. بالنسبة لذوي الاحتياجات الخاصة:

لأول مرة ينظم المشرع حالة خاصة ضمن أحكام قانون الطيران المدني وتخص فئة معينة من المجتمع وهم شريحة الأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة وذلك في ثلاث مواد **173 مكرر 2، 173 مكرر 3، 173 مكرر 4، في قانون رقم 14/15 المعدل لقانون 06/98** وكذا المادة **11** من المرسوم التنفيذي رقم **175/16** المشار إليه سابقاً، وقد تأخر المشرع في تنظيم حقوق هذه الفئة ضمن قانون الطيران المدني، لأنه في كثير من الحالات كان الناقل الجوي يمنع سفر أشخاص معاقين جسدياً أو يتحركون على كراسي خاصة لا تتطابق مواصفاتها مع حجم ممرات الطائرة أو سلم الصعود إليها أو كراسي الجلوس فيها، أيضاً نظم حقوق هؤلاء الأفراد على مستوى المطار أين يلزم الناقل الجوي إستقبال هذه الحالات والتكفل بهم حتى صعودهم إلى الطائرة، عندها أفراد الطاقم يتولوا مهمة العناية بهم وذلك بموجب المادة **173 مكرر 2**.³

نجد أن مختلف التشريعات تنظم أحكام هذا النقل الخاص بفئة ذوي الاحتياجات الخاصة وفقاً لشروط معينة فمثلاً في المطارات التي يعبرها أكثر من 150000 مسافر ينشأ على مستواها مكاتب اتصال يتوجه إليها ذوي الاحتياجات الخاصة لطلب المساعدة، ولا يمكن رفض ركوبهم في الطائرة إلا في حالات

¹ - المادة 10 من المرسوم التنفيذي رقم 175/16، مرجع سابق.

² - المادة 09، نفس المرجع.

³ - المادة 173 مكرر 2: "يستفيد الشخص ذو الاحتياجات الخاصة عند وصوله للمطار من أجل السفر، من المساعدة الضرورية التي يقدمها الناقل الجوي تسمح له بالقيام بالرحلة التي يملك بموجبها حجزاً"، من القانون رقم 14/15 المتضمن، قانون الطيران المدني، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

استثنائية، ومسير المطار يقدم الخدمة مجانا ولا يجوز فرض رسوم إضافية على تذكرتهم، وطلب المساعدة يقدم 48 ساعة قبل موعد انطلاق الرحلة.

من جهة أخرى سمحت القوانين للناقل الجوي أن يشترط وجود مرافق للشخص عديم الحركة أو المعاق ذهنيا من ذويه أو أقاربه حتى تتحقق قواعد الأمن والسلامة المطبقة.¹

على الناقل الجوي أن يعلم الأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة أو ذويهم بوسائل والخدمات المتوفرة على متن الطائرة كإمكانية الدخول إلى الحمام، حجم كراسي الجلوس، اتساع رواق الطائرة من عدمه ويرجع لهم القرار في إتمام الرحلة أو لا.²

أما المشرع الجزائري فيمكن حصر الحالات التي يمنع فيها ذوي الاحتياجات الخاصة من ركوب الطائرة في:

- حسب نص المادة 173 مكرر 3 من القانون رقم 14/15 المشار إليه سابقا: "يمنع على كل مؤسسة نقل جوي عمومي أن ترفض لكل شخص ذي احتياجات خاصة الحصول على حجز لرحلة معينة أو الركوب على متن طائرة بسبب وضعيته".³

من استقراء نص المادة نجد أن المشرع وضع قاعدة عامة وهي عدم رفض أي طلبات لحجز التذاكر للأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة أو منعهم من ركوب الطائرة بسبب وضعيتهم، لكن في المقابل وضع استثناءات على هذه القاعدة تتمثل في رفض الناقل الجوي قبول حجز للراكب أو رفض ركوب شخص ذي احتياجات خاصة في الحالات التالية:

- حالة الامتثال لمتطلبات السلامة المطبقة سواء بنص قانوني دولي أو وطني أو أعدتها السلطة التي سلمت شهادة الناقل الجوي العمومي لشركة النقل.
- وعليه إذا كانت قواعد السلامة لا تتوفر أو لا يمكن تطبيقها بوجود شخص من ذوي الاحتياجات الخاصة فيحق للناقل الجوي التمسك بمنعه من الصعود إلى الطائرة.
- إذا كان حجم الطائرة أو أبوابها يجعل من ركوب أو نقل الشخص ذي الاحتياجات الخاصة مستحيلا جسديا.

¹ - Stéphane Piedelièvre – Dominique Gency tandonnet, op, cit, p 491.

² - Ibid., p 491.

³ - المادة 173 مكرر 3 من القانون رقم 14/15، المتضمن قانون الطيران المدني، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

توفر هذين الاستثناءين يمنح الحق للناقل الجوي منع ركوب هؤلاء الأشخاص لكن بشرط أن يرفض الحجز وفقا لهذين السببين من جهة ،ومن جهة أخرى عليه اقتراح حل آخر مقبول على الشخص المعني.¹

كما اشترط المشرع على الناقل الجوي الذي يرفض حجز تذكرة أو ركوب شخص من ذوي الاحتياجات الخاصة توفر الشروط التالية:

- يحق للناقل الجوي أن يشترط بأن يكون للشخص ذو الاحتياجات الخاصة مرفوقا بشخص آخر إذا حالته الصحية تقتضي ذلك.²
- في حالة تمسك الناقل بحقه في رفض حجز التذكرة أو رفض ركوب الطائرة من قبل الشخص ذو الاحتياجات الخاصة لأسباب المذكورة أعلاه عليه أن يبلغ فوراً المعنى بالأمر بأسباب الرفض، إذا طلب منه ذلك فعليه أن يبلغ هذه الأسباب كتابياً إلى المعنى في غضون 5 أيام التي تلي الطلب طبقاً لنص المادة 173 مكرر 3 في فقرتها الثامنة.³

وبناء على كل ما سبق بيانه فالمشرع قد أصاب عندما نظم حقوق المسافرين ذوي الاحتياجات الخاصة كونهم يتعرضون في كل مرة إلى رفض طلباتهم بالسفر عبر الطائرة.

المبحث الثاني: الالتزامات التعاقدية للمسافر المستهلك:

إن التزامات وحقوق المسافرين مستهلك خدمة النقل تعتبر من الآثار التي يربتها عقد النقل الجوي كما هو الحال بالنسبة للناقل وذلك كون عقد النقل الجوي من العقود المتبادلة.

والملاحظ أن المشرع عند إصداره لقانون الطيران المدني رقم 06/98 المشار إليه سابقاً والتعديلات اللاحقة به لم يتطرق إلى حقوق المسافرين وتنظيمها بمواد قانونية وإنما كانت توجد هناك أحكام متفرقة ضمناً في قانون رقم 06/98 بالرغم من أن عدة تشريعات تخصص باب لحقوق والتزامات الناقل الجوي وباب لحقوق والتزامات المسافرين، إلا أن المشرع تدارك الأمر مؤخراً وتناول حقوق المسافرين في قانون 14/15 الذي يعدل ويتم القانون 06/98، هذا التعديل إستحدث قسم سابع معنون بـ: "حقوق ركاب

¹ - المادة 173 مكرر 3، فقرة 5، من القانون رقم 14/15، المتضمن قانون الطيران المدني، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

² - المادة 173 مكرر 3، فقرة 6، نفس المرجع.

³ - المادة 173 مكرر 3، فقرة 8، نفس المرجع.

النقل الجوي العمومي " ضمن أقسام الفصل الثامن وتبعاً لذلك سنتطرق إلى حقوق الناقل الجوي (مطلب أول) ثم الحقوق المستحدثة للمسافر المستهلك (مطلب ثاني)..

المطلب الأول: حقوق الناقل الجوي:

مقابل الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل الجوي فإن المسافر أيضاً يلتزم إتجاهه بمجموعة من الالتزامات التي تعتبر من حقوق الناقل الجوي، كون عقد النقل الجوي من العقود الملزمة لجانبين التي ترتب التزامات على ذمة طرفيه، ولم تتطرق اتفاقية وارسو لسنة 1929 ولا الاتفاقية المعدلة لها مونتريال لسنة 1999 في أحكامها إلى هذه الحقوق والالتزامات التي تعتبر حق الناقل من قبل المسافر، إلا أن الشروط العامة للاياتا أشارت إلى ذلك في صدد الحديث عن نقل الركاب وأمتعتهم، وأشارت الاياتا إلى أن هذه الالتزامات لا تختلف في عقد النقل الجوي الدولي عنه في عقد النقل الجوي الداخلي وعليه سيتم التطرق إلى الالتزام بدفع أجرة النقل، فالناقل الجوي لا يقوم بهذا العمل كخدمة مجانية، وإنما يهدف في الأساس إلى تحقيق الربح من جراء عمله (فرع أول) ثم التزام المسافر باحترام قوانين ولوائح النقل (فرع ثاني).

الفرع الأول: حق الناقل الجوي في الحصول على أجرة النقل.

إن الالتزام الأساسي الذي يقع على عاتق المسافر إتجاه الناقل هو دفع أجرة النقل، وقد جرى العرف على أن تدفع أجرة النقل مقدماً، ويكون ذلك في اللحظة التي يستلم فيها المسافر تذكرة السفر. ولا يتفاوض المسافر مع الناقل الجوي في قيمة التذكرة، ويختلف هذا الأمر في النقل الدولي عنه في النقل الداخلي، ففي حالة كون النقل داخلياً فالسلطات المختصة تتولى تحديد السعر الذي ينقرر لكل تذكرة وبناءً على ما تقدم سنتطرق إلى دفع أجرة النقل على المستوى الدولي (أولاً) ثم على المستوى الداخلي (ثانياً).

أولاً: الحصول على أجرة النقل على المستوى الدولي:

دفع أجرة النقل إلزام رئيسي يقع على عاتق المسافر إذ تقضي المادة 3 في فقرتها الأولى من شروط الاياتا "الشروط العامة لنقل الركاب" بأنه: "لا يصدر الناقل وثيقة السفر إلا إذا دفع الركاب أجرها"¹، وبالتالي يحظر عليه الصعود على متن الطائرة إذا لم يكن حائزاً على تذكرة السفر، وإذا حصل وأن تسلل

¹ - المادة 1/3 من الشروط العامة الاياتا، مرجع سابق.

الراكب الى الطائرة دون دفع الأجرة فللناقل الحق في حجز أمتعته والتتصل من المسؤولية ورفض أي تعويض في حالة وقوع ضرر لذلك الراكب.¹

وقد نظم نظام الاياتا عملية النقل الجوي الدولي حيث أشار إلى عقد مؤتمرات دولية منتظمة تتكون من مختلف شركات الطيران ويتولى هذا المؤتمر تحديد الأسعار الخاصة بكل تذكرة على حدى طبقا لمناطق العالم وينظم الاستغلال الجوي لها، وكذلك جمهور المسافرين وحجمه ودرجة السفر ومدى إقباله على السفر جوا.

وهناك بض الأمور التي تؤخذ بعين الاعتبار عند تحديد أجرة النقل وتتمثل في:

- المسافة المقصودة وتكلفة الاستغلال الجوي.
- حجم الجمهور المستخدم لخطوط الطيران.
- ظروف المنافسة والقيود المفروضة من السلطات العامة.

ولم تتطرق اتفاقية وارسو إلى موضوع دفع أجرة النقل وما يترتب عليه في حالة عدم التزام المسافر بالوفاء بها، إلا أن العرف المتبع في ذلك هو أنها تدفع مقدما.

وفي بعض الحالات قد يضطر المسافر إلى تعديل السفر وتنفيذ النقل بنفسه ولا بد لنا في هذه الحالة أن نفرق بين أمرين عن إلزامية دفعه لأجرة النقل:

1. الأمر الأول: عندما يقوم المسافر بإخطار الناقل بعدوله عن النقل وفقا للمواعيد المنصوص عليها في القوانين التجارية بأنها تكون في اليوم السابق لتنفيذ النقل إلا إذا حالت ضرورة دون ذلك وكان الإخطار في يوم التنفيذ وهو ما جعله القانون جائزا.²

فعدول المسافر عن القيام بالرحلة يعرض الناقل لخسارة، نظرا لخلو المكان المخصص له من المسافرين في حين أن عمل الإخطار يمكن الناقل من إستغلال المقعد لنقل مسافر آخر.

2. الأمر الثاني: يكون عدول المسافر أثناء تنفيذ الرحلة أي عندما لا يكون عدول المسافر فيها قبل الرحلة أو منذ بدايتها، ففي هذه الحالة تكون الرحلة قد بدأت وبدأ الناقل في تنفيذ النقل، فيقوم المسافر بالتراجع عن التنفيذ³، ففي هذه الحالة يستحق الناقل الأجرة كاملة عن النقل، إلا إذا كان العدول يرجع إلى ضرورة ولم يضع القانون معيارا لهذه الضرورة، والأمر متروك لقاضي النزاع،

¹ - Paviot, le passager aérien, R, G, A, E, Paris, 1967.p : 201.

² - هاني دويدار، مرجع سابق، ص 247.

³ - محمد بهجت قايد، الموجز في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2007، ص 103.

أما إذا لم يحضر المسافر في الميعاد المحدد لتنفيذ النقل إستحق الناقل الأجرة كاملة ما لم يكن هناك اتفاق على إجراء النقل في وقت لاحق، أو جرى العرف على غير ذلك، كجواز تأخير النقل بحرية المسافر إلى ميعاد لاحق.

وكذلك الحالة التي تتعطل فيها الوسائل التي ينفذ بها النقل ولا يمكن تنفيذه، ففي هذه الحالة لا يستحق الناقل أجرة، بل يتحمل كل المصاريف التي يتكبدها المسافر في إتمام رحلته بواسطة ناقل آخر، أو بواسطة وسائل نقل أخرى وللمسافر أن ينتظر حتى تعود حركة النقل مرة أخرى ويكمل رحلته المتأخرة¹، ولا يحول ذلك دون حق المسافر في طلب التعويض عما قد يصيبه من ضرر من جراء التأخير في بدء الرحلة.²

أما إذا قام الناقل بوضع المسافر في درجة نقل أعلى من تلك المتفق عليها فلا يلتزم بدفع أجرة إضافية والسبب في ذلك أن المسافر قد أوفى بما التزم به بأن حضر في الميعاد وخضع لتعليمات الناقل المتعلقة بالسفر، أما إذا وضع الناقل المسافر في درجة أقل فهو لم ينفذ التزاماته المتفق عليها لذا لا يستحق الأجرة الإضافية لأن المسافر لم يطلب منه ذلك.³

ثانياً: الحصول على أجرة النقل على المستوى الداخلي:

دفع ثمن التذكرة هو التزام ينبغي على المسافر أن يقوم به والذي من خلاله يمنح له الحق في الركوب على متن الطائرة، إذا أن المادة 131 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 المشار إليه سابقاً تنص على كلمة "بمقابل"⁴، والتي توحى بعدم جواز مجانية الركوب إلا بموافقة الناقل كالنقل المجاني بهدف المجاملة.

أما النقل المجاني هو ذلك النقل الذي تقوم به شركة الطيران دون مقابل، كنقل أشهر الفنانين والرياضيين وشخصيات كبيرة في عالم السياسة والاقتصاد مجاناً، من أجل الإشهار والدعاية أو تنفيذاً للشروط المبرمة

¹ - لائحة الاتحاد الأوروبي رقم 261 لسنة 2004، تلزم الناقل الجوي بتعويض المسافرين في حالة التأخير وإلغاء الرحلات، وعليه أن يتحمل مصروفات الإقامة والفنادق، ما لم يتم بإخطار المسافرين بالإلغاء قبل الرحلة بوقت، مرجع سابق.

² - يتحمل المسافر بعض الرسوم الإضافية والتي لا تدخل ضمن أجرة النقل، كرسوم المطار، أما ما يتحمله المسافر من مصاريف لينتقل من المدينة إلى المطار يعتبر أجرة نقل مستقلة، نقلاً عن: محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 321.

³ - المادة 1/10 من لائحة الاتحاد الأوروبي رقم 261/2004 تنص على أنه: "الحالة التي يقوم فيها الناقل بوضع الركاب في درجة أعلى من التي دفع من أجلها الأجرة فإنه لا يستحق أجرة إضافية عن ذلك"، مرجع سابق.

⁴ - المادة 131 من القانون رقم 06/98، المتضمن قانون الطيران المدني، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

بين شركة الطيران وسلطة الطيران المدني أو الوزارة التي منحها التزام الاستغلال الجوي، كإعطاء بعض موظفي الدولة الحق في السفر بالمجان على طائرات شركة الطيران.

أخضعت اتفاقية وارسو لسنة 1929 في مادتها الأولى فقرة 2 منها¹، النقل المجاني لأحكامها بشرط أن يكون النقل من طرف مؤسسة النقل الجوي لغرض تجاري، والهدف من إخضاع هذا النوع من النقل لأحكام الاتفاقية هو توحيد القانونية التي تحكم مسؤولية الناقل الجوي ومنع تلاعب هذا الأخير ومحاولته الإفلات من أحكام الاتفاقية عن طريق التصريح بأن النقل كان مجانياً.²

وقد نص المشرع الجزائري على وجوبية التأكد من حياة المسافر المستهلك على الوثائق الرسمية من طرف الناقل الجوي عند الركوب في النقل الجوي الدولي، وكذلك النقل نحو التراب الوطني، ويقصد بالوثائق الرسمية "التذكرة، بطاقة الأمتعة والتأشيرة" وذلك طبقاً لنص المادة 136 من القانون رقم 06/98 المشار إليه سابقاً.³

وعليه فيفهم من المادة 131 المذكورة آنفاً أن المسافر ملزم بدفع أجرة النقل للحصول على التذكرة وبالنتيجة تكون له أحقية السفر على متن الطائرة، وحجية للمطالبة بالتعويض، لأنه في حالة وقوع حادث سواء ترتب عليه وفاة أو جرح أو إصابة فشاء وثيقة السفر تثبت أن الضحية كانت مسجلة في قائمة المسافرين وهذا يكفي لضمان حقه في التعويض عن الضرر الذي أصابه كما سبق وأن ذكرنا.

أما بالنسبة لقيمة التعريف، فقد ميز المشرع في القانون رقم 06/98 بين أجرة النقل الجوي الداخلي وأجرة النقل الجوي الدولي المنتظم أو غير المنتظم انطلاقاً من التراب الوطني⁴، فقيمة التعريف للنقل الجوي الدولي يتم تحديدها شروطها طبقاً لما نصت عليه الاتفاقيات الثنائية⁵، أما قيمة تعريف تذكرة النقل الداخلي فيتم تحديدها شروطها عن طريق التنظيم.

والملاحظ أنه بعكس ما كان معمولاً به في قانون الطيران المدني رقم 06/98 فيما يخص التعريف في الطيران الجديد رقم 14/15 أن يخضع تحديد التعريف لقواعد المنافسة والاتفاقيات الثنائية أو المتعددة

¹ - www.logistiqueconseil.org, convention de Varsovie 1929, op.cit , p1/9.

² - رضوان أبو زيد، مرجع سابق، ص 235.

³ - المادة 136 من القانون رقم 06/98، المتضمن قانون الطيران المدني، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

⁴ - المادة 1/134 من القانون رقم 06/98، المتضمن قانون الطيران المدني، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

⁵ - المادة 135 نفس المرجع.

الأطراف التي صادقت عليها الدولة الجزائرية¹، وذلك تفعيلًا لقانون المنافسة وتدعيمًا للسياسة الاقتصادية الوطنية.

الفرع الثاني: التزام المسافر باحترام قوانين ولوائح النقل:

يجب على المسافر أن يحترم تعليمات الناقل الجوي والقوانين واللوائح المتعلقة بالنقل حتى يتمكن الناقل الجوي من الوفاء بالتزاماته وتنفيذ عقد النقل الجوي تنفيذًا صحيحًا، فإن خالف المسافر هذه التعليمات كان للناقل أن يرحل دون إنتظاره، ولا مسؤولية عليه في هذه الحالة حتى ولو أدى الرحيل إلى الإضرار بالمسافر ذلك أن المصلحة الجماعية في بدأ الرحلة الجوية في موعدها أولى بالرعاية من مصلحة مسافر واحد مهمل.

والتزام المسافر باحترام قوانين ولوائح النقل توجب عليه الامتثال إلى عدة إلتزامات متفرعة عن التزامه الرئيسي باحترام القوانين ولوائح النقل وتبعًا لذلك سنتطرق إلى إلتزامات المسافر قبل الصعود إلى الطائرة (أولًا) ثم إلتزامات المسافر عند تواجده على متن الطائرة (ثانيًا).

أولًا: إلتزامات المسافر قبل الصعود إلى الطائرة.

يمكن إجمال إلتزامات المسافر مستهلك خدمة النقل الجوي قبل صعوده إلى الطائرة في إلتزامين رئيسيين هما:

1. الإلتزام في التواجد بالمطار في الوقت المحدد بتذكرة السفر:

يجب على المسافر أن يتواجد في المطار في الوقت المحدد وذلك لإتمام الإجراءات الإدارية والجمركية التي تتطلبها القوانين الوطنية لمغادرة البلاد، وتواجد المسافر في مطار الإقلاع يجب أن يكون في الوقت المحدد بتذكرة السفر، فإذا لم تكن التذكرة قد تضمنت تحديدًا للوقت الذي يتعين عليه أن يتواجد فيه في المطار، فيجب عليه التواجد في المطار قبل الإقلاع بوقت مناسب.

وإذا تخلف المسافر عن الحضور كان للناقل حق المغادرة بدونه، وإلغاء حجز مقعده أو حجزه لصالح مسافر آخر على قائمة الانتظار²، دون أن يكون لهذا المسافر الحق في الرجوع على الناقل الجوي بالتعويض.

وفي الغالب ما تحدد المدة التي يجب أن يلتزم بها المسافر بساعتين في حالات النقل الجوي الدولي، بينما يكفي ساعة واحدة في حالات النقل الجوي الداخلي.

¹ المادة 14 من القانون رقم 14/15 التي حلت محل المادة 135 من قانون رقم 06/98، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

² هاني دويدار، مرجع سابق، ص 191.

والغالبية من شركات النقل الجوي تشترط على المسافرين من خلال وجود شرط داخل تذاكر السفر ينص على ضرورة الحضور قبل موعد القيام بوقت معين ليتمكن من الصعود إلى متن الطائرة، فإذا لم يكن قد أنهى الإجراءات السابقة للسفر وحضر عند بوابات الصعود في موعد متأخر حسب ما تتبعه كل شركة طيران فيكون من حق الناقل الجوي أن يمنعه من الصعود إلى الطائرة ولا تترتب عليه أي مسؤولية في هذه الحالة.¹

2. الإلتزام بإنهاء كافة الإجراءات القانونية اللازمة للمغادرة:

أشارت إلى هذا الإلتزام المادة 13 من معاهدة شيكاغو لسنة 1944 والمصادق عليها من طرف الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 84/63 والتي أوجبت على المسافرين إحترام كافة لوائح الضبط²، وإجراءات التفتيش الجمركي والصحي، وأن يكون حاملا لكافة المستندات المثبتة لشخصيته واللازمة لإتمام الرحلة.³ وبناءا على ذلك يجب على كل مسافر أن يقوم بإنهاء إجراءات الجمارك والخضوع للتفتيش الذاتي، كما يجب عليه الحصول على التأشيرات اللازمة لدخول الدولة المتوجه إليها إذا كانت تتطلب ذلك، وأن يستوفي الشروط اللازمة للصعود إلى الطائرة، ويجب عليه أيضا أن يكون بحوزته كل المستندات والوثائق التي تتطلبها الجهات الرسمية كجواز السفر أو أية تصاريح، أو رسوم يطلب منه سدادها للسلطات المختصة.

ثانيا: إلتزامات المسافر على متن الطائرة:

تتمثل إلتزامات المسافر وهو على متن الطائرة في التزامين نذكرها تباعا:

1. الإلتزام بإحترام النظام والتعليمات على متن الطائرة:

يتعين على المسافرين إحترام كافة الأنظمة واللوائح والقوانين المنظمة للرحلات الجوية، كعدم القيام بأي عمل يخل بأمن وسلامة الرحلة، وأن يثق بأن هاته التعليمات لا تهدف للتضييق عليه والحد من حريته وإنما هي نتاج خبرات ودراسات فنية عالمية الهدف من فرضها هو المحافظة على سلامته وسلامة جميع ركاب الطائرة.

فمتطلبات السلامة والأمن تشترط أن يكون المسافر على علم تام بحقيقة جميع ما تحتويه حقائبه من أمتعة بما يضمن سلامتها، والتأكد من عدم السماح للغير أن يصل إلى حقائبه أو العبث بها بوضع أي

¹ - حمد الله حمد الله، مرجع سابق، ص 218.

² - المادة 13 من معاهدة شيكاغو لسنة 1944، المعدلة لاتفاقية وارسو، مرجع سابق.

³ - فايز نعيم رضوان، قانون الطيران التجاري، ط2، دار المنشورات الجديدة، مصر 1999، ص 154.

جسم غريب فيها إلا بعد فحصه، والالتزام بعدم حمل أي مواد تحظر حملها شركات الطيران ضمن محتويات حقائبه.

إضافة إلى ذلك عليه إحترام وطاعة تعليمات قائد وأعضاء طاقم الطائرة والمتعلقة بالجلوس أثناء الإقلاع والهبوط، وربط الأحزمة، وكعدم التدخين في الأماكن غير المسموح فيها.

كما يلتزم المسافر بسلوك لائق يضمن سلامته وسلامة الركاب الآخرين، لأن الشغب أو السلوك الذي من شأنه أن يعرض الطائرة للخطر "حالة السكر أو تعاطي المخدرات"¹ يؤدي بريان الطائرة إلى إستعمال صلاحياته المخولة له قانونا بإنزاله في حالة تواجد الطائرة على أرضية المطار²، أو بتوقيفه وتكبيله وتسليمه للسلطات العمومية عند نقطة الهبوط.³

ولتفادي هذه المشاكل قامت منظمة الطيران المدني الدولي "الايكاو" بتحضير نموذج لنصوص قانونية والتي مددت فيها الاختصاص الوطني للنظر والتكفل بقضايا الركاب المشاغبين أو الذين قد يشكلون تهديدا أو خطرا على سلامة وأمن الطائرة وركابها قصد سد الفراغ القانوني الذي كان موجود من قبل، فوضعت بالمناسبة قائمة المخالفات في المنشور رقم 4288⁴، المعنون "عناصر التوجيه حول الجوانب القانونية الخاصة بالركاب الغير منضبطين - المشاغبين"⁵.

2. التزام المسافر بالجلوس على المقعد المخصص له:

إلتزام المسافر في الجلوس على المقعد المخصص له والمحدد على تذكرة السفر⁶ وهذا الإلتزام نصت عليه الشروط العامة للآيات المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم حيث أشارت المادة 7 منها في الفقرة الثانية على أنه: "لا يضمن الناقل أن يضع تحت تصرف المسافرين مقعدا محددًا في الطائرة ما لم يكن هناك اتفاقا خاصا على ذلك.

¹ - Manuel de la réglementation du transport international, DOC9626OACI, chapitre 4/9 passagers indisciplinés ou perturbateurs, p4/9, 2^{ème} édition, 2004 en vertu de la convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs (DOC8364), signée à Tokyo le 14 Septembre 1963.

² - www.lan.com /condition applicable au contrat de transport aérien de passage et de bagage, règles général du transport aérien, article 2/5, 2015.

³ - IATA, condition générales du transport aérien : passager et bagage, article 7 alinéa a, b, d, Paris, édit 2016.

⁴ - Manuel de la réglementation du transport international, DOC9626, OACI, op, cit, p p: 4, 9 et 7.

⁵ - وثائق داخلية للخطوط الجوية الجزائرية، الشروط العامة للنقل الجوي، المادة 11، ص: 26.

⁶ - محمد أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفقا لاتفاقية مونتريال 1999 تحديث نظام وارسو، جامعة الكويت، الكويت، 2000، ص 84.

ومن المؤكد أن تذكرة السفر لا تعطي للمسافر الحق في الانتقال عن طريق الجو بطريقة تلقائية، إلا إذا قام بحجز مقعد له على متن الطائرة، فكل طائرة لها سعة معينة من عدد المسافرين والأمتعة، فلا يلتزم الناقل الجوي بوضع مقعد محدد على متن الطائرة تحت تصرف المسافر¹، ويكون ذلك عن طريق إستلامه لبطاقة الصعود لمتن الطائرة "boarding card" حيث يتم تحديد رقم المقعد عن طريقها، وفي الحالات التي لا يقوم فيها المسافر بعمل ذلك فليس من حقه الصعود لمتن الطائرة ويجوز للناقل الجوي منعه من الصعود وذلك دون مسؤولية عليه.

إضافة إلى أن التزام المسافر بتعليمات السلامة الخاصة بجلوسه على كرسيه على متن الطائرة له أهمية كبيرة، وكذا الانتباه إلى التعليمات التي تعطى له حول مخرج الطوارئ، وعدد أبواب الطائرة وإستعمال جهاز الأكسجين، لأنه في الكثير من الحوادث وبسبب الصدمة والذعر قد يتعذر على المسافر تطبيق تعليمات السلامة ومعرفة موقع الطوارئ الأقرب إليه، إذا لم ينتبه إلى ما يزوده طاقم المضيفين من تعليمات عند دخوله الطائرة.²

المطلب الثاني: الحقوق المستحدثة للمسافر المستهلك.

نظمت الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية حقوق المسافر والتي كانت تنشر على تذكرة السفر ولكن أمام التطور التكنولوجي الحاصل وإستعمال الوسائل الحديثة في الحجز والإعلام والتعامل في السنوات الأخيرة بالتذكرة الالكترونية أدى بالمشرعين إلى تقنين حقوق المسافر وتنظيمها في نصوص قانونية وتعديلها في كل مرة بما يتماشى والتطورات العلمية المعتمدة في هذا الميدان، ففي هذا الشأن وضع المشرع قواعد من شأنها أن تحمي حقوق المسافر عند تحقق الضرر بإعتباره الطرف الضعيف في عقد النقل الجوي مستمدا إياها من اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي المصادق عليهما وذلك بإدراجه فصلا كاملا في قانون الطيران رقم 14/15 والمتعلق بحقوق المسافر وذلك في القسم السابع تحت عنوان "حقوق ركاب النقل الجوي العمومي" وعليه سيتم التطرق إلى حق المسافر في الإعلام والتعويض (فرع أول) ثم إلى حق المسافر في الإطلاع على هوية الناقل الجوي (فرع ثاني).

الفرع الأول: حق المسافر في الإعلام والتعويض:

من بين التزامات الناقل الجوي إتجاه المسافر هو إعلامه بكل ما يخص سفره ومواعيد الرحلات إلى حقوقه في حالة حدوث طارئ يعيق سفره، حيث إنه ما هو التزام في جانب الناقل هو حق للمسافر،

¹ - عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 64.

² - محمد أحمد الكندري، مرجع سابق، ص 85.

وبالتالي فمن خلال المواد المستحدثة في قانون الطيران المدني رقم 14/15، تم سد الفراغ القانوني الذي كان واضحا في قانون الطيران رقم 06/98 لاسيما بالنسبة للإعلام في حالة التأخر أو إلغاء الرحلات أو منع الركاب من الصعود إلى الطائرة بسبب الحجز الزائد أو الإعاقة، وبمعنى آخر فإن هذه الحالات تمنح الحق للمتضررين من الحصول على تعويضات ومساعدات تتناسب مع الاضرار الناجمة عن هذه الحالات وفقا لما نصت عليه الاتفاقيات الدولية و بناء على ذلك سوف نتطرق إلى حق المسافر في الإعلام (أولا) ثم حق المسافر في التعويض (ثانيا).

أولا: حق المسافر في الإعلام:

الالتزام بالإعلام أصبح ضرورة حتمية لا يمكن للناقل الجوي التهرب منها، حيث إن هذا الالتزام ينشأ في الحقيقة قبل التعاقد ويعتبر ذلك بمثابة حماية قبلية وقائية لمستهلك النقل الجوي وهو التزام يقوم على مبدأ حسن النية، فهو يتيح لهذا الأخير حرية الاختيار وإتخاذ القرار في إبرام العقد أو العدول عنه، وذلك بتزويد المسافر بالمعلومات عن الرحلة ونقاط التوقف إن وجدت وكذا بالنسبة لثمن التذكرة إلى غير ذلك من المعلومات الواجب تقديمها للمسافر.¹

كما يعتبر الالتزام بالإعلام حماية بعدية إذ أنه ينشأ عن العقد بين المسافر والناقل، فهو يتعلق بمرحلة تنفيذه وهذا ما يعزز أهمية هذا الالتزام كحق للمسافر ويتم تناوله على المستوى الدولي والداخلي.

1. الحق في الإعلام على المستوى الدولي:

ألزم الاتحاد الأوروبي رقم 261/2004 في المادة 14² منه الناقل الجوي بإعلام المسافر في حالة تأخير الرحلة أو إلغائها، وكذا ميثاق حقوق ركاب النقل الجوي الفرنسي الذي يلزم المطارات الفرنسية (مطار باريس الدولي مثلا) على إلصاق إعلانات لإعلام مستهلكي النقل الجوي بحقوقهم التي يمكن لأي مسافر الإطلاع عليها عند تسليم وثيقة الركوب.

فقد يحدث أن يجد المسافر نفسه في أحد المطارات الأجنبية جاهلا بحقوقه فيصبح عرضة للعاملين في ذلك المطار وتزداد حساسيته إذا كان لا يتقن لغة ذلك البلد ولا يدري ما يجب فعله.³

¹ - محمد أحمد الكندري، مرجع سابق، ص 68.

² - le règlement CE261/2004 du parlement européen et conseil de l'union européenne en date du 11/02/2004 répond à une volonté du législateur d'encadrer la responsabilité des transporteurs aériens au sein de l'union européenne et de prévoir des obligations envers leurs passagers, il remplace l'ancien règlement CEE295/91 du 4/02/1991, il est complété par l'arrêt Sturgeon (19/11/2009).

³ - Aline Tenenbaum, b) le règlement des difficultés rencontrées par les passagers de transport aérien en cas de transport transcommunautaire, solutions judiciaires et extrajudiciaires, Revue des contrats, 01/01/2010 n=°1, p206.

ومن ثم يمكن القول أن المشرع الدولي شدد على مسؤولية الناقل على الالتزام بالإعلام والذي يعتبر عنصرا هاما في السير الحسن لعمليات النقل الجوي، فالناقل ملزم باحترام تاريخ ومواقيت الرحلات وإخطار المسافرين مسبقا في حالة التأخير أو الإلغاء لإضفاء الطمأنينة والراحة لدى المستهلك مما يزيد في توطيد الثقة بين طرفي عقد النقل الجوي، وفي حالة عدم تنفيذ الناقل الجوي لهذا الالتزام تقوم مسؤولية الناقل العقدية ويصبح مطالبا بالتعويض.

والجدير بالذكر أن منظمة "الاياتا" وضعت مجموعة من المبادئ الأساسية للحكومات لكي تأخذها بعين الاعتبار عند اعتماد اللوائح المنظمة لحماية المستهلك في التطبيق الموصى به رقم 1724¹، وتتضمن هذه المبادئ إلزامية إعلام المسافرين ما يلي:

أ. دعوة شركات الطيران إلى نشر وتوضيح اللوائح للركاب لتمكينهم من فهم حقوقهم، وضمان بقاء زبائنهم على إطلاع دائم بهذه اللوائح وإنشاء إجراءات فعالة للتعامل مع الدعاوي.

ب. دعوة الحكومات لوضع لوائح متناسقة ونموذجية بحيث تنتهي معاناة كل من شركات الطيران والمستهلكين بوجود أنظمة أقل تباينا لحقوق المسافرين حول العالم.

وإضافة إلى ذلك فالناقل ملزم بإعلام المسافر بالاتفاقية التي تطبق أحكامها على الوجهة التي يسافر إليها وذلك بإظهارها على تذكرة السفر أو بطاقة الأمتعة لتمكينه من معرفة كيفية الحصول على حقوقه في حالة وقوع الضرر.²

ولعل التنظيم الأوروبي رقم (CE 2027/97)³، المتعلق بتحديد وتنسيق التزامات الناقل الجوي جاءت واضحة فيما يخص إعلام ركاب الطائرة حيث أنه في المادة 6 فقرة 1، 2، 3 يلزم فيها الناقل الجوي إعلام المسافرين عن مسؤوليته في حالة وقوع الحادث، كما إن التزام الناقل بالإعلام يكون بعد وقوع الحادث وذلك بتزويد ضحايا الحادث سواء تعلق الأمر بالضحايا المصابين والناجين من الحادث أو أسر المتوفين - بكل المعلومات الخاصة بالحادث ومصير الضحايا المتوفون وإجراءات التكفل بذوي الحقوق عقب الحادث وإجراءات التعويض.

¹ - www.IATA.org –policy – consumer pax right – consumer protection.

² - règlement (CE) n°899/2002 du parlement et du conseil du 13/05/2002 modifiant le règlement (CE) n°N2027/97 relatif à la responsabilité des transporteurs Aériens en cas d'accident.

³ - EUR – lex, Europa, eu/légal – content/FR/TXT/Règlement (CE) n°2027/97.

2. الحق في الإعلام على المستوى الداخلي:

إن المشرع الجزائري لم يغفل على إعطاء أهمية لالتزام بالإعلام في قانون الطيران المدني رقم 14/15 الذي يعدل ويتمم بعض أحكام القانون رقم 06/98، ويهدف هذا التحديث إلى مواكبة التطورات والتحولت التي يعرفها قطاع الطيران في السنوات الأخيرة وتكييفه مع المتطلبات الجديدة لمنظمة الطيران المدني الدولي "الايكاو" والتي فرضت عدة إجراءات تهدف إلى تحسين ورفع مستوى الخدمات وتوفير حماية أكثر لمستهلك النقل الجوي ومنها حقه في الإعلام.

وتجدر الإشارة إلى أنه قبل صدور قانون 14/15¹، عانى المسافر الجزائري الكثير من تصرفات شركة الخطوط الجوية الجزائرية، حيث أن هذه الأخيرة لم تكن تلتزم بإعلام المسافر في حالات تأخير الرحلات أو إلغائها أو رفض إركاب المسافر بالرغم من حجزه وحيازته لتذكرة سفر، ودون دفع أي تعويض عن ضرر مادي أو معنوي الذي يلحق المسافر وحتى دون إعتذار، كما أن اللوائح والملصقات الواجب وضعها داخل المطارات والتي تعلم المسافر بحقوقه، وبهذا كانت شركة الخطوط الجوية الجزائرية تتجاهل نصوص اتفاقية وارسو لسنة 1929 وبروتوكول لاهاي 1955 المصادق عليهما من طرف الدولة الجزائرية واللدان نصا على التزام الناقل الجوي بالإعلام.

وقد يرجع هذا التصرف من قبل شركة الخطوط الجوية الجزائرية إلى الفراغ الذي كان موجودا في قانون الطيران المدني رقم 06/98²، والذي لم ينص على الإلتزام بالإعلام وعليه فالإخلال بهذا الإلتزام من طرف شركة الخطوط الجوية الجزائرية يعتبر إجحافا في حق مستهلك النقل الجوي.

لكن المشرع إستدرك الوضع وأضاف هذا الإلتزام في المادة 173 مكرر 2/1³ التي يستفيد المسافر من خلالها من التكفل بالإعلام.

وإذا دل ذلك على شيء إنما يدل على أن المشرع الجزائري تفتن إلى أهمية إعلام مستهلك النقل الجوي عن تأخير الرحلات أو إلغائها، لما يسبب له من ضرر مادي ومعنوي من قلق وضيق، خاصة وأن المسافر كثيرا ما لا يعرف الاجراءات الواجب إتخاذها في مثل هذه الحالات للحصول على التعويض عن الضرر الذي أصابه بسبب عدم إعلام الناقل له، وهذا تأكيد من المشرع على حق المسافر في الإعلام.

¹ - القانون رقم 14/15 المتضمن قانون الطيران المدني، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

² - القانون رقم 06/98 المتضمن قانون الطيران المدني، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

³ - المادة 173 مكرر 2/1 من القانون رقم 14/15، المتعلق بقانون الطيران المدني، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

وبالإضافة إلى ما قد سبق بيانه فلا بد من توافر لوحات إرشادية داخل المطارات تتضمن حقوق المسافرين وذلك بتوضيح طرق تقديم الشكوى في حالة وقوع ضرر له أو لأمتعته وإجراءات المطالبة بالتعويض، إلى جانب بيانات توضيحية حول الأسعار وعملات الدفع ومواعيد حضور المسافرين للمطار والوزن المسموح به مجاناً والتعويض عن المنع من الصعود للطائرة بسبب الحجز الزائد ومتطلبات الصحة والتأمين والشروط الخاصة بالأمن والسلامة.¹

ثانياً: حق المسافر في التعويض.

إن الحق في التعويض عن الضرر الذي يلحق ضحايا حوادث الطائرات أقرته كل الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية بإختلاف قوانينها وكذا القرارات القضائية والاجتهادات الفقهية أو التي منحت للمتضرر الحق في التعويض رغم تباين الآراء والقرارات حول مبلغ التعويض، فللمسافر الضحية أو ذويه الحق في التعويض عن الأضرار التي لحقت به نتيجة عائق أو حادث وقع للطائرة، وسوف نفصل في موضوع التعويض لاحقاً.

الفرع الثاني: حق المسافر في الإطلاع على هوية الناقل الجوي:

يعد عقد النقل الجوي من العقود الرضائية وعليه فللمسافر الحرية المطلقة في التعاقد مع أي ناقل جوي يراه مناسباً، وقد منحت الاتفاقيات الدولية وكذا المشرع الجزائري الحق للمسافر للإطلاع على هوية الناقل أو الناقلين الجويين الذين يقومون بالرحلة أو الرحلات المعنية وذلك من خلال القانون رقم 14/15 وأكده المادة 12 من المرسوم التنفيذي رقم 175/16 المشار إليه سابقاً كحق مستحدث لمستهلك خدمة النقل الجوي وبناء على هذا سيتم التطرق إلى حق المسافر في الإطلاع على هوية الناقل على المستوى الدولي (أولاً) ثم حق المسافر في الإطلاع على هوية الناقل على المستوى الداخلي (ثانياً).

أولاً: حق المسافر في الإطلاع على هوية الناقل على المستوى الدولي:

ألزمت الاتفاقيات الناقل الجوي بائع تذكرة السفر بالإدلاء بالمعلومات الخاصة بهويته والواجب إظهارها على تذكرة السفر وذلك بهدف إعلام المسافر لكي يتمكن من الرجوع على الناقل الفعلي أو الناقل المتعاقد في حالة وقوع حادث للطائرة وذلك تطبيقاً للمادة 322 في فقرتها الأولى والسابعة من قانون الطيران المدني الأوروبي²، ويرجع الهدف من إدراج هذا الحق في النصوص القانونية الدولية لحرية المسافر في

¹ - A T conf/6-WP/ 5 Appendice B, exemple de principes essentiels relatifs à la protection des consommateurs du transport aérien, p9/10.

² - INC-conso.fr /voyage-en-avion.

التعامل مع الناقل الجوي الذي يراه مناسباً لأن هناك ناقلين جويين سمعتهم سيئة سواء من حيث تنفيذ أو إتمام عملية النقل أو سوء التسيير والمعاملة أو أسطول طائراته قديم ويتعرض للحوادث الجوية أو عدم توفر قواعد الأمن والسلامة في رحلاته، أو ممنوع عليه القيام برحلات جوية.

ونجد في الإتحاد الأوروبي قد تم وضع قائمة تضم الناقلين الجويين الممنوع عليهم إستغلال النقل الجوي داخل الإتحاد الأوروبي ويجب إعلام المسافر بهوية الناقل الجوي الفعلي¹، وفي هذا الصدد قامت السلطات الأوروبية بوضع قائمة سوداء موحدة بشركات النقل المشكوك في فعالية خدماتها، هذه القائمة صالحة في كل الإتحاد الأوروبي يتم تجديدها كل ثلاثة أشهر ويتم نشرها في الانترنت والجريدة الرسمية والمعايير المعتمدة في تحديد مدى كفاءة شركة النقل من عدمها هي:

1. قيام شركة النقل الجوي بعمليات خطيرة تمس الأمن أو أن السلطات المسؤولة عن رقابة شركة

النقل لم يتمكنوا من تطبيق قواعد الأمن والسلامة على الطائرات أو عدم التحكم في رقابتها.

2. شركات النقل الجوي المسجلة على القائمة السوداء يمنع عليها التحليق فوق إقليم الإتحاد

الأوروبي أو الإقلاع من مطار يقع داخل إقليم دولة عضو بالإتحاد أو الإقلاع من بلد أجنبي

والنزول على مطار دولة عضو في الإتحاد الأوروبي.²

وفقاً للتنظيم الأوروبي فإن بائع التذكرة ملزم بإعلام المسافر بهوية شركة النقل التي تقوم بالرحلة وبتأكيد

هوية الناقل الجوي إذا إتضح أن شركة النقل تم تصنيفها على القائمة السوداء للناقلين الجويين بعد قيامه

بحجز تذكرته، عندها المسافر يحق له إما القبول أو الرفض.

إذا رفض المسافر القيام بالرحلة مع هذه الشركة يحق له الحصول على تعويض ثمن التذكرة أو السفر

مقابل تذكرته مع ناقل جوي آخر.³

ومنه فالتشريع الأوروبي يلزم بائع تذكرة النقل بإعلام المسافر بوضعية الناقل الجوي لكي يتمسك بحقوقه.

¹ - règlement n°2111 du 14/12/2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la communauté.

² - Stéphane Piedelièvre, Dominique Gency-Tandonnet, op, cit, p p : 489, 490.

³ - Ibid., p :490.

ثانيا: حق المسافر في الإطلاع على هوية الناقل على المستوى الداخلي:

نصت الفقرة الأولى من المادة 173 مكرر 1 على أنه: "يحق لركاب النقل الجوي العمومي الإطلاع على هوية الناقل أو الناقلين الجويين الذين يقومون بالرحلة أو الرحلات المعنية"¹، وأكدته المادة 12 من المرسوم التنفيذي رقم 175/16 المشار إليه سابقا.²

من إستقراء نص المادتين نستنتج أن المشرع قد نص على حق جديد من حقوق المسافر لم ينظم في النصوص السابقة والمتمثل في حق المسافر في الإطلاع على هوية الناقل الجوي الذي يقوم بالرحلة، لكنه لم ينص على فكرة الإلتزام وإنما جعل الأمر بين يدي المسافر بحقه في الإطلاع على هوية الناقل أو لا، فهل المسافر يعلم بوجود هذا الحق وبناءا على ما ذكر يمكن القول أن الحق في الإعلام يكسب المسافر حرية إختيار الناقل الذي يفى بالتزامه بإعلام زبائنه بكل شفافية من جهة، ومن جهة أخرى يمكن المسافر من معرفة حقوقه عند إخلال الناقل بهذا الإلتزام، وضد من يرفع دعواه في حالة وقوع الضرر.

كذلك في حالة الحجز عن طريق وكالات السفر، فهذه الأخيرة ملزمة بإعلام المسافر عن هوية الناقل أو الناقلين الجويين، وتغيير الطائرات خلال الرحلة ونقاط العبور والتحويل في المطارات، وكذا إعلامه عن ثمن التذكرة وما تشتمل عليه من أسعار ضريبة الأمن على مستوى المطار وضريبة المطارات الأجنبية ومصاريف أخرى كسعر شراء التذكرة عن طريق الإرسال أو شراء التذكرة على مستوى المطار في آخر لحظة.

إلى جانب ذلك المشرع أقر مثل هذا الحق للمسافر لكن لم ينظم كيفية تطبيقه والتمسك به في المقابل لا تتوفر قائمة بأسماء شركات النقل الجوي أو الناقل الذي يمنع عليه إستغلال الخدمات الجوية أو أنه لا يعتمد على معايير الأمن والسلامة في النقل، فكيف سيميز المسافر الجزائري بين الناقل الجوي صاحب الكفاءة والناقل غير الكفاء مادام لا توجد طريقة لإعلامه بذلك لذا على المشرع تدارك الأمر وتوضيح هذه النقطة أكثر بوضع تنظيم يخصها.

¹ المادة 173 مكرر 1/1 من القانون رقم 14/15، المتعلق بقانون الطيران المدني، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

² المادة 12 من المرسوم التنفيذي رقم 175/16، مرجع سابق.

خلاصة الفصل الثاني:

خصص هذا الفصل الموسوم بآثار الالتزام التعاقدى في عقد النقل الجوي للمسافر المستهلك بإعتباره من العقود الملزمة لأطراف التعاقد فهو يرتب إلتزامات متبادلة بين طرفيه، تجد هذه الإلتزامات مصدرها في العقد ذاته، وإلتزامات كل طرف تعد حقوقا للطرف الآخر، فالناقل الجوي ملزم بضمان سلامة المسافر الراكب وإيصاله إلى المكان المتفق عليه سالما معافى، إضافة إلى إلتزامه بالمحافظة على أمتعة المسافر وتوصيله في الموعد المحدد للنقل.

وفي المقابل على الطرف الآخر وهو المسافر المستهلك أيضا جملة من الإلتزامات تعتبر من حقوق الناقل الجوي وهي الإلتزام بدفع الأجرة وكذلك إلتزامه باحترام قوانين ولوائح النقل، كما إستحدثت المشرع للمسافر المستهلك حقوقا جديدة وهي الحق في الإعلام والتعويض إضافة إلى حقه في الاطلاع على هوية الناقل الجوي.

الباب الثاني:

آليات ضمان حقوق المسافر "المستهلك"
في عقد النقل الجوي

الباب الثاني: آليات ضمان حقوق المسافر المستهلك في عقد النقل الجوي

يعتبر النقل الجوي مجالاً تتصارع فيه عدة أطراف ، مصالح شركات النقل الجوي بإعتبارها المرفق الذي يؤدي هذه الخدمة، ومصالح المسافرين بإعتبارهم مستهلكين أو منتفعين منها، ولعل أهم تعارض بين هذه المصالح ذلك الموجود بين مصلحة الناقل الجوي في أداء نشاطه على وجه يحقق له الربح ويجنبه التعرض لخسائر مالية طائلة بسبب مبالغ التعويض الضخمة التي يلتزم بدفعها لضحايا المتضررين وبين مصلحة المسافرين في تأكيد و ضمان سلامتهم وهم يستقلون الطائرة فيقبلون عليها دون تردد أو خوف إلا بتوفير الآليات التي تضمن لهم الحق في الحصول على تعويض عادل عن الضرر الذي يلحقهم، وحسما لهذا التعارض نجد أن الاتفاقيات الدولية والتشريعات الداخلية المنظمة للنقل الجوي وحرصا منها على تحقيق التوازن بين هاتين المصلحتين المتعارضتين، أوجدت قواعد تقررت حماية لهذه الشركات وأخرى وضعت حماية للمسافرين مستهلكي خدمة النقل الجوي، هذا يدفعنا إلى التطرق إلى القواعد التي تقررت حماية للمسافر مستهلك خدمة النقل الجوي في طبيعة المسؤولية التي ما فتئت تكون مفترضة (فصل أول) ثم مدى التعويض كآلية ضامنة لحقوق المسافر المستهلك (فصل ثاني).

الفصل الأول:

إنعقاد مسؤولية الناقل الجوي للمسافرين

الفصل الأول: إنعقاد مسؤولية الناقل الجوي للمسافرين

إن مصادقة الجزائر على إتفاقية وارسو لسنة 1929 و بروتوكول لاهاي لسنة 1955 المعدل لها يقتضي منها قبول كل ما تقتضيه الاتفاقية، وفي حالة سن قوانين في هذا الإطار فعلى المشرع الجزائري أن لا يخرج عن ما أقرته الاتفاقيات تطبيقاً لمبدأ سيادة المعاهدات والاتفاقيات الدولية على القانون الوطني وأمام هذا الوضع فقد نص المشرع الجزائري على مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي يحدثها في القسم الثالث من الفصل الثامن المعنون بمسؤولية الناقل الجوي إزاء المسافرين والتي تختلف باختلاف نوع الالتزام وهو ما سنحاول التطرق إليه على نحو من التفصيل وذلك ببيان المتطلبات القانونية لقيام مسؤولية الناقل الجوي (مبحث أول) إلا أنه قد خول التشريع الدولي والوطني للناقل الجوي وسائل قانونية ليدفع بها مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق المسافر كما يمكنه أيضاً إدراج إتفاقات تهدر مسؤوليته المفترضة وتخول له التنصل من المسؤولية الملقاة على عاتقه (مبحث ثاني).

المبحث الأول: المتطلبات القانونية لقيام مسؤولية الناقل الجوي

تعتبر المسؤولية العقدية جزءاً لا يتجزأ من المسؤولية المدنية عموماً، فكلاهما يهدف إلى تعويض الطرف المضرور عن الأضرار والخسائر التي لحقت به سواء كان ذلك ناتجاً عن الإخلال بينود العقد أو التأخر في تنفيذه، وهو ما يسمى بالمسؤولية العقدية.

ولما كانت المسؤولية هي جزاء الإخلال بالالتزام ترتب عن ذلك مساءلة الناقل الجوي عن الأضرار الناشئة التي فرضها عليه عقد النقل الجوي للمسافرين ويتجلى أهمها في الالتزام بمراعاة سلامة المسافرين المستهلكين (مطلب أول) والالتزام بنقل المسافرين المستهلكين في الوقت المحدد (مطلب ثاني).

المطلب الأول: مسؤولية الناقل الجوي عن ضمان سلامة المسافر:

يقع على عاتق الناقل الجوي التزام بضمان سلامة المسافر المستهلك، من خلاله يلتزم بتوصيل المسافر إلى المكان المتفق عليه في عقد النقل الجوي سليماً معافى، ويترتب عن هذا الإخلال بهذا الالتزام قيام مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الواقعة على المسافرين حيث أفردت اتفاقية وارسو لسنة 1929 الباب الثالث منها لتنظيم مسؤولية الناقل الجوي الدولي وهذا ما أقرته نص المادة 17 منها بقولها: "يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو جرحه أو تعرضه لإصابة جسدية، بشرط أن تكون الحادثة التي سببت الضرر قد وقعت على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود والهبوط"، والتي تقابلها المادة 145 من القانون رقم 06/98 المشار إليه أنفاً يتضح من نص المادة أن إنعقاد

مسؤولية الناقل عن الإخلال بهذا الالتزام الذي ينبغي وحتى تحكمه قواعد المسؤولية المقررة في المادة أعلاه توافر شروط وهي وقوع حادث يصيب المسافر المستهلك (فرع أول) المدى الزمني لوقوع الحادث (فرع ثاني) وقوع ضرر يصيب المسافر المستهلك (فرع ثالث).

الفرع الأول: وقوع حادث يصيب المسافر المستهلك :

يسأل الناقل الجوي عما يصيب المسافر المستهلك من أضرار تكون ناتجة عن الحادث الذي يعد شرطاً أساسياً لا تقوم مسؤولية الناقل الجوي بدونه ، و بطبيعة الحال فقد كانت مسؤولية الناقل الجوي إتجاه هذا الالتزام محل تباين واختلاف من جانب الاتفاقيات والتشريعات الداخلية وعليه سنتطرق إلى موقف اتفاقية وارسو من الحادث (أولاً) ثم إلى موقف المشرع الجزائري من الحادث (ثانياً).

أولاً: موقف اتفاقية وارسو من الحادث:

إن وقوع الحادث الجوي هو أول شرط يجب توافره لقيام مسؤولية الناقل الجوي ولم تشر اتفاقية وارسو لسنة 1929 عن تحديد مفهوم مصطلح الحادث وبيان المقصود به، لذلك إختلف الفقه في ذلك، ويمكن القول أن المحاولات التي بذلها الفقهاء لتحديد مفهوم الحادث الجوي أسفرت عن ظهور اتجاهين رئيسيين هما:

1. التفسير المضيق لمعنى الحادث:

وهو الاتجاه الذي يضيق من مفهوم الحادث الجوي فيقصره على الواقعة الفجائية الناجمة عن عملية النقل والمرتبطة من حيث أصلها بإستغلال الطائرة¹، كالعطل التقني أو الخلل الميكانيكي، ويتطلب هذا الاتجاه لإسباغ وصف الحادث على الواقعة أن يكون فجائياً، أي ليس تدريجياً، وأن يكون خارجياً، أي لا علاقة له بالمسافر وأن يكون مرتبط بعملية النقل أي ناتجاً عن إستغلال الطائرة.

