الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جامعة أبي بكر بلقايد بتلمسان

كلية الحقوق

الموضوع

مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص و البضائع

مذكرة لنيل شهادة الماجستير في قانون النقل

إعداد الطالب

دلال يزيد

إشراف الأستاذ :

كحلولة محمد

أعضاء اللجنة المناقشة

الأستاذ بن حمو عبد الله	أستاذ التعليم العالي جامعة تلمسان	رئيسا
الأستاذ كحلولة محمد	أستاذ التعليم العالي جامعة تلمسان	مقررا
الأستاذ بن عمار محمد	أستاذ التعليم العالي جامعة تلمسان	عضوا
الأستاذ دايم بلقاسم	أستاذ مساعد مكلف بالدروس جامعة تلمسان	عضوا

السنة الجامعية 2004/2003

الإهداء

بسم الله الرحمن الرحيم

أهدي ثمرة جهدي، نحتي المتواضع إلى:

- من يعجز الفعل و القول عن رد جميلهما، إلى من يعود الفضل لهما في نجاحي و توفيقي، الوالدين العزيزين.
- أخي و أخناي
- كل الأحباء و الرفقاء و الزملاء.

الحمد لله الذي وفقني لهذا.

ي. دلال

كلمة شكر

مع خالص احترامي و عميق امتناني أتقدم بالشكر الجزيل إلى:

أستاذي الدكتور محمد كحلولة عرفانا بما قدمه من عون و أبداه من حرص على إنجاز هذا البحث في أحسن وجه.

أساتذتي الذين وافقوا على إثراء هذا البحث بمناقشاتهم و توجيهاتهم القيمة.

إلى كل من أمدني يد العون بطريقة أو بأخرى على إنجاز هذا البحث من قريب أو بعيد.

مقدمة

مقدمة:

يعد النقل الجوي أحد الدعائم الأساسية التي يرتكز عليها النشاط الاقتصادي في العصر الحديث، كما يعتبر في الوقت الراهن أحد المعايير التي يتحدد على ضوئها مدى تقدم الدول ونهوضها لدرجة صيرورته مقياسا لحضارة الأمم.

و كان من الطبيعي أن يصبح النقل الجوي ضرورة من ضرورات عصرنا، و ذلك لاستئثار وسيلته-الطائرة- بسرعة فائقة تمكنها من وصل ما بعد من مسافات في زمن قصير، بل أنها تقارب ما بين الحضارات بحيث أصبحت السويعات القليلة كافية للتعرف على حضارات مختلفة[1]. كما أن الطائرة في غنى عن الطرق الممهدة مما يجعلها قادرة على القيام بدورها في خدمة الاستغلال الجوي و ضمان استمراره تحت مختلف الظروف، هذا فضلا عما حققه علم الطيران من تقدم فني هائل، ذلك التقدم الذي صار معه الوسط الذي تحياه الإنسانية اليوم، وسطا تكنولوجيا بحتا.

لهذا، لم يعد النقل الجوي لهوا لمحبي المغامرة أو وقفا على طبقة متميزة، بل صار للكافة، وازدادت أهميته في مجال الركاب و البضائع بعد أن تناقصت الأخطار الجوية، فأصبحت الطائرة أكثر أمنا من وسائل النقل الأخرى، و تأكدت السلامة الجوية كمبدأ يسود الطيران التجاري و لم تعد ضربا من ضروب الخيال.

ومع تعاظم حجم المبادلات التجارية لاسيما الدولية منها و زيادة حركة انتقال الأفراد عبر الدول أو عبر إقليم الدولة الواحدة، أخذ النقل الجوي نصيبا أوفر فأوفر من الأهمية، وكثرت مشروعات النقل الجوي في العالم و أصبح بمثابة مرفق عام.

و من المعلوم أن النقل الجوي دوليا كان أم داخليا يتم في صورة عقد، فعقد النقل الجوي هو ذلك الاتفاق الذي يبرم بين المسافر أو مرسل البضاعة و بين الناقل الجوي، يتعهد هذا الأخير بمقتضاه بنقل ذلك المسافر أو تلك البضاعة من مكان إلى آخر بواسطة الطائرة و ذلك لقاء أجر محدد[2]. و لا يكاد يختلف هذا العقد من حيث أركانه عن باقي العقود، إذ أنه يخضع

---

[1] أبو زيد رضوان، القانون الجوي: قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، مصر، بدون سنة، ص305.
[2] محمد فريد العريني، القانون الجوي : النقل الجوي، الدار الجامعية، بيروت، 1986، ص43

للقواعد العامة، فلا بد أن تتوافر له الشروط الموضوعية العامة من رضا و محل و سبب وأهلية، وهو من العقود التبادلية الملزمة لجانبين.

و من خصائص عقد النقل الجوي؛ أنه من العقود الرضائية التي تتم بمجرد توافق الإيجاب مع القبول، و لا يشترط لانعقاده شكلية معينة كتسليم تذكرة السفر و بيان الأمتعة أو رسالة النقل الجوي، ذلك أن هذه الوثائق لا تعدو أن تكون إحدى وسائل إثبات عقد النقل الجوي و شروطه، غير أن غيابها- كما سوف نرى – يحرم الناقل الجوي من التمسك بحدود المسؤولية أو الإعفاء منها. و مع ذلك فإن عقد النقل الجوي يعد من عقود الإذعان أيضا، إذ أن المسافر أو الشاحن ليس له حق التفاوض مع الناقل الجوي في مرحلة ما قبل التعاقد بشأن الشروط الواردة في العقد، و إن ارتضاءه لهذه الشروط يعد في حقيقة الأمر رضوخا لإرادة الناقل الجوي. كما يتميز عقد النقل الجوي بالصفة التجارية، إذ أن النقل الجوي يعد عملا تجاريا بحسب الموضوع متى تم في شكل مقاولة[1]، فالنقل الجوي لا يختلف عن غيره من أنواع النقل الأخرى إلا في وسيلة تنفيذه، ضف إلى ذلك أنه غالبا ما يتم استغلال النقل الجوي من طرف شركات تجارية، و التي بدورها تعد عملا تجاريا لكن بحسب الشكل[2]. وبالتالي يعتبر النقل تجاريا دائما بالنسبة للناقل، أما بالنسبة لشاحن البضاعة أو المسافر فلا يكون العمل تجاريا بالنسبة إليهما، إلا إذا كان أحدهما تاجرا وكان النقل بمناسبة تجارته.

و يرتب عقد النقل الجوي، متى انعقد صحيحا، التزامات على عاتق كل من طرفيه، الشاحن أو الراكب من جهة والناقل من جهة أخرى، والتي تختلف بحسب موضوع عملية النقل الجوي.

فيلتزم المسافر في عقد النقل الجوي للأشخاص بدفع أجرة النقل مقدما عند تسليمه تذكرة السفر، كما عليه أن يحترم تعليمات الناقل الجوي التي تحتم عليه ضرورة التواجد في المطار في الوقت المحدد، و إلا كان للناقل الجوي الحق في الرحيل دون انتظاره أو أن يكون ملزما بالتعويض اتجاهه. بينما يلتزم الشاحن في عقد النقل الجوي للبضائع بتسليم البضاعة

---

[1] طبقا للمادة 8/2 من القانون التجاري الجزائري.
[2] طبقا للمادة 2/3 من القانون التجاري الجزائري.

المراد نقلها إلى الناقل، والتسليم ليس إلا شرطا لتمكين هذا الأخير من البدء في تنفيذ إلتزاماته، كما يلتزم الشاحن بدفع أجرة النقل.

أما عن التزامات الناقل الجوي، فهو يلتزم في عقد نقل المسافرين بنقلهم و أمتعتهم من محطة جوية إلى أخرى، في الزمان والمكان المحددين، بينما يلتزم في عقد نقل البضائع بتوصيل البضاعة في الوقت المحدد، و كذا تسليمها إلى المرسل إليه الذي يعتبر طرفا ثالثا في العقد، و يبرر هذا الاستثناء، العرف التجاري والوظيفة الاقتصادية لعقد النقل الجوي.

إلا أن أهم ما يرتبه عقد النقل الجوي من التزامات على عاتق الناقل، الالتزام بضمان سلامة المسافر، وبالمحافظة على البضاعة، و أيضا بالتغيير المكاني لهما في الميعاد المحدد ودون تأخير، ذلك أن الإخلال بهذه الالتزامات- دون غيرها- ينجر عنه قيام المسؤولية العقدية للناقل الجوي.

و نظرا لما لها من أهمية بالغة في العمل ولما تثيره من منازعات عديدة أمام القضاء، و مراعاة للمخاطر الجسيمة التي تتعرض لها الطائرة أثناء الرحلة الجوية والآثار الوخيمة لحوادث الطيران على الأرواح و الأموال، تحتل مسؤولية الناقل الجوي الصدارة بين موضوعات النقل الجوي. و لما كان هذا الأخير يتسم بالطابع الدولي، ظهرت الحاجة إلى ضرورة إيجاد حلول قانونية دولية موحدة لحكم أهم موضوعا ته؛ مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص و البضائع.

فلقد كانت مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص والبضائع من أولى و أدق مشكلات الطيران التجاري التي حظيت باتفاق دولي، و وجدت لها الحلول في وقت مبكر كان لا يزال فيه النقل الجوي في مهد الطفولة، وذلك من خلال الاتفاقية الدولية بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة بوارسو في 12 أكتوبر 1929، و التي أتت بصفة جوهرية لتنظيم مسؤولية الناقل الجوي الدولي، و حسمت في مسألتين هامتين:

أولاهما، خلق تعايش بين ضدين، فضل الطائرة أو مخاطرها على مستعمليها، و ذلك من خلال فرض المسؤولية على الناقل الجوي نظرا للمخاطر التي يتعرض لها المسافر أو البضاعة أثناء الرحلة، و تقرير المسؤولية المحدودة للناقل مراعاة لفضل الطائرة و حماية لمرفق النقل الجوي الدولي. و ثانيتهما، التوفيق بين متناقضين، القديم و الجديد، القديم الذي

يتجسد في القواعد القانونية التقليدية للمسؤولية، و الجديد الذي يتمثل في وسيلة النقل و هي الطائرة. وتكون اتفاقية وارسو لعام 1929 بحسمها في هاتين المسألتين، قد قضت على الاختلاف و التباين بين الأنظمة القانونية المختلفة الحاكمة لمسؤولية الناقل الجوي، ووحدت أحكامها عبر العالم.

لكن ما لبث هذا الهدف يتحقق، حتى توالت التعديلات على هذه الاتفاقية بشكل كثيف، فتم عقد بروتوكول لاهاي في 28 سبتمبر 1955، ثم بروتوكول جواتيمالا سيتي في 8 ماي 1975، فبروتوكولات مونريال الإضافية رقم:1،2،3،4، في 25 سبتمبر 1975. و كخليفة لنظام وارسو Le Régime Varsovien–اتفاقية وارسو و البروتوكولات المعدلة لها- ثم التوقيع في 28 ماي 1999 على اتفاقية جديدة بشأن توحيد قواعد النقل الجوي، تسمى اتفاقية مونريال، والتي لم تدخل بعد حيز النفاذ.

إلا أن اتفاقية وارسو لعام 1929 كانت ولا تزال الركيزة الأساسية لتنظيم أحكام مسؤولية الناقل الجوي على الصعيد الدولي، و كذا الداخلي؛ إذ أن الاتفاقية المذكورة انعكست بأحكامها بشكل واضح و جلي على القوانين الداخلية المنظمة للنقل الجوي في مختلف الدول، لاسيما المصادقة عليها ومن بين هذه الدول، الجزائر[1].

و إن مسؤولية الناقل الجوي في التشريع الجزائري، تخضع لأحكام القانون رقم 98-06 المتعلق بالطيران المدني[2] ، و التي تكاد تتطابق أحكامها مع قواعد المسؤولية الواردة في اتفاقية وارسو لعام 1929 و بروتوكول لاهاي لعام 1955، سوءا من حيث طبيعة المسؤولية، أو شروط قيامها أو نطاقها الزمني، أو طرق دفعها، أو التعويض عن الأضرار اللاحقة بالأشخاص و البضائع المنقولة، أو الأحكام الخاصة بدعوى المسؤولية المرفوعة على الناقل الجوي.

و الجدير بالملاحظة أنه بالرغم من الأهمية البالغة التي يكتسيها هذا الموضوع في بلادنا، إلا أنه لم ينل ولو قسطا زهيدا من البحث أو الدراسة، فمسؤولية الناقل الجوي

---

[1] مصادقة الجزائر على اتفاقية وارسو بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في 12 أكتوبر 1929، والمعدلة ببروتوكول لاهاي الموقع عليه في 28 سبتمبر 1955، بمقتضى المرسوم رقم 64-74 المؤرخ في 2 مارس 1964.ج.ر. رقم 26 لسنة 1964.

[2] القانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 جوان 1998، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني.ج. ر.رقم 48 لسنة 1998.

للأشخاص والبضائع موضوع يفتقد إلى أبحاث تعالج إشكالاته المتجددة و تساير التطورات الدولية لأحكامه، و هو الأمر الذي لم يلتفت إليه المشرع الجزائري ولا رجال القانون الجزائريين، مما يجعله موضوعا يستحق هذه الدراسة، والتي قد تكون نقطة البداية في سبيل الإلمام بأحكام مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص و البضائع في الجزائر.

و يتميز نظام مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص و البضائع بالخصوصية؛ إذ أن أحكامه تختلف إلى حد بعيد عن الأحكام العامة للمسؤولية العقدية، ذلك أن خصوصيته تظهر في مرونته، فلن يكتب له الاستقرار راسيا، و ذلك لارتباطه الوطيد بالمعطيات التكنولوجية لصناعة الطائرات و الملاحة الجوية بصفة عامة و التي لا تزال في تقدم مستمر وهو ما انعكس بصفة تلقائية على نظام مسؤولية الناقل الجوي الدولي، و جعله بدوره في تطور متواصل. كما أن مرونة هذا النظام تتجسد في ظهور نظم قانونية حديثة متجهة إلى حماية المضرورين بكفالة التعويض لهم، وأهم هذه النظم نظام التأمين.

فما هو مركز نظام مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص و البضائع في التشريع الجزائري، بين القواعد التقليدية العامة للمسؤولية العقدية، وبين القواعد المرنة و المتجددة لمسؤولية الناقل الجوي الدولي؟

ولا شك أن خصوصية هذا النظام تتجسد أيضا في شدة التعارض الحاصل بين مصالح طرفيه، مصلحة المسافر أو الشاحن في الحصول على التعويض الكامل عن الأضرار اللاحقة بهم من جهة و مصلحة الناقل الجوي في التخفيف من مسؤوليته إزاءهم أو الإعفاء منها من جهة أخرى، فما مدى التوازن الذي حققه النظام الخاص لمسؤولية الناقل الجوي للأشخاص والبضائع بين مصالح هذا الأخير و مصالح متلقي خدمة النقل الجوي؟

إن الإجابة عن هذه الإشكالات و إشكالات أخرى فرعية تخللت هذا البحث، دفعت بنا إلى الارتكاز من جهة على النصوص القانونية التي أصدرها المشرع الجزائري المتعلقة بالنقل الجوي، و بخاصة القانون رقم 98-06 المتعلق بالطيران المدني، و من جهة أخرى على الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل الجوي لاسيما اتفاقية وارسو لعام 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي لعام 1955، التي لا تزال تعد ركيزة النظام القانوني الدولي لمسؤولية الناقل الجوي، مع الإشارة إلى إحكام المسؤولية الواردة في اتفاقية مونتريال الجديدة لعام 1999

في انتظار دخولها حيز النفاذ. كما استنجدنا بالفقه و القضاء الأجنبي لاسيما الفرنسي منهما والأمريكي، نظرا لما يعاني منه هذا الموضوع من افتقار إلى البحث و التحليل في الجزائر.

و بشيء من الجرأة، سأحاول الإلمام بموضوع مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص والبضائع في النقل الجوي الداخلي والدولي، من خلال الخطة التي اتبعتها وذلك بتقسيم هذه الدراسة إلى فصلين:

نتناول في الفصل الأول الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل الجوي للأشخاص والبضائع.

أما الفصل الثاني فسنتعرض فيه للأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل الجوي للأشخاص والبضائع و التأمين عليها.

الفصل الأول

الفصل الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل الجوي للأشخاص والبضائع:

لا شك أن النقل الجوي عرف تطورا سريعا لم تعرفه باقي فروع النقل الأخرى، الشيء الذي استوجب تطورا موازيا في القواعد التي تحكمه و نظمه حتى تستطيع أن توجد الحلول للمشاكل الجديدة التي قد تطرأ جراء هذا التطور المستمر.

فخضوع النقل الجوي للقواعد العامة في بداية الأمر لم يكن كافيا لإيجاد الحلول المناسبة التي تنشأ عن عقد النقل الجوي، لاسيما مسؤولية الناقل الجوي، و ذلك بالنظر إلى خصوصية هذا الفرع من فروع النقل الذي يتم بواسطة الطائرة، أحدث وسيلة للنقل وأسرعها.

مما عجل بظهور قواعد خاصة داخلية، تنظم عملية النقل الجوي، كالقانون الألماني الصادر في 1922/08/01 المتعلق بالملاحة الجوية، و القانون الفرنسي 31 الصادر في 1924/05/31، وأخرى دولية تهدف إلى توحيد قواعد النقل الجوي الدولي كاتفاقية وارسو لعام 1929 التي تعتبر الأساس الأول للنقل الجوي الدولي [1].

إن هذا التخصيص القانوني قد أثر حتما على الإطار القانوني لمسؤولية الناقل الجوي سواء فيما يتعلق بطبيعة هذه المسؤولية و أساسها و شرط قيامها أيضا، ضف إلى ذلك بروز إشكالات جديدة بدأت تطرح نفسها بحدة كمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية التي تصيب الركاب، جراء عمليات القرصنة الجوية.

و من أجل ذلك سنحاول في هذا الفصل التعرض إلى تطور طبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي قبل معاهدة وارسو 1929 و بعدها، و مدى انعكاس ذلك على التشريع الوطني الجزائري في مبحث أول، ثم سنتعرض في مبحث ثان إلى الشروط القانونية لقيام هذه المسؤولية و كذا المدى الزمني و المكاني لقيامها و حالات استبعادها. لنختم هذا الفصل بمبحث ثالث حول الأضرار النفسية التي تصيب الركاب ومدى مسؤولية الناقل الجوي عن أعمال القرصنة الجوية المسببة لذلك.

---

[1] : عبد الستار التليلي : شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي والأسباب القانونية لدرئها، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع ، الجزائر 1976 ص 07

المبحث الأول: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي و أثرها على التشريع الوطني:

تعتبر مسؤولية الناقل الجوي الدولي من أهم المواضيع على الإطلاق في مجال النقل الجوي الدولي، لذلك عنيت بأهمية بالغة ترتب عنها عقد قمة دولية تتمثل في اتفاقية وارسوا في 1929/10/12[1]، هدفها الرئيسي هو توحيد القواعد المتعلقة بالناقل الجوي الدولي بصفة عامة، و على وجه الخصوص القواعد المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي الدولي.

و لعل أن هذه الاتفاقية قد نجحت إلى حد بعيد في تحقيق ذلك الهدف، خاصة إذا علمنا أن تحديد طبيعة المسؤولية كان من بين المواضيع العامة التي حسمتها الاتفاقية الدولية بالنظر إلى تضارب المواقف الدولية في هذه المسألة، قبل عقد الاتفاقية.

فما هي يا ترى طبيعة هذه المسؤولية و أساسها قبل عقد اتفاقية وارسو؟ و ما هو موقف هذه الاتفاقية من طبيعة المسؤولية في القوانين الوطنية المختلفة و ما مدى تطور مسؤولية الناقل الجوي الدولي بعد الاتفاقية، فهل هي شخصية أم موضوعية ، عقدية أم تقصيرية ؟ و ما أساسها : الخطأ المفترض أم الخطر وتحمل التبعة أم الخطأ الواجب الإثبات؟ (المطلب الأول). و ما أثر كل ذلك على التشريع الوطني الجزائري المتعلق بالنقل الجوي؟ (المطلب الثاني)

المطلب الأول: تطور طبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي:

لقد تباينت طبيعة المسؤولية و أساسها القانوني قبل وضع الاتفاقية من دولة لأخرى فمن الدول من اعتبرت مسؤولية الناقل الجوي تعاقدية و منها من اعتبرتها تقصيرية (الفرع الأول).

إلى أن حان الوقت لوضع نظام موحد لمسؤولية الناقل الجوي الدولي و ذلك من خلال معاهدة وارسو لعام 1929، لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي، والتي كانت موضوع تعديل مستمر، أسفر عن تبني المسؤولية الموضوعية في النقل الجوي في نهاية المطاف (الفرع الثاني).

[1] : مصادقة الجزائر على معاهدة وارسو بموجب المرسوم رقم 64–74 الصادر في 1964/03/02، ج 26 لسنة 1964.

الفرع الأول : طبيعة المسؤولية قبل معاهدة وارسو الدولية 1929

لقد كان أساس المسؤولية و طبيعتها القانونية تختلف من دولة إلى أخرى.

فمن الدول من كانت تطبق القواعد العامة أو ما يعرف بمبادئ الشريعة العامة، و منها من أفردت لهذا النوع من النقل قواعد خاصة تنظمه و تعالجه[1]، بعد أن كانت هي الأخرى تخضعه للقواعد العامة في القانون المدني و التجاري [2].

أولا : أساس المسؤولية وطبيعتها وفقا لدول القانون المكتوب (فرنسا) :

لقد كان أساس مسؤولية الناقل الجوي و طبيعتها مستمدين من القواعد العامة. لذا كانت المحاكم تطبق على المسائل المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي القواعد العامة في التقنين المدني، و كذا القواعد الخاصة بالنقل البري الواردة في المجموعة التجارية الصادرة في 1807. فكانت مسؤولية الناقل الجوي وفقا لذلك، مسؤولية عقدية مبنية على أساس الخطأ المفترض وتقوم بمجرد إثبات الدائن لنشوء الالتزام في ذمة الناقل و عدم قيام هذا الأخير بتنفيذه. فلا يمكن أن يدفع عنه هذه المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي.

و لكنه كان لا بد من بروز قواعد خاصة لتنظيم مسؤولية الناقل الجوي، و ذلك تحت إلحاح الناقلين. ففي عام 1922 أراد أحد الناقلين التخلص من مسؤوليته عن ضمان سلامة الركاب بكون الطائرة وسيلة جديدة للنقل تحتاج إلى أحكام خاصة، فكان جواب محكمة "السين" المدنية في 1922/12/18 على ذلك بأنه لا يمكنها أن تغفل المبادئ المقررة في التشريع بحجة الصفة الجديدة للنقل الجوي.[3]

و لقد أكدت محكمة استئناف غرونبل بتاريخ 1925/03/25 أن نص المادة 1147 المتعلق بالمسؤولية العقدية، ينطبق على جميع أنواع النقل بما فيها النقل الجوي خاصة و أنه وسيلة حديثة يجهل الجمهور خفاياها و أسرارها[4].

---

[1]: أبو زيد رضوان، القانون الجوي ، قانون الطيران التجاري ، دار الفكر العربي ، مصر، ص 309 .

[2] : محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، دار المكتبة الجامعية، الإسكندرية، 1997 ص84

[3] عبد الستار التليلي، المرجع السابق، ص2.

[4]: عبد الستار التليلي، المرجع السابق، ص 6

و لقد تساءل العميدRIPERT بقلق شديد في تعليقه عن هذا الحكم عن مصير النقل الجوي، الذي يتميز بالحداثة والخطورة، في ظل القواعد العامة التي لم تعد صالحة لتنطبق عليه [1].

و لعل أهم العوامل التي أدت إلى ظهور قواعد خاصة تنظم مسؤولية الناقل الجوي هو أن الإستمرار في تطبيق القواعد العامة، كان سيؤدي إلى القضاء على النقل الجوي -الوضع الجديد- لأنه كان في أولى فترات نموّه فكان يحتاج إلى أحكام ترعاه و تحميه. كما أن ذلك كان سيؤدي إلى عدول المؤمنين عن تأمين مسؤولية الناقل الجوي بسبب ضخامة التعويضات التي قد يلزم بدفعها اتجاه الشاحنين و المسافرين فيصبح النقل الجوي بذلك باهظا و قاصرا على فئة الأغنياء.

كما أن المخاطر الجوية ذات طبيعة خاصة نظرا لشدتها وعدم إمكان دفعها أو تفاديها، فرغم تطور فن الطيران يبقى النقل الجوي محفوفا بالمخاطر و إن تم حصرها في نطاق أضيق مما كانت عليه في السابق[2].

فنتج عن هذا الصراع فيما بين الطائرة والقواعد العامة ظهور قواعد خاصة تنظم مسؤولية الناقل الجوي، و ذلك من خلال قانون الملاحة الجوية الصادر في 31 ماي 1924، والذي سارع المشرع الفرنسي من خلاله إلى حماية النقل الجوي من الانقراض لأنه كان لا يزال في المهد فبالرغم من الإبقاء على المسؤولية العقدية على أساس الخطأ المفترض في جانب الناقل و طبيعة إلتزامه الذي يعتبر إلتزاما بتحقيق غاية في ظل هذا القانون، إلا أن المشرع الفرنسي أباح للناقل الجوي أن يشترط في العقد إعفاءه من المسؤولية الناجمة عن الخطأ الملاحي و المخاطر الجوية، شرط أن يثبت صلاحية الطائرة للملاحة الجوية Bon état de navigabilité[3].

---

[1] : Lassad KHECHNA, La responsabilité du Transporteur aérien d'après la convention de Varsovie 1929 et la convention de Montréal 1999, Mémoire DESS-U.Aix Marseille, 2001, p 15
و لقد جاء في تعليق الفقيه RIPERT : "Je me demande avec inquiétude si il est très logique de faire application de ces règles à un nouveau mode de transport"

[2]: لمزيد من التفصيل أنظر طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 1998،ص 137 و ما بعدها.

[3]: محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 75 وأيضا : عبد الستار التليلي، المرجع السابق، ص 7 و أيضا:
J.P.TOSI, op.cit, P 10 n° 30
Louis Cartou, Droit Aérien, Presse Universitaire de France , Paris 1963 P.334 ،335

ثانيا: طبيعة المسؤولية و أساسها القانوني وفقا لدول الشريعة العامة Common Low

لم تكن مسؤولية الناقل الجوي في البلاد الإنجلو- أمريكية تحضى بتشريع خاص ينظمها، لذلك كانت تخضع لأحكام الشريعة العامة Common low. و بالرجوع إلى هذه الأحكام، نجد أن طبيعة المسؤولية تعتبر تقصيرية و لكن أساسها يختلف حسب صفة الناقل الجوي وكذا موضوع النقل[1].

فإن كان الناقل من فئة الناقل العام Common Carrier الذي ليس له سلطة في اختيار المسافرين أو البضاعة التي ينقلها، فإنه يعتبر في كل من القانون الإنجليزي و الأمريكي فيما يتعلق بنقل البضائع مؤمنا للبضاعة، و لا يمكنه التخلص من مسؤوليته إلا في حالات محددة على سبيل الحصر.

أما في ما يتعلق بنقل الأشخاص فإن أساس مسؤولية الناقل هو الخطأ التقصيري أي الإهمال الذي يتوجب على الراكب إقامة الدليل عليه و إن كان القانون الإنجليزي يشترط على الناقل بذل العناية المعقولة لسلامة الراكب، أو بذل أقصى درجات الحيطة طبقا للقانون الأمريكي، إلا أن إلتزام الناقل يظل إلتزاما ببذل عناية و ليس تحقيق غاية و لا تقوم مسؤوليته إلا إذا وقع تقصير منه يتولى الراكب إثباته.

و العلة في اعتبار مسؤولية الناقل الجوي في نقل الأشخاص من قبيل التقصيرية في القوانين الأنجلو أمريكية، هو أن إلتزام الناقل بسلامة الراكب يتولد مباشرة عن القانون وليس عن عقد النقل.

أما إذا كان الناقل من فئة الناقل الخاص Private Carrier و هو من له السلطة والحرية في اختيار الركاب و البضائع، و يكون النقل بناءا على اتفاق خاص في كل حالة على حدة بين الركاب أو الشاحنين و الناقل فلا تنعقد مسؤولية هذا الأخير و التي تعتبر مسؤولية تقصيرية، إلا إذا وقع إهمال من جانبه يتولى المضرور إثباته[2].

---

[1] : عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد،دار المطبوعات الجامعية، الأسكندرية 1996، ص61

[2]:أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص 309

ثانيا: طبيعة المسؤولية و أساسها القانوني وفقا لدول الشريعة العامة Common Low

لم تكن مسؤولية الناقل الجوي في البلاد الإنجلو- أمريكية تحضى بتشريع خاص ينظمها، لذلك كانت تخضع لأحكام الشريعة العامة Common low. و بالرجوع إلى هذه الأحكام، نجد أن طبيعة المسؤولية تعتبر تقصيرية و لكن أساسها يختلف حسب صفة الناقل الجوي وكذا موضوع النقل[1].

فإن كان الناقل من فئة الناقل العام Common Carrier الذي ليس له سلطة في اختيار المسافرين أو البضاعة التي ينقلها، فإنه يعتبر في كل من القانون الإنجليزي و الأمريكي فيما يتعلق بنقل البضائع مؤمنا للبضاعة، و لا يمكنه التخلص من مسؤوليته إلا في حالات محددة على سبيل الحصر.

أما في ما يتعلق بنقل الأشخاص فإن أساس مسؤولية الناقل هو الخطأ التقصيري أي الإهمال الذي يتوجب على الراكب إقامة الدليل عليه و إن كان القانون الإنجليزي يشترط على الناقل بذل العناية المعقولة لسلامة الراكب، أو بذل أقصى درجات الحيطة طبقا للقانون الأمريكي، إلا أن إلتزام الناقل يظل إلتزاما ببذل عناية و ليس تحقيق غاية و لا تقوم مسؤوليته إلا إذا وقع تقصير منه يتولى الراكب إثباته.

و العلة في اعتبار مسؤولية الناقل الجوي في نقل الأشخاص من قبيل التقصيرية في القوانين الأنجلو أمريكية، هو أن إلتزام الناقل بسلامة الراكب يتولد مباشرة عن القانون وليس عن عقد النقل.

أما إذا كان الناقل من فئة الناقل الخاص Private Carrier و هو من له السلطة والحرية في اختيار الركاب و البضائع، و يكون النقل بناءا على اتفاق خاص في كل حالة على حدة بين الركاب أو الشاحنين و الناقل فلا تنعقد مسؤولية هذا الأخير و التي تعتبر مسؤولية تقصيرية، إلا إذا وقع إهمال من جانبه يتولى المضرور إثباته[2].

---

[1] : عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد،دار المطبوعات الجامعية، الأسكندرية 1996، ص61

[2]:أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص 309

إذن وفقا للقانون الإنجلو ساكسوني كانت مسؤولية الناقل كمبدأ عام تعتبر مسؤولية تقصيرية قائمة على أساس الخطأ الواجب الإثبات و إلتزام الناقل هو إلتزام ببذل عناية و ليس تحقيق غاية.

هذا و قد وجدت إلى جانب هذه القوانين التي تراوحت فيها المسؤولية بين الطبيعة التقصيرية المبنية على أساس الخطأ الواجب الإثبات والطبيعة العقدية المبنية على الخطأ المفترض، قوانين أخرى جعلت من مسؤولية الناقل الجوي، موضوعية أو مادية مبنية على أساس فكرة المخاطر وتحمل التبعة بمعنى أن قيام مسؤولية الناقل الجوي يكون بصفة تلقائية بمجرد أن يلحق بالمسافر أو البضاعة ضرر، و لا يمكن للناقل التحلل من مسئوليته إلا بإثبات بعض الحالات المحددة حصرا في القانون وأهم هذه الحالات خطأ المضرور و العيب الذاتي في البضاعة[1] و من بين القوانين التي اعتنقت هذا النظام، قانون الملاحة الجوية الألماني الصادر في 1922/08/01 و قانون تنظيم الملاحة الجوية السويسري الصادر في 1920/01/27 و القانون التشيكي الصادر في 1925/06/25، و القانون اليوغزلافي الصادر في 1922/04/22 [2].

الفرع الثاني : طبيعة المسؤولية وأساسها وفقا لمعاهدة وارسو 1929 وما لحقها من تعديلات

لما كان النقل الجوي يتسم بالطابع الدولي، و أمام أهميته على الصعيد الاقتصادي والتجاري، وبهدف وضع قواعد قانونية دولية موحدة من أجل استقرار المراكز القانونية الناشئة عن عقد النقل الجوي، كان لا بد من وضع نظام موحد بهدف حماية الناقل الجوي و مستعملي الطائرة، و يتمثل هذا النظام في اتفاقية وارسو الموقعة في 12 أكتوبر 1929 والتي دخلت حيز التطبيق في 1933/02/13[3].

ففي عام 1925 دعت الحكومة الفرنسية إلى عقد مؤتمر دولي حول القانون الخاص الجوي جمع 43 دولة و انبثق عن هذا المؤتمر إنشاء اللجنة الفنية للخبراء الحقوقيين الجويين CITEJA التي تولت دراسة مشروع مسؤولية الناقل الجوي الذي اقترحه رئيس الوزراء

---

[1] A. zahi, Droit des transports, Tome 01, OPU, Alger, 1991, p134-135

[2]: أنظر كل من : عبد الستار التليلي، المرجع السابق، ص 7
- محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص –87
- أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص 310

[3] George Ripert , Réné Roblot, Traité de droit commercial , 15ème édition E.J. A, Paris, 1996-P 830

الفرنسي في 1923 على دول العالم من خلال الممثلين الديبلوماسيين لفرنسا في الخارج بهدف توحيد تلك القواعد.

و بعد دراسة لجنة CITEJA لهذا المشروع و إدخال بعض التعديلات عليه وضعت مشروعا تمهيديا في 1928 وبدعوة من الحكومة البولونية في 4 أكتوبر، اجتمعت حوالي 32 دولة و تم التوقيع على اتفاقية وارسو في 12 أكتوبر 1929[1] ، غير أن الاتفاقية المذكورة لم تسلم من التعديل بالنظر إلى التطور الذي لحق بمرفق النقل الجوي.

أولا : طبيعة المسؤولية وأساسها وفقا لمعاهدة وارسو 1929 و بروتوكول لاهاي 1955

لقد عالج واضعو اتفاقية وارسو موضوع مسؤولية الناقل الجوي الدولي في الباب الثالث منها. في كل من المادة 17 المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالمسافرين، و المادة 18 حول مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق بالبضائع و الأمتعة، و أخيرا عن مسئوليته عن أضرار التأخير في المادة 19 من الاتفاقية.

- و لكنه و أمام تضارب مواقف الوفود المشاركة في هذه الاتفاقية، كان على هذه الأخيرة أن توفق فيما بينها من خلال إيجاد تشريع دولي ترتضيه أطرافها وكان عليها أيضا أن تراعي في ذلك أكبر قدر من التوازن بين مصالح الناقلين من جهة ومصالح مستعملي الطائرة من جهة أخرى[2].

فلم يكن لها أن تبني مسؤولية الناقل الجوي على أساس فكرة المخاطر، و بالتالي تجعل منها مسؤولية موضوعية لأن ذلك كان سيؤدي حتما إلى القضاء على مرفق النقل الجوي الذي كان لا زال في المهد. كما رفضت الإتفاقية تبني الاتجاه الأنجلو- أمريكي الذي نادى بالمسؤولية التقصيرية القائمة على أساس الخطأ الواجب الإثبات لما في ذلك من إرهاق وإهمال لمصالح مستعملي الطائرة[3].

و لم يبق أمام اتفاقية وارسو إلا أن تعتبر مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية تعاقدية، و يعتبر التزام الناقل فيها التزاما بوسيلة موضوعه بذل العناية الضرورية لسلامة المسافرين والبضائع، مع قلب عبء الإثبات و جعله على عاتق الناقل، إذ افترضت الاتفاقية أنه لم يبذل

---

[1] :Otto riese / Jean Lacour , précis de droit aérien Suisse, LGD Juris, Paris, 1951, p 230-230

[2]: معوض عبد التواب ، الموسوعة التجارية الشاملة ، الجزء الثاني، دار الفكر والقانون، مصر 2000 ص 410 .

[3] : أنظر الفرع الأول من المطلب الأول من المبحث الأول : طبيعة المسئولية وأساسها قبل معاهدة وارسو 1929

القدر اللازم للعناية حتى يقيم الدليل على عكس ذلك[1]. بالتالي يمكن القول أن نظام مسئولية الناقل الجوي وفقا للاتفاقية يقوم على ثلاث دعائم:

1- تقوم مسئولية الناقل الجوي على أساس الخطأ المفترض بمعنى أن المسافر أو الشاحن لا يلتزم بإثبات خطأ الناقل، و لا يستطيع هذا الأخير أن يتحلل من مسؤولية إلا إذا أثبت أنه هو وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية لتجنب وقوع الضرر أو استحالة اتخاذها أو بإثبات خطأ المضرور: المواد 17، 18، 19، 20، 21 من اتفاقية وارسو 1929.

2- و مراعاة لمصالح الناقل عملت الاتفاقية على تقرير الحد الأقصى للتعويض الذي يلزم بدفعه عند قيام مسؤوليته (المادة 22) .

3- ولكن الناقل لا يمكنه أن يشترط إعفاءه من المسؤولية أو تحديدها بمبلغ أقل من ذلك الذي حددته الاتفاقية في بنودها (المادة 23) .

ثم جاء بروتوكول لاهاي الموقع في 1955/09/28 المعدل لاتفاقية وارسو 1929 دخل حيز التطبيق في 1963/08/01 و قد جمع حوالي 44 دولة، فبعد مرور 26 سنة كان لابد من إعادة النظر في المعاهدة الأم، خاصة و أن هذه الأخيرة قد عنيت بحماية الناقل الجوي، فكان الهدف من وراء عقد هذا المؤتمر هو حماية مستعملي الطائرة.

و لكن مسؤولية الناقل الجوي ظلت على حالها، عقدية وقائمة على أساس الخطأ المفترض في جانب الناقل و ظل التزامه التزاما ببذل عناية، وتتمثل أهم التعديلات التي تضمنها البروتوكول في رفع سقف المسؤولية إلى 250 ألف فرنك بوانكاربه[2] عن كل راكب، بينما ظل الحد الأقصى المتعلق بالبضائع 250 فرنك عن الكيلوغرام.

كما أعطي لتابعي الناقل الحق في التمسك بحدود المسؤولية المقررة للناقل [3] و مكن هذا الأخير من الإعفاء من المسؤولية في حالة وجود عيب ذاتي في البضاعة. كما أنه لم يعد بإمكان الناقل دفع مسؤوليته بسبب الخطأ الملاحي[4].

---

[1]: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص 311.

[2]: بوانكريه هو رئيس فرنسا في ذلك العهد الذي دعى لعقد المؤتمر الدولي للقانون الجوي في عام 1925، أنظر
Réné Rodière, Droit des Transports Terrestre et aérien, Dalloz, Paris, 1977, p 134

[3] :J.P.TOSI, Responsabilité Aérienne, op- cit P 11

[4]:Louis Carton, Droit aérien, op- cit, P320

و في الأخير ذهب هذا المؤتمر إلى إعطاء تفسير الغش و الخطأ المعادل للغش المرتكب من الناقل[1]

و نتيجة لإعلان انسحاب الولايات المتحدة الأمريكية من اتفاقية وارسو 1929 بعد رفضها الانضمام إلى بروتوكول لاهاي 1955 باعتبار أن الحد الأقصى للتعويض ليس كافيا في حالة وفاة الراكب أو إصابته بجروح، و خشية من هذا الانسحاب و هدم ما حققته الاتفاقية من توحيد دولي لقواعد النقل الجوي وبتدخل من الاتحاد الدولي للناقلين الجويين IAIA والمنظمة الدولية للطيران المدني ICAO ، تم توقيع اتفاق مونريال في 4 ماي 1966 بين 10 شركات طيران أمريكية و 23 شركة أجنبية، كما انضمت إليه 80 شركة في نفس سنة توقيعه[2].

لقد كان الهدف من وراء هذا الاتفاق هو حماية رعايا الولايات المتحدة الأمريكية لأنه اشترط لتطبيقه أن يكون النقل دوليا طبقا لاتفاقية وارسو 1929[3] ، و أن تكون إحدى نقاط الإقلاع أو الوصول أو الرسو على أراضي و.م.أ، كما نص في مادته الثانية على أن الناقل لا يستطيع أن يدفع عنه المسؤولية بأية وسيلة تقرها المادة 20 من إ. وارسو 1929 و بالتالي أصبحت مسئولية الناقل الجوي وفقا لاتفاق مونريال 1966، مسؤولية موضوعية قائمة على أساس فكرة المخاطر وتحمل التبعة و تنعقد بقوة القانون ولا يستطيع دفعها إلا إذا أثبت خطأ المضرور لا غير.

و قد نتج عن ذلك ازدواجية في طبيعة المسؤولية، فالمسؤولية تكون موضوعية طبقا لأحكام اتفاق مونريال 1966 إذا ما كان الإقلاع أو الوصول أو الرسو على أراضي الولايات المتحدة الأمريكية من جهة، و من جهة أخرى مسؤولية عقدية قائمة على أساس الخطأ المفترض إذا لم يكن من حظ الراكب أن تلمس عجلات الطائرة التي تقله التراب الأمريكي[4].

---

[1] Rosine de Barbeyac , Droit Aérien : Organisations et accords internationaux , version 2- Toulouse, 1989, P 93 .

[2] : أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص 313

[3]: تنص المادة الأولى من اتفاقية وارسو 1929 على ما يلي: " يعتبر النقل دوليا في عرف هذه الإتفاقية كل نقل يشترط فيه الأطراف المتعاقدون أن تكون نقطتا القيام والوصول سواء كان هناك انقطاع للنقل أو كان هناك نقل من طائرة إلى أخرى أن تكون واقعتين إما في إقليم طرفين سامبين متعاقدين وإما في إقليم طرف واحد من الأطراف المتعاقدة في حالة ما إذا نص على حصول رسو جوي في إقليم خاضع لسيادة دولة أخرى ولو كانت هذه الدولة غير متعاقدة.

[4]: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص 314

فكان لهذا الاتفاق أثر حاد و شديد على أحكام اتفاقية وارسو1929 و التي أصبح لابد من مراجعتها.

ثانيا: طبيعة المسؤولية وأساسها وفقا لبروتوكول جواتيمالا ستي 1971 و بروتوكول مونريال 1975:

إن ازدواجية طبيعة المسؤولية و كذا الإخلال بمبدأ "كل الناس متساوون "، دفع بالمنظمة الدولية للطيران المدني ICAO إلى إعادة النظر في أحكام اتفاقية وارسو1929

فبعد عدة اجتماعات دامت من 1968 حتى مارس 1971 ثم التوقيع على بروتوكول جواتيمالا ستي الذي أدخل تعديلات جذرية على طبيعة مسؤولية الناقل الجوي وأساسها، بالرغم من أنه لم يدخل بعد حيز النفاذ، إذ تشترط المادة 20 منه تصديق 30 دولة لأجل ذلك [1] من بينها 5 دول تمثل 40% من حجم عمليات النقل الجوي الدولي [2].

و لقد تميزت مسؤولية الناقل الجوي في هذا البروتوكول بالازدواجية إذ أنه : تعتبر مسؤولية الناقل الجوي الدولي في نقل الركاب مسؤولية موضوعية قائمة على أساس فكرة المخاطر فتنعقد مسؤوليته بمجرد حصول ضرر للركاب ولا يمكنه أن يدفع عنه المسؤولية إلا إذا أثبت أن الوفاة أو الضرر ناتجا عن خطأ المضرور أو الحالة الصحية للراكب ، كما أنه مسؤول مسؤولية مطلقة عن هلاك أو تلف الأمتعة التي يحتفظ بها الراكب ولا يستطيع التحلل منها إلا إذا كان التلف أو الهلاك يرجع إلى طبيعتها أو إلى عيب ذاتي بها (المادة 4 من البروتوكول)[3].

بينما تعتبر مسؤولية الناقل الجوي الدولي مسؤولية تعاقدية قائمة على أساس الخطأ المفترض فيما يتعلق بأضرار التأخير في نقل الركاب وحقائبهم (المادة 1/6) ، وكذا بالنسبة لنقل البضائع أي في حالة تلفها أو هلاكها أو تأخيرها . وفي كل الحالات يمكنه أن يتحلل من مسؤوليته إذا أثبت أنه وتابعوه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي ذلك أو كان يستحيل عليهم اتخاذ ذلك . (المادة 6 /2).

---

[1] : هناك 12 دولة أودعت وثائق التصديق فقط من بين 30دولة التي تشترطها المادة 20 من البروتوكول

[2] : أكرم يا ملكي ، القانوني الجوي ، مكتبة دار الثقافة ، الأردن، 1998، ص 149

[3]: طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 146

كما أن البروتوكول قد رفع من الحد الأقصى للتعويض في مختلف الحالات، وشدد من مسؤولية الناقل الجوي الدولي نسبيا، مما يدفع بنا إلى القول أن المشرع الدولي قد انتقل من حماية الناقل إلى حماية مستعملي الطائرة .

ثم جاء بروتوكول مونريال الرابع في 1975/09/25 والذي دخل حيز التنفيذ مؤخرا في عام 1998 ويضم من حوله 43 دولة [1].

ولقد انتهى إلى إقرار المسؤولية الموضوعية أو المطلقة على عاتق الناقل بالنسبة لنقل البضائع ، فأعتبر الناقل مسؤولا بقوة القانون عن هلاك أو تلف البضاعة طالما أن الحادث قد وقع أثناء فترة النقل الجوي ولا يمكن للناقل الفكاك من المسؤولية إلا إذا أثبت إحدى الحالات التي حددتها المادة الرابعة (4) منه و هي : طبيعة البضاعة أو العيب الذاتي، سوء تغليف البضاعة ، أعمال الحرب أو النزاع المسلح ، أعمال السلطة العامة التي تتم بمناسبة دخول البضاعة أو خروجها أو أثناء عبورها [2] بينما ظلت مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار التأخير قائمة على أساس الخطأ المفترض .

وتجدر الإشارة إلى أن البروتوكول الإضافي رقم 1 والبرتوكول الإضافي رقم 2 قد اهتما بتعويض الفرنك الفرنسيFranc –or Poincaré كوحدة حسابية ، بما يعرف بحقوق السحب الخاصة Droits de tirage Spéciaux المعتمدة من قبل صندوق النقد الدولي FMI [3] لحساب الحد الأقصى لتعويض اتجاه الركاب والشاحنين و حقوق السحب الخاصة هي سلة متكونة من خمسة عملات : 40 % دولار و21 % مارك ألماني 17% ين ياباني و11% جنيه إسترليني و11% فرنك فرسي .و 1 حق سحب خاص = 7,964[4]فرنك [4] ولقد دخلا البروتوكولين حيز التطبيق ابتداء من عام 1996 .

---

[1] : www.icao.org-treating - www.ita paris.com Voir : service documentations.

[2]: معوض عبد التواب ، الموسوعة التجارية الشاملة، المرجع السابق ، ص 420

[3] Emmanuel du Pontavice., Aviation , Dalloz, 1979, P 6

[4] Rosine de Barbeyrac , droit Aérien , op- cit, P 77

ثالثا: طبيعة المسؤولية وأساسها وفقا لمعاهدة موريال 28 ماي 1999 [1]

اتفاقية مونريال لـ 28 ماي 1999 بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي انبثقت عن المؤتمر الدولي للقانون الجوي الذي عقدته المنظمة الدولية للطيران المدني و التي دامت أشغاله من 1999/05/10 إلى غاية 1999/05/28.

إن نظام وارسو Le régime de Varsovie المتمثل في اتفاقية وارسو 1929 و بروتوكول لاهاي الموقع في 1955و اتفاق موريال 1966 و بروتوكول جواتيمالا ستي 1971 والبروتوكول الإضافي رقم 4 بموريال 1975 قد أصابه العجز وأصبح لا يتوافق مع مقتضيات العصر ،حيث أنه كان الهدف من وراء تبني هذا النظام هو حماية مرفق النقل الجوي الذي كان لا يزال في مهد الولادة .

و لكنه و أمام التطور المذهل الذي أحرزه فن الطيران وتكنولوجيا الملاحة الجوية، وبعد مرور 72 عاما من تاريخ توقيع معاهدة وارسو وبالنظر إلى تضارب البروتوكولات الأربعة المعدلة لها ودخول بعضها حيز التنفيذ وبقاء البعض الآخر مجرد حبر على ورق، أصبح من الضروري إعادة النظر في أحكام مسؤولية الناقل الجوي الدولي من أجل وضع نظام دولي جديد و موحد Un systeme uniforme à l'échelle mondiale و يتماشى والمعطيات الجديدة التي حققها مرفق النقل الجوي ويوازي بين مصلحة الناقلين من جهة ومصلحة مستهلكي النقل الجوي من جهة أخرى[2]

ومن اجل هذا عقدت ICAO المؤتمر الدولي للقانون الجوي الذي دامت أشغاله من 10 إلى 28 ماي وأسفر عن توقيع اتفاقية موريال لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي في 28 /1999/05 [3]ومن بين ما جاء في ديباجة هذه الاتفاقية ما يلي : " معترفين بضرورة إعادة النظر في اتفاقية وارسو و تحديثها و ومعترفين بأهمية ضمان حماية مصالح

[1] www.icao.org /convention

[2] Lassad khechana , op-cit, p 134-135

[3] : إن جهود المنظمة الدولية للطيران المدني في وضع نظام جديد بدأت في الحقيقة منذ عام 1996 أنظر Rapport du sénat européen, 16 Janvier 2003 www.senat.fr

المستهلكين في النقل الجوي والحاجة إلى تعويض عادل قائم على أساس مبدأ إصلاح الضرر"[1]. لأجل ذلك أصبحت مسؤولية الناقل الجوي الدولي على نحو خاص إذ أنه :

***فيما يتعلق بنقل الركاب:** ظهر نظام المسؤولية الموضوعية غير المحددة R. illimitée للناقل الجوي في حالة وفاة الراكب أو إصابته بأضرار بدنية وهي المسؤولية ذات مستويين responsabilité à deux niveaux

المستوى الأول: تعتبر مسؤولية الناقل مسؤولية موضوعية قائمة على أساس فكرة المخاطر إذا كانت قيمة الضرر لا تتجاوز 100 ألف من حقوق السحب الخاصة في مواجهة كل راكب و لا يمكنه أن يدفع عنه هذه المسؤولية إلا بإثبات خطأ الضحية (المادة 20 و21) .

المستوى الثاني: تعتبر مسؤولية الناقل مسؤولية تعاقدية و غير محددة قائمة على أساس الخطأ المفترض في حالة وفاة الراكب أو إصابته بأضرار بدنية إذا كانت قيمة هذه الأضرار تتجاوز 100ألف من حقوق السحب الخاصة (المادة 21)، و يمكنه أن يدفع عنه هذه المسؤولية بإثباته أن الضرر ليس ناتجا عن إهمال أو عن فعل وامتناع من شأنه إلحاق ضرر سواء ارتكبه الناقل أو تابعوه، أو أن الضرر ناتج عن إهمال أو فعل أو امتناع من شأنه إلحاق ضرر صادر عن الغير.

***فيما يتعلق بنقل البضائع** : تعتبر مسؤولية الناقل فيها مسؤولية موضوعية (المادة 1/18) ولا يمكنه أن يتحلل منها إلا بإثبات إحدى الحالات الواردة في الفقرة 2 من المادة 18 وهي نفسها الحالات التي حددتها المادة 47 من البروتوكول الإضافي الرابع الموقع في مونريال في 1975/09/25. أما الأمتعة فهو مسؤول عنها إلا إذا كان الضرر نتيجة طبيعتها أو عيب ذاتي فيها (المادة 2/17).