ويرى اتجاه من الفقه أن إثبات الصلة الزمانية والمكانية بين الحادث وعملية النقل يكفي لإثبات رابطة السببية بين استغلال الطائرة ووقوع الحادث.²

ففي اتفاقية وارسو لسنة 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 نجدها تأخذ بالمفهوم الضيق حيث انصرف اهتمام الناقلين الجويين في نفي مسؤوليتهم بإتباع طرق دفع المسؤولية المنصوص عليها في

¹ عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 74.

² أسيل باقر جاسم، صفاء تقي عبد النو، أحمد سلمان الشهب، قيام مسؤولية الناقل بضمان السلامة في حوادث الإرهاب الجوي، مجلة واسط للعلوم الإنسانية، العدد 22، 2013، ص 136.

المادة 20 منها أكثر من اهتمامهم بالتخلص من المسؤولية عن طريق وصف الحادث في الواقعة المسببة للضرر.¹

2. التفسير الموسع لمعنى الحادث:

يرى أنصار هذا الاتجاه أن الحادث هو أي عامل خارجي عن الشخص المضروب يترتب عنه المساس به أو كل أمر طارئ ناتج عن عملية النقل ذاتها²، مثل القرصنة وعمليات الإرهاب الجوي. وقد كان للقضاء الفضل الأكبر في تقديم تعريف واسع لمعنى الحادث ولتفسير ما إذا كانت الاعتداءات على الطائرات يسأل عنها الناقل الجوي، حيث كانت أول قضية في هذا الصدد أمام القضاء الفرنسي في قضية الزوجين "حداد" ضد شركة الخطوط الجوية الفرنسية حيث تعرضت الطائرة التي كانا على متنها للاختطاف وأسفرت عن وقوع أضرار للمدعين، وادعت شركة الطيران الفرنسية عدم مسؤوليتها عن الأضرار التي لحقت الزوجين، كون المادة 17 من اتفاقية وارسو لم تدرج عملية الاختطاف على أنها حادث، لكن محكمة السين الفرنسية الابتدائية أصدرت حكماً جاء فيه "أن الحادث ينصرف إلى كل واقعة فجائية ومستقلة عن إرادة الناقل وتابعيه"، فبالرغم من أنه لم يتم ذكر الاختطاف على أنه حادث ولكن بالمقابل ليس في النص ما يدل على أن مصطلح الحادث يقتصر على العطب الفني أو الخلل في الطائرة أثناء الرحلة الجوية.

كما جاء في نفس السياق لدى محكمة الاستئناف بباريس على أن: "لفظ الحادث يجب أن ينصرف إلى كل ما يخل بالسير المعتاد للرحلة والناجم عن تدخل لا يمكن توقعه من الغير سيء النية".³ وهو كذلك ما ذهب إليه القضاء الأمريكي في تفسير مصطلح الحادث ليشمل كل الأسباب المسببة للضرر في قضية هيسرل ضد الخطوط الجوية السويسرية وقضية ساليرنو ضد الخطوط الجوية الأمريكية.

وأمام هذا التطور والتوسع في مصطلح الحادث الذي شمل الاختطافات وإرهاب الطائرات تغير معنى الحادث وأصبح أشمل وأوسع.

¹ - يasmineة بشار، مرجع سابق، ص 60.

² - وهيبة بن ناصر، المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2014، ص 122.

³ - عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 75.

وعليه فقد تصدى القضاء في أحكامه وخاصة في فرنسا والولايات المتحدة الأمريكية إلى إشكالية وضع مفهوم جديد للحادث وكان له الدور الفعال إلى جانب الفقه في ملء الفراغ القانوني الذي جاءت به المادة 17 من اتفاقية وارسو لسنة 1929 في مجال سريان التزام الناقل الجوي بالسلامة، ولم يعد لفظ حادث مقصور على الأعطال التقنية والميكانيكية للطائرة أثناء الرحلة الجوية أو الوقائع المرتبطة بعملية النقل الناشئة عن الاستغلال بل أصبح مفهوم الحادث يعني كل واقعة فجائية غير معتادة تخل بالسير المعتاد للرحلة الجوية، أو هو كل واقعة فجائية غير معتادة خارجية عن الشخص المضرور.¹

ثانياً: موقف المشرع الجزائري من مفهوم الحادث:

لقد عرف المشرع الجزائري الحادث من خلال نص المادة 93 من قانون الطيران المدني 06/98 بقوله: "يقصد في مفهوم هذا القانون بعبارة:

• **حادث:** واقعة مرتبطة بإستغلال طائرة 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".²

من إستقراء نص المادة نستنتج أن المشرع الجزائري قد إتبع التفسير الضيق لمعنى الحادث فإستعماله عبارة واقعة لتعريف الحادث حصر معنى الحادث في الحالات الناجمة عن عملية النقل والمرتبطة بإستغلال الطائرة ومخاطر الملاحة الجوية³، ومن ضمنها تحطم الطائرة وهو الأمر الذي حدث في واقعة تمناست من شهر مارس 2003، حيث تحطمت الطائرة مباشرة بعد إقلاعها وعلى متنها العديد من المسافرين، وأدى إلى هلاك الطائرة وجميع الركاب المتواجدون فيها و لم ينجو إلا مسافر وحيد رمى به الحادث خارج الطائرة فأصيب بجروح بليغة.

وبما أن اتفاقية وارسو والتي يخضع لها النقل الدولي والداخلي تقضي بمسؤولية الناقل بمجرد حدوث ضرر، فإن حادثة تمناست إذا تشغل الخطوط الجوية الجزائرية دون ما حاجة إلى محاولة البحث عن خطأ من قبل الناقل الجوي، خاصة وأننا لا نجد في نص المادة 145 من القانون رقم 06/98 إصطلاح

¹- أسيل باقر جاسم وآخرون، مرجع سابق، ص 137.

²- المادة 93 من القانون رقم 06/98، المتضمن قانون الطيران المدني، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

³- ياسمينة بشار، مرجع سابق، ص 68.

الحادث حيث جاء في نص المادة " الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر والأضرار التي يصاب بها شخص منقول والتي تؤدي إلى وفاته أو تسبب له جرحا... شريطة أن يكون سبب تلك الخسارة أو الجرح قد حدث على متن الطائرة..."، وعليه لم تأتي هذه المادة على ذكر الحادث الجوي كسبب لقيام مسؤولية الناقل الجوي بل إكتفى المشرع بالإشارة إلى مصطلح "سبب" للدلالة على أي واقعة تكون مسببة للضرر الذي يصيب المسافر، ثم عاد المشرع في نص المادة 153 من نفس القانون ونص على أنه: "في حالة إتمام نقل جوي... وفي حالة حدوث خسارة أو ضرر: 1)- لا يمكن للمسافر أو ذوي حقوقه أن يرفعوا دعوى إلا ضد الناقل الجوي الذي أتم النقل الذي وقع خلاله الحادث..."¹، ورغم اعتبار البعض أن مصطلح "سبب" يستوعب كل ما من شأنه أن يرتب ضررا، حادثا كان أو حتى واقعة.²

إلا أنه يوحي أن المشرع قد تبنى المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي التي تتفق أحكامها مع تحميل هذا الأخير تبعة جميع الأضرار اللاحقة بالمسافرين التي أقرها المفهوم الموسع لمصطلح الحادث، لذلك كان من الأجدر على المشرع إستعمال مصطلح الحادث في المادة 145 من القانون رقم 06/98 تماشيا مع طبيعة المسؤولية الشخصية كأساس لمسؤولية الناقل الجوي.

الفرع الثاني: نطاق سريان الالتزام بضمان السلامة من حيث الزمان:

لما كانت المسؤولية هي جزاء الإخلال بالالتزام فإنها لا تبدأ بمجرد إنعقاد العقد بل من تاريخ البدء في تنفيذ الالتزامات التي يربتها عقد النقل في ذمة الناقل الجوي فإذا أخل بهذا الالتزام انعقدت مسؤولية الناقل، وقد حدد المشرع الجزائري في نص الفقرة الأولى من المادة 145 من القانون رقم 06/98 المحددة لقواعد الطيران المدني السالفة الذكر الإطار الزمني الذي يجب أن يقع فيه الضرر للمسافرين وذلك بأن يحصل الضرر على متن الطائرة أو خلال عملية الإركاب أو الإنزال وهو يطابق نص المادة 17 الواردة في اتفاقية وارسو لسنة 1929 ونتطرق بالتفصيل لعمليات الصعود والنزول (أولا) ووجود المسافر المستهلك على متن الطائرة (ثانيا) ومن ثم الفترات الممهدة لتنفيذ عقد النقل (ثالثا).

¹ - المادة 153 من القانون رقم 06/98، المتضمن قانون الطيران المدني، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

² - حمزة جقبوي، النظام القانوني للتعويض عن حوادث النقل الجوي، دراسة مقارنة، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم القانونية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة جيلالي ليايس، جامعة سيدي بلعباس، الجزائر، السنة 2015-2016، ص26.

أولاً: عمليات الصعود والنزول.

لقد كانت عبارة **عمليات الصعود والنزول**، التي جاءت بها المادة 17 من اتفاقية وارسو السالفة الذكر، محل جدل فقهي وقضائي حول تحديد مفهوم هذه العبارة ونطاقها¹، ورغم حرص المشرع الدولي على تحديد النطاق الزمني للالتزام الناقل الجوي بالسلامة إلا أنه لم يحدد المقصود بهذه العمليات²، هذا أدى لاجتهاد كل من الفقه والقضاء لتحديد مفهوم هذه العمليات.

1. التفسير الفقهي لعمليات الصعود والنزول:

لقد تدرج الفقه في تحديد مفهوم عمليات الصعود والنزول وكان ذلك من خلال ثلاث معايير، نتاولهم تباعاً:

أ. المعيار المكاني:

ويعرف أيضاً بمعيار مخاطر الطيران³، وهي عمليات الصعود والنزول على ضوء الغاية التي تقرر من أجلها التزام السلامة حيث إستبعد هذا الفقه التفسير الحرفي لهذه العبارة التي جاءت بها اتفاقية وارسو لأنه يترتب عليه تضيق الفترة الخاصة بالالتزام بسلامة المسافر وهذا وحسب هذا الفقه لا يتماشى مع الغاية التي تقرر من أجلها فرض هذا الالتزام⁴، فالغاية هي حماية جمهور المسافرين المستهلكين من المخاطر الخاصة بالطيران، وبالتالي فإن أساس هذا المعيار هو مكان تواجد مخاطر الطيران ليبدأ فيه الالتزام بالسلامة بالسريان أي منذ تواجد المسافر في مجال مخاطر الطيران والاستغلال الجوي وينتهي بالخروج من هذا المجال.

ويحدد أنصار هذا التفسير عمليات الصعود والنزول بالنظر لمعيارهم، في الفترة التي يتواجد فيها المسافر بساحة المطار (مطار الإقلاع أو مطار الوصول) ودرجات الطائرة إن وجدت، وهذا بإعتبارها المجال الذي يمكن أن يتعرض فيه المسافر لمخاطر الطيران⁵.

¹ - محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 194.

² - Souleymane Diarra, la responsabilité contractuelle du transporteur aérien en droit malien : originalité ou application des sources internationales, thèse pour le doctorat université du Luxembourg, 2018, p:94.

³ - هشام فاضلي، مسؤولية الناقل الجوي على الصعبيين الدولي والداخلي، دراسة في اتفاقية مونتريال 1999 وقانون التجارة الجديد، ط1، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2005، ص19.

⁴ - عيسى غسان ربيضي، مرجع سابق، ص96.

⁵ - Souleymane Diarra, op.cit, p:95.

ب. معيار الإشراف والمتابعة:

هؤلاء يفسرون عمليات الصعود والنزول على أساس وجود المسافر تحت إشراف الناقل الجوي أو أحد تابعيه، إذ يقوم هذا الاتجاه على الدور الإيجابي والفعال الذي يلعبه الناقل أو تابعيه من أجل تنفيذ عقد النقل.

يبدأ التزام الناقل الجوي بسلامة المسافرين منذ بداية تنفيذ العقد من مبنى مطار الإقلاع وذلك بمغادرة المسافر قاعة الانتظار تحت إشراف الناقل وتابعيه وصولاً إلى متن الطائرة وتنتهي كذلك بدخول المسافر إلى مبنى مطار الوصول تحت إشرافهم ولا تعتبر عملية النزول منتهية إلا بانتهاء إمرة ورعاية الناقل أو أحد تابعيه.¹

ج. المعيار المزدوج:

وهو الرأي الراجح لدى الفقه إذا أخذوا بالمعيارين السابقين معاً من أجل تحديد نطاق التزام الناقل الجوي بسلامة المسافر المستهلك، وبحسب هذا الرأي فإن بداية الفترة تكون من اللحظة التي يصبح فيها المسافر تحت إمرة الناقل أو تابعيه بالقاعة المعدة لنقله ويستمر هذا الالتزام بالسرير إلى غاية لحظة تخلصه من وصاية الناقل الجوي أو أحد تابعيه بدخوله مباني مطار الوصول²، وهو ما قضى به المشرع الجزائري، وانطلاقاً من هذا يجب توافر شرطين أساسيين:

• **الشرط الأول:** أن يكون الناقل قد بدأ في تنفيذ عقد النقل الجوي حتى يفهم وجه تحقق مسؤوليته العقدية عما يصيب المسافر من أضرار بدنية، ولا يتسنى للناقل البدء في تنفيذ العقد إلا إذا وضع المسافر نفسه تحت وصاية الناقل أو تابعيه.

• **الشرط الثاني:** أن يوجد المسافر في مكان تحفه المخاطر الخاصة بالطيران والاستغلال الجوي حتى يفهم وجه خضوع هذه المسؤولية لأحكام قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 المستقاة من أحكام اتفاقية وارسو لسنة 1929.

وانطلاقاً من هذا التفسير الموسع لعمليات الإركاب والإنزال ليس فقط مكان تواجد المسافر أو موطن قدميه وقت وقوع الحادث، لأن عبارة الصعود تنصرف إلى تحديد العمليات التي كان يقوم بها المسافر والتي يتحتم عليه إنجازها من أجل الصعود إلى متن الطائرة، وبالتالي يسأل الناقل عن الحوادث التي تقع للركاب أثناء تواجدهم في مكان ما داخل المطار، أما الهبوط فيقتصر على فترة خروج المسافرين من

¹ - وهيبه بن ناصر، مرجع سابق، ص 127.

² - M, Pourcellet, op,cit, , p40.

جوف الطائرة تحت إمرة الناقل أو أحد تابعيه وحتى تخلصهم من وصاية هؤلاء بدخولهم مباني مطار الوصول، وبهذا يكون الناقل الجوي ضامنا لكافة الأضرار التي تصيب المسافر أثناء تواجده بمباني مطار الإقلاع.

وبناء على ما تقدم فهذا المعيار يعد الأعم والأشمل الذي يمكن من خلاله تحقيق الغاية التي من أجلها تقرر الالتزام بالسلامة، وضمن عدم تملص الناقل الجوي من المسؤولية، كما أن هذا المعيار المزدوج يجعل مجال التزام الناقل محدد بتنفيذ العقد فحسب ومنه يؤدي إلى التوازن بين مصالح طرفي العقد.

2. التفسير القضائي لعمليات الصعود والنزول:

كان للقضاء دور أساسي في تحديد عمليات الصعود والنزول، إلا أن الأحكام القضائية قد اختلفت حول المعيار المعتمد من أجل تحديد مفهوم عمليات الصعود والنزول، ومن ثم قيام مسؤولية الناقل لإخلاله بسلامة المسافر خلال هذه العمليات ومن بين التطبيقات نجد القضاء الفرنسي والقضاء الأمريكي.

أ. القضاء الفرنسي:

تعددت الأحكام القضائية الفرنسية، وتباينت الأحكام في المعيار المعتمد¹، وبهذا الخصوص إستقر القضاء في فرنسا على تحديد الفترة الزمنية لمسؤولية الناقل، وأخذ بمعيارين الأول من وقت التكفل بالمسافر بنقله أي من حيث أصبح تحت إمرة الناقل، والثاني من وقت تعرض المسافر لمخاطر إستغلال الطائرة، حيث نجد مثلا أن محكمة مرسيليا التجارية قضت في 1960/05/27: "عقد النقل لا يبدأ في التنفيذ إلا في الإطار الذي يتواجد فيه المسافر خاضعا لقيادة التابع لشركة الملاحة الجوية".²

فهي بذلك إعتمدت على معيار الإشراف والخضوع لإمرة الناقل أو أحد تابعيه، وفي قضية مشهورة للسيدة Mache ضد شركة طيران Air-France، تتلخص وقائع القضية في أنه³: بعد هبوط الطائرة في مطار الوصول ونزول المسافرين، إقتادهم أحد تابعي الناقل إلى مبنى المطار، عابرين حديقة الجمارك، حيث عثرت السيدة Mache ببالوعة فسقطت على إثر ذلك، رفعت دعوى ضد شركة Air france، قضت في 1961/06/03 محكمة السين الابتدائية بالتعويض على أساس اتفاقية وارسو 1929 مؤسسين حكمهم

¹ - Barthélémy Mercadal, droit des transports terrestres et aériens, édition delta, 2000, p397, "d'après la jurisprudence rendue a propos de quelques affaires célèbres, deux critères permettent de déterminer l'étendue dans le temps de la responsabilité du transporteur :celui de la prise en charge ou de contrôle exercé par le transporteur sur le voyageur et celui de l'exposition du passager aux risques inhérents à l'exploitation aérienne".

² - نقلا عن أحمد عمراني، أحكام المسؤولية المدنية للناقل الجوي في ضوء التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، مجلة الحضارة الإسلامية جامعة أحمد بن بلة، وهران 1، مجلد 19، ع1، 2018، ص343.

³ - حمزة جقبوي، مرجع سابق، ص54.

أن الحادث وقع خلال عملية النزول التي لا تنتهي إلا بدخول مبنى المطار، ثم استأنف الحكم والذي أيد في هذه المرحلة الحكم الأول، ولما طعن فيه بالنقض ردت القضية على إثر ذلك إلى محكمة إستئناف Rouen في 12/04/1967 والتي قضت بإستبعاد اتفاقية وارسو لسنة 1929 على أساس أن المدعي لم يكن معرض لمخاطر الطيران وإن كان تحت رعاية تابعي الناقل، وعليه إقرار قواعد المسؤولية في إطار المادة 1147 مدني، فرنسي، وأيد هذا القرار من قبل محكمة النقض الفرنسية في 03/06/1970 على أساس أعمال المعيار المزدوج في تحديد نطاق التزام الناقل الجوي والقاضي بوجود المسافر رفقة تابعي الناقل في مجال مخاطر الطيران.

ب. القضاء الأمريكي:

إن مفهوم الصعود والنزول لدى هذا القضاء كان يؤسس على أساس المعيار المزدوج، ولعل أن أشهر القضايا، قضى فيها القضاء الأمريكي بأن عمليات الهبوط تنتهي عند وصول الراكب إلى داخل مبنى المطار تحت رعاية تابعي الناقل، هي قضية السيدة¹ Mac Donald، وتتلخص وقائع القضية في أن السيدة وابنتها قد هبطت من الطائرة، وعند توجههما إلى منطقة تسليم الأمتعة سقطت السيدة وأصيبت من وراء ذلك بكسور، دون أن يعرف سبب الحادث، هنا قضت محكمة الاستئناف الفيدرالية أن مسؤولية الناقل في قضية الحال لا تقوم لأن الحادث وقع خارج عمليات الهبوط لابتعاد نقطة وقوعه عن مخاطر الطيران وبعيدا عن إشراف الناقل، فمنطقة تسليم الأمتعة تعتبر خارج عمليات الهبوط. وفي قضية U PTON ضد الخطوط الجوية الإيرانية²، إذ أن هذا المسافر تعرض لأضرار داخل قاعة الانتظار، بعد تسلمه لبطاقة الصعود على إثر إنهيار سقف القاعة، هنا ذهب القضاء الأمريكي أن الناقل غير مسؤول على إعتبار أن المسافرين لم يكونوا بمنطقة مخاطر الطيران الجوي، وأنهم لم يصبحوا بعد تحت إشراف الناقل أو تابعيه.

لكن ما لبثت المحاكم الأمريكية، أن وسعت في مفهوم عمليات الصعود والنزول إذ جعلت ثلاث عناصر يحدد على أساسها نطاق التزام الناقل بضمان السلامة³، وهي مكان وقوع الحادث، النشاط الذي كان يقوم به أثناء وقوع الحادث (إذا له علاقة بالسفر) قامت مسؤولية الناقل، مدى خضوعه لرقابة الناقل أو تابعيه⁴، وبذلك نجد أن القضاء الأمريكي أصبح يأخذ بمعيار مغاير، وهذا بمناسبة حوادث الإرهاب، ومن

¹ - محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 197.

² - نفس المرجع، ص 197.

³ - Souleymane Diarra, op.cit , p 99.

⁴ - وهيبة بن ناصر، مرجع سابق، ص 129.

ثم أقر هذا القضاء عنصرا رابعا يتمثل في ضرورة أن يكون الدخول إلى الحيز المخصص لجلوس المسافرين داخل الطائرة على وشك الوقوع.¹

إن نطاق التزام الناقل الجوي وبحسب رأي الدكتور محمود محمد عبابنة إزاء هذه الاختلافات: "أن الأمر متروك لقضاء الجهة المختصة لتفسير النص"²، لكن بشرط أن لا يتعدى تحديدهم إلى المناطق التي لا يمكن أن تمتد إليها حماية الناقل لهؤلاء المسافرين.

وبناء على ما تقدم نستنتج أن عمليات الصعود والنزول تشمل الخروج من مبنى مطار الإقلاع والتوجه لسلم الطائرة والعكس في مطار الوصول ما دامت تتطوي على العناصر السابق ذكرها، وكذا تلك المنطقة التي لم يختلف بشأنها لا الفقه ولا القضاء وهي مرحلة الصعود والنزول من سلم الطائرة.

ثانيا: وجود المسافر المستهلك على متن الطائرة:

ينحصر الإطار الزمني لهذه المرحلة في الفترة التي يضع فيها المسافر أول خطوة له داخل الطائرة ويستمر طوال فترة تواجده داخلها مهما كان ما يقوم به، وتنتهي بخروجه منها ووضعه لأول خطوة له على سلم طائرة الهبوط، ويقوم الالتزام بالسلامة على متن الطائرة سواء أكانت رابطة على الأرض أو محلقة في الجو³، طالما أن المسافر على متنها فإن الناقل يلتزم بضمان سلامته، وتعرف أنها فترة الرحلة الجوية وهذا ما اتفق الفقهاء بشأنه وهو ما ذهب إليه المشرع الجزائري في نص المادة 145 من قانون الطيران المدني السالفة الذكر والمقابلة لنص المادة 17 من اتفاقية وارسو لسنة 1929، ومرحلة على متن الطائرة لم تثر أي تساؤلات لدى الفقه أو القضاء في بادئ الأمر لكن ما لبثت وأن أثارت إشكالات بشأنها خاصة لدى القضاء الأمريكي الذي انقسم بين تفسير موسع ومضيق في مفهوم عبارة "على متن الطائرة".

1. التفسير الموسع لعبارة على متن الطائرة:

جاء هذا التفسير الموسع لعبارة "على متن الطائرة" لدى القضاء الأمريكي بفعل عمليات القرصنة الجوية للطائرة إذا أنهم ذهبوا إلى أن هذا الاختطاف جاء خلال فترة تنفيذ الناقل لعقد النقل، وهي فترة يمتد فيها

¹ - هشام فاضلي، مرجع سابق، ص 129

² - محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل، النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي، دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية والاتفاقيات الدولية والاجتهادات القضائية، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2015، ص 327.

³ - هوزان عبد المحسن عبد الله، مرجع سابق، ص 574.

الالتزام بضمان السلامة ولا ينتهي إلى غاية انتهاء الناقل من تنفيذ عقد النقل في مطار الوصول المتفق عليه.¹

ولعل أشهر قضية للقضاء الأمريكي والتي تم الأخذ فيها بهذا المفهوم الموسع هي قضية Hessler عام 1972 السويسرية، وتتلخص وقائعها في كون الطائرة السويسرية التي كانت على متنها هذه السيدة أختطف، وأجبرت على الهبوط في صحراء الأردن، وأحتجز على إثرها المسافرين من بينهم السيدة Hessler أربعة أيام، نقل خلالها النساء والأطفال إلى فندق بعمان إلى غاية إعادتهم إلى الطائرة التي كانت تنقلهم وواصلوا رحلتهم التي قطعها حادث الاختطاف، رفعت هذه السيدة دعوى ضد شركة الطيران السويسرية مطالبة بتعويض كل الضرر الذي لحقها من جراء ذلك، دفعت الشركة بعدم مسؤوليتها عن الضرر كون أن مصدره الاختطاف ولا دخل للناقل بذلك لأنه حصل بالفندق وليس على متن الطائرة، إلا أن المحكمة رفضت دفع الشركة وقضت بأن التزام الناقل بضمان سلامة المسافر على متن الطائرة يمتد إلى كل ما يدخل بين عملية ركوبه على متنها ونزوله منها في إطار تنفيذ العقد في مطار الوصول المتفق عليه.

أنتقد هذا الاتجاه الموسع لمفهوم "على متن الطائرة" رغم كونه يراعي مصالح المسافرين من حيث أن اتفاقية وارسو لسنة 1929 تحمل في أعمالها التحضيرية ما يدل على أنانية واضعها اتجهت إلى اعتبار المسافر على متن الطائرة طوال الفترة الممتدة بين صعوده على متن الطائرة وإلى نزوله في مطار الوصول حتى ولو تضمن مغادرة المسافر لها بين هاتين الفترتين.²

إن مسألة الناقل تتطلب وجود نقل جوي فعلي، وهو ما يتحقق بمغادرة المسافر من الطائرة وابتعاده عن رعاية الناقل، وصعوبة التمييز بين الضرر الناجم عن عملية الاختطاف الذي يثير التزام الناقل ومن ثم مساءلته والأضرار التي تنتج عن عمليات الاختطاف.

2. التفسير الضيق لعبارة "على متن الطائرة":

إن التفسير الضيق لمفهوم "على متن الطائرة" لم يثر أي صعوبة إذا وقع الحادث على متن الطائرة وأثناء وجود المسافر داخل الطائرة إذ يكون محكوماً بنصوص الاتفاقية بصريح النص، لكن نتيجة للانتقادات التي وجهت له، فقد ذهب معظم الفقه والقضاء وهو الرأي الراجح إلى الأخذ بالتفسير العادي لهذه العبارة ذلك أن تحديد النطاق الزمني والمكاني للالتزام الناقل الجوي بسلامة المسافرين إلا أنه جعل الغاية

¹ - Rodiere René, op.cit, p12.

² - Souleymane Diarra, op.cit, p 100.

الأسمى له هي حماية مصالح المضرور في إطار يتماشى مع وقائع قضية دون أن يكون ذلك على حساب الناقل الجوي فكانت الموازنة بين المصلحتين.

وكان للقضاء والفقهاء دورا فعالا في سد الفراغ القانوني الذي جاءت به المادة 17 من اتفاقية وارسو لسنة 1929 في مجال سريان التزام الناقل الجوي بالسلامة، وفي إرساء معايير لقواعد قانونية يعتمد عليها دوليا وبشكل موحد.

ثالثا: الفترة الممهدة للنقل :

هناك فترات يمر بها المسافر المستهلك في إطار تنفيذ عقد النقل الجوي وهي الفترات الممهدة لتنفيذ عقد النقل والتي يجدر التطرق لها لمعرفة إن كان الناقل الجوي ملزما خلالها بسلامة المسافر.

1. مرحلة الانطلاق إلى غاية الوصول للمطار:

هذه المراحل لم تتطرق لها لا الاتفاقيات الدولية ولا النص الداخلي إذ تشمل مرحلة انتقال المسافر من نقطة الانطلاق إلى غاية الوصول للمطار وهي تبدأ من اللحظة التي يستقل فيها المسافر وسيلة النقل في وسط المدينة (بيت، فندق،...) إلى نقطة الوصول للمطار، حيث استقر الفقه على أن الناقل لا يلزم فيها بالسلامة حتى ولو تم النقل بواسطته، إذ أن النقل هنا نقل بري¹، بحيث تقوم فيه قواعد مسؤولية الناقل البري لا جوي، ويجب عدم الخلط بين هذا النقل البري والذي يعتبر عملية قائمة بذاتها، وبين النقل الذي يكون متمما للعملية الجوية وتسري عليه الشروط الواردة في عقد النقل، ومن ذلك هبوط الطائرة اضطراريا في أقرب مطار، بعدها تقوم شركة الطيران بنقل المسافرين برا إلى مطار آخر أو فندق لغاية استئناف رحلتهم، هنا الناقل الجوي ملزم بسلامته المسافرين خلال عملية النقل هذه.²

2. مرحلة وجود المسافر داخل منشآت النقل:

في هذه المرحلة تباينت الآراء فيما إذا كان الناقل ملتزم فيها بضمان سلامة المسافر أم لا، يرى جانب فقهي أنها تبدأ من صالة الانتظار حتى تمام صعوده إلى الطائرة، فهذا الجانب يأخذ بالمفهوم الموسع لحماية المسافر وهم يعتبرونها من بين الفروض المقترحة لتحديد عمليات الصعود والنزول.³

¹ - هوزان عبد المحسن عبد الله ، مرجع سابق، ص 387.

² - محمد أمين شيخي، مدى التزام الناقل الجوي بضمان سلامة الراكب ومسؤوليته عنها، دراسة مقارنة بين القانون الجزائري وكل من اتفاقية وارسو 1929 واتفاقية مونتريال 1999، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، مجلد 4، عدد 2، الجزائر، 2017، ص 105.

³ - محمود محمد عبابنة، مرجع سابق، ص 325.

جانب آخر انتقد هذا الرأي انتقاداً شديداً على أساس أنه من غير المعقول أن نقر بهذا الالتزام خلال المرحلة التي قد يكون المسافر فيها يتجول مع مودعيه، أو يتناول طعامه في مطاعم المطار أو يسجل أو يسحب أمتعته فهذه المرافق تتبع إدارة المطار وليس الناقل الجوي فهنا لا يمكن له الرجوع على الناقل استناداً للمسؤولية العقدية¹، وبذلك الناقل غير ملزم بضمان سلامة المسافر خلال هذه المرحلة ويخضع لأحكام القانون الوطني الواجب التطبيق.

وبذلك لا يعد الناقل مخلاً وفقاً لأحكام اتفاقية عن ما يصيب المسافرين من أضرار بسبب خارج عن نطاق فترة تنفيذ عقد النقل الجوي، إما لأن تنفيذ العقد لم يبدأ بعد أو لكونه انتهى².

3. مرحلة الخروج من مبنى مطار الإقلاع:

في هذه المرحلة وهي الخروج من مبنى مطار الإقلاع والتوجه لسلم الطائرة، هناك العديد من المطارات صممت على شكل أنفاق تربط بين جسم الطائرة مباشرة والمطار دون حاجة إلى صعود السلالم مما يفيد أنه لا حاجة لإدراج مثل هذه المرحلة، وأن المسؤولية قد تبدأ في المرحلة السابقة لذلك وهي منذ بداية الإشراف داخل المطار، والعكس في مطار الوصول إذا الأمر ذاته سواء تعلق الأمر بمبنى مطار الوصول أو مبنى مطار الإقلاع، فخلال هذه الفترة يكون بصدد القيام بعمليات وإجراءات بمناسبة سفره ضف إلى أنه يكون تحت إمرة أعوان الناقل فهنا يكونون بمنطقة لصيقة بالطيران ومخاطره³. وعليه نستنتج أن تحديد النطاق الزمني لفترة عملية النقل له فائدة في معرفة المدة التي يكون فيها الناقل ملزماً بضمان سلامة المسافر وبالتالي معرفة النطاق الزمني لمسؤولية الناقل الجوي عن إخلاله بهذا الالتزام.

الفرع الثالث: الضرر الذي يصيب المسافر المستهلك:

يجسد الضرر أهم عنصر لقيام المسؤولية المدنية للناقل الجوي للمسافرين المستهلكين، ولا يعد الناقل الجوي مخلاً بالتزامه بضمان السلامة، وبالتالي لا تتعد مسؤوليته إلا إذا ترتب على هذا الإخلال إلحاق الضرر بالمسافر⁴، وهذا ما يظهر جلياً في نص المادة 17 من اتفاقية وارسو لسنة 1929 بنصها "يكون

¹ - محمود محمد عبابنة، مرجع سابق، ص 326.

² - محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 196.

³ - Souleymane Diarra, op, cit, p 101.

⁴ - عبد الستار التليلي، شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي والأسباب القانونية لدرئها، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، دون سنة نشر، ص 77.

الناقل مسؤولاً عن الضرر... "وتقابلها نص المادة 145 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 "الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر والأضرار التي يصاب بها شخص منقول...".

والضرر هو الأذى الذي يصيب الشخص في حق من حقوقه أو في مصلحة مشروعته له سواء كان ذلك الحق أو تلك المصلحة متعلق بسلامة جسمه أو عاطفته أو جماله أو حرته أو شرفه أو اعتباره أو غير ذلك".¹

كما يعرف كذلك بأنه: "الأذى الذي يصيب الشخص نتيجة المساس بمصلحة مشروعته أو بحق من حقوقه".²

وهذا يدفعنا للتطرق إلى موقف اتفاقية وارسو لسنة 1929 من الضرر (أولاً) ثم موقف المشرع الجزائري من الضرر (ثانياً).

أولاً: موقف اتفاقية وارسو من الضرر:

لم تحدد اتفاقية وارسو طبيعة الضرر هل هو مادي أو معنوي وأوكلت مهمة تحديد طبيعة الضرر للتشريعات الوطنية، والضرر نوعان، ضرر مادي وضرر معنوي، فالضرر المادي هو: "ما يصيب الشخص من ضرر يتم فيه المساس بجسمه أو ماله أو بإنقاص حقوقه المالية أو بتقويت مصلحة مشروعته له تقدر فائدتها مالياً³، ومنه يكون الضرر مادياً يصيب المضرور في جسمه أو في ماله. أما الضرر الأدبي أو المعنوي فهو: "كل مساس بالناحية النفسية للذمة الأدبية⁴، فالضرر المعنوي لا يمس الذمة المالية وإنما ضرر ينجم عن النيل من مصلحة غير مالية⁵، من طبيعة بسلوكية نفسية فمثلاً قد يتعلق الأمر بالنيل من حق أو أكثر من الحقوق الشخصية كالحق في الحياة، الحرية، السمعة،...".

وفي نص المادة 17 من اتفاقية وارسو 1929 والذي جاء فيه: "يسأل الناقل عن الضرر الذي وقع في حالة الوفاة أو الجرح أو أي أذى بدني آخر يلحق المسافر...". وقد ذهب معظم الفقه إلى ذكر قيام مسؤولية الناقل عن الضرر الحاصل في حالة الوفاة أو الجرح، وقد أثار مصطلح "أي أذى بدني آخر"،

¹ - السعيد مقدم، التعويض عن الضرر المعنوي في المسؤولية المدنية، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1992، ص 35.

² - علي فيلالي، الالتزامات، الفعل المستحق للتعويض، ط3، موفم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2015، ص 275.

³ - حسين عامر عبد الرحمن عامر، المسؤولية المدنية التقديرية والعقدية، ط3، دار المعارف، مصر، 1979، ص 333.

⁴ - نفس المرجع، ص 342.

⁵ - علي فيلالي، مرجع سابق، ص 281.

عدة تساؤلات حول إمكانية اعتبار الأضرار المعنوية ضمن مفهوم المصطلح أم لا، لا سيما أن الحاجة أضحّت متزايدة في أعقاب ازدياد حوادث الإرهاب التي غالباً ما تؤدي إلى توليد أضرار معنوية أو نفسية لدى المسافرين المستهلكين مما يدفعنا إلى تحديد نوع الضرر الماس بالمسافر والذي يأخذ إما الصورة المادية أو المعنوية.

1. الضرر المادي الماس بالمسافر المستهلك:

يناط بالضرر المادي كل إخلال بمصلحة الشخص المتضرر ذات الطابع المالي والتي تأخذ صورتين :

أ- ضرر الموت اللاحق بالمسافر المستهلك:

يخول لكل فرد الحق في سلامة جسده وعدم الاعتداء على حياته أو جسمه، فالتعدي على الحياة هو ضرر، بل هو أبلغ الضرر.¹

فمتى وقع حادث للمسافر أدى إلى إزهاق حياته، وكان الحادث خلال النطاق الزمني والمكاني للالتزام الناقل بالسلامة، أعتبر ذلك حسب قواعد اتفاقية وارسو لسنة 1929 اخلالاً من الناقل بالتزامه هذا، لذلك متى كان الضرر ضرراً قائماً بذاته ومحققاً وثابتاً بأن أصاب المسافر وأفقده حياته سواء مباشرة بعد الحادث أو بعد فترة زمنية معينة وكنتيجة حتمية عن الحادث، استوجب ذلك قيام مسؤولية الناقل.

لكن وفي هذا الشأن انقسم الفقه إلى فريقين:

يرى أنصار هذا الاتجاه هذا الضرر، ضرر مادي يمس بدرجة أولى المسافر المستهلك نفسه، وذلك حسبهم لكونه أفقد المتوفي فرصة حياة طويلة كان سيحياها، وقدرة على العمل كان سيتمتع بها طويلاً لولا هذا الحادث، وهذا ما ينشئ له حق في ذمة الناقل بالتعويض.²

فالحياة هي أغلى ما يحرص عليه الإنسان، ولهذا يكون فقدانها بسبب الموت غير الطبيعي ضرراً مادياً يستوجب التعويض³، من اللحظة التي يصير فيها الموت محقق الوقوع.

أما أصحاب الاتجاه الآخر من الفقه فيرى أن الضرر وهو الوفاة لا يترتب عنه تعويض، بمعنى أنه ضرر غير موجب للتعويض، مبررين رأيهم أن كل نفس ذائقة الموت وهو أمر لا مفر منه.⁴

¹ - هاني دويدار، مرجع سابق، ص 971.

² - دلال يزيد، حماية المسافر بين كفتي التخفيف من مسؤولية شركات الطيران وتشيديها، دراسة في الاتفاقيات الدولية وقانون الطيران المدني الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 1، عدد 1، الجزائر، 2014، ص 122.

³ - عابد فايد عبد الفتاح فايد، الالتزام بضمان السلامة في عقود السياحة في ضوء قواعد حماية المستهلك، دراسة مقارنة، دار الكتب القانونية، دار شتات للنشر والبرمجيات، مصر، 2010، ص 23.

⁴ - نفس المرجع، ص 205.

إلى جانب الفقه هناك من التشريعات من تعتبر الوفاة الفورية غير موجبة للتعويض كالقانون الانجلو أمريكي الذي لا يجيز هذا التعويض كقاعدة عامة، حيث تسقط الدعوى الشخصية بوفاة صاحبها.¹

ب-الضرر المادي غير المؤدي للوفاة:

رأينا في تعريفنا للضرر المادي أنه ضرر قد يصيب المضرور في جسمه أو الأضرار الناتجة عن حوادث النقل الجوي قد ينجز عنها أضرار مادية تمس السلامة الجسدية للمسافر ولا يخفي علينا أن لكل شخص الحق في السلامة الجسدية والمساس بها من خلال إصابة جسدية أو إتلاف عضو أو إحداث جراح من شأنها أن تخل بقدرة الشخص المسافر على الكسب وتحمله مصاريف وأعباء إضافية من أجل جبر الضرر المادي²، واتفاقية وارسو في المادة 17 منها الأنفة الذكر ذهبت إلى "جرح أو أي أذى بدني آخر" نجد أنها لم تحدد نور الضرر أو مداه وإنما تركته للتشريعات الوطنية الواجبة التطبيق وهذه الأضرار المادية³، التي تلحق المسافر المستهلك قد تصيبه بعجز جزئي أو كلي مما يترتب عنه التزام المسبب الذي أخل بالتزامه بالسلامة بالتعويض.

ج. الضرر المادي المرتد:

والذي يعرف بأنه الضرر الذي يمتد من الشخص المضرور أي المستفيد من خدمات الناقل الجوي إلى أشخاص آخرين، ومثال ذلك الضرر الذي يصيب الأسرة التي يموت معيها في حادث تحطم طائرة، ففي هذه الحالة فإن تحقق حدوث تحطم الطائرة سيصيب المسافر أو المستفيد من خدمات الناقل الجوي، وهنا يمثل المساس بحق أو مصلحة مشروعة للمتضرر الأصلي وفي نفس الوقت فإن هذا الضرر سيمتد أثره إلى أشخاص آخرين تربطهم بالمضرور رابطة معينة تجعلهم يتأثرون ماديا بالضرر الذي أصابه.⁴

¹ - دلال يزيد، حماية المسافر، مرجع سابق، ص 127.

² - عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، نظرية الالتزام بوجه عام، مصادر الالتزام، المجلد 2، الطبعة الثالثة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2009، ص 971.

³ - عن مفهوم الأضرار المادية التي جاءت بها المادة 17 من اتفاقية وارسو لدينا: الجراح: هي تهتك يصيب جسم المسافر ويؤدي إلى نزيف دموي خارجي، الضرر الجسدي: هو كل إصابة مادية تلحق بجسم المسافر ككسر أو حروق، الضرر العضوي، هو ضرر يصيب المضرور في عضو من أعضائه والتي تؤدي وظيفة حيوية كما قد تصيب الأعضاء الداخلية كالقلب أو الرئتين، الكليتين أو أعضاء خارجية كالعين، الأنف، الأذن،... لهذا تعتبر ضرا جسدي، الضرر الوظيفي: فهو خلل أو اضطراب في وظيفة جهاز من الأجهزة المكونة للإنسان أو اختلال في أداء وظيفة جهاز معين وذلك دون وجود أضرار عضوية وتسمى كذلك بالأضرار الفيزيولوجية.

⁴ - محمد الصديق محمد عبد الله، الضرر المرتد في نطاق المسؤولية المدنية عن حوادث الطائرات، مجلة العلوم القانونية، المجلد 32، العدد 2، 2018، ص 187.

والفعل الضار في هذه الحالة ينتج نتيجتين مترابطتين مع بعضهما البعض، فالأولى تتمثل في الضرر الذي أصاب الضحية مباشرة، بينما تتمثل النتيجة الثانية في الأضرار الارتدادية على الغير، وهذين النتيجتين وإن كانت مترابطتين إلا أن كلا منهما قائم بذاته، فيستطيع كل من المضرور المباشر والمضرور بالارتداد مطالبة الناقل الجوي بتعويض عما أصابه من ضرر كل حسب درجته وحتى وإن كان المتضرر أصليا أو كان بصفته متضرر بارتداد.¹

2. الضرر المعنوي الماس بالمسافر المستهلك:

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

ومن حالات الضرر المعنوي الضرر الذي يصيب الشخص في مشاعره أو عواطفه أو في شرفه أو في عقيدته²، وهذه الأضرار هي داخلية تتعلق بالذمة المعنوية للمضرور وبالتالي لا تنقص من ذمته المالية شيئا، هذا ما أثار إشكال إمكانية التعويض عن الضرر المعنوي.³

وهذا الضرر الأدبي قد يصيب الجسم وهناك الضرر المعنوي الذي يلحق الغير والذي يسمى بالضرر المعنوي المرتد.⁴

أ. الضرر المعنوي الذي يصيب المسافر المستهلك:

إن المادة 17 من اتفاقية وارسو الآنفة الذكر وردت عامة ولم ترد فيها أي عبارة تدل على موقف الاتفاقية من جبر الضرر المعنوي حيث أنها أدرجت عبارة "أذى بدني آخر" والتي أنارت جدلا كبيرا حول تفسيرها⁵، ونظرا لتطور أخطار النقل الجوي خاصة الناتجة عن عمليات اختطاف الطائرات وما ينجز عن ذلك من اضطرابات نفسية التي انعكس سلبا على المضرورين الذين يطالبون بجبر هذا الضرر فانقسم موقف القضاء إلى اتجاهين بين تفسير مضيق وآخر موسع النطاق.

¹ - محمد الصديق محمد عبد الله ، مرجع سابق، ص 187.

² - السعيد مقدم، مرجع سابق، ص 44 .

³ - علي فيلالي، مرجع سابق، ص 282.

⁴ - عبد الرزاق السنهوري، مرجع سابق، ص 981.

⁵ - محمود محمد عبابنة، مرجع سابق، ص 321.

• التفسير المضيق لعبارة (أي أذى بدني آخر):

يرى أصحاب هذا الاتجاه أن الاتفاقية حصرت وعددت مصادر الأضرار¹، التي تؤدي إلى إصابة المسافر المستهلك بها إلى اعتبار الناقل مخل بالتزامه بضمان السلامة وبالتالي فهي لا تشمل ضمنها الأضرار النفسية كون أن عبارة "الأذى البدني" تنصرف فقط للأذى الجسماني²، وقد كان القضاء الأمريكي أول من أثار التساؤل حول هذا التفسير³، وتراوحت أحكامه بين رأي الاتجاه الأول وهو تفسير المضيق في تفسير عبارة أذى بدني آخر وأول حكم صدر رفضت المحاكم الأمريكية من خلاله تطبيق أحكام اتفاقية وارسو على الضرر المعنوي الذي يصيب المسافر نتيجة لاختطاف الطائرة وكان ذلك في قضية "هيرسل" ضد الخطوط الجوية السويسرية سنة 1970، وقد كانت حجة القضاء في اعتماد التفسير الضيق لمعنى الضرر البدني دون النفسي يتمثل في النص الفرنسي للاتفاقية⁴.

• التفسير الموسع لعبارة أذى بدني آخر:

أنصار هذا الاتجاه الثاني يذهبون إلى التوسعة في مفهوم الأذى البدني، ليشمل الأذى النفسي حتى ولو كان الضرر الذي أصاب المسافر هو نفسي فقط لا غير⁵. وتعتبر قضية "هيرسل" هي المؤشر الأول للاتجاه نحو التفسير الموسع للعبارة، وذلك عندما تراجع القاضي Tyler عن الأسباب التي استند إليها في إصدار حكمه، حيث ذهب إلى أن صياغة الاتفاقية بالنص الرسمي لا يمكن أن تقيد القاضي في تحديد معاني الألفاظ المستخدمة، وإلى ضرورة أن يتم تفسيرها على ضوء القانون الأمريكي ومبادئه بإعتبار الاتفاقية صارت جزءاً منه⁶. وظلت الأحكام الأمريكية بين الاتجاهين إلى غاية تبني المحكمة العليا للولايات المتحدة الأمريكية موقفها، حيث أخذت بالاتجاه المضيق، وبذلك عرفت عن اعتبار الضرر المعنوي من قبيل الأضرار التي يسأل عنها الناقل الجوي وذلك في قضية "فلويد"⁷، وتتلخص وقائع هذه القضية في أن الطائرة تعرضت أثناء رحلتها الجوية بين ميامي بولاية فلوريدا وناسو بجزر الباهاما لعطل مس ثلاثة من محركاتها فتم إعلان

¹ - هشام فاضلي، مرجع سابق، ص 21.

² - بشار ياسمينية، مرجع سابق، ص 83.

³ - محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 200.

⁴ - عيسى غسان الرضي، مرجع سابق، ص ص 119، 120.

⁵ - وهيبه بن ناصر، مرجع سابق، ص 133.

⁶ - عيسى غسان ربيضي، مرجع سابق، ص 122.

⁷ - محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 184.

ذلك للمسافرين أين انتابتهم نوبة خوف وفزع وذعر، لكن تدارك الطاقم ذلك من خلال إصلاح أحد المحركات، لترجع الطائرة بذلك إلى مطار الإقلاع بميامي.

أقام بعض المسافرين دعوى للمطالبة بتعويض عن الأضرار النفسية التي لحقتهم مستندين في ذلك إلى المادة 17 من اتفاقية وارسو ضد شركة الطيران إلا أن محكمة جنوب فلوريدا رفضت دعواهم، ليرفع الأمر إلى محكمة استئناف الولايات المتحدة والتي ألغت الحكم وقررت قبول طلباتهم لكن لما عرضت القضية على المحكمة العليا الأمريكية نقضت القرار.

وذلك أرجعته لأسباب منها أن عبارة الأذى البدني من أجل تفسيرها لابد من الرجوع للنص الرسمي الفرنسي، وهذا حسب ما نصت عليه المادة 36 من اتفاقية وارسو، وهو النص الذي ذكر مصطلح Corporelle lision والذي بالرجوع للقواميس الفرنسية يتضح أن كلمة Lision تعني: "كل تعديل يطرأ على هيكل الأنسجة الحية تحت تأثير بسبب مرضي" مما يفيد عدم اشتغال الضرر النفسي، وأنه بالرجوع للأعمال التحضيرية للاتفاقية نجد أنها كانت نصا عاما شاملا تدرج ضمنه الأضرار المعنوية، لكن العدول عن ذلك في الصياغة النهائية يفيد أنه تم التخلي عن هذه الأضرار.¹

وأخيرا بررت المحكمة بالتعديلات اللاحقة لاتفاقية وارسو والتي حافظت في نصها الفرنسي على مصطلح "Lision" دون تغيير، وبذلك تم الاعتماد من قبلهم على الاتجاه الذي يحصر الأضرار التي هي محل للالتزام الناقل في تلك المنصوص عليها في المادة 17 من الاتفاقية وهي الوفاة، الجرح والأذى البدني دون الأضرار المعنوية.²

وبالرغم مما لحق اتفاقية وارسو من تعديلات، فإن الوضع لم يتغير سواء في بروتوكول لاهاي 1955، أو بروتوكول جواتيمالا 1971 أو اتفاقية مونتريال 1966، ذلك أن النص الأصلي للمادة 17 من اتفاقية وارسو ظل في حاله يقرر مسؤولية الناقل عن الوفاة أو الجرح أو الأذى البدني وظل هذا المصطلح الأخير في اللغة الفرنسية كما هو Corporelle Lésion حتى وإن تغير في اللغة الانجليزية من

Insury Lybodi إلى Yinjurpersonal.³

¹ - (S), Souleymane Diarra, op, cit, p51.

² - هشام فاضلي، مرجع سابق، ص 21.

³ - دلال يزيد، مدى التزام الناقل الجوي بضمان سلامة المسافرين إزاء عمليات القرصنة الجوية، مجلة القانون، المركز الجامعي أحمد زبانة، غليزان، الجزائر، المجلد 1، العدد 1، 2010، ص73.

ومنهم من يرى أن الفصل في هذه الأضرار التي يسأل الناقل الجوي عن إصابة المسافر بها تحدد في ظل أحكام التشريعات الوطنية.¹

ب. الضرر المعنوي المرتد:

إن فاجعة الموت التي لحقت بالمسافر المستهلك، من شأنها أن تسبب أضرارا نفسية ومعنوية، من ألام وحزن يصيب عائلة ذوي الفقيد من جراء حادث الطائرة، مما يستدعي الإقرار بالأضرار المعنوية التي لحقت بهم، وجبر خاطر هؤلاء²، وتجدر الإشارة إلى أن التعويض عن الضرر المعنوي المرتد الذي يصيب هذه الفئة ليس هو الضرر الموروث، فالضرر الذي نحن بصدده هو الذي يعوض عنه نتيجة حصول ضرر شخصي معنوي للغير، أما الضرر الموروث فهو تعويض عن الضرر المعنوي الذي أصاب الموروث وهو الشخص المنقول المتوفي الذي يحصل عليه ورثة المرحوم بإعتبارها تركة، ولقد استقر المشرع الفرنسي على جواز تعويض الوالدين والزوج والأولاد والورثة عموما.³

ثانيا: موقف المشرع الجزائري من الضرر:

تطرق المشرع الجزائري إلى هذا الضرر في الفقرة الثانية من نص المادة 145 من القانون رقم 06/98 المحدد لقواعد الطيران المدني والتي جاء فيها: "تتضمن عبارة الضرر حسب مفهوم هذه المادة أي ضرر جسدي أو عضوي أو وظيفي بما في ذلك الضرر الذي يصيب المدارك العقلية". من نص المادة يتضح أنها بينت الأضرار التي يسأل عنها الناقل الجوي وقد صرح المشرع بتعويض الضرر الذي يصيب المدارك العقلية، ومن بين الأضرار التي جاءت بها المادة الضرر الجسدي والذي يتميز بكونه ضرر ذا طابع مزدوج أو مختلط إذ أنه يؤلف في الوقت ذاته ضرا جسديا فيما يكون لها آثار في الجسد، وضرا معنويا فيما يكون لها من أثر في النفس يتجلى في الألم.⁴

1. الضرر المادي:

حدد لنا المشرع الجزائري من خلال المادة 1/145 من القانون رقم 06/98 الآتفة الذكر أن المسافر المستهلك قد يتعرض أثناء أو بمناسبة عملية النقل إلى أضرار جسمانية جسدية أو إلى جراح أو أي

¹ - تيانني مريم، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للركاب في التشريع الجزائري، مجلة القانون والعلوم السياسية، المركز الجامعي للنعمانية، المجلد 3، العدد 2، الجزائر، 2017، ص 408.

² - علي فيلالي، مرجع سابق، ص 286.

³ - حمزة جقبوي، مرجع سابق، ص 67.

⁴ - عاطف النقيب، مرجع سابق، ص 268.

أضرار عضوية أو وظيفية، وحتى يمكن اعتبار الضرر ماديا يتوجب أن يكون قد وقع فعلا، مع إمكانية أن يكون الضرر مستقبليا في تلك الحالة التي لا يمكن فيها تشخيص درجة الإصابة إلا بعد مرور مدة معينة، وقد يثبت الضرر ماديا في حالة الوفاة بمجرد تقديم الورثة لشهادة وفاة الضحية، مما يتطلب معه جبر الضرر المادي عن طريق الإقرار بالمسؤولية المدنية للناقل الجوي مما يترجم التزامه بدفع التعويض. وهذه الأضرار المادية التي تصيب الغير فهي أضرار مالية بحتة ناتجة عن وفاة الشخص المنقول الذي كان يعول هؤلاء ومن ثم هو مساس بحق مالي ثابت لهؤلاء محقق ومباشر بإعتبار القرابة التي تجمعهم مع المسافرين المتوفي من حادثة النقل الجوي أو بإعتبار أنه هو من يعيله، فهو ضرر أصاب هذا الغير بالتبعية عن طريق ضرر أصاب شخصا آخر ويعرف هذا الضرر بضرر الموت المرتد المادي.¹

2. الضرر المعنوي:

باستقرار نص المادة 2/145 من القانون رقم 06/98 الآنف الذكر نجد المشرع الجزائري وعلى عكس ما ذهب له اتفاقية وارسو لسنة 1929 فإنه أقر وبصريح النص أن الناقل الجوي مسؤول عن ضمان سلامة المسافر من هذه الأضرار المعنوية التي تلحق به، وذلك سواء تعلق الأمر بإصابته في النطاق الزمني والمكاني اللذان يلتزم فيهما الناقل بسلامة المسافر، أو تعلق الأمر بمسؤوليته عن هذه الأضرار الناجمة عن اختطاف الطائرة وهو ما يستشف من نص المادة أعلاه لما أستعمل المشرع العبارة الآتية: "... شريطة أن يكون سبب الخسارة أو الجرح..."، فمصطلح السبب الوارد هو عام بما يسمح أن يشمل أعمال القرصنة الجوية، وما يؤكد مسؤوليته عن هذه الأخيرة هي نص المادة 182 مكرر² من القانون رقم 10/05 المتضمن القانون المدني والتي حصرت حالات التعويض عن الأضرار المعنوية والتي من بينها المساس بالحرية، ولا يخفى أن اختطاف واحتجاز المسافرين يعد من قبيل المساس بحرية الأشخاص.

والحقيقة في رأينا أن مصطلح "الضرر الذي يصيب المدارك العقلية" قد يكون دالا على الضرر المعنوي وذلك أن المسافر قد يتعرض لحادث أو حالة من الخوف داخل مرفق الطيران وابتداء من فترة زمن مسؤولية الناقل المشار إليها سابقا نتيجة لحادث ما، فيتأثر نفسيا بذلك الحادث مما يؤدي إلى فقدانه التحكم في تصرفاته أو يؤدي ذلك إلى المساس بقدرته الذهنية وانخفاض مستوى أدائه الوظيفي دون أن يكون لذلك تأثيرا واضحا على الجانب البدني أو يؤدي ذلك إلى إصابة الراكب بحالة رهاب دائمة تمنعه

¹ حمزة جقبوي، مرجع سابق، ص 67.