* **فيما يتعلق بأضرار التأخير:** لقد ظلت ولا تزال مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار التأخير قائمة على أساس الخطأ المفترض، إذ يمكنه التخلص منها إذا ما نجح في إثبات أنه أتخذ وتابعوه كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو استحالة اتخاذهم ذلك (المادة 19)

[1] : Reconnaissant la nécessite de moderniser et refondre la convention de Varsovie et les instruments connexes. Reconnaissant l'importance d'assurer la protection des intérêts des consommateurs de Transport aérien international et la nécessite d'une indemnisation équitable fondée sur le principe de réparation : www.icao.org / treating

إن اتفاقية منريا ل 1999[1] لم تدخل بعد حيز التطبيق إلى غاية كتابة هذه الأسطر، إذ تشترط المادة 6/53 لأجل ذلك، مصادقة 30 دولة أو انضمامها إليها وتكون نافذة 60 يوما بعد ذلك، وتجدر الإشارة إلى أن الجزائر لم تصادق عليها بعد.

أن هذا التطور المذهل في مسؤولية الناقل الجوي الدولي الذي مر بعدة مراحل يعكس لنا تطورا موازيا له يتمثل في الانتقال شيئا فشيئا من حماية الناقل الجوي الدولي إلى حماية مستعملي الطائرة، وخاصة المسافرين منهم. فهل كان لهذا التطور صدى بالنسبة للنقل الجوي في الجزائر، أو ما مدى تأثير التشريع الدولي على التشريع الوطني ؟

هذا ما سندرسه فيما يلي.

المطلب الثاني : انعكاس تطور مسؤولية الناقل الجوي الدولي على التشريع الوطني

لقد حضيت مسؤولية الناقل الجوي الدولي باهتمام كبير على الصعيد الدولي، الشيء الذي نتج عنه توقيع المعاهدة الدولية بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي بوارسو في 1929/10/12. وقد لاحظنا مدى التطور الذي لحق بمسؤولية الناقل الجوي الدولي على مرّ السنين. و مما لاشك فيه أنه كان لهذا التطور أثرا على القوانين الداخلية للدول التي تنظم مسؤولية الناقل الجوي، ولعل الجزائر كانت من بين هذه الدول. ولكن هل أن تطور مسؤولية الناقل الجوي في الجزائر وصل إلى الحد الذي حققه تطورها على الصعيد الدولي(الفرع الأول)؟ أم أنه لابد من إعادة النظر فيها لا سيما من حيث طبيعتها و أساسها القانوني (الفرع الثاني).

الفرع الأول : تطور مسؤولية الناقل الجوي في الجزائر :

كانت الجزائر ولمدة طويلة خاضعة للقوانين الفرنسية بحكم أنها كانت مستعمرة فرنسية، فكان التشريع الفرنسي عموما وقانون الملاحة الجوية خصوصا ساريا و نافذا على الأراضي الجزائرية، سرعان ما استقلت الجزائر وفرضت سيادتها داخليا ودوليا لذلك سوف نتعرض لتطور المسؤولية قبل الاستقلال وبعدها .

[1] www.icao.org / treating collection

أولا: تطور مسؤولية الناقل الجوي قبل الاستقلال (قبل انضمام الجزائر إلى ICAO)

إن غياب تشريع خاص بالملاحة الجوية دفع بالمحاكم إلى تطبيق القواعد العامة في القانون المدني الفرنسي و الأحكام الخاصة بالنقل البري المنصوص عليها في المجموعة التجارية الصادرة في 1807 [1].

إذن إن مسؤولية الناقل الجوي كانت تعتبر تعاقدية قائمة على أساس الخطأ المفترض والسبب في ذلك يرجع إلى عدم قدرة الشاحن على إثبات خطأ الناقل لأن الضرر إذ حصل سيكون في غيبة الشاحن عادة، أما المسافر فلا يمكن أن نحمله إثبات خطأ الناقل زيادة على ما لحقه من أضرار[2]. إذن ما على الشاحن أو المسافر إلا إثبات وجود التزام على عاتق الناقل وإخلال هذا الأخير بتنفيذه لتنعقد مسؤولية الناقل الجوي الذي يمكنه أن يدفعها عنه بإثبات السبب الأجنبي.

طبيعة المسؤولية وفقا لقانون الملاحة الجوية الصادر في 1924/05/31

بالرغم من أن المشرع الفرنسي قد أوجد قانون خاص بالملاحة الجوية الصادر في 31 ماي 1924، إلا أن أحكام هذا الأخير المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي لم تختلف كثيرا عن تلك الواردة في القواعد العامة. إذ أن مسؤولية الناقل الجوي ظلت مسؤولية عقدية قائمة على أساس الخطأ المفترض و كان التزامه اتجاه مستعملي الطائرة التزاما بنتيجة، إذ نصت المادة 41 منه على أن الناقل الجوي مسؤول عن هلاك البضاعة أو تلفها و عن الحوادث التي تصيب الركاب إلا إذا أقام الدليل على أن الضرر يرجع إلى عيب في البضاعة أو خطأ المضرور أو إلى القوة القاهرة[3] ، ويمكن للناقل أيضا اشتراط إعفاءه من المسؤولية إذا أثبت أن الأضرار ناجمة عن خطأ ملاحي أو مخاطر الجو شرط أن يثبت صلاحية الطائرة للملاحة الجوي (المادة 42). كما أحالت المادة 45 منه على المادة 104 من القانون التجاري فيما يتعلق بأضرار التأخير، ليكون الناقل مسؤولا حينذاك ما لم يثبت أن الضرر راجع إلى قوة قاهرة.

---

[1]: د. فريد العريني، القانون الجوي،النقل الجوي الداخلي والدولي، دار المطبوعات الجامعية، الأسكندرية، 1997 ص 180

[2]: عبد الستار التليلي ، المرجع السابق ، ص 26، 27

[3] :Louis Cartou, Droit aérien, op-cit, p 334-335

طبيعة المسؤولية وفقا لقانون الملاحة الجوية الصادر في 02/ 1957/03:

لقد كان النقل الجوي الداخلي خاضعا لأحكام قانون 31 ماي 1924، بينما كان النقل الجوي الدولي خاضعا لأحكام اتفاقية وارسو 1929/10/12 وبروتوكول لاهاي الموقع عليه في 28 سبتمبر 1955 [1]. و رغبة من المشرع الفرنسي في توحيد أحكام مسؤولية الناقل الجوي على الصعيد الداخلي والدولي أصدر قانون رقم 57 –259 في 1957/03/02 واستبدل نظام ازدواجية المسؤولية وجعل كلا الناقلين الداخلي و الدولي، خاضعا لأحكام اتفاقية وارسو و بروتوكول لاهاي 1955. إذ نصت المادة 3/321 على ما يلي: " تعتبر مسؤولية الناقل الجوي للبضائع والأمتعة خاضعة لأحكام معاهدة وارسو 1929 سواء تعلق الأمر بنقل دولي أو داخلي ". كما تنص المادة 3/332 على أن مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص خاضعة لأحكام اتفاقية وارسو وما لحقها من تعديلات [2].

ثانيا: تطور مسؤولية الناقل الجوي بعد الاستقلال (بعد انضمام الجزائر إلىICAO)

من المعلوم أن القانون رقم 157/62 الصادر في 12/31 /1962 قد مدد في سريان القوانين الفرنسية على التراب الجزائري، وبالتالي ظل قانون الملاحة الجوية الفرنسي الصادر في 02 مارس 1957 ساري المفعول إلى أن انضمت الجزائر إلى المنظمة الدولية للطيران المدني ICAO[3]. و تلا ذلك انضمامها إلى اتفاقية وارسو الدولية 1929 و المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 [4]، فأصبحت مسؤولية الناقل الجوي خاضعة لأحكام الاتفاقية إذا كان النقل دوليا، بينما ظلت مسؤولية الناقل الجوي الداخلي خاضعة لأحكام قانون الملاحة الجوية الفرنسي الصادر في 1957/03/02.

---

[1]: فرنسا من بين الدول الموقعة على اتفاقية وارسو في 1929/10/12 و بروتوكول لاهاي في 28 /09 /1955 ومصادقتهما على عليهما كانت على التوالي في 11/15 1932 و 1959/05/19 بينما دخولهما حيز التنفيذ كان في 1933/02/13 و 1963/08/01
أنظر treating collection / www.icao.org

[2]:Rosine De Barbeyrac- .Droit aérien- op.cit- p 94

[3] : وذلك من خلال المرسوم رقم 63 /84 الصادر في 5 مارس1963

[4] : المرسوم رقم 74/64 لـ 1964/03/02 المتعلق بانضمام الجزائر إلى اتفاقية وارسو الدولية، المعدلة ببروتوكول لاهاي الموقع في 1955/09/28- ج ر 26 لسنة 1964.

فأصبح لزوما على المشرع الجزائري أن يضمن وحدة النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي، فأصدر القانون رقم 166/64[1] الذي جاءت أحكامه مطابقة لأحكام معاهدة وارسو 1929 المعدلة ببروتوكول لا هاي1955.

طبيعة المسؤولية وفقا للقانون رقم 1966/64 المتعلق بالخدمات الجوية :

لم يأت المشرع الجزائري بجديد في هذا القانون إذ أن أحكامه جاءت مطابقة لأحكام اتفاقية وارسو؛ ولقد أفرد هذا القانون قسما كاملا لمسؤولية الناقل الجوي من المادة 71 إلى المادة 83 .

وبالتالي تعتبر مسؤولية الناقل الجوي في ظل هذا القانون مسؤولية تعاقدية قائمة على أساس الخطأ المفترض في جانب الناقل[2]، الذي لا يمكن أن يتخلص من المسؤولية إلا إذا أثبت بأنه اتخذ و مندوبوه كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو استحالة ذلك، أو أن الضرر يرجع لخطأ المضرور، كما أنه يمكنه أن يتمسك بالخطأ الملاحي والخطأ في قيادة الطائرة ليدفع عنه المسؤولية[3] كما أننا نجد أن المادة 103 من نفس القانون تتضمن إحالة إلى أحكام القانون التجاري فيما يتعلق بمسؤولية الناقل الجوي في حالة غياب النص الخاص أي أن أحكام مسؤولية الناقل الجوي تطبق على النزاع الذي لم يجد له نص في قانون الخدمات الجوية 166/64.

طبيعة المسؤولية وأساسها وفقا لقانون الطيران المدني الجديد[4] :

بالرغم مما لحق اتفاقية وارسو 1929 من تعديلات جوهرية فيما يتعلق بمسؤولية الناقل الجوي الدولي كبروتوكول جواتيمالا ستي لسنة 1971 الذي جعل منها مسؤولية موضوعية اتجاه الركاب وبروتوكول موريال الرابع لسنة 1975 الذي جعلها كذلك أيضا في حالة تلف البضاعة أو هلاكها، إلا أن الجزائر لم تصادق على هذين البروتوكولين

---

[1]: القانون رقم 64 /166 الصادر في 08 جوان 1964 المتعلق بالخدمات الجوية- ج ر رقم 49

[2] : طبقا للمادة 71، 72، 73، 74 من القانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية.

[3]: طبقا للمادة 76 و 2/75 من نفس القانون. و لقد ابقى المشرع على الخطأ الملاحي كدفع بالرغم من مصادقة الجزائر على بروتوكول لاهاي 1955 الذي ألغى ذلك الدفع (أنظر المادة 75 /2 من القانون رقم 64 /1966 المتعلق بالخدمات الجوية)

[3]: القانون رقم 98 /06 المؤرخ في 03 ربيع الأول 1419 الموافق لـ 27 يونيو 1998 يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني ، ج ر رقم 48 لسنة 1998

وبالتالي لم يكن لتطور مسؤولية الناقل الجوي على الصعيد الدولي أثر على مسؤولية الناقل الجوي الداخلي في الجزائر ما عدا اتفاق موريال الذي كان له صدى دوليا كبيرا [1] .

لذلك نجد أن القانون 98 /06 المتعلق بالقواعد العامة للطيران المدني بالرغم من حداثته إلا أنه لم يأت بجديد، إذ أن أحكام مسؤولية الناقل الجوي التي يتضمنها هذا القانون جاءت مطابقة تماما لأحكام مسؤولية الناقل الجوي الواردة في اتفاقية وارسو الدولية لعام 1929 المعدلة لبروتوكول لاهاي 1955 ومطابقة أيضا لتلك الواردة في القانون رقم 1966/64 المتعلق بالخدمات الجوية باعتبار أن كلا القانونين : القانون رقم 166/64 والقانون 06/98 يستمدان أحكامهما من نفس الاتفاقية المذكورة .

ولقد خص المشرع الجزائري في القانون رقم 06/98 مسؤولية الناقل باثنتا عشر(12) مادة في القسم الثالث من الفصل الثامن تحت عنوان مسؤولية الناقل الجوي إزاء المسافرين والشحن والأمتعة من المادة 145 إلى 156 .

و يظهر مما سبق أن مسؤولية الناقل الجوي الداخلي في الجزائر ظلت ولا تزال مسؤولية تعاقدية و مفترضة في ظل قانون الطيران المدني رقم 06/98 سواء تعلق الأمر بنقل الأشخاص (المادة 145)، أو نقل البضائع (المادة 146)، أو المسؤولية عن أضرار التأخير (المادة 147). و يمكن للناقل الجوي التخلص من هذه المسؤولية إذا نجح في إثبات أنه هو وتابعوه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو استحالة ذلك (المادة 148 /1)،أو أن الضرر يرجع إلى عيب ذاتي في البضاعة (المادة 148 /2)،أو أن خطأ المضرور هو الذي كان السبب في حدوث الضرر(المادة 149) من نفس القانون. بينما لم يعد الخطأ الملاحي أو الخطأ في قيادة الطائرة حالة من حالات الإعفاء من المسؤولية[2].

وهكذا و بالنظر إلى تطابق أحكام مسؤولية الناقل الجوي الواردة في القانون رقم 06/98 المتعلق بالطيران المدني مع تلك الواردة في معاهدة وارسو 1929 المعدلة

---

[1]: بالرجوع إلى تذكرة السفر للخطوط الدولية الصادرة عن شركة الخطوط الجوية الجزائرية AIR ALGERIE نجد أن هذه الأخيرة تعد طرفا في اتفاق موريال لسنة 1966 الذي جعل من مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية، والذي رفع الحد الأقصى للتعويض اتجاه الركاب إلى75 ألف دولار، ولكنه لا يكون نافذا إلا إذا كانت نقطة الإقلاع أو الوصول أو الرسو على أراضي الولايات المتحدة الأمريكية.

[2] : أنظر المادة 231 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 التي تنص على" أن تلغى جميع الأحكام المخالفة لهذا القانون ولا سيما تلك الواردة في .... القانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية ". إذ يعتبر الخطأ الملاحي أو الخطأ في قيادة الطائرة في ظل القانون الأخير(م 2/75) حالة من حالات الإعفاء من المسؤولية.

لبروتوكول لاهاي 1955، كان الأجدر بالمشرع الجزائري أن يكتفي بإدراج مادة وحيدة في هذا القانون لتحيلنا على المعاهدة المذكورة حتى يتجنب عناء الصياغة والتحرير، كما فعل باقي المشرعين العرب[1]، على غرار المشرع الفرنسي من خلال المادة 3/321 و المادة 3/322 من قانون الطيران المدني الصادر في 2 مارس 1957[2].

و لكن هل يكون المشرع الجزائري بذلك قد وفق بين مصالح مستعملي الطائرة ومصالح مستغليها في الوقت الذي تغيرت فيه المعطيات الاقتصادية والقانونية المتعلقة بالنقل الجوي؟

الفرع الثاني : ضرورة إعادة النظر في طبيعة المسؤولية و أساسها :

لقد طفت إلى السطح معطيات اقتصادية و قانونية جديدة أصبح من الضروري مراعاتها من طرف المشرع الجزائري، والتي قد تكون نقطة التحول التي تدفع به إلى ضرورة مراجعة طبيعة مسؤولية الناقل الجوي وأساسها القانوني مثلما دفعت به إلى مراجعة مواضيع مختلفة في النقل الجوي[3].

أولا: المعطيات الاقتصادية -تكنولوجية-

لا شك أن معظم قواعد مسؤولية الناقل الجوي الوطني هي نسخة من أحكام مسؤولية الناقل الجوي الدولي التي نظمتها معاهدة وارسو 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955. ولا شك أيضا أن معاهدة وارسو 1929 قد وضعت في وقت كان لا يزال النقل الجوي في مهد الولادة، إذ اتسمت أحكامها بالميل لحماية الناقل الجوي بهدف ضمان استمرار وتطوير هذا المرفق الحيوي وكذا نموه.ويبدو أن هذا الهدف قد تحقق، بل أن إجراء مقارنة بسيطة بين ما كان عليه النقل الجوي في ذلك العهد وبين ماهو عليه اليوم يدل دلالة قاطعة على تفوقه، ولا

---

[1] : من خلال الإطلاع على بعض القوانين العربية المتعلقة بالطيران المدني نجد أنها تضمنت مواد صريحة تنص على تطبيق معاهدة وارسو 1929 المتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي على النقل الداخلي، كالمادة 123 من قانون الطيران المدني المصري لسنة 1981 وكذا المادة 170 من قانون الطيران المدني العراقي لسنة 1974 والمادة 122 من قانون الطيران المدني الأردني، في هذا انظر : أكرم يا ملكي - القانون الجوي – المرجع السابق ص 146

[2] Articles 321/3 et 322 /3 du code français de l'aviation civile

[3] : مثلا بعد أن كان النقل الجوي ملكية عامة، أصبح في ظل القانون رقم 06/98 المتعلق بالطيران المدني يمكن أن يكون موضوع امتياز (المادة115 منه) وكذا في ظل المرسوم التنفيذي رقم 43/2000 المحدد لكيفية استغلال الخدمات الجوية ج.ر رقم2000/08

مبالغة في القول إذ اعتبرنا أن النقل الجوي يعتبر من وسائل التنقل الأكثر أمانا في الحاضر[1].

ففي بداية عهده كان يعتبر النقل الجوي مغامرة حقيقية لأن مستعمل الطائرة كان عليه أن يتحمل جزءا من الأخطار التي كان يجب أن تحملها الناقل لمفرده [2].

و لكن الصناعة الجوية L'industrie Aéronautique قد تطورت و ظهرت الطائرات فوق الصوتية l'avion supersonique[3]، و تأكدت السلامة الجوية la sécurité aéronautique كمبدأ يسود النقل الجوي من خلال البرامج الأمنية les programmes de sécurité وفرض إتباع عمليات الصيانة والمراقبة الدورية للطائرات من طرف شركات النقل بهدف ضمان سلامة الأشخاص والبضائع المنقولة[4]، ضف إلى ذلك استحداث أنظمة جديدة لمراقبة الملاحة الجوية في الجزائر وقد تم ذلك من خلال العقد الموقع بين المؤسسة الوطنية الجزائرية للملاحة الجوية ENNA من جهة، والمؤسسة الفرنسية THOMSON في 2000/09/26 بهدف اعتماد نظام الرادار Contrôle Radar، وما من شك أن في ذلك حماية أكبر لمستعملي الطائرات[5]، وسلامة الملاحة الجوية بوجه عام. وهذا إلى جانب دور مصلحة الأرصاد الجوية للطيران في ضمان أمن وتنظيم الملاحة الجوية ونجاعتها[6].

كل هذه العوامل التكنولوجية و المعطيات الاقتصادية الجديدة، أدت إلى تناقص الأخطار الجوية وأمكن حصرها في أضيق نطاق وأصبحت الطائرة بحق الوسيلة الأكثر

---

[1]: Bovin Stefan , le nombre d'accidents dans le transport Aérien en diminution constante , Assurance général de France du 24 /08/2000 P 05 , Documentation AGF

[2] : Loic Grard, l'obligation de sécurité et le transport Aérien de personnes, presse universitaire de Bordeaux, 2003, p 160.

[3] : أشار إليها المشرع الجزائري في م 78 ق.ط.م وهي طائرة Concord ذات الصنع البريطاني الفرنسي تبلغ سرعتها 3 ساعات في 6000 كلم ، ولم يتم صنع إلا 16 طائرة من هذا النوع.

Van Drion , l'évolution de l'Industrie Aéronautique, documentation AGF, assurance général de France , Article du 26/07/2000.

[4] M.A Meterfi , Entretien et Maintenance : des impératifs de sécurité, le PHARE N°11. 1999.

[4]:Kaci D. Vers la modernisation du système de contrôle de la navigation Aérienne, le PHARE N °19 2000, p18-19.

[6] : المادة 102 من قانون الطيران المدني الجديد رقم 98 /06 بالإضافة إلى ذلك تنص المادة 37 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 على أن تخضع كل الطائرات للرقابة التقنية للدولة، في تفصيل ذلك أنظر: هاني دويدار النظام القانوني للسلامة والصحة في مجال النقل وخاصة النقل البحري-دار الجامعة الجديدة للنشر الأسكندرية-1999 ص63

أمانا بالمقارنة مع وسائل النقل الأخرى[1] ، إذ أثبتت إحصائيات المنظمة الدولية للطيران المدني ICAO ، أنه خلال 40 سنة الأخيرة تضاءلت الحوادث من 30 حادثا في المليون رحلة إلى 5 حوادث[2] .

أو لم يعد من غير اللائق بل من غير الطبيعي، أن نطلب من مستعمل الطائرة أن يتحمل جزءا من مخاطر الجو؟ [3]

و قصارى القول، أن نظام المسؤولية الذي يتضمنه قانون الطيران المدني الجديد رقم 06/98 لا يتناسب ولا يتوافق مع ما توصل إليه مرفق النقل الجوي من تطور وابتكار، ذلك أن أحكام هذا القانون كما سبق القول تعد نسخة لتلك التي تضمنتها معاهدة وارسو 1929 المعدل لبروتوكول لاهاي 1955 ، ولعل تاريخ المعاهدة[4] يساعدنا في الدلالة على مدى التناقض الواقع بين نظام المسؤولية في قانون الطيران المدني الجديد ، ودرجة التطور التي حققها النقل الجوي وفن الطيران بموجه عام .

وإننا نأمل أن لا يستمر المشرع الجزائري في جموده وسكونه اتجاه مرونة هذا القطاع وحيويته، فالمعطيات القانونية تدعوه أيضا لإعادة النظر في طبيعة مسؤولية الناقل الجوي وأساسها.

ثانيا: المعطيات القانونية:

بالتوازي مع التطور التكنولوجي والصناعي الذي عرفه العالم الحديث وخاصة في مجال النقل الجوي، ظهر تطور كبير أيضا على مستوى نظام المسؤولية من حيث طبيعتها و أساسها. وقد كان لمسؤولية الناقل الجوي نصيب وافر من هذا التطور على الصعيد الدولي، أسفر عن تبني المسؤولية الموضوعية القائمة على أساس الضرر[5]

---

[1] : حيث أنه نشر في جريدة الخبر ليوم 2003/07/23 إحصائية تفيد بأن ضحايا حوادث المرور في تزايد مستمر وبلغ عددهم 5000 قتيل في السنة وهو أمر فائق الخطورة بالمقارنة مع حوادث انقل الجوي إذ شهدت الجزائر كارثة جوية وحيدة منذ استقلالها تعود إلى يوم 2003/03/06 والتي راح ضحيتها 102 مسافر رحمهم الله - عن جريدة الخبر 2003/03/13.

[2] : www.icao.org Statistiques des accidents Aéronautiques

[3] : Otto Riese et Jean Lacour, op-cit, p 282. و قد طرح المؤلفان هذا السؤال في عام 1951 تاريخ نشر هذا المرجع، فأتساءل كيف أن المشرع الجزائري لم يطرح على نفسه هذا السؤال إلى يومنا هذا ؟ .

[4] :"L'ancienneté de la convention de Varsovie c'est accompagnée d'un vieillissement rapide." Loic Grard , op-cit, p 151.

[5]: وتعرف أيضا بالمسؤولية المادية، وتعود جذورها إلى نظرية تحمل التبعة التي حمل لواءها الفقيه Labbé والفقيه Josserand و Saleilles ، وهي نظرية ترعرعت في ظل المسؤولية عن حراسة الأشياء غير الحية ، إذ يرى الدكتور

فلقد حاول المشرع الدولي عبر عدة محطات مراجعة نظام مسؤولية الناقل الجوي وتحقق ذلك فعلا ، حيث أنه وبعد أن كانت معاهدة وارسو 1929 تعتبر مسؤولية الناقل الجوي عقدية قائمة على أساس الخطأ المفترض سواء تعلق الأمر بنقل الأشخاص أو البضائع،أضحت هذه المسؤولية من خلال معاهدة جواتيما لاستي 1971 موضوعية اتجاه المسافرين و من خلال بروتوكول مونريال الرابع لعام 1975 موضوعية أيضا اتجاه الشاحنين.

ولكن المشرع الجزائري قد وقف موقف المتفرج إزاء هذا التحول الجذري الذي مس بشكل هام طبيعة المسؤولية وأساسها وعزف على التوقيع والمصادقة على هذه التعديلات، مما يدل على أن مشرعنا لا يزال يعتبر مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية عقدية قائمة على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس، باعتبار أن أحكام مسؤولية الناقل الجوي الداخلي وفقا لقانون الطيران المدني الجديد مستقاة و مستلهمة من معاهدة وارسو1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955.

وعلى العكس من ذلك، فلقد مضى المشرع الدولي قدما و استمر في حرصه على ضرورة توحيد قواعد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، خاصة و انه من التعديلات في ظل نظام وارسو le système varsovien ما لم يدخل بعد حيز النفاذ كبروتوكول جواتيمالاستي 1971، كما أنه لم تتم مصادقة كل الدول على كل التعديلات اللاحقة باتفاقية

علي سليمان أنه بفضل هذه النظرية أصبح الخطأ في الحراسة مفترضا فرضا لا يقبل إثبات العكس بعد اكتشاف نص م/ 1/1384 من القانون المدني الفرنسي، وهو ما يؤكده حكم الدائرة المدنية لمحكمة النقض الفرنسية الصادر في 1896/06/11، كما ذهبت محكمة النقض إلى استعمال عبارات تصب في نفس المعنى : كالمسؤولية المفترضة في حكمها الصادر في 13 /1930/02، والمسؤولية بقوة القانون في حكم آخر صدر في 1956/10/18، وما هي في الحقيقة إلا أثر واضح لنظرية تحمل التبعة على القضاء الفرنسي. و يؤيد هذا القول الدكتور محمد حسنين ولا يرى فرقا بين النظرية الشخصية القائمة على أساس الخطأ المفترض الذي لا يقبل إثبات العكس، والنظرية الموضوعية القائمة على أساس الخطر.= = أما المسؤولية العقدية فلقد أسستها النظرية الموضوعية على أساس الضرر لا الخطأ، واعتبرت المدين مسؤول بمجرد حصول الضرر للدائن واستندوا في ذلك لنص المادة 1147 من القانون المدني الفرنسي، ويكفي المدين أن يثبت الضرر لتقوم مسؤولية الدائن الذي لن ينفعه إثبات انتفاء خطئه. كما أن الالتزام بالسلامة اعتبره هذا الفقه مظهرا من مظاهر نظرية تحمل التبعة. لمزيد من التفصيل أنظر د/ علي علي سليمان ، النظرية العامة للالتزام ، مصادر الالتزام في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية ،الجزائر، 1988 ص 156 وما بعدها.

د. محمد حسنين- الوجيز ني نظرية الالتزام- الشركة الوطنية للنشر والتوزيع - الجزائر 1983- ص 144 وما بعدها

د. جلال محمود جلال حمزة – المسؤولية الناشئة عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري ، ديوان المطبوعات الجامعية- الجزائر 1988 - ص 105 وما يليها وص 158 وص468 ،469 و ص 370

د .محمد زهدور- المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري- المرجع السابق- ص 23 24

وارسو 1929[1] ، و قد كان ذلك هدفا شكليا Objectif de forme. و ما كان ذلك ليتحقق لولا التوقيع على اتفاقية مونريال 28 مارس1999 بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي والتي يتبنى فيها المشرع الدولي المسؤولية الموضوعية القائمة على أساس الضرر بشكل صريح Responsabilité Objective Illimitée وكان ذلك هو الهدف الموضوعي Objectif de fond[2] . وتجدر الإشارة إلى أن المسؤولية الموضوعية في مادة النقل الجوي قد سبق أن اعتمدها الاتحاد الأوروبي في قوانينه[3]، قبل أن يعتمدها المشرع الدولي في معاهدة مونريال 1999.

هذا و أمام هذا الانقلاب الكبير، لم يحرك المشرع الجزائري ساكنا ولم يتم المصادقة إلى يومنا هذا على هذه الاتفاقية الجديدة، و بالتالي لا زال مشرعنا يريد التمسك باعتبار مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية قائمة على أساس الخطأ المفترض افتراضا بسيطا.

إن إقامة مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس قد أصبح أمرا غير طبيعي في الوقت الذي أصبحت فيه الطائرة الوسيلة الأكثر أمانا، إذ أنه في ظل هذا الأساس تفتح الباب على مصراعيها أمام الناقل الجوي للتحلل من مسؤوليته بإثبات أنه اتخذ رفقة مندوبيه كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو استحال عليه و إياهم اتخاذها . وما من شك في أن ذلك يعتبر أمرا يسيرا على عاتق الناقل الجوي، فيكفيه أن يثبت أنه هيأ طائرة صالحة للملاحة، وأنه اختار طيارين أكفاء ، وأنه ألـم بالمعلومات الخاصة بحالة الجو، واتبع تعليمات لوائح الطيران ... إلخ. وما من شك أيضا أن في ذلك تضحية جسيمة بمصالح مستعملي الطائرة وإهدارا معتبرا لحقوقهم.

إذن لقد ثبت حقا قصور فكرة الخطأ المفترض فرضا بسيطا و عجزها عن حماية مستهلكي خدمة النقل، الشيء الذي يحتم على المشرع الجزائري أن يعيد النظر في طبيعة

---

[1] :" tous les état n'ont pas adhéré à toutes les révisions ; Ce qui façonne un résultat contraire à son prime objectif d'unification. Loic Grard , L'obligation de sécurité et le transport aérien de personnes , op-cit , p 152 .

[2] :JP.TOSI , Le nouveau régime de responsabilité du transporteur aérien de personne, Revue Française de droit Aérien, 1999, p 123

[3] : Règlement communautaire N° 2027/97 du 9 Octobre 1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident entré en vigueur le 17/10/1998. www.senat.fr

كما شرع الاتحاد الأوربي قانونا معدلا له: القانون رقم 2002/889 في 2002/05/13 يهدف إلى وضع قواعد تتماشى مع معاهدة موريال الجديدة وسيدخل حيز النفاذ بعد دخولها ذلك. أنظر ذلك: www.senat.fi

المسؤولية وأساسها، فيواكب المجتمع الدولي ليجعلها مسؤولية موضوعية قائمة على أساس الضرر، تثور بمجرد أن يلحق ضرر بالمسافر أو الشاحن ودون حاجة إلى إثبات خطأ الناقل أو إثبات هذا الأخير لانتقاء الخطأ[1].

وصفوة القول أن فكرة الخطأ في المسؤولية المدنية بوجه عام، و الخطأ المفترض في المسؤولية العقدية للناقل الجوي بوجه خاص، كما يقول الفقيه Josserand أصبحت هرمة ولم تعد تكفي لحمل العبء الثقيل الملقى على عاتق المسؤولية في الوقت الحاضر وكما قال الفقيه Saleilles " أن كلمة الخطأ يجب أن تلقى في البحر Jeter par dessus bord" [2].

ولعل لطبيعة المسؤولية وأساسها أثر في تحديد طبيعة التزام الناقل الجوي وكذا تحديد شروط قيامها ونطاق سريانها من حيث الزمان وهو ما سنراه فيما يلي.

على أنه تجدر الإشارة في نهاية هذا المبحث أن دراستنا لهذا الموضوع ستكون وفقا للتشريع الوطني أي قانون الطيران المدني الجديد رقم 06/98 [3]، و الذي يستمد أحكامه من اتفاقية وارسو 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955، و سنحاول أن نشير إلى ما جد على الصعيد الدولي حين يتطلب الأمر ذلك.

---

[1]: إلى جانب النظرية الموضوعية توجد نظرية أكثر حداثة وحدة منها وهي نظرية الضمان التي نادى بها الفقيه STARK وتتلخص هذه النظرية في أنها تنظر للمضرور لا إلى المسؤول وترى أن للإنسان الحق في احترام حرمة جسمه وسلامة ذمته المالية وعدم تنفيذ المدين لالتزامه يعتبر إخلال بضمان التنفيذ. فهي نظرية لا تقيم وزنا للخطأ ولا للخطر بل أن كل من لحقه ضرر سيكون له الحق في التعويض مباشرة دون النظر إلى مصدر الضرر. و في ذلك أنظر: محمود جلال حمزة ، المرجع السابق ، ص 396 وما بعدها و علي علي سليمان، المرجع السابق ص 160 وما بعدها.

[2]: المقولتين المشار إليهما على التوالي

د محمود جلال همزة ، المرجع السابق، ص 115

د علي علي سليمان ، المرجع السابق ، ص 154

[3]: إن هذا القانون هو المعمول به حاليا وقد تدخل المشرع الجزائري تعديلا له من خلال القانون رقم 05/2000 المؤرخ في 2000/12/06 ، ج ر رقم 2000/75 غير أن هذا التعديل لم يمس في شيء أحكام مسؤولية الناقل الجوي ، بل تعلق بالمطارات واستغلالها

المبحث الثاني: قيام مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص والبضائع واستبعادها:

يلتزم الناقل الجوي بواسطة الطائرة بنقل الأشخاص والبضائع من محطة إلى أخرى[1] .

غير أن هذا الالتزام قد أوجد التزامات أخرى أكثر أهمية منه وهي التزام بضمان السلامة في نقل الأشخاص، الالتزام بالمحافظة على البضائع أثناء نقلها والالتزام بالنقل في الميعاد المحدد.

و لعل إخلال الناقل بهذه الالتزامات قد يشكل خطأ من جانبه فيسأل عن الأضرار اللاحقة بالمسافرين من وفاة وجروح وعن تلك الناجمة عن هلاك البضاعة أو ضياعها أو تلفها، وكذلك عن الأضرار الناتجة عن التأخير في نقل الركاب أو البضائع (الفرع الأول). ولكن مسؤولية الناقل الجوي مرتبطة أشد الارتباط بالحيز الزمني الذي تمتد خلاله فترة النقل الجوي ولا شك أن هذه الفترة هي ما يعرف بعلاقة السببية في القواعد العامة (الفرع الثاني).

غير أن الناقل الجوي يمكنه أن يدفع عنه المسؤولية بإحدى الطرق التي خولها له المشرع؛ إما بإثبات انتفاء الخطأ أو خطأ المضرور أو العيب الذاتي في البضاعة (الفرع الثالث).

المطلب الأول: شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص و البضائع:

رأينا أن مسؤولية الناقل الجوي في ظل قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 تعتبر مسؤولية عقدية قائمة على أساس الخطأ المفترض[2].

و بما أنها كذلك، فلا شك انه لا بد من توافر شروط معينة لقيامها، لكن هذه الشروط ليست متميزة فهي نفس الشروط الواردة في القواعد العامة للمسؤولية المدنية أي الخطأ والضرر وعلاقة السببية[3] .

والناقل الجوي يعتبر مسؤولا عن خطئه الذي يلحق أضرار بالمسافرين بسبب إخلاله بالتزام ضمان السلامة وكذلك عن خطئه الذي أدى إلى هلاك البضاعة أو تلفها

---

[1]: المادة 131 من قانون الطيران المدني "... يلتزم الناقل الجوي بأن ينقل بواسطة الطائرة بنقل الأشخاص من محطة جوية إلى أخرى" و المادة 138 من نفس القانون: "...يلتزم الناقل الجوي أن ينقل بواسطة الطائرة و بمقابل من مطار إلى آخر البضائع والمواد التي يستلمها ..."

[2] أنظر الفرع الأول من المطلب الثاني من المبحث الأول.

[3] : J.P.TOSI, Responsabilité Aérienne , op.cit, p 22

بسبب إخلاله بإلزام المحافظة عليها، وفي الأخير هو مسؤول أيضا عن أضرار التأخير في نقل المسافرين جراء إخلاله بالتزام النقل في الميعاد المحدد[1]

وسنحاول فيما يلي عرض شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي في كل حالة على حدة وسيتخلل ذلك إشارة إلى مصدر قيام المسؤولية وهو الإخلال بالالتزام بضمان سلامة المسافر والبضائع والالتزام بالنقل في الميعاد المحدد

أما عن العلاقة السببية باعتبارها شرطا متميزا، فقد فضلنا تخصيصها بمطلب منفرد لما لها من أهمية وبسبب ما أثارته من جدل فقهي طويل .

الفرع الأول : شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي في نقل الأشخاص

الالتزام بضمان السلامة[2] إن مصدر قيام مسؤولية الناقل الجوي في نقل الأشخاص هو إخلاله بإلزام ضمان السلامة، فما طبيعة هذا الإلزام ؟

إن المشرع الجزائري لم يشرصراحة لهذا الالتزام ولكن يمكنه استقراؤه من المادة 145 من القانون 06/98 التي تنص أن" الناقل الجوي يعتبر مسؤولا عن الخسائر والأضرار التي يصاب بها شخص منقول..." ولكن هل هو إلتزام بتحقيق غاية أو إلتزام ببذل عناية ؟

---

[1]: لا جدوى من الحديث عن هذه الشروط في مجال المسؤولية الموضوعية التي تبنتها اتفاقية موريال الجديدة لعام 1999 باستثناء المسؤولية عن أضرار التأخير، لأنه كما سبق البيان فالمسؤولية الموضوعية لا تقيم وزنا للخطأ بل أساسها هو الضرر، لذلك فإن قانون الطيران المدني الجزائري يفرض علينا التعرض لهذه الشروط باعتبار أن مسؤولية الناقل الجوي في ظله هي مسؤولية شخصية خطئية.

[2]: لقد كان على المسافر في عقد النقل البري أن يتمسك بأحكام المادة 1/1384 فكان عليه أن يثبت خطأ الناقل في حراسة وسيلة النقل ولكن مع مطلع القرن العشرين ومع إلحاح شديد من الفقه بوجود التزام بضمان سلامة المسافر على عاتق الناقل اتجه القضاء إلى تحميل الناقل هذا الالتزام وبالتحديد في عام 11/21 /1911 حين أكدت محكمة النقض الفرنسية بوجوده فيما يعلق بالنقل البحري وفيما يتعلق بالنقل عبر السكك الحديدية في حكمها الصادر في 1913/01/28 واستقر الأمر منذ ذلك الوقت على اعتبار مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية ناجمة عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة وهو التزام بتحقيق نتيجة وقد اتسع هذا المضمون ليشمل كل وسائل النقل الأخرى. حكما محكمة النقض الفرنسية مشار إليهما في مؤلف : علي البارودي القانون التجاري ، المرجع السابق، ص 186، وعن أساس الالتزام بضمان السلامة هناك من أسنده إلى إرادة المتعاقدين الضمنية وآخرون يرون أن القضاء هو الذي أقحمه إقحاما وآخرون يرون أن أساسه هو فكرة العدالة .

في تفصيل مبدأ الالتزام بضمان السلامة أنظر :

- عزيز العكيلي ، شرح القانون التجاري ، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع ، الأردن، 1998، ص 141
- جلال وفاء محمدين، المبادئ العامة في القانون التجاري والبحري ، الدار الجامعية الإسكندرية ، بدون سنة ص 291
- أكرم يامكي ، القانون التجاري و الأعمال التجارية والعقود ، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان 1998، ص 218
- احمد محرز، العقود التجارية ونظام الإفلاس ، دار الجامعة الجديدة ، مصر، 1996 ، ص 87
- سمير جميل حسين فتلاوي ، العقود التجارية الجزائرية ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر، 2001 ، ص 331

إن المادة 1/148 [1] من نص القانون كفيلة بالإجابة، إذ أن الناقل الجوي غير مسؤول عندما يبرهن أنه اتخذ صحبة كل مندوبيه الإجراءات الضرورية لتفادي الخسارة أو استحالة اتخاذهم ذلك.

فدلالة هذه المادة قاطعة على أن إلزام الناقل الجوي هو إلزام بوسيلة أي هو ملزم ببذل العناية الضرورية فقط لضمان سلامة المسافرين وهو ليس ملزم بإيصالهم سالمين غانمين Sains et saufs ، فالتزامه ليس التزاما بتحقيق غاية [2]

ولكن ما يمكن إبداؤه هو أن اقتران الالتزام ببذل عناية مع افتراض الخطأ، جعل العبء في الإثبات ينتقل من المسافر إلى الناقل[3] ، فليس على المسافر أن يثبت أن الناقل لم يقم ببذل العناية الكافية بل على العكس من ذلك تماما إذ يفترض في الناقل ذلك افتراضا يقبل إثبات العكس[4] ، وهناك من الفقه من يرى أن الالتزام بضمان السلامة يتراوح بين الالتزام بتحقيق غاية والالتزام ببذل عناية حسب الدور الفعال للمسافر rôle acrtif du passager أي بحسب حريته في الحركة [5]

كما ذهب بعض الفقه إلى أن الالتزام بضمان السلامة يقوم في مجال النقل الجوي على افتراض الخطأ présomption de faute حيث يمكن للناقل أن يتحرر بإثبات العناية الضرورية وهو هنا التزام ببذل عناية ، ويصبح التزاما بتحقيق نتيجة عندما تكون

---

[1] : وهي تقابل المادة 1/20 من اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955

[2]: يعتبر الالتزام بضمان السلامة في النقل البري التزاما بتحقيق غاية طبقا للمادة 62 يجب على الناقل أن يضمن سلامة المسافر أثناء مدة النقل وكذلك الأمر في عقد النقل البحري. أنظر المادة 841 من القانتون البحري .

[3]: تجدر الإشارة إلى أن اتفاقية وارسو 1929 أخذت موقفا وسطا بين الالتزام ببذل عناية والالتزام بتحقيق غاية، فجعلت إلتزام الناقل الجوي إلتزاما ببذل عناية بل قلب عبئ الإثبات و جعله على عاتق الناقل، و هو ما أخذ به المشرع الجزائري. ومن الفقه ما يرى أن طبيعة الالتزام في ظل اتفاقية وارسو يعتبر التزاما مخففا بتحقيق نتيجة Obligation de résultat allégée

أنظر Loic Grard, op.cit, p 152

[4] : وذلك خروجا عن القواعد العامة إذ أنه طبقا للمادة 172 من القانون المدني على الدائن أن يثبت أن ا لمدين يبدل العناية الكافية وعلى المدين ليتخلص من المسؤولية إثبات عكس ذلك أي أنه بذل العناية المطلوبة في تنفيذ العقد. وفي تفصيل ذلك يقول سليمان المرقس:"إن الالتزام ببذل عناية يفرض على الدائن إثبات وجود الالتزام وعلى المدين إثبات بذله للعناية المطلوبة وفي هذه الحالة يمكن للدائن أنه يثبت أن المدين لم يبذل العناية المطلوبة و يمكن للمدين عندئذ أن يثبت أنه قدم من ا لعناية ما ينفي عنه الخطأ. للمزيد أنظر: سليمان المرقس ، أصول الإلتزامات ، الجزء الأول في مصادر الالتزامات ، دار النشر للجامعة ، القاهرة 1960 ، الصفحات 373 ، 374 و253

[5] : Alain Seriaux , La faute du transporteur , Economica, Aix Marseille, 1984 , p 26-27

المسؤولية مفترضة présomption de responsabilité فلا يتحرر الناقل إلا بإثبات السبب الأجنبي [1]

وأيا ما كان الأمر، فستفقد هذه المسألة كل أهمية لها، بعد أن تصبح مسؤولية ناقل الركاب مسؤولية موضوعية فلا يصبح بيد الناقل التخلص من المسؤولية، لا بإثبات العناية الضرورية ولا حتى بإثبات السبب الأجنبي، فسيكون التزامه إلتزاما بتحقيق غاية شديدا جدا obligation de résultat renforcée [2].

بعد أن حددنا طبيعة الالتزام بضمان السلامة ومضمونه أصبح من اليسير تحديد شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي اتجاه الأشخاص إذ تنص المادة 1/145 على مايلي: " الناقل الجوي مسؤول 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 أية عملية إركاب أو نزول ".

إذن، لابد من أن يقع إخلال بالالتزام بضمان السلامة وهو خطأ الناقل الجوي وأن يترتب عن ذلك ضرر للمسافر.

أولا : خطأ الناقل الجوي - الفعل المولد للضرر - Le fait générateur du dommage

إن إخلال الناقل الجوي بالالتزام بضمان السلامة مرتبط بوقوع حادث يكون السبب في نشوء الضرر فذلك هو خطأ الناقل الجوي .

إن الفعل المولد للضرر في اتفاقية وارسو هو الحادث l'accident [3] الذي يقع أثناء فترة النقل الجوي فتنص المادة 17 من الاتفاقية على أن يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة أو جرح أو أي أذى بدني آخر يلحق براكب إذا كان الحادث الذي تولد منه الضرر قد وقع على متن الطائرة أو في أثناء أية عملية من أعمال صعود الركاب أو نزولهم ".

---

[1] : J.P.Tosi , La responsabilité Aérienne , op.cit , p 09

[2] : Loic Grard , op.cit , p 172

[3] : لقد احتفظت اتفاقية مونريال الجديدة لعام 1999 بهذا المصطلح في مادتها 17
« ...que **l'accident** qui a causé la mort ... »

ولقد فسر الفقه الحادث تفسيرا ضيقا فربطه بالاستغلال الجوي، فيعتبر حادثا جويا كل واقعة ناجمة عن عملية النقل الجوي ومرتبطة من حيث أصلها باستغلال الطائرة [1]. وذهب بعضهم إلى حصر الحادث على الحالة التي تعطب فيها الطائرة، فتسقط فيصاب فيها الركاب والطاقم أو الغير بضرر [2]. أما تفسيره الموسع، فالحادث الجوي يشمل كل واقعة يترتب عليها المساس بشخص الراكب، بل أنه كل تأثير فجائي لعامل خارجي يترتب عنه ضرر قد يكون متصلا بمشروع النقل أو خارجيا عنه [3].

و لقد ذهب القضاء إلى اعتبار الحادث كل واقعة غير متوقعة أو غير مألوفة وأجنبية عن المسافر [4].

أما فيما يخص قانون الطيران المدني الجزائري فلم نجد أثر لاصطلاح " الحادث " إذ تنص المادة 145 منه على أن " الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر والأضرار التي يصاب بها شخص منقول ... شريطة أن يكون سبب [5] تلك الخسارة أو الجرح قد حدث على متن الطائرة ..."

لاشك أن المشرع الجزائري قد حاول من خلال استعمال لفظ "سبب " تفادي الانتقادات الموجهة لاتفاقية وارسو عن لفظ الحادث [6]، ولكنني أرى أنه قد وقع في حرج أكبر، إذ أن كلمة "سبب" كلمة شاملة وواسعة جدا وهي بطبيعة الحال تشمل معنى أعم من مفهوم الحادث الضيق أو الواسع، إذن هي كلمة عامة [7] يتولد عنها إبهام وغموض

---

[1]: د. محمد فريد العريني ، الملاحة الجوية والنقل الجوي ، المرجع السابق، ص387

[2]: تعريف للفقيه Goff مشار إليه في مؤلف: J.P.tosi, Responsabilité Aérienne,op.cit, p 24

[3]: طالب حسن موسى ، المرجع السابق ، ص148. وفي نفس المعني : عبد الستار التليلي ، المرجع السابق ، ص 42. إن من شأن هذا التعريف الأخذ بيد المضرور و التعويض عن جميع الأضرار بما في ذلك أعمال القرصنة الجوية و هو ما سنراه في المبحث اللاحق.

[4]: وهو ما قضت به المحكمة العليا لبولونيا في حكمها الصادر بتاريخ 18 جانفي 1971 حين قضت بعدم مسؤولية الناقل الجوي عن السدة القلبية INFARCTUS التي أصابت الراكب كون ذلك لا يشكل حادثا خارجيا عن الشخص المضرور.
نقلا عن : J.P-Tosi , Responsabilité Aérienne ,op.cit, p 20

[5]: يقابل لفظ سبب في النص الفرنسي للمادة 145 كلمة le dommage à condition que le fait a causé وهي كلمة أوسع من الواقعة l'événement وأضيق من لفظ السببla cause ويرجح النص العربي طبعا.

[6]: : يقول أبو زيد رضوان أنه كان الأجدر بالاتفاقية أن تستعمل إصطلاح "واقعة" لأنه من شأن ذلك توحيد المصطلحات إذ استعملت الاتفاقية اصطلاح واقعة في ما يخص البضائع ، كما أن هذه الكلمة تعطي مدلولا أكثر شمولا يأخذ بيد المسافر فيغطي جميع حالات الضرر. أبو زيد، المرجع السابق، ص 318. و في نفس المعنى: أكرم يا ملكي، المرجع السابق، ص 141.

[7]: c'est comme regarder dans le vague

كبيرين وهذا لا يتلاءم مع مصالح الناقل الجوي بل يأخذ بقوة بيد المسافر لأن من شان هذه الكلمة تغطية كل الأضرار الممكن حدوثها مهما كان مصدرها أو منبعهما.

و لكنه و بالرجوع لنص المادة 93 من قانون الطيران المدني الواردة بالقسم الثاني من الفصل الخامس المتعلق بحوادث الطائرات و إسعافها في حالة الخطر نجد تعريفا للحادث:"وهو واقعة مرتبطة باستغلال الطائرة يحدث خلالها :

- اختفاء أو تحطيم الطائرة
- وفاة شخص أو عدة أشخاص على متن الطائرة أو على الأرض أو إصابتهم بجروح بليغة"

ويلاحظ على النص المتقدم أن تعريفه للحادث إنما يرتبط بصفة أساسية بما ينجم عن استغلال الطائرة من أضرار تلحق بالمسافرين، فهو يتفق والمفهوم الضيق للحادث السابق الإشارة إليه[1] ، أي أن الحادث هو كل واقعة ناتجة عن عملية النقل ومرتبطة من حيث أصلها باستغلال الطائرة.

ويشمل الحادث وفقا لهذا التعريف انفجار الطائرة أو ارتطامها بطائرة أخرى في الجو أو ارتطامها بالأرض بسفينة أو سقوطها في البحر، سواء كان ناشئا عن عطل في الطائرة أو خطأ في قيادتها ولا يعتبر من قبيل الحادث الجلطات الوريدية التي يصاب بها الراكب thrombose veineuse الناشئة عن الجلوس المطول بمقاعد الطائرة بسبب اعتياده على استعمال الطائرة، كما أنه ليس حادثا الضرر الناشئ عن شجار بين إثنين من المسافرين مثلا أو انتحار شخص على متن الطائرة لأن ذلك وإن كان قد حدث أثناء عملية النقل، إلا أنه لم ينجم عنها ولا يعتبر متصلا من حيث أصله بعملية الاستغلال الجوي[2]. ولكن هل تعتبر أعمال القرصنة الجوية من قبيل الحادث ؟ هذا ما سنراه في المبحث اللاحق.

---

[1]: إن المفهوم الضيق للحادث يتماشى مع المسؤولية الشخصية للناقل الجوي، بينما المفهوم الموسع السابق الإشارة إليه يتفق مع المسؤولية الموضوعية لأنه لا يعير اهتماما لمصدر الضرر ...

[2]: عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي ، منشأة المعارف، الإسكندرية ، 2000 ، ص63 وكذلك عبد الستار التليلي، المرجع السابق ، ص 43 و Loic Grard- .op. cit , p 154

ثانيا : نشوء الضرر عن الفعل المولد له :

يجب أن ينتج عن هذا الحادث ضرر؛ ولقد تحدثت اتفاقية وارسو 1929 عن الضرر بنصها في المادة 17 على مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تقع في حالة وفاة الراكب أو إصابته بجروح أو أي ضرر بدني آخر[1].

لكن الاتفاقية المذكورة لم تحدد مفهوم الضرر ولا طبيعته أو نوعه، خاصة وإن لفظ " أي أذى بدني آخر" قد أثار جدلا فقهيا و قضائيا كبيرا حول مدى اعتبار الأضرار العصبية والنفسية والعقلية من هذا القبيل، أي هل يمكن أن يفسر الضرر البدني بشكل يشمل الأذى النفسي؟[2] ولعلها قد تخلت عن ذلك لصالح قانون المحكمة المختصة la loi du for

ولقد حاول المشرع الجزائري في قانون الطيران المدني تحقيق ما عجزت الإتفاقية عن تحديده، فنص في المادة 145 على أن : " الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر والأضرار التي يصاب بها شخص منقول والتي تؤدي إلى وفاته أو تسبب له جرحا أو ضررا شريطة أن يكون سبب ..... و تشمل عبارة الضرر حسب مفهوم هذه المادة أي ضرر جسمي أو عضوي أو وظيفي بما في ذلك الضرر الذي يصيب المدارك العقلية"

وانطلاقا من هذه المادة يمكن إجمال الأضرار[3] التي تلحق بالراكب فيما يلي :

الوفاة : وهو ضرر مادي يصيب الراكب[4] وتعني الوفاة إزهاق روح المسافر و لا يشترط بالضرورة أن تكون نتيجة ارتطام جسد المسافر بجسم صلب، إذ يكفي فيه أن يكون نتيجة مباشرة للحادث الذي وقع، فالوفاة يمكن أن تنتج عن تفريغ الهواء نتيجة انفجار، كما قد تنتج

---

[1] : وعن اتفاقية موريال الجديدة 1999 فنص م 17 منه قد استبدل كلمة dommage بمرادفها préjudice وحذف كلمة blessure التي اعتبرت حشوا لا جدوى منه فكلمة lésion corporelle يمكن أن تشملها.و في ذلك أنظر: M.G -Folliot , La modernisation du système varsovien de responsabilité de transporteur , Rev fr dr aérien 1999 p409

[2]: وفيما ترفض المحاكم الألمانية التعويض عن الضرر المعنوي باستثناء حالة الغش أو الخطأ الجسيم فإن القضاء الأمريكي لا يتردد عن التعويض عن الضرر الناتج عن أعمال القرصنة الجوية . أكرم يا ملكي ، القانون الجوي ، المرجع السابق ص140

[3] : المهم أن تكون وفقا للقواعد العامة للمسؤولية العقدية أضرار مباشرة و متوقعة و محققة الوقوع .

[4] : عبد الستار التليلي ، المرجع السابق ، ص 81. و يقول سليمان المرقس في ذلك: " لاشك عندي بأن المساس بحق الغير في الحياة يلحق بذلك الغير ضررا ماديا إذ يترتب على مجرد إزهاق الروح في ذاته" سليمان المرقس، الوافي في شرح القانون المدني، الجزء الثالث في الفعل الضار دار اكتب القانونية، مصر ،1988، ص 311 ،312

عن حالة الرعب الشديد نتيجة فقد المسافر الأمل في الحياة على إثر حادث جوي، وبالتالي يكفي أن تترتب الوفاة عن الحادث حتى يسأل الناقل الجوي عنها[1]

وقد يصيب ضرر الموت عدة أشخاص ممن يعولهم من أقاربه ولا خلاف في التعويض عن الأضرار المادية التي أصابتهم بسبب فقد معيلهم، كما قد ينجر عن الوفاة ضرر معنوي بسبب فقد عزيزهم الراكب الهالك[2] لذا اتفق الفقه والقضاء على التعويض عن الأضرار الأدبية بالنسبة لأقاربه وذويه[3]

الجرح : ويقصد بها التهتك الذي يصيب جسم المسافر نتيجة ارتطام جسم صلب به يؤدي إلى نزيف دموي خارجي. وتتفاوت درجات الإصابة بجروح بحسب شدة ارتطام الجسم الصلب بجسد الإنسان وبحسب موضع الارتطام من الجسد. وفي جميع الأحوال الناقل الجوي مسؤول عما يصيب المسافر من جروح[4]

الضرر الجسدي: تهتك يصيب جسم الانسان نتيجة ارتطام جسم صلب به، دون أن ينتج عنه نزيف دموي خارجي، كالكسر أو الشرخ أو إصابة الشرايين أو الكبد أو تجمع دموي أو نزيف دموي داخلي يلحق الأذى بجسم المسافر، كما يمكن أن يشمل أضرار التشويه Esthétique الذي يختلف من جنس وسن لآخرين [5] ويمكن أن يكون فيه التعويض عن الأضرار المادية والمعنوية أيضا بسبب احتقار الجمهور له

الضرر العضوي: مصدر هذه الكلمة هو العضو l'organe وتعني جزء من جسم الإنسان تؤدي وظيفة حيوية فهناك الجهاز التنفسي والجهاز السمعي والجهاز النظري ...إلخ

---

[1]: إن أغلب الكوارث الجوية تؤدي إلى وفاة جميع الركاب مثلا: طائرة الكونكورد الفرنسية التي أودت بحياة 109 مسافرين عند إقلاعها مطار Roissy في 2000/07/25، وكذلك تحطم طائرة البوينغ 747 التابعة لشركة TWA و التي قضت على 230 مسافر بسقوطها في جولية 1996، و كذلك هلاك 217 مسافرا الذي كانوا على متن بوينغ 767 التابعة لخطوط مصر. أما الجزائر فقد شهدت كارثة وحيدة منذ استقلالها وهي سقوط طائرة عند إقلاعها من مطار تمراست أودت بحياة 102 شخصا في 2003/03/06 Statistiques des accidents Aéronautiques www.iata.org

[2]: سمير جميل حسين الفتلاوي ، المرجع السابق ص 338 ، وهذا ويحق التعويض عن الأضرار المعنوية وفقا للقانون المدني المصري ، للأزواج والأقارب حتى الدرجة الثانية (المادة 222) وأما القانون الفرنسي فلم يضع حدا لذلك، أما المشرع الجزائري فلم يشر إلى هذا النوع من الضرر ولكنه من مستقر عليه قضاءا جواز التعويض عنه .

[3]: حكم محكمة استئناف باريس الصادر بتاريخ 08 جويلية 1983، حيث أن في هذه القضية تم تحريك الدعوى من قبل أولاد الضحايا ضد الناقل الجوي. مشار إليه في: Rev Fr, Droit aérien, p 473 . وكذلك الحكم الصادر عن محكمة النقض المصرية رقم 749 بتاريخ 1985/03/20 جاء فيه أن الحق في رفع دعوى المسؤولية قبل الناقل الجوي قاصر على الراكب وخلفه العالم عند وفاته، مشار إليه في مؤلف عدلي أمير خالد ، المرجع السابق (المستحدث من أحكام النقض في النقل الجوي) ص 143.

[4]: هاني دويدار، قانون الطيران التجاري ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، مصر 2002، - ص 292

[5] : Rosine de Barbeyac , op.cit, p 82

وفقد عضو من هذه الأعضاء يشكل ضررا عضويا كفقد البصر أو نقصه أو فقد السمع بحيث لا تصبح تؤدي وظيفتها في الحياة. إذن الضرر العضوي هو كل ضرر ينجر عن فقد أو تعطل عضو من أعضاء جسم الإنسان و وفقا لهذا المعنى تعتبر العاهات المؤقتة أو المستديمة أضرار عضوية يسال عنها الناقل الجوي.

الضرر الوظيفي : وهو اختلال أو اضطراب في وظيفة جهاز من الأجهزة المكونة للإنسان كالجهاز الهضمي أو التنفسي أو العصبي أو السمعي بسبب إصابة هذه الأجهزة بأضرار عضوية أو اختلال في أداء وظيفة جهاز معين بدون وجود أضرار عضوية [1] sans atteinte organique

ويظهر أن هناك ارتباطا كبيرا بين الأضرار العضوية والوظيفية فكلاهما يعتبر ضررا بدنيا أو جسميا أو ماديا بالمعنى الأعم.

وبالتالي يمكن للمسافر طلب التعويض من مصاريف العلاج والإقامة بالمستشفى والانقطاع عن العمل باعتبارها أضرارا مادية من جهة ويمكنه من جهة أخرى المطالبة بالتعويضات عن الأضرار الأدبية المتمثلة في الآلام التي يعاني منها خلال فترة الإصابة [2]

الضرر الذي يصيب المدارك العقلية :

وهي من أخطر الأضرار على حياة الإنسان فعدم مقدرة الإنسان على التفكير أو إصابته بجنون أو أي مرض آخر يؤدي إلى انعدام تصرفاته أو تمتعه بالحياة فالظلمة والنور سواء بالنسبة له.

و يدخل في ذلك الأضرار النفسية والعصبية التي يعاني منها المسافر جراء تعرضه لحادث جوي أو كارثة جوية مذهلة إذ أصبح يرى الموت ين عينيه [3] .

ولعل أهم الأسباب التي يتولد عنها الضرر النفسي أو ما يصيب المدارك العقلية، هي أعمال القرصنة الجوية بسبب حالة الرعب التي يشعر بها المسافر

---

[1] : Voir dictionnaire Larousse , Trouble fonctionnelle , p 393

[2]: سمير جميل حسن الفتلاوي ، المرجع السابق، ص 336- وعبد الستار التليلي، المرجع السابق، ص 82 ، الذي أشار إلى حكمين صادرين عن محكمة استئناف الجزائر بتاريخ 28 نوفمبر 1952 و آخر بتاريخ 1956/02/07 قضيا بالتعويض عن أضرار العجز عن العمل بالنظر إلى ما فات الراكب من كسب وما لحقه من خسارة

[3] : E. de Pontavice , Le transport aérien , Dalloz , France, 1974 , p 09

ولعل المشرع الجزائري قد ابتغى من وراء ذلك الإفصاح عن رغبته في فتح المجال أمام ضحايا قراصنة الجو لطلب التعويض عما خلفه هؤلاء من ضرر نفسي في أولئك، ويكون هو الناقل الجوي هو المسؤول عن ذلك طبعا.

و عن إثبات الضرر بمختلف صوره، نقول أنه يمكن إثباته بكافة طرق الإثبات لأن الضرر واقعة، و الواقعة تكون محلا لمختلف طرق الإثبات.

الفرع الثاني : شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي للبضائع :

الالتزام بضمان المحافظة على البضائع :

إن سبب قيام مسؤولية الناقل الجوي في نقل البضائع هو إخلاله بالتزام ضمان المحافظة على البضاعة.

وكما هو الحال في الالتزام بضمان السلامة في نقل الأشخاص، فإن المشرع الجزائري لم يشر أيضا إلى الالتزام بالمحافظة على البضائع بشكل صريح ولكن يمكن استنباطه من نص المادة 146[1] من قانون الطيران المدني رقم 06/98 الذي ينص على أن يكون الناقل بالطائرة مسؤولا عن الخسائر والأضرار الناتجة عن خسارة أو تلف أو ضياع يصيب الأمتعة المسجلة والشحن ..."

إذن لقد ألقى المشرع الجزائري مثله مثل المشرع الدولي في اتفاقية وارسو 1929 على عاتق الناقل الجوي، التزاما بضمان سلامة البضاعة أو الأمتعة المسجلة، و لكن ما طبيعة هذا الالتزام ؟

إن نص المادة 1/148[2] يعتبر الناقل الجوي للبضائع غير مسؤول عنها عندما يثبت أنه اتخذ صحبة مندوبيه الإجراءات الضرورية لتفادي الخسارة أو استحالة اتخاذهم ذلك "

إذن يعتبر التزام الناقل الجوي للبضائع كالتزام الناقل الجوي للمسافرين إلتزاما بوسيلة أي هو ملزم ببذل العناية المعقولة لتفادي الخسارة التي يمكن أن تلحق بالبضاعة وهو

---

[1] : وهي تقابل المادة 18 من اتفاقية وارسو 1929.

[2]: تقابل المادة 1/20 من اتفاقية وارسو .1929

ليس مؤمنا للبضاعة [1]، فلا يعد التزامه التزاما بتحقيق نتيجة أي إيصال البضاعة إلى المكان المتفق عليه كما تلقاها من طرف المرسل [2].

إذن هو التزام بوسيلة ولكن افتراض الخطأ في جانب الناقل قد نقل عبئ الإثبات إلى هذا الأخير وأزاله عن الشاحن، بحيث يفترض خطا الناقل ما لم ينجح في إقامة الدليل على انتفائه [3].

ومما لا شك فيه أن البحث عن تكييف الالتزام بضمان سلامة البضاعة سيصبح غير ذي جدوى، وذلك لأن المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي للبضائع لن تنفصل عنه إلا بإثبات إحدى الحالات المحصورة والمحددة قانونا[4].

وفي انتظار ذلك، يبقى افتراض الخطأ أمرا يتفق مع مقتضيات العدالة، لأن تكليف المرسل أو المرسل إليه بإقامة الدليل على وقوع خطأ من جانب الناقل من شأنه أن يؤدي إلى الإجحاف و الظلم؛ فالمرسل أوالمرسل إليه يظل بعيدا عن البضاعة بعد تسليمها إلى الناقل والتنازل عن حيازتها المادية هذا من جهة ،ومن جهة أخرى فإن عبئ الإثبات سيكون ثقيلا جدا، إذ إن المرسل أو المرسل إليه لا يشترك في الرحلة الجوية ولا يلازم البضاعة أثناء تواجدها في الطريق، هذا فضلا عن أنه في مقدور الناقل متابعة سير البضاعة والكشف عن سبب هلاكها، تلفها أو ضياعها[5].

و الآن وقد عرفنا طبيعة إلتزام الناقل الجوي في نقل البضائع، يتوجب علينا معرفة شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي في نقلها، إذ تنص المادة 1/145 على ما يلي:

" يكون الناقل بالطائرة مسؤولا عن الخسائر والأضرار الناتجة عن ضياع أو تلف أو خسارة تصيب الأمتعة المسجلة أو الشحن شرط أن يكون السبب الأصلي للخسارة قد حدث في الوقت الذي كانت فيه الأمتعة المسجلة أو الشحن تحت حراسة الناقل لجوي،

---

[1] : عبد الستار التليلي ، المرجع السابق ، ص61 .

[2] : يعتبر الالتزام بضمان البضاعة التزاما بتحقيق غاية في عقد النقل البري أنظر المادة 47 و 48 من القانون التجاري، بينما يعتبر إلتزاما بوسيلة في عقد النقل البحري . أنظر المواد 802 و803 من القانون البحري.

[3] : A.Zahi, Droit des transport, op.cit p 95.
وهو الموفق الوسط الذي أخذت به اتفاقية وارسو 1929 بين اعتبار التزام الناقل التزاما بوسيلة أم التزاما بنتيجة.

[4] : وذلك في ظل اتفاقية مونريال الجديدة 1999. في ذلك أنظر: Barthélemy Mercadal, op.cit, p 256.

[5] محمد فريد العريني، القانون الجوي ، النقل الجوي ، 103

سواء كان ذلك في المطار أو على متن الطائرة أو في أي مكان في حالة هبوط هذه الأخيرة خارج محطة جوية ". إذن لا بد من توافر الشروط التالية :

أولا : خطأ الناقل الجوي : - الفعل المولد للضرر-

إن خطأ الناقل الجوي في نقله للبضاعة هو الإخلال بإلتزام ضمان سلامة البضاعة، والذي يرتبط بوقوع فعل مولد الضرر. وإن الفعل المولد للضرر في اتفاقية وارسو 1929 هو الحادثة أو الواقعة L'événement [1] التي تقع في فترة النقل الجوي في حين كان الحادث l'accident هو الفعل المولد للضرر في نقل الركاب إذ تنص المادة 18 من الاتفاقية المذكورة على أن يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي يقع في حالة تحطيم أو ضياع أو تلف أمتعة مسجلة أو بضائع إذا كانت الحادثة – الواقعة – التي تولد منها الضرر قد وقعت خلال النقل الجوي ..."

وقد اتفق الفقه على اعتبار الواقعة أوسع معنى من الحادث[2]. والراجح فقها وقضاءا أن الواقعة يقصد بها كل الأسباب الممكنة للضرر سواء كانت هذه الأسباب متصلة بعملية النقل أم غير متصلة بها[3].

أما المشرع الجزائري في قانون الطيران المدني رقم 06/98 فقد استعمل نفس الكلمة التي استعملها في التعبير عن الفعل المولد للضرر في مسؤولية الناقل في نقل الأشخاص، فجاء في المادة 145 من هذا القانون أن: " يكون الناقل بالطائرة مسؤولا عن الخسائر والأضرار الناتجة عن ضياع أو تلف ... شرط أن يكون اسبب الأصلي للخسارة..."

و ما يمكن قوله في هذا الصدد هو أن كلمة سبب التي استعملها المشرع للدلالة عن الفعل المولد للضرر و إن كان معناها لا يتماشى مع المسؤولية الخطئية للناقل الجوي في نقل الأشخاص لأن من شأن ذلك اعتبار الناقل الجوي مسؤولا عن كافة الأضرار مهما كان مصدرها[4]، فإن معناها قد يتفق بعض الشيء مع مسؤولية الناقل الجوي في نقل البضائع وعلة ذلك أن للناقل هيمنة مطلقة وسيطرة فعلية على البضائع المنقولة لا تتوفر له على

---

[1]: لقد غير ت اتفاقية مورىال الجديدة لعام 1999 من هذا المصطلح فاستبدلته بمصطلح fait وهو أيضا يعني الواقعة

[2] J.P.Tosi , op.cit , p 26

[3] : محمد فريد العريني ، القانون الجوي ، الملاحة الجوية و النقل الجوي ، ص 393

[4] : إذ لا يمكن تصور مسؤولية موضوعية قائمة على أساس الخطأ

الأشخاص والمسافرين، و بالتالي يكون مسؤولا عن كافة الأسباب الممكنة للضرر سواء كانت هذه الأسباب متصلة بعملية النقل أو غير متصلة بها[1].

و من أمثلة ذلك أن يعتبر الناقل الجوي مسؤولا عن الأضرار التي تنجم عن انهيار جزء من مباني المطار على البضاعة أو تعرضها للسرقة[2] هناك، أو تذبل الزهور بسبب انبعاث روائح كريهة من بضاعة أخرى مجاورة لها، أو تعريضها لأية كارثة أخرى[3] .

ثانيا: نشوء الضرر عن الفعل المولد له :

لقد تحدثت اتفاقية وارسو 1929 عن الضرر اللاحق بالبضاعة وهو الهلاك أو التلف أو الضياع avarie , perte , destruction وهي نفس حالات الضرر التي تضمنها قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98.

ويقصد بالهلاك التخلف عن تسليم البضاعة إلى صاحب الحق في تسلمها بسبب زوال مادتها كليا أو جزئيا، فيكون كليا بتخلف أدنى تسليم للبضاعة في مكان الوصول كاحتراقها أو تحطمها تماما وذاك هو الهلاك المادي. أما الهلاك الحكمي فيكون في حالة تعرض البضاعة للسرقة مثلا . و يكون الهلاك جزئيا إذا كان لم يلحق إلا جزءا فقط من الأمتعة والبضائع مع مراعاة ما يجري عليه العرف من التسامح عن النقص الطبيعي في البضاعة.

و التلف فيقصد به العيب الذي يلحق الأمتعة والبضائع أثناء النقل مما يؤثر على قيمتها بحسب الاستعمال الذي أعدت له ، ومن أمثلة ذلك الكسر أو الصدأ أو التعفن والابتلال وغيرها من العيوب التي يمكن أن تؤثر على قيمة البضاعة [4] .

أما الضياع فهو عدم قدرة الناقل على إعادتها لاختفائها دون العثور على أثر لها، والضياع هو نتيجة لسوء التنظيم التجاري mauvaise organisation commerciale

---

[1]: هذا لا يعني أن مسؤولية الناقل الجوي في نقل البضائع مسؤولية موضوعية بل هي شخصية ما دام في إمكانه إثبات انتفاء الخطأ من جانبه طبقا للمادة 148/ من قانون الطيران المدني رقم 06/98

[2]: وهو ما قضت به محكمة استئناف باريس إذ اعتبرت سرقة البضائع من طرف تابعي الناقل سببا لقيام المسؤولية. حكم محكمة استئناف باريس في 17 ماي 1983. كما قضت المحكمة التجارية لباريس في 1983/04/18 بمسؤولية الناقل بسبب تعرض البضاعة لخسارة ناتجة عن نشوب حريق. الحكمين مشار إليهما في : Revue Française de droit aérien, 1983,p 171,442 .

[3]:R.Rodière,op.cit, p 210.

[4]: سعيد الجدار، عقد نقل البضائع في القانون التجاري الجديد، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية 2000 ، ص 92.
وأيضا : R- Rodière , op.cit, p211

عكس الهلاك الذي يكون نتيجة كارثة جوية[1]. وقد يكون قائد الطائرة ملزما بإلقاء جزء من البضاعة لضمان أمن الطائرة فيكون الناقل الجوي مسؤولا عن ذلك[2].

وقد يختلف حكم الضرر بحسب اختلاف طبيعة الشيء الذي كان محلا لعملية النقل.

الشيء موضوع الضرر:

ويمكن أن نميز في هذا الصدد بين ثلاث أنواع من الأشياء وهي البضائع والأمتعة المسجلة، والأمتعة الخفيفة.

فالبضائع و الأمتعة المسجلة قد أخضعها المشرع الجزائري مثل المشرع الدولي لنفس الأحكام في نص المادة 146 من قانون الطيران المدني، فيسأل الناقل الجوي عن الضرر اللاحق بالأمتعة المسجلة كما يسأل عن ذلك اللاحق بالبضاعة، على أن إثبات نقل الأمتعة غير الأشياء الصغيرة التي يحتفظ بها الراكب يكون بتسليم بيان الأمتعة أو بتسجيلها على وثيقة السفر، بينما يثبت عقد نقل البضائع برسالة النقل الجوي LTA. و قد جمع المشرع الجزائري بين البضائع والأمتعة المسجلة في حكم واحد، باعتبار أنها تكون في حراسة الناقل الجوي وتحت سيطرته الفعلية.

أما الأمتعة الخفيفة التي يحتفظ بها المسافر فإن معاهدة وارسو لم تتحدث عن شروط قيام المسؤولية عنها. و كذلك فعل المشرع الجزائري في قانون الطيران المدني الجديد، و لكن بالرجوع إلى القانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية، نجد أن الناقل الجوي مسؤول أيضا عن هلاك أو تلف أو ضياع الأمتعة الخفيفة التي يحتفظ بها المسافر من لحظة الركوب على متن الطائرة إلى غاية النزول منها[3].

---

[1] : Emanuel du Pontavice, op. cit, p 8 et Rosine de barbayac, op.cit, p 84 et A. zahi-op.cit, p 140-141

[2] : وذلك طبقا للمادة 186 من قانون الطيران المدني الجزائري، والمادة 130 من القانون المدني المتعلقة بحالة الضرورة، و المادة 137 و 139من قانون الطيران المدني.

[3] : المادة 72 من القانون رقم 166/64 و المؤرخ في 1964/06/08 المتعلق بالخدمات الجوية

وخلاصة القول أن المشرع الجزائري يعتبر الناقل الجوي مسؤولا عن هلاك أو تلف أو ضياع البضائع أو الأمتعة المسجلة الخفيفة التي يحتفظ بها الراكب ، مسؤولية مفترضة يمكن دحضها بإثبات انتفاء الخطأ من جانب الناقل[1] .

إثبات الضرر:

إن عبء الضرر يقع على عاتق المتضرر، وقد يجد هذا الأخير سهولة في إثبات بعض الأضرار كالهلاك الكلي أو التحطم الذي يصيب البضاعة، طالما أن البضاعة أو الأمتعة في هذه الحالة ينعدم وجودها، وبالتالي يستحيل على الناقل إثبات تسليمها للمرسل إليه[2].

ولكن هناك من الأضرار التي تلحق بالبضاعة أو الأمتعة كالهلاك الجزئي أو التلف ما يشكل صعوبة حقيقية في إثباتها من طرف المتضرر[3]. وفي هذا المقام لا يمكنه إلا الرجوع والاستعانة بعقد النقل، حيث يتوجب عليه إجراء مقارنة بين حالة الشيء في بداية الرحلة الجوية وفقا لما هو وارد في بيان الأمتعة أو في رسالة النقل الجوي من بيانات، وبين حالتها في نهاية الرحلة الجوية[4].

والجدير بالذكر فيما يتعلق بعقد نقل البضائع أن البيانات التي تتضمنها رسالة النقل الجوي ليس لها نفس الحجية، فبينما تكون البيانات الواردة فيها والمتعلقة بوزن البضائع و حجمها و تغليفها وكذا عدد الطرود صحيحة إلى أن يثبت العكس، تكون للبيانات المتعلقة بكمية البضاعة وحجمها وحالتها حجة قاطعة شرط أن يتأكد الناقل الجوي منها في حضور المرسل[5].

---

[1] : على عكس المشرع الدولي في الاتفاقية الجديدة لموريال لعام 1999 إذ أنه يفرق بين البضائع والأمتعة المسجلة ويجعل مسؤولية الناقل عنها مسؤولية مفترضة بينما يلزم المسافر بإثبات خطأ الناقل أو تابعيه فيما يتعلق بالضرر اللاحق بالأمتعة الخفيفة. المادة الفقرة الثانية من الاتفاقية المذكورة .

[2] :Barthélemy Mercadal, op.cit, p 263- 264

[3] : A Zahi, op.cit, p 147 et JP Tosi op.cit, p 93 et E pontavice , op.cit, p 118

[4] : إن الجاري به العمل هو تحرير محضر من طرف عون الشحن إذ أنه كان في القضية القائمة بين (ب ر) ضد شركة الخطوط الجوية الجزائرية محضر محرر من طرف عون الشحن كان دليلا كافيا لمسائلة الشركة عن ضياع جزء من البضاعة التي أرسلت من مطار قسنطينة إلى مطار زناتة. قرار مجلس قضاء تلمسان الصادر في 2000/01/04 عن الغرفة المدنية قضية رقم 2000/47

[5] : المادة 141 من قانون الطيران المدني الجزائري المقابلة للمادة 11 من اتفاقية وارسو 1929

الفرع الثالث: شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير:

الالتزام بالنقل في الميعاد:

إن إقبال الشاحن أو المسافر على الطائرة و عزوفه عن وسائل النقل الأخرى، إنما يجد مصدره في سرعة الطائرة، ولعل ذلك يؤدي إلى إلزام الناقل بإيصال المسافرين والبضائع في الميعاد المحدد[1] ، وإلا اعتبر مسؤولا عن أضرار التأخير بسبب إخلاله بهذا الإلتزام.

فالناقل الجوي مسؤول عن الخسائر الناتجة عن التأخر في النقل الجوي للأشخاص والأمتعة والشحن[2] ، وبالتالي يقع على عاتقه التزام باحترام مواعيد النقل. ولكن ما طبيعة هذا الالتزام ؟

يعتبر الالتزام بالنقل في الميعاد التزاما بوسيلة وذلك وفقا للنص العام الوارد في المادة 1/148 الذي ينطبق على جميع حالات المسؤولية بما فيها المسؤولية عن التأخير، فالناقل الجوي غير مسؤول عن الخسائر الناتجة عن التأخير عندما يثبت أنه اتخذ رفقة تابعيه كافة التدابير الضرورية لتفادي الخسائر أو استحالة اتخاذهم ذلك.

وتفريعا عن هذا، يعتبر التزام الناقل الجوي بإيصال المسافرين والبضائع في الميعاد وعلى غرار التزامه بضمان سلامة الأشخاص والبضائع المنقولة، التزاما ببذل عناية ، أي أن الناقل الجوي ملزم ببذل العناية الضرورية لإتمام النقل في الميعاد المحدد وتفادي الضرر الذي قد ينشأ عن التأخير في ذلك. كما أنه ليس التزاما بتحقيق غاية مادام أنه في مكنة الناقل الجوي إثبات انتفاء الخطأ من جانبه وليس إثبات السبب الأجنبي[3] . ويرى بعض الفقه أن الالتزام بالنقل في الميعاد قد يكون التزاما ببذل عناية إذا لم يوجد اتفاق مسبق على تنفيذ النقل في ميعاد محدد ، وبوجود هذا الاتفاق يصبح التزاما بتحقيق نتيجة [4].

---

[1] : وهو ما يؤكده الحكم الصادر عن محكمة السين التجارية بتاريخ 17 جانفي 1950 الذي جاء فيه أنه من بين التزامات الناقل الجوي الذي يحصل لنفسه على أجر مرتفع لنفس المسافة التي يقطعها الناقل البري أو البحري، هو ضمان تسليمه للبضاعة في وقت أسرع مما سيستغرقه الناقلون الآخرون . نقلا عن : عبد الستار التليلي ، المرجع السابق، ص 66

[2] : المادة 147 من قانون الطيران المدني المقابلة للمادة 19 من اتفاقية وارسو 1929

[3]: يعتبر الالتزام بالنقل في الميعاد المحدد وفق لعقد النقل البري التزاما بنتيجة وفقا للمادة 47 ، 48 ،62 و 63، و لكن نص المادة 3/52 والمادة 66 التي تتيح للناقل اشتراط إعفائه من أضرار التأخير تجعله يتحول إلى التزام ببذل عناية فقط

[4] : محمد فريد العريني ، القانون الجوي ، النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 207

أما عن عبء الإثبات، فقد تقدر له أن ينتقل من المتضرر إلى الناقل بفضل اقتران الالتزام ببذل العناية مع افتراض خطا الناقل ، فالناقل ملزم بتنفيذ عقد النقل في الميعاد ومحل هذا الالتزام هو بذل العناية المعتادة مع قلب عبء الإثبات وإلقائه على عاتق الناقل.

إن مسألة تكييف طبيعة الالتزام لا زالت ذات أهمية، خاصة و أن المشرع الدولي لا زال يعتبر المسؤولية عن أضرار التأخير مسؤولية مفترضة أي لازال يعتمد على فكرة الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس، بينما نجده قد هجرها في المسؤولية في نقل الركاب و البضائع التي أصبحت موضوعية [1] .

وبما أن التزام الناقل الجوي لا زال التزاما يبذل عناية في إيصال المسافرين والبضائع في الميعاد، فما هي شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار التأخير ؟

تنص المادة 147 من قانون الطيران المدني رقم06/98 على أن "الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر الناتجة عن التأخير في النقل الجوي للأشخاص والأمتعة و الشحن طبقا للقواعد المنصوص عليها في التشريع المعمول به".

إذن لابد من: حدوث التأخير وهو خطأ الناقل الجوي ، وأن يترتب عن ذلك ضرر يلحق المسافرين أو البضائع .

أولا : خطأ الناقل الجوي: التأخير ومعياره :

لقد نسخ المشرع الجزائري مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير عن معاهدة وارسو 1929، و يكون بذلك قد أثار نفس الصعوبة في تحديد مفهوم التأخير و معياره.

معيار التأخير:

إن مفهوم التأخير الوارد في المادة 147من قانون الطيران المدني رقم 06/98 واضح وجلي فالناقل الجوي مسؤول عن التأخير الذي يلحق ضررا بالمسافرين والركاب، لكن ما جعل الغموض يشوب المسألة هي الشروط العامة للنقل الجوي التي وضعها الاتحاد

---

[1]: إن المادة 19 من اتفاقية موريال الجديدة 1999 لا زالت تتيح للناقل الجوي فرصة إثبات العناية الكافية لتفادي وقوع الضرر واستحالة ذلك للتخلص من مسؤوليته عن أضرار التأخير، وكان ذلك طبعا تحت إلحاح الناقلين الجويين. في هذا: Amadou Cisse, La responsabilité du transporteur aérien international pour retard , Mémoire DESS ,Transport Aérien , IFURTA, U. Aix Marseille, Octobre 1996, p 06 .

الدولي للناقلين الجويين IATA[1] والمتعلقة بعدم ضمان مواعيد النقل، إذ تنص المادة 09 من هذه الشروط المدرجة في وثيقة الركوب [2] على أن: " الناقل يتعهد ببذل افضل الجهود لنقل الركاب والأمتعة والأوقات المبينة في جدول المواعيد أو في أماكن أخرى ليست مؤكدة وهي تقريبية ولا تشكل جزءا من هذا العقد .... و الجداول خاضعة للتغيير دون سابق إنذار".

و إزاء هذا الوضع من القضاء من اعترف بصحة هذه الشروط، ولكن جل الأحكام والقرارات ذهبت إلى القول ببطلانها بحكم تعارضها مع نص المادة 23 من اتفاقية وارسو 1929 التي تقضي ببطلان كل شرط يهدف إلى الحد من المسؤولية أو إعفاء الناقل منها أو تخفيفها[3]. ففي الحكم الصادر عن محكمة السين التجارية بتاريخ 09 جولية 1960 قضت هذه الأخيرة ببطلان هذه الشروط باعتبارها لا تتفق مع افتراض المسؤولية المنصوص عليه في المادة 19 من اتفاقية وارسو و المادة 23 السابق الإشارة إليها[4]، كما قضت محكمة السين في حكم أخر صدر بتاريخ 28 مارس 1968 ببطلان هذه الشروط لأنها ستسقط المسؤولية عن الناقل في كل الحالات[5].

لكنه تحت إلحاح الاتحاد الدولي لناقلين الجويين على ضرورة مراعاة الشروط العامة التي يضعها الاتحاد، ورغبة في تحقيق التوازن بين مصالح مستعملي الطائرة ومصالح الناقل الجوي، اتجه القضاء إلى خلق معيارين إثنين عن التأخير.

معيار الخطأ الجسيم:

فلا يعتبر الناقل الجوي مسؤولا عن التأخير إلا إذا ارتكب خطأ جسيما. فشروط عقد النقل التي تقضي بعدم إلزام الناقل بميعاد محدد للنقل، وبأن ساعات الرحيل والوصول

---

[1] : Aurélia Martin, La responsabilité en matière de retard dans le transport Aérien de passagers , mémoire DESS, Transport aérien , IFURTA, Aix. Marseille, 2000 , p 61,62 et 63

[2]: تضمنتها وثيقة الركاب لشركة الخطوط الجوية الجزائرية كما تضمنتها كل وثائق الركوب لشركات نقل الأعضاء في الاتحاد الدولي للناقلين الجويين IATA

[3] : وهي تقابل المادة 78 من القانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية

[4] : قضية روبير هودين Robert Houdin ضد الشركة البرازيلية للنقل الجوي PANAIR DOBRASIL حيث أنه على إثر إلغاء الرحلة الجوية باتجاه ليزبون LISBONNE أين كان السيد هودين سيشرف على إدارة مهرجان دولي، قضت محكمة السين التجارية بعدم إمكانية الناقل التمسك بشروط قد تؤدي إلى إعفائه من المسؤولية عن تأخير غير عادي. أنظر Aurélia Martin, Mémoire DESS, op.cit, P 70

[5] : حكم مشار إليه من طرف : Heloise Daniel , Le coût de la minute de retard, Mémoire DESS, Transport aérien IFURTA, U Aix Marseille , 2000 , p45

المعلنة في جداول المواعيد لا تعتبر جزءا من النقل وإنما مجرد مؤشر تقريبي، هي شروط صحيحة ويكون الناقل الجوي غير مسؤول عن التأخير إلا إذا أقام المضرور البينة على أن التأخير هو بفعل الخطأ الجسيم للناقل ، وبهذا المعيار قضت محكمة السين التجارية في حكمها الصادر بتاريخ 1956/02/23 ضد شركة الخطوط الجوية الفرنسية بسبب التأخير في إيصال طرود إلى الفيتنام[1]. كما قضت محكمة الاستئناف بلاهاي في حكمها الصادر بتاريخ 08 مارس 1962 بعدم مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في إيصال 325 طائر إلى أمستردام ، بالرغم من تعرضها للضياع، باعتبار أن الناقل لم يكن مسؤولا عن التأخير لأنه كان حسن النية في تنفيذ العقد ولم يرتكب خطأ جسيما في ذلك[2].

و لكن هذا المعيار لم يدم طويلا، لأنه يحمل في طياته تعارضا مع المادة 23 من اتفاقية وارسو من جهة، وجهة أخرى لأن اشتراط الخطأ الجسيم يتعارض بشدة مع فكرة الخطأ المفترض الوارد في المادة 19 من الاتفاقية، فالمشرع لم يتبن مبدأ تدرج الخطأ عند تقرير مسؤولية الناقل الجوي بل اعتنقه انتهاءا عند تقدير مبلغ التعويض فقط.

معيار التأخير غير العادي:

لقد اعتبر الفقيه روديار أن الشروط التي يضعها الناقل الجوي لإعفائه من المسؤولية تعتبر صحيحة في حد ذاتها، ولكن يجب أن لا تتعارض مع جوهر العقد، ويقع هذا التعارض عندما يكون التأخير مبالغ فيه Excessif [3].

و في هذا المنحى اتجه القضاء أيضا، إذ سلكت غالبية الأحكام طريقا مفاده تجويز شروط عقد النقل القاضية بعدم إلزام الناقل بميعاد محدد للنقل ، شريطة أن لا يؤدي ذلك إلى إعفائه من المسؤولية عن التأخير المفرط[4]. فاعتبرت محكمة استئناف آكس بروفنس أن الناقل الجوي غير مسؤول عن التأخير في إيصال البضاعة إلى طهران لأن هذا التأخير لم يكن مبالغا فيه[5]. وكذلك الحكم الصادر عن محكمة استئناف باريس الذي قضى بمسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في إيصال سلعة سريعة التلف، بالنظر إلى أن المدة التي استغرقها

---

[1]: حيث استندت المحكمة في تعليلها إلى أن الناقل لم يتعهد بميعاد محدد لتنفيذ العقد ولم يرتكب خطأ جسيما يكفي لقيام مسؤوليته . حكم مشار إليه من طرف: Amadou Cisse, Mémoire DESS, op.cit, p 18

[2]: حكم مشار إليه من طرف : Amadou Cisse, Mémoire DESS, op.cit , P 19

[3] : Rodiere, op-cit p 376

[4] : في هذا عبد الستار التليلي، المرجع السابق، ص75

[5]: حكم صدر بتاريخ 1983/11/24 مشار إليه في المجلة الفرنسية للقانون الجوي، 1985، ص 478

الناقل الجوي في ذلك لم تكن عادية[1] . كما قضت محكمة السين التجارية بمسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في إيصال المسافرين، لأنه استغرق في ذلك مدة تشكل تأخيرا غير عادي، وأن الشروط التي يضعها الناقل تكون صحيحة ما لم يكن هناك تأخير مبالغ فيه[2] .

و بذلك يكون القضاء قد انتهى إلى اعتبار أن الشروط التي يضعها الناقل الجوي تكون صحيحة إذا كان التأخير في تنفيذ العقد تأخيرا عاديا، و بالتالي يكون معفى من أي مسؤولية، أما إذا كان التأخير غير عادي و مبالغ فيه فتكون تلك الشروط باطلة ويكون الناقل الجوي مسؤولا عن ذلك مسؤولية كاملة. أما إذا وجد اتفاق على موعد محدد لتنفيذ العقد، فالناقل الجوي مسؤول أيضا عن التأخير في الميعاد المذكور في العقد[3] . و للتأخير حالات عديدة من بينها الحجز الزائد La surréservation [4] والتأجيل L'ajournement، وإلغاء الرحلة الجوية[5] .

ثانيا: الأضرار الناشئة عن التأخير:

لا يمكن أن يكون الناقل الجوي مسؤولا عن أي تأخير، بل يجب أن يرتب عن ذلك التأخير ضرر يلحق بالمسافر أو بالبضاعة. لذلك فالناقل لا يعد مسؤولا عن التأخير بل هو مسؤول عن ضرر التأخير.

و لم تحدد المادة 147 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 (المادة 19 من اتفاقية وارسو) ماهية الأضرار التي يمكن التعويض عنها، ولكن لا شك أن ضرر التأخير لا بد أن يكون محقق الوقوع في الحال أو المستقبل، و أن يكون نتيجة طبيعية للتأخير أي ضررا مباشرا، وأن يكون متوقعا كقاعدة عامة طالما أن مسؤولية الناقل الجوي هي مسؤولية عقدية ، ويكون تقدير الضرر بحسب ما لحق الدائن من خسارة و ما فاته من كسب.

---

[1] : حكم محكمة استئناف باريس بتاريخ 30 ماي 1975 مشار إليه في المجلة الفرنسية للقانون الجوي 1985 - ص 489 وفي نفس المعنى، الحكم الصادر عن محكمة السين التجارية في حكمها الصادر بتاريخ 17 جانفي 1949 السابق الإشارة إليه

[2]: قضية هودين السابق الإشارة إليها

[3] : محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 114

[4]: قرار صادر عن مجلس قضاء وهران بتاريخ1976/03/17 قضى بمسؤولية شركة الخطوط الجوية الجزائرية لرفضها حمل الدكتور محمد زهدور بحجة أن الطائرة امتلأت بفرقة رياضية لرحلة من وهران إلى بشار- مشار إليه من طرف محمد زهدور، المرجع السابق، ص 127

[5]: حكم محكمة استئناف Aix- En- Provence الذي قضى بمسؤولية الناقل الجوي عن إلغاء الرحلة بسبب عطب أصاب الطائرة وأدى إلى تأخير في إيصال المسافرين. الحكم صدر بتاريخ 18 جانفي 1984 - مشار إليه في المجلة الفرنسية للقانون الجوي 1984- ص 298

ولكن هل يكون الناقل الجوي مسؤولا عن كل ضرر يلحق بالمسافر والبضاعة، ناتج عن التأخير حتى و إن تعلق الأمر بوفاة أو جرح أو ضرر من الأضرار التي نصت عليها المادة 145 (المادة 17 من اتفاقية وارسو)، أو حالات الهلاك أو التلف أو الضياع التي نصت عليها المادة 146 (المادة 18 من الاتفاقية)، أي هل يكون الناقل مسؤولا عن هذه الأضرار وفقا للمادة 147 (المادة 19 من الاتفاقية) أو وفقا للمادة 145 و146.

و إجابة عن هذا السؤال، يذهب الرأي الراجح في الفقه أنه إذا اعتبرنا الناقل مسؤولا عن جميع الأضرار الأخرى غير تلك التي أحصتها المادتان17 و 18 (145و146 من قانون الطيران المدني رقم06/98) ، فستكون المادة 19 (147 من قانون الطيران المدني) المتعلقة بالمسؤولية عن التأخير قاصرة ومحدودة التطبيق[1]. و قد تبنت هذا المفهوم محكمة السين التجارية عندما طبقت المادة 18 عن تلف فواكه رغم أن الضرر كان ناتجا عن التأخير[2] . وكذلك محكمة استئناف باريس عندما قضت بعدم مسؤولية الناقل الجوي عن وفاة مسافر بالرغم من أن وفاته كانت نتيجة التأخير في إيصاله واعتبرت أن الوفاة ترجع إلى الحالة الصحية للمسافر فقط [3] .

لذلك، لابد أن يكون الناقل الجوي مسؤولا عن كل الأضرار إذا كان سببها الرئيسي هو التأخير وفقا للمادة 19[4] (المادة 147 من قانون الطيران المدني)، سواء كانت تلك التي تضمنتها المادتان 17 و18 أو غيرها، وسواء كانت أضرار مادية أو معنوية.

*<u>الأضرار المادية</u> :

وهي ما يصيب المضرور في ماله، ومن أهم صور الأضرار المادية التي تصيب المسافرين أو أصحاب البضاعة جراء التأخير في تنفيذ العقد ، هو تفويت الفرصة

---

[1] :"Appréhender la notion du dommage due au retard de façon résiduelle, ce serait considérer que l'art 19 n'a vocation à s'appliquer qu'aux seuls dommages autres que ceux prévus par les articles 17 et 18"

[2] : حكم محكمة السين التجارية الصادر في 28 مارس 1968. نقلا عن: J.p Tosi ,op.cit , p 91

[3] : حكم محكمة استئناف باريس الصادر في 26 جوان 1996 نقلا عن: Heloise Daniel, Mémoire DESS, op.cit, p 40

[4] : "Art 19 doit s'appliquer chaque fois que la cause efficiente du dommage réside pour l'essentiel dans le retard "– JP Tosi, op.cit, p 92 .

Le gain manqué. ولا شك أن تفويت الفرصة يعتبر ضررا محققا طالما بإمكان المضرور إثبات الضرر وجدية وحقيقة الفرصة الضائعة[1]،فإن كانت الفرصة في حد ذاتها أمرا غير محقق فإن تفويت الفرصة يعتبر محققا بحق[2].

ومظاهر تفويت الفرصة عديدة، فقد قضت المحاكم بأن الناقل مسؤول عن التأخير بسبب عدم وصول المسافر في الميعاد مما فوت عليه فرصة اشتراك في الحفل الافتتاحي لحفل علمي، لأجل استلام جائزة مالية كبيرة تقديرا لخبراته[3] وعدم وصول أحد المشروعات الهندسية المتضمنة للرسومات المتعلقة بإعادة تصميم مدينة IZMIR التركية في الميعاد المتفق عليه مما أدى إلى استبعاد صاحبها من الاشتراك في المسابقة الدولية التي أقيمت لذلك الغرض[4] وتأخير البضاعة في الوصول مما أدى إلى ضياع فرصة بيعها يوم السوق أو إلى انخفاض سعرها[5]

الأضرار المعنوية:

إن انزعاجا بسيطا عن التأخير يمكن أن يشكل ضررا معنويا لتحريك المسؤولية[6]. و الضرر المعنوي هو ما يصيب الشخص في شعوره وإحساسه أو عاطفته أو شرفه ...إلخ.

ولقد سار القضاء الفرنسي قدما للاعتراف بحق المسافر في الحصول عن التعويض بسبب التأخير،كالتأخير في نقل جثة جزائري توفي بفرنسا مما أدى إلى حرمان أهله من أداء مراسيم الجنازة[7] ، والتأخير في إيصال زوجين بسبب رسو جوي لمدة يومين أدى إلى انزعاجهما [8].

المطلب الثاني: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل الجوي :

---

[1] : Aurélia Martin, Mémoire DESS, op.cit, p38.

[2] : في مسألة تفويت الفرص أنظر: سليمان المرقس ، الفعل الضار، المرجع السابق، ص 37، و علي علي سليمان ، مصادر الالتزام ، المرجع السابق، ص 185 ، و عاطف النقيب ، النظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن الفعل الشخصي ، د.م.ج الجزائر، 1984، ص 276

[3] : قضية ROBERT HOUDIN السابق الإشارة إليها

[4] : حكم محكمة الدرجة الأولى بجنيف لـ 8 مارس 1955- المجلة الفرنسية للقانون الجوي 1955 - نقلا عن: Amadou Cisse, Mémoire DESS , op.cit, P 45

[5] حكم محكمة استئناف باريس في 1978/07/07 - المجلة الفرنسية للقانون الجوي 1979 – نقلا عن: Amadou Cisse, Mémoire DESS , op.cit, P 46

[6] : وهو رأي الفقيه مازو: مشار إليه في : Amadou Cisse, Mémoire DESS , op.cit, P 47

[7] : حكم محكمة PAIX بباريس في حكمها الصادر في 1952/03/31- المجلة الفرنسية للقانون الجوي 1983، ص 495

[8] : حكم محكمة BAYONNE في حكمها الصادر في 1958/03/12 نقلا عن : Aurélia M , Mémoire DESS,op.cit, p 85

تقوم مسؤولية الناقل الجوي جزاء الإخلال بالالتزام بضمان سلامة الأشخاص، أو بضمان المحافظة على البضاعة، أو بضمان النقل في الميعاد المحدد، على أن ينتج عن ذلك ضرر.

غير أن قيام مسؤولية الناقل الجوي لا يتوقف على مجرد وجود الضرر و الفعل المولد له، بل لابد من أن يرتبط الأول بالثاني من خلال علاقة السببية.

وتظهر علاقة السببية بين الضرر و الفعل المولد له في المدى الزمني لمسؤولية الناقل الجوي؛ أي الفترة الزمنية التي يمتد خلالها الالتزام بضمان السلامة والحفاظ على البضاعة والنقل في الميعاد المحدد، فإن كان الإخلال بهذه الالتزامات قد وقع في تلك الفترة الزمنية، ظهرت علاقة السببية بجلاء و وضوح[1].

وبما أن هذه الفترة الزمنية في نقل الأشخاص(الفرع الأول)، تختلف عنها في نقل البضائع(الفرع الثاني)، وعنها أيضا في حالة التأخير(الفرع الثالث)، كانت علاقة السببية أيضا تختلف من حالة لأخرى.

ولما كانت نصوص قانون الطيران المدني الجزائريرقم 06/98 مطابقة لنصوص اتفاقية وارسو 1929 ، كانت النقاشات الفقهية حول تحديد فترة النقل الجوي الدولي تنطبق على النقل الداخلي.

الفرع الأول: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل الجوي للأشخاص:

"إن الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر والأضرار التي يصاب بها شخص منقول و التي تؤدي إلى وفاته أو تسبب له جرحا أو ضررا، شريطة أن يكون سبب تلك الخسارة أو الجرح قد حدث على متن الطائرة، أو خلال أية عملية ركوب أو نزول" [2].

وإن كانت الفترة التي يوجد فيها الراكب على متن الطائرة لا تطرح إشكالا حقيقيا لأن مسؤولية الناقل الجوي ستكون مفترضة لا محال، فإن عمليات الإركاب والنزول قد تثير

[1] : JP Tosi , op.cit , p 96

[2] : المادة 145 من قانون الطيران المدني مقابلة للمادة 17من اتفاقية وارسو و الفقرة الأولى من المادة 17 من اتفاقية مونريال 1999 لم تغير من الفترة الزمنية التي يمتد خلالها الالتزام بالسلامة.

الكثير من الصعوبات، لأن المشرع لم يضبط ولم يحدد نطاق هذه العمليات مما أثار نقاشا طويلا في الفقه والقضاء[1] ، و استتبع بروز نظريتين اثنتين :

أولا : نظرية تعرض المسافرين إلى الأخطار اللصيقة بالطيران:

حسب هذه النظرية، تغطي فترة النقل الجوي كل الوقت الذي يكون فيه الراكب معرضا للأخطار الناشئة عن الملاحة الجوية و الاستغلال الجوي[2].

ويقول الفقيه PICARD في تأكيد مفعول هذه النظرية على أنه يجب الانطلاق من فكرة أن النظام الخاص لمسؤولية الناقل الجوي يراعي المخاطر اللصيقة بالاستغلال الجوي "[3] وبالتالي يعتبر الناقل الجوي مسؤولا عن سلامة المسافرين منذ اللحظة التي يمكن أن يتعرض فيها هؤلاء إلى الأضرار الناتجة عن مخاطر الجو.

ومن أنصار هذه النظرية كل من العلامة: Mankiewicz و Rodière و goedhuis ولقد كان لكل منهم وجهة نظر خاصة[4].

فالفقيه Goedhuis يرى أن مسؤولية الناقل الجوي يبدأ نطاق سريانها عندما يغادر المسافر مبنى المطار للالتحاق بالطائرة، و ينتهي عندما يدخل إلى مبنى مطار الوصول سواء كان مصحوبا بتابعي الناقل أولا. و يرى الفقيه RODIERE أن الالتزام بالسلامة لا يبدأ إلا في لحظة اجتياز الراكب للباب المطلة على المحطة الجوية، وينتهي بالدخول عبر تلك الباب. وأخيرا يرى الفقيه Mankiewicz أن الناقل الجوي يكون مسؤولا فقط في خلال تعرض المسافر لمخاطر الجو، ولا يكون ذلك إلا ابتداءا من اللحظة التي يطأ فيها المسافر معبر الدخول للطائرة في بداية الرحلة، و انتهاء بالنزول من الطائرة في نهاية الرحلة.

و يظهر من خلال استعراض هذه الآراء، أن منهم من يحاول التضييق من نطاق مسؤولية الناقل الجوي في الالتزام بالسلامة و منهم من يدعو إلى التوسيع فيه، لكن ما اتفقوا

---

[1] : أكرم ياملكي ، القانون الجوي ، المرجع السابق، ص 142.

[2] : محمد فريد العريني ، المرجع السابق، ص 99

[3] : « Il faut partir de l'idée que le régime spécial de la responsabilité du transporteur aérien vise les risques inhérents à l'exploitation aérienne » Picard – cité par M GodFoid , l'étendue dans le temps de la responsabilité du transporteur Aérien International à l'égard des passagers , R. F. D. Aérien, 1954, p 27.

[4] حول أراء الفقهاء جوديس و روديير و مانكيوفش أنظر: M.Godfroid , op.cit , R F D A 1984, p 28,29

حوله جميعهم هو فكرة تعرض المسافر لمخاطر الجو[1]. فتواجد المسافر في مباني المطار لا يعني بالضرورة وجود التزام بضمان السلامة آنذاك لأن مخاطر الجو ليست هناك، ومن باب أولى تواجد المسافر خارج المطار طبعا[2]، كعمليات نقل المسافرين من مكتب شركات الطيران إلى المطار أو العكس.