² المادة 182 مكرر، من القانون رقم 10/05 المتضمن القانون المدني، مرجع سابق، "يشمل التعويض عن الضرر المعنوي كل مساس بالحرية أو الشرف أو السمعة".

من السفر بالطائرة، ففي هذه الحالة نكون بصدد ضرر نفسي بليغ قد يجاوز مدها الضرر الجسماني أو المادي وبالتالي تجب مساءلة الناقل عن ذلك إذا كان سببا هو أو أحد تابعيه أثناء فترة النقل الجوي التي يكون فيها ملتزما بضمان سلامة المسافر.¹

وقد يرتبط الضرر النفسي بالضرر البدني، بل أحيانا الضرر البدني يكون نتيجة حتمية لضرر نفسي وقع للمسافر، فيمكن تصور ضرر نفسي أصاب المسافر نتيجة لحادثة جوية مهما كان سببها فأصبح يتعاطى بعض الأدوية المهدئة التي تؤثر على مدى معين على أدائه الجسماني، وبالتالي يتأثر بدنيا بالأضرار النفسية.

وما يؤكد أن القانون الجزائري قد أجاز التعويض عن الضرر المعنوي أن المادة 124 من القانون رقم 10/05 المتضمن القانون المدني² قد حملت مرتكب الخطأ التعويض عن الضرر دون حصره في نوع معين فقد جاءت مطلقة ولم تميز بين الضرر المادي والضرر المعنوي مما يسمح بالقول أن المشرع الجزائري يجيز التعويض عن الضرر المعنوي، إضافة إلى نص المادة الثالثة الفقرة الثانية من قانون الإجراءات الجزائرية والتي جاء فيها: "أنه تقبل دعوى المسؤولية المدنية عن كافة أوجه الضرر سواء كانت مادية واجتماعية أو أدبية...".³

والمشرع الجزائري قد وفق في صياغة المادة 145 من القانون رقم 06/98 الآنف الذكر لأنه بهذا النص الصريح قد خرج عن الجدل الذي ثار حول تفسير المادة 17 من اتفاقية وارسو 1929 في جملة "أي أدى بدني آخر" ومنع من الخوض في أي تفسيرات بسبب الفراغ القانوني، وكذا ساهم في توحيد الأحكام والقرارات القضائية وبذلك يكون قد حقق الحماية للمسافر المستهلك الذي يعد الطرف الضعيف والمتضرر الأول والمباشر من عمليات القرصنة الجوية مقارنة بشركات النقل الجوية، وهذا هو النهج الأمثل الذي كان يفترض بالاتفاقية الدولية وارسو لسنة 1929 أن تسير عليه باعتبار أنها جاءت لتوازن بين مصالح طرفي عقد النقل الجوي.

أما عن موقف المشرع الجزائري من الضرر المعنوي المرتد فلم يقر به لا في نصوص القواعد العامة ولا في أي نص خاص وهي الأضرار التي تلحق الغير من جراء فاجعة الموت، فإن هذا الموقف السلبي لا

¹ - دلال يزيد، مدى التزام الناقل الجوي بضمان سلامة المسافرين إزاء عمليات القرصنة الجوية، مرجع سابق، ص 88.

² - المادة 124 من القانون رقم 10/05 المتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

³ - المادة 2/3 من الأمر رقم 73/69 المؤرخ في 16 سبتمبر 1969، يتضمن قانون الإجراءات الجزائرية المعدل والمتمم، بالقانون رقم 10/19 المؤرخ في 11 ديسمبر 2019.

يمكن تفسيره إلا بالقول أن المشرع لا يقر بهذه الأضرار وأن المجال متروك لقاضي الموضوع أمام هذا الفراغ القانوني، وهو ذات الحال في ما يخص اتفاقية وارسو التي سكتت بدورها عن الضرر الحاصل للغير من جراء حوادث الطيران.

وتجدر الإشارة بخصوص موقف المشرع الجزائري من استقلالية التعويض فإنه يميل إلى استقلالية التعويض عن الضرر المادي عن التعويض عن الضرر المعنوي، ولا يشترط كلا الضررين حتى يستحق المسافر المستهلك التعويض.

وفيما يتعلق عن موقف القضاء الجزائري في مدى استقلالية الضرر المادي عن الضرر المعنوي، فإنه في كثير من القضايا، قضى بهذه الاستقلالية في الكثير من القرارات منها قرار مجلس قضاء الجزائر¹ بتاريخ 29 ماي 1975 الذي قضى بالتعويض عن الضرر المادي والمعنوي، وكذلك قرار المجلس الأعلى² الصادر في 6 نوفمبر 1976 القاضي بتعويض الأضرار المعنوية جاء فيه: "أن الضرر المعنوي هو الشعور بالألم وهو لا يقدر بمال، وإنما يعوض من قبل القضاء مما بدا لهم جبرا للخواطر). فالمشرع الجزائري يأخذ بالضرر المادي والمعنوي، وتعويض الضرر المعنوي يتم استقلالا عن الضرر المادي وليس كما ذهب إليه القضاء الأمريكي سابقا في وجوب اقتران الضرر المعنوي بالضرر البدني كشرط للتعويض عنه.

المطلب الثاني: مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل المسافر المستهلك :

من المميزات التي يمتاز بها النقل الجوي عن غيره من أنواع النقل هي السرعة وكسب الوقت، ولهذا فإن مستعملي الطائرة يضعون هذه الميزة في حسابهم عند إختيارهم النقل الجوي وسيلة السفر أو النقل، لذا كان من الطبيعي أن يقع على عاتق الناقل الجوي التزام يفرض عليه احترام مواعيد السفر أو النقل حسب ما جاء في العقد المبرم بينه وبين المسافر المستهلك وترتيب جزاء على الإخلال بهذا الالتزام إذا ألحقت أضرار بالمسافرين وهو ما أقرته اتفاقية وارسو لسنة 1929 والبروتوكولات المعدلة لها في المادة 19 منها وهو نفس الحكم الذي ذهب إليه المشرع الجزائري في نص المادة 147 من القانون رقم 06/98 المتعلق بقواعد الطيران المدني الذي جاء فيها: "الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر الناتجة عن تأخر في النقل الجوي للأشخاص والأمتعة والشحن طبقا للقواعد المنصوص عليها في التشريع المعمول به"، من خلال

¹ - قرار صادر في ماي 1982، رقم الملف 24771، عن المحكمة العليا، العدد الثاني، الجزائر.

² - قرار صادر في ماي 1982، رقم الملف 24772، عن المحكمة العليا، العدد الثاني، الجزائر.

نص المادة يتضح أنه حتى تترتب مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير ينبغي أن يكون هناك تأخير في النقل الجوي (فرع أول) وأن ينشأ عن هذا التأخير ضرر يصيب المسافر (فرع ثاني).

الفرع الأول: التأخير في ميعاد النقل الجوي:

إن مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار التأخير لم تحظى بتحديد للفترة الزمنية التي يحدث خلالها التأخير الموجب لقيامها، ذلك أن النصوص المنظمة لهذه المسؤولية، سواء تلك الواردة في اتفاقية وارسو أو قانون الطيران المدني الجزائري جاءت متطابقة وخالية من أية عبارة تدل على وجود فترة للنقل الجوي وعليه سنتطرق إلى المدة الزمنية لحدوث التأخير على المستوى الدولي (أولاً) ثم على المستوى الداخلي (ثانياً).

أولاً: على المستوى الدولي:

جاء في نص المادة 19 من اتفاقية وارسو لسنة 1929 أنه: "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو.¹

من استقراء نص المادة نلاحظ أن النص جاء عاماً يشمل المسافرين المستهلكين ونقل البضائع على حد سواء، فهل يفسر عموم النص على أن الناقل مسؤول عن كل تأخير أياً كانت الفترة الزمنية التي حصل خلالها أم أن هناك فترة للنقل ينبغي حدوث التأخير خلالها حتى يعد الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار المترتبة عن هذا التأخير، وهذا ما حاول الفقه الإجابة عنه من خلال نظريات مختلفة تزاوجت في تحديدها لفترة النقل بين الضيق والانتساع فانقسم القضاء والفقه على المستوى الدولي إلى ثلاث توجهات على النحو التالي:

1. التوجه الأول: نظرية جوديس:

والتي تفسر فترة النقل الجوي تفسيراً ضيقاً، بحيث قصرت هذه الفترة على اللحظة التي تنتهي فيها الطائرة للاقلاع من مطار القيام وتنتهي بهبوط الطائرة على أرض مطار الوصول، أي أن فترة النقل الجوي وفقاً لهذه النظرية تقتصر على تلك الفترة التي تكون فيها الطائرة في الجو، ويستند هذا التوجه إلى نص المادة 19 من اتفاقية وارسو الآتفة الذكر والتي لم تؤسس أي حدود لماهية التأخير الوارد فيها²، واستناداً لهذا التوجه فإن التأخير يحدث في حالة تغيير الناقل الجوي لميناء الوصول بسبب ظروف جوية سيئة تمنعه

¹ - المادة 19 من اتفاقية وارسو لسنة 1929، مرجع سابق.

² - G, and R, Schmid, Varsovie convention commentary, the Hague, KLUWERLAW international, 2006, p 26.

من الهبوط في ميناء الوصول، أو أن تطلب سلطات الملاحة الجوية في ميناء الوصول منه عمل انتظار جوي بسبب ازدحام حركة الطائرات أثناء عمليات الهبوط.

بالتالي لا يدخل في احتساب هذا التأخير أي تأخير يعود إلى أسباب سابقة على إقلاع الطائرة، وهذا ما قضت به المحكمة العليا في جمهورية غينيا في قضية:

Bart V British, west Indian airways LTD¹

وكذلك محكمة استئناف باريس في قضية:

"STE national, Air France VSTE Arlab"

حيث قضت بعدم وجود التأخير بسبب تأخر الناقل الجوي في تحميل البضاعة على متن وسيلة النقل مدة ثلاث أسابيع.

كما أن الأخذ بهذا التوجه لن يتصور معه بأي حال من الأحوال مساءلة الناقل الجوي عن أي تأخر في عقد النقل، ومن ثم إفراغ نص المادة 19 من محتواها، وهذا ما قضت به إحدى المحاكم صراحة حينما رفضت الأخذ بهذا التوجه في قضية:

Russell Jones V Britannia Air ways LTD²

في المجلد سيكون من العسير - إن لم يكن من المستحيل - وفقا لهذه النظرية على الراكب إقامة الدليل على وقوع تأخير أثناء تلك الفترة، هذا فضلا عن أن معظم حالات التأخير يتحقق وقوعها قبل إقلاع الطائرة من مطار الإقلاع أو بعد هبوطها في مطار الوصول.³

2. التوجه الثاني: نظرية موريس:

والذي يعتبر أن فترة النقل الجوي الواردة في نص المادة 19 من اتفاقية وارسو الآنف الذكر هي ذاتها فترة النقل الجوي التي نصت عليها المادة 18 من الاتفاقية نفسها والتي جاء نصها كالاتي: "يسأل الناقل عن الضرر الذي يقع في حالة هلاك البضاعة أو الأمتعة المسجلة أو ضياعها أو تلفها متى حدثت الواقعة التي تولد عنها الضرر خلال فترة النقل الجوي.

¹ - Bartr British West Indian air ways LTD, 1967, 1, LLOYD'S Rep, p 239.

² - G, Morteza, obligations and civil liability without a contract 8th Edition, Mizan publishing, 2009, p84.

³ - ياسمينة بشار، مرجع سابق، ص 76.

- فترة النقل الجوي هي الفترة التي تكون فيها الأمتعة أو البضائع في حراسة الناقل سواء أكان ذلك في المطار أو على متن الطائرة أو في أي مكان آخر عند الهبوط خارج المطار (الهبوط الاضطراري).
- لا يدخل ضمن فترة النقل الجوي أي نقل بري أو بحري أو نهري للبضاعة يقع خارج المطار ومع ذلك إذا تم مثل هذا النقل عند تنفيذ عقد النقل الجوي بقصد الشحن أو التسليم أو النقل من طائرة إلى طائرة أخرى، يفترض أن الضرر الذي أصاب البضاعة نجم عن واقعة حدثت أثناء فترة النقل الجوي ما لم يقيم الدليل على عكس ذلك¹، بسبب تماثل الضرر الناتج عن التأخير بالضرر ذاته الناتج عن الإخلال بالالتزام بالمحافظة على البضاعة من الضرر أو التلف.
- والجدير بالذكر أن بعض المحاكم على المستوى الدولي قد أخذت بهذه النظرية ونذكر منها على سبيل المثال لا الحصر قضية. *Robert Houdin V, Panar do Brasil*² والتي قضت فيها محكمة استئناف باريس بتعويض الراكب عما لحقه من خسارة وكسب فائت نتيجة تأخر الناقل الجوي في تنفيذ التزامه، وتفويت فرصة تقديم عرضه المسرحي خلال فترة التأخير تلك.³
- وإذا كانت هذه النظرية يمكن الأخذ بها في حالة نقل البضائع لأن الأضرار الناتجة عن التأخير في النقل قد تكون هي الأضرار نفسها الناتجة عن الإخلال بالالتزام بالمحافظة على البضاعة، فإنها في المقابل لا يمكن الأخذ بها في حالة نقل المسافرين المستهلكين لعدم تماثل الضرر في هذه الحالة مع الضرر الناتج عن الإصابات الجسدية التي قد تصيب المسافر أثناء عملية النقل.
- إضافة إلى ذلك يلاحظ على هذه النظرية أنها تميز بين الحالات التي تم إعلام الطرف المتعاقد فيها بالتأخير قبل مغادرته إلى المطار، وتلك التي يتم فيها الإعلان عن التأخير بعد وصوله المطار، وهي بالتالي تتعارض مع فكرة النقل الجوي التي تبدأ عندما يتم تأكيد حجز المسافر *Check in*.

3. التوجه الثالث:

في ضوء الانتقادات التي وجهت إلى التوجيهين السابقين، يرى أغلب الفقه بأن المادة 19 من اتفاقية وارسو الآتية الذكر قد أحالت ضمناً فيما يتعلق بتحديد فترة النقل الجوي الذي يجب حصول التأخير أثنائها إلى المادتين 17 والمادة 3/18 من الاتفاقية نفسها المتعلقة بنقل البضائع، والتي تعرف النقل

¹ - المادة 18 من اتفاقية وارسو لسنة 1929، مرجع سابق.

² - Paris, 9 July 1960, 1961, 24 RGA285.

³ - S, Arpad, Air carrier's liability in of delay, p3, available at : <http://www.aviationlaw.eu/wp-content/uploads/201309//air-carriers-liability-incasses-of-delay> , pdf (accessed : 09/10/2022).

الجوي بالمدة التي تكون خلالها البضائع في حراسة الناقل، سواء أكانت على متن الطائرة أم في الميناء الجوي بعد تسليمها للناقل، على ألا تشمل مدة النقل الجوي أي نقل بري أو بحري أو نقل في مجاري مائية خارج المطار.¹

على أن هذا السند لا يشمل عقود نقل المسافرين المستهلكين، لأن المادة 18 من اتفاقية وارسو الأنفة الذكر تتعلق بنقل البضائع، لذا تستند المحاكم الدولية في تعريف النقل الجوي بالمسافرين الى نص المادة 17 من إتفاقية وارسو الأنفة الذكر والتي تحدد فترة النقل الجوي التي يسري خلالها الالتزام بضمان سلامة المسافرين والتي نظمت حالات وفاة المسافر أو إصابته الجسدية خلال فترة النقل الجوي التي تشمل حالة وجود المسافر على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات صعود المسافرين أو نزولهم، لذلك يسأل الناقل الجوي وفقا لهذا المفهوم عن التأخير في نقل المسافرين إذا حدث هذا التأخير أثناء الفترة الزمنية التي تبدأ بلحظة مغادرة المسافر تحت إمرة الناقل الجوي أو أحد تابعيه القاعة المعدة لتجميع المسافرين بمطار الإقلاع للتوجه إلى الطائرة المعدة لنقلهم حتى لحظة تخلصه من وصاية الناقل الجوي أو أحد تابعيه بدخول مطار الوصول، كذلك يسأل الناقل الجوي وفقا للاتفاقية عن التأخير في نقل البضائع و الامتعة متى وقع هذا التأخير خلال الفترة التي تتواجد فيها البضاعة أو الامتعة في حراسة الناقل الجوي.² وهذا التوجه أخذت به المحاكم الدولية في العديد من القضايا، ومنها على سبيل المثال القضاء الأمريكي في القضية الشهيرة³ Brun Wassser V Trans world air lines Inc .

والتي أبلغ فيها الناقل الجوي المسافر بتأجيل الرحلة الجوية قبل عدة أشهر من تاريخ الإقلاع، وعلى الرغم من ذلك اعتبرت المحكمة أن هذا التأخير يسري عليه التعريف الوارد في المادة 18 من إتفاقية وارسو وفي ضوء هذا الحكم القضائي توسع الفقه القانوني الدولي في تعريف ميعاد النقل الجوي الوارد في نص المادة 19 من اتفاقية وارسو، ليشمل المدة التي يكون المسافر والبضائع في حراسة الناقل الجوي أو أحد تابعيه، سواء أكان ذلك في مطار الإقلاع أو على متن الطائرة، أو حتى في ميناء الوصول طالما لم يغادر المسافر إلى صالة الوصول، بالتالي يتحقق التأخير في حال امتنع الناقل الجوي عن تنفيذ عقد النقل إما بسبب تأجيل الرحلة أو إلغائها أو حتى عدم الهبوط في ميناء الوصول المتفق عليه في عقد النقل.

¹ - K, Lee, the carrier's liability – for damage caused by delay in international air transport, available at : <https://ntrs.nasa.gov/archive/nasa/casi.ntrs.nasa.gov/20050147595> (accessed: 09/02/2023).

² - Syllabus (Adv) L, L, M Program in international air and space Law, university of Leiden, 2003, p 123.

³ - F, Supp, 1338, 1982 U, S Dist, 17 AV, Cas (cch) 723, p 17.

ثانيا: على المستوى الداخلي:

لم يتضمن قانون الطيران المدني الجزائري تعريفا مباشرا لنطاق عملية النقل الجوي، لكن بالرجوع لنص المادة 147 منه الآنفه الذكر يمكن استنتاج تطابق نطاق المفهوم نفسه مع ما أخذ به التوجه القضائي والفقهي الدولي الحديث (النظرية الثالثة المشار إليها أعلاه) وهو توجه إيجابي يحسب للمشرع الجزائري لأن القانون الجزائري يأخذ بمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافر أثناء فترة النقل الجوي فقط، وظاهر النص يوحي بأن عملية النقل الجوي تلك تبدأ من وقت صعود المسافر إلى الطائرة وتنتهي بالنزول منها وفقا للمادة 147 من قانون رقم 06/98، ولما كان التأخير معناه مجاوزة الميعاد.¹ فإنه يفترض حتما نشوء التزام في ذمة الناقل بتنفيذ النقل في مدة معينة وهذا مبدأ لا مرأى فيه لأنه لا يمكن التعرف على التأخير بإعتباره أول شرط لقيام مسؤولية الناقل الجوي إلا إذا كانت هناك مدة محددة سلفا لتنفيذ عملية النقل.

1. إلتزام الناقل بتنفيذ النقل في الموعد المحدد في تذكرة السفر:

لقد عالج المشرع الجزائري مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير بصفة مباشرة وذلك بنص المادة 147 من القانون رقم 06/98 الآنفه الذكر، ويمكن الجزم أنه نقل حرفيا عن نص المادة 19 من اتفاقية وارسو، ومما لا شك فيه أن التزام الناقل الجوي بتنفيذ النقل في الميعاد المحدد في تذكرة السفر هو التزام تعاقدية مصدره عقد النقل، وأن محل التزام الناقل بتنفيذ عقد النقل الجوي يعد التزاما بتحقيق نتيجة وفقا للقانون الجزائري فبمجرد عدم حصول النتيجة والتي تتمثل في توصيل المسافر المستهلك إلى مكان الوصول في الميعاد المتفق عليه، تتعقد مسؤولية الناقل الجوي إلا إذا أقام الدليل على أن ذلك يرجع إلى سبب أجنبي لا دخل لإرادته في حدوثه.²

والالتزام بتحقيق النتيجة يكون في حالة الاتفاق سلفا على تنفيذ النقل في الميعاد المحدد، ولكن إذا تخلف مثلا هذا الاتفاق فينقلب الإلتزام إلى التزام ببذل عناية إي التزام الناقل بالنقل في الميعاد المعقول، وهنا يتعين على المضرور إثبات أن عدم التنفيذ في الميعاد المعقول يرجع إلى خطأ الناقل.

وبالرجوع إلى نص المادة 147 من القانون رقم 06/98 الآنفه الذكر لم يدرج المشرع فيها تعريفا "للتأخير" ولم يحدد أيضا الفترة الزمنية التي يقع فيها التأخير، كما أنه يؤخذ عليه كذلك عدم توضيح

¹ - محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 231 .

² - زاهر فاروق أحمد، تحديد مسؤولية الناقل الجوي وفقا للنظام الفارسوفي، رسالة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة القاهرة، مصر، 1985، ص 355.

مصطلح "الخسائر" الوارد في نص المادة وترك الأمر لقضاة الموضوع لتحديدها عند الفصل في الدعوى المرفوعة بخصوص التأخير في النقل الجوي، هذه القرينة يمكن إثبات عكسها إذ برهن الناقل الجوي أنه اتخذ صيغة كل مندوبيه الإجراءات الضرورية لتفادي الخسارة أو استحالة اتخاذهم ذلك.

وأمام تزايد حالات التأخير التي تعرفها الرحلات الجوية على مستوى المطارات الجزائرية وخاصة في العطلة الصيفية أين يحتج المسافرون المستهلكين على خدمات شركة "الخطوط الجوية الجزائرية" لما تعرفه من تأخير كبير في رحلاتها لذا نجد المشرع قد أولى أهمية لموضوع حالات تأخير الرحلات الجوية، مما جعله يدرج "حالة التأخير" في قانون 14/15 المعدل لقانون 06/98 المتعلق بالطيران المدني ونظم ذلك في المادة 173 مكرر 1/2¹، وأكد أنه في حالة إلغاء الرحلة أو تأخرها أو تعذر ركوب المسافرين المستهلك لأسباب خاصة بالناقل الجوي فإنه يستفيد من تكفل تام يشمل إعلامه بذلك وتقديم المساعدة له وحصوله على تعويض يتناسب والضرر اللاحق به مثل ما هو معمول به في الدول الأخرى.

وعليه فالمشرع نص صراحة على الزامية تعويض المسافر عن الضرر اللاحق به من جراء تأخر الرحلة أو إلغائها لكنه لم يوضح كيف يتم ذلك، ويعاب على المشرع أنه لم ينظم عملية الرقابة في المطارات والتي تسند عادة لهيئة مختصة يخول لها تسجيل كل حالات التأخير والإلغاء التي تحصل أثناء قيام الرحلة لتسجل ضد الناقل الجوي أو تمنح لها صلاحية استقبال ودراسة الشكاوي واحتجاجات المسافرين المتضررين من ذلك والتي تسجل مباشرة في المطار مثل ما هو عليه الحال في الدول الأوروبية أين توجد سلطة وطنية خاصة بكل دولة تدرس الشكاوي والاحتجاجات المقدمة لها وعادة ما يكون لها مكاتب على مستوى كل مطار²، كما يحق للمسافرين تقديم شكاوهم وإعلام المديرية العامة للطيران والنقل للجمعية الأوروبية عن التدابير التي اتخذتها الهيئات الداخلية الوطنية أو عن الصعوبات التي واجهتهم عند تقديم احتجاجهم³، لذا على المشرع إنشاء هيئة مستقلة لمراقبة نشاط شركات النقل الجوي أو استحداث سلطة

¹ - المادة 173 مكرر 1/2 من قانون 14/15: "يستفيد ركاب النقل الجوي العمومي في حالة إلغاء رحلتهم أو تأخرها، أو تعذر ركوبهم لأسباب تعود للناقل، من التكفل من حيث الإعلام والتعويض، وكل مساعدة تتناسب مع الأضرار الناجمة عن هذه الوضعيات"، مرجع سابق.

² - في فرنسا توجد مديرية الضبط الاقتصادي التابعة للمديرية العامة للطيران المدني مهمتها دراسة كل الاحتجاجات المتعلقة بالتأخير أو إلغاء الرحلة المقدمة من طرف المسافرين وتراقب مدى تطبيق القانون وتفرض عقوبات على شركات النقل التي تخالف النصوص القانونية الأوروبية.

³ - Stéphane piedelièvre, Dominique Gency, Tandonnet, droit des transport, lexis nescis, France, 2013, p 506.

³ - Ibid, p 506.

للضبط في مجال النقل الجوي حتى يسهل الأمر على المسافرين اللجوء إليها لتقديم احتجاجاتهم، والعرف المعمول به من قبل شركات النقل الجوي في حالة تأخير أو إلغاء الرحلة هو التكفل التام بالمسافرين المسجلين وذلك يعرض خيارات عليهم إما التعويض الكلي لثمن التذكرة أو بقائهم مسجلين في الرحلة، ويتكفل بهم موظفي الناقل الجوي بتقديم الإطعام لهم، إيوائهم في الفنادق، تمكينهم من الاتصال بذويهم، توفير على طائرات تابعة لشركات نقل أخرى متجهة لنفس مطار الوصول.¹

2. معيار التأخير في إيصال المسافرين المستهلكين:

إن المعيار المستخدم في تحديد فترة النقل الجوي معيار مكاني يقوم على اعتبارين الأول هو أن الناقل يبدأ بتنفيذ التزامه التعاقدية عندما يكون المسافر تحت سيطرته الفعلية، أما الاعتبار الثاني فيتمثل في أن الناقل الجوي يتحكم في تلك العملية بشكل كامل وتتعدم إرادة المسافر حتى في اختيار مكان تواجده²، وعليه فقد يؤدي تأخر الناقل الجوي في الوصول إلى الميعاد المحدد إلى أضرار قد تلحق بالمسافرين المستهلكين فما معيار التأخير المقصود في نص المادة 147 من القانون رقم 06/98 المتعلق بقواعد الطيران المدني وما مدى التمسك بجدول المواعيد المعلن عنها من طرف الناقل.

أ. معيار التأخير:

قد يتفق الناقل أو المسافر المستهلك على تحديد ميعاد يتم فيه النقل، وقد يتم إبرام عقد النقل مع المسافر المستهلك ولا يحدد فيه موعد لتنفيذه.

إذا اتفق الطرفان المتعاقدان على تحديد موعد لتنفيذ عقد النقل وجب على الناقل أن يحترم الاتفاق الذي حصل بينه وبين المسافر المستهلك، فيسأل الناقل الجوي عن التأخير على أساس الضمان وذلك لأن الناقل غير مجبر على ذكر موعد محدد لتنفيذ عقد النقل.³

وحتى وإن لم يتفق كل من الناقل والمسافر المستهلك على ميعاد محدد للنقل فإنه أي الناقل الجوي يعد مسؤولاً عن الأضرار الناجمة عن التأخير غير العادي، فلا يصح في حالة عدم الاتفاق على ميعاد محدد

¹ - Stéphane piedelièvre , op.cit, p 507.

² - أحمد إبراهيم الشيخ، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2008، ص ص 279، 280.

³ - وفاء محمد بن جلال، القانون الجوي، الملاحة الجوية والنقل الجوي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 1998، ص 287.

لنقل اعتبار الناقل الجوي حرا في إتمام النقل كيفما يشاء، وإلا أصبح التزامه إراديا بحث بل إنه يلتزم بتنفيذ النقل في الميعاد المعقول¹، أي الميعاد المعتاد لنفس الرحلة في مثل الظروف الجوية المحيطة.

ب. أهمية جدول المواعيد الذي يعلن عنه الناقل الجوي:

مما لا شك فيه أن الناقل غير ملزم بإعلان جدول للمواعيد المقررة للسفر، غير أنه يستعمل هذا الجدول للتعريف بعدد الرحلات التي يقوم بها والخطوط التي يعمل عليها، وهي بمثابة دليل يهتدي به المسافر المستهلك لا غير، فإذا أعلن الناقل على أن الرحلة سوف تبدأ الساعة كذا (...) فليس هناك من شك أن الطائرة قد تغلق بعد ذلك بعدة ساعات، ولا يعد هذا تأخيرا يسأل عنه الناقل، خاصة إذا تعلق الأمر بنقل دولي وهذا ما يلاحظ في غالب الأحيان، غير أن هناك اتجاها يقول بأن الجدول الذي أعلنه الناقل بإرادته الحرة يعد بمثابة إيجاب منه بتنفيذ النقل في الميعاد المحدد والمدرج بهذا الجدول، وإقدام المسافر على الركوب في الطائرة يعد قبولا منه، وبعبارة أخرى يصبح هذا الجدول جزءا لا يتجزأ من عقد النقل ويعد الناقل مسؤولا عن التأخير طبقا لهذا الجدول.²

إلا أن بعض شركات النقل الجوي تدرج على ظهر تذكرة السفر نفسها أن جداول المواعيد المعلنة لا تمثل جزءا من عقد النقل وإنما هي مواعيد تقريبية لا تضمن الشركة تطبيقها ومثال ذلك الشروط المدرجة بتذكرة السفر على الخطوط الجوية الجزائرية وهذا نصها: "يتعهد الناقل بأن يبذل جهده لنقل المسافر وأمتعته بالسرعة المعقولة، أما الأوقات المذكورة في جدول المواعيد فتقريبية ولا تؤلف جزءا من هذا العقد، ويحق للناقل دون سابق إشعار أن يبدل الطائرة وأن ينيب عنه ناقلين آخرين، وله أن يغير أو يلغي عند الضرورة أماكن الوقوف المبينة على التذكرة، كذلك تعدل الجداول دون سابق إنذار، ولا يتحمل الناقل مسؤولية إيجاد مواصلات جوية لمتابعة الرحلة³، والملاحظ أن هذا الشرط وارد بكل التذاكر التي تسلمها شركات النقل الجوي المنظمة لمنظمة الاياتا IATA وعليه فشركات النقل الجوي الوطنية لا تعند بمدة هذا التأخير.

¹ عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الجوي الخاص، دار الفكر والقانون، ط1، مصر، 2014، ص 319.

² عبد الستار التليلي، مرجع سابق، ص 73.

³ المادة 9، من شروط الاتحاد الدولي للنقل الجوي (I, A, T, A)، مرجع سابق.

الفرع الثاني: الضرر الناشئ عن التأخير:

لانعدام مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير لابد من أن ينشأ عن التأخير ضرر يصيب المسافرين المستهلكين، وقد أقرت ذلك اتفاقية وارسو في مادتها 19 الأنفة الذكر والتي تقابلها المادة 147 من القانون رقم 06/98 المحدد لقواعد الطيران المدني للمسافرين المستهلكين وعليه سنتطرق إلى الأضرار الناجمة عن التأخير (أولا) ثم إلى عبء إثبات التأخير (ثانيا).

أولا: الأضرار الناجمة عن التأخير:

إن التأخير وحده لا يكفي لقيام مسؤولية الناقل الجوي إذ من الضروري أن يتبع التأخير ضررا يلحق بالمسافر المستهلك، وإلا لن نكون بصدد مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل المسافرين ليبقى وقوع الضرر ثاني شرط لقيام مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الماسة بالمسافر المستهلك خلال عملية الملاحة الجوية.

1. الضرر المادي:

يناط بالضرر المادي كل إخلال بمصلحة الشخص المتضرر ذات الطابع المالي¹، والتي تأخذ صورتين هما على التوالي:

أ. الضرر المادي عن التأخير في اتفاقية وارسو:

لقد ورد في نص المادة 19 من اتفاقية وارسو أن الناقل الجوي يكون مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير إلا إذا أثبت أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه جميع التدابير المعقولة واللازمة لتفادي الضرر أو أنه استحال على هؤلاء اتخاذ هذه التدابير.²

فالناقل إذا أخل بالتزامه في الوقت المحدد في بنود العقد المبرم بينه وبين المسافر المستهلك هذا الأخير الذي يعتبر المستفيد من خدماته وترتب عن هذا التأخير ضرر إنعقدت مسؤوليته ولا يستطيع أن ينفي هذه المسؤولية إلا إذا أقام الدليل على أنه اتخذ كافة التدابير المعقولة، والمعيار هو معيار الناقل الحريص وأن ينفي مسؤوليته بإقامة الدليل على وقوع الضرر بسبب أجنبي لابد له فيه.³

¹ - عبد الستار التليلي، مرجع سابق، ص 77.

² - فاروق أحمد محمد زاهر، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري وفقا للتشريع الدولي الموحد والقانون المصري، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2005، ص 356.

³ - عبد الرزاق السنهوري، مرجع سابق، ص 375.

غير أنه ما يلاحظ على اتفاقية وارسو لسنة 1929 والمتعلقة بتنظيم الطيران الدولي لم تورد تعريفاً محدداً للتأخير ولم تعالج المسألة المتعلقة بنوع الأضرار التي تنشأ جراء التأخير، وعليه لا يمكن اعتبار التأخير في نقل المسافر المستهلك في الموعد في كل الأحوال ضرراً مادياً¹، فقد يكون هناك تأخيراً لا يترتب عنه ضرراً مادياً، من منطلق أن التأخير الذي يقيم مسؤولية الناقل الجوي هو التأخير الذي ينجر عنه ضرر طبقاً لنص المادة 19² من اتفاقية وارسو الأنفة الذكر ومن حالة ذلك تعطل الطائرة في طريق الوجهة مما اضطرها إلى الهبوط، مع عدم إمكانية برمجة رحلة أخرى في ذات اليوم، مما يجعل المسافر يتحمل خسائر جسيمة من جراء دفع مصاريف الإقامة، بالإضافة إلى تفويت التأخير لعدة فرص للمسافر المستهلك متى كانت الغاية من وراء سفره تجارية.³

وهذا ما يوجب قيام المسؤولية ووجوب التعويض عن تلك المصاريف والتي تعتبر من قبيل الضرر المادي الموجب للتعويض وحتى يمكن إعتبار الضرر مادياً ناجم عن التأخير يتوجب أن يكون قد وقع فعلاً، إذ يقع على عاتق المسافر المستهلك تقديم البيان والإثبات على أن التأخير أثقل كاهله مادياً وفوت عليه فرص.

ب. الضرر المادي عن التأخير في القانون الجزائري:

لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير لابد من أن ينشأ عن التأخير ضرر يصيب المسافرين⁴، وعليه فالمادة 147 من القانون رقم 06/98 المحدد لقواعد الطيران المدني السالفة الذكر كانت صريحة في عدم مساءلة الناقل الجوي عن التأخير وإنما عما يسببه هذا التأخير من أضرار، ويشمل ذلك ما لحق المضرور من خسارة وما فاتته من كسب، والأصل في ذلك هو الرجوع إلى القواعد العامة وتطبيق الحلول التي تقضي بها في هذا الصدد ومن الأمثلة عن الضرر المادي المتحقق والموجب للتعويض فوات صفقة تجارية كان المسافر المستهلك يعتزم عقدها، أو ما تكبده من خسائر سياحية غير قابلة للاسترجاع كحجوزات الفنادق وترتيب الرحلات في بلد الوصول، أو فوات اشتراك في مؤتمر أعد له بحثاً.

¹ - Samira Mazaheri, Zeinab Basiri, civil liability of air carrier indelays, journal of humanities insights, 13 juin 2018, p 67.

² - المادة 19 من اتفاقية وارسو لسنة 1929، مرجع سابق.

³ - عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي والمستحدث عن أحكام النقض وأراء الفقه، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ط1، مصر، 1998، ص57.

⁴ - رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، مكتبة سعيد رأفت، القاهرة، مصر، ص 141.

وحسب ما ورد في القانون 14/15 المعدل والمتمم للقانون 06/98 والمحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني فإنه يلزم شركات الطيران وفيما يتعلق بخدمة المسافرين بتعويض مالي للمسافرين الذين تتأخر أو تؤجل أو تلغى رحلاتهم وإعلامهم بذلك مسبقاً ويكون التعويض بحسب الوضعية.¹

2. الضرر المعنوي:

إذا كان الضرر المادي يمس بصورة مباشرة أو غير مباشرة بالذمة المالية للمسافر المستهلك الجوي، فإنه في المقابل نجد الضرر المعنوي الذي لا يمس بالذمة أو المصلحة المالية للمسافر بل يمس المسافر في شعوره وعاطفته وسمعته.

أ. الضرر المعنوي عن التأخير في اتفاقية وارسو:

إن فكرة التعويض عن الضرر المعنوي لم تكن من المبادئ المستقر عليها لدى القضاء في الفترة التي أعدت وأبرمت خلالها اتفاقية وارسو لسنة 1929، حيث لم تحظى نظريات الضرر المعنوي والتعويض عنه بقبول واسع لدى القضاء.²

ويرى البعض بأن السبب وراء عدم قبول فكرة التعويض عن الضرر المعنوي راجعة لكون الضرر المعنوي يسهل محاكاته ويصعب دحض وجوده، بالإضافة لغياب معيار يمكن من خلاله قياس الضرر للتعويض عنه بشكل عادل، بخلاف الضرر الجسدي، إذا ترددت المحاكم بإقرار التعويض عن الضرر المعنوي غير المقترن بأي أثر بدني، مؤسسة ذلك على أن الآلام النفسية وآثارها تعد غير ملموسة وسريعة الزوال، فلا يمكن توقعها، كما يصعب إيجاد علاقة سببية بينها وبين فعل المدعي عليه.

وفي ظل سكوت اتفاقية وارسو لسنة 1929 عن التعويض عن الضرر المعنوي اللاحق بالمسافر المستهلك جراء تأخير الرحلة أو تأجيلها أو إلغائها وما ينتج عن ذلك من ضيق وحرَج بسبب البقاء في المطار لمدة طويلة خاصة إذا كان المسافر مريضاً أو كبيراً أو طفلاً.

وقد جرى العمل لدى الكثير من شركات الطيران العربية على عدم التعويض عن ذلك، وفي المقابل نجد أن دول الاتحاد الأوروبي قد قررت صراحة في لائحة قواعد تعويض الركاب في حال تأخر الرحلات أو

¹ - المادة 173 مكرر 2/1 من القانون رقم 14/15، المتعلق بالطيران المدني، مرجع سابق.

² - Fowler V, Harper and Fleming James, JR, the law of torts (Vol, 1, little, Brown, company 1966) 665, calvert mar gruder, mental and emotional disturbance in the law of torts, Harv, L, Rev, 49, 1033, 1035, (1935).

إلغائها" تعويض المسافرين عن الضرر المعنوي الذي يلحقهم جراء تأخير أو إلغاء الرحلات، وقررت بمبالغ محددة تبدأ من 250 يورو.¹

وعليه لا تعتبر الأضرار المعنوية بشكل عام من الأضرار التي يمكن المطالبة بالتعويض عنها وفقا لاتفاقية وارسو لسنة 1929، لكن عمل القضاء أحيانا على التعويض عن الضرر المعنوي الناتج عن التأخير ومن أمثلة ذلك:

- قضت محكمة صلح باريس بتاريخ 1952/02/31 بتعويض أسرة فقيد جزائري توفي في فرنسا ووصلت جثته متأخرة بعدة أيام مما فوت على أهله اتباع المراسيم الدينية في دفنه، ووافقت المحكمة على التعويض نتيجة الآلام النفسية والأضرار المعنوية التي عانت منها أسرة الفقيد الجزائري.²

- رفضت المحكمة في ألمانيا الدعوى بالاستناد إلى المادة 19 من اتفاقية وارسو بسبب الإصابة بضرر نفسي نتيجة ضياع الإجازة السنوية بعد فقدان الأمتعة أو إلحاق أضرار بها.³

ب. الضرر المعنوي عن التأخير في القانون الجزائري:

إذا كان الوضع العام يقضي بإمكانية التعويض عن الأضرار المعنوية بصفة عامة في قواعد التقنين المدني الجزائري، أو بعض التقنيات الجزائية متى كانت الأفعال محل المتابعة تشكل جريمة، فإن النصوص الخاصة في هذا نجد بأن المشرع الجزائري قد سلك مسلكا مغايرا لما ذهبت إليه اتفاقية وارسو لسنة 1929 من خلال نصه صراحة على إمكانية التعويض عن الأضرار المعنوية الناجمة عن عمليات النقل الجوي.

وبالرجوع لنص المادة 147 من القانون رقم 06/98 المحدد لقواعد الطيران المدني الأنفة الذكر نجدها قد أوجبت تعويضا عن الضرر الذي يصيب المسافر المستهلك والناشئ عن التأخير، ومن قبيل ذلك ما قد يترتب عن تأخير نقل جثمان فقيد من مكان إقامته إبان حياته إلى مكان دفنه من آثار وأضرار معنوية تحز في أنفس ذويه وأقاربه وتزيدهم حزنا، وهذا ما قد ينعكس سلبا على عاطفة أهل الفقيد، أو قد يؤدي عدم توافر الطائرة على وسائل مخصصة ومجهزة بإحكام لنقل الجثث وبالتالي يؤدي ذلك إلى تعفن

¹ - عارف بن صالح العلي، مسؤولية الناقل الجوي في نقل المسافرين، دراسة مقارنة، مقال منشور في مجلة خاصة صادرة عن المعهد العالي للقضاء، المملكة العربية السعودية، العدد 45، محرم 1431 هجري، ص 54.

² - إلياس حداد، القانون الجوي، منشورات جامعة دمشق، كلية الحقوق، سوريا، 2005، ص 195.

³ - Malcolm clark, contracts of carriage by air British library, London, 2002, p 120.

الجثة وما يترتب عن ذلك من ضرر عاطفي ومعنوي لأهل الميت، فالأصل في مثل هذه الحالات الرجوع إلى القواعد العامة وتطبيق الحلول التي تقضي بها.

ثانيا: عبء إثبات التأخير:

يقع إثبات التأخير على كاهل المسافر المستهلك، فيجب أن يثبت أن هناك ضررا لحقه نتيجة التأخير وأن يثبت أيضا أن الناقل تأخر في إيصاله إلى وجهته¹، وهنا تظهر الأهمية ما بين الميعاد المتفق عليه صراحة والميعاد المعقول.

1. الفرضية الأولى:

في هذا الفرض المتعلق بالميعاد المتفق عليه يكفي للمسافر المستهلك إثبات الميعاد المتفق عليه وإثبات الضرر الذي لحقه لتقوم مسؤولية الناقل الجوي، ففي هذه الحالة سيكون من السهل الحكم بحدوث واقعة التأخير، حيث درجت شركات الطيران على إعتبار تأخر وصول الناقل عن الموعد المتفق عليه بمثابة تأخير في تنفيذ الالتزام أيا كانت مدة هذا التأخير، ويعد الناقل في هاته الحالة ضامنا لهذا التنفيذ ويسأل عن خرقه أيا كان سببه.

2. الفرضية الثانية:

في هذه الفرضية وهي عدم الاتفاق على موعد محدد للتنفيذ، وفيها لا يسأل الناقل سوى عن إهماله في تنفيذ التزامه، وعليه بذل العناية المعتادة فقط.²

وعليه ففي هذا الفرص يجب أولا أن يثبت المدعي أن المدة التي إستغرقها الناقل في إيصال المسافر إلى المكان الذي تعهد الناقل بإيصاله إليه تفوق المدة المعتادة في مثل هذا النقل والظروف المحيطة بالطيران، بعد ذلك يبين الدائن أن الضرر الذي لحقه كان نتيجة تقويت في ميعاد النقل، ولا يمكن الحكم في هذه الحالة بترك الأمر لمحض الإرادة المنفردة للناقل، بل يتجه الفقه القانوني الغربي إلى أن المفروض في هذه الحالة أن طرفي العقد قد اتفقا على أن يكون التنفيذ في موعد معقول يحدد بناء على مواعيد سابقة للرحلة نفسها أو الظروف الجوية المحيطة .

ومما سبق بيانه وعلى الرغم من وضوح مبدأ مسؤولية الناقل الجوي عما يصيب المسافر المستهلك من أضرار التأخير المقررة في نص المادة 147 من القانون رقم 06/98 الآتفة الذكر فإن هناك صعوبات تواجه تطبيق هذا المبدأ تتمثل في أن النص لم يضع معيارا موضوعيا لتحديد فكرة التأخير ومداهما

¹ - ليلي حمودة، المسؤولية الدولية في قانون الفضاء، دار هومة، الجزائر، 2009، ص 60.

² - ثروت أنيس الأسيوطي، مرجع سابق، ص 308 .

وحالاتها، ومن خلال ذلك فإن مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير لا تتعدى إلا إذا حصلت تجاوزات غير عادية للميعاد المتفق عليه، إذن فمسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في مفهوم اتفاقية وارسو هي مسؤولية شخصية عقديّة قائمة على أساس الخطأ المفترض.¹

إذا افترضت الاتفاقية أن الناقل لم يبذل القدر اللازم من العناية حتى يقيم الدليل على عكس ذلك، وكذلك الحال بالنسبة للنقل الداخلي فمسؤولية الناقل الجوي عن أضرار التأخير هي مسؤولية عقديّة شخصية قائمة على أساس الخطأ المفترض، وافترض الخطأ في جانب الناقل يدحض بإثبات الناقل لاتخاذهِ وتابعيه كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو استحالة ذلك.

المبحث الثاني: وسائل الإغفاء القانونية والاتفاقية لمسؤولية الناقل الجوي

عقد النقل الجوي يلقي على عاتق الناقل الجوي التزاما بضمان وصول المسافر المستهلك إلى نقطة الوصول سالما، فإذا أخل الناقل الجوي بهذا الالتزام انعقدت مسؤوليته ووجب عليه التعويض عن الضرر الذي لحق بالمسافر المستهلك، إلا أنه بالرغم من توافر أركان المسؤولية الثلاثة من خطأ وضرر وعلاقة سببية يستطيع أن يدفعها بإحدى الوسائل التي يربتها النظام القانوني بهذا الشأن (مطلب أول) وكذلك وبالرغم من منح التشريع الدولي والوطني للناقل الجوي لهاته الوسائل القانونية ليدفع بها مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق بالمسافر المستهلك، إلا أن الناقل الجوي لا يكتفي بهذه الوسائل وقد يسلك طريقا آخر من أجل إدراج شروط أو اتفاقات تهدر مسؤوليته المفترضة وتخول له التصل من المسؤولية الملقاة على عاتقه (مطلب ثاني).

المطلب الأول: الآليات القانونية لدرء مسؤولية الناقل الجوي للمسافرين المستهلكين:

تختلف وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي باختلاف الأساس الذي بنيت عليه هذه المسؤولية، وبالرجوع إلى اتفاقية وارسو لسنة 1929 والبروتوكول المعدل له لاهاي الصادر في سنة 1955 والقانون رقم 06/98 المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني الجزائري نجد أن الأساس الذي بنيت عليه المسؤولية هو الخطأ المفترض في جانب الناقل الجوي الذي يقع عليه عبء إثبات أنه لم يرتكب هذا الخطأ حتى يدفع عن نفسه المسؤولية، وعليه فإن هذا الأخير يستطيع هدم هذه القرينة بأن يثبت أنه لم يرتكب أي خطأ هو وتابعيه وأن الضرر يعود إلى أسباب أخرى، هذا يدفعنا إلى تناول هذه الوسائل التي يلتجأ إليها الناقل الجوي ليستطيع التحلل من المسؤولية (فرع أول)، إضافة إلى إثبات اتخاذ التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر وذلك بإثبات السبب الأجنبي (فرع ثاني).

¹ - R, D, Barbeyrac, droit aérien, JAR-FCL, Toulouse, France, 1998, p p 80 - 81.

الفرع الأول: إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية بإثبات عدم الخطأ:

نصت المادة 20 من أحكام اتفاقية وارسو على أنه: "لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت أنه وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها"، وتقابلها الفقرة الأولى من المادة 148 من القانون رقم 06/98 المتعلق بالطيران المدني الجزائري، من هذه النصوص يتضح أن الناقل عليه إقامة الدليل على انتفاء خطئه المفترض وبالتالي التخلص من مسؤوليته إما باتخاذ التدابير الضرورية (أولاً) أو وجود العيب الخفي أو الذاتي بالطائرة (ثانياً).

أولاً: اتخاذ الناقل الجوي التدابير الضرورية:

تعد هذه أهم الوسائل التي يمكن بها دفع الناقل الجوي المسؤولية عما حدث من أضرار للمسافرين المستهلكين وذلك بأن يثبت أنه وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية للحيلولة دون وقوع الضرر.¹ وهو ما نصت عليه المادة 1/148 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 بقولها: "الناقل الجوي غير مسؤول عندما يبرهن أنه اتخذ صفة كل مندوبيه الإجراءات الضرورية لتفادي الخسارة أو استحالة اتخاذهم ذلك".²

غير أن مدلول عبارة الإجراءات الضرورية، كان محل خلاف فقهي، فتبنى الفقهاء ثلاث نظريات نتطرق إليها تباعاً :

1- نظرية التفسير الحرفي:

تشير أولاً إلى أن المشروع التمهيدي لاتفاقية وارسو تم وضعه في مدريد عام 1928 كان يتضمن عبارة التدابير المعقولة، إذ نصت المادة 20 منه على أنه: "لا يسأل الناقل إذا أثبت أنه هو وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير المعقولة لتفادي الضرر أو كان يستحيل عليهم اتخاذها" إلا أنه بناء على اقتراح الوفد الروسي عدل اصطلاح التدابير المعقولة إلى اصطلاح التدابير الضرورية، ولكن هذا التعديل لم يكن مقصوداً منه تغيير مضمون نص المادة بل كان مجرد تعديل لفظي³، وقد أثار تحديد طبيعة التدابير التي يجب اتخاذها الناقل الجوي وتابعوه لإعفائهم من المسؤولية جدلاً حول معنى التدابير الضرورية، ففسرها البعض تفسيراً حرفياً.⁴

¹ - المادة 20 من اتفاقية وارسو لسنة 1929، مرجع سابق.

² - المادة 1/148 من القانون رقم 06/98، المتضمن قانون الطيران، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

³ - M, pourcelet, op,cit, , p 48.

⁴ - محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 210.

مما يعني أنه ليلمص الناقل الجوي من المسؤولية عليه إثبات بأن التدابير الضرورية التي يجب اتخاذها تؤدي بالضرورة إلى منع حدوث الضرر، أو تلك التدابير التي لو اتخذت ما وقع الضرر¹، إلا أن الفقه وكذلك القضاء أجمعوا على استبعاد هذه النظرية ويرجع ذلك في حقيقة الأمر إلى أن المادة 20 من اتفاقية وارسو الآنفه الذكر تتضمن وسيلتين يمكن للناقل من خلال إحداهما دفع المسؤولية:

أ. **الوسيلة الأولى:** وهي أن الناقل اتخذ كل التدابير التي من شأنها أن تؤدي إلى منع حدوث الضرر، فلو كان يقصد بهذه الوسيلة كل التدابير التي من شأنها أن تؤدي موضوعياً إلى منع حدوث الضرر، لما بقي لهذه الوسيلة معنى، ولفقدت مجال إعمالها، لأن وقوع الضرر دليل على عدم اتخاذ الناقل وتابعيه التدابير الضرورية.²

ب. **الوسيلة الثانية:** وهي الوسيلة التي يقتصر عليها الناقل الجوي للتحلل من المسؤولية فيما إذا فسرت عبارة التدابير الضرورية تفسيراً حرفياً، ولكن عليه إثبات استحالة اتخاذها هو وتابعيه للتدابير الضرورية وهو ما يشكل عبئاً ثقيلاً عليه، إذ يطالب بإقامة الدليل على القوة القاهرة³، مما يؤدي إلى التشدد في مسؤولية الناقل وهذا يناقض ما استهدفته اتفاقية وارسو، حيث قصدت بجعل التزام الناقل مجرد التزام ببذل عناية، وبالتالي تمكينه رغم خطئه المفترض من إثبات بذله هذه العناية للتخفيف من المسؤولية.⁴

ويجمع الفقهاء على استبعاد التفسير الحرفي لعبارة التدابير الضرورية، كونه يؤدي إلى تقليص وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي التي أجازتها الاتفاقية، إضافة إلى أنها ترجح مصلحة مستعملي الطائرة على مصلحة الناقل الجوي وذلك بعدم تمكينه من دحض قرينة خطئه المفترض دون إثبات أن الضرر يعود لسبب أجنبي.⁵

2- نظرية التفسير المضيق:

تتطلب هذه النظرية من الناقل الجوي تقديم الدليل السلبي على انتفاء الخطأ حتى يتمكن من التخلص من المسؤولية أي أنه يتعين عليه إثبات السبب الذي أدى إلى وقوع الحادث مع الإثبات أن هذا السبب لا

¹ - هاني دويدار، مرجع سابق، ص 405.

² - حسن كيرة، مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية فارسوفيا وبروتوكول لاهاي المعدل لها، العددان الأول والثاني، مجلة كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، مصر، العدد 08، 1959، ص 33.

³ - ثروت أنيس الأسيوطي، مرجع سابق، ص 446.

⁴ - حسن كيرة، مرجع سابق، ص 34.

⁵ - محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 212.

يرجع إلى خطأ منه¹، وعليه إذا أراد الناقل الجوي التحلل من المسؤولية بتطبيق نص المادة 20 من اتفاقية وارسو الآنفه الذكر، فينبغي توافر شرطان:

أ. **الشرط الأول:** إثبات سبب الحادث الذي نجم عنه الضرر.

ب. **الشرط الثاني:** إثبات أن السبب هذا بالذات لا يرجع لخطأ صادر من الناقل الجوي، ذلك بأن يثبت أنه هو وتابعوه اتخذوا كل التدابير الضرورية في مواجهة هذا الخطأ لتفادي وقوعه، فإذا نجح في إقامة الدليل على توفر هذين الشرطين انتفت مسؤوليته طبقاً لنص المادة 20 من اتفاقية وارسو والمادة 148 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 المعدل والمتمم.

فمثلاً إذا أثبت أن سبب الحادث هو تعرض الطائرة لصاعقة في الجو فيجب على الناقل الجوي أن يثبت أنه قام بتزويد الطائرة بالنشرات الجوية الضرورية وأن الطائرة تحتوي على آلات لمكافحة الحريق لمجابهة مثل هذا الحادث، أو إذا ثبت أن سبب تحطم الطائرة ناتج عن تراكم الجليد على أجنحة الطائرة فعلى الناقل الجوي أن يثبت وجود الأجهزة الفنية التي تستخدم في إزالة الجليد.

وقد قضت محكمة استئناف باريس بمسؤولية شركة الطيران اللبنانية بسبب عدم توضيح هذه الأخيرة الظروف الحقيقية التي أدت إلى سرقة سبائك من الذهب خلال الرحلة الجوية.²

كما قضت محكمة باريس بمسؤولية الناقل لأنه لم يتخذ الإجراءات الآتية والظرافية المتعلقة بالحادث.³ ويبدو أن المشرع الجزائري قد اتجه إلى هذا النحو وهي توفير الحماية الخاصة للناقل فيعتبر غير مسؤول إذا أثبت أنه اتخذ كافة الإجراءات الضرورية لتفادي الضرر.⁴

غير أن غالبية الفقهاء رفضوا هذا التفسير، لأن الأخذ به يتطلب من الناقل الجوي معرفة أسباب الحادث على وجه التحديد، وأن يثبت اتخاذه التدابير الضرورية لتفاديه⁵، إضافة إلى أنه يحرم الناقل الجوي من إحدى الوسيلتين اللتين أشارت إليها المادة 20 من اتفاقية وارسو الآنفه الذكر وهي إثبات أنه استحال عليه هو وتابعوه اتخاذ التدابير الضرورية لسبب لا دخل لإرادتهم به، ولهذا سمي الإثبات في هذه النظرية

¹ - عبد الفضيل محمد، مرجع سابق، ص 317.

² - محكمة استئناف باريس، 1956/05/31 مشار إليها، عبد الستار التليلي، مرجع سابق، ص: 167.

³ - Loïc Girard, l'obligation de sécurité et le transport aérien de personnes, presse universitaire de l'ord eaux, 2003, p:162.

⁴ - المادة 148/1، من القانون رقم 06/98، المتضمن قانون الطيران، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

⁵ - أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص 199.