إن معيار تعرض المسافرين لمخاطر الجو أو المخاطر الملازمة للملاحة الجوية والاستغلال الجوي قد كان له انعكاسات على مستوى القضاء، فكان لمحكمة النقض الفرنسية في القضية الشهيرة بين MACHE و AIR-FRANCE[3] أن اعتمدت هذا المعيار. و في هذه القضية كان السيد " ماشي" قد سقط وتعرض لجرح جراء وقوعه في منفذ لأخذ الماء Regard d'une prise d'eau في الوقت الذي كان يعبر فيه حديقة تابعة لإدارة الجمارك برفقة تابعي الناقل، فقضت محكمة النقض الفرنسية بأن القرار الصادر عن محكمة استئناف باريس في 1963/06/28 جاء مؤسسا عندما رفض قضاة الموضوع طلب" ماشي " المتمثل في إخضاع الناقل الجوى للقواعد العامة للمسؤولية وليس لاتفاقية وارسو بحجة أن الحادث وقع خارج الفترة التي يلتزم فيها الناقل بالسلامة وفقا للمادة 17 من الاتفاقية ، كما أنه جاء مؤسسا أيضا أن جعل عمليات الركوب والنزول تنحصر في اجتياز الممر المؤدي للطائرة سينتقص من معنى تلك العمليات و ذلك أن ساحة المحطة الجوية تشكل أيضا مسرحا للمخاطر اللصيقة بالطيران ، إذ لا بد أن يمتد خلالها الالتزام بالسلامة اتجاه المسافرين ، غير أن قضاة الموضوع لم يصيبوا عندما لم يثبتوا بأن الحديقة التابعة لإدارة الجمارك والتي عبرتها الضحية مصحوبة بتابعي الناقل و أين وقع الحادث، تعتبر مكانا معرضا لمخاطر الجو.

و يخلص من ذلك أن عمليات الركوب و النزول تشمل الفترة التي يتواجد خلالها المسافر في مكان يكون فيه عرضة لمخاطر الجو وقت وقوع الحادث، حتى يكون الناقل الجوي مسؤولا عن ضمان سلامة المسافرين[4].

---

[1] : JP Tosi , op.cit, p 58

[2] : عبد الستار التليلي ، المرجع السابق ، ص 46 و47

[3] : نقض فرنسي 1966/01/18. مشار إليه في المجلة الفرنسية للقانون الجوي، 1984، ص 28

[4] : E Du Pontavice , op.cit, p 82

ولكن هذه النظرية أضحت في الوقت الحاضر نسبية، لأنه بفضل تطور صناعة الطائرات و سلامة الملاحة الجوية، أصبح من العسير تحديد الأماكن المعرضة لمخاطر الجو لأنها لم تعد موجودة[1] .

لذلك كان لابد من أن تظهر نظرية جديدة ومعاصرة، وكان لابد للقضاء أيضا أن يتبناها.

ثانيا : نظرية التكفل بالمسافر من طرف الناقل La prise en charge

لما كانت مسؤولية الناقل الجوي جزاء الإخلال بالالتزام، فإنها لا تبدأ بمجرد انعقاد العقد بل من وقت بدء الناقل في تنفيذ الالتزامات التي يرتبها عقد النقل في ذمته[2] ، وتنفيذ عقد النقل يبدأ قبل مباشرة عمليات الصعود وينتهي بعد إتمام عمليات الهبوط .

و لعل السبب في ظهور هذه النظرية الجديدة ،هو تفطن الفقه إلى أن معيار تعرض المسافر لمخاطر الجو لا يمكن أن يؤدي الدور المنوط به، ذلك أن هناك مدة يكون فيها عقد النقل في مرحلة التنفيذ دون أن يكون المسافرخلالها محميا بالالتزام بضمان السلامة من طرف الناقل الجوي .

ومن أنصار هذه النظرية كل من Schawcross و Beaumont والأستاذة Vershoor والتي اعتبرت" أن مسؤولية الناقل الجوي تبتدأ عندما يضع المسافر نفسه بين يدي الناقل وتنتهي عندما يدخل المسافر قاعة الوصول"[3].

و بهدف حماية المسافر خاصه و أن الرجوع ضد إدارة المطارات يعتبر صعبا و من دون جدوى، ذهب القضاء إلى تمديد مجال الالتزام بضمان السلامة على عاتق الناقل، وأصبح هذا الأخير ضامنا لسلامة المسافر ليس في مرحلة تعرضه لمخاطر الجو فحسب بل كل الفترة التي يكون فيها المسافر في عهدة الناقل الجوي خلال يكون المسافر في عهدة الناقل الجوي[4] .

---

[1] : « Ce critère est aujourd'hui relativisé… Et qu'il devient difficile de définir les zones d'exposition aux risques aériens puis qu'il n y en a plus » Loic grard, op.cit, p 155

[2] : محمد فريد العريني ، المرجع السابق، ص 99

[3] : Verschoor affirme que « … it is generally accepted that the carriers liability begins when the passenger puts him self in the hands of an employee of the carrier and ends when the passager enters the arrival hall ." cité par : godfroid , op.cit , RFDA, p 31.

[4] : :طالب حسن موسى ، المرجع السابق ، ص151

والملاحظ أن نظرية التكفل بالمسافر لم تهجر نظرية تعرض المسافر لمخاطر الجو بل أبقتها، ولكنها وسعت من نطاق الالتزام بضمان السلامة ليشمل كل مراحل التكفل بالمسافرين من طرف تابعي الناقل.

وقد استسلم القضاء لهذه النظرية رغم شدة اتساعها، فحكمت محكمة التمييز لولاية نيويورك بمسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافرين رغم تواجدهم داخل مباني المطار و بالضبط داخل قاعة العبور بالمطار إثر تعرضهم لهجوم إرهابي لأنهم كانوا تحت رقابة وقيادة تابعي الناقل الجوي آنذاك[1] .

كما قضت المحاكم الفرنسية بأن عقد النقل الجوي يبدأ عندما يكون المسافرون في عهدة الناقل وتحت قيادته ليتم اصطحابهم إلى الطائرة، وبالتالي يكون الناقل مسؤولا عن سلامة المسافر الذي كان ضحية حادث في ساحة المحطة الجوية لأنه كان تحت إمرة الناقل[2]

و كذلك الأمر بالنسبة لمحكمة استئناف باريس عندما قضت بعدم مسؤولية الناقل الجوي لأن الراكبة السيدة LOWENTON عندما اتجهت نحو الطائرة لم تكن مصحوبة بتابعي الناقل وبالتالي اعتبرت أن عمليات الصعود لم تكن قد بدأت طالما أنها اقتربت من الطائرة بمفردها[3].

كما يظل هذا الالتزام بالسلامة قائما ليس فقط بالنسبة لعملية النقل بل أيضا بالنسبة لكافة الخدمات المرتبطة بها والتي يقوم بها الناقل الجوي، كقيامه بمبيت المسافرين[4] بمناسبة رسو جوي، وهو ما قضت به محكمة النقض الفرنسية في حكمها الصادر بتاريخ 15 جويلية 1999 إثر تعرض المسافرين للاحتجاز كرهائن من طرف بعض العراقيين أثناء تواجدهم بالفندق بمناسبة حصول رسو جوي بالكويت[5]

---

[1] : محكمة التمييز لنيويورك في حكمها الصادر في: 31 مارس 1975 مشار إليه من طرف : JP tosi, op.cit , p 70
وقد اعتبرت أن عملية الصعود تنقسم إلى (11) إحدى عشرة مرحلة ، وأن الركاب كانوا قد قطعوا خمسة مراحل منها وبالتالي رأت المحكمة أن الحادث يدخل ضمن عملية الصعود.

[2] : « ...qu'il est de principe que le contrat de transport aérien commence au moment ou les passagers sont pris en charge par le représentant du transporteur pour être conduits en groupe à l'appareil » T G I de Toulouse le 16/11/1971, R F D A 1978, p214 .

[3] : " Les opérations d' embarquement n'avaient pas commencé puisque la victime a quitté le local d'accueil et s'est rapprochée de l'appareil , seul et sans y être invitée . " C.A Paris- 29 octobre 1992 , cite par : Loic Grard , op.cit, p 156.

[4]: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص 333

[5] : قضية الطائرة british Airways مشار إليها من طرف: Loic Grard , op.cit , p 156

ولعل نظرية التكفل تجد جوهرها في فقد المسافر لسلطانه وحريته كونه يضع نفسه بين يدي الناقل ويخضع لرقابته، الشيء الذي يجعل الناقل مسؤولا عن سلامته أمرا منطقيا، ولعل في ذلك إستعارة من خضوع البضاعة لحراسة الناقل.

الفرع الثاني: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل الجوي في نقل البضائع :

يكون الناقل الجوي مسؤولا عن الخسائر والأضرار الناتجة عن ضياع أو تلف أو خسارة تصيب الأمتعة المسجلة و البضائع شرط أن يكون السبب الأصلي للخسارة قد حدث في الوقت الذي كانت فيه الأمتعة المسجلة أو البضاعة تحت حراسة الناقل الجوي سواء أكان ذلك في المطار، أو على متن الطائرة، أو في أي مكان في حالة هبوط هذه الأخيرة خارج محطة جوية[1] .

ويظهر من هذا النص أن الفترة التي تمتد خلالها مسؤولية الناقل الجوي للبضائع هي أكثر اتساعا من تلك التي تمتد خلالها مسؤولية الناقل في نقل الأشخاص، بحكم أن البضائع تعتبر أشياء جامدة تخضع للسيطرة المطلقة للناقل الجوي أثناء فترة النقل[2] . كما أن النص جاء شاملا و واضحا وصريحا في اعتبار الناقل الجوي مسؤولا عن البضاعة التي يتولى نقلها مادامت في حراسته[3] ، ولكن في أماكن معينة حددتها المادة السابقة الذكر.

أولا :حراسة الناقل الجوي للبضائع[4] :

إن تحديد فترة النقل الجوي يكون بالاعتداد بوضع البضائع والأمتعة تحت حراسة الناقل، و تكون هذه الحراسة واقعة في المجال الجوي وحده، حيث يلزم لقيام فترة النقل الجوي توافر شرطين رئيسيين :

الشرط الأول : أن تكون البضائع والأمتعة المسجلة في حراسة الناقل حتى يمكن أن تتحقق المسؤولية عما يصيبها من هلاك أو ضياع أو تلف، نتيجة خطأ من جانبه أو من جانب تابعيه في المحافظة عليها وحراستها.

---

[1] :الفقرة الأولى من المادة 146 من قانون الطيران المدني الجزائري المقابلة للفقرة 1 و2 من المادة 18 من اتفاقية وارسو 1929 و المادة 18 من اتفاقية موريال لعام 1999.

[2] : A ZAHI, op.cit, p169

[3] : GodFroid, La responsabilité du transporteur aérien en matière de Fret, RFDA 1983, p 26

[4] : يرى أبو زيد رضوان أن اتفاقية وارسو في هذا الشأن قد تأثرت إلى حد بعيد باتفاقية برن لعام 1890 الخاصة بالنقل الدولي عبر السكك الحديدية.

الشرط الثاني :أن تكون هذه الحراسة محققة في مجال الرحلة الجوية، حتى يتم إخضاع الناقل لنظام المسؤولية الخاص بالنقل الجوي، سواء كانت هذه الحراسة على متن الطائرة أو في مطار من المطارات أو حتى في أي مكان آخر في حالة هبوط الطائرة خارج أحد المطارات[1] .

وبتوافر هذين الشرطين معا أمكن اعتبار الضرر حاصلا خلال فترة النقل الجوي، وبالتالي تقوم مسؤولية الناقل الجوي تبعا لذلك متى لحق بالبضاعة ضرر.

وبناءا على ذلك، تقوم مسؤولية الناقل الجوي في الفترة الممتدة بين اللحظة التي يستلم فيها الناقل البضاعة في مطار الانطلاق، إلى غاية اللحظة التي يقوم فيها بتسليمها إلى المرسل إليه في مطار الوصول بعد إتمام عملية النقل[2] .

و يكون استلام البضاعة بعد تقديمها من طرف المرسل إلى الناقل حيث يقوم هذا الأخير بالتكفل بها منذ تلك اللحظة، والتكفل هو تصرف مادي وقانوني يعطي للناقل الحيازة الفعلية للبضاعة بعد أن يقبل بنقلها[3]

أما تسليم البضاعة فيكون بتنازل الناقل عن حيازته لها من خلال وضعها بين يدي المرسل إليه الذي يقبله الناقل في مطار الوصول[4].

وعلى عكس اتفاقية وارسو1929، حددت المادة الثانية من قانون الطيران المدنيرقم 06/98 مفهوم المطار" بمجموعة من منشآت النقل الجوي موجهة لتسهيل وصول الطائرات ورحيلها و مساعدة الملاحة الجوية وتأمين الركوب والنزول وتوصيل المسافرين والبضائع والبريد المنقول جوا". فالناقل الجوي مسؤول عن سلامة البضاعة عندما تكون في المطار، وهو أيضا مسؤول عن سلامتها في حالات الهبوط الاضطراري خارج المحطة الجوية، فيعتبر الضرر الذي يلحق البضاعة والأمتعة واقعا في فترة النقل الجوي مادام متولدا من حدث وقع أثناء أو بعد هذا الهبوط الاضطراري[5]

---

[1] : محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 105.

[2] : أكرم ياملكي ، القانون التجاري ، الرجع السابق، ص 237

[3] : Barthelemy Mercadal , op.cit , p 98.

[4]: قرار محكمة استئناف باريس الصادر في 1969/06/27 مشار إليه من طرف: JP Tosi, op.cit, p 96.

[5] : E Du pontavice, op.cit , p 84

وتفريعا عن كل ما سبق، يكون الناقل الجوي مسؤولا عن الضرر الذي يلحق البضاعة سواء كانت مودعة في مخازنه بمطار الانطلاق كتعرضها للحريق [1] ، أو أثناء عملية الشحن على متن الطائرة[2] ،أو كانت الأضرار التي لحقت البضاعة قد حدثت في مطار الوصول قبل تسليمها إلى المرسل إليه[3] ، أو تعرض البضاعة للسرقة من طرف تابعي الناقل و التي كانت في مخازن هذا الأخير[4] ، وأخيرا يمكن أن تمتد حراسة الناقل الجوي للبضائع ولو تم تسليمها أو إيداعها بمخازن الجمارك في مطار الوصول[5] .

ثانيا : امتداد الرحلة الجوية - مدة النقل الجوي :

إن خضوع البضاعة لحراسة الناقل الجوي لا يكفي لقيام مسؤولية هذا الأخير، فقد نصت المادة 146 في فقرتها الثانية على أن " مدة النقل الجوي لا تغطي أي نقل بري أو بحري يتم خارج المحطة الجوية، غير أنه عند إتمام مثل ذلك النقل في إطار تنفيذ عقد النقل الجوي من أجل الشحن أو التسليم أو إعادة الشحن، يفترض في كل خسارة إلا عند إثبات العكس، أنها ناتجة عن حدث وقع أثناء النقل الجوي".[6]

فلا يخضع للنظام الخاص لمسؤولية الناقل الجوي، كل ضرر يصيب البضائع أو الأمتعة المسجلة و لو كانت في حراسته، و يكون ناشئا عن سبب تحقق أثناء النقل البري من مخازن الناقل التي تقع بوسط المدينة إلى المطار أو العكس، أو أثناء إعادة النقل بالطريق البحري أو البري في حالة الهبوط الاضطراري خارج المطار أو خارج المحطة الجوية إلى جهة الوصول أو إلى مطار آخر، لإعادة شحنها من جديد بالطريق الجوي[7]

---

[1] : حكم المحكمة التجارية لباريس : 1983-/04/18 ، المجلة الفرنسية للقانون الجوي، 1984، ص 171.
[2] : قرار محكمة النقض الفرنسية: 1984/04/26 ، المحلية الفرنسية للقانون الجوي 1984 ، ص 442.
[3] : حكم محكمة تلمسان: 2000/01/04 (ب م) ضد شركة الخطوط الجوية الجزائرية قضية رقم 1999/2446 . حيث أنه في مرحلة التسليم لاحظ المدعي أن الطرود ناقصة ومفتوحة .
[4] : محكمة استئناف باريس 1984/05/17 - لمجلة الفرنسية للقانون الجوي 1984، ص446
[5] : قرارمحكمة النقض المصرية في 1989/01/20 مشار إليه من طرف : عدلي أمير خالد ، عقد النقل الجوي ، المرجع السابق ، ص 153.
[6] : تقابل الفقرة 3 من المادة 17 من اتفاقية وارسو 1929.
[7] : محمد فريد لعريني ، المرجع السابق، ص 107.

ومع ذلك إذا تم هذا النقل البري أو البحري بمناسبة تنفيذ عقد النقل الجوي بقصد شحن البضاعة أو تسليمها ، فإن كل ضرر يحدث يفترض فيه أنه قد نجم عن واقعة حدثت خلال النقل الجوي، ما لم يقم الدليل على عكس ذلك[1]

ويعني ذلك، أنه إذا تمت عمليات النقل البري أو البحري للبضاعة بسبب و بمناسبة تنفيذ عملية النقل عبر الجو، فإنه يترتب على ذلك قيام قرينة بسيطة على التزام الناقل الجوي بسلامة البضاعة أثناء القيام بتلك العمليات، وأن أية أضرار تصيب البضاعة خلالها تعتبر أضرار حدثت أثناء فترة النقل الجوي [2] ، وتخضع بذلك لأحكام قانون الطيران المدني الجزائري إن كان النقل داخليا ولأحكام اتفاقية وارسو 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 إن كان النقل دوليا. هذا ما لم يثبت الطرف المضرور عكس ذلك ؛ أي أن الضرر كان قد وقع خارج فترة النقل الجوي كما حددتها المادة 1/146 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 ، المقابلة للفقرة الثانية من المادة17 من اتفاقية وارسو 1929.

ولا شك أن هذه القرينة قد أقيمت أساسا لصالح الناقل الجوي، إذ استهدفت إخضاع عمليات نقل البضاعة التي تتم برا أو بحرا و التي يقوم بها الناقل الجوي بقصد تنفيذ عملية النقل بطريق الجو للنظام الخاص للمسؤولية في النقل الجوي، لا سيما فيما يتعلق بالحد الأقصى للتعويض في حالة تقرير مسؤوليته، وهو ما تحقق لفائدة شركة النقل الجوي حين قضت محكمة النقض الفرنسية بمسؤوليتها وفقا لأحكام اتفاقية وارسو 1929 ، باعتبار أن تسليم الامتعة الى غاية سكن المضرور يدخل تبعا في تنفيذ عقد النقل الجوي[3]

كما يمكن أن تكون تلك القرينة في مصلحة المرسل، إذ من شأنها إعفاؤه من عبء إثبات خطأ الناقل الذي يعتبر مفترضا إلى أن يثبت العكس.

الفرع الثالث : النطاق الزمني لمسؤولية الناقل الجوي عن التأخير :

"يعتبر الناقل الجوي مسؤولا عن الخسائر الناتجة عن التأخير في نقل الأشخاص والأمتعة والشحن طبقا للقواعد المنصوص عليها في التشريع المعمول به"[4].

---

[1] : هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص 391.

[2] : Godfroid -op.cit , RFDA, 1983 , p 29 .

[3] : قرار محكمة النقض الفرنسية 1966/03/17 - مشار إليه من طرف: . JP TOSI , op.cit , p 95

[4] : المادة 147 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 المقابلة للمادة 19 من اتفاقية وارسو 1929.

إن هذا النص يشترط أن يترتب عن التأخير ضرر يلحق بالمسافر أو البضاعة، ولكن ذلك لا يكفي لاعتبار الناقل مسؤولا عن التأخير، بل يجب أن يقع هذا التأخير أثناء فترة النقل الجوي.

و على عكس مسؤولية الناقل الجوي في نقل الأشخاص و البضائع، فإن المشرع لم يحدد الفترة الزمنية التي يحدث أثناءها التأخير: فهل يجب حساب التأخير على أساس فترة النقل ذاتها، أم يجب أن يشتمل الحساب على كل تأخير سواء كان قبل،خلال أو بعد عملية النقل ؟

لقد اختلف الفقهاء في تحديد هذه الفترة.

أولا: رأي الفقه:

لقد انقسم الفقه وهو بصدد تحديد الفترة التي يحدث خلالها التأخير إلى قسمين، سنا أوجد نظريتين اثنتين:

1- نظرية جوديس Goedhuis [1]

و يرى جودويس أن فترة النقل الجوي في نقل الأشخاص و نقل البضائع قد حظيت بتعريف موسع، فلم تقتصر على وجود الراكب على متن الطائرة بل امتدت لتشمل عمليات الصعود و الهبوط، و كذلك الأمر بالنسبة للبضاعة فهي تشمل مدة تواجد هذه الأخيرة في حراسة الناقل.

و لكن الأمر ليس كذلك بالنسبة للتأخير سواء في نقل الأشخاص أو البضائع، لأن فترة النقل الجوي التي يجب حدوث التأخير خلالها، تقتصر على المدة الزمنية التي تبدأ في السريان منذ اللحظة التي تتهيأ فيها الطائرة للإقلاع من مطار القيام و تنتهي بهبوط الطائرة على أرض مطار الوصول[2].

غير أن هذه النظرية قد تعرضت للنقد الشديد ، لأنها قد تؤدي إلى إهدار كل قيمة عملية لنص المادة 19 من اتفاقية وارسو (المادة 147 من قانون الطيران المدني رقم 06/98) ، ذلك

---

[1] : محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 114.

[2]: لعل هذا التفسير الضيق لفترة النقل الجوي يتفق مع نص المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 89/02 المؤرخ في 02 مارس 2002، المتعلق بمدة العمل للنظام النوعي لعلاقات العمل الخاصة بالمستخدمين الملاحين المهنيين، إذ تنص على ما يلي " مدة الطيران هي الوقت الذي تبدأ فيه الطائرة بالتحرك بوسائلها الخاصة من أجل الإقلاع إلى غاية اللحظة التي تربض فيها في نهاية الرحلة."

أن قصر فترة النقل الجوي على حالة الطيران يلقي على المسافر أو المرسل عبء إقامة الدليل على وقوع التأخير أثناء تلك الفترة، كما أن معظم حالات التأخير تقع قبل إقلاع الطائرة أو بعد هبوطها [1].

2- نظرية موريس لوموان M.Lomoine [2]

ويقول موريس لموان أن فترة النقل الجوي التي يجب وقوع التأخير خلالها هي بعينها نفس الفترة المنصوص عليها في المادة 18 من اتفاقية وارسو (المادة146 من قانون الطيران المدني) الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي عن هلاك أو تلف أو ضياع البضاعة التي سبق لنا تفسيرها.

ويستند هذا الفقيه في تفسيره هذا إلى دعامة أساسية، مؤداها أنه طالما يترتب على التأخير ضرر من نفس نوع الأضرار التي نصت عليه المادة 18 من اتفاقية وارسو (المادة 146 من قانون الطيران المدنيالجزائري) كالهلاك أو التلف، فإن المنطق يقتضي أن يعطى لفترة النقل الجوي الخاصة بالتأخير، نفس المعنى الذي أعطي لفترة النقل الجوي الخاصة بسريان الالتزام بضمان سلامة البضاعة الواردة في المادة 18 من الاتفاقية.

إن هذه النظرية وإن كانت تتماشى فعلا مع المنطق إذا تعلق الأمر بالتأخير في نقل البضاعة أو الأمتعة، فمن غير المنطقي أن نتصور قيام هذه النظرية إذا ما تعلق الأمر بنقل المسافرين لأن الأضرار الناشئة عن التأخير في نقل البضاعة يمكن أن تكون نفسها الأضرار المنصوص عليها في المادة 18 من اتفاقية وارسو، لكن أضرار التأخير في نقل المسافرين غير ذلك تماما، مما يؤدي بنا إلى القول أنها نظرية نسبية.

ثانيا : تحديد فترة النقل الجوي :

أمام الانتقادات التي وجهت إلى النظريتين السابقتين، اتجه الفقه الغالب إلى القول بأن المادة 19 من اتفاقية وارسو و المتعلقة بالمسؤولية عن التأخير، قد أحالت بصورة ضمنية إلى المادتين 17 و 18 (145 و146 من قانون الطيران المدني رقم 06/98) فيما يتعلق بتحديد معنى فترة النقل الجوي التي يجب حصول التأخير أثناءها، واللتين قد عرفتا

---

[1] :J.P TOSI , op.cit , P 98.

[2]: هاني دويدار، المرجع السابق، ص 394 .

وحددتا فترة النقل الجوي التي يسري خلالها كل من الالتزام بضمان السلامة في نقل الركاب، والالتزام بضمان المحافظة على البضائع في نقل هذه الأخيرة [1].

و بناءا على ذلك، يعتبر الناقل الجوي مسؤولا عن التأخير في نقل الركاب إذا حدث هذا التأخير أثناء الفترة الزمنية التي تمتد بين مغادرة الراكب لمبنى المطار اتجاه الطائرة المعدة لنقله ولحظة دخوله مبنى مطار الوصول، إذا ما أخذنا بمعيار الأخطار اللصيقة بالطيران. بينما يكون الناقل الجوي مسؤولا عن التأخير وفقا لمعيار التكفل بالمسافر من طرف الناقل اعتبارا من الوقت الذي يصبح فيه الراكب أو المسافر تحت رعاية الناقل الجوي أو تابعيه قبل بدء عملية النقل، و خلالها ،و بعد إتمامها بوصول المسافر إلى المكان الذي ابتغاه.

و كذلك الأمر بالنسبة للتأخير في نقل البضائع، حيث أن نظرية موريس لومسوان تنطبق بشكل فعلي، فيعتبر الناقل الجوي مسؤولا عن التأخير في نقل البضائع إذا وقع هذا التأخير خلال الفترة التي تتواجد فيها البضاعة في حراسة الناقل، سواء في مطار الإقلاع أو على متن الطائرة ، أو في مطار الوصول. وكذلك التأخير في عمليات النقل البري والبحري إذا كانت هذه العمليات تدخل في إطار تنفيذ عقد النقل الجوي، من أجل الشحن أو التسليم أو إعادة الشحن، باعتبارها تدخل في فترة النقل الجوي إلى أن يثبت العكس. هذا فضلا عن التأخير الناتج عن هبوط الطائرة خارج المحطة الجوية.

و هذا ما أكدته محكمة استئناف آكس بروفنس بقولها: "إن الفترة التي يجب أخذها بعين الاعتبار لمعرفة إن كان هناك تأخير لا تنحصر في حالة الطيران في حد ذاتها، و

---

[1]: محمد فريد العريني ، المرجع السابق ص 116 . وهذا و يرى الدكتور أ بو زيد رضوان أن الرأي الذي يقول بإحالة المادة 19 على المادتين 17و18 ، إنما يعتمد على تفسير ضيق لفترة النقل الجوي ، لأنه يحصرها في عملية النقل فقط دون أن تشمل التأخير الذي يحدث قبل أو بعد عملية النقل الجوي. في ذلك أنظر: أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص324،323 .

لكنها تشمل كل فترة النقل كما حددتها المادة 18 من اتفاقية وارسو 1929[1]" . و بنفس التعليل قضت المحكمة التجارية بباريس[2] .

مجمل القول، أن النطاق الزمني لمسؤولية الناقل الجوي في نقل الأشخاص أو في نقل البضائع أو عن التأخير، من شأنه أن يظهر علاقة السببية بين خطأ الناقل الجوي والضرر؛ فكون الفعل المولد للضرر قد وقع أثناء فترة النقل الجوي كافي وضروري لافتراض رابطة السببية، سواء وقع الضرر خلال تلك الفترة أو بعدها .

ولكن رابطة السببية معرضة للانتفاء، ذلك أن مسؤولية الناقل الجوي هي مسؤولية مفترضة يمكن دفعها واستبعادها وفق حالات محددة.

المطلب الثالث: استبعاد مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص والبضائع :

تقوم مسؤولية الناقل الجوي في كل من اتفاقية وارسو لعام 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 ، وقانون الطيران المدني الجزائري على أساس الخطأ المفترض. غير أن افتراض الخطأ لا يعني أن التزام الناقل الجوي بضمان سلامة المسافرين، أو بالمحافظة على البضاعة أو بإتمام النقل في مدة معقولة، هو التزام بنتيجة بل هو التزام ببذل عناية.

لذلك ، يكون في إمكان الناقل الجوي دفع المسؤولية متى أثبت أنه وتابعوه لم يقصروا في أداء واجبهم لتحقيق سلامة الركاب والبضائع، باتخاذه صحبة مندوبيه كافة الاحتياطات والتدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر، أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها (الفرع الأول).

---

[1] : « La période à prendre en considération pour savoir s'il y a eu un retard , ne se réduit pas au vol proprement dit, mais englobe la totalité de la période de transport telle qu'elle est définie par l'article 18 » C.A Aix -En Provence 29/11/1983. RFDA ,1984, p105. Cité par: Cisse Amadou , op.cit , Mémoire DESS, p 31.

[2] :" Les articles 19 et 18 posent en principe que le transporteur aérien est responsable des avaries, pertes et retards causés aux marchandises pendant la période ou elle sont sous sa garde. " Tribunal de commerce de paris le 04/11/1982. RFDA, 1988 , p153.

كما يستطيع الناقل الجوي التحرر من المسؤولية متى أثبت أن خطأ المضرور هو الذي تسبب في إحداث الضرر، أو برهن أن الخسارة ناتجة عن عيب في البضاعة ذاتها(الفرع الثاني).

ونشير إلى أن قانون المستقبل وفقا لأحكام اتفاقية مونريال 1999 يجعل من مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية، فلا مجال لإثبات انتفاء الخطأ من جانب الناقل الجوي أو تابعيه، وذلك باستثناء المسؤولية عن التأخير التي تظل قائمة على فكرة الخطأ المفترض. وفي ظل المسؤولية الموضوعية[1] .

وسنتطرق فيما يلي لكل حالة من حالات الإعفاء من المسؤولية وفقا لقانون الطيران المدني الجزائري، واتفاقية وارسو المعدلة بروتوكول لاهاي 1955 التي لازالت تشكل النظام الدولي لمسؤولية الناقل الجوي في الوقت الراهن[2].

الفرع الأول: إثبات انتفاء خطأ الناقل الجوي:

" يعتبر الناقل الجوي غير مسؤول عندما يبرهن أنه اتخذ صحبة كل مندوبيه الإجراءات الضرورية لتفادي الخسارة أو استحالة اتخاذهم ذلك[3]".

وطالما أن أساس مسؤولية الناقل الجوي هو الخطأ، فإنها تسقط بإثباته لانتفاء الخطأ، ولن ينتفي الخطأ إلا إذا أثبت الناقل أنه اتخذ وتابعوه جميع الاحتياطات الضرورية لتفادي الضرر أو استحالة ذلك. فما معنى التدابير الضرورية ؟ ومتى يستحيل اتخاذها ؟

---

[1] : نحيل القارئ الكريم إلى المبحث الأول حول تطور مسؤولية الناقل الجوي الدولي وأثرها على التشريع الوطني، لا سيما اتفاقية مونريال الجديدة 1999 التي تبنت بشكل صريح نظام المسؤولية الموضوعية.

[2] : تجدر الإشارة إلى أن بروتوكول لاهاي 1955 قد ألغى الخطأ الملاحي و الخطأ في قيادة الطائرة كسبب من أسباب إعفاء الناقل الجوي(المادة 10 من بروتوكول لاهاي1955): " تلغى الفقرة الثانية من المادة 20 من الاتفاقية " . وبالرغم من مصادقة الجزائر على بروتوكول لاهاي واتفاقية وارسو في آن واحد بالمرسوم التنفيذي رقم 74/64 المؤرخ في 1964/03/02 ، إلا أن المشرع استبقى الخطأ الملاحي الذي ألغاه البروتوكول، و ذلك في القانون رقم 166/64 المؤرخ في 1964/06/08 المتعلق بالخدمات الجوية، و لكن سرعان ما ألغاه بالقانون رقم 06/98 المتعلق بقواعد الطيران المدني .

[3] : الفقرة الأولى من المادة 148 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 ، المقابلة للمادة 1/20 من اتفاقية وارسو 1929 .

أولا : اتخاذ الناقل الجوي للتدابير الضرورية :[1]

1- التفسير الموسع للتدابير الضرورية :

يرتكز هذا التفسير على طبيعة الالتزام الملقى على عاتق الناقل الجوي؛ فكونه التزاما ببذل عناية يجعل التدابير المعقولة هي التي تتفق مع طبيعة هذا الالتزام.

" إن مستعمل الطائرة لا يجهل الأخطار التي تحيط بالنقل الجوي الذي لا يزال لم يدرك نقطة التطور التي حققها النقل عبر السكك الحديدية منذ مائة سنة مضت. ويكون من العدل أن يكون بإمكان الناقل التخلص من المسؤولية إذا ما اتخذ التدابير المعقولة Mesures Raisonnables والعادية Normales لتجنب وقوع الضرر ببذله عناية رب الأسرة الحريص B.P.F "[2].

وبالنتيجة، يكون على القاضي أن يعفي الناقل من المسؤولية إذا ما نجح هذا الأخير في إثبات أنه وتابعوه قد اتخذوا التدابير المعقولة لتفادي وقوع الضرر، وهي التدابير التي يتخذها الناقل الحريص في هذه الحالة، ولا يمكن إلزام الناقل بإثبات أنه لم يرتكب أي خطأ، لأن ذلك يؤدي به إلى إثبات الدليل السلبي، أي إثبات سبب الحادث الذي أدى إلى وقوع الضرر وأن هذا السبب لا يرجع إلى خطئه، وهو أمر يستحيل على الناقل في أغلب الحالات[3]. وبالتالي على الناقل أن يقيم الدليل الإيجابي فقط على انتفاء الخطأ، وذلك من خلال إثبات اتخاذه للتدابير المعقولة.

و يترتب على ذلك أساسا، إعفاء الناقل من المسؤولية في الحالات التي يظل فيها سبب الحادث مجهولا، طالما أنه أقام الدليل على أنه كان نعم الناقل الحريص قبل وأثناء الرحلة الجوية[4].

وتتمثل التدابير المعقولة التي يثبت الناقل اتخاذها، في وضعه في خدمة الرحلة الجوية طائرة كانت محلا دائما للكشف التقني الدقيق والمتواصل ، وكانت وقت بدء الرحلة

---

[1] : يعود الفضل في إدراج هذا المصطلح ضمن اتفاقية وارسو 1929 وبالتالي ضمن قانون الطيران المدني الجزائري إلى موقف بلاد القانون العام أو القانون الأنجلو أمريكي والذي يلزم الناقل ببذل العناية الضرورية في تنفيذ العقد ويضع على عاتق المضرور عبء إثبات عكس ذلك. غير أن اتفاقية وراسو احتفظت بإمكانية دفع المسؤولية بإثبات بذل العناية الضرورية وفقا للقانون الأنجلو أمريكي وجعلت الخطأ مفترضا في جانب الناقل وفقا للقانون الأوربي. أنظر:
Loic Grard, La due diligence du droit anglo saxon , RFDA 1985, p 126.

[2] : Le délégué Suisse M. Pittard. Cité par A- seriaux , op.cit , p 35.

[3] : Le doyen Chauveau. Cite par A.Seriaux , op.cit , p 35

[4] : محمد فريد العريني، المرجع السابق ، ص 123.

في حالة صالحة للطيران، وعليها طاقم تتوافر لأفراده الشهادات والأهلية المتطلبة، وأنه استيقن من حالة الجو، و أنه هو وتابعوه قد استمروا في اتخاذ التدابير بعد الإقلاع وأثناء التحليق ، وغير ذلك من التدابير التي تراها محكمة الموضوع ضرورية[1]

إذن، ما على الناقل إلا إثبات العناية الضرورية ويكون إثباتها بالدليل الإيجابي على اتخاذ التدابير المعقولة فقط ، وعندئذ يعفى من المسؤولية ولو كان سبب الضرر مجهولا.

وقد اتبع القضاء في بداية عهد النقل الجوي هذا التفسير الموسع، حين قضت المحكمة المدينة لتولوزToulouse بعدم مسؤولية الناقل الجوي لأن الناقل اتخذ التدابير المعقولة وفقا لمعيار رب الأسرة الحريص B.P.F[2]

و لعل توسيع مفهوم التدابير الضرورية يتفق مع العهد الذي كان لا يزال فيه النقل الجوي حديث الظهور و في حاجة إلى الرعاية، الأمر الذي استوجب ظهور نظرية حديثة حداثة التطور الذي حققه هذا المرفق الحيوي [3].

2- <u>التفسير المضيق للتدابير الضرورية</u> :

تضم هذا التفسير الجرماني من حوله الفقه والقضاء الراجحين[4]، وهو يتفق مع التفسير الموسع من حيث طبيعة الالتزام ، غير أن هذا الاتفاق سرعان ما يتلاشى بعبء الإثبات الثقيل الملقى على عاتق الناقل.

ففي ظل هذه النظرية لا يتوجب على الناقل إقامة الدليل الإيجابي على تخلف الخطأ فحسب، بل تتطلب الدليل السلبي على انتفائه، والذي يتمثل في ضرورة قيام الناقل بإثبات السبب الذي أدى إلى وقوع الحادث الذي تولد عنه الضرر، و بإقامة الدليل على أن هذا السبب لا يرجع إلى خطئه [5].

وبعبارة أخرى، ينبغي وفقا لهذا التفسير، حتى يتسنى للناقل الجوي التخلص من مسؤوليته، أن يجتمع الشرطان التاليان : الأول إثبات سبب الحادث الذي نشأ عنه الضرر،

---

[1] : أبو زيد رضوان ، المرجع السابق، ص 340 .

[2] : T. civil de Toulouse : le 10/02/1983. Cité par : A.Seviaux , op.cit , p 37 .

[3] : Delphine Barault , "L'évolution des causes exonératoires du transporteur aérien de la convention de Varsovie 1929 à la convention de Montréal 1999 ", DESS. Transport Aérien , U : Ex Marseille, 1999, page 23 .

[4] : Rosine de Barbayac , op.cit , p 87.

[5] : هاني دويدار، المرجع السابق، ص 406.

والثاني إثبات أن هذا السبب لا يرجع إلى خطأ الناقل وذلك من خلال إقامة الدليل على أنه هو وتابعوه قد اتخذوا إزاءه كافة التدابير المعقولة لتفادي وقوعه. فإذا ما توفر هذان الشرطان بعد إثباتهما من طرف الناقل، انتفت مسؤولية هذا الأخير.

وبالنتيجة، يكون الناقل مسؤولا عن كافة الحالات التي يظل فيها السبب الذي أدى إلى وقوع الحادث مجهولا ، لذلك سمي هذا الإثبات بسبب صعوبته بـ : La preuve diabolique de l'absence de la faute . كما يكون الناقل مسؤولا أيضا عندما لا يمكنه أن يوضح ملابسات وظروف الحادث الذي أدى إلى وقوع الضرر، لأنه في هذه الحالة يقوم شك حول مدى اتخاذ الناقل للتدابير الضرورية، وهذا الشك لا يمكن أن يفسر لمصلحة الناقل الذي يتحمل عبء الإثبات[1] .

ولقد كان لهذا التفسير صدى كبير على مستوى القضاء، فقضت محكمة فرونكفورت الألمانية بتحميل الناقل الجوي نتائج عدم توضيح ظروف الحادث الذي أدى إلى وفاة جميع ركاب الطائرة، وبالتالي اعتباره مسؤولا عن عدم اتخاذه للتدابير الضرورية [2]. كما 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[3]. كما قضت نفس المحكمة بمسؤولية الناقل الجوي، باعتبار أن هذا الأخير لم يتخذ التدابير المباشرة والآنية الحادث[4].

و لعله من الجلي أن هذا التفسير يشكل رغبة من الفقهاء في التوجه إلى توفير أكبر قدر ممكن من الحماية لمستعملي الطائرة، وقفزة من القضاء نحو مسؤولية موضوعية،هدف سرعان ما تحقق في اتفاقية مونريال 1999.

و بين هذا التفسير المضيق للتدابير الضرورية و ذاك التفسير الموسع لها، يظهر أن المشرع الجزائري لا زال يوفر الحماية للناقل الجوي، و بالتالي فهو يعتبر الناقل الجوي

---

[1] :N.M Matte .Rapporté par : A. Seriaux , op.cit , p 38 .

[2] : حكم محكمة فرونكفورت الألمانية مشار إليه من طرف: أكرم ياملكي ، المرجع السابق ، ص 145

[3] : محكمة استئناف باريس 1956/05/31 مشار إليه من طرف : عبد الستار التليلي ، المرجع السابق ، ص 167

[4] : C.A Paris 12/12/1961. Cité par: Loic Grard , op.cit , p 162 " La compagnie ne démontrait pas avoir pris toutes les mesures en relation directe et immédiate avec l'accident, cause du dommage "

غير مسؤول إذا أثبت أنه اتخذ التدابير المعقولة لتفادي الضرر بوجه عام دون إلزامه بغير ذلك.

ثانيا : استحالة اتخاذ التدابير الضرورية :

إذا كان المقصود بالتدابير الضرورية هو العناية المعقولة، فإن استحالة اتخاذ تلك التدابير تعتبر من قبيل القوة القاهرة[1]. والقوة القاهرة هي سبب عام من أسباب دفع المسؤولية[2].

ويكاد يجمع الفقه على أن القوة القاهرة هي كل حادث خارجي لا يمكن توقعه ولا دفعه، يؤدي إلى حدوث ضرر[3]. ولعل هذا المفهوم ينطبق على القوة القاهرة في النقل الجوي ، فهي كل حادث ليس للناقل الجوي يد في حدوثه، لا يمكنه توقعه ولا دفعه[4].

فلا يكون الناقل الجوي مسؤولا عن الأضرار التي تلحق بمتلقي خدمة النقل متى كانت هناك استحالة في اتخاذه وتابعيه التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر، وفي هذه الحالة يتعين على الناقل الجوي إثبات القوة القاهرة التي حالت دون اتخاذ التدابير الضرورية[5].

1- خارجية سبب الحادث :

مما لاشك فيه أن الفقه والقضاء قد اختلف اختلافا بينا بخصوص خارجية سبب الحادث، فمنهم من يراه ضروريا ومنهم من يكتفي بعدم إمكان التوقع والدفع لاعتبار الحادث من قبيل القوة القاهرة [6] .

وبخصوص النقل الجوي يثور التساؤل عن مدى اعتبار مخاطر الجو Risques de l'air حادثا خارجيا، فلطالما حررت الناقل من المسؤولية أمام القضاء الفرنسي في ظل قانون 1924 المتعلق بالطيران المدني لاسيما و أن النقل الجوي كان حديث الظهور آنذاك[7].

---

[1] : J.P TOSI , op.cit, p107

[2]: والقوة القاهر ة سبب عام من أسباب الإعفاء طبقا للمادة 127 من القانون المدني " إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ أو قوة قاهرة ..... كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر ...".

[3]: سليمان المرقس ، الجزء الثالث في الفعل الضار ، المرجع السابق ص .112

[4] : هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص -409

[5] : عبد الستار التليلي ، شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي الأسباب القانونية لدرئها ، المرجع السابق ، ص 97

[6] : عبد الستار التليلي ، المرجع السابق، ص 108

[7] : Delphine Barault , Mémoire DESS , op.cit , p 37

وفي حقيقة الأمر، لا تعتبر مخاطر الجو مهما كانت طبيعتها عواصف أو صواعق أو اضطرابات جوية حوادث خارجية،لأن تلك المخاطر لصيقة بالوسط الذي تحلق فيه الطائرات وبمعنى آخر، فإن الجو يعتبر عنصرا من عناصر نشاط الطيران و بالتالي لا يمكنه أن يكون خارجيا[1].

و مراعاة لهذه الحقيقة، فأن الفقه و القضاء قد تساهل في عنصر خارجية الحادث، لأن اشتراط خارجية الحادث بمعناها الدقيق لن يمكن الناقل الجوي من استبعاد مسؤوليته بالاعتماد على القوة القاهرة. فلقد قضت محكمة السين التجارية بأنه في ظل الظروف الجوية الرديئة التي تعرضت لطاقم الطائرة،لا يمكن لهذا الأخير القيام بأكثر مما قام به و يكون بالتالي معفى من أية مسؤولية [2].

كما قضت محكمة وهران في حكم لها، أن الصاعقة التي حطمت جهاز الاتصال L'antenne du poste radio تعتبر قوة قاهرة، ولا يمكن أن يتحمل الناقل لمسؤولية الحادث[3].

2- استحالة التوقع والدفع :

يستحيل توقع الحادث عندما لا يكون للناقل دافع خاص في التفكير بأن الحادث سيقع، لذلك فإن عناية الناقل الجوي تقدر قبل وقوع الحادث.

واستحالة توقع الحادث ليس من المعطيات الثابتة والجامدة، بل هي متغير يختلف باختلاف الظروف والمكان ونوعية النشاط، وتلك مسألة تقدرها محكمة الموضوع[4]. فالعاصفة الجوية قد تكون سببا للإعفاء بحسب درجة خطورتها وكذلك بحسب فجائيتها، خاصة إذا قام الناقل بتنفيذ التزامه المتعلق باستطلاع حالة الجو قبل الرحلة[5].

غير أنه لا يمكن أن تعتبر من قبيل القوة القاهرة الحوادث الفجائية المتوقعة في دائرة نشاط الناقل كانفجار محرك الطائرة ، أو عجلات الهبوط و تلف أجهزتها بسبب

---

[1] : Barthélemy Mercadal , op.cit , p 269

[2] :T.C Seine 20/12/1963. Cité par: J.P TOSI , op.cit , p 110

[3] : حكم محكمة وهران في 1980/01/09 - المجلة الفرنسية للقانون الجوي، 1980 ، الصفحة 314 .

[4] : أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص 344.

[5] : قرار محكمة النقض الفرنسية 1956/05/30. مشار إليه من طرف: E.Du .Pontavice , op.cit , p 93 .

الاستعمال، لأنها حوادث تنبئ بذاتها على قرينة إهمال الناقل الجوي في الكشف الدوري على الطائرة أوفي إصلاحها[1] .

أما عن استحالة الدفع فمعناها في هذا المقام أنه بالرغم مما اتخذه الناقل من تدابير وحيطة وعناية في تفادي وقوع الضرر، فإن الضرر كان سيقع لا محالة.

إذن يستوجب على الناقل نتيجة لذلك، أن يثبت أنه اتخذ كل التدابير الضرورية، ويبين الأسباب التي أدت إلى عدم إمكانية تفادي الضرر. كما يمكنه أن يثبت أن الضرر كان سيقع حتما، سواء اتخذ تلك التدابير أو لم يتخذها[2].

مجمل القول أن الحادث الذي يمثل قوة قاهرة، هو الحادث الذي لا يتصل بخطأ ينسب إلى الناقل، و يكون غير ممكن التوقع ومستحيل الدفع، ثم أن يكون خارجا عن دائرة نشاط الناقل، وهي معايير تكون فيها الكلمة الأخيرة لقاضي الموضوع .

الفرع الثاني: خطأ المضرور والعيب الذاتي في البضاعة:

يعتبر خطأ المضرور سببا عاما من أسباب الإعفاء[3] وكذلك العيب الذاتي في البضاعة الذي يجد جذوره في النقل البري الذي ينظمه القانون التجاري[4] . لذلك كان لابد في هذا المقام من الاستعانة بالأحكام العامة في القانون المدني و التجاري.

أولا: خطأ المضرور:

"في حالة تقديم الناقل الجوي البينة على كون الخسارة صادرة من الشخص المتضرر أو مساهمة هذا الأخير فيها، يمكن إعفاءه من المسؤولية أو التخفيف منها من طرف الجهة القضائية المختصة"[5].

---

[1] : وهو الأمر الذي أراه في قيام مسؤولية شركة الخطوط الجوية الجزائرية عن وفاة 102 من المسافرين في 2003/03/06، إذ يرى تقرير الخبرة أن الكارثة ترجع إلى عطب تقني في المحرك الأيسر للطائرة .

[2] : هاني دويدار ، المرجع السابق ، 408.

[3] : المادة 177 من القانون المدني الجزائري" يجوز للقاضي أن ينقص مقدار التعويض أو لا يحكم بالتعويض إذا كان الدائن بخطئه قد اشترك في إحداث الضرر أو زاد فيه ". وكذلك المادة 127 من القانون المدني أشارت إلى خطأ المضرور بقولها" إذا أثبت الشخص أن الضرر نشأ عن سبب لا يد له فيه ... أو خطأ صدر من المضرور ... كان غير ملزم بالتعويض ..."

[4] : المادة 48 من القانون التجاري "يمكن إعفاء الناقل من المسؤولية.... وذلك عند إثبات القوة القاهرة أو عيب خاص بالشيء...."

[5] : المادة 149 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 وتقابل المادة 21 من اتفاقية وارسو "إذا أثبتت الناقل أن خطأ المصاب هو الذي تسبب عنه الضرر أو ساعد على وقوعه فللمحكمة بالتطبيق لأحكام قانونها الخاص أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخففها".

لقد ظل خطأ المضرور فكرة مبهمة في اتفاقية وارسو 1929 التي عجزت عن تحديد معنى دقيق لها، وذلك تفاديا منها لإعطاء تعريف قد لا يروق لبعض الوفود إن راق للبعض الآخر، وأحالت بذلك إلى قانون المحكمة المختصة lex fori

أما قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 ، فلم يتضمن مفهوما لخطأ الضحية ضمن نصوصه، مما يجعلنا نستعين بالقواعد العامة في القانون المدني.

ويقصد بالمضرور في نقل الركاب المسافر نفسه بينما يقصد به في نقل البضائع كل من المرسل أو المرسل إليه، مادام يحق لأي منهما رفع دعوى المسؤولية التعاقدية على الناقل الجوي . ويمتد مفهوم المضرور إلى تابعي المرسل أو المرسل إليه، إذ يمكن لأخطائهم أن تستغرق خطأ الناقل الجوي أو تساهم معه في إحداث الضرر.

فإذا كان الضرر يجد مصدره في خطأ المضرور وحده فلا يحكم على الناقل الجوي بالتعويض، وبمعنى آخر إذا استغرق خطأ المضرور خطأ الناقل الجوي، أو إذا كان خطأ المضرور هو السبب الوحيد في الضرر، انتفت بذلك مسؤولية الناقل الجوي.

ويستغرق خطأ المضرور خطأ الناقل إن وجد إذا كان الخطأ متعمدا من جانب الضحية، كأن يلقي المسافر بنفسه من الطائرة بغية الانتحار[1]. كما ينتفي خطأ الناقل الجوي أمام استغراق خطأ الضحية، متى كان الأول نتيجة للثاني.

أما إذا كان خطأ المضرور قد ساهم مع خطأ الناقل الجوي في إحداث الضرر فنكون بصدد الخطأ المشترك، و يتعين على القاضي الحكم بتوزيع المسؤولية بنسبة مساهمة خطأ كل منهما في إحداث الضرر. وبمعنى آخر يكون للضرر سببين يترتب على ذلك تقسيم المسؤولية بين الناقل والضحية بنسبة إسهام فعل كل منهما في وقوع الضرر، وتلك مسألة تقدرها محكمة الموضوع[2] ؛ فلا تنتفي مسؤولية الناقل كلية ولا يستفيد المتضرر من التعويض الكامل عن الضرر الذي لحقه. وفي حالة تعذر تحديد نسبة مساهمة كل خطأ في إحداث الضرر، يكون توزيع المسؤولية بين المضرور والناقل المسؤول بالتساوي .

---

[1] حكم محكمة باريس الابتدائية في 1969/06/28، المجلة الفرنسية للقانون الجوي، 1969، ص 325 .مشار إليه من طرف:
E.Du . Pontavice, op.cit,p 96.

[2] : عبد الستار التليلي ، المرجع السابق ، ص 124.

ويشترط لكي يكون خطأ الضحية معفيا للناقل الجوي من المسؤولية كلية أو مخففا منها أن تتوافر فيه عناصر السبب الأجنبي، أي أن لا يكون بإمكان الناقل توقعه لفعل المصاب و أن لا يكون بإمكان تفاديه أو دفعه، وبمعنى آخر أن يكون المصاب وهو بالضرورة شخص عاقل ومميز قد أتى تصرفا شاذا وغير مألوف لم يكن منتظرا من طرف الناقل ولم يستطع بالنتيجة تلافيه[1].

وغالبا ما يصل الناقل إلى إثبات أن خطأ المضرور هو الذي كان السبب الوحيد المولد للضرر ؛ ففي حكم صادر عن محكمة استئناف رين قضت هذه الأخيرة بعدم مسؤولية الناقل الجوي بسبب خطأ المضرور الذي اقترب من مراوح الطائرة فاجتذبه الهواء مما أدى إلى وفاته، لأنه لم يتبع تعليمات الناقل في الخروج من الخلف فذهب للخروج من الأمام[2]. كما قضت محكمة السين التجارية بأن امتناع الراكب وإصراره على الصعود إلى الطائرة دون حصوله على الأوراق اللازمة لذلك، هوالذي كان السبب الوحيد في تأخير نقله[3] . وكذلك الأمر في نقل البضائع، فقد حكمت محكمة النقض المصرية بعدم مسؤولية الشركة الناقلة عن فساد البضاعة، و اعتبرت أن تقاعس المرسل إليه في استلام البضاعة لمدة ثلاثة أشهر هو خطأ من جانب هذا الأخير و السبب الوحيد في حدوث الضرر[4].

ولكن هل يمكن للناقل الجوي التمسك بخطأ المضرور لد فع مسؤوليته في حالة هلاك هذا المسافر؟

إن الأمر يتوقف على كيفية مباشرة الورثة أو من يعولهم المضرور لدعوى التعويض، فإن كان رافعو الدعوى قد استعملوا اسم وحق المضرور، فإن الناقل الجوي يستطيع أن يتمسك في مواجهتهم بخطأ المصاب لدفع مسؤوليته عن الأضرار. بينما إذا استند رافعو الدعوى في مطالبتهم للناقل الجوي على ما لحقهم من أضرار شخصية نتيجة للوفاة أو الإصابة، سواء أكانت أضرار مادية أو أدبية، فإنه من المستقر عليه فقها أن

---

[1]: أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص 348

[2]: قرار استئناف RENNES 1971،/10/15 المجلة الفرنسية للقانون الجوي 1972، ص 60 ، مشار إليه من طرف: Loic Grard, op.cit, 160 p,160.

[3]: محكمة السين التجارية1956/11/05، المجلة الفرنسية للقانون الجوي، 1963، ص 105، مشار إليه من طرف: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص 349.

[4]: محكمة النقض المصرية 1982/12/20. طعن رقم 338- مشار إليه من طرف:عدلي أمير خالد ، المرجع السابق،ص 151.

المسؤول عن الضرر لا يمكنه التمسك بخطأ المضرور إلا باعتبار هذا الأخير من قبيل الغير بالنسبة للناقل في مواجهة رافعي الدعوى[1].

وخلاصة القول، أن صدور خطأ من المتضرر يؤدي بنا إلى وضع ثلاثة فروض: الفرض الأول أن يكون خطأ المضرور وحده المولد للضرر، فتنتفي مسؤولية الناقل الجوي كلية إذا ما نجح في إثبات ذلك، والفرض الثاني أن يستغرق خطأ المضرور خطأ الناقل إن وجد، فيكون بمثابة السبب الوحيد أيضا في حدوث الضرر لأنه سيؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية، والفرض الثالث هو أن يساهم خطأ المضرور إلى جانب خطأ الناقل الجوي في إحداث الضرر وهو الخطأ المشترك، فإن مسؤولية الناقل الجوي ستخفف بقدر إسهام خطأ المضرور في إحداث الضرر.

والجدير بالذكر، أن مسؤولية الناقل الجوي في نقل الأشخاص أو البضائع، أضحت مسؤولية موضوعية والتي يعتبر خطأ المضرور في ظلها الوسيلة الرئيسية التي يتمكن بموجبها الناقل من دفع مسؤوليته إزاء مستعملي الطائرة[2].

ثانيا : العيب الذاتي في البضاعة :

إذا كانت الدفوع السابق ذكرها: إثبات انتفاء الخطأ وإثبات خطأ المضرور، تنطبق على كل حالات المسؤولية سواء في نقل الأشخاص أو البضائع أو عن التأخير، فإن العيب الذاتي في البضاعة كما هو بادي، ينحصر في امكان إعفاء الناقل الجوي للبضائع التي تعرضت للهلاك او التلف إذا ما نجح في إثبات أن ذلك إنما يعود لعيب ذاتي فيها.

" فلا يكون الناقل الجوي مسؤولا عن نقل الأمتعة والشحن، إذا برهن أن الخسارة ناتجة عن عيب في البضاعة ذاتها"[3].

و يعتبر العيب الذاتي للبضاعة في الفقه كما في القضاء، سببا من أسباب الإعفاء المشتركة بين كل وسائل النقل، و هو يغطي جميع الأضرار التي يمكن أن تلحق بالبضاعة بسبب طبيعتها ولو كانت ذات جودة عالية[1]

---

[1]: أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص 349

[2]: المادتين 18 و20 من اتفاقية موريال الجديدة لعام 1999 تنصان بصفة أساسية على خطأ المضرور لاعفاء الناقل الجوي.

[3]: المادة 1/148 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 ، تقابل المادة 1/75 من القانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية ، ولا مقابل لهما في اتفاقية واسوا 1929.

كما أن العيب الذاتي في البضاعة يمثل سببا أجنبيا بالنسبة للناقل إذا لم يكن في استطاعته توقعه ولا دفعه. فإذا كان الناقل على علم، أو كان عليه أن يعلم بالعيب الذاتي في البضاعة المنقولة ،أو أن هذا العيب سيؤدي إلى حصول ضرر، فإنه يكون مسؤولا عن خطئه هذا ، فمثلا على الناقل أن يتوقع أنه سينتج ضرر عن عدم إطعام حيوان طوال مدة الرحلة[2].

ويقع عبئ الإثبات على عاتق الناقل، الذي ليس عليه إثبات أن البضاعة كانت معيبة في حد ذاتها وأن ذلك هو السبب في هلاكها فقط، بل عليه أن يثبت أنه لم يكن في استطاعته الحيلولة دون وقوع التلف بما يملكه من وسائل، ثم أنه بذل مجهود الناقل الحريص لحصر الضرر في أقل نطاق ممكن حتى يقلل من الخسائر[3].

ويتوجب على الناقل إثبات كل ذلك، لأن العيب الذاتي في البضاعة الذي يؤدي إلى هلاكها كليا أو جزئيا لا يكتسي صبغة السبب الأجنبي الذي يسقط المسؤولية عن الناقل، إلا إذا كان هو السبب الوحيد و المباشر للضرر، أي أن لا يكون هناك خطأ من الناقل قد أسهم في إلحاق الهلاك أو التلف بالبضاعة أو الأمتعة المسجلة[4]. لذلك، يعد الناقل الجوي مسؤولا إذا مهد بفعله الخاطئ الفرصة لظهور العيب الذاتي في البضاعة، سواء كان العيب ظاهرا أو خفيا.

وتفسير ذلك أن الناقل الجوي لم يتخذ العناية الضرورية لتفادي وقوع الضرر الناتج عن العيب الذاتي للبضاعة[5] ، كما لو التزم بنقل لحوم لا تتأثر بعوامل طبيعية لمدة معينة تتناسب مع المدة التي يتطلب من الناقل قطعها بها عن طريق الجو، فيتأخر الناقل في نقلها فتهلك[6] ، أو امتنع ناقل من بين الناقلين المتتابعين عن إتمام الرحلة جوا، فترسل عن طريق البر فتصاب بتعفن[7]. كما قد يؤدي خطأ الناقل إلى الزيادة في الضرر الناتج عن العيب

---

[1] :A. Seriaux , op.cit , p 122.

[2]: جلال وفاء محمدين ، المبادئ العامة في القانون التجاري والبحري ، المرجع السابق ، ص 306.

[3]: سعيد الجدار، عقد نقل البضائع وفقا للقانون التجاري الجديد، المرجع السابق ، ص 111.

[4]: عبد الستار التليلي ، المرجع السابق ، ص152 .

[5] :Alain Seriaux , op.cit , p 123.

[6]: محكمة استئناف الجزائر بتاريخ1952/11/28، المجلة الفرنسية للقانون الجوي، 1953 ، ص 235. مشار إليه من طرف أبو زيد رضوان ، المرجع السابق، ص 322.

[7]: حكم محكمة وهران التجارية بتاريخ 1950/01/09 ، المجلة الفرنسية للقانون الجوي، 1957، ص 66 . مشار إليه من طرف: عبد الستار التليلي، المرجع السابق، ص 153.

الذاتي في البضاعة، كالحيوان المنقول الذي يصاب بمرض لا يد للناقل فيه وكان في إمكان هذا الأخير إنقاذه بعرضه على بيطري في إحدى محطات الطائرة، فيهمل الناقل ذلك حتى الوصول إلى المكان المقصود.

و مجمل القول، انه لكي يتحلل الناقل الجوي من المسؤولية بإثبات العيب الذاتي في البضاعة عليه أن يثبت قبل ذلك أنه كان نعم الناقل الحريص لتفادي وقوع الضرر الناتج عن ذاك العيب في تلك البضاعة.

غير أنه، وفضلا عن إمكانية الناقل الجوي الفكاك من المسؤولية بإثبات العيب الذاتي في البضاعة ، يمكنه من ناحية أخرى أن يشترط إعفاءه من المسؤولية عن الأضرار الناتجة عن العيب الذاتي في البضاعة وهو ما تضمنته المادة 78 من القانون الجزائري رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية، إذ نصت على أنه" ليس بيد الناقل استعمال أي شرط من شأنه إعفاءه من المسؤولية أو التخفيف منها ما عدا اشتراطه إعفائه من المسؤولية عن الأضرار الناتجة عن العيب الذاتي في البضاعة".[1]

واشتراط الناقل الجوي إعفاءه من المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن العيب الذاتي في لبضاعة، من شانه أن يوفر عنه الكثير من الجهد ، إذ يلتزم في هذه الحالة بإثبات عنايته الضرورية لتفادي الضرر الناجم عن العيب الذاتي في البضاعة ليس أكثر. وبمفهوم المخالفة، يكون الناقل الجوي في حالة عدم الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية، مسؤولا مسؤولية مفترضة عن الضرر اللاحق بالبضاعة، ولن يدحض هذه القرينة إلا باللجوء إلى المادة 2/148 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 من خلال إثبات العيب الذاتي في البضاعة من جهة، وعنايته إزاء ذلك من جهة أخرى .

وخلاصة القول، أنه في مكنة الناقل سبيلين اثنين لاستبعاد مسؤوليته عن الضرر الناجم عن العيب الذاتي في البضاعة: سبيل للإعفاء القانوني بالاستناد إلى المادة 2/148 من قانون الطيران المدني رقم06/98 وسبيل للإعفاء الاتفاقي بالارتكاز على المادة 08 من القانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية، ولا شك أن السبيل الأخير أيسر من السبيل الأول في نظر الناقل.

---

[1]: وهي تقابل المادة 23 من اتفاقية وارسو 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955.

المبحث الثالث: مسؤولية الناقل الجوي إزاء عمليات القرصنة الجوية:

لقد تضاءلت مخاطر الجو بشكل ملحوظ وتم حصرها في نطاق ضيق، نتيجة التقدم المذهل في صناعة الطائرات والتطور الهائل في تسهيلات الملاحة الجوية وخدماتها الأرضية وعلوم الأرصاد الجوية[1].

ولكن النقل الجوي قد صار في أواخر الستينات عرضة لمحاولات اختطاف الطائرات والاعتداءات التي تقع على الركاب داخل المطارات[2]، مما دعى دول العالم إلى العمل على تأمين الملاحة الجوية الدولية. فأبرمت اتفاقية طوكيو في سنة 1963 والمتعلقة بالجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، و اتفاقية لاهاي الخاصة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات قي سنة 1970 ، ثم في سنة 1971 تم إبرام اتفاقية مونريال الخاصة بقمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد أمن الطيران المدني [43].

ولقد أثار تكرار وقوع مثل هذه الأعمال التساؤل عن مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق الركاب من جرائها، خاصة وأن الاتفاقيات الدولية السابق الإشارة إليها لم تتعرض من قريب أو من بعيد لهذا الموضوع . لذلك، بقيت مسؤولية الناقل الجوي عن هذه الأعمال خاضعة لنص المادة 17 من اتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها السارية[5]، فما هي شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي عن أعمال القرصنة الجوية ؟(المطلب الأول).
وما مدى القبول بالمسؤولية عن الأضرار النفسية و العصبية الناجمة عنها، في القضاء الدولي؟ وما هو موقف المشرع الجزائري من ذلك ؟(المطلب الثاني).

---

[1] : رفعت فخري ، حوادث الإرهاب واختطاف الطائرات ومسؤولية الناقل الجوي وفقا الاتفاقية وارسو الدولية ، الدار الجامعية ، مصر، 1992 ، ص 113.

[2] : فقد وصل عدد ضحايا هذه الأعمال إلى: وفاة 96 شخصا وإصابة 57 آخرين بسبب 132 حادثة استيلاء غير مشروع ما بين 1969/01/01 و 1970/06/30 . في هذا أنظر : محمد فريد العريني ، المرجع السابق، ص 31 .

[3] : في تفصيل هذه الاتفاقيات أنظر: Louis CARTOU - Aviation -Dalloz France 1979- p03 et s.,

[4] : مصادقة الجزائر على الاتفاقيات الثلاث بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 95-214 المؤرخ في 1995/08/08 الجريدة الرسمية 1995/44.

[5] : عدلي أمير خالد ، عقد النقل الجوي ، المرجع السابق ، ص81 .

المطلب الأول: شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي عن أعمال القرصنة الجوية.

تقوم مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو 1929 كما هو معلوم، على أساس الخطأ المفترض الذي لا يمكن نسبته إلى الناقل إلا إذا كان الحادث الذي يلحق بالراكب الأذى قد وقع أثناء فترة النقل الجوي. فتقضي المادة 17 من الاتفاقية بمسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة أو جرح أو أي أذى بدني آخر يلحق بالراكب، إذا كانت الحادثة التي تولد منها الضرر قد وقعت على متن الطائرة أو في أثناء عمليات الصعود والنزول. فإذا اعتبرنا أن الأضرار النفسية هي من قبيل الأضرار التي توجب الاتفاقية التعويض عنها، فهل تشكل أعمال القرصنة الجوية حادثا في مفهوم الاتفاقية؟(الفرع الأول) وما هو النطاق الزمني لمسؤولية الناقل الجوي عن هذه الأعمال(الفرع الثاني) ؟

الفرع الأول: أعمال القرصنة الجوية - الفعل المولد للضرر النفسي -

تستوجب مسؤولية الناقل الجوي لقيامها، في حالة وفاة الراكب أو إصابته بضرر ما، أن يكون ذلك الضرر ناجما عن حادث . ويقع عبء إثبات الحادث على عاتق المضرور، بحيث أنه إذا لم يتمكن المضرور من نسبة ما أصابه من أذى إلى حادث انتفت مسؤولية الناقل وفقا لاتفاقية وارسو .

غير أن الاتفاقية المذكورة لم تتضمن تعريفا للحادث، مما أثار جدلا فقهيا حول مدلول هذا اللفظ ، تراوح بين الضيق والاتساع.

فقد عرفه البعض على أنه واقعة فجائية مستقلة عن إرادة الناقل وتابعيه[1]، بينما اتجه البعض الآخر لاعتبار الواقعة حادثا، أن تكون ناجمة عن النقل ومرتبطة من حيث أصلها باستغلال الطائرة[2]. فيما ذهب البعض الآخر إلى إطلاق وصف الحادث على كل واقعة يترتب عليها المساس مباشرة بشخص الراكب، وبمعنى آخر يكون الحادث راجعا إلى عامل خارجي عن شخص المضرور[3].

فهل تعتبر أعمال القرصنة الجوية حادثا في مفهوم اتفاقية وارسو 1929؟

---

[1] : Riese et Lacour , op.cit, p 265.

[2] : محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص 98.

[3] : J.P Tosi , op.cit , p 115.

لقد أثير الأمر لأول مرة أمام القضاء الفرنسي بمناسبة قضية الزوجين حداد ضد الخطوط الجوية الفرنسية، حيث أجبر قائد الطائرة التي كانت متجهة من تل أبيب إلى باريس عبر أثينا ،على تغيير مسارها والهبوط بها في مطار كمبالا بأوغندا. وقد دفعت الشركة الناقلة بعدم مسؤوليتها بحجة أن اختطاف الطائرات لا يشكل حادثا في مفهوم الاتفاقية. ولكن محكمة باريس الابتدائية اعتبرت عملية اختطاف الطائرة وتحويل مسارها حادثا بقولها "أنه يقصد بالحادث في القانون الجوي كل واقعة مفاجئة ومستقلة عن إرادة الناقل وتابعيه وأنه ليس في نص الاتفاقية ما يسمح بقصر معنى الحادث على العطل الفني أو الخلل الميكانيكي، مما يتعين معه اعتبار القرصنة حادثا بتطبيق المادة 17 من الاتفاقية"[1].

وقد أقرت محكمة الاستئناف بباريس اعتبار عملية خطف الطائرة من قبيل الحادث بالرغم من أنها ألغت الحكم السابق لأسباب أخرى، فقالت أنه" من غير المقبول قصر لفظة الحادث على الواقعة المادية الفجائية - بالمعنى الفني أو الميكانيكي- التي تطرأ على الطائرة وإنما يجب صرف هذا اللفظ إلى ما يخل بالسير المعتاد للرحلة والناجم عن تدخل من جانب الغير سيئ النية لا يمكن توقعه كما هو الحال في هذه القضية. ولقد أيدت محكمة النقض الفرنسية هذا القرار[2].

ويلاحظ على الأحكام السابقة ميلها إلى تفسير كلمة "حادث" الواردة بنص المادة 17 من الاتفاقية تفسيرا واسعا، فهي لا تقصر معناها على العطل الفني أو الميكانيكي الذي يطرأ على الطائرة، كما لا تقتضي لاعتبار الواقعة حادثا أن تكون ناجمة عن النقل أو مرتبطة باستغلال الطائرة، فعملية اختطاف الطائرة ليست ناشئة عن عملية النقل و لا متصلة من حيث أصلها باستغلال الطائرة. وإنما ترى هذه الأحكام أن لفظة " الحادث " تتسع لتشمل كل واقعة فجائية غير متوقعة ومستقلة عن إرادة الناقل وتابعيه وتخل بالسير المعتاد للرحلة الجوية.

---

[1] : حكم المحكمة الابتدائية لباريس في1978/04/28 .مشار إليه : A. Seriaux, La faute du transporteur , op.cit , p 44.

[2] : قرار محكمة استئناف باريس في 1976/06/19 – المجلة الفرنسية للقانون الجوي 1979 ، ص 327 ، وقرار محكمة النقض الفرنسية في 1982/02/16 - المجلة الفرنسية للقانون الجوي 1982، ص 342 . القرارين المشار إليهما: A.Seriaux -op.cit -p 44

ولقد جاء القضاء الأمريكي ليؤكد ما جرى عليه القضاء الفرنسي، وذلك في قضية "هسرل" ضد الخطوط الجوية السويسرية " في عام 1972[1] ، حيث اعتبر عملية اختطاف الطائرة وتحويل مسارها "حادثا" في مفهوم الاتفاقية فقد رفضت محكمة جنوب نيويورك دفع الشركة الناقلة بأن عملية اختطاف لا تعد- بوصفها عملا إراديا عمديا- حادثا، واعتبرت أن الحادث هو كل واقعة فجائية خارجة عن سيطرة الناقل، إذ أنه ليس في الاتفاقية ما يقصي الأعمال غير المشروعة التي يرتكبها الغير من معنى الحادث. كما رأت المحكمة أن شركات النقل الجوي أقوى على تحمل تبعة هذه المخاطر من المضرورين منفردين.

وتكرر القول في القضاء الأمريكي بأن الحادث يشمل كل واقعة غير معتادة أو غير متوقعة تخل بالسير المعتاد للرحلة الجوية[2]

الفرع الثاني: وقوع أعمال القرصنة الجوية ضمن فترة النقل الجوي:

لقد حددت اتفاقية وارسو وفقا للمادة 17 فترة النقل الجوي التي يمكن أن يتعرض فيها الراكب إلى ضرر، بالتواجد على متن الطائرة أوخلال عمليات الصعود والهبوط منها، مما يمكن معه نسبة الضر الحاصل إلى نشاط الناقل.

* إن عبارة " على متن الطائرة " وإن كانت تبدو واضحة إلا أنها تعرضت للتفسير بمناسبة الحديث عن عمليات اختطاف الطائرات. ففي " قضية ميريام هيرمان ضد الخطوط الجوية العالمية TWA [3] ، اختطفت طائرة كانت متجهة من إسرائيل نحو نيويورك وأجبر قائد الطائرة على الهبوط في صحراء الأردن، وأحتجز الركاب بداخلها مدة أسبوع ، فطالبت السيدة هيرمان بالتعويض عما عانته من أذى نفسي جراء ذلك. ولكن الشركة الناقلة دفعت بعدم مسؤوليتها عن الأضرار التي لحقت المدعية أثناء فترة احتجازها داخل الطائرة وهي رابضة على الأرض بالقول أن عبارة "على متن الطائرة " تنصرف إلى مرحلة التحليق وحدها Le vol proprement dit ، غيرأن المحكمة قضت بأن عبارة

---

[1] : محكمة نيويورك في 1972/04/12 - مشار إليه من طرف : رفعت فخري ، المرجع السابق ،ص 145.

[2]: أحكام القضاء الأمريكي في هذا الشأن مشار اليها من طرف: رفعت فخري ، المرجع السابق ، ص 145.

[3]: المحكمة العليا لولاية نيويورك في 1972/04/12. مشار إليها من طرف: طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 149.

على متن الطائرة تشمل الفترة التي يكون الراكب فيها موجودا داخل الطائرة ، سواء في السماء أو في الأرض، وأن اختطاف الطائرة واحتجاز الركاب بداخلها يعد حادثا مستمرا [1].

ونفس الأمر كان في قضية "هسرل Husserl" السابق الإشارة لها، حيث أن" السيدة هسرل" و عند الإفراج عنها تم نقلها إلى فندق عمان، مما استمر في احتجازها لأيام أخرى، فطالبت المدعية بالتعويض عن العملية برمتها بما في ذلك مرحلة تواجدها بالفندق، فدفعت الشركة الناقلة بأنها غير مسؤولة عن ذلك لأن المدعية لم تكن على متن الطائرة خلال الفترة الأخيرة أي فترة تواجدها بالفندق. فقضت المحكمة في الأخير بأن الناقل الجوي مسؤول طوال الفترة الممتدة بين الصعود للطائرة عند بداية الرحلة الجوية والنزول منها في مكان الوصول المتفق عليه في العقد[2].

ولعل ما ذهب إليه هذا القضاء يتنافى و نص المشروع الذي عرضته اللجنة الدولية الفنية للخبراء القانونيين الجويين على مؤتمر وارسو، الذي حدد فترة النقل الجوي وأكد على أنها "لا تشمل أي نقل كان خارج المطار بغير طائرة ، فيجب أن يكون ثمة نقل جوي فعلي ليكون الناقل مسؤولا عن الضرر الحاصل بين لحظة القيام والوصول"[3].

* أما بخصوص عمليات الصعود والنزول، فلقد كاد الفقه والقضاء يستقر على أن مسؤولية الناقل الجوي تبدأ من اللحظة التي يغادر فيها الراكب مباني المطار مرورا بساحته إلى غاية الصعود إلى جوف الطائرة، و تنتهي بدخول الراكب مباني مطار الوصول بعد المرور بساحته[4].

ولقد تبنى القضاء الأمريكي هذا المعيار في تفسير عمليات الصعود والهبوط في شأن حوادث الإرهاب التي تقع داخل مباني المطار، فقضى بعدم مسؤولية الشركة الناقلة عن

---

[1] : رفعت فخري ، المرجع السابق ، ص 148

[2] : Michael SDIKA ,"Particularité de la jurisprudence anglo-saxonne dans le transport aérien : indemnisation de la lésion mentale" - Mémoire DESS. Transport aérien , IFURTA . U.Aix Marseille ,1999 , p56 .

[3] : رفعت فخري ، المرجع السابق، ص 148

[4] : وهو معيار المخاطر اللصيقة بالطيران الذي أشرنا إليه بمناسبة الحديث على النطاق الزمني لمسؤولية الناقل الجوي في نقل الأشخاص، الذي أعلنه القضاء الفرنسي:

في ذلك أنظر: -Affaire Mâché - précitée .Cass Civ. 18/01/1966.

-R. Rodière , op.cit , p368.

-J P Tosi , op.cit , p 118.

-Riese et Lacour , op.cit , p 265.

الضرر الذي لحق الركاب نتيجة تعرضهم لاعتداء إرهابي عند اصطفافهم للخروج إلى ساحة المطار بغرض الإقلاع ، أو أثناء تواجدهم - بعد وصولهم- في قاعة تسليم الأمتعة داخل مباني المطار، استنادا إلى أن تلك الحوادث قد وقعت إما قبل بدأ عمليات الصعود وإما بعد انتهاء عمليات الهبوط، مما يؤدي إلى القول بخروجها عن نطاق عمليات الصعود والهبوط التي نصت عليها الاتفاقية[1].

ولكن بدافع الرغبة في توفير أكبر قدر من الحماية للمضرورين من جراء أعمال العنف و الإرهاب التي ترتكب داخل المطارات، فلقد اتخذ القضاء الأمريكي اتجاها مغايرا تماما ابتداءا من الحكم الصادر في قضية" داي DAY ضد شركة الخطوط العالمية T.W.A"[2].

وتتلخص وقائعها في أنه في 08 أوت 1973 تجمع الركاب في قاعة العبور بمطار أثينا بعد النداء عليهم للتوجه إلى المطار، و أثناء خضوعهم للتفتيش من قبل الشرطة، ألقيت فجأة قنابل يدوية و تم إطلاق النار، مما أسفر عن قتل اثنين وإصابة أربعين آخرين، فدفعت الشركة الناقلة بعدم مسؤوليتها عن ذلك لأن عمليات الصعود والهبوط لم تكن قد بدأت بعد، إلا أن المحكمة رفضت ذلك قائلة بأن "المقصود بوقوع الحادث أثناء عمليات الصعود هو وقوع الحادث أثناء تلك العمليات اللازمة والتي يتحتم على الراكب إتمامها لكي يسمح له بالصعود على متن الطائرة" . وتتمثل هذه العمليات فيما يلي :

- تقديم تذاكر السفر لمكتب الشركة الناقلة ثم الحصول على بطاقة الصعود إلى الطائرة، ثم إتمام الكشف على الأمتعة من قبل الشركة الناقلة، ثم المرور عبر نقطة المراقبة للجوازات من طرف السلطة، ثم الخضوع للتفتيش الذاتي، ثم تفتيش الأمتعة ثم اجتياز الباب المؤدية إلى ساحة المطار، ثم الركوب في الحافلة والسير حتى الطائرة، ثم الهبوط من الحافلة والصعود على متن الطائرة. وطالما أن المدعين قد أصيبوا أثناء إتمام هذه الخطوات بل بعد اجتياز خمس منها، ولما كان من الضروري إتمامها جميعا و إلا تعذر

---

[1] : قضية Evanjelinos / T.W Airlines في عام 1975، وقضية INRE Tel Aviv /T.W.A في عام 1976 أمام المحاكم الأمريكية . مشار إليهما من طرف: رفعت فخري، المرجع السابق، ص 153، 154.

[2] :قضية Day/ T.W Airlines . حكم محكمة التمييز لجنوب نيويورك في:1975/03/31 ، مشار إليه من طرف : . J.P Tosi , op.cit, p119.

عليهم الصعود على متن الطائرة، فإنه يتعين اعتبار الحادث الذي وقع خلالها قد وقع أثناء عمليات الصعود[1].

و قد رأت المحكمة أن أعمال القرصنة الجوية، وإن لم تكن محل نظر عند وضع اتفاقية وارسو، فإنه من المفروض في هذه الاتفاقية المنظمة للنقل الجوي الدولي بظروفه الحالية، أن تكون على قدر كاف من المرونة بحيث تحيط بهذه المخاطر الجديدة[2]. وتماشيا مع ذلك، ألغت الدائرة الثالثة لمحكمة استئناف الولايات المتحدة الأمريكية الحكم الصادر في قضية Evanjelinos و قضت بمسؤولية الناقل الجوي، باعتبار أن الحادث وقع في وقت كان فيه الراكب برفقة تابعي الناقل، ولو أنه كان في تلك اللحظة داخل مباني المطار[3].

وبالتالي ، تكون الأحكام الأمريكية المتقدمة تبسط مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية وارسو على فترة تنفيذ عقد النقل بأكملها ما دام الراكب في عهدة الناقل وتحت إمرته هو أو تابعوه[4].

المطلب الثاني: مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية و العصبية:

لقد كانت الدعاوى التي ترفع ضد الناقل الجوي، تنحصر في مساءلته عن الضرر الحاصل في حالة وفاة الراكب أو جرحه أو إصابته بأي أذى جسماني وفقا النص المادة 17 من اتفاقية وارسو.

و لكن سرعان ما ظهرت عمليات القرصنة الجوية، لتطرح التساؤل حول مدى مسؤولية الناقل الجوي وفقا للاتفاقية، عن الضرر الذي يلحق الراكب نتيجة الصدمات العصبية أو الأزمات النفسية التي تصيبه من جراء عمليات اختطاف الطائرات ، لذلك كثيرا

---

[1] : J.P Tosi , op.cit , p 120.

[2] : رفعت فخري ، المرجع السابق ، ص 156

[3]: قرار الدائرة الثالثة لمحكمة استئناف الولايات المتحدة الأمريكية الصادر في 1976/04/14. مشار إليه من طرف: رفعت فخري ، المرجع السابق ، ص 157

[4] : و هو معيار التكفل بالمسافرين من قبل الناقل « la prise en change » الذي أشرنا إليه عند الحديث عن النطاق الزمني لمسؤولية الناقل الجوي في نقل الأشخاص والذي يعتبر وليد القضاء الأمريكي.

ما يتراءى للركاب مطالبة الناقل الجوي بالتعويض عن هذه الأضرار من جراء ما عانوه من هلع و رعب طوال فترة بقاءهم تحت رحمة قراصنة الجو[1].

ولقد تراوحت الأحكام الأمريكية التي تصدت للمشكلة، بين القول برفض مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية والعقلية، وبين القبول بها. (الفرع الأول)

بينما يظهر أن المشرع الجزائري قد اتخذ موقفا حازما اتجاه هذه المشكلة، و هو ما سنحاول تحديده بشيء من الجرأة .(الفرع الثاني)

الفرع الأول: بين الرفض والقبول بمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية و العقلية

لقد كان القضاء الأمريكي يرفض جعل الناقل الجوي مسؤولا عن الأضرار النفسية والعقلية التي تلحق بالمسافر جراء أعمال القرصنة الجوي، لكن سرعان ما اشتد الأمر واصبح الضرر النفسي و العقلي من جملة الأضرار التي يسأل عنها الناقل الجوي.

أولا : رفض مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية والعقلية

يقول القاضي Tyler معبرا عن رأيه حول مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية والعقلية : " من خلال قراءتي لنصوص الاتفاقية، أجد بعض الصعوبة في إلزام الناقل بتعويض الاضطرابات و الآلام النفسية، التي لحقت الراكب، وحدها. فالنص الفرنسي الرسمي للاتفاقية يتكلم عن " الجرح أو أي أذى بدني آخر " ولفظة بدني Corporelle الواردة بالنص إنما تنصرف إلى الضرر الجسماني وحده"[2].

ولقد صبت أحكام القضاء الأمريكي في لب وجهة النظر المتقدمة بل أنها دعمت مواقفها بحجج وتفسيرات تكاد تكون منطقية. ففي قضية " بيرنات Burnett ضد شركة الخطوط العالمية"[3]، رفض القاضي القبول بمسؤولية شركة النقل وتعويض الراكب عن الأضرار النفسية التي لحقته من جراء اختطاف الطائرة التي كانت تقله من أثينا إلى

---

[1] : إن مشكلة التعويض عن الأضرار النفسية و العقلية ستعرف انفراجا بدخول معاهدة مونريال 1999 حيز التنفيذ، إذ أن الناقل الجوي سيكون دوما مسؤولا ولو تعلق الأمر بالأضرار النفسية الناجمة عن أعمال القرصنة الجوية، إلا إذا أثبت أن الضرر يرجع إلى خطأ الضحية، وتلك هي المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي. في ذلك أنظر:
M.G. Folliot, La modernisation du système varsovien de responsabilité du Transporteur, RFD Aérien , 1999, p 409 .

[2]: تعليق القاضي Tyler نقلا: عن رفعت فخري ، المرجع السابق ، ص 119

[3]: قضية Burnett / T.W Airlines في عام 1973 مشار إليها من طرف: رفعت فخري، المرجع السابق ، ص 119

نيويورك، وإجبارها على الرسو في صحراء الأردن قرب " عمان " ، حيث بقي محتجزا على متنها مع بقية الركاب لمدة ستة أيام متواصلة. ولقد انصرفت المحكمة العليا في تعليلاتها إلى ثلاث أوجه[1] :

الوجه الأول : قبل كل شيء يتعين الرجوع إلى النص الأصلي للاتفاقية وهو النص الفرنسي، وتفسير عبارة Lésion corporelle أذى بدني الواردة به على ضوء مفهومها في القانون الفرنسي، و القانون الفرنسي شأنه شأن القانون الأمريكي يميز تمييزا دقيقا بين الأذى البدني - Bodily injury- Lésion corporelle وبين الأذى النفسي Mental Injury - lésion mentale وبما أن الاتفاقية قد ذكرت النوع الأول وحده باعتباره مستوجبا لمسؤولية الناقل، فإنه لا يمكن إقحام الأذى النفسي ليسأل عنه الناقل.

الوجه الثاني: الرجوع إلى الأعمال التحضيرية وبخاصة المشروع المبدئي الذي تم عرضه على مؤتمر باريس الدولي حول القانون الخاص الجوي عام 1925[2] ، كان يقضي بمسؤولية الناقل الجوي عن جميع الأضرار بكل صورها، لذلك فقد رؤي تعديل النص بقصر مساءلة الناقل الجوي عن الأذى البدني وحده وذلك أخذا بيد الناقل من جهة وضمان انضمام أكبر عدد من الدول من جهة أخرى. فلم تعد الأضرار النفسية تكفي لوحدها لتحريك مسؤولية الناقل الجوي، وتلك هي الفائدة التي توخاها واضعو الاتفاقية في تعديلهم لنص المشروع .

الوجه الثالث : المقارنة بين نص اتفاقية وارسو ونصوص اتفاقية "برن" للنقل عبر السكك الحديدية المعدلة عام 1966[3] ،إذ تقضي المادة الثانية من الاتفاقية الأخيرة بأن "الناقل عبر سكة الحديد مسؤول عن الأضرار الناجمة عن الوفاة أو الجرح أو أي مساس آخر بالتكامل الجسدي أو النفسي للراكب ..." ، وبالتالي فإن إغفال اتفاقية وارسو النص على

---

[1]: المقصود هنا حجج القاضي Bratton والتي أشار إليها: Michael Sdika, Mémoire DESS , op.cit ,p 59

[2]: حول هذا المؤتمر الدولي انظر :

- R. Rodiere, op.cit , p 134
- Riese et Llacour , op.cit , p 231

[3] : عن هذه الاتفاقية "برن" للنقل عبر السكك الحديدية 1890 أنظر :

- Barthelemy Mercadal , op.cit , p 180
- R. Rodière , op.cit ,p 129

الأذى النفسي على خلاف ما جاء في اتفاقية "برن" إنما يفيد حصر مسؤولية الناقل الجوي في حالات الضرر الجسماني وحده دون الضرر النفسي.

وفي قضية أخرى بين " روسمان وشركة الخطوط الجوية العالمية"[1] ، ذهبت محكمة استئناف نيويورك إلى أنه من أجل تفسير الاتفاقية، لابد من إعطاء الألفاظ التي اتفق عليها واضعوها، المعنى الذي قصدوه في ضوء الظروف التي أبرمت في ظلها الاتفاقية. وبالتالي رأت المحكمة أنه أمام لفظ " lésion corporelle " الواردة بالنص الفرنسي " Bodily Injury " بالنص الإنجليزي، لابد من الأخذ بالمعنى العادي والمألوف لهذه العبارات وهو ما يجعل الناقل الجوي مسؤولا عن الأضرار الجسمانية فقط، فلفظة Bodily في معناها العادي والمألوف تتعارض ومعنى نفسي أو عقلي المعبر عنهما باللفظة « Mental ».

كما دعمت المحكمة حججها بأن عطف عبارة " أي أذى بدني آخر" على لفظ " جرح" من شأنه أن يؤكد مسؤولية الناقل عن الأضرار الجسدية فقط.

غير أن الرفض بمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية والعقلية التي تلحق المسافرين أصالة واستقلالا من قبل المحاكم الأمريكية، لم يمنع هذه الأخيرة من إلزام الناقل بالتعويض عن تلك الأضرار، متى اقترنت بالأذى الجسماني وكانت نتيجة مباشرة له[2]. وهو ما قضت به محكمة الاستئنافات للولايات المتحدة الأمريكية في قضية Borden حيث قررت أن الصدمات العقلية والأضرار النفسية لا يمكن أن تكون محلا للتعويض إلا إذا كانت ناتجة عن ضرر جسدي، أي نتيجة مباشرة للمساس بالتكامل الجسدي[3] Atteinte à l'intégrité physique

وعلى العكس من ذلك، إذا ترتبت الأضرار الجسمانية نتيجة عن الضرار النفسية والعقلية، فلا محل في هذا الفرض لتعويض أي من الأضرار النفسية أو البدنية[4].

---

[1]: قضية Rosman / T.W.Airlines لعام 1974 مشار إليها من طرف: رفعت فخري ، المرجع السابق ، ص 121

[2] : عدلي أمير خالد ، المرجع السابق ، ص83.

[3]: قرار محكمة الاستئنافات للولايات المتحدة الأمريكية في 1973/01/31. مشار إليه من طرف:
E.Du Pontavice , Op.cit , p 90

[4] : رفعت فخري ، المرجع السابق ، ص 123 .

ثانيا: القبول بالمسؤولية عن الأضرار النفسية والعقلية :

إن رفض القضاء الأمريكي القول بمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية والعقلية التي تلحق الركاب جراء أعمال القرصنة الجوية لم يكن مطلقا، بل أنه وجدت أحكام صريحة تفيد بتقرير مسؤولية الناقل الجوي عن تلك الأضرار.

فاللغة الفرنسية، اللغة الرسمية للاتفاقية لم تعد تقيد القاضي الأمريكي إذ أن صياغة الاتفاقية باللغة الفرنسية لا تتعدى أن تكون وسيلة لتعبير واضعي الاتفاقية عن مقاصدهم في لغة دولية معروفة، و بما أن هذه الاتفاقية قد أصبحت جزءا من القانون الأمريكي، فإنه يتعين تفسيرها على ضوء مبادئ هذا القانون ومفاهيمه. كما أنه ليس في الاتفاقية ما يستبعد مساءلة الناقل الجوي عن أضرار دون أخرى[1].

ثم انه لا يوجد في القانون الأمريكي ما يقصر تعبير الأذى الجسماني bodily injury على هذا الأذى دون الأذى النفسي، حيث أن الدراسات الحديثة أثبتت مدى ارتباط النفس بالبدن، إذ أن هناك تأثيرا متبادلا بين العوامل النفسية وأداء أعضاء الجسد لوظائفها، مما يتعين تفسير العبارة السابقة تفسيرا واسعا لتعبر عن كافة الأضرار التي تلحق الإنسان في شخصه[2].

وقد أخذ بهذا التفسير الواسع للأذى البدني في عدة قضايا من بينها: قضية السيدة "هيرمان" [3] ، بل أن القضاء الأمريكي قد ذهب إلى حد القول بأن عبارة Bodily Injury هي ترجمة غير دقيقة لعبارة Lésion corporelle المقابلة لها في النص الفرنسي الرسمي للاتفاقية، وإن الترجمة الصحيحة بالإنجليزية للعبارة الفرنسية الرسمية غير الحرفية أو الطبية هي Personal Injury ، أي كافة الأضرار التي تلحق الإنسان في شخصه بما في ذلك الأضرار النفسية[4].

ومما دعم حجج المحكمة بصحة هذه الترجمة الأخيرة، هو إدراجها ضمن نصوص الاتفاقية الخاصة بتحديد مسؤولية مالك السفينة لسنة 1975. كما أن هذه الترجمة الأخيرة هي

---

[1] : تعليق القاضي تايلر بمناسبة قضية هسرل HUSSREL السابق الإشارة إليها .أنظر رفعت فخري ، المرجع السابق، ص 123.

[2] : طالب حسن موسى ، المرجع السابق ، ص 154.

[3] : قضية السيدة هيرمان السابق الإشارة إليها: E. Du. Pontavice , Op.cit , p 90

[4] : المحكمة العليا لمقاطعة وستشتر في قضية Palagona، مشار إليها من طرف: رفعت فخري،المرجع السابق ،ص 196

التي وردت في النص الإنجليزي الرسمي للمادة الثالثة من بروتوكول لا هاي لعام 1955 المعدل لاتفاقية وارسو ، وقد نقلت كما هي في اتفاق مونريال 1966 [1] .

ويتضح مما تقدم، أن عمليات القرصنة الجوية قد أثارت اضطرابات في القضاء الأمريكي حول مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية التي تلحق الركاب من جرائها، فهل الأمر كذلك بالنسبة للتشريع والقضاء الجزائريين ؟

الفرع الثاني: تحديد موقف المشرع الجزائري :

على خلاف اتفاقية وارسو لعام 1929، والتي أثارت جدلا فقهيا وقضائيا طويلا كما سبق أن رأينا حول مدى اعتبار الناقل الجوي مسؤولا عن الأضرار النفسية والعقلية جراء عمليات القرصنة الجوية، فإن المشرع الجزائري من خلال قانون الطيران المدني رقم 06/98 قد تجنب المشكلة، فكان موقفه واضحا إزاءها[2]. ولكن الأمر قد يستعصي إذا ما تعلقت المسألة بنقل جوي دولي.

أولا : فيما يتعلق بالنقل الجوي الداخلي :

طبقا لقانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 "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 سببه تلك الخسارة أو الجرح قد حدث على متن الطائرة أو خلال أية عملية إركاب أو نزول. و تشمل عبارة " ضرر" حسب مفهوم هذه المادة أي ضرر جسدي عضوي أو وظيفي، بما في ذلك الضرر الذي يصيب المدارك العقلية "[3].

ومن خلال هذا النص، يمكننا أن نستخلص الموقف الايجابي للمشرع الجزائري حول مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية والعقلية بسبب أعمال القرصنة الجوية في النقاط التالية:

---

[1] : أنظر : www.icao.org/ Conventions

[2]: كما فرض المشرع الجزائري عقوبة جسيمة على مرتكب هذه الأعمال. إذ تنص المادة 221 من قانون الطيران المدني على" أن يعاقب كل من تعمد عرقلة ملاحة الطائرة أو أمن تحليقها بالسجن من 5 سنوات إلى 10 سنوات.
وإذا تسبب هذا الفعل في أضرار جسدية يعاقب مرتكبه بالسجن المؤبد، وإذا تسبب هذا الفعل في وفاة شخص أو عدة أشخاص يعاقب مرتكبه بالإعدام ".
ويتضح من هذا النص أن الفقرة الأولى منه تتعلق بالأضرار النفسية والعقلية التي تلحق المسافرين.

[3]: المادة145 من قانون الطيران المدني رقم06/98، وهو نفس نص المادة 71 من قانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية

1- عن الفعل المولد للضرر النفسي أو العقلي:

إن كانت اتفاقية وارسو قد استعملت لفظة " حادث " في التعبير عن الفعل المولد للضرر، فإن المشرع الجزائري في المادة الذكورة أعلاه قد عبر عن ذلك بلفظة " سبب" . وغني عن البيان عموم هذه اللفظة وشدة اتساعها، بما يمكن أن يشمل أعمال القرصنة الجوية. إذن إن لفظة " سبب" المعبرة عن الفعل المولد للضرر سواء كان جسمانيا أو معنويا، من شأنها أن تحتوي في معناها أعمال القرصنة الجوية الموجهة ضد سلامة المسافرين كاختطاف الطائرات.

ولعل المشرع الجزائري قد قصد من وراء إدراج " لفظة سبب" حماية المسافرين من كل الحوادث، فكما يمكن أن يكون مصدر الأضرار حوادث تقنية أو اختلال في الجو بسبب عطل ميكانيكي، يمكن أن يكون مصدرها أعمال القرصنة الجوية أيضا.

وتجدر الإشارة إلى أن حوادث الطائرات التي نص عليها المشرع في المادة93 من قانون الطيران المدني الجزائري[1] ، إنما القصد منها هو تحديد نطاق تطبيق القسم الثاني من الفصل الخامس المتعلق بحوادث الطائرات وإسعافها، وليس تحديد نطاق مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق المسافرين، ولا تحديد مصدر تلك الأضرار[2].

2- عن نطاق الالتزام بالسلامة :

إن ندرة الحوادث التي تمس بسلامة المسافرين وبالتالي افتقار القضاء الجزائري إلى أحكام في هذا الموضوع ، يدفعنا إلى القول بأن المشرع الجزائري قد اعتنق نظرية المخاطر اللصيقة بالطيران كمعيار لتحديد نطاق مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق المسافر[3].

وبالتالي يكون الناقل الجوي مسؤولا عن سلامة المسافرين منذ اللحظة التي يغادر فيها الراكب مباني المطار مرورا بساحة المطار ليلتحق بالطائرة، إلى غاية اللحظة التي يدخل فيها مباني المطار في نقطة الوصول.

---

[1]: تنص المادة 93 من قانون الطيران المدني على ما يلي " يقصد في مفهوم هذا القانون بعبارة حادث: واقعة مرتبطة باستغلال طائرة يحدث خلالها....وفاة شخص أو عدة أشخاص على متن الطائرة أو على الأرض أو إصابتهم بجروح بليغة ".

[2]: في هذا المعنى في القانون المصري: هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص 289.

[3]: ذلك أن نظرية التكفل بالمسافرين في تحديد نطاق المسؤولية قد ظهرت تحت إلحاح مستعملي الطائرات أي المسافرين بهدف توفير حماية أكثر اتساعا، الأمر الذي دفع بالقضاء الأمريكي في المقام الأول إلى اعتناق هذه النظرية و هجر نظرية المخاطر اللصيقة بالطيران.

وحسب رأيي، فإن الناقل الجوي وفقا لهذا المعيار مسؤول عن سلامة المسافر التي يمكن أن يتعرض لها عمل من أعمال القرصنة الجوية ويهددها، وأقصد بذلك السلامة النفسية والعقلية. فالالتزام بالسلامة إنما يعني السلامة الجسدية والنفسية و العقلية للمسافر[1]، والتي يقع على عاتق الناقل توفيرها للراكب طوال فترة النقل الجوي، وإن كان التزامه بالسلامة التزاما ببذل عناية لكن الخطأ مفترض في جانبه.

3- عن الأضرار العقلية و النفسية :

قد قسم المشرع الجزائري في الفقرة الثانية من المادة المتقدمة الأضرار وبين أنواعها، إلا أنه يمكننا حرصها في قسمين رئيسيين :

الأضرار التي تلحق بجسم المسافر وهي الأضرار الجسدية و العضوية والوظيفية والتي سبق وأن بيناها بمناسبة الحديث عن شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي في نقل الأشخاص.

أما القسم الثاني من الأضرار، فهو ما يشمل الأضرار التي تصيب المدارك العقلية وتلك هي الأضرار النفسية والعقلية.

وبالتالي يمكن أن تكون هذه الأضرار النفسية أو العقلية ناجمة عن أعمال القرصنة الجوية، إذ أن لفظ"سبب"السابق الإشارة إليه يمكن أن يحتوي أعمال القرصنة الجوية في عمومه.

وخلاصة القول أن الجمع بين النقاط الثلاث السابق الإشارة إليها، من شأنه أن يجعل موقف المشرع الجزائري صريحا و واضحا في اعتبار الناقل الجوي مسؤولا عن الأضرار النفسية أو العقلية التي تلحق الركاب من جراء عمليات القرصنة الجوية، وإن كان وقوع هذه الأخيرة نادرا في الجزائر[2].

لكن ما أعطاه المشرع بيده للمسافر قد أخذه منه باليد الأخرى، ذلك أنه يمكن للناقل التحلل بسهولة من مسؤوليته عن أعمال القرصنة الجوية بالاعتماد على نص المادة 147

---

[1] : خاصة وأن الدراسات الحديثة أثبتت الارتباط الوثيق بين الوظائف النفسية والوظائف الجسدية.

[2]: في 2003/08/19 تعرضت شركة الخطوط الجزائرية إلى محاولة لاختطاف طائرة كانت متوجهة من مطار هواري بومدين بالعاصمة إلى مطار السانية بوهران بهدف تغيير مسارها إلى جنيف بسويسرا لكن محاولة الاختطاف باءت بالفشل وألقي القبض على منفذ العملية الذي أدعى أنه يحمل معه قنبلة يدوية ، إن هذه العملية قد ألحقت بالركاب هلعا و خوفا كبيرا، فهل سيتجه 117 راكبا للمطالبة بالتعويض عما لحقهم من ضرار نفسية جراء تلك المحاولة.
عن هذا الحادث: جريدة الخبر ليوم الأربعاء 20 أوت2003 - مقال بعنوان: محاولة اختطاف طائرة بوينغ 737.

من قانون الطيران المدني، أي بإثبات أنه اتخذ كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو استحالة ذلك[1].

ثانيا : فيما يتعلق بالنقل الجوي الدولي:

لا شك أنه على القاضي الجزائري إذا ما انعقد الاختصاص لمحكمته أن يطبق المادة 17 من اتفاقية وارسو إذا ما تعلق الأمر بالمطالبة بالتعويض عن الأضرار النفسية التي لحقت الركاب جراء تعرضهم لعمل من أعمال القرصنة الجوية.

فهل سيحكم القاضي الجزائري بمسؤولية الناقل الجوي في هذه الحالة، أم أنه سيرفض ذلك؟

حسب رأيي سيكون حكمه لصالح الركاب و بالتالي يكون الناقل الجوي مسؤولا إذا ما راعى القاضي الجزائري العناصر التالية:

1- قبل كل شيء، والأمر غني عن البيان، أن المشرع الجزائري يجيز التعويض عن الأضرار المعنوية. ولا شك أن الأضرار النفسية أو العقلية تشكل جانبا من الأضرار المعنوية[2]، لأنها تكون نتيجة المساس بشعور الشخص أو عاطفته أو إحساسه. "ولاشك أن المشرع الدولي حين تجنب تحديد أنواع الأضرار التي تصيب المسافر والتي يمكن التعويض عنها، كان بذلك لا يرغب في اتخاذ مواقف جامدة بخصوص هذه المسألة، وبالتالي جعل تحديد الأضرار التي يجوز التعويض عنها من صلاحية القانون الداخلي الذي ينعقد له الاختصاص"[3].

إذن يمكن للقاضي الجزائري أن يحكم بالتعويض عن الأضرار النفسية جراء أعمال القرصنة الجوية، بحكم أن القواعد العامة تسمح بالتعويض عن الأضرار المعنوية.

---

[1]: وهو ما سبق أن تأكد أمام القضاء الفرنسي في قضية Ayache /Air France : إذ قضت المحكمة الابتدائية لباريس في حكم صدر لها بتاريخ 1984/05/11 بعدم مسؤولية الشركة الفرنسية عن الأضرار النفسية التي لحقت بالمدعي جراء اختطاف الطائرة، مستندة في ذلك إلى نص المادة 20 من اتفاقية وارسو. أي أنه استحال على الشركة الناقلة اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر. في ذلك أنظر المجلة الفرنسية للقانون الجوي ، 1984 ، ص 450

[2]: عاطف النقيب ، المرجع السابق ، ص 420

[3]: أبو زيد رضوان المرجع السابق ، ص319 و أيضا:

- Lacour et Riese - op.cit - p 264
- Rosine de Barbeyac - op.cit - p 82
- E. Du Pontavice - op.cit - p 90

2- وليس من شك في أنه إذا ما ثار الجدل أو دب الخلاف، حول صحة أو مدلول عبارات اتفاقية وارسو، فإنه يتعين الرجوع إلى النص الفرنسي باعتباره الوحيد الرسمي لها[1]. أي أن نص المادة 17 وبخاصة عبارة " ضرر بدني آخر"، لابد أن يفسر بحسب اللغة الفرنسية دون الوقوف عند المعني الحرفي أو المعتاد للألفاظ والعبارات المستخدمة، بل يجب البحث عن المضمون القانوني الذي قصد واضعو الاتفاقية التعبير عنه باستخدام هذه الألفاظ و العبارات ، وهو ما يتم تحديده على ضوء موضوع الاتفاقية والأغراض التي استهدفتها أعمالها التحضيرية أيضا[2].