"بالإثبات الشيطاني *la preuve diabolique de l'absence de la faute*" لانتفاء الخطأ كونها تعتمد على خبرة الناقل الجوي وحنكته في الأمور التقنية والفنية المرتبطة بالطائرة.¹

3- نظرية التفسير الموسع:

نظرا للتشديد الذي تفرضه النظرية السابقة على عاتق الناقل الجوي وانتقاد الفقه لها، ذهب جمع الفقهاء إلى ضرورة تفسير عبارة التدابير الضرورية تفسيراً موسعاً وفحوى هذه النظرية وهي الأقرب إلى مضمون المادة 20 من اتفاقية وارسو الآنفة الذكر أنه إذا أراد الناقل التحلل من المسؤولية فيكفي أن يثبت اتخاذ التدابير المعقولة التي يتخذها في مثل مهنته الناقل الحريص لتفادي وقوع الضرر²، ويستند أنصار هذه النظرية في تفسير عبارة "التدابير الضرورية" إلى أن اتفاقية وارسو وضعت على عاتق الناقل الجوي التزاماً ببذل عناية، وليس التزاماً بتحقيق نتيجة، وعلى هذا يجب أن يكون تفسير هذه العبارة على نحو يتفق مع هذه الطبيعة.³

وتأسيساً على ذلك، لا يقع على عاتق الناقل الجوي إقامة الدليل على السبب الذي أدى إلى وقوع الحادث الناجم عنه الضرر، وإثبات أنه هو وتابعوه قد اتخذوا في مواجهة هذا السبب بالذات كل التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر.⁴

وخلاصة القول فيما يخص هذه النظرية فإنه إذا أراد الناقل التخلص من المسؤولية، فعليه تقديم الدليل الإيجابي على انتفاء الخطأ، وذلك بتقديم ما يدل على أنه هو وتابعوه قد بذلوا العناية المعقولة في تنفيذ الالتزام الذي يفرضه عليه عقد النقل الجوي وهو توصيل المسافر المستهلك إلى نقطة الوصول سليماً معافى.⁵

ومن خلال ما تقدم يتضح أن هذا الرأي الذي أجمع عليه الفقهاء في هذه النظرية مبرر من وجهة نظري وذلك في الأسباب التي ارتكز عليها والتي تؤدي إلى تحقيق التوازن العادل ما بين مستعملي الطائرة وهم المسافرين المستهلكين والناقل الجوي، وإن تقدير ذلك من شأن قاضي الموضوع ويدخل في عناصر هذا التقدير نوع الطائرة والظروف الجغرافية للرحلة ومدى كفاءة أجهزة الإنقاذ.

¹ - محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 214.

² - أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص 331.

³ - حسن كيرة، مرجع سابق، ص 34.

⁴ - عبد الفضيل محمد، مرجع سابق، ص 316.

⁵ - هاني دويدار، مرجع سابق، ص 407.

ثانياً: العيب الخفي بالطائرة:

رغم الاحتياطات التي يتخذها الناقل الجوي وتابعوه فإنه يحدث أن تقلع الطائرة بأمان، ثم يحدث فجأة انفجار في محركها بسبب عيب ذاتي بها لا يعلمه الناقل ولم يكن بإمكانه أن يعلمه، وهذا السقوط أدى إلى وفاة المسافرين الذين على متنها، فهل يمكن للناقل التحلل من المسؤولية في مثل هذه الحالة، أو تلقى تبعة العيب الذاتي في الطائرة على عاتقه وبمعنى آخر هل الحادث الناجم عن العيب الخفي بالطائرة يمكن أن يعفي الناقل من المسؤولية ويتحلل منها استناداً لهذا السبب وتبعاً لذلك سنتطرق للقصد بالعيب الخفي وفقاً لاتفاقية وارسو لسنة 1929.

1. المقصود بالعيب الخفي وفقاً لاتفاقية وارسو:

كان المشروع التمهيدي لاتفاقية وارسو لسنة 1929 لا يستبعد حالة العيب الذاتي في الطائرات من حالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية، بل على العكس نص صراحة على تحمل الناقل الجوي تبعة العيب الذاتي، فقد نصت المادة 20 من اتفاقية وارسو على أنه: "لا يسأل الناقل إذا أثبت أنه هو وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير المعقولة لتوقي الضرر، أو كان يستحيل عليهم إتخاذها، ما لم يكن الضرر راجعاً إلى عيب ذاتي في الطائرة".

من نص المادة أعلاه يتضح أن حالة العيب الذاتي من إعفاءات المسؤولية كانت تستثني وتلقي تبعته على عاتق الناقل في جميع الأحوال¹، بحجة أن الناقل الجوي في مقابل ذلك دعوى يرجع بموجبها إلى صانع الطائرة، إلا أنه عند الصياغة النهائية للاتفاقية اختفت الجملة الواردة بالمادة 20 من المشروع التمهيدي ولم تظهر في المادة 20 من الاتفاقية بعد ذلك، حيث اقترح المندوب الفرنسي وأيده في ذلك المندوب البريطاني في الاجتماع المنعقد في وارسو إلى إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية عن العيب الذاتي بعلّة أن ذلك يفتح الباب أمام الدعاوي الكيدية، وكى لا يفسح المجال للمدعي بأن الضرر يعود إلى هذا العيب².

وبالفعل انتهى الاجتماع بالموافقة على الاقتراح الفرنسي والبريطاني، وحذفت الجملة الأخيرة الواردة بالمادة 20 من المشروع التمهيدي لاتفاقية وارسو والخاصة بالعيب الذاتي، ومعنى هذا الحذف أنه لم يعد العيب الذاتي في الطائرة واقعا على عاتق الناقل في جميع الأحوال، بمعنى أنه أصبح من المستطاع أن يتحلل الناقل من المسؤولية فيما إذا كان الضرر ناجماً عن عيب ذاتي في الطائرة إذا أثبت أنه وتابعوه قد اتخذوا

¹ موسى طالب حسن، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2010، ص 196.

² ثروت أنيس الأسيوطي، مرجع سابق، ص 493.

التدابير الضرورية لتفادي الضرر أو استحال عليهم اتخاذها طبقاً للقاعدة العامة الواردة في المادة 20 من الاتفاقية و أن الحادث يرجع إلى عيب ذاتي بالطائرة، وأن هذا العيب لم يظهر بالرغم من الكشف الدوري على الطائرة.¹

2. شروط العيب الخفي بالطائرة:

يشترط في العيب الخفي أن يكون غير ممكن التوقع، أي لا يمكن اكتشافه من قبل الناقل الحريص إذا بذل عنايته العادية، وإلا عد الناقل مخطئاً، فمثلاً إذا توقع الناقل الجوي حدوث عيب ذاتي في محرك الطائرة لانتهاه صلاحيتها فلا يمكن له التحلل من المسؤولية، لأن واقعة العيب الذاتي متوقعة الحدوث²، كما يشترط لتخلص الناقل من المسؤولية توافر شرط آخر وهو عدم إمكان تفادي العيب الذاتي عند حدوثه، فمثلاً لو نشب حريق في محرك الطائرة بسبب عيب ذاتي بها، وكان بإمكان الناقل الجوي القيام بهبوط إضطراري عد مهملاً إذا لم يحاول ذلك، ولا يكون الناقل قد اتخذ هو وتابعوه التدابير الضرورية لتفادي الضرر³، ففي قضية عرضت على محكمة بروكسل الابتدائية كانت مقاعد الطائرة غير مثبتة بأرضية الطائرة تثبيتها كافياً، في حين كانت أحزمة المقاعد مثبتة بها بدرجة تزيد على درجة تثبيت المقاعد ذاتها بأرضية الطائرة وعند سقوطها واصطدامها بسطح الأرض، أدى عنف الاصطدام إلى انفصال المقاعد عن الأرضية واندفاعها بالمسافرين وارتطامهم بجدران وسقف الطائرة فأصيبوا بجروح، اعتبرت المحكمة عدم تثبيت المقاعد عيباً خفياً لا يسأل عنه الناقل، ومن العيوب الذاتية في الطائرة قد تسقط نتيجة عيب في تركيبها أو تقصير في تثبيت محركها أو أحد أجزائها.⁴

ويرى بعض الفقهاء أنصار عنصر الخارجية أن العيب الذاتي في الطائرة يعد واقعة آتية من داخل منشآت الناقل، ومن ثم تفقد عنصر الخارجية الذي يجب توافره في كل واقعة يمكن اعتبارها قوة قاهرة، وهذا يعني عدم استطاعة الناقل الجوي التحلل من المسؤولية⁵، وهذا الرأي مخالف لنص المادة 20 من اتفاقية وارسو الأنفة الذكر والتي تبيح للناقل الجوي التحلل من المسؤولية إذا أثبت استحالة اتخاذ هو وتابعوه التدابير الضرورية لتفادي الضرر، وبغض النظر عن مصدر الواقعة.

¹ - فايز نعيم رضوان، مرجع سابق، ص 200.

² - موسى طالب حسن، مرجع سابق، ص 196.

³ - ثروت أنيس الأسيوطي، مرجع سابق، ص 495.

⁴ - يسرية محمد عبد الجليل، المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن عيوب تصنيع الطائرة، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة الإسكندرية، مصر، 2000، ص 23.

⁵ - أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص 203.

الفرع الثاني: إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية بإثبات السبب الأجنبي:

يعرف السبب الأجنبي بأنه حادث معين لا ينسب إلى المدعي عليه ويكون قد جعل منع وقوع الفعل الضار أمراً مستحيلاً¹ ولهذا قد يكون مرد الأضرار الحاصل للمسافرين إلى أسباب أجنبية خارجة عن نطاق نشاط الناقل الجوي مما أدى باتفاقية وارسو وقانون الطيران المدني الجزائري إلى إجازة هدم قرينة الخطأ المفترض من قبل الناقل كلما نسب إليه الخطأ هذه الأسباب الأجنبية التي تؤدي إلى إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية هي القوة القاهرة (أولاً) وخطأ الغير (ثانياً)، خطأ المضرور (ثالثاً).

أولاً: القوة القاهرة:

لا يعد الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالمسافرين متى كانت هناك استحالة في اتخاذ الناقل الجوي وتابعوه التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر، وفي هذه الحالة يتعين على الناقل الجوي إثبات أن هذه التدابير تعتبر من قبيل القوة القاهرة، هاته الأخيرة هي أمر لا يمكن إسناده إلى الناقل الجوي، أي لا يد له فيه كالزلال²، وتبعاً لذلك سوف نتطرق لمفهوم القوة القاهرة وشروطها والأثر المترتب عنها على مسؤولية الناقل الجوي.

1. مفهوم القوة القاهرة:

تعرف القوة القاهرة على أنها تلك الحوادث المباغته التي تخرج عن نشاط الناقل ولا يمكنه توقعها³، وبناءاً عليه فالقوة القاهرة تمثل وسيلة قانونية هامة تسمح للمدين في إلزام عقدي أصبح مستحيل التنفيذ طبقاً لها بالتخلل من هذا الالتزام، إضافة إلى أنها وسيلة قانونية تسمح له بالتخلص من مسؤوليته المدنية عموماً.

أ. موقف اتفاقية وارسو من القوة القاهرة:

نظمت اتفاقية وارسو وسائل دفع الناقل الجوي لمسؤوليته عن الأضرار التي تصيب المسافرين في المادة 20 منها الآنفة الذكر بقولها: "... أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذه أي كان مستحيلاً على الناقل وتابعيه اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الضرر"⁴.

¹ بلحاج العربي، مصادر الالتزام في القانون المدني الجزائري، ط1، الجزء 2، دار الجزائر، 2014، ص ص 816، 817.

² أنور سلطان، مصادر الالتزام المدني الأردني، ط1، مطبعة الجامعة الأردنية، الأردن، 1987، ص ص 228.

³ نفس المرجع، ص 229.

⁴ المادة 20 من اتفاقية وارسو لسنة 1929، مرجع سابق.

من استقراء نص المادة نجد أنها تنص على إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية إذا كان من المستحيل عليه هو أو تابعيه اتخاذ التدابير اللازمة لتفادي الضرر، وهذا في حقيقة الأمر هو مما ينطبق على القوة القاهرة وإن لم ترد صراحة في نص المادة إلا أن الإعفاء يستفاد ضمناً.

ب. موقف المشرع الجزائري من القوة القاهرة:

من الحالات القانونية لدفع مسؤولية الناقل في عقد نقل المسافرين أنه يمكن للناقل أن ينفي مسؤوليته الناتجة عن الخلل بالتزامه، وهذا بإثبات السبب الأجنبي وهو الحكم الذي أقرته المادة 1/148 من القانون رقم 06/98 الأنفة الذكر، كما نص عليه أيضاً المشرع الجزائري في القانون التجاري في مجال نقل الأشخاص أو القانون المدني وقد أعطى المشرع الجزائري عدة صور للسبب الأجنبي كحادث مفاجئ، أو قوة القاهرة أو خطأ من الغير أو خطأ صدر من المضرور¹.

لم يعرف المشرع الجزائري القوة القاهرة والحدث المفاجئ لكن نص عليهم في المادة 127 من القانون المدني كسبب معفي للمسؤولية إذا أثبت الشخص أن الضرر الناشئ لا يد له فيه بل راجع لقوة القاهرة، والقوة القاهرة والحدث المفاجئ وحسب الرأي السائد فهما تغيران مترادفان لمسمى واحد، ولهذا تعتبر القوة القاهرة مسوغاً قانونياً في التشريع الجزائري يؤدي إلى انهيار القوة الملزمة للعقد متى توافرت شروطها. والقوة القاهرة التي لم تتخذ لمواجهة التدابير الضرورية والتي يستطيع الناقل الجوي أن يدفع مسؤوليته اتجاهها هي الحوادث الفجائية التي تخرج عن دائرة نشاطه ولا يمكن توقعها أو ردها²، فمثلاً قد تكون راجعة إلى مخاطر الجو أو فعل الطبيعة كتعرض الطائرة لعاصفة غير متوقعة أو مطب هوائي شديد فهذه تعتبر مخاطر لصيقة بالوسط الذي تحلق فيه الطائرة، ولقد قضت محكمة ران في حكم لها أن الصاعقة التي حطمت جهاز الاتصال تعتبر قوة القاهرة لا يتحمل الناقل الجوي المسؤولية³، كما قضت نفس المحكمة بتاريخ 1999/10/11 قرار برد الدعوى لوقوع التأخير بسبب قوة القاهرة.

2. شروط القوة القاهرة:

أجمع الفقه على ضرورة توافر شروط في الواقعة المدعى بها حتى تعد القوة القاهرة سبباً يعفي الناقل الجوي من المسؤولية وتتمثل في:

¹ - المادة 127 من الأمر 58/75، المتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم، مرجع سابق، وجاء النص كالتالي: إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يبدله فيه كحادث مفاجئ، أو قوة القاهرة، أو خطأ صدر من المضرور أو خطأ من الغير، كلن غير ملزم بتعويض هذا الضرر، ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك".

² - عيسى غسان ربيضي، مرجع سابق، ص 152.

³ - حكم صدر بتاريخ 1980/01/09، مشار إليه في المجلة الفرنسية للقانون الجوي، ص 314.

أ. عدم إمكانية التوقع:

تعتبر شرطا أساسيا، أي أن يكون الحدث الواقع غير ممكن التوقع وما لا يمكن في حدود المؤلف توقعه عقلا¹، لا من جانب الناقل ولا من جانب المسافر المستهلك، لأنه إذا أمكن توقعها يعد الناقل الجوي مقصرا إذا لم يتخذ التدابير الضرورية لتفادي نتائجها².

فالمعيار موضوعي يقاس على ما يفعله الناقل الحريص إذا وجد في نفس الظروف وتتخذ هذه الظروف وفقا لعدة عناصر منها طبيعة الرحلة، ظروف الجو، وغيرها، ويعود تقدير الواقعة المدعى بها إذا كانت ممكنة الدفع أم لا، إلى محكمة الموضوع³.

ب. أن يكون الحدث مستحيل الدفع:

لا يكفي في الواقعة المدعى بها حتى تعد قوة قاهرة أن تكون مستحيلة التوقع، بل يجب أن تكون كذلك مستحيلة الدفع⁴ أي ليس بمقدور الناقل منع وقوعه، وعليه لا يعد من قبيل القوة القاهرة ما يمكن دفعه، بل يجب أن تكون الواقعة من شأنها أن تجعل تنفيذ الالتزام مستحيلا استحالة مطلقة، أي أن يعجز الناقل الجوي عن دفع الحادث الناتج عن القوة القاهرة، ولكن إذا لم يتمكن من دفعها، وكان باستطاعته تجنبها، فلا تكون الواقعة قوة قاهرة، ومثال ذلك إذا تعرضت الطائرة لعاصفة ثلجية غير متوقعة ولكن كان بإمكان الناقل العادي تفاديها بتشغيل الأجهزة الفنية المضادة للتجلد، فلا تعد في هذه الحالة الواقعة قوة قاهرة، وبالتالي لا يستطيع الناقل التحلل من المسؤولية، ويتم تقدير هذا الشرط بناء على ضوء التقدم الذي يشهده مجال الطيران اليوم، ففي البداية كان من الصعب مجاراة عوامل الطبيعة، أما الآن فقد وصل هذا المجال إلى مستوى عالي من التقدم التكنولوجي وزودت الطائرة الحديثة الصنع بمعدات متطورة لقياس الضغط الجوي وأجهزة الرادارات التي تفيد في الحصول على معلومات بخصوص المتغيرات الجوية وبالتالي أصبح بالإمكان تفادي الخطر المفاجئ أثناء التحليق في الوقت المناسب إلا أن إثبات ذلك في بعض الأحيان يكون عسيرا خصوصا عند تحطم الطائرة كليا أو فقدانها في أعالي البحار⁵.

¹ عبد الرزاق السنهوري، مرجع سابق، ص 696.

² ثروت أنيس الأسيوطي، مرجع سابق، ص 467.

³ أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص 335.

⁴ عبد الرزاق السنهوري، مرجع سابق، ص 997.

⁵ محمد محبوب، الطاكي روشام، الإعفاءات القانونية والاتفاقية للناقل الجوي متوفر على الموقع التالي:

ومعيار استحالة الدفع موضوعي يقدر بمقدرة غيره من الناقلين العاديين إذا ما وجدوا في نفس الظروف، كما أن تحديد معيار الاستحالة يعود لمحكمة الموضوع ذات الاختصاص.¹

ج. أن تكون الواقعة أجنبية:

لا يكفي توافر الشرطين السابقين لتعد الواقعة قوة قاهرة، وإنما يشترط شرط ثالث وهو أن تكون الواقعة أجنبية عن نشاط الناقل الجوي، وقد احتدم الجدل حول هذا الشرط، حيث يرى البعض أنه لا يمكن اعتباره قوة قاهرة في النقل الجوي على أساس أن النقل الجوي مرتبط بالمحيط الذي نشأ فيه وبالتالي هناك ارتباط بين الحوادث الجوية وعوامل الطبيعة، ورغم وجهة هذا الرأي لا يمكن تحميل الناقل المسؤولية لسبب أجنبي خارج عن إرادته، فمخاطر الطيران الناتجة عن العوامل الطبيعية تعتبر خارجة عن مجال نشاط الناقل وما ينطبق على النقل البري أو البحري ينطبق على النقل عبر الجو. وأصحاب هذا الرأي لا ينكرون الصفة الخارجية لعوامل الطبيعة في طرق النقل الأخرى، حيث يعتبرون العاصفة القوية المفاجئة قوة قاهرة وتفيد هذه الفكرة معينين:

• **الفكرة الأولى:** تتمثل في عدم قدرة الشخص على منع نشوء الواقعة المكونة للقوة القاهرة.

• **الفكرة الثانية:** تتمثل في عدم تمكنه من التصدي للآثار المترتبة عنها.

وتبعاً لما تم بيانه فإنه إذا كانت الوقائع آتية من نشاط الناقل أو منشأته فإنها تفقد عنصر الخارجية، وبالتالي يمكن وصفها بالحوادث المفاجئ، وهذا يعني تحمل الناقل الجوي تبعاتها، ولا يمكن إعفاؤه من المسؤولية، وقصر الإعفاء عند الإثبات على القوة القاهرة.

3. أثر القوة القاهرة على مسؤولية الناقل الجوي:

نميز في أثر القوة القاهرة على مسؤولية الناقل الجوي بين فريضتين:

• **الفرض الأول:** يجب أن تكون القوة القاهرة هي السبب الوحيد في وقوع الضرر فإذا تمكن الناقل في هذه الحالة من إثباتها فإنه يعفى من المسؤولية كلياً، وذلك لانعدام رابطة السببية، شريطة أن يثبت استحالة اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الضرر، وهذه الحالة هي التي تشمل القوة القاهرة عملاً بالمادة 20 من اتفاقية وارسو الأنفة الذكر.

• **الفرض الثاني:** ضرورة إشتراك القوة القاهرة مع خطأ الناقل في وقوع الضرر، وفي هذه الحالة لا يمكن للناقل الجوي التحلل من المسؤولية لأنه لا مجال لتوزيع المسؤولية، فارتكاب الناقل خطأً

¹ - صفوت بهنساوي، النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافرين، رسالة مقدمة لنيل أطروحة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة القاهرة، مصر، 1985، ص 218.

يعني عدم اتخاذه هو وتابعوه التدابير الضرورية لتفادي الضرر¹، وبالتالي يمنع من التمسك بالمادة 20 من اتفاقية وارسو.

ثانياً: خطأ الغير:

قد يصاب المسافر المستهلك بضرر، لكن إصابته تكون ناتجة عن فعل شخص أجنبي غير الناقل الجوي، ويقصد بالشخص الأجنبي أو الغير كل من لا يسأل الناقل عن أفعاله أي لا تربطه أي علاقة عقدية أو تبعية أو إشراف بعملية النقل، ولا يدخل ضمن الغير طاقم الطائرة وكل عمال الناقل الجوي في المطار.

فالغير بالنسبة للناقل الجوي هم عمال إدارة المطار والإدارات الحكومية الأخرى كعمال الجمارك ويكون خطأهم سبباً لدفع مسؤولية الناقل الجوي، وحتى يكون فعل الغير سبباً من أسباب دفع المسؤولية يجب أن يكون الغير السبب الوحيد في وقوع الحادث الذي سبب ضرراً، ومثال ذلك سقوط مسافر بسبب دفعه من قبل راكب آخر.²

ويشترط في خطأ الغير الذي يعفي الناقل من المسؤولية إعفاء كاملاً :

ألا يكون في مقدور الناقل توقعه أو تفاديه، وأن يكون هذا الخطأ هو وحده الذي سبب الضرر للمسافر المستهلك لخدمة النقل، فإذا كان فعل الغير هو مصدر الضرر برمته، واستطاع الناقل أن يثبت ذلك، رفعت عنه المسؤولية في التعويض ومن ثم يصبح للمسافر المضرور الحق في الرجوع على هذا الغير والذي يتحمل وحده الخطأ.³

ومثال ذلك حالة تحويل مجموعة من الأشخاص لمسار طائرة وخطفها، فالناقل الجوي أمام سبب أجنبي لا يمكن رده أو التنبؤ به، وقد ألقى القضاء الأمريكي الناقل الجوي من المسؤولية عن الضرر الحاصل للمسافر نتيجة انفجار قنبلة وضعها مجهول داخل الطائرة.

¹ - عيسى غسان ربيضي، مرجع سابق، ص 153.

² - نفس المرجع، ص 154.

³ - العرابوي نبيل صالح، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2010، ص 230.

وفعل الغير يعتبر سببا عاما من أسباب دفع المسؤولية المدنية فقد نص المشرع الجزائري على فعل الغير في القانون المدني الجزائري وذلك في المواد 127 و 138/2¹، إلا أن النص الخاص بعقد نقل الأشخاص والمطبق في حالة المسؤولية العقدية والمتمثل في نص المادة 63² من القانون التجاري الجزائري فقد أهمل فيه المشرع النص على فعل الغير حيث اقتصرت المادة على القوة القاهرة وفعل المسافر كأسباب للإعفاء من المسؤولية.

وقد يعني هذا أن المشرع لا يعتد بخطأ الغير في مجال النقل، أو أن يكون ذلك سهوا منه، لكن السهو يمكن تداركه حتى يكون هناك تناسق بين نصوص القانون المدني والقانون التجاري، علما أن القانون المدني هو بمثابة الشريعة العامة لفروع القانون الخاص، وعلى هذا الأساس يطبق القضاة نصوص القانون المدني بإعتباره قانونا عاما لهذه الفروع، فإذا وجدوا نصا مخالفا له في القانون التجاري فإنهم يلجئون لتطبيقه عملا بمبدأ الخاص يقيد العام.

ثالثا: خطأ المضرور:

يعتبر خطأ المضرور (المسافر المستهلك) كمانع من الموانع الرئيسية لدرء المسؤولية عن الناقل الجوي، فإذا ارتكب المسافر خطأ تسبب مباشرة في إحداث الضرر فعليه تحمل مسؤولية أفعاله، وهو ما نصت عليه المادة 21 من اتفاقية وارسو لسنة 1929 بقولها: "إذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص المصاب هو الذي تسبب عنه الضرر أو ساعد على وقوعه فللمحكمة بالتطبيق لأحكام قانونها الخاص أن تستبعد مسؤولية الناقل أو يخفف منها³، وقد اختلفت الاتجاهات في قوانين الدول المختلفة حول أثر خطأ المتضرر على مسؤولية الناقل الجوي، فلم يتوصل المؤتمرين في وارسو لتبني مفهوم موحد من بين هذه الاتجاهات⁴، لهذا أتت المعاهدة بقاعدة إسناد تحيل إلى قانون المحكمة المثار أمامها النزاع فيما يتعلق بتحديد أثر خطأ المتضرر وتوزيع المسؤولية بينه وبين الناقل، وقد انتقد الفقه موقف الاتفاقية بهذا الشأن،

¹ - المادة 138/2 "يعني من هذه المسؤولية ...، إذا أثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية، أو عمل الغير... من الأمر 58/75 المتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

² - المادة 63 "يجوز إعفاء الناقل من المسؤولية الكلية أو الجزئية من أجل عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال بها أو التأخير فيها بشرط أن يثبت أن ذلك ناشئ عن قوة القاهرة أو خطأ المسافر" من الأمر 59/75 المتضمن القانون التجاري، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

³ - يأتي هذا النص بحكم عام يشمل حالات المسؤولية في نقل المسافرين والبضائع أو الأمتعة المسجلة والمسؤولية عن التأخير.

⁴ - مختار بربري، قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، 1985، ص 129.

حيث يروا أن تطبيق هذا النص سيؤدي إلى إصدار أحكام مختلفة في خطأ واحد عندما يرفع الدعوى أكثر من مرة أمام أكثر من محكمة، وعليه سنتطرق إلى استعراق المتضرر لخطئه واشتراك خطأ الناقل مع خطأ المتضرر.

1. استعراق المتضرر لخطئه:

قد يصاب المسافر بضرر نتيجة لخطأ منه، كأن يقفز من الطائرة أثناء عملية الهبوط قبل أن تقف الطائرة وسيتم بيان وضعية الاستعراق طبقا لاتفاقية وارسو و القانون الجزائري.

أ. استعراق المتضرر لخطئه طبقا لاتفاقية وارسو:

حتى يتسنى للناقل الجوي إعفائه من المسؤولية وجب عليه إثبات أن الضرر وقع نتيجة خطأ الشخص المضروب، وقد أضيف هذا العنصر في مؤتمر وارسو باقتراح من المندوب البريطاني، وإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية يكون بقدر خطأ المضروب في إحداث الضرر ومثال ذلك أن يتعجل المسافر في الهبوط قبل وقوف الطائرة نهائيا فيسقط ويتعرض للضرر، أو أن يغادر مقعده أثناء عمليات الإقلاع والهبوط رغم تحذيرات الناقل بالتزام الأماكن فيصاب بضرر، وقد اسند للمحكمة عند تطبيقها لقانونها أمر تقدير مدى أثر الخطأ الذي وقع من المضروب على مسؤولية الناقل الجوي¹، حتى يتسنى لها استبعاد مسؤولية الناقل الجوي أو التخفيف منها.

ويرى الدكتور محمد فريد العريني أن السبب في هذه الإحالة يرجع إلى فشل الاتفاقية في تبني مفهوم موحد لهذه المشكلة، وبالتالي على المحاكم الداخلية التوفيق قدر الإمكان في تبين المفاهيم المتبادلة لأثر خطأ المضروب على المسؤولية في قوانين الدول المختلفة.²

ب. استعراق المتضرر لخطئه طبقا للقانون الجزائري:

في التشريع الجزائري رقم 06/98 المتعلق بالطيران المدني لم يتضمن مفهوما لخطأ المضروب ضمن نصوصه مما يرجعنا إلى القواعد العامة ويقصد بالمضروب في نقل المسافرين الراكب نفسه وقد نص في المادة 149 منه على أنه: "في حالة تقديم الناقل الجوي البينة على كون الخسارة صادرة عن الشخص المتضرر أو مساهمة هذا الأخير فيها، يمكن إعفائه من المسؤولية أو التخفيف منها من طرف الجهة القضاء المختصة"³، ونفس الشيء تعتبر هذه المادة نقل حرفي عما ورد في المادة 21 من اتفاقية وارسو

¹ - عيسى غسان ربيضي، مرجع سابق، ص 157.

² - محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 517.

³ - المادة 149 من القانون رقم 06/98 المتضمن قانون الطيران، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

لسنة 1929 الأتفة الذكر، ومن استقراء نص المادة يستشف منها أن المشرع الجزائري يشترط للحكم بإنقضاء مسؤولية الناقل الجوي أن يكون الضرر راجعا إلى خطأ المضرور نفسه، فإذا أثبت الناقل الجوي أن الضرر يعود لخطأ المتضرر وهو السبب الوحيد للضرر فلا مسؤولية تقع على عاتقه وبالتالي فلا يحكم القاضي بتعويض ما، لأن خطأ المتضرر يكون قد استغرق خطأ الناقل الجوي.¹

لكن بالرجوع لنص المادة 127 من القانون المدني الجزائري الأتفة الذكر، نجد أن المشرع قد فصل خطأ المضرور عن القوة القاهرة دون أن يشترط أي عنصر سواء التوقع أو إمكانية الدفع، كذلك الحال في المادة 63 من القانون التجاري التي نصت على خطأ المسافر دون اشتراط توفر أي عنصر عكس ما جاء في نص المادة 2/138 الأتفة الذكر من القانون المدني الجزائري التي تنص على أنه يكفي أن يثبت المسؤول أن الضرر حدث بسبب لم يتوقعه.

من هنا يفهم أن المشرع قد اشترط في خطأ المضرور توفر عنصر عدم التوقع حتى يعتد به كسبب من الأسباب المعفية من المسؤولية، وبالرجوع للقانون المقارن لا سيما الفرنسي الذي اقتبس منه المشرع الجزائري هذه النصوص فإننا نجده قد اشترط أن يتصف خطأ المضرور بمواصفات القوة القاهرة، أي أن يكون الحادث غير متوقع وغير ممكن دفعه، وعليه كان على المشرع أن يضيف عدم إمكانية الدفع التي جاء النص خاليا منها مما أثر على نسقه العام.

2. اشتراك خطأ الناقل مع خطأ المتضرر:

إن اشتراك المضرور بفعله مع فعل الناقل الجوي في إحداث الضرر في هذه الحالة لا تكون مسؤولية الناقل كاملة، بل تنقص بقدر تدخل المضرور بفعله في إحداث الضرر، وبناءً عليه ففي هذه الحالة يؤخذ بمبدأ توزيع المسؤولية أي أن الناقل لا يسأل كليا أو يعفى كليا من المسؤولية، وكذلك الحال بالنسبة للمتضرر بل يتحمل كل منهما جزءا من الضرر.

اختلف الفقه في طرق توزيع المسؤولية، بعضهم قد أخذ بالتوزيع المتساوي ويقصد بها أن يتحمل كل من المتضرر والناقل الجوي نصف الضرر.²

أما البعض الآخر من الفقه فأخذ بالتوزيع وفقا لجسامة الأخطاء، وهذا يعني أن القاضي ينقص من قدر التعويض بتوزيع المسؤولية بين الناقل والمتضرر وإسناد كل من الخطأين إلى الآخر بالتساوي بينهما في حالة عدم معرفة التقدير.³

¹ -B.Mercadal ,op.cit, p 399.

² - عبد الرزاق السنهوري، مرجع سابق، ص 888 .

³ - محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 518.

أما غالبية الفقه وهو الجانب الأكثر قبولاً فقد أخذ بطريقة التوزيع وفقاً للدور السببي لكل خطأ، بمعنى أن المسؤولية تقسم بين المتضرر والناقل الجوي بقدر مساهمة كل منهما في إحداث الضرر¹، وسبب إجماع الفقه على هذه الطريقة يتمثل في أن اللجوء إلى فكرة السببية كمعيار لتوزيع عبء التعويض بين المتضرر والناقل الجوي يتفق مع نظرية السبب المنتج التي قبلها الفقه والقضاء كمعيار لتحديد مدى توافر رابطة السببية بين الخطأ والضرر.

ويشترط في خطأ المتضرر ليتمكن الناقل الجوي من درء مسؤوليته وبالتالي إعفائه منها كلياً أو جزئياً بقدر تسببه أو إشتراكه في إحداث الضرر توافر عنصرين:

- الأول: عدم إمكان توقع خطأ المتضرر.
- الثاني: عدم إمكان دفع هذا الخطأ.

فإذا كان خطأ المتضرر ممكن التوقع والدفع، فإن الناقل يكون مسؤولاً لتقصيره في تقاضي ما قصر فيه المتضرر.²

ومعيار خطأ المتضرر معيار موضوعي لا شخصي إذ يجب صرف النظر عما اعتاد المتضرر نفسه في أعماله الخاصة³، كما أنه يجب صرف النظر عن الظروف الخاصة بالناقل المسؤول، والتركيز على الظروف الخارجية التي أحاطت به عند صدور الخطأ من المضرور، فالذي يتعين بحثه هو ما إذا كان يجب على الناقل المسؤول توقع ودفع خطأ المتضرر وليس ما إذا كان يستطيع توقع الخطأ أو دفعه.⁴ وفي القانون المدني الجزائري في المادة 126 منه⁵ جعلت القاضي مجالاً لتوزيع المسؤولين المتعددين، ومن بينهم المضرور على أساس درجة مساهمة كل مسؤول عن حدوث الضرر.

وما يلاحظ على المادة 21 من اتفاقية وارسو أنها أحالت خطأ المتضرر إلى قانون القاضي ولم تأتي لى ذكر خطأ المرسل، لذا فالناقل الجوي يستطيع الارتكاز على المادة 20 والتي تعفيه من المسؤولية إذا أثبت أنه هو وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية لتقاضي الضرر أو كان يستحيل عليهم اتخاذها.⁶

¹ - أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص 340.

² - عبد الفضيل محمد، مرجع سابق، ص 319.

³ - عبد الرزاق السنهوري، مرجع سابق، ص 881.

⁴ - صفوت بهنساوي، مرجع سابق، ص 263.

⁵ - المادة 126 من القانون رقم 05-10 المتضمن القانون المدني، المعدل و المتمم، مرجع سابق.

⁶ - ثروت أنيس الأسيوطي، مرجع سابق، ص 532.

وتجدر الإشارة هنا إلى أن ما جاءت به اتفاقية مونتريال 1999 يخالف تماما ما تطرقت إليه اتفاقية وارسو 1929 والمشرع الجزائري، إذا أن إحداهن المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي، جعلت وسائل الإغفاء تتعدد حسب حالة المسؤولية التي سيسأل عنها الناقل الجوي، سواء كانت المسؤولية عن المسافرين، أو المسؤولية عن التأخير ونجد هذه الوسائل بالتفصيل في نص المادتين 20 و 21 منها. ويتعين على المشرع الجزائري تعديل هذه المواد وإضافة ما يراه مناسبا حفاظا على مصلحة المسافرين الضحايا دون الإخلال بحقوق الناقل الجوي.

المطلب الثاني: شروط الإغفاء الاتفاقية لمسؤولية الناقل الجوي:

لقد منح التشريع الدولي والوطني للناقل الجوي عدة وسائل قانونية يدفع بها مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق بالمسافرين المستهلكين، وتبعا لذلك لا يجوز للناقل الجوي أن يتفق مع المسافر على الإغفاء من المسؤولية من جراء أخطاء الملاحة الجوية، إذ أنه رغم قيام مسؤولية الناقل على أساس علاقة تعاقدية إلا أنه في حالة الأضرار المادية المنجزة عن الوفاة التي قد تلحق بالمسافر أو الضرر الناجم عن التأخير، فإن كل اتفاق يقضي بإغفاء الناقل الجوي من المسؤولية يعد باطلا، إلا أن الناقل لا يكتفي بهذه الوسائل وقد يسلك طريق آخر لإدراج شروط أو اتفاقات تهدر مسؤوليته المفترضة وتخول له التوصل من المسؤولية مما يطرح إشكالية مدى اعتبار هذه الاتفاقات صحيحة أو باطلة وسنتطرق لذلك من خلال السياق المعرفي لاتفاقات الإغفاء من المسؤولية (فرع أول) وبطلان الاتفاقات المسبقة الرامية لإغفاء الناقل الجوي من المسؤولية (فرع ثاني).

الفرع الأول: السياق المعرفي لاتفاقات الإغفاء من المسؤولية:

إذا توافرت أركان المسؤولية العقدية من خطأ أو ضرر ورابطة سببية تجمع بينهما، قامت المسؤولية على الفاعل وألزم بتعويض ما لحق المضرور من ضرر تعويضا عينيا أو تعويضا بمقابل حسب الأحوال، لكن هذا الحكم العام قد يلحقه وصف يعدل منه، فيكون للتعويض صورة خاصة غير هذه الصورة العامة العادية وتبعا لذلك نتطرق للمقصود باتفاقات المسؤولية (أولا) وتميز هذه الاتفاقيات عن غيرها من الأنظمة المشابهة لها (ثانيا)

أولاً: المقصود باتفاقات المسؤولية :

نظمت المادة 178 من القانون المدني الجزائري في فقرتها الثانية على أنه "يجوز الاتفاق على إعفاء المدين من أية مسؤولية تترتب على عدم تنفيذ التزامه التعاقدى".¹

من إستقراء نص المادة نجد أنه يجوز كقاعدة عامة الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية العقدية لأن مصدرها العقد أو الالتزام العقدي وعليه فإتفاقات المسؤولية بشكل عام سواء كانت في صورة إعفاء أو تخفيف أو تشديد تعد تغييراً أو تنظيمياً لآثار المسؤولية العقدية على غير الوجه الذي نظمت عليه في القانون وذلك بإدراج الأطراف المتعاقدة في عقودهم لبنود يقصد منها تعديل آثار المسؤولية الناشئة عن الإخلال بالعقد، إما بإعفاء المدين منها تماماً فيمتنع ترك أثرها في ذمته رغم توفر جميع عناصرها، وإما بتخفيفها، وإما بتشديدها.

1. الشرط المعفي من المسؤولية العقدية:

يعرف الشرط المعفي بأنه: "اتفاق يقصد به تعديل آثار المسؤولية الناشئة عند الإخلال بالعقد أو المتولد عن إتيان عمل غير مشروع بالإعفاء من المسؤولية عن المدين".²

الملاحظ على هذا التعريف أنه لا ينصب على اتفاق الإعفاء وإنما أيضاً على ما يقصده المتعاقدان من الاتفاق وهو تعديل آثار المسؤولية.

كما يعرف أيضاً بأنه: "الاتفاق على إعفاء المدين من التزامه بالتعويض عن الفعل الضار ومنع مطالبته بالتعويض الذي تقضي به القواعد العامة".³

يلاحظ على هذا التعريف أنه مقتصر على الاتفاق على إعفاء المدين من التزامه بالتعويض على المسؤولية الناتجة عن الفعل الضار فقط، فهذا التعريف جاء مطلقاً بحيث يوحي بأنه يشمل كذلك المسؤولية العقدية مهما يكن، فلو أسقطنا هذا التعريف على الالتزام العقدي، نجده يعفي من الالتزام بالتعويض الناتج عن الإخلال بالالتزام عقدي، كما أنه يمنع المطالبة بالتعويض تبعاً لذلك مما يترتب عنه خلط بين التعويض الاتفاقي من جهة والتعديل في المسؤولية من جهة ثانية، فالإعفاء من التعويض في نظام التعويض الاتفاقي أما الإعفاء من المسؤولية فهو مسألة سابقة على التعويض ذلك أن عدم

¹ - المادة 2/178 من الأمر 58/75 المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم، مرجع سابق.

² - محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، مطبعة جامعة القاهرة، 1990، ص 10.

³ - عبد العزيز مقبل العسائي، شرط الإعفاء من المسؤولية المدنية في كل من القانون الأردني واليميني، دراسة مقارنة، عمان، الأردن، 1998، ص 25.

التعويض أثر من آثارها، وليست هي مسألة الإعفاء من المسؤولية ذاتها، أي أنه إذا ثبت شرط الإعفاء فلن يكون هناك تعويض يبحث عنه .

كما أن التعويض يعد من النظام العام، فلا يجوز الإعفاء منه لذا فإن هذا التفسير بهذا المعنى قاصر على أن يكون من الناحيتين العلمية والعملية صحيحا.

فيما عرفه ثالثا بأنه: "اتفاق يقصد به رفع المسؤولية كلية عن مرتكب الفعل الضار ومنع المطالبة بالتعويض الذي تقضي به القواعد العامة".¹

يتسم هذا التعريف بالوجاهة والدقة، ذلك أن شرط الإعفاء يقصد به رفع المسؤولية، أي اعتبار المدين بموجب هذا الشرط معفي تماما من المسؤولية، مع ملاحظة أن التعريف يشمل التعديل في المسؤولية المدنية ككل وليس العقدية، إذ أنه إذا أردنا تطبيق التعريف على المسؤولية العقدية فإنه سيفي بالغرض.

وبناء على كل ما سبق بيانه فإن الشرط المعفي من المسؤولية العقدية هو عبارة عن بند يرد في اتفاق منفصل أو في عقد يعفى بموجبه الدائن مدينه من المسؤولية مسبقا والتي قد تترتب في ذمة الأخير إعفاء تاما جراء تنفيذه لالتزامه، فلا تتحقق المسؤولية بالاتفاق رغم تحققها بموجب القواعد العامة.

2. الشرط المخفف من المسؤولية العقدية:

للشرط المخفف صور عدة، فيؤدي الاتفاق عليه إلى تخفيف المسؤولية فيعرف بأنه: "الاتفاق على إنقاص مدى التعويض".²

يؤخذ على هذا التعريف أنه يخلط بين التعويض الاتفاقي وبين التخفيف من عبء المسؤولية التي هي مسألة سابقة على التعويض.

يذهب تعريف آخر إلى أنه يقصد بالتخفيف: "رفع جزء من مسؤولية المدين وقصر مساءلته على الجزء الباقي"³، يعد هذا التعريف دقيق فيما يتعلق بالجزئية التي عالجها، إلا أنه غير جامع، لأنه لا يشمل على الحالة التي يكون فيها شرط التخفيف من مسؤولية المدين يكون ببذل عناية على خلاف القواعد العامة التي تقضي بأن مسؤوليته هي بتحقيق غاية، كما أن التعريف لا يشمل على الاتفاق على التخفيف من درجة العناية المطلوبة في تنفيذ الالتزام.

¹ - سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، الفعل الضار والمسؤولية المدنية، مطبعة النهضة، القاهرة، مصر، 1992، ص 936.

² - عبد العزيز مقبل العيسائي، مرجع سابق، ص 25.

³ - سليمان مرقس، مرجع سابق، ص 637.

في حين هناك تعريف آخر لشرط التخفيف وهو: "شروط التخفيف هي تلك التي بمقتضاها يخفض التعويض عن قدر الضرر الذي يستوجبه، أو تنقص المدة التي في أثناءها يجوز رفع دعوى المسؤولية¹، من خلال هذا التعريف فإن التخفيض في التعويض وإن كان يخفف من المسؤولية في المآل الأخير، إلا أنه اتفاق لا يرد على المسؤولية مباشرة ولا يصح القول بأنه شرط يعدل في أحكامها ذلك أن التعويض نظام قانوني مستقل، بينما في اتفاقات المسؤولية هي اتفاقات ترد على المسؤولية ذاتها، فيوصف المدين بأنه مسؤول إذا تحققت أركان تلك المسؤولية ليس بموجب القواعد العامة بل بموجب العقد، أما فيما يتعلق بالشق الثاني من التعريف، فإن من صور التخفيف هو الاتفاق على مدة أقل من المدة التي حددها القانون إذا أجاز القانون الاتفاق بنص خاص على خلافها فالأصل أن القانون يجيز الاتفاق على مدة أقل بنص خاص لأن القاعدة تقضي بأن قواعد التقادم من النظام العام، وعليه فإن تعريف الشرط المخفف في المسؤولية العقدية هو بند يرد في العقد أو في اتفاق منفصل، تخفف بموجبه مسؤولية المدين هو صحيح، وذلك بحصرها في جزء من المسؤولية وهي حالة إعفاء جزئي منها أو بالتخفيف في تقديم مسلك المدين بحيث لا يطالب هذا الأخير بالعناية التي تفرضها القواعد العامة وإنما العناية التي ينص عليها الاتفاق والتي تكون أقل منها في القواعد العامة.

3. الشرط المشدد في المسؤولية العقدية:

يقصد به ذلك الشرط الوارد في العقد أو باتفاق منفصل، والذي يقضي بمسؤولية المدين في حالة أو في أحوال تكون فيها مسؤوليته غير قائمة بموجب القواعد العامة، فيمكن الاتفاق على أنه حتى لو قام سبب أجنبي نفي العلاقة بين خطأ المدين والضرر الذي أصاب الدائن يبقى المدين مسؤولاً، وكذلك يمكن الاتفاق على أن يكون التزام المدين بتحقيق غاية رغم أنه في الأصل يبذل عناية، أو الاتفاق على تشديد العناية التي يبذلها المدين والاتفاق على التشديد في المسؤولية جائز.²

ليس في المسؤولية العقدية فحسب بل وأيضا في المسؤولية التقصيرية على خلاف شرط الإعفاء وشرط التخفيف اللذان لا يجوز الاتفاق عليهما في المسؤولية التقصيرية بمعنى يكونا حكرًا على المسؤولية العقدية فقط.

¹ - محمود جمال الدين زكي، مرجع سابق، ص 48.

² - نفس المرجع، ص 49.

ثانياً: تمييز اتفاقات المسؤولية عن الأنظمة المشابهة:

تهدف اتفاقات الإغفاء من المسؤولية إلى رفع الآثار الناجمة عن المسؤولية عن كاهل المدين فيتخلص بذلك من دفع التعويض للدائن مما جعل هذا الأثر يتشابه إلى حد كبير مع أنظمة أخرى، لكن هذا التشابه في الآثار لا يلغي وجود بعض الفروق الجوهرية بين كل من اتفاقات الإغفاء وهذه الأنظمة وتبعا لذلك سنحاول التمييز بين اتفاقات الإغفاء وما يشتهب بها من النظم.

1. التمييز بين اتفاقات الإغفاء واتفاقات تحديد مضمون العقد:

إن إنفاقات تحديد مضمون العقد بحذف التزام فإن المدين لا يكون فيهم ملتزماً على الإطلاق بالالتزام المحذوف ومن ثم لا تتعدد مسؤوليته أصلاً.¹

فالمدين هنا لا يتحمل أي التزام لأن الاتفاق أعفاه منه وألقاه على عاتق الطرف الآخر ولهذا فلا يسأل عن تنفيذ الالتزام، أما بالنسبة لاتفاق الإغفاء من المسؤولية فإن المدين لم يتخلص منه كلياً وإنما نفى عن نفسه المسؤولية الناجمة عن إخلاله السير بهذا الالتزام إلا أنه لا يستطيع أن ينفي عن نفسه الإخلال المتعمد أو الخطأ الجسيم²، أما بالنسبة لاتفاقات تحديد مضمون العقد فيعد العقد وليد الإرادة وعليه فالمتعاقدين أحرار في استبعاد هذا الالتزام أو ذاك من نطاق التزاماتهما ووفقاً لذلك فللمدين الحق في أن يتفق مع دائنه على تضيق دائرة التزامه فيعفى بذلك من المسؤولية عن كل إخلال يخرج عن حدود هذه الدائرة وهذه الاتفاقات صحيحة ولا يحد منها إلا القواعد الامرة المتعلقة بالنظام العام والآداب العامة، ولكن يختلف اتفاق الإغفاء من المسؤولية عن تحديد مضمون العقد في أن المدين لالتزامه لا يكون مسؤولاً اتجاه الدائن عن الإخلال بالالتزام، وعليه فهو لا يلتزم بدفع تعويض عن الضرر الذي يلحق الدائن من جراء عدم التنفيذ.³

2. تمييز اتفاقات الإغفاء من المسؤولية عن التأمين من المسؤولية:

نصت المادة 619 مدني جزائري على أن: "التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاها أن يؤدي إلى المؤمن له، أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغاً من المال أو إيراداً أو أي عوض مالي آخر في حالة

¹ - إسماعيل محمد علي المحاقري، الإغفاء من المسؤولية المدنية في القانون المدني اليمني، دار الجامعة الجديدة، اليمن، 1996، ص 352.

² - نفس المرجع، ص 353.

³ - عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، عقود الغرر، الجزء السابع دار إحياء التراث، بيروت، لبنان، 1964، ص : 1645.

وقوع الحادث أو يحقق الخطأ المبين بالعقد وذلك مقابل قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن للمؤمن¹، من استقراء نص المادة يتضح أن التأمين عبارة عن عقد يلتزم فيه المؤمن في مواجهة المؤمن له أو المستفيد بدفع مبلغ من المال أو إيراد أو أي عوض مالي متى تحقق الخطأ الموجب لذلك، والتأمين إما يكون تأميناً على الأشخاص ومن صورته التأمين من المرض، التأمين على الزوجة والأولاد وقد يكون تأميناً على الحياة الخاصة أو على حياة الغير وقد يكون تأميناً من الأضرار²، كما أن التأمين قد يكون من المسؤولية وهي الحالة التي يثور التشابه بينهما وبين اتفاقات المسؤولية.

يقصد بالتأمين من المسؤولية بأنه: "عقد بموجبه يؤمن المؤمن له من الأضرار التي تلحق به من جراء رجوع الغير عليه بالمسؤولية³، وهذا التأمين قسم من أقسام التأمين لا يختلف في طبيعته عن سائر عقود التأمين فهو تأمين من الأضرار ومن هنا نجد أن لاتفاقات الإعفاء من المسؤولية والتأمين منها أوجه تشابه واختلاف نجملها في النقاط التالية:

أ. **أوجه التشابه:** لاتفاقات الإعفاء من المسؤولية والتأمين منها نقاط تلاقى وهي:

- تتشابه اتفاقات الإعفاء من المسؤولية مع التأمين من المسؤولية في أنه في كلا النظامين يتخلص المدين من أعباء دفع التعويض إلى الشخص المضرور وبالتالي لا يدفع المسؤول تعويضاً للمضرور لأن هذا الأخير قد أعفاه.⁴
- كما يتشابه في هذه الحالة مع اتفاقات إعفاء تتشابه أيضاً مع اتفاقات التخفيف حيث يمكن الاتفاق على أن تقتصر مسؤولية شركة التأمين على تغطية مبلغ معين وما زاد في مسؤولية المؤمن له يغطيه هذا الأخير.
- كما لا يجوز التأمين من المسؤولية في حالة الخطأ العمدي لأن هذا يجعل تحقق الخطر متعلقاً بمحض إرادة المؤمن له، كذلك لا يجوز الاتفاق على الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية في حالة الخطأ العمدي.⁵

¹ - المادة 619 من الأمر 58/75، المتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

² - عبد الرزاق السنهوري، عقود الغرر، مرجع سابق، ص 1376، 1377.

³ - يوسف جناد، تأمينات الطيران والفضاء، مقال منشور في مجلة الرائد العربي، تصدر عن شركة الاتحاد العربي لإعادة التأمين، لسنة 19، العدد 80، دمشق، سوريا، 2003، ص 51.

⁴ - إسماعيل محمد علي المحاقري، مرجع سابق، ص 349.

⁵ - بدر عبد اللطيف الياقوت، تأمين مرفق الطيران المدني من أخطار الأعمال الإرهابية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2010، ص 139.

ب. أوجه الاختلاف: على الرغم من وجود نقاط التلاقي بين هذين النظامين إلا أن هناك فروق جوهرية تفصل بينهما وتجعل لكلا النظامين نظاما قانونيا قائما بذاته ومستقلا عن الآخر وتتمثل في:

- يختلف النظامان في أنه في التأمين من المسؤولية تدفع شركة التأمين للمضروب ذلك لأن التأمين يؤكد المسؤولية لا ينفىها¹، فيما يهدف شرط الإعفاء إلى براءة ذمة المسؤول في مواجهة المضروب لذلك نرى أن المشرع الجزائري قد أجاز التأمين من المسؤولية ولم يجز ما أقدم عليه الاتفاق على الإعفاء منها، ومن أمثلة ذلك إلزامية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي التي نص عليها القانون رقم 07/95 المؤرخ في 25/01/1995²، في مادته 1/196 "يجب على كل ناقل جوي أن يكتب تأميناً لدى شركة التأمين معتمدة بالجزائر لتغطية مسؤوليته المدنية اتجاه الأشخاص والبضائع المنقولة واتجاه الغير"، ولم يقف تأكيد المشرع الجزائري على إلزامية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي عند هذا الحدث بل إنه زاد حرصاً على ذلك بالنص في المادة 171 من القانون رقم 06/98 المتعلق بالطيران المدني على أنه: "يجب على كل مستغل طائرة يقوم بالقطر الجزائري، بالخدمات الجوية الميينة في هذا القانون أو يخلق فوق القطر الجزائري سواء كان مسجلاً بالجزائر أو بالخارج، أن يكتب تأميناً يغطي مسؤولياته"³.
- كما يختلفان في أن التأمين من المسؤولية جائز في كلا المسؤوليتين العقدية والتقصيرية أما الإعفاء من المسؤولية فلا يجوز إلا في المسؤولية العقدية لأن المسؤولية التقصيرية من النظام العام.
- يرى البعض من الفقهاء أيضاً أن النظامين يختلفان في أن عقد التأمين هو عقد احتمالي يعد عنصر الاحتمال أساسياً في العقد، بينما يتحدد مركز المتعاقدين في شرط الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية عند التعاقد⁴.

¹ - عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، مرجع سابق، ص 1643.

² - المادة 1/196 من القانون رقم 07/95 المتعلق بالتأمينات، المعدل والمتمم بالقانون رقم 04/06 المؤرخ في 20/02/2006 الجريدة الرسمية، العدد 15، الصادرة في 12/03/2006.

³ - المادة 171 من القانون رقم 06/98، المتضمن الطيران المدني، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

⁴ - محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، قانون النقل، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2011، ص 97.

هذا القول إن صح في ظاهره فهو ليس كذلك في حقيقته، ذلك أنه حتى في ظل شروط الإعفاء نجد أن المتعاقد (الدائن) لن يعرف مركزه المالي الحقيقي وأنه أيضا وفي ظل عدم وجود شرط الإعفاء أو التخفيف يعرف مركزه المالي نسبيا بحيث أن الخسائر التي ستلقه جراء عدم التنفيذ أو التنفيذ المعيب للعقد سيتم تعويضها من قبل المدين وبالتالي سيكون لدى الدائن تصور ما، لما قد يؤول إليه وضعه الذي يتسم نسبيا بالاستقرار.

أما في ظل وجود الشرط المعفي، فإن الدائن يبقى عرضة لخطأ يصدر عن المدين هو خطأ معفي منه أو مخفف، لذا لن يكون في استطاعة الدائن معرفة وضعه ومركزه المالي إلا بعد تمام تنفيذ العقد وعليه إن المركز المالي للأطراف في الحالتين يبقى احتماليا ورهنا بوقوع الحادث الذي يفترض تطبيق النظام القانوني.