3 - وطالما أن القاضي الجزائري يمكنه أن يحكم بالتعويض عن الأضرار النفسية جراء أعمال القرصنة الجوية في نقل داخلي وفقا لقانون الطيران المدني الجزائري كما سبق توضيحه، فمن باب أولى أن يتحقق ذلك في نقل دولي خاضع لاتفاقية وارسو الدولية باعتبار أن قانون الطيران المدني الجزائري لا يعدو أن يكون نسخة من الاتفاقية المذكورة فالأصل أولى من الفرع.

4- وأخيرا فإن التفسير الواسع لعبارة "الأذى البدني" الوارد بنص المادة 17 من الاتفاقية،هو ما يكاد يجمع عليه الفقه[3] ، أي أن الضرر البدني يشمل في محتواه الضرر الجسماني والنفسي على حد السواء وهو ما يؤكده جانب من القضاء الأمريكي كما سبق أن رأينا، وما يؤكده أيضا تطور العلوم الطبية والنفسية منذ عام1929 تاريخ وضع الاتفاقية،إذ أن هذه العلوم قد كشفت عن الارتباط الوثيق بين الجسد والجهاز العصبي والنفسي للإنسان على نحو يصعب معه الفصل بينهما.

وللقاضي الجزائري واسع النظر.

---

[1]: أنظر المادة 36 من اتفاقية وارسو 1929 وتعديل لاهاي لعام 1955 في مادته 27 ، اللتان تنصان على أن اللغة الرسمية للاتفاقية هي اللغة الفرنسية.

[2]: رفعت فخري ، المرجع السابق ، ص 133.

[3]: رفعت فخري ، المرجع السابق، ص 139 .

الفصل الثاني

الفصل الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل الجوي للأشخاص والبضائع و التأمين عليها:

لقد رأينا أن مسؤولية الناقل الجوي تقوم على الخطأ المفترض، بمعنى أن الناقل الجوي يكون مسؤولا مسؤولية مفترضة عند عدم تحقق النتيجة المرجوة من النقل، وفي ذلك حماية لمصالح متلقي خدمة النقل الذي يضمن من جهة الحصول على تعويض عن الأضرار التي تلحق به، كما يعفى من جهة أخرى من عبء إثبات خطأ الناقل الجوي أو خطأ تابعيه.

وفي المقابل، أقر المشرع الدولي والجزائري مبدأ المسؤولية المحدودة للناقل الجوي بوضع حدود قصوى للتعويضات التي يلتزم بدفعها، ومع ذلك نص القانون على بعض الحالات التي تكون عندها مسؤولية الناقل الجوي غير محدودة، بمعنى أنه يحرم فيها من مكنة تحديد المسؤولية. (المبحث الأول)

ومن الطبيعي أن يلجأ مستعملو الطائرات إلى القضاء للمطالبة بالتعويضات التي يلتزم بأدائها الناقل الجوي، وتكون الدعوى موجهة ضد هذا الأخير حتما، و تخضع لأحكام خاصة. (المبحث الثاني)

غير أنه بإمكان الناقل الجوي بهدف حماية مصالحه المالية، اللجوء إلى التأمين على مسؤوليته المدنية اتجاه المسافرين وأصحاب البضاعة،والذي يمكن أن يجنبه إرهاقا ماليا ضخما خاصة في حالة هلاك المسافرين.(المبحث الثالث)

المبحث الأول: أحكام التعويض في مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص والبضائع :

إن الناقل الجوي مسؤول متى أخل بالتزاماته ولم ينجح في دفع مسؤوليته عن الحادث الذي ألحق ضررا بالمسافرين وأمتعتهم وبأصحاب البضاعة، وعندئذ تنشغل ذمته بتعويض تلك الأضرار.

والأصل في التعويض أن يكون على قدر الضرر وفقا للقواعد العامة [1] . غير أن المشرع الجزائري على غرار المشرع الدولي قد خرج عن هذا الأصل، و وضع للتعويض الذي يتحمله الناقل الجوي المسؤول حدا أقصى لا يجوز النزول دونه اتفاقا، وتلك هي المسؤولية المحدودة للناقل الجوي.(المطلب الأول)

ومع ذلك يمكن أن يسأل الناقل الجوي عن التعويضات التي يلتزم بدفعها دون أن يستفيد من مكنة تحديد المسؤولية، أي أنه يكون مجبرا على دفع التعويض على قدر الضرر الذي أصاب مستعملي الطائرة، وتلك هي مسؤولية غير محدودة للناقل الجوي.(المطلب الثاني)

المطلب الأول: المسؤولية المحدودة للناقل الجوي:

حرصا على مصالح مستعملي الطائرة، أبطل المشرع شروط الإعفاء أو التخفيف من مسؤولية الناقل الجوي، وهو ما تؤكده المادة 78 من القانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية بنصها على أن" كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل الجوي أو وضع حد أدنى من الحدود المنصوص عليها في هذا القانون، يكون باطلا وعديم الأثر"[2] .

ولكنه في مقابل ذلك وأخذا بيد الناقل، أوجد التشريع الدولي وأقره التشريع الوطني، نظام المسؤولية المحدودة للناقل الجوي إزاء ملتقي خدمة النقل؛ لذلك فإن نظام المسؤولية المحدودة الذي انتهجه المشرع الجزائري، إنما هو مرآة عاكسة لما وضعته اتفاقية وارسو لعام 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي لعام 1955.

---

[1] : طبقا المادة 131 والمادة 182 من القانون المدني الجزائري .

[2] : و هي تقابل المادة 23 من اتفاقية وارسو 1929، و هي قاعدة تخرج عن الأصل العام الذي يجيز للمدين إعفاءه من المسؤولية (المادة 178 من القانون المدني الجزائري).

وحتى تتجلى لنا أحكام المسؤولية المحدودة للناقل الجوي، سنبين مفهوم تحديد مسؤولية الناقل الجوي(الفرع الأول)، ثم مقدار الحد الأقصى للتعويض عن كل حالة يسأل فيها هذا الأخير (الفرع الثاني).

الفرع الأول: مفهوم تحديد مسؤولية الناقل الجوي:

الأصل في التعويض أن يكون على قدر الضرر[1] ؛ و يتمثل في ما لحق المضرور من خسارة وما فاته من كسب. و في مجال المسؤولية العقدية، لا يشمل التعويض إلا الأضرار المباشرة و المتوقعة ما لم يكن الضرر ناشئا عن غش المدين أو خطئه الجسيم، إذ في هذه الحالة يسأل المدين عن كافة الأضرار المتوقعة وغير المتوقعة[2]. غير أن لهذا الأصل استثناء في القواعد الخاصة للنقل الجوي، فما هي مبررات هذا الاستثناء، و ما تكييفه القانوني؟

أولا: دوافع تحديد مسؤولية الناقل الجوي:

يعود السبق في إرساء مبدأ تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي لاتفاقية وارسو 1929، لكن هذا المبدأ ليس بالمبدأ الأصيل في نطاق القانون الجوي، إذ وجدت تشريعات وطنية تأخذ به حتى من قبل عقد قمة وارسو الدولية [3].

كما أنه ليس بالمبدأ المستحدث أو الفريد المقصور على مسؤولية الناقل الجوي، بل سبق وأن اعتنقته اتفاقيات عدة قبل اتفاقية وارسو، كاتفاقية بروكسل 1924 في مسؤولية الناقل البحري، واتفاقية برن 1980 في مسؤولية الناقل عبر السكك الحديدية[4].

إلا أن مبدأ تحديد مسؤولية الناقل الجوي، يمكن تبريره باعتبارات عدة، خاصة الاقتصادية منها والتجارية:

1- تتعرض الملاحة الجوية لمخاطر جسيمة، إذ أن الحوادث التي تتعرض لها الطائرة كثيرا ما تؤدي إلى تحطيمها و إلى هلاك الأرواح والأموال الموجودة على متنها[1]. فلو كان

---

[1]: " و التعويض يقاس على أساس الضرر كما حصل، ويكون حسابه بالشكل الذي يغطي هذا الضرر، فلا يكون وصف الخطأ أو درجته من مقومات حسابه لأن الغاية من التعويض هي في الأصل إصلاح الضرر وليس إنزال الجزاء الخاص بمن أحدثه " – عاطف النقيب، المرجع السابق ، ص 387 . وأنظر أيضا : علي علي سليمان ، المرجع السابق ، ص180 - محمد حسنين ، المرجع السابق ، ص 174- و محمد صبري السعدي ، المرجع السابق ، ص 160 .

[2]: المادة 182 من القانون المدني الجزائري

[3]: مثلا قانون الملاحة الجوية الفرنسي لعام 1924 الذي حدد مسؤولية الناقل الجوي اتجاه الشاحنين بـ 1000 فرنك عن الطرد الواحد. في ذلك أنظر: J. P Tosi - op.cit - p 114

[4]: محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص 123 . و أيضا: R. Rodière -op.cit - p 125 et 249

جامعة أبي بكر بلقايد

الناقل الجوي مسؤولا عن تعويض كل الضرر الذي ترتب عن الحادث ، لانتهى به الأمر إلى إفلاسه وبالتالي شل حركة الملاحة الجوية والنقل الجوي.

و بمعنى أوسع، لو تم إلزام شركات ومؤسسات الطيران التجاري بالتعويض الكامل للضحايا من المسافرين ورجال الطاقم أو ورثتهم وهو ليس بالعدد القليل ، لاسيما وأن من الطائرات ما يتسع لعدد كبير من الركاب[2] ،وكذا التعويض التام لأصحاب البضائع التي هلكت أو تلفت أو ضاعت، فضلا عن تأثر مركزه المالي تأثرا سلبيا بالغا، من جراء تحطم الطائرة أو فقدها[3] ، يعني حتما في هذا التحليل وضع عراقيل جدية أمام مؤسسات النقل الجوي لأداء خدماتها الجليلة التي لا يمارى فيها أحد[4].

لأجل ذلك وبغية حماية هذا المرفق الحيوي الذي كان لا يزال في المهد عند وضع اتفاقية وارسو في عام 1929، وتشجيعا للاستثمار فيه لتحقيق استمراريته وديمومته، كان وضع حدود قصوى للتعويضات التي يلزم بها الناقل المسؤول اتجاه المضرورين[5].

2- إن كان في استطاعة الناقل الجوي، تجاوز مخاطر الملاحة الجوية عن طريق التأمين الجوي سواء على الطائرة أو بالتأمين من مسؤوليته، فإنه سيكون صعبا على المؤمنين قبول تحملهم قيم التعويضات المطلقة أو الكاملة، وبمعنى آخر، إن كفالة استمرار الاستغلال الجوي وتطوره الاقتصادي، مرتبط بمدى إمكانية التأمين ضد المخاطر التي يتعرض لها هذا الاستغلال[6].

فلن تقبل الشركات المؤمنة على هذا التأمين إذا ما التزم الناقل بتعويض كل الضرر[7]، وذلك لاستحالة القيام مقدما بحساب المخاطر التي قد يتعرض لها مشروع النقل. فالناقل لا يعرف مقدما قيمة البضائع التي يقوم بنقلها، كما أنه لا يستطيع أن يتوقع جملة

---

[1]: هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص 317.

[2]: مثلا طائرة Airbus .A 380 التي تتسع إلى ما يقارب 800 راكب، والتي ستكون متوفرة ابتداءا من عام2006 في هذا أنظر : www.lex-aero.com

[3]: خاصة وأن الطائرة باهضة الثمن، فمثلا طائرة بوينغ 747 يتراوح ثمنها بين 32,5 و43,5 مليون دولار. حول أسعار الطائرات أنظر : Gérard Kébabdjian , Le prix d'un avion , Revue « problèmes économiques », 07 Août 1991, p28.

[4]: أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص353

[5] :Riese et Lacour , op.cit , p 275.

[6] : هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص 317 .

[7] :Riese et Lacour , op.cit , p 275.

المبالغ التي سيلتزم بدفعها كتعويض للمضرورين من الركاب، وبالتالي يصعب على المؤمن تقدير احتمالات الخطر وتقدير مبلغ التأمين المتفق عليه عندما تكون التعويضات مطلقة.

ولكن الوضع سيتغير حتما وهو الحال هنا، إذا ما كان التعويض الواجب على الناقل دفعه معينا ومحددا مسبقا، إذ يمكنه أن يعلم مقدما الحد الأقصى لمبلغ التعويض الذي قد يحكم به عليه، وبذلك يكون من الميسور عليه حساب المخاطر التي قد يتعرض لها، و اكتتاب التأمين اللازم لمواجهتها[1] . وتبعا لذلك، لن يكون من الصعب على المؤمنين قبول تحملهم قيم التعويضات المحدودة وبالتالي ضمان استمرارية هذا المرفق الحيوي.

"ويبقى تحديد التعويض الوسيلة الوحيدة التي مكنت الناقل الجوي من أن يكتتب تأمينا موجها بهدف تجنب كارثة تجارية، في حالة حدوث خطر كبير"[2].

3- وفي الأخير يمكن القول، أن مبدأ تحديد المسؤولية إنما وجد لحماية مرفق النقل الجوي وضمان استمراريته، و المستفيد الأول منه هو الناقل الجوي، لكن هذا لا يعني أن فائدته مقصورة على هذا الأخير، وإنما هي تمتد لتشمل مستعملي الطائرة من ركاب وشاحنين، ذلك أن تعويضا محدودا ومؤكدا الحصول عليه خير وأجدى من تعويض كامل محتمل الإدراك وصعب المنال[3] .

ثانيا: التكييف القانوني لتحديد مسؤولية الناقل الجوي :

إن وضع حد أقصى لمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالركاب والشاحنين، مسألة تحتاج إلى وصف قانوني يتناسب والغرض الذي وجدت من أجله، ولن يتبين لنا هذا الوصف إلا من خلال بيان مدى إلزامية هذا الحد من التعويض وكذا طبيعته.

1- إن الحد الأقصى للتعويض من النظام العام :

تنص المادة 78 من قانون الخدمات الجوية المقابلة للمادة 23 من اتفاقية وارسو 1929، على أن كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل أو إلى تقرير حد أدنى من الحد المعين

---

[1]: محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص 134.

[2] : « … c'est surtout le seul moyen pour donner au transporteur la possibilité de contracter des assurances destinées à éviter pour lui une catastrophe commerciale dans le cas d'un sinistre important. » Riese et Lacour, op.cit , p 275.

[3]: أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص354.

في القانون أو الاتفاقية يعد باطلا وعديم الأثر، على أن بطلان هذا الشرط لا يؤدي إلى بطلان العقد.

فلا يجوز للناقل أن ينزل دون الحد الأقصى المعين بنص القانون أو الاتفاقية، ولو اشترط ذلك صراحة في عقد النقل و برضا المتعاقد معه، إذ يعد مثل هذا الشرط أو الاتفاق باطلا[1]. إذ من شأن ذلك أن يلحق أضرار بالغة بمصالح مستعملي الطائرة، و بالتالي ترفع عن هؤلاء الحماية التي تقررت لصالحهم إذا ما تمكن الناقل الجوي من تحديد مسؤوليته كيف ما يشاء و بالقدر الذي يريد، ويندثر الهدف الرئيسي الذي قامت من أجله الاتفاقية وهو تحقيق التوازن بين المصالح المتعارضة للناقل ومستعملي الطائرة" [2].

واعتبار الحد الأقصى للتعويض من النظام العام، يدعو القاضي إلى إثارته من تلقاء نفسه ولو لم يثره الناقل الجوي، وبمعنى آخر إن الحدود القصوى للتعويضات تعتبر خطابا موجها للقاضي مباشرة، والذي يتوجب عليه الحكم بها دون أن ينتظر إبداءها من جانب الناقل[3].

2- الحد الأقصى للتعويض ليس إعفاءا للناقل الجوي:

خروجا عن القواعد العامة التي تقضي بإلزام محدث الضرر بجبره كله، تقضي القواعد الخاصة في النقل الجوي بإلزام الناقل بتعويض محدود ولو لم يكن كافيا لتغطية الضرر بأكمله. وهذا امتياز أعطته الاتفاقية للناقل الجوي للأسباب المبررة التي تعرضنا إليها سابقا .

ويعتبر حق الناقل في دفع تعويض محدود، هو مقابل عدم تمكينه من اشتراط إعفائه من تحمل المسؤولية.

و لكن يمكن القول بأن الحد الأقصى للتعويض يمثل في بعض الحالات إعفاءا جزئيا وإن كانت نادرة الوقوع ، لأن الحدود التي وضعتها الاتفاقية جاءت مرتفعة بشكل يمكن أن تغطي جانبا هاما من قيمة الضرر[4].

---

[1] : طالب حسين موسى ، المرجع السابق ، ص 165.

[2] : J.P Tosi , op.cit , p 122.

[3] هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص331.

[4] : طالب حسن موسى، المرجع السابق ، ص167.

فإن كان الضرر الحاصل هو أقل من الحد الأقصى المنصوص عليه أو كان الضرر الحاصل مساويا للحد المنصوص عليه، ففي هاذين الاحتمالين لا يوجد أي إعفاء للناقل ولو جزئيا. بينما إذا كان الضرر الحاصل أكبر من الحد المنصوص عليه، فإن الناقل في هذه الحالة يكون قد أعفي جزئيا من المسؤولية لأنه سيكون ملزما بدفع ذلك الحد فقط.

و يظهر لي أن وضع حد أقصى للتعويض يلتزم به الناقل الجوي إزاء الضحايا من مستعملي الطائرة عند تحقق الضرر، صورة أخرى للخسائر المشتركة بين الناقل وزبائنه، بمعنى أن المسافر أو الشاحن سيتحمل جزئيا الخسارة التي تكبدها الناقل بسبب هلاك الطائرة و ذلك من خلال الانتقاص من التعويضات المستحقة بأكملها وجعلها محدودة، ففي ذلك حتما مساهمة في تحمل الخسارة التي لحقت بالمركز المالي للناقل.

3- والحد الأقصى للتعويض ليس تقديرا جزافيا Forfait :

إن التعويض المحدد الذي قررته الاتفاقية وتبناه المشرع الجزائري ليس من قبيل التقدير الجزافي، بحيث يستحق بطريقة تلقائية دون اعتبار للضرر الحقيقي الذي لحق المسافر أو البضاعة، وإنما هو بمثابة حد أقصى لما يمكن أن يدفعه الناقل الجوي من تعويض[1].

لذلك يتوجب على القاضي أن يحدد عناصر الضرر في ضوء القواعد العامة للمسؤولية المدنية، توصلا إلى تقييم التعويض المقابل لهذا الضرر. فإن كان التعويض كما يقدره القاضي متجاوزا للحد الأقصى للتعويض المقرر قانونا، فلا يحكم إلا بالحد الأقصى للتعويض، فشرط الحصول على هذا الحد بتمامه هو أن يكون الضرر مساويا له أو أكبر منه[2].

أما إذا قدر القاضي التعويض عن الضرر بما يقل عن الحد الأقصى للتعويض المقرر قانونا، فلا يحكم القاضي إلا بالتعويض المساوي لقيمة الضرر الحقيقي دون الالتفات إلى الحد الأقصى. وهو ما يؤكده القضاء الفرنسي بالقول" أن التعويض المحدود بنص القانون

---

[1]: محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص 135. وأيضا Rosine de Barbeyrac ,op.cit , p 91

[2]: هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص318 .

ليس تقديرا جزافيا ولكنه سقف للتعويض، لا يمكن للمدعين المطالبة في نطاق ذلك الحد، إلا بالتعويض عن الضرر الحقيقي الذي لحقهم شخصيا"[1].

و خلاصة القول أن التعويض يجب أن يكون في الأصل مساويا لقيمة الضرر، ولكن بشرط عدم مجاوزة الحد الأقصى المقرر في القانون. ومع ذلك لوحظ أن وجود الحد الأقصى للتعويض في القانون يؤثر نفسيا على القاضي، فيترك لديه انطباعا بأن المدعي يستحقه كله[2].

والآن وقد تعرفنا على مفهوم تحديد مسؤولية الناقل الجوي، فما مقدار الحدود القصوى للتعويضات التي يلتزم بها هذا الأخير؟

الفرع الثاني : مقدار الحد الأقصى للتعويض :

قبل أن نتطرق للحدود القصوى للتعويضات التي يلتزم بها الناقل إزاء المسافرين والشاحنين عن الأضرار اللاحقة بهؤلاء، رأينا من الضروري التعرض لأصل هذه الحدود ومصدرها، ومدى التطور الذي لحق بها. ولاشك أننا سنجد ضالتنا في الاتفاقية الدولية المتعلقة بهذا الشأن.

أولا : مقدار الحد الأقصى للتعويض في التشريع الدولي:

تقوم فكرة وضع حد أقصى للتعويض أساسا على التوفيق بين مصالح مستغلي الطائرة و مصالح مستعمليها. وترتبط هذه الفكرة مع ما يتعرض له الناقل الجوي من مخاطر من ناحية، والقيمة الحقيقية لمبالغ التعويض من ناحية أخرى. لذلك كان من الطبيعي أن يرتفع الحد الأقصى للتعويض كلما تضاءلت مخاطر الطيران وانخفضت القيمة الحقيقية لمبالغ التعويض نتيجة لانخفاض قيمة النقود[3].

لذلك، عرف الحد الأقصى للتعويض تطورا مستمرا بدءا من اتفاقية وارسو لعام1929 إلى غاية اتفاقية مونريال لعام 1999.

---

3 : حكم محكمة غرونبل الابتدائية في 1967/04/25 وقد جاء فيه :

« … ne s'agissant point d'une indemnité forfaitaire mais d'un plafond , les demandeurs ne peuvent prétendre dans la limite fixée par la loi ,qu'a la réparation du préjudice par eux individuellement et effectivement subi »

cité par : J.P Tosi ,op.cit ,p 130.

2: طالب حسن موسى ، المرجع السابق ، ص 168

3 : أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص355

1- الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكول لاهاي 1955

لقد حددت اتفاقية وارسو 1929 في المادة 22 منها الحد الأقصى للتعويض عن كل حالة من حالات مسؤولية الناقل الجوي.

فإذا تعلق الأمر بنقل الركاب تكون مسؤولية الناقل اتجاه كل راكب محدودة بـ 125 ألف فرنك، أما في ما يتعلق بنقل الأمتعة المسجلة والبضائع فحددت الفقرة الثانية من المادة المذكورة التعويض الذي يلتزم به الناقل بـ: 250 فرنك عن كل كيلوغرام. أما فيما يخص الأشياء التي يحتفظ بها الراكب كالحقائب، فقد قررت الاتفاقية في الفقرة الثالثة من المادة المذكورة تحديد مسؤولية الناقل بمبلغ 5000 فرنك فرنسي لكل راكب[1].

و تجدر الإشارة إلى أن اتفاقية وارسو لم تضع حدودا قصوى للتعويض عن أضرار التأخير، مما يؤدي إلى تطبيق المادة 22 من الاتفاقية حسب الحالة سواء التأخير في نقل الركاب وحقائبهم، أو التأخير في نقل البضائع والأمتعة المسجلة[2]. 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 فضلا عن تطور مرفق النقل الجوي طوال تلك المدة بشكل تضاءلت معه مخاطر الطيران، الأمر الذي أدى إلى تعديل الاتفاقية بمقتضى البروتوكول الموقع بلاهاي في1955/09/28 .

غير أن هذا البروتوكول لم يعدل الحد الأقصى للتعويض إلا فيما يتعلق بمسؤولية الناقل في نقل المسافرين دون الحالات الأخرى، فتقرر مضاعفة الحد الأقصى في مجال نقل الركاب إلى 250 فرنك[3].

إلا أن الولايات المتحدة الأمريكية رفضت التصديق على هذا البروتوكول بالرغم من أن بروتوكول لاهاي قد ضاعف الحد الأقصى للتعويض في مجال نقل الركاب، و ذلك بحجة عدم كفاية هذا الحد الأقصى أمام قيمة الإنسان الأمريكي[4]، وهددت بانسحابها من اتفاقية وارسو. فسارع الاتحاد الدولي للنقل الجوي IATA إلى إقناع عدد كبير من شركات الطيران بضرورة توقيع اتفاق مع هيئة الطيران المدني الأمريكي C.A.B ، وقد تم ذلك في

---

[1] : طبقا للمادة 22 من اتفاقية وارسو لسنة 1929 .

[2] : محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص 126 .

[3]: طبقا للمادة 11 من بروتوكول لاهاي 1955 المعدلة للمادة 22 من اتفاقية وارسو 1929.

[4] : R.Rodière – op.cit - P 135

1966/05/04 فأصبح الحد الأقصى للتعويض هو 75 ألف دولار بما في ذلك مصاريف التقاضي[1]. و يكفي لتطبيق هذا الاتفاق أن تكون نقطة القيام ، نقطة الوصول أو مجرد وجود رسو على أراضي الولايات المتحدة طبقا للمادة الأولى من الاتفاق[2].

والجدير بالذكر، أن الفرنك الذي تحدثت عنه اتفاقية وارسو1929، وبروتوكول لاهاي1955 هو الفرنك الذهب بوانكاريه Franc or Poincaré الذي يشتمل على 65,5 ميلغرام من الذهب عيار 900 في الألف. ويكون هذا الفرنك قابلا للتحويل إلى كل عملة وطنية في أرقام صحيحة، وتحويله إلى عملات وطنية بخلاف العملة الذهبية في حالة رفع دعوى قضائية، يكون وفقا لسعر الذهب لهذه العملات يوم صدور الحكم[3].

وما يجب الإشارة إليه، هو أن الفرنك الذهب الذي تبنته الاتفاقية، إنما هو مجرد وحدة قياس المراد منها توحيد العملة التي يتم على أساسها تحديد مسؤولية الناقل الجوي وليس عملة للوفاء بالتعويضات المستحقة[4].

2- الحد الأقصى للتعويض في بروتوكول جواتيمالا لعام 1971 وبروتوكول مونريال لعام 1975 :

على إثر المناداة بمراجعة شاملة لاتفاقية وارسو، ونظرا لما خلفه اتفاق مونريال لعام 1966 من اختلال، تم التوقيع على بروتوكول جواتيمالاسيتي في 1971/03/08 ، والذي لم يدخل بعد حيز النفاذ إلى يومنا هذا[5] .

أما عن الحدود القصوى التي وضعها هذا البروتوكول فتتمثل فيما يلي :

فيما يتعلق بمسؤولية الناقل إزاء الركاب ينص البروتوكول على جعل الحد الأقصى للتعويض مبلغ مليون ونصف مليون 1500000 فرنك، كما استحدث البروتوكول لأول مرة الحد الأقصى للتعويض عن أضرار التأخير في نقل الركاب فجعله 62500 فرنك لكل مسافر[6].

1: اكرم ياملكي ، القانون الجوي ، المرجع السابق ، ص148.
2: أبو زيد رضوان، المرجع السابق ، ص 358.
3: الفقرة 5 من المادة11 من بروتوكول لاهاي 1955 المعدل لاتفاقية وارسو 1929.
4: هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص 423.
5: انظر: www.icao.org/ treaty collection. والجدير بالذكر أن مسؤولية الناقل الجوي في نقل الركاب أضحت في ظله مسؤولية موضوعية و غير محدودة.
6: طبقا للمادة 1/8 المعدلة لنص المادة 22 من اتفاقية وارسو 1929.

أما بالنسبة للحد الأقصى للتعويض عن الأضرار الناجمة عن فقد أو تحطيم أو تأخير الأمتعة سواء الخفيفة منها أو المسجلة، فحدد بمبلغ 15.000 فرنك. بينما ضل الحد الأقصى بالنسبة لنقل البضائع محددا بمبلغ 250 فرنك عن الكيلو غرام[1].

وبهدف إحلال ما يعرف بحقوق السحب الخاصة D.T.S محل الفرنك الذهب كأساس لحساب قيمة التعويض ، تم عقد أربعة بروتوكولات إضافية في 25 /1975/09 بموريال.

- فالبروتوكول الإضافي الأول المعدل لاتفاقية وارسو 1929 جعل الحد الأقصى بالنسبة لنقل الركاب والأمتعة والبضاعة والأمتعة الخفيفة على التوالي 8300 ، 17 ، 332 حق سحب خاص (المادة 02 من البوتوكول رقم 01).

- والبروتوكول الإضافي الثاني المعدل لاتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955، يكون الحد الأقصى في ظله على التوالي أيضا 16600، 17، 332 حق سحب خاص (المادة 02 من البروتوكول رقم 02).

- والبروتوكول الإضافي الثالث المعدل لاتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي1955 وبروتوكول جواتيمالا سيتي1971، فالحدود القصوى التي وضعها هي على التوالي أيضا 100.000 حق سحب خاص عن المسافر، و 4.150 عن التأخير في إيصاله و1.000 عن نقل الأمتعة المسجلة وغير المسجلة ، و17 حق سحب خاص في نقل البضائع (المادة 02 من البروتوكول رقم 03)

والمبالغ المبينة في هذه البروتوكولات تشير إلى حقوق السحب الخاصة التي وضعها صندوق النقد الدولي FMI والاعتماد عليها كوحدة قياس للحدود القصوى للتعويضات، يكون بين الدول الأعضاء في الصندوق، أما بالنسبة للدول غير الأعضاء فيه فيحسب التعويض على أساس الفرنك الذهب المكون من 65,5 ميلغرام من الذهب عيار 900 من الألف ذهبا خالصا[2].

---

[1]: طبقا للفقرة "ج" من المادة 1/8 والفقرة الأولى من المادة 2/8 من بروتوكول جواتيما لا لعام 1971 . وحول ذلك أنظر: عدلي أمير خالد، المرجع السابق ، ص213 و214 .

[2]: طبقا للفقرة الأخيرة من المادة الثانية من البروتوكولات الإضافية رقم 1 ورقم 2 ورقم 3 الموقعة بموريال 1975 . وحول ذلك نظر : محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص140.

3- الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية موريال لعام 1999 :

بهدف توحيد القواعد المتعلقة بالنقل الجوي، بعد تعرضها للشتات بسبب تعدد التعديلات اللاحقة باتفاقية وارسو، وما خلفه ذلك من تضارب في الأحكام وتفاوت في الحدود القصوى للتعويضات بين تعديل وآخر، عقدت اتفاقية جديدة تعد وريثة لاتفاقية وارسو و خليفة لها في 1999/05/28 بموريال تسمى "اتفاقية موريال لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي"[1].

ولقد أضحت مسؤولية الناقل الجوي في ظل هذه الاتفاقية مسؤولية موضوعية أساسها الضرر، أما عن الحدود القصوى للتعويضات فقد جاءت وفقا للمادتين 21 و22 من الاتفاقية على الشكل التالي:

فيما يتعلق بنقل الركاب أصبحت مسؤولية الناقل الجوي غير محدودة بأي حد من الحدود القصوى ،و يعتبر ذلك موطن من مواطن التجديد في الاتفاقية، ولكن لابد من التمييز بين مستويين:

- المستوى الأول: إذا كانت قيمة الأضرار أقل من 100.000 حق سحب خاص فإن مسؤولية الناقل تكون موضوعية ولا ينفك منها إلا ببيان خطأ المضرور وإثباته.

- المستوى الثاني: إذا كانت قيمة الأضرار تزيد عن: 100.000 حق سحب خاص، فإن مسؤولية الناقل تكون مفترضة تقبل النفي بإثبات خطأ الغير أو أن الضرر لم ينشأ عن إهمال من جانبه أومن جانب تابعيه[2].

أما فيما يتعلق بالمسؤولية في نقل البضائع والأمتعة المسجلة وغير المسجلة وعن أضرار التأخير أيضا، فبقيت نفسها الحدود التي وضعها بروتوكول موريال الإضافي الثالث لعام 1975 السابق الإشارة إليه، وظلت وحدة القياس هي حقوق السحب الخاصة في تحديد التعويض[3].

---

[1] : Lassad Khechana ,La responsabilité du transporteur aérien d'après la convention de Varsovie et la convention de Montréal 1999, Mémoire DESS , op.cit , p 109 .

[2]: في تفصيل لك انظر : Loic Grard , op.cit , p170

[3]: والجدير بالذكر أن حق سحب خاص = 15,06 فرنك بوان كاريه =1,364 دولار = 7,964 فرنك فرنسي.
في هذا أنظر : Rosine de Barbeyrac, op . cit, p 77 .

ثانيا : مقدار الحد الأقصى للتعويض في التشريع الجزائري:

لقد صادقت الجزائر على اتفاقية وارسو لسنة 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي لعام 1955 بموجب المرسوم 74/64 المؤرخ في 02 مارس 1964[1] ، غير أنها لم تصادق على باقي التعديلات اللاحقة بالاتفاقية، وتبعا لذلك لا زالت أحكام اتفاقية وارسو و بروتوكول لاهاي سارية المفعول في الجزائر و أضحت من النظام القانوني الجزائري؛ الأمر الذي كان له أثر واضح وواسع على القواعد المنظمة للنقل الجوي الداخلي، لاسيما تلك المتعلقة بالحدود القصوى للتعويضات إزاء الركاب، الأمتعة والبضائع.

وسنحاول أن نبين فيما يلي الحدود القصوى للتعويضات عن كل حالة من حالات مسؤولية الناقل الجوي، وفقا لقانون الطيران المدني رقم 06/98 والقوانين المكملة له.

1- الحد الأقصى للتعويض في نقل الأشخاص والأمتعة الخفيفة:

تنص المادة 150 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 على ما يلي: " 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 عليها من طرف الجزائر، وتحدد قيمتها بـ 250.000 وحدة حسابية كحد أقصى عن كل مسافر "[2].

والملاحظ أن هذا النص قد استند في تقرير الحدود القصوى للتعويضات، لأحكام اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكول لاهاي 1955 بشكل صريح.

فالحد الأقصى للتعويض المتعلق بنقل الأشخاص هو 250.000 وحدة حسابية عن كل مسافر منقول، أي أنه إذا لحق الضرر بأكثر من مسافر أثناء الرحلة الواحدة، إلتزم الناقل الجوي بدفع تعويض يكون في حدود 250 ألف وحدة حسابية عن كل مسافر[3].

---

[1]: الجريدة الرسمية عدد 26 لسنة 1964.

[2]: وهي مقابلة للمادة 1/77 من قانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية، وقد أخطأ المشرع حين قال "... مع مراعاة أحكام المادة152 أدناه..." إذ أن المادة التي يجب مراعاتها هي المادة 151 المتعلقة بإقصاء الناقل من أحكام المسؤولية المحدودة إذا ما ارتكب غشا أو خطأ جسيما. و علتنا في ذلك هي نص المادة 77 من القانون 166/64 التي نصت على مراعاة المادة101 منه والمطابقة للمادة 151 من قانون الطيران المدني رقم06/98.

[3]: وذلك طبقا للمادة 1/80 من القانون المتعلق بالخدمات الجوية التي تنص على أن" مسؤولية الناقل الجوي لا يمكن أن تمارس في أية صورة كانت إلا ضمن الشروط والحدود المنصوص عليها في هذا القانون دون الإخلال بتحديد الأشخاص الذين لهم حق التقاضي ولا بحقوقهم الخاصة". وفي هذا المعنى أنظر: هاني دويدار، المرجع السابق ، ص 416 - طالب حسن موسى ، المرجع السابق ، ص 163.

ويشمل الحد الأقصى للتعويض في نقل الأشخاص، كافة الأضرار التي تضمنتها المادة 145 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي في نقل المسافرين، وهي الأضرار الناجمة عن وفاة المسافر أو إصابته بجروح أو أي ضرر جسدي أو عضوي أو وظيفي بما في ذلك الضرر الذي يصيب المدارك العقلية[1]. كما يشمل الحد الأقصى للتعويض في نقل الأشخاص، الأضرار الناجمة عن التأخير في إيصالهم، والتي نصت عليها المادة 147 من قانون الطيران المدني، بحكم أن المشرع الجزائري لم يفرد لأضرار التأخير حدا 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 لم يشر إليها إطلاقا. ولكن بالرجوع لقانون الخدمات الجوية رقم 166/64، نجد أن المشرع الجزائري قد وضع حدا أقصى للتعويض عن الأضرار التي تلحق بهذه الأمتعة وهو 5.000 وحدة حسابية عن كل مسافر[2]. وطبقا للمادة 72 من نفس القانون، تشمل الأضرار اللاحقة بالأمتعة الخفيفة التلف والضياع والتحطيم، وكذا أضرار التأخير في نقلها.

2- الحد الأقصى للتعويض في نقل البضائع والأمتعة المسجلة:

لم ينص قانون الطيران المدني رقم 06/98 على الحد الأقصى للتعويض في نقل البضائع و الأمتعة المسجلة، ولكنه بالرجوع لقانون الخدمات الجوية رقم 166/64 السابق الإشارة إليه، تنص المادة 77 في الفقرة الثالثة منها على أن" مسؤولية الناقل الجوي فيما يتعلق بالأمتعة المسجلة والبضائع، تكون محدودة بواقع 250 وحدة حسابية عن الكيلوغرام الواحد ...."

والملاحظ هنا أن المشرع الجزائري قد جمع بين الأمتعة التي يعهد المسافر بحراستها إلى الناقل الجوي ،وبين البضائع التي يكلف المرسل الناقل الجوي بنقلها في حكم واحد خاص بتعيين الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار اللاحقة بها. وقد تم تقدير هذا

---

[1]: ويمكن القول في هذا المقام أن الناقل الجوي المسؤول عن الأضرار النفسية والعقلية الناجمة عن أعمال القرصنة الجوية كما سبق بيانه، يستفيد من الحد الأقصى المقرر قانونا أي 250 ألف وحدة حسابية عن كل مسافر تضرر نفسيا جراء تلك الأعمال.

[2]: طبقا للمادة 2/77 من القانون 64 /166 المؤخر في 08 جوان 1964 والمتعلق بالخدمات الجوية وهو نفس الحد الذي وضعه بروتوكول لاهاي لعام 1955 .

الحد بـ 250 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الأمتعة المسجلة أو البضائع التي تعرضت للأضرار، وهو نفس الحد الأقصى الذي تقرر في بروتوكول لاهاي لعام 1955 المعدل لاتفاقية وارسو لعام 1929[1].

ويشمل الحد الأقصى للتعويض جميع الأضرار التي تضمنها نص المادة 1/146 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 والمتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي في نقل الأمتعة المسجلة والبضائع، وهي الأضرار الناجمة عن الهلاك أو التلف أو الضياع. كما يمتد الحد الأقصى للتعويض ليشمل الأضرار الناتجة عن التأخير في نقل البضائع والأمتعة المسجلة طبقا للمادة 147 من قانون الطيران المدني، باعتبار أن المشرع الجزائري لم يخص أضرار التأخير في نقل البضائع والأمتعة المسجلة بحد أقصى للتعويض عنها.

ولقد تبنى المشرع ضابط الوزن في تقدير الحد الأقصى للتعويض دون الاعتماد على تعداد الطرود." والواقع أن لهذا النهج ما يبرره إذ يلزم قبل انطلاق الرحلة، وزن الأمتعة المسجلة والبضائع مراعاة للأحكام الخاصة بحمولة الطائرة"[2].

ولكن المشرع الجزائري لم يبين إن كان الوزن الصافي أم الوزن الإجمالي poids net ou brut هو ضابط الوزن لحساب التعويض، غير أنه بالمقارنة مع وسائل النقل الأخرى، فإن الوزن المقصود هنا هو الوزن الخاضع للرسوم Le poids taxé ، وهو الوزن الإجمالي Le poids brut [3].

والآن و قد تعرفنا على الحدود القصوى للتعويضات في مختلف الحالات التي يسأل فيها الناقل الجوي، بقي لنا أن نعرف ما هي الوحدة الحسابية التي اعتمدها المشرع الجزائري في تقدير تلك الحدود؟

3) <u>كيفية حساب الحد الأقصى للتعويض</u> :

"يقصد بالوحدة الحسابية في مفهوم هذا القانون، وحدة حساب متشكلة من 65,5 ميلغرام من الذهب على أساس 900 من الألف من الذهب الخالص.

---

[1]: طبقا للمادة 11 من بروتوكول لاهاي 1955، حيث أن الحد الأقصى فيما يتعلق بنقل البضائع لم يتعرض للتعديل في ظله و بقي 250 فرنك.

[2]: هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص334.

[3] : A. Zahi , Droit des transports , op.cit , p 258 . et R. Rodière , op.cit , p 250.

ويمكن أن تحول وحدات الحساب المذكورة للعملة الوطنية بأرقام صحيحة . ويتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة يوم النطق بالحكم"[1]

إن قيمة الوحدة النقدية التي اعتمدها المشرع الجزائري في حساب الحدود القصوى للتعويضات هي نفسها قيمة الفرنك بوان كاريه الذي اعتمده المشرع الدولي كوحدة لقياس الحدود القصوى للتعويضات. وهي 65,5 ميلغرام من الذهب عيار 900 من الألف ذهبا خالصا[2]. ولا شك أن ذلك مظهر من مظاهر تأثر قانون الطيران المدني الجزائري باتفاقية وارسو 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي1955.

وإذا كان المشرع الجزائري قد أشار إلى تحويل المبالغ المنصوص عليها في القانون إلى أرقام صحيحة في العملة الوطنية، إلا أنه لم يحدد سعر الذهب الذي يتعين التعويل عليه عند التحويل[3].

فقيمة الذهب تختلف بحسب سعرها الذي يختلف بدوره ؛ فلا يمكن الاعتماد على السعر الرسمي للذهب لأن المشرع لم يحدد المقابل النقدي بالعملة الوطنية لوحدات الحساب الذهبية التي يتحدث عنها في قانون الطيران المدني رقم 06/98 ، كما أن السعر الرسمي للذهب لم يعد له وجود في الوقت الراهن إلا في المعاملات بين البنوك المركزية، خاصة بعد المصادقة على اتفاقية جمايكا لعام 1976 التي جردت الذهب من صفته النقدية وألغت سعره الرسمي[4].

كما أن المشرع الجزائري قد جعل النظام النقدي الجزائري قائما على أساس قيمة الدينار التي يتولى تحديدها القانون مع احترام الاتفاقيات الدولية، وتبعا لذلك ويكون للأوراق والقطع النقدية التي يصدرها البنك المركزي دون سواها سعرا قانونيا ولها قوة إبرائية [5].

---

[1]: المادة 3/150 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 المؤرخ في 27 جوان 1998 المقابلة للمادة5/22 من اتفاقية وارسو

[2]: وذلك طبقا للمادة5/22 من اتفاقية وارسو 1929 بعد تعديل بروتوكول لاهاي 1955

[3]: وينطبق القول على المشرع الدولي، إذ أن اتفاقية وارسو 1929 وضعت في وقت كانت فيه قيمة العملة الوطنية تتحدد بحجم الغطاء الذهبي الذي تملكه الدولة. أما الآن وقد هجرت الجماعة الدولية قاعدة الذهب تعذر تحديد القيمة الذهبية للعملة الوطنية . وفي هذا أنظر: هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص 424 .

[4]: في هذا المعنى انظر: رفعت فخري - محمد فريد العريني ، دراسات في القانون البحري والجوي ، الدار الجامعية ، مصر، 1992 ، ص 211،210و212.

[5]: المادتين 2 و6 من القانون رقم 10/90 المؤرخ في 1990/04/14 المتعلق بالنقد والقرض.

إذن لا جدوى من الأخذ بالسعر الرسمي للذهب عند تحويل الوحدات الحسابية الذهبية إلى العملة الوطنية، لأن الدينار لم تعد تتحدد قيمته بقاعدة الذهب، أي أنه لا يوجد ارتباط رسمي بينهما.

وطالما أن الذهب أضحى سلعة يخضع سعرها لقانون العرض والطلب وبالتالي فقد صفته كنقد، فلا جدوى من الأخذ إلا بالسعر الحقيقي له في السوق الحرة[1].

و عليه ، يمكن للقاضي الجزائري الاستناد إلى السوق المحلية لتحديد السعر الحقيقي للذهب، ويكون ذلك في تاريخ النطق بالحكم طبقا للمادة3/150 السابق الإشارة إليها. ولا شك أن الاعتماد على السوق الحرة في تحديد سعر الذهب، تحقيق لمصالح المضرورين بسبب ارتفاع قيمته فيها.

فلنفرض أن مسافرا توفي إثر حادث جوي، والحد الذي تقرر عن وفاته هو 100 ألف وحدة حسابية، ولنفرض أن سعر الذهب في السوق المحلية تاريخ النطق بالحكم كالتالي :

02 ميلغرام بالدينار الجزائري الواحد، فيكون الحساب كالتالي :

100000(وحدة حسابية) ×65,5 ميلغراما من الذهب (قيمة الوحدة الحسابية الواحدة)= 6550000 ميلغراما من الذهب.

ثم :650000(وزن الذهب في الوحدات الحسابية) = 3275000 دج عن وفاة المسافر[2]
02ميلغرام (كمية الذهب التي يشتريها الدينار)

المطلب الثاني: المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي:

إن قواعد المسؤولية في النقل الجوي بتحديدها لمقدار التعويض، تكون قد وضعت استثناء من الأصل العام الذي يقضي بالتعويض الكامل عن الضرر الحاصل.

لكن سرعان ما يصبح هذا الاستثناء بدوره قاعدة عامة؛ إذ من المقرر أنه يحق لكل ناقل جوي أن يتمسك بأحكام المسؤولية المحدودة التي تقررت لصالحه، إلا أن الاستثناء وارد و يتعلق الأمر بالمسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي.

---

[1] :في هذا المعنى: رفعت فخري - محمد العريني ، المرجع السابق ، ص 220.

[2] :عن كيفية الحساب و التحويل أنظر : رفعت فخري - محمد العريني ، المرجع السابق ، ص203،الهامش رقم 1.

فلن يستفيد الناقل الجوي من النصوص القانونية التي تحد من مسؤوليته أو تعفيه منها إذا ما ثبت سوء نيته اتجاه مستعملي الطائرة، ويكون الجزاء كذلك في حالة تخلف وثائق النقل الجوي أو بياناتها الإلزامية(الفرع الأول).

كما يمكن أن يتنازل الناقل الجوي بمحض إرادته عن حقه في التمسك بحدود المسؤولية بمقتضى اتفاق بينه وبين مستعملي الطائرة من ركاب وشاحنين، على أن يتجاوز التعويض تلك الحدود(الفرع الثاني).

و تجدر الإشارة إلى أن التشديد القانوني أو الاتفاقي ، هو معلم آخر من معالم تأثر القواعد الداخلية المنظمة للنقل الجوي في الجزائر باتفاقية وارسو لعام 1929 وبروتوكول لاهاي 1955.

الفرع الأول: التشديد القانوني لمسؤولية الناقل الجوي :

ترتبط فكرة التحديد القانوني لمسؤولية الناقل الجوي، بتنفيذه لعملية النقل دون الإخلال بواجباته القانونية المقررة التي تتلخص أساسا من ناحية في ضرورة إصداره لوثائق النقل مستوفية للبيانات والشروط اللازمة، ومن ناحية أخرى في ضرورة تنفيذه لعملية النقل على هدى ما تستلزمه المبادئ العامة في تنفيذ العقود بحسن نية، أي أن يتجنب هو و تابعوه ارتكاب غش أو خطأ يعد مساويا له.

ويترتب على إخلال الناقل بهذه الواجبات، سقوط حقه في الاستفادة من أحكام المسؤولية المحدودة.

أولا: تخلف وثائق النقل أو بياناتها اللازمة :

إن جزاء تخلف وثائق النقل أو بعض بياناتها الإلزامية، هو حرمان الناقل الجوي من التمسك بحدود المسؤولية التي تقررت لصالحه، لكن الأمر يختلف بين ما إذا كان النقل دوليا أو داخليا. ولتوضيح ذلك، سنميز بين النقلين الدولي والداخلي.

1- في النقل الدولي:

لقد ألزمت اتفاقية وارسو لعام 1929 الناقل الجوي بتسليم الركاب والشاحنين وثائق النقل المتمثلة في تذكرة السفر و استمارة الأمتعة ورسالة النقل الجوي بعد النص فيها

على البيانات التي حددتها المواد : 3، 4 و8 من الاتفاقية[1]. ويحرم الناقل الجوي من الاستفادة من أحكام الاتفاقية التي تعفيه أو تحد من مسؤوليته في الحالات التالية:

- إذا قبل الناقل الجوي مسافرا دون تزويده بتذكرة السفر[2] .(المادة2/3 من الاتفاقية)

- إذا قبل الناقل الجوي أمتعة دون تحرير بيان عنها أو دون أن يشتمل هذا البيان في حالة إصداره على البيانات التي تبين رقم تذكرة السفر وعدد الأمتعة ووزنها، وخضوع نقلها لنظام المسؤولية التي وضعته الاتفاقية[3] (المادة 4/4 من الاتفاقية).

- إذا قبل الناقل الجوي بضاعة دون تحرير رسالة النقل الجوي أو دون تضمينها في حالة إصدارها عشرة (10) بيانات إلزامية من أصل 17 التي حددتها المادة 08 وهي: مكان وتاريخ إصدار رسالة النقل الجوي، نقطتا القيام والوصول، محطات توقف الطائرة، اسم وعنوان المرسل، اسم و عنوان المرسل إليه إن وجد، اسم وعنوان الناقل، طبيعة البضاعة، عدد الطرود وطريقة تغليفها والعلامات الخاصة بها وأرقامها، وزن البضاعة وكميتها أو حجمها و مقاييسها، وبيان يتضمن أن النقل يخضع لنظام المسؤولية الذي حددته الاتفاقية[4] . (المادة 9 من الاتفاقية).

وإزاء الشروط الشكلية الزائدة التي وضعتها الاتفاقية، وانصراف القضاء في الأحكام السابق الإشارة إليها إلى الحكم بالمسؤولية المحدودة بالرغم من تخلف بعض البيانات، وبهدف إرساء تناسب بين تخلف الوثائق أو بياناتها وبين الجزاء المترتب عن ذلك، كان موقف المؤتمرين في لاهاي مخففا من الروح الشكلية السائدة في الاتفاقية ومضيقا بالتالي من نطاق إعمال الجزاء المترتب عن الإخلال بها[5].

---

[1]: محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص 142 .

[2]: و هو ما حكمت به محكمة ريوم في حكمها الصادر بتاريخ 1973/01/24. مشار إليه من طرف: هاني دويدار- المرجع السابق- ص 431. و لا يهم إن تخلفت البيانات اللازمة لتذكرة السفر، المهم أن يتم تسليمها للراكب، و لا يهم أيضا أن يتم تسليمها إلى شخص المسافر أو من ينوب عنه. طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 185.

[3]: وقد ذهبت محكمة بيروت في حكمها الصادر بتاريخ 1965/03/12 إلى القضاء بمسؤولية الشركة الناقلة مسؤولية غير محدودة لأنها دمجت استمارة الأمتعة مع تذكرة السفر ومثل هذا الدمج لم تنص عليه الاتفاقية في هذا أنظر : J.p Tosi , op.cit , p 129 .

[4]: وقد قضت محكمة العليا لنيويورك في قرارها الصادر بـ 1968/10/11 بالمسؤولية المحدودة للناقل الجوي مع أن خطاب النقل الجوي لم يتضمن مقياس الطرود و لا حجمها. في هذا أنظر : طالب حسن موسى ، المرجع السابق ص، 191

[5]: محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص 144.

فوحد بروتوكول لاهاي بين وثائق النقل الجوي من حيث البيانات الواجب توافرها فيها وقصرها على ثلاث بيانات فقط من بينها تنبيه مستعمل الطائرة إلى أن النقل يخضع لاتفاقية وارسو التي تحدد بوجه عام مسؤولية الناقل إزاء الركاب والشاحنين (المواد1/3 ، 2/4 و 6 من لبروتوكول لاهاي1955).

كما سوى البروتوكول من حيث الجزاء القاضي بإقصاء الناقل الجوي من أحكام تحديد أو الإعفاء من المسؤولية و حصره في حالتين اثنتين هما:

1- عدم تسليم وثيقة النقل أصلا سواء كانت تذكرة سفر أو بيان للأمتعة أو خطاب النقل الجوي.