- يغطي التأمين من المسؤولية في عقود النقل نقل المسافرين ونقل الأشياء، بينما المشرع الجزائري أبطل كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته المترتبة عن نقل المسافرين، أما عن الأشياء فإنه لم يجز الشرط الهادف إلى الإعفاء منها إلا في حالتين:
- الأولى: إذا كانت الخسائر ناتجة عن طبيعة الأشياء المنقولة.
- الثانية: إذا كانت الخسائر ناتجة عن عيب خاص بالأشياء.
- كما يختلف النظامان حسب وجهة نظر بعض الفقهاء في أن نظام التأمين يعد دائما من عقود الإذعان فيما لا يكون شرط الإعفاء أو التخفيف من عقود الإذعان دائما.¹

الفرع الثاني: بطلان الاتفاقات المسبقة الرامية لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية:

لقد أسلفنا البيان أن عقد النقل الجوي هو عقد من عقود الإذعان حيث يفرض الناقل شروطه على الطرف المتعاقد معه وهو المسافر المستهلك ولا يسع هذا الأخير سوى أن يقبل هذه الشروط أو يمتنع عن استخدام هذه الوسيلة للتنقل، لهذا وتخفيفا على المسافر المستهلك ولإجراء التوازن بين الناقل الجوي والمسافر خُطت اتفاقية وارسو من بعدها البروتوكولات المعدلة لها من الإدارة الإذعانية للناقل الجوي، وذلك بنص صريح يلزم الناقل عدم التمرد على نصوص الاتفاقية والالتزام بها إذ قررت بطلان جميع شروط عقد النقل الجوي المخالفة لقواعد الاتفاقية، خلافا لما تقضي به القواعد العامة من جواز الاتفاق

¹ - إسماعيل محمد علي المحاقري، مرجع سابق، ص 350.

على إعفاء المدين من أية مسؤولية تترتب على عدم تنفيذ التزامه التعاقدى، إلا ما ينشأ عن غشه أو خطئه الجسيم.¹

وتبعاً لما تم بيانه سنتطرق إلى نطاق بطلان اتفاقات الإعفاء في اتفاقية وارسو (أولاً) وموقف المشرع الجزائري من بطلان شروط الإعفاء من مسؤولية الناقل الجوي (ثانياً).

أولاً: نطاق بطلان اتفاقات الإعفاء في اتفاقية وارسو لسنة 1929:

تنص المادة 23 من اتفاقية وارسو على أنه: 1- كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية، أو إلى تقرير حد أدنى من الحد المعين في هذه المعاهدة يكون باطلاً، وكأنه لم يكن على أن بطلان هذا الشرط لا يترتب عليه بطلان العقد كله والذي يظل مع ذلك خاضعاً لأحكام هذه المعاهدة.²

وأضيفت فقرة برقم 2 إلى هذه المادة بموجب بروتوكول لاهاي لسنة 1955 وهي: "2- لا تنطبق الفقرة الأولى من هذه المادة على البنود المتعلقة بالضياع أو بالضرر الناشئ من طبيعة البضائع المنقولة أو من عيب ذاتي فيها وأخيراً تنص المادة 32 من اتفاقية وارسو على أنه: "تكون باطلة جميع شروط عقد النقل، وجميع المعاهدات الخاصة السابقة على وقوع الضرر، التي بمقتضاها تخالف الأطراف المتعاقدة قواعد هذه المعاهدة سواء كان ذلك بتعيين القانون الواجب التطبيق، أم بتعديل قواعد الاختصاص...".

من استقراء النصوص القانونية أعلاه والواردة في اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي المعدل لها نجدها قد تطرقت لحالات بطلان اتفاقات الإعفاء سنتطرق للمبدأ العام لبطلان شروط الإعفاء أو التخفيف من مسؤولية الناقل الجوي والاستثناء الوارد عليها.

1. المبدأ العام في البطلان أو التخفيف من مسؤولية الناقل الجوي:

بحسب ما ورد في نص المادة 1/23 من اتفاقية وارسو لسنة 1929 فإن المبدأ العام في الاتفاقية يقضي ببطلان شروط الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منه إلا أن هذا البطلان لا يقتصر على الشروط التي تهدف إلى ذلك بطريق مباشر كأن تنص على عدم إمكانية الرجوع إلى الناقل الجوي في حالة التأخير بل يمتد إلى جميع الشروط التي تنص ولو بطريق غير مباشر على إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو

¹ - المادة 2/178 من الأمر 58/75 المتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم، مرجع سابق، نصت على أنه: "يجوز الاتفاق على إعفاء المدين من أية مسؤولية تترتب على عدم تنفيذ التزامه التعاقدى، إلا ما ينشأ عن غشه، أو عن خطئه الجسيم...".

² - المادة 1/23 من اتفاقية وارسو لسنة 1929، مرجع سابق.

تخفيفها، يطولها البطلان، فمثلا قد يقضي نص العقد على تقصير مواعيد الإخطار أو مدد السقوط، أو تقادم الدعوى أو وجود شرط يقضي بنقل عبء الإثبات على عاتق المسافر بدلا من أن يقوم به الناقل.¹ ولكن يخرج عن نطاق البطلان المقرر في الاتفاقية الشروط التي تهدف إلى تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن طريق وضع حدود التعويض أعلى من الحدود الواردة في المادة 22 منها، وذلك لأن مثل هذه الشروط لا تتناقض مع المبادئ الواردة في نص المادة 23 من اتفاقية وارسو الآنفه الذكر، ولكن تقدير صحة هذه الشروط يترك للقانون الوطني الواجب التطبيق.²

وإذا كانت المادة 1/23 من اتفاقية وارسو الآنفه الذكر تبطل في شقها الأول الشروط التي تنص على إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو التي تخفف منها، فإنها في شقها الثاني أبقت عقد النقل الجوي صحيحا وخاضعا لأحكام الاتفاقية، وبالتالي تطبيق الأحكام الخاصة بالمسؤولية على الناقل الجوي حسب ما ورد بها.

كذلك يخرج عن نطاق هذا البطلان كل اتفاق على الإعفاء من المسؤولية أو النزول عن الحد الأدنى المقرر في المادة، ويكون معقودا بعد وقوع الضرر، ذلك لأن البطلان الذي قرره الاتفاقية لا ينصرف إلا إلى الاتفاقات السابقة على وقوع الضرر.³

ويستفاد ذلك من نص المادة 32 من اتفاقية وارسو الآنفه الذكر كون عقد النقل من عقود الإذعان وحماية للطرف الضعيف فيه وهو المسافر المستهلك، بتدخل المشرع لرفع الشروط التعسفية التي لا يستطيع المسافر وهو المستفيد من خدمة النقل رفضها وإلا حرم نفسه من التنقل، ولا يعتد بالصفة التعسفية لهذه الشروط إلا عند إبرام العقد وقبل حدوث الضرر، لأن ذلك الوقت الذي يحتاج فيه المسافر المستهلك إلى خدمات الناقل، أما إذا وضعت هذه الشروط بعد وقوع الضرر فلا شبهة في الأمر لكون المتعاقد مع الناقل في موقف يسمح له برفضها.⁴

غير أن هذه الاتفاقات المعقودة بعد وقوع الضرر تخضع من حيث صحتها إلى حكم القانون الوطني الواجب التطبيق.

¹ - حسن كيرة، مرجع سابق، ص 55.

² - هاني دويدار، مرجع سابق، ص 379.

³ - حسن كيرة، مرجع سابق، ص 59.

⁴ - محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 446.

وفي حالة مطالبة أي شخص آخر بخلاف المسافر بالتعويض المستحق لهذا المسافر بسبب وفاته أو إصابته، فيعفى الناقل أيضا من مسؤوليته كليا أو جزئيا إلى المدى الذي يستطيع فيه إثبات أن الضرر كان سببه خطأ أو إهمال أو امتناع المسافر أو مشاركته فيه.¹

2. الاستثناء الوارد على بطلان شروط الإغفاء أو التخفيف من مسؤولية الناقل:

تنص المادة 12 من بروتوكول لاهاي لسنة 1955 على أنه: "في المادة 23 من المعاهدة يعاد تقييم نصها بحيث تصبح فقرة أولى، ثم تضاف فقرة ثانية نصها كالآتي: 2- لا تطبيق للفقرة الأولى من هذه المادة على البنود المتعلقة بالضياح أو بالضرر الناشئ من طبيعة البضائع المنقولة أو عيب ذاتي فيها".² من استقراء نص المادة فإنه يتضح أن المبدأ العام الذي أتت به اتفاقية وارسو هو بطلان كل الشروط التي تعفي الناقل الجوي من المسؤولية أو تخفف منها دون النظر إلى ماهية نوع المنقول سواء أكان أشخاصا أم بضائع أو أمتعة، لكن أتى بروتوكول لاهاي بإستثناء على هذا المبدأ حين أجاز الاتفاق على إغفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو تخفيفها في نقل البضائع، بحيث أجاز للناقل الجوي أن يضع شرطا في خطاب النقل لجوي يعفيه من المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن طبيعة البضائع المنقولة أو عن عيب ذاتي فيها.³

وهذا خارج عن نطاق دراستنا لأنها تخص عقد نقل الأشخاص جوا.

ثانيا: موقف المشرع الجزائري من بطلان شروط الإغفاء أو التخفيف من مسؤولية الضرر:

يتعين لإغفاء المتعاقد من المسؤولية إعمالا لشرط الإغفاء التزام كل متعاقد بتنفيذ العقد لما يتطلبه حسن النية⁴، بحيث إذا انتفى ذلك وتوافر الغش أو الخطأ المعادل للغش، أدى ذلك إلى بطلان شرط الإغفاء، إذ يتحقق بذلك قدر من قصد الأضرار بالمتعاقد الآخر⁵، والمصدر التاريخي لهذه الفكرة هو اتفاقية وارسو لسنة 1929 ثم بروتوكول لاهاي لعام 1955، وطالما أن الاتفاقية والبروتوكول هما من النظام القانوني الجزائري، فإنه من اللزوم التعرّيج عليهما لتحديد فكرة الغش والخطأ المساوي له قبل التطرق لهذه الفكرة في قانون الطيران المدني الجزائري.

¹ خالد أمير عدلي، عقد النقل الجوي، قواعد وأحكام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2006، ص 111.

² المادة 12 من بروتوكول لاهاي لسنة 1955، مرجع سابق.

³ ثروت الأسويطي، مرجع سابق، ص 712.

⁴ المادة 1/107 من القانون رقم 10/05، المتضمن القانون المدني، مرجع سابق.

⁵ أنور طلبة، المسؤولية العقدية، ط1، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، مصر، 2005، ص 539.

1. الغش والخطأ المعادل له في اتفاقية وارسو 1929:

لقد نصت المادة 25 من اتفاقية وارسو على أنه: "ليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها إذا كان الضرر قد تولد عن غش أو خطأ يراه قانون المحكمة المعروض عليها النزاع معادلاً للغش، وكذلك يحرم الناقل من هذا الحق إذا أحدث الضرر في نفس الظروف أحد تابعيه في أثناء تأديته لوظيفته".¹

لقد أثارت عبارة "الغش والخطأ المعادل له" صعوبات شديدة في تحديد مفهومها أو المقصود منها، ويرجع ذلك أصلاً لأن الاتفاقية أحالت أي نزاع إلى قاضي الوطن للمحكمة المعروض عليها النزاع في شأن تحديد الخطأ المعادل للغش²، وقد اختلف الفقه في تفسير تلك الإحالة وأنقسم إلى رأيين:

أ. **الرأي الأول:** يرى أنصار الرأي الأول وهو الرأي الراجح أن المادة 25 من الاتفاقية تتضمن قاعدة

إسناد إلى القانون الداخلي في تحديد الخطأ المعادل للغش، وللقاضي الحرية المطلقة في ذلك.

أما الغش فهو فكرة واضحة تتمثل في كل فعل أو امتناع بقصد إحداث الضرر.³

ب. **الرأي الثاني:** بينما ذهب أنصار هذا الرأي الثاني إلى القول بأن المادة 25 من الاتفاقية لا

تتضمن قاعدة إسناد إلى القانون الداخلي وإنما هي قاعدة موضوعية مفادها أن مسؤولية الناقل تكون بلا حدود في حالة الغش وذلك في القوانين التي تأخذ بفكرة الغش، أما الدول التي لا تعرف قوانينها الداخلية اصطلاحاً مقابلاً لفكرة الغش كاللؤلؤ الانجلوساكسونية وهي حليفة هذا الرأي،

فالخطأ الذي يشبهه أو يقترب من فكرة الغش هو الذي يحرم الناقل من المسؤولية المحدودة.⁴

وتختلف القوانين في شأن تحديد السلوك الذي من شأنه جعل مسؤولية الناقل الجوي غير محدودة، فالقوانين التي تنتمي إلى الأسرة الجرمانية تأخذ بفكرة الغش الذي يمكن تعريفه بأنه: "ارتكاب فعل أو امتناع عمداً يقصد الأضرار بالغير"، كما تأخذ بفكرة الخطأ الجسيم وهو "كل إهمال جسيم فعلاً كان أو امتناعاً في اتخاذ العناية الواجبة ولو لم تصحبه نية الإضرار بالغير".⁵

¹ - المادة 25 من اتفاقية وارسو 1929، مرجع سابق.

² - محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 148.

³ - وهو مفهوم الغش في القانون اللاتيني وهو يرى أن الغش لا يختلف في مفهومه بين القواعد الخاصة في النقل والقواعد

العامة للالتزامات والعقود، هاني دويدار، مرجع سابق، ص 342.

⁴ - أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص 368.

⁵ - هاني دويدار، مرجع سابق، ص 436.

ومن القوانين التي تساوي بين الخطأ الجسيم والغش القانون الفرنسي، وقد طبق القضاء الفرنسي والدول المتأثرة بالنظام القانوني الفرنسي فكرة الخطأ الجسيم "la faute lourds" باعتباره خطأ معادلاً للغش.¹ أما العائلة الانجلوساكسونية، فقوانينها لا تعرف فكرة الغش أو الخطأ الجسيم وإنما تأخذ بنظام الخطأ اللاإرادي Wilfulmisconduct والخطأ الإرادي هو "كل فعل أو امتناع إرادي يعلم مرتكبه أن من شأنه أن يؤدي إلى الإخلال بواجب ملقى على عاتقه أو احتمال إحداث الضرر للغير، أو يجهل مرتكبه عن عدم إكتراث ورعونة، أو لا يعنيه ما إذا كان من شأن هذا الفعل أو الامتناع أن يؤدي إلى ذلك" ولقد طبق القضاء الانجلوساكسوني هذا المفهوم في تحديد السلوك الذي من شأنه جعل مسؤولية الناقل الجوي غير محدودة.²

2. الغش والخطأ المعادل له في مؤتمر لاهاي لسنة 1955:

إثر التضارب الفقهي والقضائي الذي أخل بهدف اتفاقية وارسو في توحيد القواعد المتعلقة بالنقل الجوي عبر العالم، عقد مؤتمر لاهاي لعام 1955 الذي فصل في مسألة الغش والخطأ المساوي له بشكل يكون أقرب بما كان إلى تحقيق ذلك التوحيد الدولي في المفهوم القانوني للسلوك الذي يجعل الناقل الجوي مسؤولاً مسؤولية غير محدودة.

فنص في المادة 13 منه والمعدلة للمادة 25 من اتفاقية وارسو الأصلية على أنه: "لا تسري الحدود المذكورة في المادة 22 إذا ثبت أن الضرر يرجع إلى فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه قد تم إما بقصد إحداث الضرر وإما برعونة ووعي بإحتمال نشوء ضرر، وإذا وقع الفعل أو الامتناع من جانب التابعين فيجب كذلك إقامة الدليل على أنهم تصرفوا في نطاق تأدية وظيفتهم".³ وفي الحقيقة يكون هذا التعديل قد حقق انحيازاً ظاهراً لفكرة الخطأ الإرادي المعروف في الأنظمة الأنجلوساكسونية بالنظر إلى درجة التطابق الكبيرة بينهما، ومع ذلك فإن التوفيق بين العائلة الجرمانية ونظيرتها الأنجلوساكسونية قد تحقق إلى حد كبير، لأن نص التعديل يتضمن شقين:

¹ - Hassania Cherkaoui, la responsabilité international de transporteurs maritimes et aériens, édition soche presses, paris, 1987, p p 46, 47.

² - Ibid. p 65.

³ - المادة 13 من بروتوكول لاهاي لسنة 1955 المعدل لاتفاقية وارسو 1929، والمصادق عليه من طرف الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 64-74 المؤرخ في 2 مارس 1964، ج، ر، العدد 26، لسنة 1964.

أ. الشق الأول: وهو ارتكاب الفعل أو الإمتناع بقصد إحداث الضرر وهو نفس مفهوم الغش المعروف في القانون اللاتيني، كما أنه نفس مفهوم الشق الأول من الخطأ الإرادي الأنجلوساكسوني السابق الإشارة إليه.

ب. الشق الثاني: أما الشق الثاني من التعديل وهو الفعل والامتناع المقرون برعونة ووعي بإحتمال وقوع الضرر، فهو يوافق الشق الثاني من الخطأ الإرادي في القانون الأنجلوساكسوني لكنه يختلف عن الخطأ الجسيم وفي نفس الوقت يقترب من فكرة الخطأ غير المغتفر المعروف في القانون الفرنسي *la faute inexcusable*.¹

لم يثر الفرض الأول من تعديل الغش أي إشكال بل أنه فرض نادر الوقوع، لكن الفرض الثاني -الخطأ غير المغتفر- هو الذي أثار خلافات حول المعيار الواجب اتباعه في تقدير الوعي بنشوء الضرر، أ هو المعيار الموضوعي أو المعيار الشخصي.

وفي الأخير نشير إلى أن اتفاقية مونتريال لعام 1999 قد احتفظت بنفس نص التعديل الذي جاء به بروتوكول لاهاي لسنة 1955، لكنها تقصره على حالات المسؤولية في نقل الأمتعة وعن أضرار التأخير فقط.²

3. الغش والخطأ المعادل له في قانون الطيران المدني رقم 06/98:

تنص المادة 151 من القانون رقم 06/98 المتعلق بقواعد الطيران المدني الجزائري على أنه "لا تسري حدود المسؤولية المحددة في هذا القانون إذا أثبت أن الخسارة ناتجة عن غش أو خطأ يقدر أنه معادل للغش أو الخطأ الذي ارتكبه الناقل أو مندوبوه خلال ممارسة وظيفتهم".³

إن نص المادة يكاد يتطابق ونص المادة 25 من اتفاقية وارسو لسنة 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي لسنة 1955 ظالما أن الجزائر قد صادقت على الاتفاقية فلماذا أدرجت الغش والخطأ المعادل للغش في المادة 151 في حين أن الاتفاقية جزء من القانون الوطني فيكفي أن يكون القانون في الاتفاقية، إضافة

¹ - « ... le doyen Chauveau propose une définition de la faute inexcusable, qui fut retenue par le législateur, est inexcusable dit l'art 321/4 du code de l'aviation civil, la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et sérieux, la faute du transporteur, Economico, Marseille, 1982, p205 ».

« la faute lourde s'est usée, la faute inexcusable est en train de s'user », R., Rodière, droit des transports terrestres et aérien, précis Dalloz, Paris, 1977, p374 ».

² - المادة 5/22 من اتفاقية مونتريال 1999، مرجع سابق.

³ - المادة 151 من القانون رقم 06/98، المتضمن لقواعد الطيران المدني، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

إلى أن المشرع استبدل عبارة "خطأ يعتبره قانون المحكمة المعروض عليها النزاع معادلا للغش" التي تتضمنها المادة 25 من الاتفاقية بعبارة "خطأ يقدر أنه معادل للغش" ليس أكثر من ذلك.

فإذا كانت اتفاقية وارسو قد أحالت إلى القوانين الوطنية مهمة تحديد مفهوم الخطأ المساوي للغش تقاديا لوضع قاعدة محددة قد لا ترتضيها كافة الدول، فما الذي منع المشرع الجزائري من تحديد الخطأ المساوي للغش في قانون الطيران المدني رقم 06/98.

وما يزيد من حدة تساؤلنا هو أن الجزائر صادقت على بروتوكول لاهاي لعام 1955 المعدل لاتفاقية وارسو لسنة 1929، وقد جاء هذا البروتوكول بمفهوم واضح للسلوك الذي يجعل الناقل مسؤولا مسؤولية غير محدودة، وهو الفعل أو الامتناع من جانب الناقل أو تابعيه الواقع إما بقصد إحداث الضرر وإما برعونة مقرونة بإدراك احتمال ترتب ضرر على ذلك¹، فالمشرع الجزائري لم يحدد المقصود بالغش والخطأ المساوي له في القواعد الخاصة بالنقل الجوي، ولا في القواعد العامة الواردة في القانون المدني أو التجاري.

وإن تحديد مفهوم الغش في القانون الجزائري لا تثير إشكالا، فطالما أن الجزائر تعد من الدول المتأثرة بالنظام القانوني الفرنسي، يمكن القول أن الغش هو كل فعل أو امتناع يكون بقصد الإضرار بالغير.² أما عن الخطأ الذي يقدر أنه معادل للغش، فيمكن القول أيضا أنه الخطأ الجسيم *la faute lourde*، ولا شك أن في ذلك تأثرا آخر بالنظام القانوني الفرنسي، وما يؤكد هذا الفرض هي النصوص المتعلقة بالقواعد العامة للالتزامات الواردة في القانون المدني الجزائري، والتي لا تتضمن لفظ "الغش" إلا وإن كان معطوفا على لفظ الخطأ الجسيم³، ومع ذلك فإن المشرع الجزائري لم يحدد مفهوما للخطأ الجسيم ولعله قد ترك تقدير جسامته الخطأ التي من شأنها أن تجعله مساويا للغش لسلطة القاضي المطلقة، لكن هذا الأخير سيتجنب الكثير من العناء لو أن المشرع يبادر إلى تحديد مفهوم الغش والخطأ المعادل له فضلا عما يمكن أن تحققه هذه المبادرة من توحيد بين الأحكام القضائية في هذا الصدد.

¹ - المادة 13 من بروتوكول لاهاي المعدلة للمادة 25 من اتفاقية وارسو، مرجع سابق.

² - وهو مفهوم الغش في قانون الدول اللاتينية السابق الإشارة إليه.

³ - المواد 172/2، 178/2، 182/2، من الأمر 58/75 المتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

خلاصة الفصل الأول:

عنوان هذا الفصل هو إنعقاد مسؤولية الناقل الجوي للمسافرين فلما كانت المسؤولية هي جزء الإخلال بالالتزام ترتب عن ذلك مساءلة الناقل الجوي عن الأضرار التي فرضها عليه عقد النقل الجوي للمسافرين والتي يتجلى أهمها في الالتزام بمراعاة سلامة المسافرين المستهلكين والذي تتعدّد مسؤولية الناقل الجوي عن الإخلال به توافر شروط وهي وقوع حادث يصيب المسافر، وأن يقع هذا الحادث في زمن معين مع وقوع ضرر يصيب المسافر المستهلك إضافة إلى ذلك الالتزام بنقل المسافرين المستهلكين في وقت محدد فكان من الطبيعي أن يقع على عاتق الناقل الجوي إلتزام يفرض عليه إحترام مواعيد السفر أو النقل حسب ما جاء في العقد المبرم بينه وبين المسافر المستهلك.

كما تطرقنا في هذا الفصل إلى وسائل الإعفاء القانونية والاتفاقية لمسؤولية الناقل الجوي، فعلى الرغم من توافر أركان المسؤولية الموجبة للتعويض عن الضرر اللاحق بالمسافر المستهلك إلا أنه يستطيع دفعها بإحدى الوسائل التي يربتها النظام القانوني بهذا الشأن، كما يمكن كذلك للناقل أن يسلك طريقاً آخر من أجل إدراج شروط أو إتفاقات تهدر مسؤوليته المفترضة وتخول له التصل من المسؤولية الملقاة على عاتقه.

الفصل الثاني:

التعويض كآلية ضامنة لحقوق المسافر
"المستهلك"

الفصل الثاني: التعويض كآلية ضامنة لحقوق المسافر المستهلك

وجد نظام التعويض لإصلاح الضرر الذي يلحق بالمضرور وإعادة التوازن الذي إختل بسبب الفعل الضار، والمفروض هنا أن لا يكون لخطأ المسؤول أي تأثير على مقدار التعويض وهذا ما يلتزم في أحكام الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية فيما يخص التعويض عن الضرر الذي يلحق بالمسافر سواء في حالة الوفاة أو الإصابة أو عن الضرر الذي يلحق أمتعته، فالتعويض لا يتغير بتغير حجم خطأ الناقل الجوي.

غير أن جسامه الضرر الذي يلحق بالمسافر وذوي الحقوق قد يشكل دعوى قضائية والتي تنفرد بقواعد خاصة ومميزة وتعد السبيل الأكثر ضمانا للمسافر للحصول على أكبر قدر ممكن من التعويض لتغطية الأضرار التي أصابته، بإعتبار أن ما خصص من تعويض لا يكافئ خسارة الروح البشرية وما يترتب عنها من معاناة مالية وصدمة نفسية وكذا بالنسبة للإصابة الجسدية التي ينجر عنها آثار بليغة تنعكس سلبا على الحياة الاجتماعية والاقتصادية للضحية وذويها، وهذا ما جعل الأنظمة الدولية والوطنية تتوجه نحو سياسة حمائية أكبر تضمن للمضرور تعويضا يجبر ضرره من خلال وضع ترسانة من القواعد القانونية من شأنها رعاية حقوقه وبناء على ما تقدم سيتم التطرق إلى نظام التعويض في عقد النقل الجوي بين التحديد والإطلاق (مبحث أول) ثم الأحكام الإجرائية لدعوى التعويض في عقد النقل الجوي (مبحث ثاني).

المبحث الأول: نظام التعويض في عقد النقل الجوي بين التحديد والإطلاق

إن الموازنة بين مصالح طرفي عقد النقل تتجلى في مزج المشرع الدولي بين طبيعتين لمسؤولية الناقل الجوي وهما الطبيعة الشخصية التي تقررت لصالح الناقل الجوي، والطبيعة الموضوعية التي تقررت لصالح المسافرين.

وعليه أصبحت المسؤولية في ظل هذا الوضع الخاص ذات طبيعة مركبة لم تعهدها قواعد المسؤولية المدنية بوجه عام، ذلك نظرا لما يمثله مبدأ تحديد المسؤولية - أي وضع حد أقصى للتعويض مهما كان حجم الضرر - من أهمية كبرى بالنسبة للناقل، لما يمثله من حماية في تقليل مقدار التعويض عند وقوع حادث الطائرة من جهة، ومن جهة أخرى جعلت مسؤولية الناقل عما يلحق المسافرين من أضرار بدنية مسؤولية غير محدودة ذات مستويين فوضعت إطارا نظاميا مخالفا لما نصت عليه اتفاقية وارسو وتعديلاتها، وفي هذه الحالة لا يمكن للناقل التمسك بالحدود القصوى للتعويض التي نص عليها المشرع الدولي وبناء على ما تقدم سيتم التطرق إلى تعويض المسافر المستهلك بين الجمود والإصلاح (مطلب أول) ثم طرق التقييم في نظام التعويض لعقد النقل الجوي (مطلب ثان)

المطلب الأول : تعويض المسافر المستهلك بين الجمود والإصلاح:

إن الحماية المقررة لمستهلك النقل الجوي تقف ورائها سياسة تشريعية ناتجة عن تحقيق أهداف أخرى تتعلق عموما بزرع الثقة واستقرار التعامل القانوني في مجال النقل الجوي والذي يعتبر قطاعا حيويا يخدم المجتمع، الاقتصاد والفرد وهذا ما جعل اتفاقية وارسو لسنة 1929 وبروتوكولاتها يهدفان ليس فقط لحماية المسافرين بل إلى وضع حد أقصى لمساءلة الناقل الجوي لإصلاح ما تسبب فيه من ضرر.

فنظام التعويض يستقي أحكامه من قواعد الاتفاقيات الدولية ابتداء من اتفاقية وارسو 1929 المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي وتعديلاتها إلى اتفاقية مونتريال 1999 والتي تعتبر ثورة في قانون الطيران المدني حيث أنها وحدت ونظمت نظام المعاهدات والبروتوكولات التي مصدرها اتفاقية وارسو وعليه سيتم التطرق إلى التعويض في اتفاقية وارسو والتعديلات اللاحقة لها (فرع أول) ثم إلى التعديل المستحدث لنظام التعويض (فرع ثاني).

الفرع الأول: التعويض في اتفاقية وارسو والتعديلات اللاحقة لها :

لم يكن مبدأ السلامة الجوية سائدا في مجال الطيران، وهذا الأمر انعكس على نصوص الاتفاقية المقررة للتعويض وذلك منذ وضع اتفاقية وارسو مروراً بتعديلاتها المختلفة، وعليه يجب توضيح الحدود المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي فيما يتعلق بنقل المسافرين وترتبط هذه الفكرة مع ما يتعرض له الناقل الجوي من مخاطر من ناحية، والقيمة الحقيقية لمبالغ التعويض، لذلك كان من الطبيعي أن يرتفع الحد الأقصى للتعويض كلما تضاءلت مخاطر الطيران وانخفضت القيمة الحقيقية لمبالغ التعويض، وقد عرف الحد الأقصى للتعويض تطورا مستمرا في كل من اتفاقية وارسو وتعديلاتها وبناء على ذلك سيتم التطرق إلى التعويض في اتفاقية وارسو (أولا) ثم التعويض في التعديلات اللاحقة لاتفاقية وارسو (ثانيا) ثم موقف المشرع الجزائري من التعويض (ثالثا) .

أولا : التعويض في اتفاقية وارسو لسنة 1929:

الأصل في التعويض أن يكون عن كل الضرر، إلا أن اتفاقية وارسو و كل تعديلاتها وكذا المشرع الجزائري في قانون الطيران المدني 06/98 المشار إليه سابقا خرجت عن هذا الأصل بوضعها حدا أقصى للتعويض يلتزم بدفعه الناقل الجوي للمضرور عن الأضرار التي لحقت به جراء الحادث. وقد اتفق الفقه على أن مبالغ التعويض التي أقرتها اتفاقية وارسو والتي تتعد بها مسؤولية الناقل الجوي إزاء مستحقيها، لها حدود قصوى للتعويض وهي ليست مبالغ جزافية¹ بمعنى أنه إذا كانت الأضرار التي تلحق المسافرين أقل من الحد الأقصى فإن المضرور لا يستحق تعويضا سوى عن الضرر الذي لحقه كي لا يثري المضرور على حساب الناقل الجوي بلا سبب، وبناء على ذلك أرست اتفاقية وارسو حدودا قصوى للتعويضات التي تلزم الناقل الجوي بدفعها.

وميزت في هذا الخصوص بين التعويضات المستحقة عن الأضرار الجسدية التي تصيب المسافرين والأضرار التي تلحق الأمتعة وكذلك تترتب عن التأخير في عملية النقل.

1- التعويض في حالة الوفاة أو الإصابة :

نصت المادة 22 من اتفاقية وارسو لسنة 1929 في فقرتها الأولى على أنه: "في حالة نقل الأشخاص، تكون مسؤولية الناقل تجاه كل راكب محدودة بمبلغ مقداره 125 ألف فرنك على أنه في الحالة التي يجيز فيها قانون المحكمة المعروض عليها النزاع أن يكون التعويض في صورة ريع (مرتب) فلا يجوز أن يزيد

¹ - ثروت أنيس منصور ، مرجع سابق ، ص 311.

رأس المال عن الحد المذكور، ومع ذلك يجوز للراكب بناء على اتفاق خاص مع الناقل أن يحدد مبلغاً أكبر¹

من إستقراء نص المادة نستنتج أنه في حالة ثبوت مسؤولية الناقل الجوي، يكون ملزماً بدفع تعويض لكل مضرور أو لذوي الحقوق، يفقد بمبلغ 125 ألف فرنك والذي يعادل آنذاك بالتقريب 8300 دولار أمريكي.²

ويشمل مبلغ التعويض الذي حددته اتفاقية وارسو كل الأضرار التي تلحق بالمسافر سواء تعلق الأمر بالوفاة أو الإصابة أو بأي أذى بدني آخر طبقاً للمادة 17 من اتفاقية وارسو السابقة الذكر. ولا يمكن المطالبة بمبلغ يفوق المبلغ المحدد مهما كانت جسامته الضرر، وإن كانت المحكمة التي يعرض أمامها النزاع تسمح بالتعويض المرتب على دفعات، إلا أنه لا يباح تجاوز الحد الأقصى للتعويض وذلك بغرض تجنب التحايل على أحكام المسؤولية المحدودة .

2- التعويض في حالة ضياع الأمتعة أو تلفها :

ميزت اتفاقية وارسو لسنة 1929 عند تحديدها لمبلغ التعويض بين النسبة المقررة للأمتعة المسجلة والنسبة المقررة للأمتعة غير المسجلة، فبالنسبة للأمتعة المسجلة فالحد الأقصى للتعويض عنها قدر بـ 250 فرنك لكل كيلوغرام طبقاً للمادة 22 من اتفاقية وارسو في فقرتها الثانية.³ وفيما يتعلق بالأمتعة الغير مسجلة (حقائب اليد) والتي تبقى في حوزة المسافر وتحت حراسته فقد أقرت الاتفاقية مبلغ 5000 فرنك لكل مسافر .

3- التعويض عن أضرار التأخير :

لم تضع اتفاقية وارسو لسنة 1929 حدوداً قصوى للتعويض عن أضرار التأخير ، مما يؤدي إلى تطبيق المادة 22 من الاتفاقية السالفة الذكر حسب الحالة سواء التأخير في نقل المسافرين و حقائبهم ، أو التأخير في نقل الأمتعة المسجلة⁴.

وبعد مضي وقت طويل منذ عام 1929 تاريخ التوقيع على اتفاقية وارسو أصبحت مبالغ التعويض التي حددتها هذه الأخيرة لا تتناسب وارتفاع مستوى المعيشة والأسعار هذا فضلاً عن تطور مرفق النقل الجوي بشكل تضاعلت معه مخاطر الطيران مما دفع بالفقه إلى المطالبة بإعادة النظر في الحد الأقصى

¹ - www.logistiqueconseil.org-convention-de-Varsovie-op,cit,p:5-9.

² - أبو زيد رضوان ، مرجع سابق ، ص 11

³ - www.logistiqueconseil.org-convention-de-Varsovie-op,cit,p:6-9

⁴ - محمد فريد العريني ، مرجع سابق ، ص 126.

للتعويض المقرر في اتفاقية وارسوا مراعاة لمصلحة المسافر الذي طالما عانى من ذلك التعويض الذي أعتبر إجحافا في حقه..

ثانيا: التعويض في التعديلات اللاحقة لاتفاقية وارسو:

التشديد على أمن وسلامة الطيران من خلال برنامج السلامة¹ الذي وضعته الهيئة الدولية للطيران المدني " الايكاو " والذي كلفت الدول بتطبيقه تفاديا لوقوع حوادث الطائرات ومن بينها الدولة الجزائرية. ونتيجة للتوجه القانوني الجديد الداعي إلى إعادة النظر في السياسة الحمائية لمصلحة الناقل والالتفات إلى اتجاه مغاير يراعي بالأولوية حقوق مستهلك النقل الجوي² أدى ذلك إلى تعديل اتفاقية وارسو بمقتضى عدة بروتوكولات واتفاقيات نذكرها تباعا:

1- التعويض في بروتوكول لاهاي 1955:

أبرم الدول الأعضاء اجتماع أول عام 1953 بمدينة " ريو دي جانيرو " وقدمت اقتراحات لرفع الحد الأقصى للتعويض في إطار اللجنة القانونية التابعة للمنظمة الدولية للطيران المدني " الايكاو " وكذا في اجتماع ثاني بمديريد إسبانيا سنة 1955، فكان الحد الأقصى المقترح بنسبة 60 % من المبلغ المحدد في اتفاقية وارسو أي بمقدار 200 فرنك بوانكاري.

لكن المندوب الأمريكي أعتبر هذا المبلغ إهانة للضحية وغير كاف ولا يتناسب مع آدمية الإنسان وكرامته وأقترح 350 ألف فرنك أي ما يعادل 25 ألف دولار أمريكي وإلا لن يصادق على المشروع.³

ولتفادي انسحاب الولايات المتحدة الأمريكية من المؤتمر رفع مبلغ التعويض إلى 250 ألف فرنك يلتزم بدفعه الناقل الجوي للمضرور أو ذويه في حالة وفاة المسافر أو إصابته بجراح أو بأي أذى بدني آخر وذلك طبقا للمادة 11 من بروتوكول لاهاي والتي حلت محل المادة 22 من اتفاقية وارسو والتي تقابلها المادة 150 من قانون الطيران المدني الجزائري 06/98.

وتقتضي الفقرة الأولى من المادة 11 من البروتوكول⁴ في نقل الأشخاص مسؤولية الناقل عن كل راكب تقتصر على مبلغ 250.000 فرنك.

¹ - WWW.ICAO.ORG-sAFTEY MANAGEMENT manual.Doc9859.

² - N.M. Matt ,traité de droit aéronautique, 3 ème édit, pedone, Paris, 1980,P :478

³ - WWW.Logistique conseil.Org- convention de Varsovie, op,cit, p p : 06-09.

⁴ - WWW.Logistique conseil.Org/ Protocol de la Haye, p p :03-07.

لكن التعديل الذي جاء به البروتوكول كان جزئياً بدليل انه لم يمس الحد الأقصى للتعويض الخاص بالأمته وذلك بسبب الخلاف الذي ساد خلال انعقاد البروتوكول بين الأعضاء فيما يخص الأساس الذي يتخذ لاحتساب الحد الأقصى للتعويض حينما يكون الضرر الذي أصاب الأمته المسجلة ضرراً جزئياً.¹ أما البند -أ- من الفقرة الثانية من المادة 11 من البروتوكول أبقت على الحد الأقصى للتعويض عن الأمته المسجلة بـ 250 ألف فرنك، بالنسبة للبند ب- من الفقرة الثانية فقد قرر بروتوكول لاهاي ما يلي :

"في حالة ضياع أو تلف أو تأخير جزء من الأمته المسجلة أو أي شيء مما تتضمنه فإن الوزن الكلي للطرد أو الطرود المتعلق بها، الأمر هو الذي يؤخذ وحده في الاعتبار لتعيين حد مسؤولية الناقل، غير انه إذا كان ضياع أو تلف أو تأخير جزء من الأمته المسجلة، أو أي شيء مما تتضمنه يؤثر في قيمة طرود أخرى تشملها نفس استمارة الأمته يجب أن يؤخذ الوزن الكلي لهذه الطرود في الاعتبار لتعيين حد المسؤولية²." من نص المادة يتضح أن ما اقره بروتوكول لاهاي 1955 هو أن الوزن الكلي للطرد أو الطرود المتضررة دون غيرها من الطرود الأخرى بشرط أن تشملها نفس استمارة الأمته هو الذي يؤخذ كأساس لاحتساب الحد الأقصى للتعويض أما إذا صدرت عدة بطاقات أو استمارات فلا يؤخذ بالحسبان عند حساب التعويض سوى وزن الطرد الذي لحقه الضرر، والضرر الجزئي إذا ما تسبب في إنقاص قيمة الطرود الأخرى ، يتم احتساب الحد الأقصى للتعويض في هذه الحالة على أساس الوزن الكلي لجميع الطرود مما لحقها من ضرر وما انقص من قيمتها بالتبعية.

والجديد الذي جاء به بروتوكول لاهاي انه توصل الأعضاء إلى حسم الخلاف الذي كان قائماً في ظل اتفاقية وارسو 1929 حول الأساس المعتمد عليه لاحتساب الحد الأقصى للتعويض عن الضرر الجزئي الذي يلحق الأمته .

بالإضافة إلى أن البروتوكول مدد أحكام المسؤولية على تابعي الناقل الجوي وأجاز لهم التمسك بحدود التعويض³، والذي لم تنص اتفاقية وارسو على استفادتهم منه في حالة ثبوت مسؤوليتهم عن الأضرار التي تلحق المسافر بسبب الخطأ الشخصي، وهذا ما عرضها للانتقاد بسبب حرمانها لتابعي النقل من مبدأ

¹ - محمد فريد العريني ، مرجع سابق، ص 605.

² - المادة 2/11 من بروتوكول لاهاي 1955 المعدل لاتفاقية وارسو ، مرجع سابق.

³ - المادة 14 من بروتوكول لاهاي المعدلة للمادة 25 من اتفاقية وارسو ، مرجع نفسه .

تحديد المسؤولية تقاديا للتحايل على هذا المبدأ والذي يؤدي حسبها إلى تعطيله، والهدف من وراء ذلك هو تمكين المضرور من الرجوع على تابعي الناقل بهدف الحصول على تعويض كامل .

وقد اقر بروتوكول لاهاي في الفقرة الرابعة من المادة 11 منه إلى أن الحد الأقصى لا يمنع المحكمة المطروح أمامها النزاع من إضافة مبالغ تغطي تكاليف المحكمة و غيرها من نفقات التقاضي التي يتكبدها المدعي بشرط أن هذه المبالغ الإضافية لا تتجاوز مبلغ التعويضات التي يلتزم الناقل بدفعها في غضون 06 أشهر ابتداء من تاريخ الحادث.

ورغم هذا التعديل الجزئي الذي أدخله بروتوكول لاهاي بمضاعفة مبلغ التعويض بالنسبة للمسافرين إلى أن الولايات المتحدة الأمريكية رفضت التصديق عليه بحجة عدم كفاية هذا الحد الأقصى أمام قيمة الإنسان الأمريكي¹ لكن في الحقيقة أن الولايات المتحدة الأمريكية كانت ترفض تطبيق أحكام بروتوكول لاهاي على الناقلين الجويين للخطوط الداخلية للولايات المتحدة الأمريكية، كون أن البروتوكول عبارة عن اتفاق دولي حسب مفهومها و بالتالي تصبح أحكامه نافذة في نظام القانون الأمريكي بمجرد المصادقة عليه ولم تصادق على البروتوكول إلا في 2003/09/15.²

2- اتفاقية مونتريال 1966:

تهديد الولايات المتحدة الأمريكية لانسحاب من اتفاقية وارسو ورفضها التصديق على بروتوكول لاهاي دفع بالاتحاد الدولي للنقل الجوي " الاياتا" بإقناع العديد من شركات الطيران التابعة لمختلف الجنسيات بتوقيع اتفاق مع هيئة الطيران المدني الأمريكي C.A.B في 1966/05/04 في مدينة مونتريال تقاديا للانعكاسات السلبية على مرفق الطيران المدني وانهيائه وأعيد النظر في مبلغ التعويض على اثر ذلك وأصبح يقدر ب 75.000 دولار تعويضا لجبر الضرر الذي يلحق المسافر، لكن يخفض هذا المبلغ إلى 58.000 دولار إذا كانت مصاريف التقاضي والأتعاب قد دفعت في الدولة التي رفعت فيها الدعوى.³

وللإشارة فإن الجزائر قد صادقت على هذا الاتفاق بدليل انه على تذكرة السفر الدولية الصادرة عن الخطوط الجوية الجزائرية يوجد بيان صريح يفيد انه إذا كانت نقطة الإقلاع والوصول أو الرسو واقعة في إقليم الولايات المتحدة الأمريكية فهناك إمكانية الخضوع لأحكام اتفاق مونتريال 1966⁴، وقد وضع هذا الاتفاق شروطا لدفع التعويض المذكور أعلاه لكل مسافر مضرور والمتمثلة في:

¹R. -Rodiere,op.cit,p 135

² - www.icao.org-doc

³ - عاطف السيد الفقي، مرجع سابق ، ص563.

⁴ - الوثائق الداخلية للخطوط الجوية الجزائرية -المديرية العامة -قسم الشؤون القانونية .

- أ. أن يكون النقل دوليا خاضعا لأحكام اتفاقية وارسو .
- ب. أن يكون الضرر الذي لحق بالمسافر وقع على متن الطائرة عند الهبوط، الرسو أو النزول على إقليم الولايات المتحدة الأمريكية وان يكون اغلب ركابها من جنسية أمريكية .
- ج. أن يكون الناقل طرفا في الاتفاق إما بالتوقيع أو الانضمام .
- وهاته الضوابط المذكورة كانت محل انتقاد من طرف المجتمع الدولي على اعتبار إنها تخدم مصلحة المسافر الأمريكي على حساب المسافرين من جنسيات دولية أخرى¹ وبالنتيجة نادى الفقهاء وكذا جمعيات مساعدة ضحايا حوادث الطائرات بعقد بروتوكول جديد يرفع من سقف التعويض عن الأضرار التي تصيب المسافرين بصفة عادلة مهما كانت جنسياتهم دون انحياز كما أن الهدف من إبرام مؤتمر جديد هو محاولة إزاحة العقبات التي نتجت عن التعارض البائن بين أحكام اتفاقية مونتريال 1966 و قواعد اتفاقية وارسو 1929 ، لكن رغم كل الانتقادات اللاذعة التي تلقتها الاتفاقية إلا أنها تعتبر خطوة جريئة للتمرد على قواعد اتفاقية وارسو خاصة وأنها ضربت مبدأ المسؤولية في الصميم وذلك بتأسيس المسؤولية الموضوعية .

3- مؤتمر غواتيمالا 1971:

نظرا للمساوى التي خلفتها اتفاقية مونتريال 1966 ومدى تسببها في خلق أزمة كادت أن تعصف بمبادئ وأحكام اتفاقية وارسو باعتبارها التشريع الدولي الموحد للنقل الجوي على المستوى العالمي أقامت اللجنة القانونية التابعة لمنظمة " الايكاو " خوفا من انهيار بنائها² بعقد اجتماعين في جانفي و جوان 1967 لمناقشة اقتراحين يتمثلا في :

- أ- إما أن يكون الحد الأقصى للتعويض عن الضرر بأنواعه (وفاة ،إصابة أو أي أذى بدني يلحق بالمسافر) يقدر ب 75.000 دولار أمريكي مشتملا على كل المصاريف مع الاحتفاظ بالطبيعة الشخصية للمسؤولية كما نصت عليها اتفاقية وارسو .
- ب- أو أن يحتفظ بنفس مبلغ التعويض مع منع تجاوزه والاحتفاظ بالمسؤولية الموضوعية التي جاءت بها اتفاقية مونتريال 1966³ .

وقد أبرم آخر اجتماع في مدينة جواتيمالا بتاريخ 1971/03/08 حيث توصل الأعضاء لحل الأزمة بالتوقيع على بروتوكول يحمل اسم المدينة الذي انعقد فيها الاجتماع و الذي تضمن تعديلات حول أساس

¹ -R. -Rodiere ,op.cit,p 135

² - H.MANKIEWICZ.LE PROTOCOLE DE GUATEMALA CITY 1971.RFDA1971.P15.

³ - أبو زيد رضوان ، مرجع سابق ص 358.

المسؤولية، وأحكام الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم بها الناقل الجوي والذي فرق فيها البروتوكول بين حالتين طبقاً للمادة 1/8 التي تعدل المادة 22 من اتفاقية وارسو كالتالي :

- في حالة الضرر الذي يلحق الراكب من موت و إصابته بجرح أو أي أذى بدني ، فقد أقر البروتوكول مبلغ **1.500.000** فرنك.
- في حالة وقوع ضرر تأخير نقل الركاب ، يلتزم الناقل بدفع مبلغاً تعويضياً يتجاوز **62500** فرنك لكل راكب .
- بالنسبة للأمتعة المسجلة وغير المسجلة في حالة تلفها أو ضياعها أو التأخير في نقلها فقد حدد البروتوكول مبلغ التعويض **15000** فرنك.

هذا ولم ينص البروتوكول على حرمان الناقل الجوي من التمسك بالحد الأقصى للتعويض إلا بالنسبة للبضائع.

وبهذا التعديل ظهرت حماية ضحايا حوادث الطائرات بصورة اقوي.

والجدير بالذكر أن المادة(9)¹ المعدلة للمادة 24 من اتفاقية وارسو في فقرتها الثانية تحظر على المضرور المطالبة بتعويض يفوق الحد الأقصى الذي أقره البروتوكول أياً كانت الملابس التي تحيط بمسؤولية الناقل سواء أسس المضرور طلب التعويض على الخطأ العقدي أو التقصيري.

وإضافة إلى ذلك فقد استحدثت البروتوكول في المادة 15 منه حكماً جديداً يقضي بإجراء مراجعة دورية للحد الأقصى لمسؤولية الناقل الجوي اتجاه المسافر وذلك بزيادة هذا الحد في نهاية السنة الخامسة والسنة العاشرة من دخول البروتوكول حيز التنفيذ بمقدار **187500** فرنك إلا إذا رأى الأعضاء غير ذلك.²

والهدف من وضع هذا الحكم الجديد هو التغلب على العوائق التي كانت تنور في كل مرة على اثر رفع الحد الأقصى للتعويض، ولكي لا تتكرر محاولة رفع مبلغ التعويض نتيجة للتغيرات الاقتصادية وما ينجر عنها من انخفاض في قيمة النقود وارتفاع في الأسعار .

والثابت أن الحد الأقصى للتعويض لا تدخل فيه مصاريف دعوى المسؤولية من أتعاب المحامين أو رسوم أو أي مصروفات أخرى تتعلق بالدعوى، ويكون للمحكمة المختصة وفقاً لأحكام قانونها الوطني أن تضيف هذه المصاريف إلى التعويض المحكوم به .

¹ . 1974, protocole www.legislatio.gov.uk/uksi/2002/263/cruatemala

² H. Mankiewicz ,op.cit,p 18.

والملاحظ آنذاك أن البروتوكول عانى من جلب الكثير من الدول للانضمام إليه خاصة الدول النامية التي لا يتحمل اقتصادها هذه الزيادات في الحد الأقصى مما جعل هذا البروتوكول غير نافذ ليومنا هذا¹، وبعد أربع سنوات من انعقاد بروتوكول جواتيمالا أي ابتداء من 1974 ظهر ما يسمى بحقوق السحب الخاصة الذي حل محل الفرنك الذهبي.

ثالثا : موقف المشرع الجزائري من التعويض :

أقر المشرع الجزائري التعويض في قانون الطيران المدني طبقا لاتفاقية وارسو لسنة 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 بموجب المرسوم 74/64 المؤرخ في 1964/03/02 المشار إليه سابقا² غير أنها لم تصادق على باقي التعديلات اللاحقة بالاتفاقية ، وتبعاً لذلك لازالت أحكام اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي سارية المفعول في الجزائر وأضحت من النظام القانوني الجزائري الأمر الذي كان له اثر واضح و واسع على القواعد المنظمة للنقل الجوي الداخلي، لاسيما تلك المتعلقة بالحدود القصوى للتعويضات إزاء المسافرين و الأمتعة.

فقد نصت المادة 150 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 على انه: "مع مراعاة أحكام المادة 152 أدناه تمارس مسؤولية الناقل الجوي إزاء كل شخص منقول طبقا لقواعد اتفاقية وارسو المؤرخة في 12 أكتوبر 1929 وبروتوكول لاهاي في 28 سبتمبر 1955 والمصادق عليهما من طرف الجزائر، وتحديد قيمتها ب 250.000 وحدة حسابية كحد أقصى عن كل مسافر".³

من استقراء نص المادة نستنتج أن هذا النص قد استند في تقرير الحدود القصوى للتعويضات لأحكام اتفاقية وارسو لسنة 1929 و بروتوكول لاهاي 1955 بشكل صريح .

فالحد الأقصى للتعويض المتعلق بنقل المسافرين هو 250.000 وحدة حسابية عن كل مسافر منقول، أي إذا لحق الضرر بأكثر من مسافر أثناء الرحلة الواحدة التزم الناقل بدفع تعويض يكون في حدود 250 ألف وحدة حسابية عن كل مسافر.⁴

ويشمل الحد الأقصى للتعويض في نقل المسافرين كافة الأضرار التي تضمنتها المادة 145 من قانون الطيران المدني 06/98 المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي في نقل المسافرين، وهي الأضرار الناجمة عن

¹ - أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص 22.

² - المرسوم الرئاسي 74/64 المؤرخ في 1964/03/02، مرجع سابق.

³ - المادة 150 من القانون رقم 06/98 المتضمن قانون الطيران المدني ، المعدل والمتمم مرجع سابق.

⁴ - هاني دويدار ، مرجع سابق ، ص 416.

وفاة المسافر أو إصابته بجروح أو أي ضرر جسدي أو عضوي أو وظيفي بما في ذلك الضرر الذي يصيب المدارك العقلية¹ كما يشمل الحد الأقصى للتعويض في نقل المسافرين، الأضرار الناجمة عن التأخير في إيصالهم والتي نصت عليها المادة 147 من القانون رقم 06/98 المذكورة آنفاً بحكم أن المشرع الجزائري لم يفرد لإضرار التأخير حداً أقصى للتعويض عنها.

أما عن الأضرار التي تصيب الأمتعة الخفيفة التي يحتفظ بها المسافر ويصطحبها معه على متن الطائرة فإن قانون الطيران المدني رقم 06/98 المشار إليه لم يشير إليها إطلاقاً .

الفرع الثاني : التعديل المستحدث لنظام التعويض :

إن التعويض في ظل اتفاقية وارسو لم يعد كافياً ولا مرضي لمستهلك خدمة النقل مما يتطلب استحداث آليات قانونية جديدة تنظم وتحكم الواقع الجديد والذي سماه ليو بولد بيريفيت " بقانون الغد " وعلى حسب وصف هذا الفقيه فإن " التعويضات الممنوحة على هدي نظام وارسو أصبحت تمثل في زماننا هذا امتيازاً تحكيمياً قرر لمصلحة شركات الطيران على حساب ضحايا حوادث النقل".²

ومن ثم ظهرت الحاجة الملحة لتوحيد القواعد المتعلقة بالنقل الجوي بعد تعرضها للشكوك بسبب تعدد التعديلات اللاحقة باتفاقية وارسو وما خلفه ذلك من تضارب في الأحكام وتفاوت في الحدود القصوى للتعويضات بين تعديل وآخر وبناءً على ما تقدم سيتم التطرق إلى اتفاقية مونتريال لسنة 1999 (أولا) ثم الحد الأقصى للتعويض (ثانياً) .

أولاً : اتفاقية مونتريال لسنة 1999 :

لم يغفل الاتحاد الدولي للنقل الجوي "الآياتا" عن المبادرة بإدخال تغيير على الحد الأقصى للتعويض إذ أنه أبرم اتفاق بين الناقلين الجويين عام 1995 والذي تلاه اتفاق خاص بإجراءات التطبيق والمعروف بـ "MIA"³ والمتضمن تعهد الناقل الجوي الموقع عليه، بالتمرد على المادة 20 من اتفاقية وارسو والتي تقضي بدفع الناقل الجوي بإثبات انتقاء الخطأ في حالة عدم تجاوز المضرور للمطالبة عن التعويض المقرر في الاتفاقية .

¹ - يمكن القول في هذا المقال أن الناقل الجوي المسؤول عن الأضرار النفسية والعقلية الناتجة عن أعمال القرصنة الجوية يستفيد من الحد الأقصى المقرر قانونياً أي 250 ألف وحدة حسابية عن كل مسافر تضرر نفسياً جراء تلك الأعمال .

² - LEOPOLD PEYREFITTE PROGRES AERONAUTIQUE .PROGRÈS DU DROIT . MELANGE JEAN PIERRE SORTAIS.FACULTÉ DE DROIT .UNIVERESITE DE LAUSANNE BRUYANT BRUXELLE .2002.P :452.

³ - MIA ; Measures to implement the Tata inter-carrier agreement .

كما أن اللائحة الصادرة عن مجلس الاتحاد الأوروبي رقم 97-2027 بتاريخ 09/10/1997 والمتعلق بمسؤولية الناقل الجوي تجاه المسافرين نصت على تعويض ضحايا حوادث الطائرات.¹

لكن منظمة "الايكاو" رأت بأن التعديلات المنصوص عليها أعلاه غير موحدة وغير كافية فبادرت بمشروع اتفاقية جديدة بعد مشاورات عديدة من طرف اللجنة القانونية التابعة لها والتي شكلت لدراسته وإعداد مشروع تحديث اتفاقية وارسو شاملا لأحكامها وأحكام البروتوكولات المعدلة لها وكذا ما ورد في الاتفاقيات الإقليمية الموقعة.²

وبالفعل تم عرض المشروع خلال المؤتمر الدبلوماسي الدولي للقانون الجوي الذي انعقد في الفترة ما بين 10 إلى 28 ماي 1999، وتم التوقيع على الاتفاقية الجديدة المعروفة باتفاقية مونتريال لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي 1999.

1- نشأة اتفاقية مونتريال :

كانت لمنظمة "الايكاو" الجرأة للتمرد على أحكام اتفاقية وارسو محاولة الخروج عنها بتقديم مشروع اتفاقية جديدة بهدف إعادة النظر في حدود مسؤولية الناقل ومبلغ التعويض.

وبعد المصادقة على المشروع الذي تقدمت به منظمة الايكاو، أبرمت اتفاقية مونتريال 1999 والتي تنفرد عن غيرها كونها شاملة لما جاءت به الاتفاقيات السابقة لها، وقد تضمنت بنودها جميع أحكام مسؤولية الناقل الجوي الدولي التي كانت مبعثرة بين مواد اتفاقية وارسو وتعديلاتها إلى جانب التشريعات الداخلية للدول المطبقة على النقل الجوي الداخلي بالإضافة إلى إعادة تقويم مبلغ التعويض.³

وبالنتيجة تم توحيد القواعد المنظمة لمسؤولية الناقل وأعيد النظر في الحد الأقصى للتعويض على الصعيد الدولي، وقد تم الالتفاف حول هذه الاتفاقية بالانضمام أو بالتوقيع نظرا للمزايا التي اتسمت بها مقارنة مع سابقتها.

ومن بين الأحكام المستحدثة في اتفاقية مونتريال 1999 ، مبدأ التعويض على قدر الضرر إلى جانب وضع مستويين لمسؤولية الناقل بهدف وضع بصمة توازن بين مصلحة المضرور ومصلحة الناقل، سواء

¹ - www.senat.fr-transport Aérien-le règlement(cf) 2027-97 relatif a la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident.

² - www.icao.org-doc.

³ - www.logistique Conseil.org /convention de Montréal,1999,p 1-16.

تعلق الأمر بالحالات التي تبنى فيها مسؤولية الناقل الجوي على الخطأ المفترض أو في الحالات التي تبنى فيها على المخاطر أو تحمل التبعة¹.

والملاحظ أن الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في هذه الاتفاقية يصب في مصلحة المسافرين إذ أن الاتفاقية أقرت بعدم محدوديتها ومن ثم لا يجوز للناقل التمسك بالحدود القصوى للتعويض في بعض الحالات.

ومن ثم صيغت قواعد وأحكام التعويض في اتفاقية مونتريال 1999 بهدف دعم حقوق المسافر والتقليل من امتيازات شركات النقل الجوي فيما يتعلق بضمان التعويض وعليه يمكن القول بأن اتفاقية مونتريال جاءت لإعادة تنظيم القواعد المعمول بها سابقا فيما يخص إرساء المسؤولية الموضوعية للناقل ورفع الحد الأقصى للتعويض .

2- التعديل الجذري للتعويض في ظل اتفاقية مونتريال :

نصت الفقرة الثانية من المادة الأولى من اتفاقية مونتريال على انه "تسري هذه الاتفاقية على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع تقوم به الطائرة بمقابل ، كما تسري على النقل المجاني الذي تقوم به كل مؤسسة للنقل الجوي"².

من استقراء نص المادة نجد أن اتفاقية مونتريال قد رسمت الإطار العام لتطبيق أحكامها، محاكية في ذلك الاتفاقية الأصلية وارسو لكن مع تعديل بسيط وسع من إطار نطاقها الضيق على النقل المجاني³.
واهم ما استحدثته الاتفاقية هو مسألة التعويض إذ بذل واضعو الاتفاقية قصارى جهدهم لرفع الحد الأقصى للتعويض في حالة الوفاة أو الإصابة.

لكن مبلغ التعويض المقرر في اتفاقية مونتريال لا يشمل جميع الأضرار التي تلحق بالمسافر بل أخضعت البعض منها لقاعدة التعويض على قدر الضرر عندما تفوق المطالبة بالتعويض الحد الأقصى المنصوص عليه في الاتفاقية وإن دل ذلك على شيء إنما يدل على أن مبلغ التعويض ظل يتأرجح بين التحديد و الإطلاق .

والأصل أن يكون التعويض شاملا لكل الأضرار التي تلحق الضحية، والمضروب يستحق ذلك في إطار حقوقه بما يغطي أضراره تلقائيا ودون شروط، وقد أكدت اتفاقية مونتريال ذلك تحت ظل قاعدة التعويض

¹ - أبو زيد رضوان ، مرجع سابق ، ص 24.

² - المادة 1/2 من اتفاقية مونتريال لسنة 1999 ، المعدلة لاتفاقية وارسو ، مرجع سابق .

³ - www.logistique Conseil.org/convention de Montréal,1999,p 03

على قدر الضرر، حيث انه لم تعد فكرة تسقيف التعويض مقبولة بعد أن أُنْدرج مبدأ تحديد المسؤولية باختفاء مبرراته¹، والمؤكد أن ذلك يصب في مصلحة المضرور، إضافة إلى ذلك لم تهمل اتفاقية مونتريال 1999 مصلحة الناقل الجوي سعياً منها لتحقيق توازن بين مصالح أطراف العقد وبالتالي استحدثت الاتفاقية نظام المسؤولية المركبة ذات مستويين² سعياً منها لتحقيق توازن بين مصلحة كل طرف .

في اتفاقية مونتريال وبغية التشديد على مسؤولية الناقل وذلك بتحويل الإطار الحمائي من الناقل للمضرور والذي يترجم الانحياز لفكرة المخاطر كأساس قانوني ورفع المشقة عن المضرور، بتكريس نظام المسؤولية الموضوعية في المستوى الأول وهي مسؤولية مطلقة تصب في مصلحة الضحية وذوي الحقوق في حالة إخلال الناقل بالالتزام السلامة تجاه المسافر وهي الوصول إلى نقطة الهبوط بسلامة .

ويظهر هذا جلياً من خلال المادة 1/17 من الاتفاقية التي تركز على السلامة التي يطمح إليها المسافر فيما يخص الأضرار التي لا يتجاوز مقدار التعويض فيها عن حدود ما أقرته الاتفاقية وهو 100 ألف وحدة سحب حقوق خاصة وهو تثبيت قانوني للمسؤولية الصارمة والمشددة، وفي هذه الحالة لا يمكن للناقل التنصل من المسؤولية إلا إذا تمكن من إثبات خطأ المضرور هذا من جهة ومن جهة أخرى فإن واضعي الاتفاقية أرادوا من خلال إقرار المسؤولية الموضوعية في هذا المستوى، حمل المضرور على الاقتناع بالحد الأقصى المقرر بإعتبار أن مبلغ التعويض مضمون للمسافر المصاب أو عائلة المتوفي³.

وتكريس لحق المسافر في المطالبة بالتعويض طالبت اتفاقية مونتريال من المجتمع الدولي تفعيل الفقرة الثانية من المادة 23 منها والتي تنص على أنه " على الدول التي ليست عضوة في صندوق النقد الدولي، وأن تشريعها الداخلي لا يسمح بتطبيق الفقرة الأولى من هذه المادة أن تعلن عند التصديق أو الانضمام إلى اتفاقية مونتريال أو في أي وقت لاحق بأن تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ 150.000 وحدة نقدية عن كل راكب وهو ما يعادل 100 ألف وحدة سحب حقوق خاصة "⁴.

وهذا تطبيقاً منها لشدة مساءلة الناقل عن الضرر الذي يلحق بالمسافر.

¹ - هاني دويدار ، مرجع سابق ، ص 418.

² - www.logistique Conseil.org/convention de Montréal,1999, p 07-08.

³ - محمد فريد العربي ، ص 387 .

⁴ - المادة 2/23 من اتفاقية مونتريال لسنة 1999 المعدلة لاتفاقية وارسو، مرجع سابق .

كما تنص المادة 6/23 منها على أن " الحدود المنصوص عليها في المادة 21 وفي هذه المادة 23 لا تمنع المحكمة من إمكانية إضافة طبقاً لقانونها ، مبلغ يناظر جزء أو كل المصاريف القضائية المصرح بها من طرف المدعي " ¹.

أما المستوى الثاني فتكون مسؤولية الناقل شخصية مبنية على أساس الخطأ المفترض إذا ما تجاوز مبلغ التعويض المطالب به الحد الأقصى أي 100 ألف وحدة سحب حقوق خاصة ، وفي هذه الحالة على الناقل أن يثبت أن الضرر الواقع لم يكن نتيجة إهمال أو فعل متعمد من طرفه أو من طرف تابعيه أو يثبت أن الضرر وقع بسبب الغير إذا ما أراد دفع المسؤولية.

ثانياً : الحد الأقصى للتعويض :

لقد أوضحت مسؤولية الناقل الجوي في ظل اتفاقية مونتريال لسنة 1999 مسؤولية موضوعية أساسها الضرر إما عن الحدود القصوى للتعويضات ، فقد جاءت وفقاً للمادتين 21 و 22 من الاتفاقية على النحو التالي :

1 - الحد الأقصى للتعويض عن الإصابة و الوفاة :

فيما يتعلق بالمسافرين أصبحت مسؤولية الناقل الجوي غير محدودة بأي حد من الحدود القصوى، ويعتبر ذلك موطن من مواطن التجديد في الاتفاقية ، ولكن لا بد من التمييز بين مستويين :

أ - المستوى الأول : إذا كانت قيمة الأضرار أقل من 100.000 حق سحب خاصة فإن مسؤولية الناقل تكون موضوعية ولا ينفك منها إلا ببيان خطأ المضرور و إثباته .

ب - المستوى الثاني : إذا كانت قيمة الأضرار تزيد عن 100.000 حق سحب خاصة فإن مسؤولية الناقل تكون مفترضة تقبل النفي بإثبات خطأ الغير أو أن الضرر لم ينشأ عن إهمال من جانب الناقل أو تابعيه. ²

ويبدو أن المشرع الدولي بوضعه لهذين المستويين إنما يسعى لحمل المضرورين أو ورثتهم على القناعة بالمستوى الأول من المسؤولية حيث تكون المسؤولية موضوعية ولكن التعويض فيها لا يتعدى 100 ألف وحدة سحب خاصة، الأمر الذي يدل على أن هذا المبلغ يعد بمثابة حد أقصى للتعويض .

¹ - المادة 6/23 من اتفاقية مونتريال لسنة 1999 المعدلة لاتفاقية وارسو، مرجع سابق.

² - R. Rodière. op. cit. p :137 .

2- الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار اللاحقة بالأمتهمة :

تنص المادة 17 من اتفاقية مونتريال 1999¹ في فقراتها 2. 3. 4 على مسؤولية الناقل الجوي في حالة ضياع أو تلف الأمتهمة المسجلة، بشرط أن يكون ما أصاب الأمتهمة من ضرر قد وقع على متن الطائرة أو خلال أية مرحلة من المراحل التي تكون الأمتهمة المسجلة تحت حراسة طبقاً للفقرة 2 من المادة 17 منها، وإذ يعترف الناقل بضياع الأمتهمة المسجلة أو في حالة عدم وصولها إلى الوجهة التي اختارها الراكب خلال 21 يوماً التي تلي التاريخ الذي كان من المفروض أن تصل فيه الأمتهمة، فللمسافر تعديل حقوقه المنبثقة عن عقد النقل الجوي إعمالاً للفقرة 3 من المادة 17 من اتفاقية مونتريال 1999.²

وقد أشارت الاتفاقية إلى أنه يقصد بالأمتهمة تلك المسجلة وغير المسجلة ما لم يوجد تنظيم يخالف ذلك وهو ما نصت عليه الفقرة 4 من المادة 17 منها.

لكن بالنسبة للتعويض عن الأضرار التي تلحق بالأمتهمة، فإن اتفاقية مونتريال لم ترفع من الحد الأقصى، ولا تلك الناشئة عن التأخير واحتفظت بنفس الحدود التي أقرها بروتوكول مونتريال لسنة 1975، وقد حدد الحد الأقصى للتعويض عن الأمتهمة بمبلغ 1000 وحدة حقوق سحب خاصة لكل راكب سواء تعلق الأمر بالأمتهمة المسجلة أو الغير مسجلة، وظلت وحدة القياس هي حقوق السحب الخاصة في تحديد التعويض.³

وخاصة لكل ما سبق بيانه فالهدف من وراء إبرام اتفاقية مونتريال 1999 هو قطع الطريق على الناقل الجوي من إيجاد منفذ للتصل من المسؤولية عن الضرر الذي يلحق بالمسافر وأمتهمة، وذلك بإلغاء فكرة تحديد المسؤولية وإرساء المسؤولية الموضوعية وفرض التأمين على الناقل الجوي وكذا تبسيط إجراءات الحصول على التعويض الذي رفع إلى 9 مرات مقارنة مع ما كان عليه في اتفاقية وارسو 1929، وسعياً من واضعي اتفاقية مونتريال لتحقيق توازن بين مصلحتي مستهلك النقل الجوي والناقل بالقضاء على ترجيح الكفة لمصلحة الناقل على حساب مصلحة المضرور الذي كان سائداً في ما مضى.

¹- www.logistique Conseil.org /convention de Montréal,1999, p06.

²- ibid, p07.

³- حق سحب خاصة = 15.06 فرنك بوان كاريه = 1.364 دولار = 7.964 فرنك فرنسي.

المطلب الثاني : طرق التقييم في نظام التعويض لعقد النقل الجوي :

يعتبر التعويض جزاءا مدنيا له وظيفة جبر الضرر الذي أصاب المضرور ومحو أثاره أو على الأقل التخفيف منها إذا توفرت أركان المسؤولية المدنية، إذ يلتزم الناقل بدفعه إلى المسافر جبرا للضرر الحاصل له نتيجة الإخلال بالالتزام .

وتقدر قيمة التعويض بقيمة الضرر الواقع على المسافر المتضرر، ولم تتطرق الاتفاقيات الدولية لمسألة كيفية تقدير الضرر إذ أننا لم نجد قواعد صريحة تنظمها، لكن بمراجعة اتفاقية وارسو لسنة 1929 واتفاقية مونتريال لسنة 1999 المعدلة لها نجدهما قد أحالت تقدير الضرر لقانون المحكمة التي يرفع أمامها النزاع للفصل فيه.

فالإشكال يكمن في كيفية حساب التعويض والطرق المتبعة والمعايير المعتمدة لحسابه وعليه سيتم التطرق إلى طرق تقييم التعويض على المستوى الدولي (فرع أول) ثم على المستوى الوطني (فرع ثاني).

الفرع الأول : على المستوى الدولي :

عرفت وحدة تقدير التعويض في مسؤولية الناقل الجوي للمسافرين الاستقرار والثبات في قيمتهما على المستوى الدولي. الأمر الذي يحقق الثبات والاستقرار في مقدار التعويض بين الأضرار المتشابهة، وتحقيق الانسجام في تطبيق الحدود بين الدول، وهو الأمر الذي يخدم الغرض الأساسي من الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل الجوي ألا وهو تحقيق الأمن القانوني لمستعملي خدمات النقل الجوي، لكن بعد تعديل اتفاقية بريتن ويدرز، ظهرت مشكلة شرط الذهب كعامل لتقدير التعويض، ولأن الدول تخلت عنه كأداة للتحويل بين العملات واعتباره سلعة ابتكرت حقوق السحب الخاصة كبديل لضمان التنفيذ الصحيح للاتفاقيات الدولية وبناءا عليه سيتم التطرق إلى الذهب كوحدة لتقدير التعويض (أولا) ثم استحداث تحويل حقوق السحب الخاصة (ثانيا) .

أولا : الذهب كوحدة لتقدير التعويض :

وافق واضعو اتفاقية وارسو لسنة 1929 استخدام الذهب كمعيار لحساب التعويض في المادة 22 منها لأنه في ذلك الوقت، يوفر الاستقرار والتوحيد، وقد يسمح بتحويل مبالغ التعويض إلى عملات وطنية¹ نظرا لوجود سعر رسمي للذهب، إذ تتم بعملية حسابية بسيطة تتمثل في قسمة وزن الذهب الموجود في

¹ - فاروق زاهر، القانون الجوي، القانون الطيران التجاري، مرجع سابق، ص 147.

الفرنك على وزن الذهب الموجود في العملة الوطنية بصرف النظر عن تقلبات أسعار العملات¹ فكانت وحدة الفرنك الفرنسي الذهبي معتمدة كوحدة لحساب التعويضات في كل من اتفاقية وارسو لسنة 1929 وبروتوكول لاهاي لسنة 1955 وبروتوكول جواتيمالا لسنة 1971 وساعد نظام التحويل على تطوير صناعة الطيران الدولية من خلال ثبات مبالغ التعويض واستقرارها.

وبالتالي هذا الأمر ساعد على تحقيق الهدف الأساسي للاتفاقية المتمثل في توحيد التعويض بالنسبة للأضرار المتشابهة مهما كان مكان وقوع الحادث.

فقد نصت المادة 22 من اتفاقية وارسو لسنة 1929 والمعدلة بموجب بروتوكول لاهاي لسنة 1955 على أن تحديد التعويض عن مسؤولية الناقل الجوي يتم على أساس عدد من وحدة الفرنك الفرنسي الذي حددت وزنه نفس المادة في فقرتها الخامسة بنصها " ويقصد بالفرنك الفرنسي الذي يشتمل على خمسة وستين ميلي غرام ونصف من الذهب عيار 900 من الألف ذهباً خالصاً " أي ذهب عيار 22 قيراط تقريباً²، حيث أن الفرنك هو عبارة عن وحدة حساب فقط وليس عملة وفاء.

وتكون هذه المبالغ قابلة للتحويل إلى أي عملة وطنية إلى أرقام صحيحة وفقاً للقيمة الذهبية لتلك العملات يوم صدور الحكم .

كما ساعد على ترسيخ الذهب كوحدة لحساب التعويض هي اتفاقية بريتن وودز المبرمة في 22 يوليو 1944 التي أنشأت ما يعرف بصندوق النقد الدولي³ وألزمت الدول الأعضاء فيه بتحديد قيمة عملاتها بوزن معين من الذهب ومعادلتها بالسعر الرسمي له أو بالدولار الأمريكي المقوم للذهب.⁴

1 - أزمة الفرنك الفرنسي :

ظهرت مشكلة عدم استقرار الذهب اثر الحرب العالمية الثانية ، فأصبح الفرنك الذهبي غير قادر على مواجهة تقلبات أسعار السوق، وأصبح ربط حدود المسؤولية بقيمة الذهب الخاضع سعره للانخفاض

¹- Martinez, Louis Robert, article 22 of the war sov convention and Franklin mint v.twa Conflict between treaty and municipal statute ,Cornell international law journal, vol 16, iss N 02, 1983.p 400 Available at : <http://scholarships.low.cornell.edu/CI/J/VOL/ISS/3> , 17/08/2022.

²- موقع ويكيبيديا ، تاريخ الزيارة: 2022/10/17 <https://ar.wikipedia.org>

³- صندوق النقد الدولي منظمة عالمية أنشئت مع نهاية الحرب العالمية الثانية اثر اجتماع أعضاء وفود 44 بلد في برينتون وودز بولاية نيو ها مبشير في يوليو 1944 لإنشاء مؤسستين تحكمان العلاقات الاقتصادية متمثلة في البنك الدولي لإنشاء التعمير وصندوق نقد دولي للمساعدة في استعادتها قابلية تحويل العملات لمزيد من التفصيل انظر :

<https://www.imf.org> ، تاريخ الإطلاع : 2022/11/20.

⁴- ياسر الحويش، حقوق السحب الخاصة مفهومها واقعها ومستقبلها ، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية ،

المجلد30، العدد02، 2014، ص 10.

والارتفاع بحسب مؤشرات البورصة الدولية مما أثر كثيرا على الحالة الواقعية للمتضررين والأهداف التوحيدية للاتفاقيات الدولية.

كما أن إعلان الدول الاعضاء في مجمع الذهب على قصر عمليات شرائه وبيعه بالسعر الرسمي فيما بين البنوك المركزية فقط .

ونتيجة لذلك أوفقت إمدادات الذهب للأسواق، وأبلغت الولايات المتحدة الأمريكية صندوق النقد الدولي¹، بأنها تسحب التزامها بالحفاظ على قيمة الدولار بالذهب اعتبارا من 15/08/1971 .

وبذلك فقد الذهب طبيعته كعملة فأصبح للذهب سعر حر يتحدد حسب السوق إلى جانب سعره الرسمي²، واتسعت الهوة بين السعرين، خاصة بعد التوقيع على اتفاق جامايكا المعدل لاتفاقية بريتن وودز في 31/05/1969³، الذي ألغى قابلية تحويل الدولار إلى ذهب عام 1971⁴ وقيام العديد من الدول بتعويض عملاتها الوطنية.

وهو النظام الذي انتهجته الجزائر في معاملتها المصرفية⁵، الأمر الذي ظهر معه صعوبة تطبيق المادة 22 في فقرتها الرابعة من اتفاقية وارسو لسنة 1929 والمعدلة ببروتوكول لاهاي لسنة 1955 .

كما لا يوجد تشريع داخلي يحدد المقابل النقدي للفرنك الذهبي الفرنسي .

¹ محمد فريد العريني، عاطف محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي ، منشورات الحلبي الحقوقية بيروت ، لبنان 2011، ص 735.

² - Martinez, Louis Robert, op.cit, p: 402 .

³ - صادقت الجزائر على هذا التعديل بموجب الأمر رقم 69/78 المؤرخ في 18/09/1969 ويتضمن المصادقة على التعديلات الواردة على القانون الأساسي لصندوق النقد الدولي والترخيص بالمشاركة في حقوق السحب الخاصة ، ج.ر، العدد 93 الصادرة في 1969.

⁴ -Mankiewicz rené,H H. MODIFICATION DE LA « clause or » de la convention de VARSOVIE et des protocoles d'amendement – les protocoles additionnels n=1 a3 et le protocole n 4 de Montréal du 25/09/1975 .IN Annuaire français de droit international volume 21.1975. p 785

⁵ - WWW.IMF.ORG « LE 1 OCTOBRE 1664 LA BANQUE D'ALGERIE INSTAURAIT UN REGIME DE FLOTTEMENT DIRIGE EN VENTU DE QUEL LE TAUX DE CHANGE DU DINAR ETAIT DETERMINE LORS LE JEA NCES ETE REMPLACE LE 2 JANVIER QUOTIDIENNE DE FIXING AUXQUELLES PARTICIPAIT SIX BANQUES COMMERCIELES CE REGIME A 1996 PAR UN MARCHÉ DE CHANGE INTERBANCAIRE AU 22/12/2008 LA MOYENNE DE TAUX ACHETEUR ET VANDEUR DU DOLLAR ETAIT LE DOLLAR POUR 71.2 DINARS SOIT 1 DTS POUR 109.9 DINARS .

L'ALGERIE APPLIQUE ACTUELLEMENT UN REGIME DE FLOTTEMENT DIRIGE SANS ANONNCE PREABLE DE LA TRAJECTOIRE DU TAUX DE CHANGE « RAPPORT DU FONDS MONETAIRE INTERNATIONAL SUR LES ECONOMIES NATIONALES N = 09 – 2009 .

وأمام أزمة الذهب حاول الفقه والاجتهاد القضائي في مختلف الدول في حل الإشكال من خلال تدخل الدول بتقديم مقابل الفرنك الذهبي بعملتها الوطنية، وهناك من الدول من وفرت عناء البحث عن الوحدة الملائمة للتحويل على قضائها بحل المشكل في إطار اتفاقية وارسو والبروتوكولات التي تعدلها منها سويسرا وألمانيا وبريطانيا، فقامت بتحديد معدل تحويل الفرنك الذهبي في القوانين أو اللوائح المنفذة لهذه الاتفاقية¹، أما بقية الدول منها الجزائر فظلت تتخبط في مشكل معيار سعر الذهب الذي يجب اعتماده لحساب التعويض قبل انضمام بعضها إلى اتفاقية مونتريال لسنة 1999 والتي لم تنضم إليها الجزائر.

2- اعتماد سعر الذهب لتقدير التعويض :

حاول الفقه والقضاء الدولي إيجاد حلول أخرى لمعيار تحديد قيمة الفرنك الذهبي فذهب رأي على أنه يتم تحويل الفرنك الذهبي إلى العملة الوطنية على أساس سعر الذهب في الأسواق الدولية كسوق لندن أو نيويورك مثلا أو المحلية، لتحديد سعره الحقيقي، وبما أن هذا الاتجاه يصب في مصلحة المضرور لاقى قبول خاصة من الفقه الأنجلو ساكسوني²، وهو قابل للتطبيق إلى حد ما في القانون الجزائري إلا أنه لا يخلق الثبات في قيمة التعويض بين الحالات المتشابهة بالنظر إلى أن سعر الذهب في السوق الحرة الذي يتعرض لتقلبات الصعود، والأكد أن الاعتماد على سعر السوق فيه فائدة كبيرة للمضرورين بسبب ارتفاع قيمة فيها إلا أنه يؤثر على شركات النقل الجوي، فاليوم كل دينار يتجاوز حوالي 0.2 ميلي غرام تقريبا، والأخذ بسعر الذهب في السوق الحرة هو الذي يتماشى وروح الاتفاقية التي تهدف إلى توحيد مبالغ التعويض في حدها الأقصى الذي يلتزم الناقل الجوي بالوفاء به في الزمان و المكان و هذا نظرا لارتفاع سعر الذهب في السوق الحرة على أسعاره الرسمية في مختلف الدول بالإضافة إلى الثبات النسبي لقيمة هذه السلعة الثمينة.³

كما قامت بعض التشريعات بتحديد معدل تحويل الفرنك الذهبي بعملتها الوطنية في القوانين أو اللوائح المنفذة لهذه الاتفاقية⁴، وكذلك الحال بالنسبة للولايات المتحدة الأمريكية والتي انتهجت هذا النهج

¹ - Martinez, Louis Robert, op.cit, p 405 .

² - ياسر الحويش ، مرجع سابق، ص 11 .

³ - محمد فريد العربي ، مرجع سابق ص 630 .

⁴ - Martinez, Louis Robert, op.cit, p 402 .

واستخدمت معيار تحويل الفرنكات الذهبية¹، بالاعتماد على آخر سعر رسمي للذهب مبررة ذلك أن هذا المعيار هو الذي يعكس نية الأطراف.²

3 - اعتماد الفرنك الفرنسي الجديد :

وفقا لاتفاقيات بريتن وودز، قرر وزير المالية الفرنسي حل المشكل وذلك بوضع قاعدة تكافؤ الفرنك الحالي للفرنك الذهبي.³

ففي قضية فقد أمتعة متمثلة في ثلاث حقائب فقدت في رحلة بين باريس ولندن ودمشق عبر القاهرة، وقد قدرت الخسارة بمبلغ 9517 ليرة لبنانية، عرضت شركة الطيران تسوية المطالبة بمبلغ 20 دولار للكيلوغرام، مع الاحتجاج للمدعي بالمادة 22 من اتفاقية وارسو لسنة 1929.

عند البحث عن عامل التحويل الذي يجب تطبيقه على الدعوى ، نظرت محكمة الاستئناف في مجموعة من البدائل وخلصت إلى أن الفرنك الجديد المستخدم حاليا يمكن اعتباره مكافئا للفرنك الفرنسي الذهبي دون الرجوع إلى الذهب، واقتنعت المحكمة أن الفرنك الحالي بإعتباره خليفة للفرنك اليوناناري، يجب أن يستخدم كوحدة تحويل جديدة⁴، كما حاولت (الايكاو)⁵ في اجتماع لسنة 1974 إقناع الدول الأعضاء بهذا الاتجاه وتعديل الفقرة الرابعة من المادة 22 من اتفاقية وارسو والمواد المقابلة في بروتوكول لاهاي 1955 و جواتيمالا 1971، ووفقا لهذا المنظور وضمانا للتطبيق الموحد للمادة لم يتم الموافقة على اقتراح التعديل بسبب بطء إجراءات صياغة مثل هذا التعديل والتصديق عليه، مما قد يثير مسائل قانونية وسياسية واقتصادية حساسة.⁶

وانتقد هذا الاتجاه على أساس أنه لا يمكن التسليم بالرأي الذي يساوي الفرنك الفرنسي بالفرنك اليوناناري من حيث القيمة لأنه سيؤدي إلى استبدال وحدة حساب ذات طابع وطني وهي الفرنك بوحدة حساب ذات طابع محايد وهي الفرنك الذهبي، إضافة إلى ذلك أن هذا الاستبدال سيؤدي إلى إلغاء معيار الفرنك

¹ - S.ANDREW OSTAPSKI,THE TOUCH OFGOLD IN INTERNATIONAL CONVENTION VALUE MAINTENANCE IN A CHANGING WORLD .9.LOY.L.A.INT'L COMP .L.REV 1987. P :533

² Ibid. P 534.

³ MANKIEWICZ RENÉ H .OP. CIT . P 785 .

⁴ - MARTINEZ .LOUIS ROBERT .OP.CIT.P 405 .

⁵ -www.icao.org-doc.

⁶ - MANKIEWICZ RENÉ H .OP.CIT.P 787 .

البونكاري الذي اعتمده اتفاقية وارسو لسنة 1929 لتقدير قيمة التعويض وفي هذا تعديل صريح لأحكام الاتفاقية¹، كما أن هذا الاتجاه لم يعد له مبرر بعد استبدال الفرنك الفرنسي بعملة اليورو .

ثانيا : استحداث تحويل حقوق السحب الخاصة :

رغم كل الحلول المقترحة والسابق بينها فإنها لم تكن فعالة في الحفاظ على التطبيق الموحد لاتفاقية وارسو لسنة 1929 لذلك لجأت (الايكاو) إلى اعتماد حقوق السحب الخاصة التي ابتكرها صندوق النقد الدولي لحل مشاكل البحث عن وحدة تحويل بين العملات .

1 - اعتماد حقوق السحب الخاصة بتقدير التعويض :

حقوق السحب الخاصة "SDR"² هي أصل احتياطي دولي³ استحدثها صندوق النقد الدولي عام 1969، نتيجة لقلق البلدان الأعضاء من احتمال عدم كفاية المخزون المتوفر آنذاك والنمو المتوقع في الاحتياطات الدولية لدعم التوسع في التجارة العالمية وتصبح مكملا للأصول الرسمية الخاصة بالبلدان الأعضاء، كما تهدف مساهمات الدول الأعضاء في الصندوق إلى تمكينها من الاقتراض من الصندوق عند الضرورة .

وكانت أهم الأصول الاحتياطية آنذاك هي الذهب والدولار الأمريكي، ولم يشأ الأعضاء أن تعتمد الاحتياطات العالمية على إنتاج الذهب بما ينطوي عليه من تقلبات كامنّة، وعلى العجز المتواصل في ميزان مدفوعات الولايات المتحدة، وهو الأمر الذي كان مطلوبا لتحقيق نمو مستمر في الاحتياطات بالدولار الأمريكي .

وتم استحداث حقوق السحب الخاصة كأصل احتياطي تكميلي يمكن لصندوق النقد الدولي تخصيصه للبلدان الأعضاء بصفة دورية عند الحاجة ، كما يمكن إلغاؤه إذا اقتضت الحاجة الضرورية.

¹ - سماح محمودي ، مسؤولية الناقل الجوي الدولي أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه علوم ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة الحاج لخضر باتنة ، الجزائر ، 2015، ص 299.

² -SDR : SPECIAL DRAWING RIGHTS IN AN INTERNATIONAL INSTRUMENT MONITORY . IT IS A SUPPLEMENTARY FOREIGN – EXCHANGE RESERVE ASSETS DEFINED AND MAINTAINED BY THE INTERNATIONAL MONETARY FUND (IMF) . THE SDR IS THE UNIT OF ACCOUNT A CLAIM TO CURRENCY .SDR INSTEAD REPRESENT A CLAIM TO CURRENCY HELD BY IMF MEMBER COUNTRIES FOR WHICH THEY MAY BE EXCHANGED .THE SDR WAS CREATED IN 1969 TO SUPPLEMENT A SHORTFALL OF PREFERRED FOREIGN – EXCHANGE RESERVE ASSETS , NAMELY GOLD AND THE U.S DOLLAR .

³ -JOHN WILLIAMSON .UNDERSTANDING SPECIAL DRAWING RIGHTS (SDR) PETERSON INSTITUTE FOR INTERNATIONAL ECONOMIC . POLICY BRIEF . NUMBER P B 09-11 JUNE 2009.

والى جانب دور حقوق السحب الخاصة كأصل احتياطي تكميلي، فهي تستخدم كوحدة حساب في الصندوق على أساس عينة من العملات التي كان عددها في بادئ الأمر 16 عملة¹ وفي جانفي 1976 تم التوقيع على التعديل الثاني لاتفاقية بريتن وودز المعروف "بإتفاق جامايكا" والذي دخل حيز التنفيذ في 1978/04/01 والذي نص في المادة 4 فقرة - ب- منه على "يكون لكل دولة الحق في أن تربط عملتهم الوطنية بحقوق السحب الخاصة أو بعملة دولة أخرى عضو في الصندوق أو بسلة من العملات أو بأي قاسم مشترك من إختيارها، بشرط أن لا يكون هذا القاسم هو الذهب، ويترك للصندوق تحديد الأساس الذي يتم على ضوءه تقدير قيمة هذه الحقوق".²

وبالاستغناء عن الذهب في المعاملات الرسمية وجدت الدول أنه لا مفر من تعديل اتفاقية وارسو بصيغتها المعدلة المهددة في أهدافها التوحيدية فجاءت بروتوكولات مونتريال الأربعة لسنة 1975³ من أجل ترميم التشقق الذي خلفه إلغاء الذهب كأساس للتحويل بين العملات فجاء في المادة 2 من بروتوكول مونتريال الإضافي رقم واحد التي تلغي المادة 22 من اتفاقية وارسو المعدلة بموجب بروتوكول لاهاي لسنة 1955.

في حالة نقل الأشخاص مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ 8300 حق سحب خاصة لكل راكب ومسؤولية الناقل محدودة بمبلغ 17 حق سحب خاص عن كل كيلوغرام وفي الفقرة الرابعة المبالغ المبينة بمدلول حق السحب الخاص في هذه المادة تعني كما هو محدد بواسطة صندوق النقد الدولي، ويتم تحويل هذه المبالغ إلى العملات الوطنية عند التقاضي وفقا لقيمة تلك العملات بمدلول حقوق السحب الخاصة، الطرف متعاقد سام عضو في صندوق النقد الدولي وفقا لطريقة التقييم التي يطبقها صندوق النقد الدولي بالنسبة لعملياته ومعاملاته أو السارية المفعول يوم صدور الحكم .

¹ -MANKIEWICZ RENE H.OP.CIT.P :787 .

² - المادة 4 القسم الثاني ب من اتفاقية تأسيس صندوق النقد الدولي

تاريخ الزيارة 2023/01/17 <https://www.imf.org/EXTERNAL/PULES/FT/AA/ARA/INDEX.PDF>

³ - أعدت هذه البروتوكولات للجنة القانونية الايكاو في الأعوام 1972 و 1974 واعتمدت في المؤتمر الدولي الذي عقده المنظمة الدولية للطيران المدني بمدينة مونتريال ما بين 3-25 سبتمبر 1975 حيث حضرت 66 دولة للمؤتمر منها الجزائر ومنظمات دولية بصفة مراقب.

2 - مفهوم حقوق السحب الخاصة :

حقوق السحب الخاصة تعرف أحيانا باسم "الذهب الورقي" رغم تجردها من الوجود المادي يتم تخصيصها للبلدان الأعضاء في صورة قيود دفترية كنسبة مئوية من حصصها.¹

ووحدة حقوق السحب الخاصة هو نظام مالي يتم بمقتضاه احتساب سعر صرف عملة معينة طبقا لأسعار مجموعة مختارة من عملات بعض الدول ذات الأهمية في التجارة الدولية.

كانت مقومة في البداية على أساس وزن محدد من الذهب الخالص بما يعادل 0.888671 غرام²، ثم تحولت إلى سلة من العملات مكونة حاليا من نسب العملات التالية الأورو والدولار الأمريكي والجنيه الإسترليني والين الياباني.³

ومنذ 2016/10/01، أضيف اليوان الصيني إلى سلة العملات المكونة لحقوق السحب الخاصة وأصبحت تتألف من خمس عملات.⁴

وحقوق السحب الخاصة ليست عملة ولا استحقاق على الصندوق، إنما هي استحقاق محتمل على عملات البلدان الأعضاء القابلة للاستخدام الحر ويستطيع حائزو حقوق السحب الخاصة الحصول على هذه العملات في مقابل ما لديهم من حقوق السحب الخاصة بإحدى الطرق :

أ - الطريقة الأولى : هي الاتفاق على إجراء مبادلات طوعية بين البلدان الأعضاء .

ب - الطريقة الثانية : تتمثل في أن صندوق النقد الدولي يلزم البلدان الأعضاء من ذوي المراكز الاقتصادية القوية بشراء حقوق السحب الخاصة من البلدان الأعضاء ذات المراكز الاقتصادية الضعيفة .

3 - اعتماد اتفاقية مونتريال لسنة 1999 لحقوق السحب الخاصة :

بالرغم من الحل الذي أرساه صندوق النقد الدولي لم يتم اعتماده بسرعة في الاتفاقيات الدولية كوحدة لحساب التعويض وعملت الايكاو على اعتماد حقوق السحب الخاصة من خلال اعتمادها في بروتوكولات مونتريال الأربعة لسنة 1975 حيث دخل البروتوكول الإضافي الأول والثاني حيز النفاذ في

¹ -CRORGE HOGUET AND SOLOMON TADESSE THE ROLE OF SDR – DENOMINATED SECURITIES IN OFFICIAL AND PRIVATE PORTFOLIOS BIS,PAPERS NO 58, 2010.

² -صندوق النقد الدولي - صحيفة وقائع حقوق السحب الخاصة، ص 02.

³ - SOULEYMANE DIARRA . OP.CIT.P 214.

⁴ -الموقع الالكتروني:

WWW.IMF.ORG/AR/ACOUNT/FACTSHEETS/SHEETS/2016/68/01/14/51/DRAVING-RIGHT-SDR-AVAILABLE 23/02/2023.

SPECIAL -

1996/02/15 أما الرابع كان في 14/06/1998¹، وبدخول اتفاقية مونتريال لسنة 1999 حيز النفاذ تم تعميم وحدات السحب الخاصة بين الدول الموقعة عليها، ولم توقع الجزائر على أية واحدة منها وبالتالي بقاء وحدة الحساب المنصوص عليها في اتفاقية وارسو لسنة 1929 هي المعول عليها في حساب التعويض من الناحية القانونية.

وقد تناولت اتفاقية مونتريال 1999 في المادة 23 منها طريقة تحويل وحدات حقوق السحب الخاصة إلى العملات الوطنية بالنسبة للدول الأعضاء، وأقرت أن هذا التحويل يتم أمام القاضي الوطني وفقا لقيمة العملات يوم صدور الحكم بالتعويض لمن رفع الدعوى أمام القضاء. والجدير بالذكر أن هذه المادة اقتبست من المادة 22 فقرة 4 من اتفاقية وارسو لسنة 1929، غير أن الاتفاقية قد ميزت بين الدولة العضوة في صندوق النقد الدولي من عدمها وبين ما إذا كان نظامها يجيز حساب عملتها الوطنية استنادا لحقوق السحب الخاصة من عدمه .

ولا يوجد إشكال بالنسبة للدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي، أما الأعضاء الغير عضوة فيه والتي يجيز نظامها النقدي حساب التعويض استنادا لحقوق السحب الخاصة التي تحدها الدولة، فعملتها الوطنية تحسب وفقا لقانونها النقدي بشرط أن تفوق تلك الطريقة إلى أبعد حد ممكن بالعملة الوطنية عن القيمة الحقيقية لمبلغ الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه في الاتفاقية²، وفي هذا الصدد ألزمت اتفاقية مونتريال 1999 هذه الدول تبليغ جهة الإيداع بطريقة الحساب المقرر إتباعها بهدف تحويل حقوق السحب الخاصة عند إيداع وثيقة التصديق أو الانضمام للاتفاقية، وإجبارية التبليغ في حالة إجراء أي تغيير في عملية الحساب.

أما بالنسبة للدولة التي لا يجيز نظامها النقدي حساب التعويض استنادا لحقوق السحب الخاصة رغم كونها عضوة في صندوق النقد الدولي تجيز لها اتفاقية مونتريال أن تحتسب التعويض بما يعادل 65.5 ملغ من الذهب من أصل 900 من الألف وهي القيمة التي أقرتها اتفاقية وارسو لسنة 1929.

¹ BO.JIANG « INTERNATIONAL AIR CARRIER'S LIABILITY TO PASSENGERS UNDER THE WARSAW CONVENTION 1929 AND THE MONTREAL CONVENTION 1999 THERES AND DISSERTATIONS. (2006) P :25 ,Avalable at <https://digitalcommons.law.ggu.edu/theses>

15/03/2023.

² - المادة 3/23 من اتفاقية مونتريال 1999 المعدلة لاتفاقية وارسو ، مرجع سابق .

وبالتالي فعلى تلك الدولة أن تبلغ عند إيداع وثيقة التصديق أو الانضمام للاتفاقية في أي وقت لاحق أن مسؤولية الناقل الجوي تجاه كل مسافر في حالة الوفاة أو الإصابة والتي نصت عليها المادة 21 من الاتفاقية تقدر بما يعادل مبلغ 1.5 مليون وحدة نقدية عند التقاضي في داخل إقليمها. وفي حالة الإضرار التي تصيب الأمتعة المسجلة والغير مسجلة¹، تقدر مسؤولية الناقل الجوي بما يعادل 1500 وحدة نقدية .

والجديد الذي جاءت به اتفاقية مونتريال لسنة 1999 أنها أجازت لهذه الدول أن تحول مبالغ التعويض لعملتها الوطنية بشرط أن يعادل مبلغ التحويل الحد الأقصى المنصوص عليه في الاتفاقية بالنسبة للدول غير المصادقة على اتفاقية مونتريال، وقد قدر تحويل مقدار التعويض في أكتوبر 2019² للعملة كالاتي:

- 1 يورو = 0.8041620000 وحدة حقوق سحب خاصة .

- 1 دولار أمريكي = 7315220000 وحدة حقوق سحب خاصة .

الفرع الثاني : على المستوى الوطني

وقعت الجزائر على اتفاقية وارسو المعدلة بموجب بروتوكول لاهاي لسنة 1955 المتعلقة بتنظيم قواعد مسؤولية الناقل الجوي للركاب و أمتعتهم و تثبت أحكامها في قانون الطيران المدني لسنة 1998 ، حيث أقرت هذه النصوص بمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين و أمتعتهم والذي يعد أمر بالغ الأهمية سواء للمتضررين أو لشركات النقل خاصة الخطوط الجوية الجزائرية التي استفادت من الوضعية الاحتكارية التي وضعتها فيها الدولة بسبب حساسية النقل الجوي كمرفق عام، كما أن خاصية الأذعان في عقد النقل الجوي للمسافرين تمكنها من وضع شروطها العامة حسب رؤيتها الاقتصادية، التي يجب أن تتوافق و القواعد العامة التي يضعها قانون الطيران المدني والاتفاقيات الدولية، وبناءا عليه سيتم التطرق إلى حساب التعويض وفقا لقانون الطيران المدني (أولا) ثم حساب التعويض وفقا للشروط العامة للخطوط الجوية الجزائرية (ثانيا) .

أولا : حساب التعويض وفقا لقانون الطيران المدني :

بالرجوع إلى القانون الجزائري، لاحظنا عدم وجود تشريع داخلي يحدد المقابل النقدي بالعملة الوطنية للفرنك الفرنسي الذهبي المشار إليه في اتفاقية وارسو بما أن الدولة الجزائرية صادقت عليها كما أشرنا سابقا، كما أن البنك المركزي الجزائري لم يسبق له أن قام بعملية معادلة العملة الوطنية بالفرنك الذهبي

¹ - المادة 1/23 من اتفاقية مونتريال لسنة 1999 المعدلة لاتفاقية وارسو ، مرجع سابق .

² - WWW.IMF.ORG/SDRS PER CURRENCY UNIT FOR OCTOBRE 2019.

ولا تحديد قيمة الدينار بالذهب¹، لذلك لا توجد إمكانية في الأخذ بالسعر الرسمي للذهب عند تحويل الوحدات الحسابية الذهبية إلى العملة الوطنية فلا يوجد ارتباط رسمي بينهما .

غير أن المشرع قد أشار إلى إمكانية تحويل مبالغ التعويض في المادة 150 الفقرة الثالثة من قانون الطيران المدني رقم 06/98 والمقابلة للمادة 22 الفقرة الخامسة من اتفاقية وارسو والتي تنص على أنه " يمكن أن تحول وحدات الحساب المذكورة للعملة الوطنية بأرقام صحيحة، يتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة يوم النطق بالحكم"²، إلا إن المشرع لم يذكر كيفية تحويله. وعليه أصبح أمام القاضي الوطني عند تطبيقه أحكام التعويض المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي إشكال متعلق بعملية التحويل لوحدة الحساب (الفرنك الفرنسي) إلى العملة الوطنية فأى سعر الذهب يتعين التعويل عليه عند إجراء هذه العملية ، فلا يمكن تطبيق السعر الرسمي للذهب لأنه لم يعد له وجود في الوقت الراهن إلا في المعاملات التي تربط بين البنوك المركزية ببعضها البعض.

وبالرجوع إلى التشريع النقدي نجد أن المشرع الجزائري جعل النظام النقدي الجزائري قائما على أساس قيمة الدينار التي يتولى تحديدها القانون مع احترام الاتفاقيات الدولية، وتبعاً لذلك يكون للأوراق والقطع النقدية التي يصدرها البنك المركزي دون سواها سعراً قانونياً وقوة ابرائية غير محدودة.³

فعلى سبيل المثال وقع حادث طائرة أدى إلى وفاة المسافر فتطبيقاً لاتفاقية مونتريال 1999 فإن الحد الأقصى للتعويض هو 100 ألف وحدة حساب خاص في حالة الوفاة، ونفرض أن سعر الذهب وقت النطق بالحكم كان 1 دج ل 0.2 ملغ من الذهب فتكون عملية حساب التعويض كما يلي :

100.000 وحدة حسابية * 65.5 ملغ من الذهب = 6.550.000 ملغ من الذهب ثم نقسم وزن الذهب في الوحدات الحسابية على كمية الذهب المشتري بالدينار : 6.550.000 (وزن الذهب في الوحدات الحسابية) = 32.750.000 دج (وهو تعويض عند وفاة كل مسافر).

والمعروف أن هذا المبلغ سوف يضرب في مجموع الضحايا المتوفون ، وهذا ما يكلف شركة الخطوط الجوية الجزائرية مبلغاً رهيباً والذي قد يؤدي إلى إفلاسها ، ونظراً لتبني الجزائر أحكام اتفاقية وارسو فالإشكال يقوم عند وقوع الحادث على الخطوط الداخلية ، ولتفادي ذلك كان على المشرع أن يفصل في

¹ - دلال يزيد ، مسؤولة الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي والدولي أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة تلمسان ، الجزائر ، 2010، ص 268 .

² - المادة 3/150 من القانون رقم 06/98، والمتضمن قانون الطيران المدني، المعدل والمتمم ، مرجع سابق .

³ - المادتين 1 و 4 من القانون رقم 03-11 المؤرخ في 26/08/2003 المتعلق بالنقد والقرض ج.ر العدد 52، المتمم بالقانون رقم 17-10 المؤرخ في 11/10/2017.

الأمر بتحديد مبلغ التعويض الذي يلتزم به الناقل الجوي في الخطوط الداخلية بالدينار الجزائري وليس بوحدة الحساب الخاصة على غرار ما فعله المشرع الفرنسي الذي حدد في القانون الصادر عام 1989 مبلغ التعويض بالنسبة للمسافرين ب 750 ألف فرنك فرنسي¹، مما يسهل على القاضي حساب التعويض المستحق، ومن ثم يتفادى المشرع الجزائري تضارب الأحكام بين الجهات القضائية حول كيفية تحويل الوحدات الحسابية المنصوص عليها في اتفاقية وارسو إلى الدينار الجزائري وما يترتب عن ذلك من اختلاف تفاوت في مبالغ التعويض مما يخلف شعور بعدم المساواة بين المضرورين ، فضلا عن الأثر السلبي على ذمة الناقل الجوي .

وقد تصدر المحاكم حكما بتعويض نقدي مباشر دون العناية بالقيام بالعملية الحسابية المذكورة أعلاه وهذا ما يتعارض وأحكام اتفاقية وارسو فيما يخص حساب التعويض المستحق حيث أنها تلزم القاضي الوطني بتطبيقه وهذا ما لاحظناه من خلال النزاع الذي قام بين شركة سوريا للطيران ضد (ف.م) في نقل دولي خاضع لاتفاقية وارسو، وتتمثل تداعيات القضية في الضرر الذي لحق أمتعة المسافرين المسجلة بتعرضها للضياع ، وكان وزنها 209 كغ، إذ أصدرت الغرفة المدنية لمجلس قضاء مدينة الجزائر قرارا بتاريخ 2004/05/22، يقضي بتحميل شركة الطيران المسؤولة في تسليم الأمتعة طبقا للمادة 18 من اتفاقية وارسو التي تنص " و في حالة ضياعها الالتزام بدفع ما يقابلها " ² المقابلة للمادة 1/146 من القانون 06/98 والتي تنص على أنه ' يكون الناقل بالطائرة مسؤولا عن الخسائر والأضرار الناتجة عن ضياع أو تلف أو خسارة تصيب الأمتعة المسجلة و قد قيد المشرع هذه المسؤولية بالفترة التي تكون الأمتعة المسجلة تحت حراسة الناقل الجوي، شريطة أن يكون السبب الأصلي للخسارة قد حدث في الوقت الذي كانت فيه الأمتعة المسجلة 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 ' ³.

وقد قضى الحكم الصادر بدفع ما يقابل قيمة الأمتعة نقدا ومن دون تحديد لمبلغ التعويض، وهذا يتعارض مع أحكام اتفاقية وارسو في مادتها 22 الفقرة الثانية والتي تنص على الحد الأقصى للتعويض

¹- E.DU PONTAVICE .ASSURANCE AERIENNES.RECUEIL ASSURANCES AERIENNES. REP.COM.DALLOZ. N2846.PARIS 1972.

² - المادة 18 من اتفاقية وارسو 1929 ، مرجع سابق .

³ - المادة 1/146 من القانون رقم 06/98 ،المتضمن قانون الطيران المدني،المعدل و المتمم،مرجع سابق.

في حالة ضياع الأمتعة المسجلة بـ 250 فرنك للكيلوغرام الواحد المساوي لـ 65.5 ملغ من الذهب للفرنك الواحد وتحويله إلى العملة الوطنية.

ويتضح لنا من خلال هذا الحكم مدى جهل القضاء الجزائري وإغفاله لأحكام اتفاقية وارسو، إذ كان لابد على القاضي الأخذ بها كونها جزء من النظام القانوني الجزائري، وقد رفض هذا القرار من طرف المحكمة العليا الصادر بتاريخ¹ . 2007/12/18

ومع ذلك فالدولة الجزائرية ورغم عدم مصادقتها على اتفاقية مونتريال لسنة 1999 إلا أنها عضو في صندوق النقد الدولي، وبالتالي فمن الطبيعي أن تطبق عليها الأحكام التي ذكرت سابقا عند تعرضنا لكيفية تحويل وحدات السحب الخاصة للعملة الوطنية لتعويض الضحايا.

وطبقا لجدول تحويل وحدات حقوق السحب الخاصة الذي أصدرها صندوق النقد الدولي لكل وحدة عملة لشهر أكتوبر 2019، فإن شركة التأمين وإعادة التأمين (لاكار) عند حسابها لتعويض ضحايا حادث واقادوقو (شمال مالي)، تم تحويل وحدة حساب سحب خاصة إلى الدينار الجزائري كما يلي :

$$01 \text{ دج} = 122,593000 \text{ وحدة حقوق سحب خاصة}^2$$

ثانيا: تقدير التعويض وفقا للشروط العامة للخطوط الجوية الجزائرية:

بخصوص معيار تحويل وحدات الحساب (الفرنك الذهبي) إلى العملة الوطنية حسب ما وضحناه سابقا فإن الخطوط الجوية الجزائرية وجدت نفسها أمام مشكل عويص خاصة مع ارتفاع أسعار الذهب في الأسواق الحرة لذلك لجأت في الشروط العامة إلى جعل أساس تحويل وحدة الحساب هو حقوق السحب الخاصة في حالة الأضرار التي تصيب الركاب أو أمتعتهم وذلك في الحالات التي تنطبق فيها اتفاقية وارسو على النقل الجوي الدولي في ظل الفراغ التشريعي.

1_ حدود التعويض في الشروط العامة للخطوط الجوية الجزائرية:

نص البند 152 فقرة ب على أن حدود التعويض يجب أن لا تتجاوز قيمة 16.600 حقوق سحب خاصة بالنسبة للأضرار التي تصيب المسافرين وذلك في حالة الوفاة والأضرار الجسدية.

أما البند 15.3.1 فقرة ب³ فقد نص على الأضرار التي تصيب الأمتعة فأقر مبلغ 17 حقوق سحب خاصة عن كل كيلوغرام بالنسبة للأمتعة المسجلة أما الأمتعة غير المسجلة فيقدر التعويض فيها 332 حقوق سحب خاصة لكل مسافر.

¹ -revue de la cour suprême, n°2 dossier n°322346, 2008, p171 .

² -www.imf.org/external/np/fin/data/currencyunitsperSDRforjuly 2014.

³ - Conditions générales de transport d'air Algérie / Édition N°02 Révision N°01/avril 2018,p33

أما أضرار التأخير فتتص الشروط العامة للخطوط الجوية الجزائرية على أنها لا تخضع لأية حدود ، بالنسبة للمسافرين أو أمتعتهم حسب البند¹ 15.4.2 .

والملاحظ أن هذه الحدود هي نفسها التي اخذ بها بروتوكول مونتريال الاضافي رقم 02 لسنة 1985 المعدل لاتفاقية وارسو والذي لم توقع عليه الجزائر² والذي لا يزال ساري المفعول.³ والتي جاءت بها المادة 20 منه التي تعدل المادة 22 من اتفاقية وارسو لسنة 1929 والسؤال الذي يطرح نفسه هنا لماذا لم تعتمد الخطوط الجوية الجزائرية حدود التعويض التي جاءت بها اتفاقية مونتريال لسنة 1999 كونها آخر تعديل لاتفاقية وارسو والتي تضبط حدود المسؤولية بشكل يتوافق مع التطورات الاقتصادية الحاصلة على المستوى الدولي .

فاليوم وبعد مراجعة الحدود أصبحت الحدود عن الأضرار التي تصيب الركاب 113000 حقوق سحب خاصة⁴ بعد أن كانت 100.000 حقوق سحب خاصة، أما تلف أو ضياع أو هلاك الأمتعة فأصبح 1131 حقوق سحب خاصة لكل مسافر⁵ بعد أن كانت 1000 حقوق سحب خاصة لكل مسافر .

فلو أخذنا على سبيل المثال الحد الأدنى المشترك بين الجزائر وفرنسا في حال النقل الجوي، وحسب المادة 55⁶ من اتفاقية مونتريال وهو اتفاقية وارسو لسنة 1929 والمعدلة ببروتوكول لاهاي لسنة 1955 فإذا كانت أمتعة مسافر مسجلة أتلقت في رحلة جوية من قسنطينة ومدينة نانسي بفرنسا واختار المسافر أن يقيم دعواه أمام محكمة جهة الوصول حسب المادة 28 من اتفاقية وارسو وهي نانسي بفرنسا .

وللإشارة انه في قرار صادر عن محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 2009/06/25 ذكر أن الجزائر غير موقعة على اتفاقية مونتريال بالنتيجة سوف يطبق القاضي المختص الحدود المنصوص عليها في اتفاقية وارسو وهي 250 فرنك لكل كيلوغرام⁷، وهنا تتكبد الخطوط الجوية الجزائرية خسارة كبيرة، فلو افترض أن أمتعة المسافر بوزن 20 كلغ ضاعت أو أتلقت وقيم القاضي قيمة كل 01 ميلي غرام ذهب في السوق الحرة 0.01 أورو كأقل تقدير فيكون التعويض $3.275 = 0.01 \times 65.5 \times 20 \times 250$ أورو في حين نفس

¹ - Conditions générales de transport d'air Algérie / Édition N°02 Révision N°01/avril 2018,p35

² - www.tata.org

³ - هذا لأنه دخل حيز التنفيذ في 1996 كما أن نظام وارسو لم ينهي العمل به.

⁴ - samira benboubker, risque , sécurité et responsabilité transporteur aérien à l'égard de son passager, thèse pour obtenir le grade de docteur discipline droit privé université Paris 5, français, 2014, p 34

⁵ - Ibid, p : 348 .