2- عدم تضمين الناقل في الوثائق المذكورة تنبيها بخضوع النقل لنظام المسؤولية المحدودة المقررة في الاتفاقية[1].

وعلى خلاف الحال في اتفاقية وارسو الأصلية التي لا تجيز للناقل التمسك بحالات الإعفاء من المسؤولية أو الحدود القصوى لها إذا ما تخلفت ووثائق أو بياناتها اللازمة ، فان بروتوكول لاهاي قد أتاح للناقل الجوي فرصة التمسك بالنصوص التي تعفيه من المسؤولية بالرغم من ذلك.

والجدير بالذكر، أن كافة شركات الطيران تتضمن وثائق النقل الخاصة بها تنبيها آخر، يتعلق بخضوع النقل الجوي من أو باتجاه الولايات المتحدة الأمريكية لنظام المسؤولية المحدودة بـ 75 ألف دولار وفقا لاتفاق مونريال لعام 1966 .

وفي الأخير نشير إلى أن تخلف وثائق النقل أو عدم انتظامها ولو لم تشمل على بيان خضوع النقل للمسؤولية المحدودة، لم يعد سببا لتشديد مسؤولية الناقل الجوي سواء

[1]: بالرغم من وضوح الجزاء الذي قرره البروتوكول إلا أن القضاء الأمريكي اشترط أحيانا خروجا عن أحكام الاتفاقية والبروتوكول المعدل لها شروطا إضافية تعتبر بمثابة التعديل القضائي للاتفاقية مثلا كاشتراط تسليم تذكرة النقل في الوقت المناسب حتى يتمكن المسافر من التأمين على نفسه إذا لم يرض بالحدود القصوى للمسؤولية، أو أن تكون بيانات تذكرة السفر مكتوبة بحروف واضحة حتى يسهل على المسافر معرفة خضوع النقل للاتفاقية بمجرد الاطلاع على التذكرة . عن هذا القضاء انظر: الأحكام المشار إليها من طرف : طالب حسن موسى - المرجع السابق – ص 185 و186.محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص 145و146.و أيضا: J.P.Tosi ,op.cit, p 130

تعلق الأمر بنقل الأشخاص أو البضائع، وذلك طبقا للمواد 3/5 و9 من اتفاقية موريال الجديدة لعام 1999 [1].

2- في النقل الداخلي:

لقد نظم قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 وثائق النقل، وهي نفس الوثائق التي تناولتها اتفاقية وارسو: تذكرة السفر، بيان الأمتعة ورسالة النقل الجوي.

كما نص القانون على نفس الجزاء في حالة تخلف تلك الوثائق، أي عدم إصدارها أو عدم اشتمالها على بيانات معينة، وهو حرمان الناقل الجوي من أحكام هذا القانون التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها.

وسنتعرض فيما يلي لتذكرة السفر وبيان الأمتعة ثم لرسالة النقل الجوي.

أ- تذكرة السفر وبيان الأمتعة :

تنص المادة 132 من قانون الطيران المدني رقم06/98 على أنه " يجب أن يثبت عقد نقل الأشخاص بتسليم وثيقة الركوب . ولا يؤثر غياب أو عدم صلاحية أو ضياع وثيقة الركوب على وجود عقد النقل و لا على صلاحيته.

غير أنه إذا قبل الناقل راكبا لا يتوفر على وثيقة الركوب، فلا يكون له الحق في الاستفادة من أحكام هذا القانون التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها " .

وتتعلق الفقرة الأولى من المادة المتقدمة بإثبات عقد نقل الأشخاص بوثيقة الركوب والتي ليست الوسيلة الوحيدة لذلك وإنما يتقرر لها دور في الإثبات متى صدرت.

غير أن وثيقة الركوب وإن كانت وسيلة من وسائل إثبات عقد النقل، إلا أن جزاء تخلفها سيكون قاسيا على الناقل.

فإذا ما قبل الناقل مسافرا دون تزويده بوثيقةالركوب، فلن يحق له التمسك بالأحكام المنصوص عليها في قانون الطيران المدني والمتعلقة بتحديد مسئوليته أو الإعفاء منها. فالجزاء هذا خاص بحالة واحدة فقط وهي عدم إصدار تذكرة السفر وعدم تسليمها إلى

[1] : « ...de même l'inobservation des dispositions relatives aux documents de transport est supprimée définitivement comme cause d'aggravation de la responsabilité du transporteur aérien par la convention de Montréal tant pour le transport des passagers que pour le transport des marchandises . » Lassad KHECHANA , Mémoire DESS , op.cit , p 132.

المسافر، ولن يترتب ذلك الجزاء في حالة تخلف البيانات التي يستوجب القانون توفرها في وثيقة الركوب.

وكذلك الأمر بالنسبة لبيان الأمتعة فقد نصت المادة 137 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 على أنه" ينبغي إثبات نقل الأمتعة غير الأشياء الصغيرة التي يحتفظ بها الراكب، بتسليم بيان الأمتعة أو بتسجيلها على وثيقة الركوب. ولا يؤثر غياب أو وعدم صلاحية أو ضياع بيان الأمتعة، لا على وجود عقد النقل ولا على صلاحيته.

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

فإن كانت استمارة الأمتعة هي الأخرى لا تعدو أن تكون وسيلة من وسائل إثبات العقد، إلا أن أهميتها تظهر وتتجلى في الجزاء الذي يترتب عن تخلفها. فلا يحق للناقل الجوي التمسك بحدود المسؤولية أو حالات الإعفاء التي قررها القانون لصالحه إذا قبل الناقل أمتعة دون تحرير بيان عنها، وهي الحالة الوحيدة التي يترتب عنها هذا الجزاء.

إلا أن الناقل الجوي يمكنه الاستفادة من أحكام تحديد المسؤولية والإعفاء منها حتى في حالة عدم تحرير بيان الأمتعة، إذا ما تم تسجيلها على وثيقة الركوب طبقا للفقرة الأولى من المادة المتقدمة.

وندعو المشرع الجزائري في هذا المقام، إلى توسيع دائرة توقيع الجزاء ليشمل إخلال الناقل الجوي بالتزامه الإعلامي المتمثل في تنبيه المسافرين إلى أن النقل يخضع للقواعد الخاصة بالمسؤولية المقررة في قانون الطيران المدني رقم 06/98 التي تحد من مسؤولية الناقل الجوي، على غرار المشرع الدولي كما سبق بيانه[1].

ب- رسالة النقل الجوي:

"يثبت عقد النقل الجوي للبضائع والمواد بوثيقة تسمى رسالة النقل الجوي ... ولا يؤثر غياب أو عدم صلاحية أو ضياع هذه الوثيقة على وجود عقد النقل الجوي ولا على صلاحيته.

[1]: ومع ذلك نجد أن تذكرة السفر وبيان الأمتعة الصادرة عن شركة الخطوط الجوية الجزائرية للخطوط الداخلية تشير في البند الثالث من شروط عقد النقل إلى أن النقل يخضع بموجب هذا العقد للقواعد الخاصة بالمسؤولية والمقررة في اتفاقية وارسو والمطبقة داخل الوطن بموجب القانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية.

وإذا قبل الناقل الجوي بضاعة دون إعداد رسالة النقل الجوي أو إذا كانت الرسالة لا تتضمن البيانات اللازمة، فلا يكون للناقل حق الاستفادة من أحكام هذا القانون التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها"[1].

فرسالة النقل الجوي وإن كانت وسيلة إثبات فقط لعقد النقل الجوي للبضائع، إلا أن أهميتها وأهمية بياناتها اللازمة تظهر في حرمان الناقل الجوي من الاستفادة من الأحكام التي تعفيه من المسؤولية أوتحد منها:

- إذا قبل الناقل الجوي البضاعة دون إعداد رسالة النقل الجوي أصلا.
- إذا أعد الناقل الجوي رسالة النقل الجوي عن البضاعة التي قبلها، لكن دون أن يضمنها البيانات اللازمة وهي: المكان الذي أنشئ فيه المستند والتاريخ الذي أعد فيه، نقطتا الإقلاع والوصول، المحطات المنصوص عليها، اسم وعنوان المرسل، اسم وعنوان الناقل الأول، اسم وعنوان المرسل إليه عند الاقتضاء، طبيعة البضاعة، عدد الطرود وطريقة تغليفها وعلاماتها المميزة وأرقامها، وزن البضاعة وكميتها وحجمها وأبعادها، و أخيرا النص على أن النقل يخضع لنظام المسؤولية المقررة في هذا القانون[2].

إن البيانات الواجب ذكرها في رسالة النقل الجوي كثيرة و تخلفها لا يتناسب مع الجزاء القاسي الذي يحرم الناقل الجوي من حدود المسؤولية أو حالات إعفائه منها بمجرد عدم ذكر المحطات المنصوص عليها مثلا. لذلك، لابد أن يحصر المشرع الجزائري توقيع الجزاء في حالة تخلف رسالة النقل الجوي أو حالة عدم اشتمالها على أن النقل يخضع لنظام المسؤولية المحدودة المقرر في القانون، كما هو الحال في النقل الجوي الدولي.

ثانيا: ارتكاب غش أو خطأ معادل للغش:

يعتبر حسن النية أمرا مفترضا في العقود، و يجب تنفيذ العقد طبقا لما اشتمل عليه وبحسن نية[3].

وحتى لا يطمئن الناقل الجوي للحدود القصوى للتعويضات التي تقررت لصالحه فيتقاعس في بذل العناية اللازمة لسلامة الركاب والبضائع، كان حقه في الاستفادة من

---

[1]: المادة 134 من القانون رقم 06/98 المتعلق بالقواعد العامة للطيران المدني .

[2]: لم يتضمن قانون الطيران المدني رقم 06/98 تلك البيانات ولكن القانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية قد أشار إليها في المادة 34 منه بعد أن اقتضى الرجوع إليه.

[3]: طبقا للمادة 107 من القانون المدني الجزائري.

نظام المسؤولية المحدودة رهينا بعدم ارتكابه وتابعوه غشا أو خطأ مساويا للغش، ولعل ذلك يحمله على تنفيذ العقد بحسن نية. فإذا ما أخل بهذا الالتزام وارتكب غشا أو خطأ جسيما، كان التعويض على قدر الضرر.

إن المصدر التاريخي لهذه الفكرة هو اتفاقية وارسو لعام 1929 ثم بروتوكول لاهاي لعام ،1955 وطالما أن الاتفاقية والبروتوكول هما من النظام القانوني الجزائري، فإنه من اللزوم التعريج عليهما لتحديد فكرة الغش والخطأ المساوي له قبل التطرق لهذه الفكرة في قانون الطيران المدني الجزائري .

1- الغش والخطأ المعادل له في اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكول لاهاي 1955 :

لقد نصت المادة 25 من اتفاقية وارسو على أنه " ليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها إذ كان الضرر قد تولد عن غش أو خطأ يراه قانون المحكمة المعروض عليها النزاع معادلا للغش. وكذلك يحرم الناقل من هذا الحق إذ أحدث الضرر في نفس الظروف أحد تابعيه في أثناء تأديته لوظيفته".

إن عبارة " الغش والخطأ المعادل له " قد أثارت صعوبات شديدة في تحديد مفهومها أو المقصود منها. ويرجع ذلك أصلا إلى إحالة الاتفاقية إلى قانون المحكمة المعروض عليها النزاع في شأن تحديد الخطأ المعادل للغش[1].

وقد اختلف الفقه في تفسير تلك الإحالة، وانقسم إلى رأيين؛ يرى الأول منهما 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[2]. بينما ذهب 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 اصطلاحا مقابلا لفكرة الغش

---

[1]: محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص 148.

[2]: وهو مفهوم الغش في القانون اللاتيني، أشار إليه : طالب حسن موسى – المرجع السابق – ص 175. و أنظر أيضا : هاني دويدار المرجع السابق ، ص342. و هو يرى أن الغش لا يختلف في مفهومه بين القواعد الخاصة في النقل والقواعد العامة للالتزامات والعقود .

كالدول الإنجلوساكسونية وهي حليفة هذا الرأي، فالخطأ الذي يشبه أو ي
هو الذي يحرم الناقل من المسؤولية المحدودة[1].

وتختلف القوانين في شأن تحديد السلوك الذي من شأنه جعل مسؤولية
غير محدودة ، فالقوانين التي تنتمي إلى الأسرة الرومانية – الجرمانية تأخذ بفكرة الغش الذي يمكن تعريفه بأنه ارتكاب فعل أو امتناع عمدا بقصد الإضرار بالغير. كما تأخذ بفكرة الخطأ الجسيم و هو كل إهمال جسيم فعلا كان أو امتناعا في اتخاذ العناية الواجبة ولو لم تصحبه نية الإضرار بالغير[2]. ومن القوانين التي تساوي بين الغش والخطأ الجسيم القانون الفرنسي[3] ، وقد طبق القضاء الفرنسي والدول المتأثرة بالنظام القانوني الفرنسي فكرة الخطأ الجسيم La faute lourde باعتباره خطأ معادلا للغش وهو ما يعرف culpalata dolo aéquiparatur[4] .

أما العائلة الانجلوساكسونية، فقوانينها لا تعرف فكرة الغش أو الخطأ الجسيم، وإنما تأخذ بنظام الخطأ الإرادي wilful misconduct ، 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 اكتراث 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[5].

وإثر هذا التضارب الفقهي والقضائي الذي أخل بهدف الاتفاقية في توحيد القواعد المتعلقة بالنقل الجوي عبر العالم، عقد مؤتمر لاهاي لعام 1955 الذي فصل في مسألة

---

[1]: ابو زيد رضوان، المرجع السابق ، ص368.

[2]: هاني دويدار، المرجع السابق ، ص436.

[3]: في تأكيد هذا القول أنظر: محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص149 . و أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص369 . وأيضا :

- R- Rodière , op.cit , p 254,373 et J.P Tosi , op.cit , p 150. et A. Seriaux , op.cit , p 205 et Louis Cartou ,op.cit , p 332.

[4]: حول التطبيقات القضائية للخطأ الجسيم المساوي للغش :

طالب حسن موسى ، المرجع السابق ، ص 176. و عدلي أمير خالد ، المرجع السابق ، ص 138، 144

وأيضا : -Hassania CHERKAOUI, La responsabilité internationale des transporteurs maritime et aérien - incidence de la faute de l'équipage, Edition SOCHEPRESS, 1987, p 45 et 46.

[5] : في مفهوم Wilful misconduct وتطبيقاته القضائية ومقارنته بالخطأ الجسيم أنظر:

-Hassania CHERKAOUI , op.cit, p 46,47 et 56,57,58.

الغش والخطأ المساوي له بشكل يكون أقرب بما كان إلى تحقيق ذلك التوحيد الدولي في المفهوم القانوني للسلوك الذي يجعل الناقل الجوي مسؤولا مسؤولية غير محدودة.

فنص في المادة 13 منه والمعدلة للمادة25 من الاتفاقية الأصلية على " أن 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 باحتمال نشوب ضرر، فإذا وقع الفعل أو الامتناع من جانب التابعين فيجب كذلك إقامة الدليل على أنهم تصرفوا في نطاق تأدية وظيفتهم".

وفي الحقيقة، يكون هذا التعديل قد حقق انحيازا ظاهرا لفكرة الخطأ الإرادي Wilful misconduct المعروف في الأنظمة الانجلوساكسونية بالنظر إلى درجة التطابق الكبيرة بينهما. ومع ذلك، فإن التوفيق بين العائلة الجرمانية – الرومانية ونظيرتها الانجلوساكسونية قد تحقق إلى حد كبير، لأن نص التعديل يتضمن شقين: الشق الأول هو ارتكاب الفعل أو الامتناع بقصد إحداث الضرر وهو نفس مفهوم الغش المعروف في القانون اللاتيني، كما أنه نفس مفهوم الشق الأول من الخطأ الإرادي الأنجلوساكسوني السابق الإشارة إليه[1]. أما الشق الثاني من التعديل وهو الفعل والامتناع المقرون برعونة ووعي باحتمال وقوع الضرر، فهو يوافق الشق الثاني من الخطأ الإرادي في القانون الانجلوساكسونية لكنه يختلف عن الخطأ الجسيم وفي نفس الوقت يقترب من فكرة الخطأ غير المغتفر المعروفة في القانون الفرنسي La faute inexcusable[2]. و لم يثر الفرض الأول من التعديل-الغش- أي إشكال بل أنه فرض نادر الوقوع، لكن الفرض الثاني - الخطأ غير المغتفر- هو الذي أثار خلافات حول المعيار الواجب إتباعه في تقدير الوعي بنشوب

---

[1]: محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص150 .ويوافقه في الفكرة هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص439، وأيضا أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص 372.

[2] : « … Le doyen CHAUVEAU proposa une définition de la faute inexcusable , qui fut retenue par le législateur . Est inexcusable dit l'art 321/4 du code de l'aviation civile , la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable. » Cité par : A. Seriaux , op.cit , p 205.

« La faute lourde s'est usée , la faute inexcusable est en train de s' user ». R- Rodière , op.cit, p 374.

الضرر، أهو المعيار الموضوعي in abstracto. Appréciation objective أم المعيار الشخصي in concreto . Appréciation subjective[1].

وفي الأخير، نشير إلى أن اتفاقية موريال الجديدة لعام 1999 قد احتفظت بنفس نص التعديل الذي جاء به بروتوكول لاهاي 1955، لكنها تقصره على حالات المسؤولية في نقل الأمتعة وعن أضرار التأخير فقط[2].

2- الغش والخطأ المعادل له في قانون الطيران المدني رقم 06/98 :

تنص المادة 151 من القانون رقم 06/98 المتعلق بالقواعد العامة للطيران المدني على ما يلي: " لا تسري حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذا القانون إذا ثبت أن الخسارة ناتجة عن غش أو خطأ يقدر أنه معادل للغش الذي ارتكبه الناقل أو مندوبوه خلال ممارسة وظيفتهم".

إن نص المادة المتقدمة يكاد يتطابق و نص المادة 25 من اتفاقية وارسو لعام 1929، بل أن المشرع الجزائري 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.

فإن كانت اتفاقية وارسو قد أحالت إلى القوانين الوطنية مهمة تحديد مفهوم الخطأ المساوي للغش تفاديا 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 حدة في تساؤلنا هو أن الجزائر قد صادقت على بروتوكول لاهاي لعام 1955 المعدل لاتفاقية وارسو لعام 1929 من خلال المرسوم رقم 74/64 المؤرخ في 1964/03/02 ، 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 ذلك[3].

---

[1]: في تفصيل المعيارين وتطبيقاتهما القضائية: - Hassania CHERKAOUI , op.cit , p126,131.
-A.Seriaux , op.cit , P 206 et Barthelemy Mercadal -op.cit - p 404.
وأيضا أبو زيد رضوان ، المرجع السابق، ص 373. و هاني دويدار، المرجع السابق، ص 441 .

[2]: طبقا للمادة 5/22 من اتفاقية موريال 1999/05/28.

[3]: طبقا للمادة 13 من بروتوكول لاهاي المعدلة للمادة 25 من اتفاقية وارسو الأصلية.

فما الذي منع المشرع الجزائري من تبني هذا المفهوم الواضح على غرار بعض المشرعين العرب كالمشرع المصري والعراقي اللذين عبرا عن الغش بالفعل أو الإمتناع من جانب الناقل أو تابعيه بقصد إحداث الضرر، وعن الخطأ الجسيم بالفعل أو الامتناع من جانب الناقل أو تابعيه برعونة مقرونة بإدراك لما قد ينجم عنه من ضرر[1].

فالمشرع الجزائري لم يحدد المقصود بالغش والخطأ المساوي له في القواعد الخاصة بالنقل الجوي، ولا في القواعد العامة الواردة في القانون التجاري أو المدني[2].

إن تحديد مفهوم الغش في القانون الجزائري لا يثير إشكالا، فطالما أن الجزائر تعد من الدول المتأثرة بالنظام القانوني الفرنسي، يمكن القول أن الغش هو كل فعل أو امتناع يكون بقصد الإضرار بالغير[3].

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 " غش" إلا وكان معطوفا على لفظ الخطأ الجسيم[4].

ومع ذلك، فإن المشرع الجزائري لم يحدد مفهوما للخطأ الجسيم ولعله قد ترك تقدير جسامة الخطأ التي من شانها 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.

ومن بين تطبيقات، قيام الناقل بالتصرف في الشيء محل النقل لحسابه الخاص، ثم الادعاء بهلاكه وعرض دفع تعويض في حدود مسؤولية الناقل المحدودة. أما تطبيقات الخطأ الجسيم فهي كثيرة، كإقلاع قائد الطائرة رغم تحذيره باحتمال سوء الأحوال الجوية أو أن

---

[1]: لقد اقتبس المشرع المصري تعديل بروتوكول لاهاي 1955 للمادة 25 من الاتفاقية وضمنه في المادة 4/292 وكذا المادة 217 من قانون التجارة رقم 1999/17 في هذا أنظر: عدلي أمير خالد - أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي – المرجع السابق- ص 314، 319 . وكذلك فعل المشرع العراقي في المادة 2/17 من قانون النقل رقم 80 لسنة 1983 وفي هذا أنظر: أكرم يا مالكي، المرجع السابق، ص 150

[2]: هذا على خلاف المشرع البحري الذي وضع مفهوما محددا للسلوك الموجب للمسؤولية غير المحدودة . أنظر المواد: 809-849 من القانون البحري الجزائري.

[3]: وهو مفهوم الغش في قانون الدول اللاتينية السابق الإشارة إليه .

[4]: كمثال عن ذلك أنظر المواد 2/172 و 2/178 و 2/182 من القانون المدني الجزائري.

يحود عن الخط المنتظم المحدد للطائرة تفاديا للتأخير عن الوصول في الميعاد، فيكون بذلك قد ارتكب خطأ جسيما[1].

ولا شك أنه لا بد أن تتحقق بعض الشروط المتعلقة بالغش أو الخطأ الجسيم، حتى يكون الناقل الجوي مسؤولا مسؤولية غير محدودة :

أ- فلا بد أن يقع الغش أو الخطأ الجسيم من جانب الناقل أو تابعيه. وتابعوا الناقل هم من يستخدمهم في تنفيذ التزاماته، ويكفي أن تكون علاقة التبعية اقتصادية ولا يشترط أن تكون قانونية[2].

ب- لابد على المضرور أن يثبت ارتكاب الناقل للغش أو الخطأ الجسيم، فإن وقع الغش أو الخطأ الجسيم من طرف تابعي الناقل فعليه أن يثبت أيضا أنهم كانوا خلال تأدية وظيفتهم، ويكون الاثبات بكافة الطرق كالقرائن كما يستطيع المدعي بالمسؤولية الاستناد إلى تقرير لجنة التحقيق في حادث الطائرة لأجل إقامة الدليل على الغش أو الخطأ الجسيم المرتكب من طرف الناقل الجوي أو تابعيه[3].

ج- ثم لا بد أن يكون الغش أو الخطأ الجسيم هو السبب في حدوث الضرر، فلا يكفي أن يقع غش أو خطأ جسيم خلال فترة النقل الجوي، بل لا بد أيضا من إثبات رابطة السببية بينه وبين الضرر الحاصل، ذلك أن الغش أو الخطأ الجسيم لا يفترض[4].

الفرع الثاني: الاتفاق على تشديد مسؤولية الناقل الجوي:

إذا كان من حق أطراف عقد النقل الجوي الاتفاق على الارتفاع بالحد الأقصى للتعويض عن مسؤولية الناقل الجوي، فإنه ليس من حق هذا الأخير أن يتفق مع مستعملي الطائرة ركابا أو شاحنين على النزول دون الحدود المقررة قانونا أو أن يشترط إعفاءه كليا أو جزئيا من المسؤولية.

---

[1]: هذه الأمثلة وغيرها : هاني دويدار المرجع السابق- ص 343

[2] : « … on sait que la jurisprudence n'exige pas un lien de dépendance juridique, mais se suffit d'une dépendance économique pour caractériser en droit aérien le lien de préposition . » J.p. Tosi ,op.cit ,p 153.

[3]: عدلي أمير خالد ، عقد النقل الجوي ، المرجع السابق،ص 146. وكما تناول المشرع الجزائري دور لجنة التحقيق في حوادث الطائرات في المواد 94، 95، 96 و97 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98.

[4] : J.P Tosi , op.cit , p 154 .

أولا: جواز الاتفاق على تشديد مسؤولية الناقل الجوي:

إن وضع حدود قصوى للتعويضات يعد بمثابة حماية للناقل الجوي، ولكنه يجوز لهذا الأخير التنازل عن هذه الحماية وقبوله حدا أعلى من الحد المقرر قانونا. فيعتبر صحيحا كل اتفاق على الارتفاع بالتعويض فوق الحد الأقصى، ويتصور ذلك في نقل الأشخاص وفي نقل البضائع أيضا.

1- الارتفاع بالتعويض في نقل الأشخاص :

تنص الفقرة الأخيرة من المادة 1/77 من قانون الخدمات الجوية رقم 166/64 على ما يلي :" غير أنه يجوز للراكب بناءا على اتفاق بينه وبين الناقل أن يضع حدا أعلى للمسؤولية"[1].

ويظهر من خلال النص المتقدم أنه بإمكان الطرفين المسافر و الناقل الجوي الاتفاق على تشديد مسؤولية هذا الأخير بوضع حد أقصى للتعويض يفوق ذلك الذي حدده القانون وهو 250 ألف وحدة حسابية عن المسافر.

وإن كان ليس هناك ما يمنع من تجاوز التحديد القانوني للمسؤولية، إلا أنه يلاحظ أن هذا الفرض نادر الوقوع في شأن نقل الركاب، حيث يكثر عادة الالتجاء إلى التأمين لضمان تعويض ما يقصر الحد القانوني لمسؤولية الناقل عن تعويضه من أضرار[2].

ومع ذلك، يمكن الاتفاق على أن تكون مسؤولية الناقل الجوي غير محدودة في جميع الأحوال أو في أحوال معينة، كالاتفاق على إطلاق المسؤولية في حالة الوفاة وحدها مع بقاء مسؤولية الناقل الجوي محدودة في حالات أخرى. ويتعين أن يكون الاتفاق بين الناقل الجوي والمسافر خاضعا لمساومتهما، فلا نكون بصدد اتفاق إذا كان الحد الجديد الأعلى مفروضا على أي منهما[3].

وإن التعويض الذي يقضي به الاتفاق بين الناقل والمسافر، ليس من قبيل التقدير الجزافي الذي يستحق بصفة تلقائية أيا كانت قيمة الضرر، بل هو بمثابة حد أقصى جديد للتعويض لا يصح تجاوزه ولكن ليس من المحتم بلوغه، إذ ينبغي مراعاة قاعدة التعويض

---

[1]: وهي تقابل الفقرة الأخيرة من المادة 1/22 من اتفاقية وارسو 1929 وأكدها بروتوكول لاهاي أيضا.
[2]: محمد فريد العريني ، المرجع السابق، ص 152 .
[3]: هاني دويدار، المرجع السابق، ص 332

على قدر الضرر، فإذا ثبت أن قيمة الضرر أقل من الحد الأقصى الاتفاقي الجديد للتعويض فلا يلتزم الناقل إلا بالقيمة الأقل[1].

ويشترط أن يكون هذا الاتفاق صريحا ولا يشترط أن يكون مكتوبا، فلا يجب بالضرورة أن تتضمنه وثيقة الركوب، ولكنه من مصلحة الراكب أن يكون الاتفاق مكتوبا سواء على وثيقة الركوب أو على وثيقة أخرى مرفقة[2].

2- الارتفاع بالتعويض في نقل البضائع :

بالنسبة لنقل البضائع، لقد جاء حكم القانون رقم 64/ 166 المتعلق بالخدمات الجوية صريحا حول جواز الاتفاق على رفع الحد الأقصى للتعويض المقرر في نقل البضائع وهو250 وحدة حسابية عن الكيلو غرام الواحد، فنصت المادة3/77 منه على" أن تكون مسؤولية الناقل الجوي فيما يتعلق بنقل البضائع و الأمتعة المسجلة محدودة بـ250 وحدة حسابية عن الكيلو غرام الواحد. ما عاد الحالة التي يقوم فيها المرسل بإعلان القيمة"[3].

والتصريح بالقيمة هو التصرف الذي يقوم المرسل من خلاله بإعلام الناقل بقيمة البضاعة، بهدف الحصول على التعويض الكامل في حالة وقوع الضرر[4].

ويرى جانب من الفقه أن هذا الإعلان لا يعد اتفاق بين أطراف عقد النقل على وضع حد أقصى للتعويض أعلى من ذلك الذي قرره القانون أو الاتفاقية، ولا يعد كذلك تحديدا لقيمة البضاعة أو الأمتعة المسجلة، وإنما هو عبارة عن تصرف من جانب واحد يقدر بمقتضاه المرسل مقدما قيمة الضرر الذي قد يصيبه من جراء خطأ الناقل في تنفيذ عقد النقل[5] . بينما يرى فقه آخر أن إعلان القيمة الذي يقوم به المرسل له طابع تعاقدي محض طالما أن الناقل بإمكانه أن يقبل أو يرفض نقل البضاعة المعلن عن قيمتها[6].

1: عدلي أمير خالد ، المرجع السابق، ص99

2: هاني دويدار ، المرجع السابق، ص 333

3: وهي تقابل المادة 2/22 من اتفاقية وارسو وأكدها بروتوكول لاهاي أيضا .

4 : « C'est l'acte par le quel, l'expéditeur porte à la connaissance du transporteur la valeur de la marchandise en vue de bénéficier de la réparation intégrale en cas de préjudice ». A. ZAHI , op.cit , p 259 .

5 : محمد فريد العريني ، المرجع السابق، ص 153.

6 :A. ZAHI , op.cit , p261.

وحتى يكون الناقل الجوي ملزما بالتعويض في حدود القيمة المعلنة من طرف المرسل لابد من أن يتم إعلان القيمة عند تسليم البضائع أو الأمتعة إلى الناقل الجوي، فلا يعتد بأي إعلان يتحقق بعد التسليم، ويصح أن يكون ذلك من طرف المرسل نفسه أو من ينوب عنه.

ويشترط أن يكون الإعلان مدونا في رسالة النقل الجوي أو بيان الأمتعة المسجلة[1] ولكن ذلك لم يشترطه المشرع الجزائري كما لم تشترطه الاتفاقية.

ويجب أن يكون الإعلان بقصد تقرير مسؤولية الناقل الجوي بما يجاوز الحد الأقصى، فلو تبين من ظروف الحال أن الإعلان لم يكن يستهدف الارتفاع بالتعويض فلا مجال للأخذ بتلك القيمة المعلنة[2]. كما يتوجب على المرسل أن يدفع للناقل الجوي الرسم الإضافي المقرر، فإن امتنع عن تسديده ، لا يحق له أن يتمسك بالتعويض في حدود تلك القيمة المعلنة[3].

فإن تحققت هذه الشروط، أنتج الإعلان بالقيمة أثره الذي يتمثل في استبدال الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه في القانون أو الاتفاقية بالقيمة الجديدة المعلنة. ولكن القيمة المعلنة ليست من قبيل التقدير الجزافي دون ما النظر إلى قدر الضرر، وإنما هي بمثابة حد أقصى للتعويض لا تستحق بأكملها إلا إذا كانت قيمة الضرر مساوية لها.

ويمكن للناقل الجوي إثبات أن قيمة الضرر أقل من القيمة المعلنة بأن يقيم الدليل على أن هذه الأخيرة تفوق ما يعلقه المرسل على تسليم الطرد من أهمية حقيقية في مكان الوصول[4].

ثانيا: بطلان الاتفاق على تخفيف المسؤولية أو الإعفاء منها :

خلافا لما تقضي به القواعد العامة من جواز الاتفاق على إعفاء المدين من أية مسؤولية تترتب على عدم تنفيذ التزامه التعاقدي، إلا ما ينشأ عن غشه أو خطئه الجسيم، أو الغش و الخطأ الجسيم الواقع من أشخاص يستخدمهم في تنفيذ التزامه[5]، يعتبر باطلا كل

---

[1]: محمد فريد العريني ، المرجع السابق، ص 153. وأيضا: A. ZAHI , op.cit , p 260

[2]: « ...et sont exclus toutes les déclarations de valeur qui ne sont pas faites dans l'intention d'élever la limite de responsabilité ». E. Du. Pontavice ,op .cit , p 102.

[3]: هاني دويدار ، المرجع السابق، ص 422.

[4]: محمد فريد العريني ، المرجع السابق، ص 153 .

[5]: طبقا للمادة 2/178 من القانون المدني الجزائري.

اتفاق يرمي إلى إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو وضع حد أدنى من الحد الذي قرره القانون، وبطلان الاتفاق لا يؤدي إلى بطلان العقد الذي يظل خاضعا لأحكام هذا القانون[1].

والاتفاق على تخفيف المسؤولية أو الإعفاء منها إنما يرمي إلى تعديل أحكام المسؤولية الناشئة عن الإخلال بالعقد، إما برفع المسؤولية عن الناقل فلا يلتزم هذا الأخير بدفع التعويض للدائن رغم توافر جميع عناصرها، وإما بتخفيف المسؤولية مع بقائها على عاتق الناقل، فلا يلتزم إلا بدفع تعويض جزئي، وإما بإنقاص المدة التي يجوز فيها للدائن رفع دعوى المسؤولية عليه. فاتفاقات المسؤولية على هذا النحو هي تلك التي يقصد بها تنظيم أثار المسؤولية على غير الوجه الذي نظمت عليه في القانون[2].

وإذا كانت تلك الشروط تعد باطلة إلا أن المشرع حرص على تأكيد عدم تأثر العقد ذاته في وجوده وصحته بهذه الشروط، فتبطل الشروط وحدها ويظل عقد النقل الجوي مع ذلك صحيحا.

وشروط العقد بقصد التخفيف أو الإعفاء من المسؤولية قد تكون مباشرة ، كأن يتضمن العقد نصا صريحا يقضي بعدم إمكانية الرجوع على الناقل الجوي في حالة إصابة المسافر بأذى بدني أو في حالة هلاك البضاعة أو الأمتعة أو في حالة التأخير[3].

كما يمكن أن تكون تلك الشروط واردة بصفة غير مباشرة كالنص على تقصير مواعيد الاحتجاج أو تقصير مدة تقادم أو سقوط دعوى المسؤولية[4]، أو تضمين وثائق النقل شرطا من شأنه أن يفضي إلى نقل عبء الإثبات من عاتق الناقل الجوي إلى المسافر أو الشاحن، الأمر الذي يؤدي إلى إعجاز متلقي خدمة النقل وإرهاقهم، وبالتالي الإخلال بالتوازن الذي طالما سعى إليه المشرع بين مصالح مستغلي و مستعملي الطائرة [4].

وغني عن البيان أن تكون الاتفاقات التي تقضي بإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو تخفيفها باطلة دائما، سواء كانت سابقة على وقوع الضرر أو لاحقة له، وذلك لعمومية نص المادة 78 من قانون الخدمات الجوية رقم 06/98 ، والذي يقضي ببطلان كل شرط

---

[1]: طبقا للمادة 78 من قانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية ، وهي تقابل المادة 23 من اتفاقية وارسو 1929

[2]: محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 154.

[3]: هاني دويدار، المرجع السابق، ص 398.

[4] : R.Rodière , op.cit, p 240.

سواءا تضمنه عقد النقل الجوي من خلال وثائق النقل أو كان معدلا له، دون أن يميز هذا النص بين الاشتراط السابق على وقوع الضرر و اللاحق له.

ويبقى من حق المضرور، إبراء الناقل الجوي، أي تبرئة ذمته إزاءه وإعفائه من التزامه بالتعويض كليا أو جزئيا، إلا أن الإبراء هو تصرف قانوني من جانب واحد أي من صور الإرادة المنفردة، وهو يتميز عن الاتفاق على الشروط التي من شأنها أن تعفي من المسؤولية أو تحددها بأقل مما هو مقرر قانونا، فالإبراء يعتبر تنازلا صريحا من جانب المضرور عن حقه في الحصول على التعويض بعد وقوع الضرر[1] .

وخلاصة القول، أنه متى كان من الجائز لأطراف عقد النقل الجوي الاتفاق على الارتفاع إلى ما يفوق الحدود القصوى للتعويضات وبالتالي تشديد مسؤولية الناقل الجوي من جهة، وكان باطلا كل اتفاق يرمي إلى إعفاء الناقل الجوي أو النزول دون الحدود القصوى للتعويضات من جهة أخرى، فإن المشرع يكون في هذه المرة قد وقف إلى جانب الطرف الضعيف في عقد النقل الجوي وهو مستعمل الطائرة ووفر له الحماية إزاء الطرف القوي في العقد وهو الناقل الجوي، وما يزيد في تلك الحماية هو ضمان حق الطرف الأول في مقاضاة الطرف الثاني، وهو ما سنتعرض له فيما يلي .

المبحث الثاني: أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص والبضائع:

إذا ما أخل الناقل الجوي بتنفيذ التزاماته الناجمة عن عقد النقل، وترتب عن هذا الإخلال ضرر أصاب مستعمل الطائرة، فلا سبيل أمام هذا الأخير إلا اللجوء إلى القضاء برفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي، بغية الحصول على تعويض قد يجبر ما لحقه من ضرر.

ولقد أقر المشرع الجزائري ما سعى المشرع الدولي إلى وضعه من أحكام تضبط وتنظم دعوى المسؤولية التي ترفع على الناقل الجوي، مع المراعاة الدائمة لإقامة التوازن بين مصالح هذا الأخير ومصالح الركاب والشاحنين.

ويمكن تقسيم أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي إلى قسمين رئيسيين:

يتمحور الأول حول رفع دعوى المسؤولية، فيبرز من خلاله أطراف هذه الدعوى والمحكمة المختصة بنظرها(المطلب الأول)، بينما يتعلق الثاني بالدفع بعدم قبول الدعوى و تقادمها وهي حالات انقضائها(المطلب الثاني).

المطلب الأول: رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي :

تتميز دعوى المسؤولية التي ترفع بمناسبة عقد النقل الجوي بقواعد غير تلك التي تتضمنها الأحكام العامة لدعوى المسؤولية، ولا سيما فيما يتعلق بتحديد من له الحق في رفع هذه الدعوى وعلى من ترفع (الفرع الأول) ، بالإضافة إلى تحديد المحكمة المختصة بنظرها (الفرع الثاني).

الفرع الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل الجوي:

لم يتول المشرع الجزائري ولا الدولي تحديد أطراف دعوى المسؤولية التي يتم تحريكها بمناسبة عقد النقل الجوي، على وجه الدقة، ذلك أنها كسائر الدعاوى التي ترفع أمام القضاء يتحدد لها طرفان هما المدعي من جهة والمدعى عليه من جهة أخرى. فالمدعي هو المسافر أو الشاحن أما المدعى عليه فهو دائما الناقل، لكن الأمر ليس بهذه البساطة ويتعين توضيحه.

أولا : المدعى :

يختلف المدعي في دعوى المسؤولية التي ترفع على الناقل الجوي باختلاف نوع عملية النقل الجوي ، ففي نقل الأشخاص وأمتعتهم يكون هو المسافر إلا إذا ترتب عن الحادث وفاته فيصبح من حق ورثته تحريك دعوى المسؤولية. أما في نقل البضائع فيكون المدعي كقاعدة عامة مرسل البضاعة أو المرسل إليه.

1- المدعي في نقل الأشخاص :

المدعي في دعوى المسؤولية التي ترفع على الناقل الجوي في نقل المسافرين هو المسافر المضرور في المقام الأول، والذي يثير مسؤولية الناقل الجوي التعاقدية[1].

وإذا كان رفع دعوى المسؤولية من قبل المسافر المضرور أمرا لا يثير أية صعوبة، فإنه على العكس بالنسبة للحالة التي يكون رفع هذه الدعوى من طرف ورثة المسافر المتوفى، فيثور التساؤل عن مدى جواز رفع دعوى المسؤولية من قبل ورثة المسافر في حالة وفاته.

وإن كان الرأي الراجح في الفقه والقضاء يرى أنه يجوز لذوي الحقوق من ورثة المسافر إقامة دعوى المسؤولية على الناقل الجوي لمطالبته بالتعويض عن الضرر الذي أصاب مورثهم أو عائلهم، سواء وقعت الوفاة إثر الحادث مباشرة أو بعد انقضاء فترة زمنية من وقوعه، إلا أن طبيعة الدعوى التي يرتكز عليها هؤلاء كانت دائما محل خلاف[2]. فهل تعتبر دعواهم ضد الناقل الجوي قائمة على أساس مسؤولية الناقل العقدية، أم مسؤوليته التقصيرية؟

لقد قضت محكمة النقض الفرنسية في قضية VIZIOZ الشهيرة بأن آثار عقد النقل لا تنتقل إلى ورثة المسافر الهالك الذين يعتبرون من الغير، و يستطيعون على هذا النحو رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي على أساس تقصيري[3].

---

[1]: هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص 448.

[2]: علي علي سليمان ، المرجع السابق ، ص 123 .

[3]: قرار محكمة النقض الفرنسية 1959/01/03 في قضية vizioz الشهيرة ، وقد جاء في القرار « Les ayant droit d'un passager décédé ... contre le transporteur d'une action personnelle en responsabilité et que cette action était fondée sur une présomption de responsabilité par application de l'article 1384 du code civil ». Louis Cartou , op.cit , p 336

ولقد تطور القضاء في فرنسا ليصل إلى أنه من حق ورثة المنقول الهالك الخيار بين أن يرفعوا دعوى عقدية يتلقونها من مورثهم بمقتضى اشتراط ضمني لمصلحة الغير قام به المنقول أو أن يرفعوا دعوى تقصيرية ويتنازلون بذلك عن الدعوى العقدية[1].

غير أنه أمام عدم واقعية هذا الفرض، تقرر أنه لورثة الراكب دعويين؛ دعوى قائمة على أساس المسؤولية العقدية للناقل الجوي عن ضمان سلامة المسافر، و بالتالي عن الضرر الذي أصابه قبل وفاته ماديا كان أو معنويا، وهي دعوى عقدية تنتقل إليهم مع تركته، بمعنى أنه يكون للورثة إثارة مسؤولية الناقل العقدية بوصفهم خلفا عاما للمسافر. أما الدعوى الأخرى فهي قائمة على أساس المسؤولية التقصيرية للناقل الجوي اتجاه ورثة المسافر عن الأضرار الشخصية المادية أو المعنوية التي أصابتهم من جراء وفاة عزيز لديهم، وهي دعوى تقصيرية.[2]

إلا أنه وفي جميع الأحوال، سواء تم تأسيس طلب التعويض على أساس المسؤولية العقدية أو على أساس المسؤولية التقصيرية، تبقى مسؤولية الناقل الجوي محدودة، أيا كان عدد الخصوم أو صفاتهم أو مقدارا يطلبون من تعويضات، تطبيقا لنص المادة 80 من قانون الخدمات الجوية رقم 166/64 المقابلة للمادة 24 من اتفاقية وارسو لعام 1929

2- <u>المدعى في نقل البضائع</u> :

إن المدعي في دعوى مسؤولية الناقل الجوي عن تلف أو هلاك أو ضياع البضاعة هو المرسل أو الشاحن بالدرجة الأولى . ويثور التساؤل عن مدى جواز رفع دعوى المسؤولية من قبل المرسل إليه.

فالمرسل إليه أجنبي عن عقد النقل الذي يتم بين المرسل والناقل، لذلك كان يجب أن لا يرتب مثل هذا العقد أثرا بالنسبة للمرسل إليه تطبيقا للقاعدة العامة "نسبية آثار العقد". ومع ذلك فإن عقد النقل يرتب حقوقا لصالحه والتزامات على عاتقه في مواجهة الناقل مباشرة ويجعله طرفا ثالثا في هذا العقد[3]. إذن فالمرسل إليه باعتباره طرفا في عقد النقل، من الممكن

---

[1]: علي علي سليمان ، المرجع السابق، ص175 و أيضا : علي البارودي ، المرجع السابق ، ص192. وانظر أيضا R.Rodière , op.cit, p 351.

[2]:محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 161. و هاني دويدار،المرجع السابق، ص 320.

[3]: حول العلاقة المباشرة بين المرسل إليه والناقل والنظريات المختلفة حولها أنظر :

جدا أن يكون طرفا في دعوى المسؤولية ضد الناقل الجوي ويكتسي بذلك صفة المدعى في هذه الدعوى.

وكون المدعى مرسلا أو مرسلا إليه لا يكفي لرفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي، بل يجب زيادة على ذلك أن يرد اسمه في رسالة النقل الجوي، أي اسم المرسل أو اسم المرسل إليه[1]. ولقد اتجه القضاء الفرنسي قدما في تأكيد هذا الشرط الشكلي، بأن جعل حق رفع دعوى المسؤولية على الناقل قاصرا على أطراف عقد النقل الجوي الذين ورد ذكر أسمائهم على رسالة النقل الجوي، وتبعا لذلك لن يكون من حق المرسل الحقيقي أو المرسل إليه الحقيقي الذي لم يتضمن عقد النقل الجوي اسمه، أن يرفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي[2].

ومن المقرر أيضا أن للمرسل الحق في دعوى التعويض باعتبار أن له السيطرة على البضاعة، ولا ينتهي حقه إلا حينما يبدأ حق المرسل إليه بتسلم هذا الأخير البضاعة أو خطاب النقل.

إذ تنص الفقرة الثانية من المادة 143[3] من قانون الطيران المدني رقم 06/98 على أن" ينتهي حق المرسل عند بداية حق المرسل إليه و ذلك بتسلم البضاعة أو رسالة الناقل الجوي وفقا للمادة 143 من نفس القانون". هذا بالإضافة إلى اعتراف الناقل الجوي بضياع البضاعة أو إذ لم تصل بعد انقضاء سبعة أيام بعد التاريخ المتوقع لوصولها، فيحق للمرسل إليه أن يطالب الناقل الجوي بالحقوق الناتجة عن عقد النقل.

وقد يلحق ضرر بالمرسل والمرسل إليه معا من جراء عدم تنفيذ العقد، فيكون لكل منهما رفع دعوى على الناقل ولكن لا يلتزم هذا الأخير بدفع التعويض مرتين، بل تقدر القيمة الذاتية للبضاعة مرة واحدة، ولا يحسب على حدة لكل من المرسل والمرسل إليه سوى الضرر الزائد عن هذه القيمة[4].

علي البارودي ، المرجع السابق، ص130 وما يليهما . معوض عبد التواب ، الموسوعة التجارية الشاملة ، ج 2- المرجع السابق ، ص303 - سعيد الجدار، عقد نقل البضائع ، المرجع السابق، ص 21.

[1] : A Zahi , op.cit ,p 215 .

[2] : Barthelemy Mercadal , op.cit ,p 273.

[3]: تقابل المادة 4/12 من اتفاقية وارسو 1929.

[4]: محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص162.

أما الأشخاص الآخرون غير المرسل والمرسل إليه المذكورين في رسالة النقل الجوي والذين قد تتعلق مصالحهم بالبضاعة المنقولة، فلا يحق لهم رفع دعوى المسؤولية التعاقدية على الناقل الجوي وإن كان يحق لهم رفع دعوى المسؤولية التقصيرية[1]. إلا أن القضاء الفرنسي يجيز لمن يحل محل المرسل أوالمرسل إليه في حقوقه كالوكيل بالعمولة أن يرفع دعوى المسؤولية التعاقدية على الناقل الجوي[2]

. كما استقرت أحكام القضاء على أنه يجوز لشركة التأمين، المؤمن لديها على البضاعة والتي دفعت التعويض للمرسل عما هلك أو فقد منها، أن ترفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي إعمالا لفكرة الحلول subrogation ، أي باعتبار أن شركة التأمين التي دفعت التعويض قد حلت محل المرسل في استعمال دعوى المسؤولية بتنازل هذا الأخير عنها لصالح الشركة المؤمنة[3].

ثانيا: المدّعى عليه :

المدعى عليه في دعوى المسؤولية هو الناقل الجوي الذي تعاقد مع متلقي خدمة النقل على تنفيذ عقد النقل الجوي، فهو الناقل المتعاقد[4].

ولكن قد تثور بعض الصعاب بشأن تحديد المدعى عليه في دعوى المسؤولية في حالة وفاة الناقل أو تعدد الناقلين، أو كون النقل مركبا، أو تدخل الناقل الفعلي في إنجاز النقل، أو في حالة الرجوع على تابعي الناقل الجوي.

1- حالة وفاة الناقل :

لقد تعرض المشرع الجزائري على غرار المشرع الدولي إلى هذا الفرض، إذ نصت المادة 27 من اتفاقية وارسو لسنة 1929 والمادة 105 من القانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية على أنه في حالة وفاة المدين ترفع دعوى المسؤولية في الحدود المقررة في هذه الاتفاقية (وفي هذا القانون) ضد من يخلفونه Contre ses ayants droit .

---

[1]: هاني دويدار، المرجع السابق ، ص449.

[2]: وكمثال عن ذلك: قرار محكمة استئناف باريس في 1964/12/19 و قرارها أيضا في 1975/05/19 حيث تم قبول الدعوى التي وجهها الوكيل بالعمولة ضد الناقل الجوي . القراران مشار إليهما من طرف:
R Rodière -p 282,op.cit, p 282 . وهو ما يؤكده أيضا الفقيه Barthélemy Mercadal , op.cit, p 274

[3]: وهو وما قضت به محكمة الرمشي في 1999/03/08 بأن تدفع شركة الخطوط الجوية الجزائرية مبلغ 421800 دج مقابل الضرر اللاحق بالبضاعة لصالح شركة التأمين CAAT الشركة المؤمنة على البضاعة المنقولة . قضية شركة التأمين CAAT ضد الخطوط الجوية الجزائرية تحت رقم 1999/15 .

[4]: طبقا للمادة 131 والمادة 138 المتعلقتين على التوالي بعقد نقل الأشخاص وعقد نقل البضائع .

ولعل هذا النص يفترض أن الناقل الجوي هو شخص طبيعي، وقد كان هذا الأمر شائعا وقت توقيع الاتفاقية في عام 1929. وإذا كانت منشآت الطيران تعتبر في الوقت الراهن أشخاصا معنوية وبمعنى أدق شركات تجارية، إلا أن المنشآت الفردية للطيران التجاري يمكن تصورها، مما يجعل للنص المتقدم أهمية مؤكدة تبدو في محاولة ملئ الفراغ القانوني إذا ما تعلق الأمر بوفاة الناقل الجوي كشخص طبيعي هذا من جهة، والحرص على تأكيد حق المضرور في الحصول على التعويض المقرر له إذا توفى الناقل الجوي من جهة أخرى.[1]

وإن رفعت الدعوى على ورثة الناقل الجوي، يستفيد هؤلاء من أحكام المسؤولية المحدودة، بمعنى أنهم يتحملون عبئ الدعوى من ناحية و يستفيدون من حدود المسؤولية من ناحية أخرى، وبمعنى آخر يرثون الدعوى كما هي.

2- حالة الناقلين المتتابعين:

يمكن أن يتدخل في تنفيذ عقد النقل الجوي عدة ناقلين جوّيين، وإن كانت حدود مساحة الإقليم الجزائري لا تثير حاجة إلى تدخل أكثر من ناقل في تنفيذ عقد النقل الجوي الداخلي، غير أن الأمر قد يستدعي تدخل عدة ناقلين خاصة وإن تعلق الأمر بنقل جوي دولي.

وليس كل نقل يتعدد فيه الناقلون يعتبر نقلا متتابعا transport successif ، فزيادة عن تعدد الناقلين الذين يتدخلون في تنفيذ عقد النقل الجوي، لا بد أن يكون هذا العقد واحدا Unique بمعنى أنه يجب أن يتم الاتفاق على تنفيذ عقد النقل الواحد بواسطة تدخل عدة ناقلين متعاقبين كل يتولى مرحلة من النقل بوسائله الخاصة[2].