⁶ - المادة 55 من اتفاقية مونتريال 1999 التي تؤكد عدم إلغاء اتفاقية وارسو وكيفية تطبيقها بين الدول الغير موقعة على اتفاقية مونتريال.

⁷ - www.Tata.org

الرحلة لمسافر على متن الخطوط الجوية الجزائرية تخضع لتطبيق اتفاقية مونتريال 1999 (بين فرنسا وتونس)¹ فإن التعويض يكون كالاتي: $1.696 = 1.5 \times 1.131$ أورو حتى ولو كان القاضي الوطني هو من سوف ينظر في النزاع سوف ينظر فيما إذا كانت هذه الحدود الجديدة لا تخالف المادة 22 من اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي بغض النظر عن أحكام اتفاقية مونتريال فالعبرة بالقانون الواجب التطبيق وهنا يقع الإشكال.

والملاحظ انه بإمكان شركة الخطوط الجوية الجزائرية الاعتماد على الحدود التي وضعتها اتفاقية مونتريال 1999 كونها دخلت مجال التطبيق على نطاق واسع مع الإبقاء على الأساس الخطيء لهذه المسؤولية المعتمد في اتفاقية وارسو كون هذه الحدود تعتبر بالتأكيد اكبر من تلك التي عينتها .

لكن يبقى الإشكال المطروح هو مدى صحة حدود التعويض الموضوعة ضمن الشروط العامة للخطوط الجوية الجزائرية.

2- مدى صحة حدود التعويض في الشروط العامة للخطوط الجزائرية:

حسب نص المادة 23 من اتفاقية وارسو لسنة 1929 فإنه: " كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أو تقرير حد أدنى من الحد المعين في الاتفاقية يكون باطلا كأنه لم يكن، على أن هذا البطلان لا يترتب عليه بطلان العقد الذي يظل خاضع لأحكام الاتفاقية"²

وتضيف المادة 33 منها انه " ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يمنع الناقل من رفض إبرام عقد النقل أو من وضع قواعد بشرط ألا يتعارض مع نصوص هذه الاتفاقية."³

من استقراء نص المادتين نجد أن استعمال وحدة حقوق السحب الخاصة غير مخالف للنظام العام في الجزائر كونها فعلا عضو في الصندوق الدولي للنقد (FMI) وبالتالي هناك ارتباط بين حقوق السحب الخاصة والدينار الجزائري ويتحدد بشكل يومي لكي يبقى الإشكال المطروح في حدود التعويض التي وضعتها الشروط العامة للخطوط الجزائرية هل هي أقل أو أكبر من الحدود التي أقرتها اتفاقية وارسو، وهنا يعود الأمر إلى قاضي الموضوع الذي يثيره من تلقاء نفسه أو بطلب من أحد الخصوم، ويخضع لرقابة المحكمة العليا، وعليه فسرمانه متوقف على قيمة وحدات السحب الخاصة ومقابلها بالفرنك الفرنسي

¹ - لأن كل من فرنسا وتونس موقعتين على اتفاقية مونتريال لسنة 1999 .

² - المادة 23 من اتفاقية وارسو لسنة 1929، مرجع سابق .

³ - المادة 33 ، مرجع نفسه.

التي يجب أن تكون أكبر أو تساوي تلك المذكورة في اتفاقية وارسو المعدلة بموجب بروتوكول لاهاي حتى لا تقع تحت تطبيق المادة 23 منها وما يظهر لنا أن هذه الشروط غير محققة ويرجع السبب في ذلك أن الشروط العامة هي شروط اتفاقية والتي يجب أن لا تتعارض مع القواعد العامة المقررة في الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل الجوي الذي جعل حدود المسؤولية من النظام العام في حدها الأقصى والتي لا يمكن الاتفاق على مخالفتها .

فلو أخذنا على سبيل المثال سقوط مسافر أثناء هبوطه من الطائرة بسبب مشكل في سلم النزول للطائرة فإن التعويض عن الضرر في حالة الوفاة في حده الأقصى طبقا لاتفاقية وارسو هو 250.000 بتطبيق المادة 22 من اتفاقية وارسو فإن التعويض يكون كالاتي:

$$65,5 \times 250.000 = 16.375.000 \text{ ملغ من الذهب .}$$

وعليه فستكون قيمة التعويض إذا افترضنا فقط أن 1 دج يشتري اليوم 1 ملغ ذهب في السوق الحرة على الأكثر¹ (على أساس 1000 دج للغرام الواحد من الذهب بنقاء 900 من الالف) فإن مبلغ التعويض يكون كالاتي:

$$1 \times 16.375.000 = 1.375.000 \text{ دج}$$

وإذا اعتمدنا حقوق السحب الخاصة فإن التعويض يكون كالاتي:

أضرار الوفاة الحد الأقصى **16.600** وحدة حقوق سحب خاصة وحسب صندوق النقد الدولي :

1_ وحدة حقوق سحب خاصة تعادل اليوم 165,361 دج² ، فيكون التعويض كالاتي:

$$165.361 \times 16.600 = 2.744.9926 \text{ دج وهو أقل من المبلغ الذي تفرضه اتفاقية وارسو .}$$

وبالنظر لنص المادة 23 منها فإن التحديد الذي وضعته الشروط العامة للخطوط الجوية الجزائرية تكون باطلة، لأن القاضي سيختار القواعد العامة التي تعد من النظام العام والمقررة لمصلحة المتضررين بدلا من الشروط العامة التي تعد مخالفة لها في حالة الأضرار التي تصيب المسافرين وأمتعتهم . إضافة إلى أن استبدال قاعدة الذهب بقاعدة حقوق السحب الخاصة ليس لها أساس قانوني من حيث المبالغ المحددة بوحدة حقوق السحب الخاصة.

¹ - أن 01 دج يشتري قيمة اقل بكثير من هذه المفترضة (وحسب الوكالة الوطنية لتحويل وتوزيع الذهب اجينور التي قدرت ثمن الغرام الواحد من الذهب عيار 18 قيراط الموسم 2021_2022 ب 8.300 دج موقع وزارة الشؤون الدينية

² - <https://www.imf.org> .

فالمشرع لم يصدر أي قانون أو تنظيم يحدد قيمة الذهب مقابل الدينار الجزائري حتى تتمكن الخطوط الجوية الجزائرية على أساسها من هذا الاستبدال، وبذلك لا يوجد ضمان على الأقل لتساوي الحد القانوني والاتفاقي وعلى هذا فإن الذهب سيظل أساسا لهذا التحويل كأمر واقع طالما أن اتفاقية وارسو هي السارية المفعول¹ ولن تستطيع الشروط العامة للخطوط الجوية الجزائرية تغيير قاعدة الذهب لسببين يكمن الأول أن الشروط العامة من حيث التدرج التشريعي هي أقل قوة من النصوص القانونية وبالتالي لا تستطيع تعديلها خاصة إذا كانت النصوص أمرة.

والسبب الثاني هو حتى تضمن إلغاء قاعدة الذهب يجب التوقيع على اتفاقية مونتريال لسنة 1999. وتقدر الإشارة أن الجزائر لم توقع على بروتوكول مونتريال الإضافي رقم 02 الأمر الذي يمكن القول معه أن حدود التعويض المنصوص عليها في الشروط العامة المتعلقة بالوفاة والأضرار الجسدية تعد أقل من الحدود المنصوص عليها في القواعد العامة .

المبحث الثاني: الأحكام الإجرائية لدعوى التعويض في عقد النقل الجوي :

دعوى التعويض هي وسيلة للمطالبة بحماية حق أو مركز قانوني وقع عليه الاعتداء. ودعوى التعويض أو دعوى المسؤولية في النقل الجوي تتميز بقواعد تتفرد بها عن باقي الإجراءات العادية في رفع دعوى التعويض في القانون المدني، وكذا بالنسبة لأطراف الدعوى والاجال الواجب احترامها لتفادي تقادمها إضافة إلى الجهة القضائية الواجب طرح النزاع أمامها.

وبما أن الاتفاقيات الدولية أسمى من القانون الداخلي، والدولة الجزائرية بحكم مصادقتها على اتفاقية وارسو لسنة 1929 والمعدلة ببروتوكول لاهاي لسنة 1955 ففي حالة نشوب نزاع في مجال النقل الجوي الدولي، تسري على الدعوى أحكام اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي، أما إذا كان النقل داخلي فتسري على النزاع أحكام القانون الوطني رقم 06/98 المعدل والمتمم بالقانون 15/14 .

وبناء على ما تقدم سيتم التطرق إلى أطراف دعوى التعويض (مطلب أول) ثم الاختصاص القضائي في دعوى التعويض (مطلب ثاني)

¹ - دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي والدولي، مرجع سابق، ص 270.

المطلب الأول: أطراف دعوى التعويض :

دعوى المسؤولية التي ترفع بمناسبة المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي تخلفها حوادث الطائرات، شأنها شأن أي دعوى قضائية بالنسبة لأطراف الدعوى لذلك لم تحدد اتفاقية وارسو أطراف دعوى المسؤولية، ويرجع ذلك لأن أطراف الدعوى في عقد النقل الجوي هما كقاعدة عامة المدعي والمدعي عليه، وقد يكون المدعي شخصا طبيعيا أو شخصا معنويا، لكن الغالب في حوادث الطائرات أن يكون المدعي شخصا طبيعيا يتمثل في المسافر المصاب الناجي من الحادث أو عائلة الضحية المتوفي أما المدعي عليه فغالبا ما يكون الناقل الجوي وبناء على ما تقدم سيتم تناول المدعي (فرع أول) ثم المدعي عليه (فرع ثاني)

الفرع الأول: المدعي:

وهو الشخص الذي يرفع دعوى قضائية ضد شخص آخر والمعروف أيضا باسم صاحب الدعوى أمام المحكمة، ومن خلال قيامه بذلك يسعى المدعي إلى الحصول على تعويض قانوني إذا نجح في دعواه، وتختلف صفة المدعي باختلاف طبيعة عقد النقل الجوي فهو في نقل البضائع يكون المرسل أو المرسل إليه أما في نقل الأشخاص وأمتعتهم وهو ما يهم موضوع أطروحتي فهو المسافر أو ورثة المسافر في حالة وفاته وعليه سيتم تناول المسافر (أولا) ثم ذوي الحقوق (ثانيا) .

أولا - المسافر:

الأصل في رفع الدعوى أنه حق يمنحه القانون لكل من لحقه ضرر فالمدعي الأصلي هو الذي يرفع هذه الدعوى ضد الناقل الجوي وهو المسافر نفسه الذي لحقه ضرر، فإن لم يتحقق الضرر أو المصلحة في ذلك فلا يحق للمسافر مباشرة دعوى ضد الناقل عملا بقاعدة "لا دعوى بغير مصلحة"¹، وقد حدد قانون الإجراءات المدنية والإدارية رقم 09/08 شروط رفع الدعوى من خلال المادة 01/13 منه والتي جاء نصها كالآتي:

"لا يجوز لأي شخص التقاضي ما لم تكن له صفة، وله مصلحة قائمة أو مكتملة يقرها القانون"²، وعليه فالمسافر هو صاحب الحق في إثارة دعوى المسؤولية في مواجهة الناقل الجوي عما لحقه من أضرار

¹ - jean larguler et Philippe conte, procédure civile, 16^{ème} édition, Dalloz ,Paris,1998, p: 61 :

² - المادة 01/13 من القانون رقم 09/08 ، المؤرخ في 23 فيفري 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الجريدة الرسمية، العدد 21، الصادرة في 2008/02/25، المعدل والمتمم.

ناتجة عن عدم وفاء الناقل بالتزاماته تجاهه من تأخير عن موعد الرحلة أو إلغائها أو ضمان سلامة جسده و أمتعته.

أما إذا كان الضحية المصاب شخصا قاصرا أو مجنونا، فيجوز للولي أو الوصي أو القيم أن يرفع دعوى المسؤولية نيابة عن المضرور، ويجدر بنا توضيح نقطة هامة في حالة بقاء الضحية على قيد الحياة والتي تخص تحويل حق رفع الدعوى للخلف سواء العام أو الخاص، إذ أن الضحية إذا ما حول حقه في المطالبة بالتعويض إلى شخص آخر يكون فقط فيما يخص الضرر المادي¹، أما الضرر المعنوي فلا يثبت للخلف العام أو الخاص الحق في المطالبة بالتعويض عنه، إلا إذا تحدد ذلك بموجب اتفاق بين الضحية والمسؤول عن الضرر مسبقا.

ثانيا: ذوي الحقوق

إذا توفى شخص في حادث جوي، فإن الحق في رفع الدعوى ينتقل آليا إلى ورثته، لكن هذا الأمر آثار جدلا كبيرا بشأن تحديد الأشخاص الذين يحق لهم رفع الدعوى في حالة وفاة المسافر، لأن اتفاقية وارسو قد التزمت الصمت وتركت هذا الموضوع دون معالجة، واكتفت بالإحالة في شأن ذلك إلى القانون الوطني نظرا لاختلاف إجراءات التقاضي من دولة لأخرى وقد نصت على ذلك صراحة في المادة 02/24 منها².

أما قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 في المادة 153 منه وفي فقرتها الأولى فقد نص على:

"لا يمكن للمسافر أو ذوي الحقوق أن يرفعوا دعوى..."³.

وباستقراء نص المادة نجد أن الأشخاص المخول لهم الحق في رفع الدعوى ضد الناقل الجوي يعينهم قانون الأحوال الشخصية بالنسبة للدولة الجزائرية وليس قانون القاضي الذي ينظر النزاع أمامه ما لم تكن المحكمة التي تنظر في النزاع هي محكمة قانون دولة الراكب المتوفي⁴.

وقد أضافت اتفاقية وارسو انه لا يجوز رفع الدعوى إلا وفقا لما نصت عليه الاتفاقية وفي الحدود المقررة فيها وقد أكدت على ذلك اتفاقية مونتريال 1999 من خلال المادة 32 منها⁵.

¹ - يحي أحمد البنا، الإرهاب الدولي ومسؤولية شركة الطيران، دار المعارف الإسكندرية، مصر، 2002، ص 311.

² - www.logistiqueconseil.org.conventiondevarsovie 1929,op.cit, p 06.

³ - المادة 1/153 من القانون رقم 06/98، المتضمن قانون الطيران المدني، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

⁴ - هاني دويدار، مرجع سابق، ص 449.

⁵ - www.logistiqueconseil.org.convention de Montreal, 1999,op.cit,p11.

والجدير بالذكر أن الدعوى التي يرفعها ورثة الضحية، يبقى أساس رفعها محل خلاف لأن الإشكال المطروح هو إذا رفعت دعوى المسؤولية للمطالبة بالتعويض ستكون بناء على المسؤولية العقدية أما التقصيرية وقد ذكر الفقيه "لويس كارتر" في كتابه المعنون بـ " القانون الجوي " قضية " فيزيوز"¹ والذي كان قرار محكمة النقض الفرنسية حوله على النحو الآتي: "ذوي الحقوق للضحية المتوفاة في الحادث، والذين يرفعون دعوى شخصية ضد الناقل تكون هذه الدعوى مبنية على فكرة المسؤولية وفقا للمادة 1384 من القانون المدني"²، ومن استقراء نص المادة نجد أن الدعوى التي ترفعها عائلة الضحية المتوفاة تكون على أساس تقصيري وقد أخذ بهذا المفهوم القضاء الأمريكي بهدف الابتعاد عن تطبيق أحكام المسؤولية المحدودة لاتفاقية وارسو.

واللافت أن قضية " فيزيوز " قد أحدثت تغييرا جذريا فيما يخص شروط تعويض ضحايا النقل الجوي وذويهم، حيث أن عائلة "السيد فيزيوز " قد رفعت دعوى قضائية ضد شركة الطيران على اثر وفاة الضحية في حادث الطائرة من نوع " لاتيكوار 631" في ليلة 31 جويلية، و 01 أوت 1948، وقد دعمها في ذلك طلبة قانون الطيران لجامعة " بوردو " حيث كان الضحية أستاذا هناك .

وبعد خمس سنوات من النقاضي أي في عام 1953 أصدرت محكمة النقض الفرنسية قرارا بتاريخ 1953/01/03 يقضي بإمكانية تعويض ذوي الحقوق، وهذا القرار يتعارض مع قانون 1924 الفرنسي الذي كان يرفض تعويض ذوي الحقوق، حيث أن المشرع في تلك الفترة كان يقضي بأن الطيران بطبيعته يحمل المخاطر وأنه على المسافر مشاطرة الناقل في تحمل تلك المخاطر .

لكن الاجتهاد القضائي الذي جاءت به محكمة النقض الفرنسية في قضية فيزيوز وضع حدا لهذا التصور وأدخل النقل الجوي في عهد جديد بحيث فرض المشرع بتاريخ 1957/03/02 إلزامية الناقل الجوي بضمان سلامة الراكب بصفة كاملة ويعتبر هذا التطور القانوني في فرنسا خصوصا والإتحاد الأوروبي عموما حافزا في تجديدا النظر في إتفاقية وارسو وإبرام إتفاقية مونتريال 1999 المعدلة لها والتي أقرت بحق عائلة الضحية في رفع الدعوى للمطالبة بالتعويض ،وقد منح الخيار لها برفع الدعوى إما على أساس المسؤولية التقصيرية أو على أساس المسؤولية العقدية وتشتت في ذلك التخلي على إحداها عند إتخاذ قرارها.³

¹ - L.cartou, droit aérien, revue internationale de droit comparé, vol 16,N°1 janvier_mars , 1964, p :220

² - أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص 221.

³ - R.Rodière, op.cit, p 35.

وعليه فلذوي الحقوق دعويين متميزتين¹ إذا أن الدعوى التي ترفع على أساس عقدي تنتقل إليهم عن طريق الميراث بحكم أن الناقل ملزم بضمان سلامة المسافر وأن ذوي الحقوق لهم صفة الخلف العام، وبالتالي فالضرر الذي يلحقهم يمنحهم الحق في إثارة دعوى المسؤولية على أساس عقدي.

أما دعوى المسؤولية على أساس تقصيري فيرفعها ذوي الحقوق للمطالبة بالتعويض عن الضرر الشخصي الذي لحقهم ماديا كان أو معنويا²، نتيجة وفاة الضحية كما لهم الحق في المطالبة بالتعويض عن أمتعة المتوفي وهي دعوى يرفعها أي شخص من محيط الضحية ولو لم يكن وريثا مادام أنه تضرر من فقدان الضحية.

الفرع الثاني: المدعي عليه

الأصل أن ترفع دعوى المسؤولية على الناقل نفسه كونه المدعي عليه أي الجهة التي ترفع ضده الدعوى من قبل المسافر، والمدين في علاقة المسؤولية والملزم بجبر الضرر الحاصل للمسافر، ويختلف المدعي عليه في مجال النقل الجوي بحسب ما إذا كان النقل قد تم من قبل شخص طبيعي ثم توفي أو ناقلين متتابعين، أو كان النقل من طرف ناقل متعاقد والآخر فعلي كما هو الحال في عملية إستئجار الطائرة، أو تقام الدعوى ضد تابعي النقل في حالة ثبوت مسؤوليتهم وبناء على ما تقدم سيتم تناول حالة وفاة الناقل الجوي (أولا) ثم في حالة النقل المتتابع (ثانيا) حالة الناقل المتعاقد والناقل الفعلي (ثالثا) فضلا عن الرجوع عن تابعي الناقل الجوي (رابعا) .

أولا: حالة وفاة الناقل:

الأصل أن الدعوى ترفع على الناقل الجوي، وفي حالة وفاته تقام الدعوى على خلفه أي ذوي الحقوق، وفقا لما نصت عليه المادة 27 من اتفاقية وارسو والتي جاء فيها (في حالة وفاة المدين تقام دعوى المسؤولية ضد ذوي الحقوق، في الحدود المقررة في هذه الاتفاقية)³ .

أما اتفاقية مونتريال لسنة 1999 والمعدلة لاتفاقية وارسو فقد نصت في المادة 32 منها في حالة وفاة الناقل الجوي على أنه (في حالة وفاة الشخص الذي تقع عليه المسؤولية، يجوز أن تقام دعوى التعويض، وفقا لأحكام هذه الاتفاقية ضد أصحاب الحقوق الشرعيين في تركته)⁴، كما هو ساري في القوانين

¹ - محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 305.

² - يحيى أحمد البناء، مرجع سابق، ص 313.

³ - WWW.logistique.conseil.ORG.Convention de Varsovie. OP.at.Article 27 , P 07 .

⁴ - WWW.logistique.conseil.ORG.Convention de Montréal 1999, op.cit, at, Article32, P10.

الرومانية الجرمانية التي تفرع برفع دعوى ضد ورثة الناقل في حالة وفاته، بينما القوانين الأنجلو أمريكية فالأصل فيها هو سقوط دعوى المسؤولية بمجرد وفاة المسؤول¹ أما بالنسبة للأشخاص المخول لهم قانونا برفع الدعوى، فإن الاتفاقيتين أحالتا المسألة على القانون الوطني الواجب التطبيق بحكم تباين القوانين من دولة لأخرى كما ذكرنا أنفا .

وقد تباينت الآراء بالنسبة للقانون الواجب التطبيق الذي نصت عليه كل من اتفاقية وارسو واتفاقية مونتريال 1999، المتعلق بتحديد الأشخاص الذين لهم الحق في مقاضاة الناقل الجوي، فمنهم من رأى بأن القانون الواجب التطبيق يكون وفقا لقواعد تنازع القوانين.²

ومنهم من رأى أن القانون الواجب التطبيق هو قانون المحكمة التي يطرح أمامها النزاع بما أن اتفاقية وارسو أحالت مسألة تحدد الأشخاص الذي لهم الحق برفع الدعوى على القانون الوطني وذلك في نص المادة 2/28 منها، فيما ذهب رأي آخر إلى قانون الأحوال الشخصية هو الذي يحدد من له الحق من ورثة الضحية في رفع الدعوى.

والرأي الراجح لدى الفقه أن الأشخاص الذين يحق لهم رفع الدعوى على الناقل عند وفاة المسافر يستقل بتحديدهم القانون الشخصي لهذا المسافر، وليس قانون القاضي الذي ينظر النزاع أمامه، ما لم تكن المحكمة التي تنظر بالنزاع هي محكمة قانون دولة المسافر المتوفي، بيد أن تطبيق قانون الأحوال الشخصية المذكورة مشروط بعدم مخالفته للنظام العام في قانون المحكمة التي يعرض عليها للنزاع.³ وقد تناول المشرع الجزائري في قانون الطيران المدني رقم 06/98 المشار إليه أنفا مسألة رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل الجوي مستنسخا إياها من أحكام اتفاقية وارسو وذلك في المادتين 152 و 153 إذا أنه ذكر في هذه المواد بأنه دعوى المسؤولية في حالة تحقق الضرر ترفع ضد الناقل.

ثانيا: حالة النقل المتتابع

بالنسبة للنقل المتتابع، الأصل أن ترفع دعوى المسؤولية من طرف الضحية أو ورثته ضد الناقل الجوي المتسبب في وقوع الحادث أو التأخير والذي لحق الضرر بالمسافر خلال فترة الرحلة.

¹ - محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 307، 308.

² - عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 115.

³ - ألماس حداد، دعوى المسؤولية بمواجهة الناقل الجوي الدولي متاح على الموقع الآتي:

لكن الفقرة الأولى من المادة 30 من اتفاقية وارسو¹ نجد أنه في حالة النقل المتتابع فكل ناقل تقبل نقل المسافر و أمتعته فهو خاضع لإحكام الاتفاقية ويعتبر طرفا في عقد النقل وبالتالي فهو مسؤول عن الرحلة التي قطعها المسافر تحت مسؤوليته، وعليه فلا يحق للضحية أو ذوي الحقوق رفع الدعوى إلا ضد الناقل الذي وقع الحادث خلال رحلته.

غير أن الفقرة الثانية من ذات المادة من اتفاقية وارسو² قد أجازت رفع الدعوى ضد الناقل الأول إذا ضمن مسؤوليته على الرحلة كاملة رغم وقوع الحادث أو التأخير خلال إحدى عمليات المتتابع. كما أكدت اتفاقية مونتريال 1999 في الفقرة الأولى من المادة 36 منها³ عما أقرته اتفاقية وارسو في الفقرة الأولى من المادة 30 منها المشار إليها أنفا على أنه في حالة النقل المتتابع لا يمكن للراكب أو لذوي الحقوق رفع الدعوى إلا ضد الناقل الذي وقع الحادث أثناء رحلته إلا إذا تعهد الناقل الأول بضمان الرحلة بأكملها.

وتجدر الإشارة أن الفقرة الثالثة من المادة 36 من اتفاقية مونتريال 1999 قد أعطت الحق لرفع الدعوى ليس فقط للمرسل أو المرسل إليه في حالة نقل البضاعة بل وللراكب المسافر أيضا كون الأمتعة تخصه، ويستمد المسافر هذا الحق من عقد النقل الذي أبرمه مع الناقل حيث أن بطاقة الأمتعة تمنحه صفة المدعي وتعتبر حجة للمطالبة بالتعويض، وبهذا تكون اتفاقية مونتريال قد سدت الفراغ الذي كان موجودا في اتفاقية وارسو لسنة 1929 .

أما عن المشرع الجزائري ففي حالة النقل المتتابع فقد نص في الفقرة الثانية من المادة 153 من القانون رقم 06/98 المشار إليه أنفا فقد حدد المشرع الجهة التي ترفع ضدها الدعوى (المدعي عليه) في حالة وقوع الخسارة أو الضرر وتنص المادة المذكورة أعلاه على أنه (لا يمكن للمسافر أو ذوي حقوقه أن يرفعوا دعوى إلا ضد الناقل الجوي الذي أتم النقل الذي وقع خلاله الحادث أو التأخر إلا إذا وقع التنصيب الصريح بأن الناقل الأول تولى المسؤولية أثناء الرحلة بأكملها)⁴ وهي المادة المقابلة للمادة 30 من اتفاقية وارسو المشار إليها أنفا.

¹ - www.logistique.consiel.org - convention de Varsovie 1929, op, at, p 07.

² ibid, p 07.

³ - www.Logistique.conseil.org - convention de Montréal 1999, op, at, Article36, p 12.

⁴ - المادة 1/153 من القانون رقم 06/98، المتضمن قانون الطيران المدني، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

أما بالنسبة للأمتعة فقد نص المشرع الجزائري في الفقرة الثانية من المادة 153 على رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل الأول من طرف مرسل الأمتعة، أما المرسل إليه صاحب حق التسلم، فإنه يرفع دعوى المسؤولية ضد الناقل الأخير.¹

وأضاف المشرع على أنه يحق لكل من المرسل والمرسل إليه الرجوع على الناقل الذي أتم النقل الذي وقع خلاله التلف أو الخسارة أو الضياع أو التأخي، وبالتالي يتقاسم الناقل الأول والناقل الأخير المسؤولية بالتضامن اتجاه المرسل والمرسل إليه وهو نفس ما أخذت به الفقرة الثالثة من المادة 30 من اتفاقية وارسو.²

ثالثا: حالة الناقل المتعاقد والناقل الفعلي

عاجت اتفاقية جوادالاخارا لسنة 1961 المعدلة لاتفاقية وارسو كما سبق بيانه حالة النقل بواسطة ناقل متعاقد وناقل فعلي، وميزت بين الناقل المتعاقد وهو الذي يتولى إبرام عقد النقل، والناقل الفعلي والذي يتولى تنفيذ النقل كليا أو جزئيا، وذلك بإذن من الناقل المتعاقد وبشرط أن لا ينطبق عليه وصف الناقل المتتابع.³

وقد حددت اتفاقية مونتريال 1999 والمعدلة لاتفاقية وارسو الأشخاص الذي ينبغي الرجوع عليهم فنصت على أنه⁴ "فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي، يجوز إقامة دعوى التعويض، حسب اختيار المدعي، إما على ذلك الناقل أو على الناقل المتعاقد، أو عليهما معا متضامنين أو منفردين، وإذا أقيمت الدعوى ضد واحد فقط من هذين الناقلين، يحق لذلك الناقل أن يطلب إدخال الناقل الآخر الدعوى على أن تخضع الإجراءات والآثار المترتبة على ذلك لقانون المحكمة التي تتولى نظر الدعوى.

أما عن قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 فلم يتطرق بالتفصيل فيما يتعلق بدعوى المسؤولية وعلى من ترفع الدعوى ضده في حالة الناقل المتعاقد والناقل الفعلي، بالرغم من أن شركة الخطوط الجوية الجزائرية تقوم بإبرام عقود استئجار الطائرات خاصة في فترات المواسم " كالعطل الصيفية والحج".

وعليه يمكن القول أن المشرع لم يرقم بأي اجتهاد قانوني للتفصيل في كيفية التعامل في حالة استئجار الطائرة عارية أو بطاقتها للقيام بعمليات النقل الجوي للأشخاص بل أقتصر على ذكر هذا النوع من

¹ - المادة 2/153 من القانون رقم 06/98، المتضمن قانون الطيران المدني، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

² - www.logistique.consiel.org - Convention de Varsovie 1929, op, at, p 08

³ - عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 454 .

⁴ - www.logistique.consiel.org - convention de Montréal 1999, op, cit, Article 45, p 14

العقود في ثلاث مواد ¹121 والتي تنص على أن الطائرة قابلة للإيجار والاستئجار والمادة ²122 تعرف عقد إيجار الطائرات أما المادة ³123 فتتضمن تعريف عقد الاستئجار كما تم بيانه من قبل .

ففي قضية تحطم الطائرة التابعة لشركة "سويفت آر" الإسبانية الذي وقع بتاريخ **2014/07/24** الرحلة **AH 5017** والمستأجرة من قبل الخطوط الجوية الجزائرية، عرفت الكثير من الجدل حيث أنه بعد الحادث والتحقيق التقني الذي أجراه مكتب التحقيق والتحليل الفرنسي "BEA" عن ظروف وأسباب الحادث والذي سلم تقريراً يتكون من **250** صفحة للهيئات القضائية بباريس في **2016** والذي أصدرت المحكمة الفرنسية على إثره أمراً بفتح تحقيق في أواخر جوان من نفس السنة، ضد المستغل الإسباني "سويفت آر" بتهمة القتل غير العمدى والإهمال والرعونة وعدم التبصر وخرق الالتزام بضمان الأمن، علاوة عن أن تقرير الخبراء أكد أن سويفت آر لم تحترم التزاماتها بخصوص تكوين وتدريب تكميلي لطواقم الطائرة الذين لم يزاولوا مهامهم لمدة طويلة.

الأمر بفتح التحقيق في الحادث ضد شركة سويفت آر جعل أسر الضحايا يؤمنون بالوصول إلى معرفة الحقيقة الكاملة عن الحادث، لكنهم تساءلوا عن عدم فتح تحقيق ضد شركة الخطوط الجوية الجزائرية وزعم هذه الأخيرة بأنها ضحية في هذه القضية.

وعليه رفعت عائلات الضحايا دعوى المسؤولية ضد كل من الخطوط الجوية الجزائرية وضد شركة الطيران الإسبانية استناداً إلى ما نصت عليه إتفاقية مونتريال لسنة **1999** وبالنتيجة تقاسمت كل من شركة الخطوط الجوية الجزائرية وشركة سويفت آر بمبالغ التعويضات لضحايا الحادث طبقاً لاتفاقية مونتريال بالرغم من أن الدولة الجزائرية لم تصادق عليها ⁴.

رابعاً: الرجوع على تابعي الناقل الجوي:

لم يتناول المشرع الجزائري تنظيم مسألة رفع دعوى المسؤولية ضد تابع الناقل الجوي في حالة ثبوت نسبة وقوع الحادث سواء في قانون الطيران المدني رقم **06/98** المشار إليه آنفاً أو في القانون رقم **14/15** المعدل له، كما أن إتفاقية وارسو لم تتطرق هي كذلك إلى دعوى المسؤولية ضد تابع النقل كون

¹ - المادة 121 من القانون رقم 06/98 المتضمن قانون الطيران المدني المعدل والمتمم، مرجع سابق.

² - المادة 122، مرجع نفسه

³ - المادة 123، مرجع نفسه.

⁴ - الخطوط الجوية الجزائرية، الرحلة 5017، مطار واكادوكو، مطار الوصول هواري بومدين، المستغل سويفت آر لصالح القوات الجوية الجزائرية.

أن التابع لا يعتبر طرفاً في عقد النقل الجوي، لكن في حالة ثبوت الخطأ في جانب التابع يجوز رفع دعوى ضده، لكن هذا الأخير لا يستطيع التمسك بمبدأ المسؤولية المحددة كونه خارج النطاق العقدي ولا تربطه أي صلة بالضحية، وبالتالي تتم مقاضاته على أساس المسؤولية التقصيرية فقط .

من خلال تعديل المادة 25 من اتفاقية وارسو بالمادة 14 من بروتوكول لاهاي لسنة 1955 والتي نصت على "إذا رفعت الدعوى على تابع الناقل بناء على الضرر مما هو مذكور في هذه الاتفاقية، جاز لهذا التابع، متى أثبت أنه كان يعمل في نطاق وظيفته، أن يستفيد من حدود المسؤولية التي يستطيع أن يتمسك بها الناقل طبقاً للمادة 22 من الاتفاقية".¹

أما الفقرة الثانية من ذات المادة فإنها تحدد مبلغ التعويض الذي يمكن الحصول عليه من الناقل أو تابعيه إذ أن البروتوكول يؤكد على عدم جواز زيادة المبلغ الكلي للتعويض على الحدود المذكورة.² وقد تبني المشرع الجزائري الفقرة الثالثة من المادة 14 من بروتوكول لاهاي والمعدلة للمادة 25 من اتفاقية وارسو وذلك من خلال المادة 205 من القانون رقم 06/98 المشار إليه آنفاً والتي يمنع استفاضة تابع الناقل من الفقرة الأولى والثانية من المادة 14 من البروتوكول إذا كان خطأه مقصوداً أو ناتجاً عن تهاون ورعونة.

فالمادة 14 من بروتوكول لاهاي جعلت هؤلاء التابعين يستفيدون من التمسك بمبدأ المسؤولية المحددة طبقاً لأحكام المادة 22 من اتفاقية وارسو حيث كانت مقاضاتهم تتم قبل ذلك وفقاً لأحكام المسؤولية التقصيرية، على إعتبار أنهم ليسوا طرفاً في عقد النقل ولا يربطهم بالمضرورين أي عقد كما بينا سابقاً، وفي ذات الوقت منعت استفاضة هؤلاء من هذا الحكم إذا كان خطأهم مقصوداً أو ناتجاً عن رعونة وهو ما أخذ به المشرع الجزائري في المادة 205 من القانون رقم 06 / 98³ لكن المشرع لم يحدد من له الحق في رفع الدعوى ضد التابع، وفي اعتقادنا أنه أراد بذلك ضمناً أن تكون سلطات الطيران المدني هي المدعي وليس المسافر ولو لحق الضرر بهذا الأخير وأمتعته.

¹ - المادة 1/14 من بروتوكول لاهاي لسنة 1955، المعدل لاتفاقية وارسو لسنة 1929 .

² - المادة 2/14 نفس المرجع.

³ - المادة 205 من القانون رقم 06/98، المتضمن قانون الطيران المدني، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

المطلب الثاني: الاختصاص القضائي في دعوى التعويض:

يعد الاختصاص من المسائل الجوهرية في سير الدعوى ويقصد به ولاية القضاء بالفصل في القضايا المطروحة أمامه وفقا لمعايير النوع والموقع الإقليمي، وفيما يخص موضوع دراستنا فالاختصاص القضائي له أهميته إذ أنه ذكر في الاتفاقيات الدولية ومعظم البروتوكولات المعدلة لها وفي التشريعات الوطنية كذلك كونه يحدد المحكمة المختصة والتي تعتبر من المعايير الأساسية لبدأ سريان دعوى المسؤولية.

كما أنه من مقتضيات العدالة واستقرار المعاملات أن لا يترك عبء دعاوى المسؤولية يستقر طويلا على عاتق الناقل الجوي بما يتضمنه من جسامه وإرهاق، وحتى لا تتعطل أعماله، حرصت الأنظمة القانونية على مراعاة مصلحة الناقل، فمكنت له وسائل يستطيع بها وضع حد لتلك الدعاوى. وبناء على ما تقدم سيتم تناول تحديد الجهة القضائية المختصة بالنظر في الدعوى (فرع أول) ثم انقضاء دعوى التعويض (فرع ثاني).

الفرع الأول: تحديد الجهة القضائية المختصة:

يقع على المتقاضى أن يدرك تماما الجهة التي خولها القانون للنظر في دعواه نوعيا وإقليميا، إما بموجب القواعد العامة أو بموجب نص خاص إذ أن كثيرا من القضايا تنتهي دون الفصل في الموضوع، ويعود عدم قبولها من حيث الشكل إلى عدم اختصاص الجهة المرفوعة أمامها الدعوى وعليه فقد حدد التشريع الدولي والوطني الجهة القضائية في حالة لجوء الضحايا إلى الجهة القضائية للمطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بهم وهذا يدفعنا إلى تحديد الجهة القضائية وفقا لاتفاقية وارسوا (أولا) ثم تحديد الجهة القضائية وفقا لقانون الطيران المدني الجزائري (ثانيا).

أولا: الجهة القضائية وفقا لاتفاقية وارسوا:

نصت الفقرة الأولى من المادة 28 من اتفاقية وارسوا على تحديد المحكمة المختصة بالنظر في دعوى المسؤولية في حالة وقوع ضرر للمسافر فيرفع دعواه أمام المحكمة وفقا لأحكام اتفاقية وارسوا وذلك طبقا لهذا النص الذي جاء فيه "بأنه للمدعي أن يقيم دعوى المسؤولية في إقليم أحد الأطراف المتعاقدة وفقا لما يختاره إما أمام محكمة الجهة التي يكون له فيها منشأة تولت عنه إبرام العقد بمعرفتها، وإما أمام محكمة جهة الوصول".¹

¹ www.logistiqueconseil.org-convention-de-Varsovie, op, cit, Article, 28/1, p 07.

من استقراء نص المادة نستنتج أن اتفاقية وارسوا لسنة 1929 قد منحت حرية الاختيار للمدعي بين إحدى المحاكم الثلاث، إما أن يودع طلبه أمام المحكمة الواقعة في موطن المدعي عليه أو المركز الرئيسي لنشاطه أو المحكمة الكائن بدائرتها مركز الفرع الجوي التابع للناقل وهو المنشأة التي أبرم فيها عقد النقل أو المحكمة الكائنة بدائرتها جهة الوصول لكن أدرجت هذه المادة شرطا لرفع الدعوى أمام إحدى هذه المحاكم وهو أن يكون المدعي قد رفع دعوى المسؤولية أمام قضاء دولة عضوة في اتفاقية وارسوا، فلا يجوز للمدعي أن يقيم دعواه أمام قضاء دولة غير منظمة للاتفاقية، وإلا أدى ذلك إلى تطبيق القانون الوطني لهذه الدولة دون أحكام الاتفاقية.

وتعتبر قواعد الاختصاص القضائي المنصوص عليها في المادة 1/28 من اتفاقية وارسوا المشار إليها أنفا من النظام العام، إذ تقضي المادة 32 من الاتفاقية " يبطلان كل شرط في عقد النقل الجوي وكل اتفاق سابق على وقوع الضرر.."¹

وعليه يترتب على اعتبار الاختصاص القضائي من النظام العام، أن تحديد المحكمة المختصة طبقا لتلك القواعد آثار عدة أهمها:

1- إن إجراءات التقاضي تتحدد وفقا لقانون المحكمة المعروض عليها النزاع.²

2- هذا القانون هو أيضا من يحدد أثر خطأ المضرر على مسؤولية الناقل الجوي بالإعفاء أو التخفيف .

3- ويبين كذلك قواعد احتساب مدة سقوط الدعوى.

وتجدر الإشارة أن ترك الخيار للمدعي في رفع دعواه أمام عدة محاكم قد يؤدي إلى رفعها أمامها جميعا، دون إمكانية طلب ضم الدعاوي للارتباط، ودون إمكانية فض التنازع الإيجابي في الاختصاص، وهذا يعتبر إجحافا بالناقل الجوي، والذي كان يتعين على اتفاقية وارسوا تداركه.

ولم تأتي التعديلات المتعاقبة لاتفاقية وارسوا لعام 1929 بالشيء الجديد في هذا الشأن إلى غاية إبرام اتفاقية مونتريال لسنة 1999 والتي استحدثت اختصاصا جديدا بالإضافة إلى الاختصاصات التقليدية المنصوص عليها في المادة 28 من اتفاقية وارسوا لسنة 1929 المشار إليها أنفا.

وقد نصت المادة 33 في فقرتها الثانية من اتفاقية مونتريال لعام 1999 على أنه " فيما يتعلق بالضرر الناتج عن وفاة أو الأذى البدني اللاحق بالراكب، ترفع دعوى المسؤولية إما أمام المحاكم السابق ذكرها في الفقرة الأولى من المادة أو أمام محكمة الدولة التي تعد طرفا في المعاهدة، والتي يكون للراكب فيها

¹ - [www.logistique conseil .Org-convention de Varsovie, op, at, Article, 32, p 09](http://www.logistique.conseil.Org-convention de Varsovie, op, at, Article, 32, p 09).

² -Ibid., Article 28/2 p :07.

محل إقامة رئيسي ودائم وقت وقوع الحادث، أو نقطة انطلاق أو نقطة توجه الناقل الجوي التي يقوم فيها بخدماته سواء بأسطوله الخاص أو بواسطة ناقل آخر على أساس عقد تجاري...¹.
من استقراء نص المادة أعلاه نجد أن اتفاقية مونتريال قد أجازت من خلال هذه المادة للمسافر المصاب أو أسرة الضحية المتوفي برفع دعوى أمام محكمة موطن المدعي أو محل إقامته الدائم والرئيسي، لكن لم يأتي هذا الاختصاص مطلقاً بل قيدته الاتفاقية بشروط على المضرور التأكد من توافرها قبل اللجوء لرفع الدعوى ، والتي يمكن إجمالها في النقاط التالية:

1_ أن يكون موضوع دعوى المطالبة بالتعويض يتعلق بتعويض الأضرار الناجمة عن وفاة الراكب أو إصابته، حيث لا ينقضي الاختصاص لهذه المحكمة بتعويض الأضرار الأخرى أي نقل الأمتعة.

وقد استتبط هذا الشرط من المادة 33 لاتفاقية مونتريال 1999 التي أكدت في فقرتها الثانية المشار إليها أنفاً من حصر نطاق رفع الدعوى أمام المحكمة المختصة على ضرر الموت أو الإصابة لا غير، عكس الفقرة الأولى من نفس المادة التي تسمح للمدعي برفع الدعوى على أي ضرر يصيبه².

2- أن يكون محل إقامة الراكب الرئيسي والدائم وقت وقوع الحادث في الدولة التي يراد عقد هذا الاختصاص لمحاكمها.

إن عبارة "محل إقامة الراكب الرئيسي والدائم " جاءت عامة ويكتنفها الغموض، وبالنتيجة أثارت الكثير من المناقشات، وتقاديا لسوء فهمها وتفسيرها بمسكن المدعي الدائم على حد تعبير الأعضاء الفرنسيين، وبالتالي تصبح جنسية المدعي هي الأساس في تحديد مفهوم محل إقامة المسافر عند تطبيق اتفاقية مونتريال لسنة 1999، وعلى أثر ذلك فيمكن للشخص الأجنبي التملص من اختصاص الدولة التي يقيم فيها ويرفع دعواه أمام المحاكم التي ينتمي إليها بجنسيته مما قد يخلق عدم المساواة في قيمة الإنسان بمعنى الكلمة في مجال الاختصاص³.

¹ - www.logistiqueconseil.org. convention de Montréal, 1999, op.cit, article 33, p. 04

² - عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 222.

³ - محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي، تحديث نظام وارسو، مجلس النشر العلمي، جامعة الكويت، الكويت، 2000، ص 192.

وأخيرا انتهى النقاش بإضافة فقرة ثالثة للمادة 33 والذي حدد مفهوم عبارة "محل إقامة الراكب الرئيسي والدائم"¹ وذلك في البند ب منها بالتعبير التالي: " هو مكان السكن الإلحود الثابت والدائم للراكب وقت وقوع الحادث، ولا تعتبر جنسية الراكب العامل الحاسم في هذا الصدد".²

3- أن يكون للناقل نشاط لنقل الراكب جوا إلى الدولة التي يقع فيها محل إقامة المسافر الرئيسي والدائم. يفهم من هذا الشرط انه يفرض على الناقل الجوي أن يكون له نشاط تجاري يتمثل في نقل الأشخاص جوا في إقليم دولة الراكب انطلاقا منه أو النزول فيه، ولا يهم أن تكون الطائرة مملوكة للناقل أو طائرة مستأجرة.

والفقرة الثانية من المادة 33 من اتفاقية مونتريال 1999 قد سهلت على المسافر دفع دعوى المسؤولية، لأنها اعتبرت أن عبارة " الاتفاق التجاري " تعني أي اتفاق بخلاف اتفاق الوكالة المبرم بين الناقلين الجويين ويتعلق الأمر بتقديم خدماتهم المشتركة لنقل الراكب جوا.³

وبالرجوع إلى نص المادة 28 من اتفاقية وارسو لسنة 1929 والمادة 33 من اتفاقية مونتريال لسنة 1999 نجد أن الاتفاقيتين قد فرضت ان تقام الدعوى في إقليم إحدى الدول المتعاقدة لكي تضمن تقييد المحكمة المرفوع أمامها النزاع بنصوص وأحكام الاتفاقية، إضافة إلى أنهما لم تقررا تعدد المحاكم للنظر في دعاوي مسؤولية الناقل عشوائيا وإنما كان بهدف حماية المسافر وأسر الضحايا لتمكينهم من الحصول على التعويضات المستحقة في المكان الذي يكون أكثر يسرا بالنسبة لهم

ثانيا _ الجهة القضائية وفقا لقانون الطيران المدني الجزائري:

بخصوص الاختصاص النوعي، فإن المنازعات المرفوعة أمام القضاء الجزائري والرامية إلى المطالبة بالتعويض عن الأضرار سواء الناجمة عن الوفاة، أو الأضرار الجسدية أو إتلاف وضياع الأمتعة جراء النقل الجوي، تفصل فيها الأقطاب القضائية المتخصصة، ويتم رفع الدعوى، طبقا للمادة 14 من القانون رقم 09/08 المشار إليه أنفا من قبل المدعي ضد الناقل الجوي بعريضة موقعة ومؤرخة، تودع بأمانة من قبل المدعي أو وكيله أو محاميه بعدد من النسخ يسوى عدد الأطراف.⁴

¹ - عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 223.

² -b) « résidence principale et permanente » désigne le lieu unique de séjour fixé et permanente du passager au moment de l'accident. La nationalité du passager ne sera pas le facteur déterminant à cet égard

³ - www.logistiqueconseil.org.conventiondemontreal1999_op.cit_p_11

⁴ - المادة 14 من القانون رقم 08/09 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

حدد المشرع في قانون رقم 06/98 المشار إليه أنفا المحكمة المختصة بنظر دعوى المسؤولية وذلك في نص المادة 155 منه " يمكن أن ترفع الدعاوى من أجل مسؤولية الخسائر المسببة للأشخاص المنقولين أو الأمتعة أو الشحن المنقول إما أمام محكمة موطن الناقل الجوي أو محكمة المقر الرئيسي لمؤسسته أو محكمة تواجد المؤسسة التي ابرم فيها العقد".¹

من استقراء نص المادة نجد أن المشرع قد أعطى للمضروب الخيار عند رفع الدعوى في حالة تحقق الضرر بالمشافر أو الأمتعة، بين رفع الدعوى أمام محكمة موطن الناقل الجوي أو محكمة المقر الرئيسي لمؤسسته، أو محكمة مكان تواجد المؤسسة التي ابرم فيها العقد وهي نفس المحاكم التي أشارت إليها اتفاقية وارسو ما عدا محكمة جهة الوصول وهو ما من شأنه حرمان مستعملي الطائرة وخاصة المرسل إليه من رفع دعواه أمام هذه المحكمة.

والملاحظ أيضا أن القضاة في الجزائر يتناقضون في أحكامهم عند إصدار اجتهادات قضائية فنجد قرارات تصدر من المحكمة العليا يلزم فيها بتطبيق قانون رقم 06/98 وهناك قرارات لم يلتزم فيها القضاة بأحكامه مما يستوجب توحيد الاجتهاد القضائي.

فالقانون رقم 06/98 المشار إليه أنفا نظم دعوى مسؤولية الناقل الجوي وإجراءاتها وتقادمها وفقا لاتفاقية وارسو خاصة إذا كان عقد النقل الجوي للأشخاص يتم بين مطار دولتين أو أكثر فهو عقد نقل دولي وتحكمه الاتفاقيات الدولية المنظمة إليها الجزائر والتي أخذت بأحكامها في قانون 06/98 وفصلت مواعيد رفع الدعوى وأحكامها، وهذا ما لم يأخذ به قضاة المحكمة العليا في الاجتهاد القضائي الصادر في قضية (ز_م) ضد شركة الخطوط الجوية الجزائرية للمندوبية الجهوية باتنة²، وتتلخص وقائع القضية في ضياع أمتعة الطاعن (ز_م) في رحلة لشركة الخطوط الجوية الجزائرية بين اسطنبول والجزائر العاصمة فرفع دعواه على فرع الشركة بباتنة كونه مكان إبرام العقد، إلا أن قضاة المحكمة العليا رفضوا الطعن وبرروا ذلك على أساس " ينعقد الاختصاص المحلي في دعوى ضياع الأمتعة المنقولة جوا لمحكمة تنفيذ العقد وليس لمحكمة موطن شركة النقل " واستندوا في ذلك على تطبيق المادة 08 من قانون الإجراءات المدنية مع أن المادة 155 من قانون رقم 06/98 حددت المحكمة المختصة في نظر الدعوى إما محكمة موطن الناقل الجوي أو محكمة المقر الرئيسي للشركة أو محكمة تواجد المؤسسة التي ابرم فيها

¹ المادة 155 من القانون رقم 06/98، المتضمن قانون الطيران المدني، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

² قرار صادر عن الغرفة التجارية للمحكمة العليا قضية (ز_م) ضد شركة الخطوط الجوية الجزائرية للمندوبية الجهوية ، باتنة) ، بتاريخ 23/07/2002 ملف رقم 286176 منشور بالمجلس القضائي ، العدد 1 ، لسنة 2004 ، ص 174.

العقد، وأعطت له الخيار في اللجوء لإحدى المحاكم المحددة في هذه المادة، وأن القرار الصادر في هذه القضية كان في سنة 2002 أي بعد صدور قانون 06/98 بأربع سنوات ومع ذلك لم تطبق أحكامه وبالتالي برفع الضحية (ز_م) قضيته في محكمة باتنة مكان إبرام العقد هو إجراء صحيح وكان على القضاة تطبيق قانون 06/98 لتحديد المحكمة المختصة وليس المادة 08 من قانون الإجراءات المدنية. وعلى العكس من ذلك نجد الاجتهاد القضائي الثاني الصادر في قضية الشركة الجزائرية للتأمينات النقل "كات" ضد شركة الخطوط الجوية الجزائرية¹ قبل الطعن بالنقض.

وأحيلت القضية من جديد على المجلس القضائي وألزم قضاة الموضوع بتطبيق قانون 06/98 وأسس الاجتهاد القضائي على مبدأ نقل البضائع جوا يخضع لمقتضيات قانون الطيران المدني رقم 06/98 " وقائع القضية تعود إلى نزاع حول نقل البضائع جوا أين طالبت شركة تأمينات النقل "كات" تعويضا عن الضرر اللاحق بالبضاعة على أساس المادة 146 من قانون 06/98 إلا أن قضاة الموضوع رفضوا تطبيق قانون 06/98 وطبقوا القانون التجاري على عقد نقل البضائع جوا، فأقر قضاة المحكمة العليا بوجود خطأ في تطبيق القانون بعدم اخذ قضاة المجلس بأحكام القانون 06/98 وألزموا القضاة عند الإحالة من جديد بتطبيق واستبعاد القانون التجاري عن عقد النقل الجوي.

الفرع الثاني: انقضاء دعوى التعويض :

أثر اللجوء إلى القضاء لرفع دعوى المسؤولية بهدف الحصول على التعويض عن الضرر، قد تطول مدة تسوية النزاع القائم بين المدعي سواء تعلق الأمر بالضحية ذاتها أو بذوي الحقوق -والمدعى عليه - الناقل الجوي - وخلال هاته المدة قد يفقد الناقل دلائل براءته لدفع مسؤوليته. ولدرء عبء دعوى المسؤولية عن الناقل الجوي حددت اتفاقية وارسو لسنة 1929 أجلا لمقاضاته وهذا يدفعنا للتطرق إلى مواعيد الاحتجاج المتعلقة بدعوى المسؤولية (أولا) ثم الدفع بسقوط دعوى المسؤولية (ثانيا) .

أولا- مواعيد الاحتجاج المتعلقة بدعوى المسؤولية:

لكي تقبل دعوى المسؤولية وضعت كل من اتفاقية وارسو لسنة 1929 والقانون رقم 06/98 شروط لقبولها وذلك مراعاة لمصلحة الناقل الجوي كي لا تتقلل الدعاوى كاهله وتعطل أعماله، فمنحت له وسيلة فعالة هي الدفع بعدم القبول إذا لم تتوفر شروط الدعوى التي نظمتها اتفاقية وارسو.

¹ - قرار صادر عن الغرفة التجارية للمحكمة العليا، قضية الشركة الجزائرية للتأمينات النقل (كات) ضد شركة الخطوط الجوية الجزائرية، بتاريخ 14/10/2003 ملف رقم 22836 منشور بالمجلس القضائي الصادر عن المحكمة العليا، العدد 2، سنة 2003، ص 181 .

فالقاعدة العامة هي انه إذا تسلم المسافر أمتعته دون أن يقدم احتجاج فهي قرينة على تسلمها في حالة جيدة وهو ما ورد في نص المادة 152 في فقرتها الأولى من القانون رقم 06/98 المشار إليه آنفا¹، واستثناءا يحق للمسافر إثبات عكس هذه القرينة إذا وجد تلف أو ضياع أو تأخير لحق بالأمته المسجلة فهنا عليه أن يقدم احتجاج حتى يتسنى له المطالبة بالتعويض عن الضرر اللاحق به ورفع دعوى المسؤولية، وهذا الاحتجاج يقدم للناقل الجوي في شكل كتابي وفي مواعيد محددة لكل حالة نعرضها كالاتي:

1_ حالة تلف الأمتعة المسجلة:

حددت الفقرة الثانية من المادة 26 من اتفاقية وارسو لسنة 1929 مواعيد الاحتجاج بنصها " على المرسل إليه أن يوجه احتجاجا إلى الناقل في حالة التلف بمجرد اكتشافه وعلى الأكثر في مهلة ثلاث أيام إذا تعلق الأمر بالأمته، تحسب من تاريخ استلامها². من استقرأ نص المادة نجد انه في حالة تلف الأمتعة المسجلة فعلى صاحبها تقديم احتجاج للناقل الجوي خلال مدة أقصاها ثلاث أيام من تاريخ استلامها، وهي نفس المواعيد التي اخذ بها المشرع الجزائري في نص المادة 152 الفقرة الثانية منها من قانون رقم 06/98 المشار إليها آنفا³. إلا انه تجدر الإشارة إلى أن بروتوكول لاهاي لسنة 1955 قد عدل من نص المادة 26 في فقرتها الثانية من اتفاقية وارسو لسنة 1929 المشار إليها آنفا، ومدد في مهلة الاحتجاج بحيث إذا أصاب الأمتعة تلف يقدم الاحتجاج خلال سبعة أيام بدلا من ثلاثة أيام المذكورة في اتفاقية وارسو، لكن المشرع لم يأخذ بالمواعيد الواردة في بروتوكول لاهاي المعدل لاتفاقية وارسو بالرغم من أن الجزائر انضمت إليه واكتفى بالمواعيد المذكورة في اتفاقية وارسو لسنة 1929.

2_ حالة التأخير أو ضياع الأمتعة:

في حالة ضياع أو تأخر وصول الأمتعة المسجلة حددت المادة 26 في الفقرة الثانية منها من اتفاقية وارسو لسنة 1929 ميعاد تقديم الاحتجاج بنصها: " في حالة التأخير ينبغي توجيه الاحتجاج في مهلة أقصاها أربعة عشر يوما تحسب من اليوم الذي تكون فيه الأمتعة قد وضعت تحت تصرفه⁴.

¹ - المادة 01/152 من القانون رقم 06/98، المتضمن القانون الطيران المدني، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

² - www.logistiqueconseil.org_convention de Varsovie .op.cit,article26, p 07

³ - المادة 02/152 : " في حالة تلف يجب أن يوجه المرسل إليه للناقل احتجاجا فور اكتشاف ذلك وفي مهلة أقصاها ثلاث أيام (03) فيما يتعلق بالأمته ابتداء من تاريخ تسلمها ". من القانون رقم 06/98 ، المتضمن قانون الطيران المدني، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

⁴ - www.logistiqueconseil.org_conventiondevarsovie.op.cit, article 26 ,p : 07.

نفس المواعيد اخذ بها المشرع الجزائري في المادة 152 الفقرة الثالثة: "وعند الضياع أو التأخير يجب أن يتم الاحتجاج في مهلة أقصاها أربعة عشر يوما (14) من التاريخ الذي كان من المفروض أن توضع فيه الأمتعة تحت تصرفه.¹"

وهذا الاحتجاج يجب أن يسجل بشكل كتابي سواء على سند النقل أو أي محرر آخر ويرسل في المدة المحددة إلى الناقل الجوي.²

ورغم تعديل بروتوكول لاهاي لسنة 1955 من الميعاد وجعله 21 يوما بدلا من 14 يوم في اتفاقية وارسو لسنة 1929 إلا أن المشرع لم يأخذ به.

3_ حالة التأخير في نقل المسافرين:

أكدت كل من المادة 147 من القانون رقم 06/98 المشار إليها أنفا وكذلك المادة 173 مكرر 1 و2 من القانون 15/14 والمعدل للقانون 06/98 أن كل مسافر تلحقه أضرار جراء تأخير الرحلة أو التأخير في الوصول يترتب عنه الحصول على التعويض بموجب رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل الجوي، وقد حدد المشرع ميعاد تقديم الطلب للناقل الجوي خلال مهلة 30 يوما من تاريخ وقوع أو حصول الخسارة من جراء التأخر في النقل وهذا طبقا لنص المادة 152 في فقرتها الخامسة من القانون رقم 06/98.³

وهذا الموعد الجديد استحدثه القانون المذكور في نقل الركاب.⁴

كل الآجال المذكورة أعلاه في الحالات السابقة هي من النظام العام إذا لم يحترمها المضرور يسقط حقه في التعويض، فإذا تخلف المسافر أو المرسل إليه عن تقديم احتجاج في المواعيد المحددة وبالكيفية التي حددتها الاتفاقية والقانون الوطني يحق للناقل التمسك في مواجهته بالدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية، ولكن إذا أثبت أن تخلف الاحتجاج من جانب المرسل إليه أو المسافر راجع إلى غش الناقل فلا يستفيد هذا الأخير من هذا الدفع وفقا لنص المادة 26 في فقرتها الرابعة من اتفاقية وارسو لسنة 1929⁵ وهذا ما أخذ به المشرع الجزائري في نص المادة 152 في الفقرة السادسة منها من القانون رقم 06/98: "وعند

¹ - المادة 03/152 من القانون رقم 06/98 ، المتضمن قانون الطيران المدني، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

² - المادة 04/152 ، نفس المرجع.

³ - المادة 05/152 ، نفس المرجع.

⁴ - المادة 02/15 ، من بروتوكول لاهاي لسنة 1955 ، المعدل لاتفاقية وارسو ، مرجع سابق.

⁵ - www.logistiqueconseil.org_conventiondevarsovie , op.cit, article 26,p :07 .

انعدام الاحتجاج في المهلة المحددة تكون كل دعوى مرفوعة ضد الناقل مرفوضة ما عدا في حالة غش صادر عن هذا الأخير".¹

ثانياً_ الدفع بسقوط دعوى المسؤولية:

لقد أشارت اتفاقية وارسو لسنة 1929 ، على مدة قانونية يتوجب فيها على المسافر المستهلك أن يرفع دعواه من خلالها، حيث يشكل عدم احترامها من هذا الأخير ، دفعا يتمسك به الناقل الجوي في مواجهة المسافر وذلك بوضع حد للدعوى المرفوعة من قبله.

لذلك جرى نص المادة 29 من اتفاقية وارسو على أنه: "تسقط دعوى المسؤولية في بحر سنتين اعتبارا من تاريخ الوصول أو من اليوم الذي كان يتعين وصول الطائرة فيه أو من تاريخ وقف النقل، وإلا سقط الحق في رفع الدعوى ويعين قانون محكمة النزاع طريقة احتساب المدة المذكورة".²

من استقراء نص المادة نستنتج أن اتفاقية وارسو قد نصت على أنه يجب على المضرور رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي خلال مدة سنتين تبدأ من تاريخ وصول الطائرة ، أو من اليوم الذي كان يتعين أن تصل فيه، أو من تاريخ إيقاف النقل في حالة امتناع الناقل عن إتمام الرحلة الجوية لأي سبب من الأسباب وإلا سقط حقه في رفعها، فلو رفعت الدعوى بعد هذه المدة المحددة وفقا لهذه المادة ، يستطيع الناقل أن يدفع بسقوط الحق في رفعها.

ولقد ثار خلاف فقهي حول التكييف القانوني لهذه المدة ، هل تعتبر فترة سقوط أو تقادم، فلو تم اعتبارها فترة تقادم ، فيسري عليها أحكام الوقف والانقطاع.³

1_ الرأي الأول : هذا الرأي مؤيد لفكرة أن مدة السنتين التي حددتها المادة 29 من اتفاقية وارسو لسنة 1929 ، هي مدة تقادم وتكون بالتالي قابلة للوقف والانقطاع، وحبثهم في ذلك أن دعوى المسؤولية في جميع أنواع النقل الأخرى بري أو بحري كان فكلها تخضع لمدة التقادم ، فالنقل الجوي هو أيضا يسري عليه هذا الحكم .

2_ الرأي الثاني: أما أصحاب هذا الرأي فيذهبون إلى ما أشارت إليه الفقرة الثانية من المادة 29 من اتفاقية وارسو⁴ والتي تنص على الرجوع إلى قانون القاضي المعروض عليه النزاع من أجل تحديد طريقة

¹ - المادة 06/152 ، من القانون رقم 06/98 ، المتضمن قانون الطيران المدني، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

² - www.logistiqueconseil.org_conventiondevarsovie.op, cit, article 2/29, p 8 l'action

³ - محمد فريد العريني، مرجع سابق ، ص ص 114_133.

⁴ - www.logistiqueconseil l'action en responsabilité doit être intentée, sou peine de déchéance, dans le délai de.

احتساب مدة السنتين، يعني بالضرورة انه يرد على هذه المدة وقف وانقطاع تحدد أحكامهما وفقا لقانون القاضي، وقد استند أصحاب هذا الرأي إلى جدوى إضافة الفقرة الثانية للمادة المذكورة.¹

3_ الرأي الراجح : والراجح هو أن مدة السنتين هي مدة سقوط وليست مدة يرد عليها الوقف والانقطاع بدليل أن واضعي الاتفاقية استعملوا عبارة " **sous peine de d'échéance** " والتي تعني "تحت طائلة السقوط" ، حيث أنهم لو كانوا يريدون غير ذلك ، أي أن مدة السنتين تعني مدة تقادم لاستعملوا عبارة " **prescription** " بدلا منها .

وكون أن أعضاء الاتفاقية تختلف قوانينهم الوطنية حول مسألة تحديد أسباب انقطاع التقادم ووقفة²، جعلهم يأخذون بفكرة السقوط التي أدت إلى توحيد الحكم بالنسبة لجميع الأعضاء، وكذا بالنسبة لمسألة أجل تقديم الاحتجاج إذا كان عقد النقل دوليا حيث إن الفقرة الثانية من المادة **31**³ من اتفاقية مونتريال لسنة **1999** تحديد الآجال في **21** يوما بالنسبة للأمتعة من يوم التسليم، هذه الاجال يمكن الاحتجاج فيها تحت طائلة سقوط حق التعويض إذا جاء الإحتجاج خارجها ما لم يكن ناتجا عن احتيال الناقل الجوي.

أما قانون الطيران المدني الجزائري في المادة **150** من القانون رقم **06/98** فقد نصت على " تحدد تقادم الدعوى بمضي سنتين اثنتين فيما يتعلق:

2- بدعاوى مسؤولية الخسائر المسببة للأشخاص المنقولين والأمتعة مع مراعاة أحكام المادة **153**، وتسري المهلة اعتبارا من يوم وصول الطائرة أو اليوم الذي يقتض فيه وصولها إلى المكان المقصود⁴ .

من استقراء نص المادة نجد أن المشرع قد اعتبرها مدة تقادم لا مدة سقوط في دعوى المسؤولية المرفوعة وهذا يتماشى مع قانون الوقف والانقطاع فلكل دولة نظامها، أما بالنسبة للتشريع الدولي فاعتبرها مدة سقوط وهو رغبة منه في توحيد قواعد المسؤولية، لأن إخضاعها للتقادم يعني فرض اختلاف بين القواعد من حيث الوقف والانقطاع.

¹ RENE Rodière est Mercadel, op.cit , p 376

² - ليموان، موسوعة الحقوق التجارية، باريس، 1974، بند 839، ص 558.

³ www.Logistique.consiel.org convention de Montréal 1999.op.at. p 11.

⁴ - المادة 2/156 من القانون رقم 06/98، المتضمن قانون الطيران المدني الجزائري، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

خلاصة الفصل الثاني:

هذا الفصل المعنون بالتعويض كآلية ضامنة لحقوق المسافر المستهلك هي محاولة لإبراز نظام التعويض في عقد النقل الجوي بين التحديد والإطلاق، أي وضع حد أقصى للتعويض مهما كان حجم الضرر وهو يعد خروج عن الأصل هذا الأخير الذي يكون فيه التعويض عن كل الضرر وهو ما نادى به إتفاقية وارسو لسنة 1929 ، فجاءت إتفاقية مونتريال لسنة 1999 ووضعت إطارا نظاميا مخالفا لما جاءت به إتفاقية وارسو وتعديلاتها اللاحقة حيث جعلت مسؤولية الناقل غي محدودة مع بيان لطرق تقييم التعويض لعقد النقل الجوي وذلك على المستوى الدولي والوطني.

كما تطرقنا في هذا الفصل إلى الأحكام الإجرائية لدعوى التعويض في عقد النقل الجوي كوسيلة كفلها المشرع للمسافر المستهلك للمطالبة بحماية حقه الذي وقع الاعتداء عليه، وذلك من حيث أطراف الدعوى وتحديد الجهة القضائية المختصة للفصل فيها على المستوى الدولي والوطني وتبيان كيفية إنقضاء دعوى التعويض.

الخاتمة

الخاتمة:

من خلال هذه الدراسة لموضوع حقوق المسافرين في عقد النقل الجوي بين الرضائية والإذعان والتي كانت محاولة تهدف للتعرف على حقوق المسافرين بإعتبارهم الطرف الضعيف في العلاقة التعاقدية مع الناقل الجوي وبيان الآليات القانونية التي كفلها المشرع الجزائري موازنة بالاتفاقيات الدولية لضمان عدم اختلال التوازن العقدي بين الطرفين، وحاصل هذه الدراسة نجله في النتائج التالية:

01. عقد النقل الجوي كغيره من العقود ينعقد بمجرد تطابق إرادة أطرافه حيث بمقتضاه يتم نقل أشخاص مسجلين بأمتعتهم أو بدونها بواسطة طائرة من محطة جوية إلى أخرى.

02. إتفاقية وارسو لسنة 1929 هي حجر الاساس لمعاهدات القانون الجوي لكونها أولى الاتفاقيات التي عنيت بتنظيم مسؤولية الناقل الجوي على الصعيد الدولي، الامر الذي جعلها تحظى بإقبال دولي كبير.

03. القانون رقم 14/15 المعدل والمتمم لقانون رقم 06/98 المحدد لقواعد الطيران المدني يشكل تحديا حقيقيا للجزائر في مجال النقل الجوي لتكييفه مع التوجه نحو اقتصاد السوق والمتطلبات الجديدة لمنظمة الطيران المدني الدولي " الايكاو" لتحسين السلامة والأمن الجويين ورفع مستوى الخدمات في المطارات، ويعد قفزة نوعية بإستحداث نصوص تتضمن حقوق الراكب والتعويض المخصص له حال وقوع الحادث أو تأخير الرحلة أو إلغائها مقارنة بالقانون القديم رقم 06/98 الذي لم ينص على ذلك.

04. إن إتفاقية وارسو وكذلك مونتريال لم تتطرق في أحكامها الى حقوق أو الالتزامات التي تعتبر حق للناقل من قبل المسافر، ولم تتناول أيضا بالتنظيم كافة موضوعات مسؤولية الناقل الجوي للمسافرين، وإنما أحالت بشأن بعض المسائل إلى قانون المحكمة التي تنظر في النزاع ولا بد من توحيد ذلك بين الاتفاقيات الدولية.

05. الناقل الجوي هو المسؤول عن سلامة المسافر ونقله دون تأخير، غير أنه قد تتحمل أطراف أخرى نفس الالتزامات في إتجاه المسافر بإعتبارهم حائزين لصفة الناقل الجوي إذا ما تعلق الأمر بإيجار وإستئجار الطائرة فضلا عن وكالات السياحة والوكلاء بالعمولة إذا خرجوا عن دورهم المألوف وتولوا إبرام عقد النقل الجوي أو تنفيذه.

06. هذا المشرع الجزائري حذو إتفاقية وارسو التي صادق عليها و أقرها في قانون الطيران المدني وجعل مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية شخصية .

07. تعريف الضرر الذي أورده المشرع الجزائري في قانون الطيران المدني هو اعتراف صريح من المشرع بإقرار مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق الراكب جسدية أو معنوية.

08. التزام الناقل الجوي هو التزام بوسيلة وليس بتحقيق غاية ومن ثم فمسؤوليته تتعقد بمجرد وقوع الضرر للمتعاقد معه وهو المسافر المستهلك،سواء بالنسبة للأضرار الناشئة عن الإخلال بالالتزام ضمان السلامة أو تلك الاضرار الناشئة عن التأخير في نقل المسافرين .

09. ساير المشرع الجزائري الاتفاقيات الدولية في مجال الطيران حيث أوجب التعويض عند عدم تنفيذ الالتزام التعاقدى بضمان السلامة أو التأخير أو الإلغاء، وأفرد في قانون 14/15 المتعلق بالطيران المدني أحكاما خاصة لحالة الإلغاء حيث أورد العديد من البدائل التي تعرض على المسافر، والتي تقضي بحق المسافر في جميع الأحوال في التعويض طالما تحقق الضرر نتيجة هذا الإلغاء ، إلا أن الإشكال في عدم تحديد من هو الطرف الذي يمارس حقه في الاختيار من بين تلك الحلول البديلة (الناقل أو المسافر).

10. عبء إثبات غش الناقل الجوي أو خطئه يقع على عاتق من يدعيه وهذا يعد إرهاقا في جانب المثقل به وهو مبدأ أخذ به المشرع الجزائري وكذا الاتفاقيات الدولية في مجال الطيران

11. رغم مسؤولية الناقل الجوي حال وقوع حادث للمسافر المستهلك بنص الاتفاقيات الدولية وقانون الطيران المدني الجزائري غير أن الغموض لا يزال يكتنف نظام التعويض فيما يتعلق بمسالة تسقيف مبلغ التعويض وطرق حسابه مما يعد إجحافا في حق المضرور .

على ضوء هذه النتائج يمكن اقتراح جملة من التوصيات ، نجلها في النقاط التالية:

01. حتمية انضمام المشرع الجزائري لاتفاقية مونتريال 1999 والمصادقة عليها لضمان إقرار المسؤولية الموضوعية القائمة على أساس الخطر بالإضافة إلى المسؤولية الشخصية القائمة على أساس الخطأ المفترض ورفع قيمة التعويض السائدة في اتفاقية وارسو 1929.

02. يتعين على المشرع الجزائري استدراك نص المادة 173 مكرر من القانون 14/15 المتعلق بالطيران المدني وذلك على نحو يوضح فيه مفهوم التأخير عن الرحلة الحاصل للمسافر المستهلك وكذلك كفيات التعويض في حالة الإلغاء أو التأخير .

03. تعزيز الوعي لدى المسافر المستهلك من خلال تكثيف الإرشادات والمناشير في مجال النقل الجوي تعريفا بحقوقه، والاهتمام بإعداد مواقع إلكترونية لاستقبال طلبات وشكاوى المسافرين، وذلك بهدف تحقيق نقلة نوعية في مجال الاسترشاد في السفر في الجزائر وحماية الطرف الضعيف-المسافر- في عقد الإذعان.

04. يتعين تشديد أحكام مسؤولية الناقل الجوي الدولي والداخلي فيما يتعلق بالحفاظ على الامتعة غير المسجلة لما تكتسبه هذه الأخيرة من أهمية كبيرة وقيمة عالية، قد تصل الى أضعاف تلك المسجلة.

05. استحداث صندوق تعويض ضحايا حوادث الطائرات على غرار ضمان السيارات والحوادث الجسمانية لضمان تعويض المتضرر المسافر المستهلك بشكل مناسب وفي اقصر وقت ممكن .

06. ضمان حقوق المسافر المستهلك مقرر قانونا لا سيما في التعديل الأخير 14/15 من خلال إنشاء هيئة مستقلة لضبط ومراقبة عمل شركات النقل الجوي الوطنية والأجنبية بتسجيل كل التجاوزات وعرضها على السلطات المختصة وتزويده بكل المعلومات عن الناقل الجوي.

07. تكوين قضاة في قضايا النقل الجوي على نحو يتماشى والقانون الوطني للطيران المدني رقم 06/98 المعدل والمتمم وكذلك أحكام الاتفاقيات الدولية.

يتم إبرام وتنفيذ عقد النقل الجوي للأشخاص بين الناقل كمحترف والمسافر كمستهلك لخدمة النقل، غير أن الطرف الأول يحتكر نشاط النقل، بينما الطرف الثاني لا يمكن له أن يستغنى على هذا النشاط، مما يجعل من عقد النقل الجوي عقد إذعان يملي من خلاله الناقل شروطه التعاقدية في شكل عقود نموذجية لا يمكن مناقشتها، وبغرض إعادة التوازن العقدي المطلوب يتطلب بالضرورة توافر الحماية القانونية للمسافر نظرا لعدم كفاية الحماية العقدية.

الكلمات المفتاحية : النقل الجوي ، المستهلك ، الإذعان في النقل الجوي ، الناقل الجوي .

Abstract :

The passenger air transport contract is concluded and executed between the carrier as a professional and the traveler as a consumer of the transport service. However, the first party has a monopoly on the transport activity, while the second party cannot do without this activity, which makes the air transport contract a contract of adhesion by means of which the carrier dictates its contractual conditions in the form of standard contracts which cannot be discussed, In order to restore the balance contractual required, this requires the availability of traveler legal protection in addition to contractual protection.

Keywords: Air transport, The consumer, Membership in the air transport contract, The carrier.

Résumé:

Le contrat de transport aérien des personnes est conclu et exécuté entre le transporteur en tant que professionnel et le voyageur en tant que consommateur de la prestation de transport, Cependant, la Première partie a le monopole de l'activité de transport , tandis que la seconde partie ne peut se passer de cette activité, ce qui fait du contrat de transport aérien est un contrat d'adhésion par moyen duquel le transporteur dicte ses conditions contractuelles sous la forme de contrats types qui ne peuvent être discutés, Afin de rétablir l'équilibre contractuel requis, cela nécessite la disponibilité de la protection juridique du voyageur en plus la protection contractuelle.

Mots clés : Le transport aérien, Le consommateur, L'adhésion dans le contras de transport aérien, Le transporteur.

قائمة المراجع

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: النصوص القانونية والتنظيمية:

1- الدساتير:

- دستور الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية الصادرة بتاريخ 28 نوفمبر 1996، الجريدة الرسمية، العدد 76، الصادرة في 08 ديسمبر 1996، معدل ومنتتم بقانون 01/16 المؤرخ في 2016/ 03/06، الجريدة الرسمية، العدد 14 الصادرة في 2016/03/07، والمعدل في 2020/12/30، ج ر، العدد 82.

2- الاتفاقيات الدولية والبروتوكولات:

أ- الاتفاقيات الدولية:

- اتفاقية وارسو لسنة 1929، الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي، والتي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي 64-74 المؤرخ في 02 مارس 1964، الجريدة الرسمية، العدد 26، لسنة 1964.
- اتفاقية شيكاغو المتعلقة بالطيران المدني الدولي الموقعة في 1944/12/7، انضمت إليها الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 84/63 المؤرخ في 1963/03/05، ج، ر، العدد 14، الصادرة في 1963.
- اتفاقية جوادا لآخارا المتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، الموقع عليها في 1961/09/18 ودخلت حيز التنفيذ في 1964/05/01 والمصادق عليها من طرف الجزائر بمقتضى الأمر 267/65 المؤرخ في 1965/10/25، ج، ر، العدد 104 الصادرة في 1965.

ب- البروتوكولات:

- بروتوكول لاهاي لسنة 1955 المعدل لاتفاقية وارسو لسنة 1929، والمصادق عليه من طرف الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 64-74 المؤرخ في 2 مارس 1964، الجريدة الرسمية، العدد 26، لسنة 1964.

3- الأوامر والقوانين:

- الأمر رقم 78/69 المؤرخ في 18/09/1969 ويتضمن المصادقة على التعديلات الواردة على القانون الأساسي لصندوق النقد الدولي والترخيص بالمشاركة في حقوق السحب الخاصة، ج.ر، العدد 93 الصادرة في 1969.
- الأمر رقم 73/69 المؤرخ في 16 سبتمبر 1969، يتضمن قانون الإجراءات الجزائية المعدل والمتمم، بالقانون رقم 10/19 المؤرخ في 11 ديسمبر 2019.
- الأمر رقم 58/75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني، معدل ومتمم بالقانون 10/05 المؤرخ في 20 جوان 2005، الجريدة الرسمية، العدد 44، الصادرة في 29 جوان 2005، المعدل والمتمم بالقانون 05/07 المؤرخ في 13/05/2007، الجريدة الرسمية، العدد 31، الصادرة في 13/05/2007.
- الأمر 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون التجاري، الجريدة الرسمية، العدد 101 المعدل والمتمم بالقانون رقم 15-20 المؤرخ في 30 ديسمبر 2015، الجريدة الرسمية، العدد 71، الصادرة في 30/12/2015، المعدل والمتمم بالقانون رقم 09/22، المؤرخ في 05/05/2022، الجريدة الرسمية، العدد 32، الصادرة في 14/05/2022.
- القانون رقم 07/95 المتعلق بالتأمينات، المعدل والمتمم بالقانون رقم 04/06 المؤرخ في 20/02/2006 الجريدة الرسمية، العدد 15، الصادرة في 12/03/2006.
- القانون رقم 06/98 المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني الجزائري، الجريدة الرسمية، العدد 48، الصادرة في 7 يونيو 1998 المعدل والمتمم بالقانون رقم 15-14 المؤرخ في 15 يوليو 2015، الجريدة الرسمية العدد 41، الصادرة في 29 يوليو 2015، المعدل والمتمم بالقانون رقم 04/19 المؤرخ في 17/07/2019، الجريدة الرسمية، العدد 46، الصادرة في 21/07/2019.
- القانون رقم 03-11 المؤرخ في 26/08/2003 المتعلق بالنقد والقرض ج.ر العدد 52، المتمم بالقانون رقم 17-10 المؤرخ في 11/10/2017
- القانون رقم 02/04، المؤرخ في 23/06/2004، المحدد للقواعد المطبقة على الممارسات التجارية، المعدل والمتمم، ج ر، العدد 41، الصادرة في 27/06/2004، المعدل بالقانون رقم 06/10، المؤرخ في 15/08/2010.

- القانون رقم 09/08، المؤرخ في 23 فيفري 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج.ر، العدد 21، الصادرة في 2008/02/25 المعدل والمتمم، بالقانون رقم 13/22، المؤرخ في 2022/07/12، الجريدة الرسمية، العدد 48 الصادرة في 2022/07/17.
- القانون رقم 03/09 المؤرخ في 2009/02/25، المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش، ج ر، العدد 15، الصادرة في 2009/03/08، المعدل والمتمم بالقانون رقم 09/18 المؤرخ في 2018/06/10 الجريدة الرسمية، العدد 35 الصادرة في 2018/06/13.
- القانون رقم 05/18، المؤرخ في 2018/05/10، المتعلق بالتجارة الالكترونية، ج، ر، العدد 28، الصادرة في 2018/05/16.

4- المراسيم التنظيمية:

- المرسوم التنفيذي رقم 142/88 المؤرخ في 1988/07/19 المتضمن النظام النوعي للأشخاص الملاحيين المهنيين للطيران، ج ر، العدد 29.
- المرسوم التنفيذي رقم 39/90 المؤرخ في 1990/01/30، المتعلق برقابة الجودة وقمع الغش، ج ر، العدد 05، الصادرة في 1990/01/31.
- المرسوم التنفيذي رقم 104/04 المؤرخ في 2004/12/20 المتعلق بشروط وكيفيات ممارسة الوظائف التي يقوم بها مستخدموا الطيران المدني، ج ر، العدد 28.
- المرسوم التنفيذي رقم 207/09 المتضمن الشروط العامة لقابلية ملاحه الطائرات واستغلالها، الصادر في 2009/06/11، ج ر، العدد 35، الصادرة في 14 يونيو 2009.
- المرسوم التنفيذي رقم 208/09 المتضمن الشروط التقنية لاستخدام الطائرات وقواعد التهيئة والأمن على متنها المتضمن الشروط العامة لقابلية ملاحه الطائرات واستغلالها، الصادر في 2009/06/11، ج ر، العدد 35، الصادرة في 14 يونيو 2009.
- المرسوم التنفيذي رقم 175/16، المؤرخ في 14 يونيو 2016، يحدد شروط وكيفيات تطبيق حقوق ركاب النقل الجوي العمومي، ج ر، العدد 36 الصادر في 19 يونيو 2016.

ثانيا: المراجع باللغة العربية:

1- الكتب العامة:

- السنهوري (عبد الرزاق)، الوسيط في شرح القانون المدني، عقود الغرر، الجزء السابع دار إحياء التراث، بيروت، لبنان، 1964.
- النقيب (عاطف)، النظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن الفعل الشخصي، الخطأ والضرر، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1984.
- المنزلاوي (عباس حلمي)، القانون التجاري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1992.
- المحاقري (اسماعيل محمد علي)، الإغفاء من المسؤولية المدنية في القانون المدني اليمني، دار الجامعة الجديدة، اليمن، 1996.
- العيسائي (عبد العزيز مقبل)، شرط الإغفاء من المسؤولية المدنية في كل من القانون الأردني واليمني، دراسة مقارنة، عمان، الأردن، 1998.
- الجدار (سعيد)، عقد نقل البضائع في القانون التجاري الجديد، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، مصر، 2000.
- السنهوري (عبد الرزاق)، الوسيط في شرح القانون المدني، نظرية الالتزام بوجه عام، مصادر الالتزام، المجلد 2، الطبعة الثالثة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2009.
- أقصاصي (عبد القادر)، الالتزام بضمان السلامة في العقود، دار الفكر الجامعي، مصر، 2010.
- السعدي (محمد صبري)، الواضح في شرح القانون المدني، النظرية العامة للالتزامات، مصادر الالتزام، العقد والإرادة المنفردة، دراسة مقارنة في القوانين العربية، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، 2012.
- الحسني (محمد حسن) ، حماية المستهلك الالكتروني في القانون الخاص، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2013.
- بودالي (محمد) ، حماية المستهلك في القانون المقارن، دار الكتاب الحديث، الجزائر، 2008.
- بلحاج العربي، مصادر الالتزام في القانون المدني الجزائري، ط1، الجزء 2، دار الجزائر، 2014.

- جميعي (حسن عبد الباسط) ، حماية المستهلك، الحماية الخاصة لرضاء المستهلك في عقود الاستهلاك، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1996.
- زكي (محمود جمال الدين)، مشكلات المسؤولية المدنية، مطبعة جامعة القاهرة، 1990.
- حجازي (عبد الحي)، النظرية العامة للإلتزامات، مصادر الإلتزام، مطبعة النهضة، القاهرة، مصر، 1954.
- حسن (سوزان علي)، مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1998.
- حسن (سوزان علي)، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، دار الجامعة الجديدة للنشر، القاهرة، مصر، 2003.
- طلبة (أنور)، المسؤولية العقدية، ط1، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، مصر، 2005.
- طرح البحور (علي حسن)، عقود المستهلكين الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2007.
- طه (مصطفى كمال)، وائل أنور بندق، أصول القانون التجاري، الأعمال التجارية، التجار، الشركات التجارية، دار الفكر العربي، الإسكندرية، مصر، 2008.
- مرقس (سليمان)، الوافي في شرح القانون المدني، الفعل الضار والمسؤولية المدنية، مطبعة النهضة، القاهرة، مصر، 1992.
- مقدم (السعيد) ، التعويض عن الضرر المعنوي في المسؤولية المدنية، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1992.
- نعيم (فايز رضوان)، عقد الائتمان الإيجاري، دار الفكر العربي، مصر، 1985.
- سلطان (أنور)، مصادر الإلتزام في القانون المدني الأردني، الطبعة الأولى، مطبعة الجامعة الأردنية، الأردن، 1987.
- عامر (حسين عامر عبد الرحمن)، المسؤولية المدنية التقديرية والعقدية، ط3، دار المعارف، مصر، 1979.
- علي (محمد وحيد محمد)، الإلتزام بضمان السلامة في العقود، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2001.
- عبيدات (محمد إبراهيم) ، سلوك المستهلك، ط1، دار وائل، الأردن، 2004.

- عبدلي(حبيبة) ، القانون التجاري الجزائري، التاجر، الأعمال التجارية، المحل التجاري، الطبعة 1، دار الأيام للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2020.
- فضيل (نادية)، القانون التجاري الجزائري، الأعمال التجارية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2004.
- فايد (عبد الفتاح فايد)، الالتزام بضمان السلامة في عقود السياحة في ضوء قواعد حماية المستهلك، دراسة مقارنة، دار الكتب القانونية، دار شتان للبرمجيات والنشر، مصر، 2010.
- فيلاي (علي)، الالتزامات- الفعل المستحق للتعويض، ط3، موفم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2015.
- تريكي (هدى)، الحماية المدنية الإجرائية للمستهلك، دراسة مقارنة، المركز القومي للإصدارات القانونية، ط1، القاهرة، مصر، 2017.
- خليفة (عمر محمد عبد الباقي)، الحماية العقدية للمستهلك، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 2004.

2- الكتب المتخصصة:

- الأسيوطي (ثروت أنيس)، - قانون الطيران المدني ،طبيعة مسؤولية الناقل الجوي، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية القاهرة، مصر، 1966.
- السيد (سليمان فرج)، قانون الطيران المدني، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، مصر، 1980.
- القليوبي (سميحة)، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1989.
- الشراوي (سمير)، محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1989.
- المقدادي (عادل علي) ، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 1997.
- الأسيوطي (ثروت أنيس)، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2000.
- الكندري (محمود أحمد)، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفقا لاتفاقية مونتريال 1999 تحديث نظام وارسو، جامعة الكويت، الكويت، 2000.
- البنداري (مصطفى)، الموجز في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2000.

- البنا (يحي أحمد)، الإرهاب الدولي ومسؤولية شركة الطيران، دار المعارف الإسكندرية، مصر، 2002.
- الشيخ (أحمد إبراهيم)، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2008.
- الفقي (عاطف محمد)، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية مونتريال 1999، دار الفكر الجامعي، ط1، الإسكندرية، مصر، 2008.
- العريني (محمد فريد)، القانون الجوي، النقل الجوي وحوادث الطيران، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2009.
- الياقوت (بدر عبد اللطيف)، تأمين مرفق الطيران المدني من أخطار الأعمال الإرهابية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2010.
- العريني (محمد فريد)، الفقي (عاطف محمد)، قانون النقل، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2011.
- أبو الليل (إبراهيم الدسوقي)، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، دون سنة نشر.
- بربري (مختار محمود)، قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، 1985.
- بن جلال (وفاء محمد)، القانون الجوي، الملاحة الجوية والنقل الجوي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 1998.
- بربري (محمود مختار)، فؤاد عمر (عمر)، القانون الجوي، مقدمة عامة، أغراض وعوارض الملاحة الجوية، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2003.
- بشار (ياسمين)، مسؤولية الناقل الجوي للركاب، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، 2013.
- بن ناصر (وهيبة)، المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2014.
- دويدار (هاني)، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2000.
- زاهر (فاروق أحمد محمد)، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري وفقا للتشريع الدولي الموحد والقانون المصري، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2005.

- حداد (حفيظة السيد)، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2000.
- حمد الله (محمد حمد الله)، النظام القانوني لإيجار الطائرة، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2000.
- حداد إلياس، القانون الجوي، منشورات جامعة دمشق، كلية الحقوق، سوريا، 2005.
- حمودة (ليلي)، المسؤولية الدولية في قانون الفضاء، دار هومة، الجزائر، 2009.
- حسن (موسى طالب)، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2010.
- محسن (شفيق)، الوجيز في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1997.
- محمد (عبد الفضيل)، القانون الخاص الجوي، مكتبة الجلاء الجديدة، المنصورة، مصر، 1999.
- محمد (عبد الفضيل) القانون الجوي الخاص، دار الفكر والقانون، ط1، مصر، 2014.
- نعيم (فايز رضوان)، قانون الطيران التجاري، الطبعة الثانية، دار المنشورات الجديدة، مصر، 1999.
- سليمان (فرج السيد)، قانون الطيران المدني، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 1980.
- عدلي (أمير خالد)، عقد النقل الجوي والمستحدث عن أحكام النقض وأراء الفقه، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ط1، مصر، 1998.
- علي (وجدي عبد الواحد)، التعويض عن الإخلال بالتزام ضمان سلامة الراكب والمسافر، ط1، شركة رشدي للطباعة، مصر، 2003.
- عدلي (أمير خالد)، عقد النقل الجوي، قواعد وأحكام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2006.
- عباينة (محمود محمد)، أحكام عقد النقل، النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي، دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية والاتفاقيات الدولية والاجتهادات القضائية، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2015.
- فخري (رفعت)، الوجيز في القانون الجوي، مكتبة سعيد رأفت، القاهرة، مصر، 1999.
- فاضلي (هشام)، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي، دراسة في اتفاقية مونتريال 1999 وقانون التجارة الجديد، ط1، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2005.

- ربضي (عيسى غسان)، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2008.
- رضوان (أبو زيد)، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، دون سنة نشر.
- خيربي (عادل محمد)، مسؤولية الناقل الجوي، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2001.

ثالثا - الرسائل الجامعية:

- العراوي (نبيل صالح)، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2010.
- بهنساوي (صفوت)، النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافرين، رسالة مقدمة لنيل أطروحة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة القاهرة، مصر، 1985.
- جقبوي (حمزة)، النظام القانوني للتعويض عن حوادث النقل الجوي، دراسة مقارنة، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم القانونية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة جيلالي ليايس، جامعة سيدي بلعباس، الجزائر، السنة 2015-2016.
- زاهر (فاروق أحمد)، تحديد مسؤولية الناقل الجوي وفقا للنظام الفارسوفي، رسالة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة القاهرة، مصر، 1985.
- محمد عبد الجليل (يسرية)، المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن عيوب تصنيع الطائرة، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة الإسكندرية، مصر، 2000.
- محمودي (سماح)، مسؤولية الناقل الجوي الدولي أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه علوم، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر باتنة، الجزائر، 2015.
- يزيد (دلال)، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي والدولي أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة تلمسان، الجزائر، 2010.
- مزعاش (عبد الرحيم)، مسؤولية الناقل الجوي، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، علوم في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2016-2017.

- أطروحات دكتوراه باللغة الفرنسية:

- benboubker (samira), risque sécurité et responsabilité transporteur aérien à l'égard de son passage thèse pour obtenir le grade de docteur discipline droit privé université Paris 5, français, 2014.
- BO.JIANG « INTERNATIONAL AIR CARRIER'S LIABILITY TO PASSE NGERS UNDER THE WARSOV CONVENTION 1929 AND THE MONTREAL CONVENTION 1999 THERES AND DISSERTATIONS. 2006,Available at <https://digitalcommons.law.ggu.edu/theses>
- Diarra (Souleymane), la responsabilité contractuelle du transporteur aérien en droit malien : originalité ou application des sources internationales, thèse pour le doctorat université du Luxembourg, 2018.

رابعاً: المقالات:

- المهني (سرحان إبراهيم عدنان) ، المفهوم والانعكاسات القانونية، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة الاسكندرية، مصر، العدد الأول، سنة 2003،
- العلي (عارف بن صالح)، مسؤولية الناقل الجوي في نقل المسافرين، دراسة مقارنة، مقال منشور في مجلة خاصة صادرة عن المعهد العالي للقضاء، المملكة العربية السعودية، العدد 45، محرم 1431 هجري.
- الحويش (ياسر) ، حقوق السحب الخاصة مفهومها واقعها ومستقبلها ، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية ، المجلد30، العدد02، 2014.
- الزهاوي (فاضل) ، المسؤولية عن التأخير في النقل الجوي، مجلة الحقوق، جامعة البحرين، مجلد 15، العدد 1، 2018.
- بناسي (شوقي)، الالتزام بالسلامة، تطور مستمر بأبعاد مختلفة، مجلة المفكر، كلية الحقوق سعيد حمدين، جامعة الجزائر 01، العدد 24، جوان 2018.
- جناد (يوسف) ، تأمينات الطيران والفضاء، مقال منشور في مجلة الرائد العربي، تصدر عن شركة الاتحاد العربي لإعادة التأمين، لسنة 19، العدد 80، دمشق، سوريا، 2003.

- جاسم (أسيل باقر)، صفاء تقي عبد النو، الشهب أحمد سلمان ، قيام مسؤولية الناقل بضمان السلامة في حوادث الإرهاب الجوي، مجلة واسط للعلوم الإنسانية، العدد 22، 2013.
- هوزان (عبد المحسن عبد الله)، المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن سلامة الركاب، دراسة مقارنة، مقال منشور بمجلة جامعة تكريت للحقوق، العراق، السنة 01، المجلد 01، العدد 02، الجزء 02، آذار 2017.
- زغبى (علي ومنصور)، المسؤولية المدنية للوكيل بالعمولة، دراسة مقارنة بين القانونين الأردني والمغربي، مجلة المنارة، جامعة الشرق الأوسط، المجلد 19، العدد 01، الأردن، 2013.
- زوزو (هدى) ، آليات حماية المستهلك من مخاطر التعاقد الالكتروني في التشريع الجزائري، مجلة الحقوق والحريات، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، الجزائر، العدد 04، أبريل 2017.
- يزيد (دلال)، حماية المسافرين بين كفتي التخفيف من مسؤولية شركات الطيران وتشيديدها، دراسة في الاتفاقيات الدولية وقانون الطيران المدني الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 1، عدد 1، الجزائر، 2014.
- يزيد (دلال)، مدى التزام الناقل الجوي بضمان سلامة المسافرين إزاء عمليات القرصنة الجوية، مجلة القانون، المركز الجامعي أحمد زبانه، غليزان، الجزائر، المجلد 1، العدد 1، 2010.
- كيرة (حسن)، مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية فارسوفيا وبروتوكول لاهاي المعدل لها، العددان الأول والثاني، مجلة كلية الحقوق، جامعة الاسكندرية، مصر، العدد 8، لسنة 1959.
- مزغيش (عبير)، بن ضيف محمد عدنان، الضوابط الحمائية المصوبة لاختلال التوازن العقدي في عقود الاستهلاك التعسفية، مجلة الحقوق والحريات، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر بسكرة، الجزائر، المجلد 03، العدد 04، أبريل 2017.
- مكي (إيمان) ، التأمين من مسؤولية الناقل الجوي، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 5، 2017.
- سعود (أمل كاظم) ، محمد علي صاحب، الالتزام بضمان السلامة في العقود السياسية، دراسة مقارنة، مجلة جامعة الأنبار للعلوم القانونية السياسية، العدد 7، 2010.

- عمراني (أحمد) ، أحكام المسؤولية المدنية للناقل الجوي في ضوء التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، مجلة الحضارة الإسلامية جامعة أحمد بن بلة، وهران 1، مجلد 19، ع1، 2018.
- عبد الله (محمد الصديق محمد)، الضرر المرتد في نطاق المسؤولية المدنية عن حوادث الطائرات، مجلة العلوم القانونية، المجلد 32، العدد 2، 2018.
- فوضيل (عائشة)، المسؤولية عن التأخير في عقد النقل الجوي، مجلة المنهاج القانونية، عدد مزدوج 1/2، 2008.
- رضوان (أبو زيد) ، تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، مجلة العلوم القانونية والاقتصاد، العدد 16، يناير 1974.
- شيخي (محمد أمين) ، مدى التزام الناقل الجوي بضمان سلامة الراكب ومسؤوليته عنها، دراسة مقارنة بين القانون الجزائري وكل من اتفاقية وارسو 1929 واتفاقية مونتريال 1999، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، مجلد 4، عدد 2، الجزائر، 2017.
- تيانني (مريم)، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للركاب في التشريع الجزائري، مجلة القانون والعلوم السياسية، المركز الجامعي للنعامة، المجلد 3، العدد 2، الجزائر، 2017.
- ذيب (عبد الله محمود) ، حماية المستهلك في التعاقد الإلكتروني، دراسة مقارنة، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2012.

خامسا: الأحكام القضائية:

- قرار صادر في ماي 1982، رقم الملف 24771، عن المحكمة العليا، العدد الثاني، الجزائر.
- قرار صادر في ماي 1982، رقم الملف 24772، عن المحكمة العليا، العدد الثاني، الجزائر.
- قرار صادر عن الغرفة التجارية للمحكمة العليا، قضية الشركة الجزائرية للتأمينات النقل (كات) ضد شركة الخطوط الجوية الجزائرية، بتاريخ 14/10/2003 ملف رقم 22836 منشور بالمجلس القضائية الصادرة عن المحكمة العليا، العدد 2، سنة 2003.
- قرار صادر عن الغرفة التجارية للمحكمة العليا قضية (ز_م) ضد شركة الخطوط الجوية الجزائرية للمندوبية الجهوية، بانتة)، بتاريخ 23/07/2002 ملف رقم 286176 منشور بالمجلس القضائية، العدد 1 ، لسنة 2004.

سادسا: المواقع الالكترونية:

- حداد (ألماس) ، دعوى المسؤولية بمواجهة الناقل الجوي الدولي متاح على الموقع الآتي:
<http://helmy>
- محبوبي (محمد)، روشام (الطاعي)، الاعفاءات القانونية والاتفاقية للناقل الجوي متوفر على الموقع التالي: www.justice.gov.MA
- موقع الجريدة الرسمية: www.joradp.dz
- <http://www.aviationlaw.eu/wp-content/uploads/201309//air-carriers-liability-incasses-of-delay>
- <https://ntrs.nasa.gov/archive/nasa/casi.ntrs.nasa.gov/20050147595>
- www.logistiqueconseil.org ,convention de Varsovie.
- www.logistiqueconseil.org –Protocol de la Haye
- www.legislatio.gov.uk/uksi/2002/263/cruatemala.
- - www.logistiqueconseil.org /convention de Montréal
- www.IATA.org.
- WWW.ICAO.ORG-sAFTEY
- www.icao.org-dochttps://www.imf.org
- www.senat.fr-transport Aérien-le règlement(cf)
- www.lan.com /condition applicable au contrat de transport aérien de passage et de bagage, règles général du transport aérien, article 2/5, 2015.
- www.senat.fr-transport Aérien-le règlement(cf) 2027-97 relatif a la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident.
- Air Algérie ,conditions générales de transport aérien

- Amor Zahi, Droit des transports, cartes juridiques et institutionnelles de transport de marchandises, tome 1, office des publications universitaires, Alger, 1991.
- Aline Tenenbaum, b) le règlement des difficultés rencontrées par les passagers de transport aérien en cas de transport transcommunautaire, solutions judiciaires et extrajudiciaires, Revue des contrats, 01/01/2010.
- Bartr British West Indian air ways LTD, 1967, 1, LLOYD'S Rep.
- Barthélémy mercadal, droit des transports terrestres et aériens, éditions delta, 2000.
- Barthélémy Mercadal, droit des transports terrestres et aériens, édition delta, 2000.
- Boudjellel Abdelaziz, les problèmes juridiques liés a la location d'aéronefs étrangers, le phare, 2000, n :°18.
- cherkaoui Hassania, la responsabilité international des transporteurs maritime et aérien, édition soche presse, Paris, 1987.
- CRORGE HOGUET AND SOLOMON TADESSE THE ROLE OF SDR – DENOMINATED SECURITIES IN OFFICIAL AND PRIVATE PORTFOLIOS BIS,PAPERS NO 58, 2010.
- Daniel V, Virgin Atlantic Airways limited, united states district court, N, D, California Feb 23, 1998, 59F, supp, 2d 986 (N,D,Cal, 1998).
- D, Verschoor, the liability for delay in air transport, air and space law, Vol 26, n=°6, 2001.
- E.Du Pontavice .Assurance Aeriennes.Recueil Assurances Aeriennes. Rep.Com.Dalloz. N2846.Paris 1972.
- François, le droit aérien instrument idéal d'unification, en matière, de responsabilité du transporteur aérien, R.E.D.A, 1950.
- (F), F, Defferrard, une analyse de l'obligation de sécurité à l'épreuve de la cause étrangère, Dalloz, revue, Ed, 1999 , n=°4.

- Gruinchard, l'influence de la convention de Varsovie sur les règles de droit interne relatives à la responsabilité du transporteur aérien, R.F.D.A, 1957.
- G. guillaume, les réformes apportées en 1975 au Régime de responsabilité des transporteurs aériens de marchandises par le protocole n°= 4 de montréal, Rev, Er, Aérien, 1977.
- Ghestin, J , traité de droit civil, la formation du contrat LGDJ3, Edition, 1990.
- (G), G, Viney et CP, P, jourdain, traité de droit du code civil les conditions de la responsabilité, 2^{ème} Ed, LGDJ, Paris, 1998, n=°501.
- G, Lawrence, the Warsaw convention annotated ; A legal Handbook, Hague : Kluwer law international, 2000.
- G, and R, Schmid, Varsovie convention commentary, the hague, KLUWERLAW international, 2006.
- G, Morteza, obligations and civil liability without a contract 8th Edition, Mizan publishing, 2009.
- H.MANKIEWICZ.LE PROTOCOLE DE GUATEMALA CITY 1971.RFDA1971.
- Juglart (Mde), l'esprit du droit aérien français, études offerts à Ripert (G), tome II, Paris, 1950.
- Jean pierre Tosi, responsabilité aérien, édition techniques, Paris, 1979.
- J, Naveau, droit du transport aérien international, édition bryeant, Bruxelles, 1980.
- J-P, Tosi, l'affrètement aérien, dalloz, 1997,n :°38.
- jean larguler et Philippe conte, procédure civile, 16^{ème} édition, Dalloz ,Paris,1998.
- Jaques Mestre, MeVe Pancrazi, droit commercial, 26^{ème} édition, LGRDJ, Paris, 2003.
- Le Groff (M), traité théorique et pratique de droit aérien, Paris, 1934.
- Lemoine (M), traité de droit aérien, sirey, Paris, 1947.
- louis cartou, le droit dérien, éditions de presses universitaires, France, 1963.

- Loic girard, l'obligation de sécurité et le transport aérien de personnes, presse universitaire de l'ord eaux, 2003.
- Leopold Peyrefitte Progres Aeronautique .Progrès Du Droit . Melange Jean Pierre Sortais.Faculté De Droit .Univeresite De Lausanne Bruyant Bruxelles .2002.
- - M. pourcelet, Transport aérien international et responsabilité, les presse de l'université de Montréal , 1964.
- Mankiewicz rené,H H. MODIFICATION DE LA « clause or » de la convention de VARSOVIE et des protocoles d'amendement – les protocoles additionnels n=1 a3 et le protocole n 4 de Montréal du 25/09/1975 .IN Annuaire français de droit international volume 21.1975
- M, Guichnard, les agences de voyages face à la réglementation des tarifs aériens, RFDA, 1994 .
- M, Kahloula et G, Mekamcha, la protection du consommateur en droit Algérien, revue IDARA, vol n=°2 -1995.
- Malcolm clark, contracts of carriage by air british library, london, 2002.
- Michel Paradis, Plaintiff, V, Ghana Airways limited Defendant united states district court, S, D, New york, November 22, 2004.
- Mazaheri Samira, Zeinab Basiri, civil liability of air carrier indelays, journal of humanities insights, 13 juin 2018.
- Paviot, le passager aérien, R, G, A, E, Paris, 1967.
- P,Pelebecque, le transport multimodal, revue internationale de droit comparé, Vol50 n=°2,avril, juin, 1998.
- P, le tournemain, L, Cadiet, droit de la responsabilité, Dalloz, paris, 1998, *, cédril guisot, le droit du tourisme, Bruxelles , 2004.
- piedelièvre Stéphane, Dominique Gency, Tandonnet, droit des transport, lexis nescis, France, 2013.
- R, Rodière, R. Abadir, A.chao, le transport des personnes dans la jurisprudence, librairie technique de la cour de cassation, paris, n=°75, 1973.
- R , Rodière, droit des transports terrestres et aérien, précis Dalloz, Paris, 1977.

- R, Rodière, B, Mercadal, droit des transports terrestres et aériens, Dalloz, 1990.
- R, D, Barbeyrac, droit aérien (organisation et accords internationaux ,toulouse, Ed, Jean Mermoz, 1998.
- R, D, Barbeyrac, droit aérien, JAR-FCL, toulouse, France, 1998.
- Smimoff, la crise de la convention de Varsovie et le point de vue des pays en voie développement, Rev, FR.DR, Aérien, 1967.
- S.Andrew Ostapski,The Touch Ofgold In International Convention Value Maintenance In A Changing World .9.Loy.L.A.I.Nt'l Comp .L.Rev 1987.
- Syllabus (Adv) L, L, M Program in international air and space Law, university of Leiden, 2003.
- V Fowler, Harper and Fleming james, JR, the law of torts (Vol, 1, little, Brown, company 1966) 665, calvert mar gruder, mental and emotional disturbance in the law of torts, Harv, L, Rev, 49, 1033, 1035, (1935).
- Yves Guyon, droit des affaires, tome 1, 8^{ème} Ed, économique, Paris.

فهرس المحتويات

الصفحة	العنوان
	البسمة
	الشكر والعرفان
	الإهداء
أ - ج	المقدمة
6	الباب الأول: ماهية عقد النقل الجوي
8	الفصل الأول: النظام القانوني لعقد النقل الجوي للمسافر "المستهلك"
9	المبحث الأول: الإطار المفاهيمي لعقد النقل الجوي للمسافر "المستهلك"
9	المطلب الأول: السياق المعرفي لعقد النقل الجوي للمسافر "المستهلك"
10	- الفرع الأول: التعريف الفقهي لعقد النقل الجوي للمسافر المستهلك
11	- الفرع الثاني: التعريف القانوني لعقد النقل الجوي للمستهلك
13	المطلب الثاني: خصائص عقد النقل الجوي للمسافر "المستهلك"
14	- الفرع الأول: خاصية الرضائية في عقد النقل الجوي للمستهلك
19	- الفرع الثاني: خاصية الإذعان في عقد النقل الجوي للمستهلك
23	- الفرع الثالث: تجارية عقد النقل الجوي للمستهلك
26	المبحث الثاني: التعريف بأطراف عقد النقل الجوي للمستهلك
27	المطلب الأول: مفهوم الناقل الجوي.
27	- الفرع الأول: المدلول القانوني للناقل الجوي الدولي
39	- الفرع الثاني: المدلول القانوني للناقل الجوي الداخلي
46	المطلب الثاني: مفهوم المسافر المستهلك
46	- الفرع الأول: التعريف بمصطلح المستهلك
53	- الفرع الثاني: التعريف بالمسافر المستهلك
57	- خلاصة الفصل الأول
58	الفصل الثاني: آثار الالتزام التعاقدية في عقد النقل الجوي للمسافر المستهلك
59	المبحث الأول: الالتزامات التعاقدية للناقل الجوي
60	المطلب الأول: التزام الناقل الجوي بضمان سلامة المسافر وأمتعته

60	- الفرع الأول: الحق في سلامة المسافر المستهلك
75	- الفرع الثاني: الحق في سلامة الأمتعة
89	المطلب الثاني: إلتزام الناقل بتنفيذ النقل في الموعد المحدد
89	- الفرع الأول: مفهوم الإلتزام بتنفيذ النقل
94	- الفرع الثاني: صور الإلتزام بتنفيذ النقل.
102	المبحث الثاني: الإلتزامات التعاقدية للمسافر المستهلك
103	المطلب الأول: حقوق الناقل الجوي
103	- الفرع الأول: حق الناقل الجوي في الحصول على أجرة النقل
107	- الفرع الثاني: التزام المسافر باحترام قوانين ولوائح النقل
110	المطلب الثاني: الحقوق المستحدثة للمسافر المستهلك
110	- الفرع الأول: حق المسافر في الإعلام والتعويض
114	- الفرع الثاني: حق المسافر في الإطلاع على هوية الناقل الجوي
117	- خلاصة الفصل الثاني
118	الباب الثاني: آليات ضمان حقوق المسافر المستهلك في عقدالنقل الجوي
120	الفصل الأول: إنعقاد مسؤولية الناقل الجوي للمسافرين.
121	المبحث الأول: المتطلبات القانونية لقيام مسؤولية الناقل الجوي.
121	المطلب الأول: مسؤولية الناقل الجوي عن ضمان سلامة المسافر.
122	- الفرع الأول: وقوع حادث يصيب المسافر المستهلك :
125	- الفرع الثاني: نطاق سريان الإلتزام بضمان السلامة من حيث الزمان:
133	- الفرع الثالث: الضرر الذي يصيب المسافر المستهلك.
143	المطلب الثاني: مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل المسافر المستهلك :
144	- الفرع الأول: التأخير في ميعاد النقل الجوي:
152	- الفرع الثاني: الضرر الناشئ عن التأخير:
157	المبحث الثاني: وسائل الإعفاء القانونية والاتفاقية لمسؤولية الناقل الجوي:
157	المطلب الأول: الآليات القانونية لدرء مسؤولية الناقل الجوي للمسافرين المستهلكين:

158	- الفرع الأول: إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية بإثبات عدم الخطأ.
164	- الفرع الثاني: إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية بإثبات السبب الأجنبي
173	المطلب الثاني: شروط الإعفاء الاتفاقية لمسؤولية الناقل الجوي:
173	- الفرع الأول: السياق المعرفي لاتفاقات الإعفاء من المسؤولية
180	- الفرع الثاني: بطلان الاتفاقات المسبقة الرامية لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية
188	- خلاصة الفصل الاول
189	الفصل الثاني: التعويض كآلية ضامنة لحقوق المسافر المستهلك
191	المبحث الأول: نظام التعويض في عقد النقل الجوي بين التحديد والإطلاق
191	المطلب الأول : تعويض المسافر المستهلك بين الجمود والإصلاح
192	- الفرع الأول: التعويض في اتفاقية وارسو والتعديلات اللاحقة لها
200	- الفرع الثاني : التعديل المستحدث لنظام التعويض
206	المطلب الثاني : طرق التقييم في نظام التعويض لعقد النقل الجوي
206	- الفرع الأول : على المستوى الدولي
213	- الفرع الثاني : على المستوى الوطني
222	المبحث الثاني: الأحكام الإجرائية لدعوة التعويض في عقد النقل الجوي
223	المطلب الأول: أطراف دعوى التعويض
223	- الفرع الأول: المدعي
226	- الفرع الثاني: المدعي عليه
232	المطلب الثاني: الاختصاص القضائي في دعوى التعويض
232	- الفرع الأول: تحديد الجهة القضائية المختصة
237	- الفرع الثاني: انقضاء دعوى التعويض
242	- خلاصة الفصل الثاني
243	الخاتمة
247	الملخص باللغة العربية
248	الملخص باللغة الانجليزية

249	الملخص باللغة الفرنسية
250	قائمة المراجع
269	فهرس المحتويات