وعلى كل، يعد نقلا متتابعا النقل الذي يتم من خلال خطوط جوية مختلفة، ويتولاه عدد من الناقلين على طائراتهم بالتتابع[3]. ولقد عني المشرع الجزائري بتنظيم حالة الناقلين المتتابعين على غرار المشرع الدولي، فنصت الفقرة الأولى من المادة 153 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 المقابلة للفقرة الأولى من المادة30 من اتفاقية وارسو 1929 على أنه" في حالة إتمام نقل جوي من طرف عدة ناقلين متتاليين، يعد كل ناقل يقبل مسافرين

---

[1]: إذ أن بعض قوانين الولايات المتحدة الأمريكية تقتضي بسقوط الدعوى بمجرد وفاة الناقل. محمد فريد لعريني- المرجع السابق – ص162

[2]: Rosine de Barbeyrac, op.cit, p 86. et J.P Tosi, op. cit , p 160.

[3]: محمد فريد لعريني ، المرجع السابق، ص 163. وأيضا: أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص418 .

وأمتعة أو شحنا طرفا متعاقدا في عقد النقل في حدود الجزء من النقل الذي تم تحت رقابته".

ويختلف الأمر بين كون النقل يتعلق بنقل أشخاص أو بضائع وأمتعة.

أ- في نقل المسافرين :

طبقا للمادة 2/153 المقابلة للمادة 2/30 من الاتفاقية، لا يجوز أن ترفع دعوى المسؤولية من طرف الراكب أو ذوي الحقوق إلا ضد الناقل الجوي الذي وقع الحادث أو التأخير الذي ترتب عنه ضرر في مرحلة النقل التي تولاها. ومع ذلك يمكن رفع الدعوى على الناقل ولو كان الضرر قد تحقق في مرحلة تولاها ناقل لاحق له، إذا كان هذا الناقل الأول قد تولى المسؤولية أثناء الرحلة بكاملها، وذلك بناء على تنصيص صريح من طرفه.

ب- في نقل البضائع والأمتعة :

تقضي الفقرة الثالثة من المادة153 من قانون الطيران المدني رقم 06/98، المقابلة لنظيرتها من المادة30 من الاتفاقية على أنه يحق للمرسل الرجوع على الناقل الأول كما يجوز للمرسل إليه الرجوع على الناقل الأخير، وذلك بصرف النظر عن المرحلة التي تحقق خلالها الحادث أو التأخير المسبب للضرر. وقد روعي في ذلك أن المرسل يكون قريبا من الناقل الأول في العادة، بينما يكون المرسل إليه في الغالب قريبا من الناقل الأخير، وفي ذلك تيسير عليهما عند التقاضي[1].

وفضلا عن ذلك يمكن للمرسل أو المرسل إليه اختصام الناقل الذي تحققت الخسارة أو الضياع أو التلف أو التأخير في مرحلة النقل التي تولاها. وفي هذه الحالة يكون كل الناقلين المتتابعين مسؤولين مسؤولية تضامنية اتجاه المرسل والمرسل إليه ومن حق كل منهم أن يستفيد من حدود المسؤولية باعتبارهم ناقلين متعاقدين[2].

3- حالة النقل المركب :

النقل المركب هو النقل الذي يتضمن عدة مراحل يتم النقل في إحداها أو بعضها جوا، بينما يتم في البعض الآخر عن طريق البر أو النهر أو البحر[3]

---

[1]: هاني دويدار، المرجع السابق ، ص451.

[2]: ابو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص419.

[3]: هاني دويدار، المرجع السابق ، ص 452. وأنظر الفقيه روديار الذي يميز بين النقل المركب combiné والنقل المختلط mixte.

R.. Rodière,op.cit, p 320

ولقد تعرض المشرع الدولي بالتنظيم لهذه الحالة في نص المادة 1/31 [1] من اتفاقية وارسو 1929 وكذا المشرع الجزائري في نص المادة83 من القانون رقم166/64 المتعلق بالخدمات الجوية؛ فإذا كان النقل مركبا، وتم في جزء أو مرحلة منه عن طريق الجو، بينما تم في الجزء الآخر عن طريق أية وسيلة نقل أخرى، فلا تسري أحكام الاتفاقية أو القانون إلا على مرحلة النقل الجوي دون غيرها.

و يتعين على المدعى إثبات أن الضرر تحقق في مرحلة النقل الجوي، غير أن الاتفاقية و قانون الطيران المدني رقم 06/98 قد أقاما قرينة على أن الضرر الذي أصاب الأمتعة أو البضائع قد وقع أثناء فترة النقل الجوي إذا ما تم النقل البري أو البحري أو النهري تنفيذا العقد النقل الجوي بقصد شحن البضاعة أو الأمتعة على متن الطائرة أو تسليمها أو نقلها من طائرة إلى أخرى[2].

4- حالة الرجوع على تابعي الناقل :

تقتضي القواعد العامة بأن يكون المتبوع مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه تابعه بعمله غير المشروع، متى كان واقعا منه في حال تأدية وظيفته أو بسببها[3].

لذلك من المتصور أن يرفع المضرور دعواه بالمسؤولية على الناقل الجوي المتعاقد بوصفه أكثر يسرا من التابعين، وبوصفه مسؤولا ليس فقط عن أخطائه الشخصية وإنما أيضا عن أخطاء هؤلاء.

غير انه يمكن للمضرور الرجوع على تابعي الناقل الجوي، إلا أن هذه الحالة لم تتعرض للتنظيم لا من طرف المشرع الدولي من خلال اتفاقية وارسو 1929 ولا من طرف المشرع الجزائري في قانون الطيران المدني، لذلك فإن رجوع المضرور في هذه الحالة على تابعي الناقل الجوي لا يكون إلا على أساس المسؤولية التقصيرية ، لأنه لا تربطهم علاقة تعاقدية ، ولا يحقق لهم التمسك بحدود المسؤولية التي تقرر لصالح الناقل الجوي فقط [4].

---

[1]: وتنص الفقرة الثانية منها على انه يمكن للأطراف الاتفاق على إخضاع كافة مراحل النقل المركب لأحكام اتفاقية وارسو وهو ما لم ينص عليه قانون الخدمات الجوية رقم 166/64.

[2]: طبقا للفقرة الثانية من المادة 145 من قانون الطيران المدني 06/98 المقابلة للمادة 3/18 من اتفاقية وارسو 1929.

[3]: الفقرة 1 من المادة 136 من القانون المدني الجزائري .

[4]: هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص322.

وبهدف حماية تابعي الناقل الجوي إذا ما رجع المضرور على أحد منهم بالمسؤولية جاء بروتوكول لاهاي لعام 1955 وقرر أنه إذا رفعت دعوى على تابع الناقل الجوي ، جاز لهذا التابع متى أثبت أنه تصرف في أثناء تأدية وظائفه أن يستفيد من حدود المسؤولية التي يستطيع الناقل التمسك بها. أما إذا رفعت الدعوى على الناقل وتابعيه معا ، فلا يجوز أن يحصل المضرور على تعويض يفوق الحد الأقصى الذي قررته الاتفاقية [1] .

ويمكن القول في هذا المقام ، أنه إن كان الناقل الجوي هو المستفيد الوحيد من حدود المسؤولية في ظل قانون الطيران المدني الجزائري الذي لم يتضمن تعديل بروتوكول لاهاي السابق الإشارة إليه ، فإن مسؤولية الناقل غير المحدودة قد تقوم بسبب أخطائه هو وأخطاء تابعيه أيضا .

5- حالة مساهمة الناقل الفعلي :

كانت مسألة تدخل ناقل جوي غير الناقل المتعاقد مع متلقي خدمة الناقل، في إنجاز النقل، تثير إشكالات جمة لاسيما فيما يتعلق بمسؤولية الناقل الجوي الفعلي Transporteur de fait .

ولما كانت اتفاقية وارسو 1929 لا تتضمن إحكاما خاصة بعمليات النقل الجوي الدولي التي يقوم بها شخص ليس طرفا في عقد النقل، تم التحضير لعقد اتفاقية بشأن ذلك وهذا ما تحقق حيث تم توقيع اتفاقية جوادالاخارا (بالمكسيك) في 18 سبتمبر 1961 المكملة لاتفاقية وارسو والمتعلقة ببعض قواعد النقل الجوي الدولي الذي يقوم به شخص آخر غير الناقل المتعاقد، وقد دخلت حيز التنفيذ في 1984/05/1 [2] . وقد كانت الجزائر من بين الدول التي صادقت على هذه الاتفاقية الدولية[3] ، غير أن أحكامها لم تدرج ضمن قانون الطيران المدني رقم 06/98 ، مما يعني أن النقل الجوي الداخلي يفتقر إليها .

ولقد حددت المادة الأولى من اتفاقية جوادالاخارا 1961 مفهوم الناقل المتعاقد بأنه أي شخص يكون طرفا في عقد خاضع لاتفاقية وارسو ومبرم مع راكب أو شاحن أو أي شخص لحساب الراكب أو الشاحن ، بينما يعتبر ناقلا فعليا شخص آخر غير الناقل المتعاقد يقوم

---

[1]: طبقا للمادة 25 أ الجديدة في بروتوكول لا هاي1955، وفي تفصيل ذلك: E. Pontavice,op.ci,p 113

[2]: حول هذه الاتفاقية : www. icao.com/ treaty collection

[3] : وذلك بمقتضى الأمر رقم 65-267 المؤرخ في 1965/10/25 .الجريدة الرسمية عدد 104 /1965 .

بمقتضى تصريح من الناقل المتعاقد بكل عملية النقل أو جزء منها، ولكنه لا يعتبر بالنسبة لهذا الجزء من العملية ناقلا بالتتابع بالمعنى المقصود في اتفاقية وارسو ، ويعتبر هذا التصريح قائما ما لم يثبت عكس ذلك[1] .

كما حددت اتفاقية جوادالاخارا في المادة السابعة منها حق المضرور في رفع دعواه في حالة تدخل الناقل الفعلي في إتمام عقد النقل الجوي، فنصت على انه يجوز إقامة دعوى المسؤولية فيما يتعلق بالنقل الذي يتدخل فيه ناقل فعلي إما على الناقل الفعلي ذاته أو على الناقل المتعاقد أو على كليهما متضامنين أو منفصلين وفقا لما يختاره المدعي. فإذا أقيمت الدعوى على أيهما بمفرده، جاز له أن يطلب ضم الآخر إلى هذه الدعوى ، ويحدد قانون المحكمة المختصة إجراءات الضم وآثاره[2] .

وفي الأخير، نشير إلى أن اتفاقية مونريال لعام 1999 قد تعرضت لكافة هذه الحالات، فتناولت حالة الرجوع على التابعين في المادة 30، وحالة وفاة الناقل في المادة32 و حالة الناقلين المتتابعين في المادة 36 و حالة النقل المركب في المادة 38 و حالة تدخل الناقل الفعلي في انجاز النقل في المادة 39 وما يليها.

الفرع الثاني: المحكمة المختصة بنظر الدعوى :

إن مسألة تحديد المحكمة المختصة بنظر دعوى مسؤولية الناقل الجوي، تختلف باختلاف عملية النقل الجوي، إن كانت دولية أو داخلية.

فإن تعلق الأمر بنقل جوي دولي، يعود الاختصاص بالفصل في الدعوى لإحدى المحاكم التي حددتها اتفاقية وارسو لعام 1929، أما إذا كان النقل الجوي داخليا، فلا شك أن المشرع الجزائري قد حدد المحكمة التي ينعقد لها الاختصاص، ضمن قانون الطيران المدني رقم 06/98.

لذلك سنميز بين الاختصاصين الدولي و الداخلي بنظر الدعوى.

---

[1]: عدلي أمير خالد ، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي ، المرجع السابق ، ص 100.

[2]: عدلي أمير خالد، المرجع السابق ، ص 101. وأيضا : Rosine de Barbeyrac, op.cit ,p 86

أولا: المحكمة المختصة دوليا :

إذا ما ثار نزاع بشأن نقل جوي دولي، خاضع لأحكام اتفاقية وارسو لعام 1929، فقد تكفلت هذه الأخيرة بتحديد المحكمة المختصة بنظر دعوى المسؤولية المرفوعة على الناقل الجوي، إن قضت الفقرة الأولى من مادتها 28 على "أن يقيم المدعى دعوى المسؤولية في إقليم أحد الأطراف المتعاقدة وفقا لما يختاره، إما أمام محكمة موطن الناقل أو محكمة المركز الرئيسي لنشاطه، أو محكمة الجهة التي يكون له فيها منشأة تولت عنه إبرام العقد بمعرفتها، و إما أمام محكمة جهة الوصول ".

و لقد ثار الخلاف بين ما إذا كان نص المادة 28 من الاتفاقية يكتفي بتحديد المحاكم المختصة دوليا بنظر الدعوى دون أن يخوض في تحديد الاختصاص المحلي لمحاكم الدول المختصة بنظر الدعوى، و بين ما إذا كان النص على العكس، يحدد المحكمة المختصة دوليا ومحليا أيضا. فالأخذ بالرأي الأول يفضي إلى ضرورة الرجوع إلى قانون الدولة التي تختص محاكمها دوليا بنظر الدعوى لتحديد المحكمة المختصة نوعيا ومحليا. أما الأخذ بالرأي الثاني فمؤداه تحديد اتفاقية وارسو للمحكمة المختصة دوليا ومحليا وتترك لقانون الدولة المختصة مجرد تحديد المحكمة المختصة نوعيا، وهو الرأي الأقرب إلى الصواب[1].

أما القضاء الأمريكي فلم يشترط الاختصاص المحلي للمحاكم، بل اكتفي بأن تكون المحكمة المختصة واقعة في الدولة التي انعقد لها الاختصاص دوليا، و بالتالي يمكن أن ترفع الدعوى أمام أية محكمة من محاكمها [2].

و على كل، لقد حددت اتفاقية وارسو المحاكم المختصة بنظر الدعوى بشكل حصري، و تتمثل هذه المحاكم وفقا لنص المادة 28 في :

* محكمة موطن الناقل الجوي أو المركز الرئيسي لنشاطه :

و يلاحظ بالنسبة لمحكمة موطن الناقل الجوي أو المركز الرئيسي لنشاطه، أن الدول تختلف فيما بينها حول تحديد مفهوم الموطن، فبينما يعتبر موطن الشخص الطبيعي هو المكان

---

[1]: هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص 444.

[2] : " ... la jurisprudence américaine,est compétente non pas tel tribunal directement désigné par cet article d'un Etat , mais n'importe quel tribunal ; de cet Etat ." J.P Tosi, op.cit, p170.

الذي يقيم فيه عادة و ذلك في القوانين اللاتينية، تكتفي القوانين الانجلوساكسونية بنية الشخص الطبيعي في العودة للإقامة في مكان معين لكل يعد موطنا له.

أما بالنسبة للشخص المعنوي فالاتفاقية تأخذ بمعيار المركز الطبيعي للنشاط، و هو يختلف في المركز الرئيسي للإدارة أو موطن الشخص المعنوي في القوانين الإنجلوسكسونية الذي يتحدد بمكان الأشياء [1].

* محكمة الجهة التي يكون للناقل فيها منشأة تولت عنه إبرام عقد النقل:

وهي المحكمة التي يقع في دائرتها فرع من الفروع التابعة لمؤسسة النقل الجوي، إذا كان العقد قد أبرم بواسطة هذا الفرع . إذن يجب توافر شرطين رئيسيين، أولهما أن يكون الفرع هو الذي تولى إبرام عقد النقل الجوي مع مستعملي الطائرة، و ثانيهما أن يكون ذاك الفرع تابعا لمؤسسة النقل الجوي أي للناقل الجوي [2] .

و قد اعتبر القضاء الفرنسي في هذا الشأن أن محكمة مقر مكتب الوكيل المكلف ببيع تذاكر السفر ليست مختصة، كما أن محكمة مقر وكالة السفر لا يمكن أن ينعقد لها اختصاص وفقا للمادة28 من الاتفاقية. أما القضاء الأمريكي فهو يكتفي أن يكون الفرع الذي أبرم العقد مع مستعملي الطائرة قد تصرف باسم و لحساب الناقل الجوي، حتى تكون المحكمة مقر ذلك الفرع مختصة في نظر الدعوى.[3]

و على كل، فإن اعتبار محكمة مكان إبرام عقد النقل الجوي مختصة بنظر الدعوى، فيه تيسير على المدعيين، نظرا لإقامتهم في أغلب الأحوال في المكان الذي يوجد فيه الفرع الذي تولى إبرام عقد النقل معهم .

* محكمة جهة وصول الطائرة

يمكن للمدعي أخيرا رفع دعواه أمام محكمة الجهة التي وصلت إليها الطائرة فعلا أو التي كان محددا وصولها إليها . فإذا ما قام الناقل بتوصيل البضاعة إلى محل إقامة المرسل

---

[1]: هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص445 .

[2] : J.P.Tosi ,op.cit ,p 171.

[3]: التطبيقات القضائية حول ذلك أنظر : E. Du . pontavice ,op.cit ,p 131

إليه فالمحكمة المختصة هي محكمة مكان وصول الطائرة لا مكان تسليم البضاعة، و إلا لجاز للمرسل إليه أن يرفع الدعوى أمام محكمة مقر إقامته[1] .

وجهة الوصول يحددها عقد النقل الجوي من خلال وثائق الركوب ورسائل النقل الجوي، و يلاحظ أنه بالنسبة لرحلات الذهاب و الإياب والتي تكون فيها نقطة الإقلاع هي ذاتها نقطة الوصول مثلا : الجزائر - باريس – الجزائر ، تكون المحكمة المختصة هي محكمة مكان إقلاع الطائرة [2].

إن تخيير المدعي بين هذه المحاكم له أهمية كبيرة، فقانون المحكمة المعروض عليها النزاع هو الذي ينظم إجراءات التقاضي و يحدد أيضا أثر خطأ المضرور على مسؤولية الناقل الجوي بالإعفاء أو التخفيف، و يبين كذلك قواعد احتساب مدة سقوط الدعوى. و يشترط في المحاكم التي نصت عليها المادة 28 لكي ينعقد لها الاختصاص، أن تكون واقعة في إقليم دولة متعاقدة في الاتفاقية، وهذا حتى يتأكد ضمان تقيدها والتزامها بنصوص الاتفاقية[3].

و الجدير بالملاحظة، أن المادة 28 من الاتفاقية لا تنظم سوى الدعوى المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار اللاحقة بالركاب و الشاحنين، فلا تسري على دعوى الناقل نفسه ضد المرسل عن الضرر الذي ألحقه هذا الأخير به بسبب بيانات خاطئة أملاها في رسالة النقل الجوي[4].

و تتعلق قواعد الاختصاص الواردة في الاتفاقية بالنظام العام،اذ لا يجوز الاتفاق على مخالفتها أو تعديلها، فيبطل كل شرط و لو كان يرمي إلى قصر الاختصاص على محكمة واحدة من المحاكم التي حددتها المادة 28 من الاتفاقية[5].

واستثناءا من ذلك، أجازت الاتفاقية طبقا للمادة 32 منها، الالتجاء إلى شروط التحكيم في نقل البضاعة بشرط أن يجري هذا التحكيم في جهات اختصاص المحاكم المنصوص عليها في الاتفاقية، وذلك حتى يلتزم المحكمون بأحكامها.

---

[1]: عدلي أمير خالد ، المرجع السابق ، ص 105.
[2]: هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص 446.وعن لتطبيقات القضائية الأمريكية حول ذلك: J.P,Tosi ,Op.cit,p 173
[3]: محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص 159.
[4]: عدلي ا أمير خالد ، المرجع السابق ، ص 105.
[5]: هاني دويدار ، المرجع السابق ص 447.

هذا ولم تأت التعديلات المتعاقبة لاتفاقية وارسو لعام 1929 بالشيء الجديد في هذا الشأن، إلا أن اتفاقية موريال الجديدة لعام 1999 قد استحدثت اختصاصا جديدا بالإضافة إلى الاختصاصات التقليدية المنصوص عليها في المادة 28 من اتفاقية وارسو. فقد نصت المادة 33 /2 من اتفاقية موريال لعام 1999 على أنه "فيما يتعلق بالضرر الناتج عن الوفاة أو الأذى البدني اللاحق بالراكب، ترفع دعوى المسؤولية إما أمام المحاكم السابقة ذكرها أو أمام محكمة الدولة التي تعد طرفا في المعاهدة، والتي يكون للراكب فيها محل إقامة رئيسي ودائم وقت وقوع الحادث"[1].

ويلاحظ أخيرا أن ترك الخيار للمدعي في رفع دعواه أمام إحدى هذه المحاكم قد يؤدي إلى رفعها أمامها جميعا، دون إمكانية طلب ضم الدعوى للارتباط ودون إمكانية فض التنازع الإيجابي في الاختصاص، لتعلق اختصاص المحاكم بسيادة الدول التي تنتمي إليها، ولعل في ذلك إجحاف بالناقل الجوي كان يتعين على المشرع الدولي تداركه[2].

ثانيا: المحكمة المختصة داخليا :

لم يتبن المشرع الجزائري مسألة الاختصاص في الدعاوى المرفوعة ضد الناقل الجوي كما وردت في اتفاقية وارسو لعام 1929 فيما يتعلق بالنقل الجوي الداخلي ، كما أنه لم يدع تنظيمها للقواعد العامة الواردة في قانون الإجراءات المدنية .

فإذا ما ثار نزاع بشأن نقل جوي داخلي، فإن قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 قد تكفل بتحديد المحكمة المختصة بنظر دعوى المسؤولية المرفوعة على الناقل الجوي، إذا قضى في المادة 155 منه على أنه" يمكن أن ترفع الدعاوى من أجل المسؤولية عن الخسارة المسببة للأشخاص المنقولين أو الأمتعة أو الشحن المنقول، إما أمام محكمة موطن الناقل الجوي أو محكمة المقر الرئيسي لمؤسسته أو محكمة مكان تواجد المؤسسة التي أبرم فيها العقد ".

فلقد حدد النص المتقدم المحاكم المختصة بنظر الدعوى على سبيل الحصر والتعداد، وتتمثل هذه المحاكم في محكمة موطن الناقل الجوي، محكمة المقر الرئيسي لمؤسسته ومحكمة مكان تواجد المؤسسة التي أبرم فيها العقد.

---

[1] : www.senat.fr . Voir : transport aérien.

[2] : هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص 447 .

* محكمة موطن الناقل الجوي :

محكمة موطن الناقل الجوي هي المحكمة التي يوجد بها الموطن القانوني للناقل، وأصل هذا الاختصاص هي القواعد العامة في قانون الإجراءات المدنية التي تقضي بأن الجهة القضائية المختصة هي التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه[1]. ولقد حدد القانون المدني الجزائري مفهوم الموطن بالنسبة للأشخاص الطبيعيين، فنصت المادة 36 منه على أنه" يعتبر موطنا لكل جزائري المحل الذي يوجد فيه سكناه الرئيسي وعند عدم وجود سكنى يحل محلها مكان الإقامة العادي "

إذن، موطن الناقل الجوي كشخص طبيعي هو محل سكناه الرئيسي واستثناءا هو مكان الإقامة العادي.

* محكمة المقر الرئيسي لمؤسسة النقل :

المقصود هنا هو موطن الناقل الجوي باعتباره شخصا معنويا، وبمعنى أدق" شركة تجارية". ولقد أخذ المشرع الجزائري في قانون الطيران المدني رقم 06/98 بمعيار المقر الرئيسي للمؤسسة وهو المركز الرئيسي للإدارة. بينما إذا كان للشركة مركز رئيسي في الخارج ولها نشاط في الجزائر، يعتبر مركزها في نظر القانون الداخلي في الجزائر[2] .

ويلاحظ أن المشرع الجزائري قد أخذ بمعيار المركز الرئيسي للإدارة بخلاف المشرع الدولي الذي أخذ بمعيار المركز الرئيسي للنشاط، ولا شك أن مركز الإدارة يختلف عن مركز النشاط، وبالتالي تختلف المحكمة المختصة إذا ما تعلق الأمر بنقل جوي دولي أو نقل جوي داخلي.

* محكمة مكان تواجد المؤسسة التي أبرم فيها العقد :

يمكن للمدعى أيضا توجيه دعواه أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها فرع من الفروع التابعة لشركة النقل الجوي، كالفروع التابعة لشركة الخطوط الجوية الجزائرية المتواجدة عبر كامل التراب الوطني. ولكن يشترط أن تكون المؤسسة الفرعية هي التي تولت إبرام عقد النقل الجوي مع الركاب أو الشاحنين، وكذلك أن تكون هذه المؤسسة الفرعية تابعة لشركة النقل الجوي.

---

[1]: طبقا للمادة 8 من قانون الإجراءات المدنية الجزائري.
[2]: طبقا للمادة 50 من القانون المدني الجزائري.

والملاحظ أن هذا الاختصاص يجد مصدره هو الآخر في قانون الإجراءات المدنية، إذ يقضي هذا الأخير بأنه يجوز أن يرفع الطلب إما إلى المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه أو مسكنه، و إما أمام الجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها إحدى مؤسسات الشركة، إذا كانت الدعوى مرفوعة ضد شركة[1].

غير أنه فيما يتعلق بمحكمة جهة وصول الطائرة أي الجهة التي وصلت إليها الطائرة فعلا أو التي كان محددا وصولها إليها، فإن المشرع الجزائري في قانون الطيران المدني رقم 06/98 قد سحب هذا الاختصاص من هذه المحكمة بعد أن كان منصوصا عليه ضمن قانون الخدمات الجوية رقم 166/64 في المادة104 من هذا القانون. و بالتالي يحرم مستعملو الطائرة و خاصة المرسل إليه في عقد نقل البضائع من رفع دعواه أمام محكمة جهة الوصول.

إذن، لو ثار نزاع بشأن نقل جوي دولي أمكن للمدعي متابعة الناقل أمام محكمة جهة الوصول، بينما إذا كان النقل الجوي داخليا فلا يمكنه ذلك، و لعل في ذلك تأثيرا بالغا وإهدارا واضح لمصالح مستعملي الطائرة في عمليات النقل الداخلي، على المشرع الجزائري تداركه.

و قانون الطيران المدني رقم 06/98 طبقا للمادة 155 منه، لا ينظم سوى الدعاوى المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار اللاحقة بالركاب و الشاحنين، فلا يسري نص المادة السابقة إذا ما تعلق الأمر بالمسؤولية التقصيرية غير العقدية للناقل الجوي. كما أن قواعد الاختصاص المنصوص عليها في قانون الطيران المدني تتعلق بالنظام العام و لا يجوز مخالفتها أو تعديلها باتفاق الأطراف.

و في الأخير، نشير إلى أن المشرع الجزائري لم يعط للأطراف الحق في اللجوء إلى التحكيم و قصر مهمة الفصل في النزاع المتعلق بنقل جوي داخلي، على الجهات القضائية السابق الإشارة إليها، عكس المشرع الدولي الذي مكن الأطراف من اللجوء إلى التحكيم، إذا ما ثار نزاع بشأن نقل جوي دولي.

المطلب الثاني: انقضاء دعوى مسؤولية الناقل الجوي:

لقد حرص المشرع الدولي و الجزائري على مراعاة مصلحة الناقل الجوي، وعدم ترك دعاوى المسؤولية تدوم طويلا على عاتق هذا الأخير.

---

[1]: طبقا للمادة 9 من قانون الإجراءات المدنية الجزائري

وحتى لا تتعطل و ترتبك أعمال الناقل الجوي واستثماره الضخم، وضع بيد الناقل الجوي أمور فعالة يستطيع بها أن يدفع دعوى المسؤولية التي ترفع ضده، فمن حقه الدفع بعدم قبول الدعوى إذا لم يقم المرسل إليه بالاحتجاج في الآجال المحددة (الفرع الاول)، و بامكانه كذلك الدفع بسقوط الدعوى لتقادمها و ذلك بمرور مدة زمنية معينة و محددة (الفرع الثاني).

و نتعرض فيما يلي لكلا الطريقتين في نطاق الاتفاقية الدولية و قانون الطيران المدني رقم 06/98 ، مع إبراز نقاط الخلاف بين الاتفاقية والقانون المذكورين.

الفرع الأول: الدفع بعدم قبول دعوى مسؤولية الناقل الجوي :

تقتضي العدالة واستقرار المعاملات، أن لا يترك عبء دعوى المسؤولية يدوم طويلا على عاتق الناقل الجوي حتى لا يتعطل مشروعه التجاري الضخم. لذلك، حرصت الأنظمة القانونية على رصد وسيلة فعالة لصالح الناقل الجوي، يتمكن عن طريقها من وضع حد لدعاوى المسؤولية التي قد ترفع عليه، و تتمثل في الدفع بعدم القبول [1].

فما هو نطاق هذا الدفع وما هي أحكامه في كل من الاتفاقية وقانون الطيران المدني الجزائري ؟

أولا : نطاق الدفع بعدم قبول الدعوى :

يختلف نطاق الدفع بعدم قبول دعوى مسؤولية الناقل الجوي بين كون النقل الجوي دوليا أي خاضعا لأحكام اتفاقية وارسو لعام 1929 ، و بين كون النقل الجوي داخليا أي خاضعا لأحكام قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98.

فوفقا لنص المادة 26 في فقرته الثانية من اتفاقية وارسو يفرض على عاتق المرسل إليه الالتزام بتسجيل احتجاجه حول حالة البضاعة و الأمتعة المنقولة عند تعرضها للتلف أو عند التأخير في نقلها. و يترتب على الإخلال بهذا الالتزام جزاء الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية المرفوعة على الناقل الجوي.

و بالتالي لا مجال للدفع بعدم قبول الدعوى في مجال نقل الركاب، وكذلك لا مجال له في حالة هلاك البضاعة أو الأمتعة هلاكا كليا[2]. و لكن الخلاف قد ثار حول حالة الهلاك الجزئي، فاعتبره البعض من قبيل التلف و بالتالي يخضع لأحكام الدفع بعدم قبول دعوى

---

[1]: محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص 193 .
[2]: عبد الستار التليلي ، المرجع السابق ، ص 185 .

المسؤولية، في حين اعتبره البعض الآخر من مصادر الضرر التي تختلف عن التلف، و بالتالي لا مجال لتطبيق أحكام الدفع بعدم القبول. و لعل الرأي الثاني هو الأقرب إلى الصواب، لأن أحكام الدفع بعدم القبول أحكام استثنائية ، فلا يجوز التوسع في تفسيرها. كما أنه ومادام نص المادة 2/26 يتحدث عن التلف على وجه التحديد، فلا مجال لمد نطاقه إلى الهلاك الجزئي [1].

أما فيما يخص النقل الجوي الداخلي الخاضع لأحكام قانون الطيران المدني رقم 06/98 فقد نصت المادة 2/152 على أنه " في حالة التلف يجب أن يوجه المرسل إليه للناقل احتجاجا فور اكتشاف ذلك ... و عند الضياع أو التأخر يجب أن يوجه الاحتجاج ... وفي حالة حدوث خسارة لشخص منقول من جراء التأخر في النقل، يجب أن يتم الطلب ...."

إذن، لقد وسع المشرع الجزائري من نطاق الدفع بعدم قبول دعوى مسؤولية الناقل الجوي، إذ يمكن للناقل طبقا للنص المتقدم و زيادة على حالات التلف والتأخير في نقل الأمتعة والبضائع، أن يدفع بعدم قبول الدعوى المرفوعة عليه حتى في حالة الضياع أيضا. ولم يبين المشرع الجزائري إن كان يقصد بحالة الضياع، الضياع الكلي والجزئي أو يقصرها فقط على الضياع الكلي. ولكنه وأمام عموم لفظ "الضياع"، فيمكن القول بأن المشرع قد قصد كلا حالتي الضياع الكلي منها والجزئي أيضا.

وما تجدر الإشارة إليه أيضا في هذا المقام، وعلى خلاف المشرع الدولي الذي لم يضع مجالا للدفع بعدم القبول في مجال نقل الركاب، فإن المشرع الجزائري وطبقا للنص المتقدم قد وسع من نطاق هذا الدفع ليشمل مجال نقل المسافرين، ولكن في حالة التأخير في نقلهم فقط .

و خلاصة القول، أن المشرع الجزائري قد وسع من نطاق الدفع بعدم قبول الدعوى المرفوعة على الناقل الجوي، فمكن هذا الأخير من أن يستعمل هذا الدفع في حالات التلف والتأخير والضياع ، بخلاف المشرع الدولي الذي قصر الحق في الدفع على الحالة الأولى والثانية. كما مدد المشرع الجزائري مجال هذا الدفع ليشمل مجال نقل الأشخاص ولكن في حالة التأخير في نقلهم فقط، وهو دفع مستحدث لم تتضمنه اتفاقية وارسو لعام 1929. وتظهر

---

[1] : هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص 456 .

الحكمة من توسيع نطاق الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية المرفوعة ضد الناقل الجوي، في سعي المشرع الجزائري إلى حماية شركات النقل الجوي من رجوع مستعملي الطائرة عليها في أي وقت شاءوا.

ثانيا: أحكام الدفع بعدم قبول الدعوى :

تقضي المادة 2/26 من اتفاقية وارسو 1929 بأنه على المرسل إليه أن يوجه احتجاجا إلى الناقل الجوي، في حالة التلف بمجرد اكتشافه، وعلى الأكثر في مهلة ثلاثة (3) أيام إذا تعلق الأمر بالأمتعة وسبعة(7)أيام إذا تعلق الأمر بالبضائع تحسب من تاريخ استلامها. أما في حالة التأخير فينبغي توجيه الاحتجاج في مهلة أقصاها أربعة عشر (14) يوما تسحب من اليوم الذي تكون فيه الأمتعة أو البضائع قد وضعت تحت تصرفه.

و قد أوجبت الاتفاقية، أن يثبت هذا الاحتجاج في شكل مكتوب إذ نصت المادة 3/26 على أنه "يجب أن يثبت كل احتجاج في شكل تحفظ على سند النقل أو في صورة محرر اخر يرسل في المدة المقررة لهذا الاحتجاج". ويتضح من ذلك أن الاحتجاج لا يكون إثباته إلا عن طريق الكتابة[1].

إذن، يجب أن يرسل الاحتجاج إلى لناقل الجوي في حالة التلف في ميعاد أقصاه ثلاثة أيام بالنسبة للأمتعة و سبعة أيام وبالنسبة للبضائع ، ويحسب الميعاد من تاريخ استلام البضاعة أو الأمتعة. أما في حالة التأخير في نقل الأمتعة أو البضاعة، يتعين على المرسل إليه إرسال الاحتجاج إلى لناقل الجوي في ميعاد أقصاه 14 يوما يحسب من اليوم الذي وضعت فيه البضاعة أو الأمتعة تحت تصرف المرسل إليه.

هذا وقد عدل بروتوكول لاهاي 1955 هذه المواعيد وجعلها سبعة أيام في حالة تلف الأمتعة و أربعة عشر يوما في حالة تلف البضاعة و واحد و عشرين يوما في حالة التأخير[2].

و كل شرط يهدف إلى تقصير هذه المواعيد الواردة في الاتفاقية أو البروتوكول، يكون باطلا لأنه يؤدي إلى إضعاف حقوق المضرور، أما الشرط الذي يكون من شأنه إطالة هذه المواعيد فيكون صحيحا و يتحمل عبأه الناقل الجوي.[3]

---

[1] :J.P.Tosi ,op.cit, p 183.

[2]: طبقا للمادة 2/15 من بروتوكول لا هاي 1955، وقد احتفظت اتفاقية مونريال 1999 بنفس المواعيد في مادتها 31 .

[3]: هاني دويدار ، المرجع السابق ،ص 456.

و يذهب الرأي الراجح في الفقه إلى أن الأحكام الخاصة بمواعيد إرسال الاحتجاج تكون مقصورة على حالة التلف غير الظاهر الذي يكتشفه المرسل إليه عند استلامه البضاعة . أما إذا كان التلف ظاهرا فيتعين على المرسل إليه الاحتجاج على ذلك عند استلام البضاعة وإلا وجدت القرينة المنصوص عليها في المادة 1/26 مجالها للتطبيق ، إذ يعد استلام البضاعة أو الأمتعة دون اعتراض من جانب المرسل إليه قرينة على أن البضائع أو الأمتعة قد تم تسليمها في حالة جيدة و وفقا لما هو مذكور في سند النقل. و القرينة بسيطة، فيجوز للمرسل إليه إقامة الدليل على عكسها بإثبات أن الضرر قد وقع قبل تسلمه للبضاعة، و هو إثبات عسير على المرسل إليه[1].

و تكون العبرة بتاريخ إرسال الاحتجاج لا بتاريخ بوصوله إلى الناقل الجوي عند تقدير ما إذا تم اتخاذ الإجراء في الميعاد القانوني.[2] و يترتب على عدم إرسال المرسل إليه احتجاجا في المواعيد المقررة في الاتفاقية، إمكانية تمسك الناقل الجوي بالدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية المرفوعة عليه. إلا أنه يراعي انه لا يجوز له التمسك بهذا الدفع في حالة الغش طبقا للفقرة الرابعة من المادة 26 من الاتفاقية المذكورة [3].

أما المشرع الجزائري و من خلال قانون الطيران المدني رقم 06/98 فلقد نصت المادة 152 منه في فقرتها الأولى على أن تسلم الأمتعة المسجلة و الشحن دون احتجاج من المرسل يشكل إليه قرينة عن تسلمها في حالة جيدة طبقا لسند النقل إلا في حالة إثبات العكس. فعدم توجيه المرسل إليه احتجاجا ضد الناقل يقيم قرينة قانونية بسيطة مؤداها أن المرسل إليه قد تسلم البضاعة في حالة جيدة طبقا لما هو وارد في سند النقل، هذا ما لم يثبت العكس أي أنه لم يتسلمها في حالة جيدة و لو تسلمها طبقا لما هو وارد في سند النقل،لأن بيانات هذا السند تبقى ذات حجية نسبية .

كما نصت الفقرة الثانية من المادة 152 على النطاق الزمني للدفع بعدم قبول الدعوى، ففي حالة التلف يجب أن يوجه الاحتجاج من المرسل إليه إلى الناقل فور اكتشاف ذلك في مهلة أقصاها (3) ثلاثة أيام فيما يتعلق بالأمتعة، و (7) سبعة أيام فيما يتعلق بالبضاعة ابتداء من

---

[1]: محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص 170.
[2]: طالب حسن موسى ، المرجع السابق، ص170.
[3]: أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص473.

تاريخ تسلمها. و عند الضياع أو التأخير يجب أن يتم الاحتجاج في مهلة أقصاها (14) أربعة عشر يوما من التاريخ الذي كان من المفروض أن توضع فيه الأمتعة أو البضاعة تحت تصرف المرسل إليه.

و الملاحظ هنا أن المشرع الجزائري قد أخذ بالمواعيد المقررة في اتفاقية وارسو لعام 1929 و لم يأخذ بتلك المقررة في بروتوكول لاهاي المعدل للاتفاقية، وذلك بالرغم من أن الجزائر صادقت على البروتوكول المذكور في نفس الوقت الذي صادقت فيه على الاتفاقية المذكورة.

كما قضت الفقرة الرابعة من المادة152 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 على أنه"في حالة حدوث خسارة لشخص منقول من جراء التأخير في نقله، يجب أن يتم الطلب في مهلة (30) ثلاثين يوما حسب تاريخ توقع الوصول". و هذا الحكم كما سبق القول، مستحدث في قانون الطيران المدني الجزائري، لأن الاتفاقية لم تتضمن حكما مماثلا له ضمن نصوصها.

هذا وقد اشترط المشرع الجزائري أن يكون الاحتجاج في شكل كتابي، إذ نصت الفقرة الثالثة من المادة 152 على انه يجب أن يسجل أي احتجاج بتحفظ خطي مدون على سند النقل أو بأي محرر آخر يرسل في المهلة المنصوص عليها بشأن ذلك الاحتجاج. فلا يمكن للمرسل إليه الاستناد إلى وسيلة أخرى من وسائل إثبات ذاك الاحتجاج إلا بالكتابة لا غير.

و لقد رتب المشرع ا لجزائري على عدم إرسال احتجاج في المواعيد المقررة في القانون، إمكانية تمسك الناقل الجوي بالدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية المرفوعة عليه، إلا أنه راعى في ذلك أنه لا يجوز له التمسك بهذا الدفع في حالة الغش الصادر عن الناقل الجوي و ذلك طبقا للفقرة الأخيرة من المادة152. و بديهي أن إثبات الغش يقع على عاتق المرسل إليه حتى يتمكن من ممارسة حقه في الاحتجاج ضد الناقل الجوي خارج المواعيد القانونية المذكورة سابقا، و بالتالي تقبل دعواه أمام المحكمة الناظرة فيها إذا نجح في إثبات أن غش الناقل الجوي هو الذي حال دون اكتشاف المرسل إليه لتلف أو ضياع أو تأخير نقل البضاعة أو الأمتعة.

الفرع الثاني: سقوط دعوى مسؤولية الناقل الجوي وتقادمها :

إذا لم يحرك المضرور ساكنا، و لبث دون أن يحرك دعواه ضد الناقل الجوي المسؤول عن الضرر الذي لحق به في شخصه أو في بضاعته، وذلك خلال مدة معينة حددتها الاتفاقية الدولية وقانون الطيران المدني على حد السواء، فقد حقه في أن يرفع دعواه على الناقل الجوي بعد مرور تلك المدة المحددة و إلى الأبد. غير أن الوضع يختلف بين كون النقل الجوي دوليا وبين كونه داخليا، حيث تسقط الدعوى في الأول وتتقادم في الثاني.

أولا: سقوط دعوى المسؤولية :

رغبة في وضع حد لملاحقة الناقل الجوي الدولي بدعوى المسؤولية من قبل الضحايا من المسافرين أو ورثتهم وأصحاب البضاعة، نصت المادة 29 من اتفاقية وارسو 1929 على وجوب رفع دعوى المسؤولية خلال سنتين اعتبارا من تاريخ بلوغ الطائرة جهة الوصول، أو من اليوم الذي كان يتعين وصول الطائرة فيه، أو من تاريخ إيقاف النقل و إلا سقط الحق في رفع الدعوى. ويعين قانون المحكمة المعروض عليها النزاع طريقة احتساب المدة المذكورة.

ولقد كانت الفقرة الأولى من هذه المادة موضع نقاش وخلاف في الفقه والقضاء، لاسيما حول طبيعة الفترة التي حددها النص لرفع دعوى المسؤولية،إن كانت مدة سقوط أم تقادم.

إذ ذهب بعض الفقه أن مدة سنتين التي حددتها المادة 29 من الاتفاقية هي مدة تقادم ومن ثم تكون قابلة للوقف والانقطاع. ويبررون هذا الرأي بالقول أن دعوى المسؤولية في جميع أنواع النقل، بحريا كان أو بريا ، يجب أن ترفع خلال فترة قصيرة ، وهذه الفترة تعتبر دائما فترة تقادم، ومن ثم يجب ألا يخرج النقل الجوي عن تلك القاعدة . كما ذهبوا إلى القول بأن نص الفقرة الثانية من المادة 29 التي تحيل إلى قانون المحكمة المعروض عليها النزاع في طريقة احتساب مدة السنتين، يعني بالضرورة أن يرد على هذه المدة وقف و انقطاع ، أي أنها مدة تقادم وليست مدة سقوط[1] .

بينما يذهب الرأي الراجح إلى أن المدة التي حددتها المادة 29 من اتفاقية هي مدة سقوط ، لأنه باستقراء نص المادة المتقدمة يبدو واضحا أن الرأي الأول قد تجاهل ألفاظ هذا النص .إذ أن المادة قد استعملت تعبير déchéance ويعني "سقوط" الحق في رفع

[1]: و من بين هذا الفقه، الفقيه CHAUVEAU ، المشار إليه من طرف : أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص 423 .

الدعوى ، ويبدو أن ذلك هو ما كان في ذهن مشرعي اتفاقية وارسو و إلا لما ترددوا في استعمال تعبير prescription أي تقادم الدعوى . وأما عن نص الفقرة الثانية من المادة 29 فلا يعني سوى اختصاص المحكمة المعروض عليها النزاع بطريقة حساب وتحديد سريان مدة السقوط أي تحديد تاريخ سقوط الطائرة، أو التاريخ الذي كان من المفروض أن تصل فيه، أو تاريخ إيقاف النقل[1].

ولقد ذهب أغلب القضاء الفرنسي إن لم يكن كله إلى جانب الرأي الراجح في الفقه، واعتبر المدة الواردة في المادة 29 مدة سقوط و ليست تقادما، وإن محكمة استئناف Tananarive في قرارها الصادر في 1972/03/09 قد أضافت حجة جديدة حين قالت أن المؤتمر العالمي للقانون الخاص الجوي المنعقد في وارسو من 4 إلى 12 أكتوبر 1929 يتضح من خلال وثائقه ، أن نص المادة 29 كان يفيد الأخذ بوقف وانقطاع للتقادم ، ولكن جرى تعديل عليه بناءا على طلب الوفد الإيطالي والى جانبه الوفد الفرنسي، يتضمن عدم الأخذ بالتقادم فحذف التقادم والانقطاع تبعا لذلك [2].

هذا وتسري أحكام السقوط على كل الدعاوى الناشئة عن النقل الجوي الخاضع لاتفاقية وارسو أيا كانت طبيعتها، أو أساسها أو المدعى فيها ولو كان وارثا قاصرا للمسافر المتوفى في الحادث، أو كان المدعي في دعوى المسؤولية هو شركة التأمين التي دفعت التعويض لأسرة الهالك [3].

كما أن السقوط لا يرد على دعوى المسؤولية التي يرفعها المسافر على الناقل لاسترداد ثمن تذكرة السفر، أو دعوى رجوع الناقل على المرسل أو المرسل إليه، أو دعوى رجوع الناقلين المتتابعين على بعضهم البعض، أو دعوى رجوع المضرور على تابعي الناقل الجوي[4].

---

[1]: ومن أنصار هذا الاتجاه : أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص 424 . و محمد فريد العريني،المرجع السابق،ص169و هاني دويدار ،المرجع السابق،ص459 ، وأخيرا R .RODIERE ، المرجع السابق ، ص279 و377 .

[2]: طالب حسن موسى – المرجع السابق - ص 212.

[3]: أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص 425.

[4]: هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص 460.

هذا ونشير إلى أن اتفاقية مونريال الجديدة لعام 1999 قد نصت هي الأخرى صراحة ومن خلال مادتها 35 على اعتبار مدة سنتين مدة سقوط لا تقادم، إذ أنها احتفظت بتعبير Déchéance .

ثانيا: تقادم دعوى المسؤولية :

لقد نصت المادة 156 من قانون الطيران المدني رقم 98 /06 على ما يلي : " تحدد تقادم الدعوى بمضي سنتين اثنتين فيما يتعلق ... بدعاوى مسؤولية الخسائر المسببة للأشخاص المنقولين والأمتعة و الشحن المنقول و لأعضاء طاقم الطائرة مع مراعاة أحكام المادة 153 أعلاه.

تسري المهلة اعتبارا من يوم وصول الطائرة أو اليوم الذي يفترض فيه وصولها إلى المكان المقصود ".

إذن، و من خلال استقراء النص المتقدم نجد أن المشرع الجزائري قد اجتنب النقاش و الجدل الذي ثار بين الفقه و القضاء الدوليين في شأن اعتبار المدة المنصوص عليها في المادة 29 من اتفاقية وارسو مدة سقوط أم تقادم، ونص صراحة على أن تتقادم الدعوى بمضي سنتين اثنتين.

و نتيجة لذلك، تسري القواعد المتعلقة بالوقف و الانقطاع الواردة على التقادم و بالتالي يمكن تمديد الآجال التي يمكن أن ترفع فيها دعوى المسؤولية على الناقل الجوي كلما حصل انقطاع في مدة التقادم فيبدأ حساب مدة التقادم من جديد و من تاريخ انقطاعه [1]، وكذلك كلما تم وقف هذا التقادم، فتحسب مدة التقادم ابتداء من زوال العارض الذي أدى إلى وقف المدة مع احتساب المدة السابقة على ذلك .

و لعل ما يدعم قولنا هذا هو نص المادة 107 من قانون الخدمات الجوية رقم 166/64 إذ جاء فيه أن أسباب الوقف والانقطاع للتقادم المتعلقة بالالتزامات والعقود تنطبق على دعاوى المسؤولية الواردة في هذا القانون.

---

[1]. طبقا للمادة 319 من القانون المدني " إذا انقطع التقادم بدأ تقادم جديد يسري من وقت انتهاء الأثر المترتب على سبب الانقطاع ..."

كما حدد المشرع الجزائري طريقة احتساب مدة السنتين، فجعل هذه المهلة تسري اعتبارا من يوم وصول الطائرة سواء وصلت الطائرة في الميعاد أو متأخرة أو من اليوم الذي كان يتعين وصول الطائرة فيه إن لم تصل إطلاقا إلى مطار الوصول[1]

و لعل حكم المادة 156 السابق ذكرها حكم عام ينطبق على كل حالات النقل، سواء كان نقلا للركاب أو نقلا للأمتعة أو نقلا للبضائع.

وتسري أحكام تقادم دعوى مسؤولية الناقل الجوي الداخلي على كل الدعاوىالناشئة عن عقد النقل الجوي، لاسيما وأن المشرع الجزائري قد حرص في نص المادة 156على مراعاة أحكام المادة 153 والمتعلقة بالناقلين المتعاقبين، وبالتالي لا بد على المدعى أن يراعي الناقل المدعى عليه من بين الناقلين الذين نفذوا عملية النقل بالتتابع.

وحتى يتمكن الناقل الجوي من التصدي إلى الدعاوى الموجهة ضده وبالتالي حماية مركزه المالي من العواقب السلبية التي قد تنجم عن ذلك، عليه أن يؤمن على مسؤوليته اتجاه مستعملي الطائرة، و هو ما سنراه فيما يلي.

[1] : لم ينص المشرع الجزائري على احتساب المدة من تاريخ وقف النقل، الشيء الذي تضمنته المادة 29 من اتفاقية وارسو لعام 1929 كما سبق البيان.

المبحث الثالث : التأمين من مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص والبضائع :

التأمين الجوي بصفة عامة:

يتميز النقل الجوي بخصائص لعل من أهمها أنه حديث الظهور، ذو طابع دولي، إلى جانب جسامة الأضرار الحاصلة في حالة وقوع كارثة جوية.

ولقد ألقت هذه الخصائص بظلالها على التأمين الجوي، فتميز هذا الأخير بنفس تلك الخصائص؛ إذ يعتبر التأمين الجوي بدوره من أحدث التأمينات بالمقارنة مع التأمين البري وبخاصة التأمين البحري. كما يغلب على التأمين الجوي الصبغة الدولية، فكثيرا ما تلجأ الشركات المحلية للتأمين إلى التعاون مع الشركات الأجنبية لاقتسام أعباء المخاطر الكبرى، والأسلوب الأكثر اتباعا في هذا الشأن هو ما يعرف بإعادة التأمين. كما يتميز التأمين الجوي بشدة المخاطر وذلك راجع إلى جسامة الأضرار سواء تلك اللاحقة بالمركبة الجوية أو تلك المترتبة عن قيام المسؤولية اتجاه مستعملي الطائرة أو الغير على سطح الأرض.[1]

ولا يكاد يختلف التأمين الجوي عن غيره من أنواع التأمينات الأخرى، فهو يشمل التأمين على المركبة، والتأمين على البضاعة، والتأمين من المسؤولية المدنية[2]. فالتأمين على المركبة الجوية، تأمين يهدف في الأساس إلى تعويض مستغل الطائرة عن الأضرار التي تصيب المركبة وعن جميع الأضرار الناجمة عن الحادث الجوي، بما في ذلك مصاريف الحراسة وإصلاح العطب، إضافة إلى ما قد يكون فات المؤمن له من كسب خلال المدة التي تبقى فيها الطائرة معطلة[3].

بينما التأمين الجوي على البضاعة، هو تأمين يضمن بمقتضاه المؤمن الأضرار اللاحقة بالبضاعة المنقولة جوا في حالة تعرضها للهلاك أو التلف أو الضياع، وذلك وفقا لعقد للتأمين المبرم بين صاحب البضاعة والمؤمن و في حدود الشروط العامة للتأمين[4].

---

[1]: جديدي معراج ، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر،1999،ص174، 175.

[2]: لقد عالج المشرع الجزائري التأمينات الجوية بمقتضى الأمر رقم 95-07 مؤرخ في 23 شعبان 1415 الموافق 25 يناير1995 ، يتعلق بالتأمينات.

[3]: تنص المادة 153 من الأمر رقم 95-07 على أنه يهدف تأمين أجسام المراكب الجوية إلى ضمان الأضرار المادية اللاحقة بالمركبة الجوية المؤمن عليها وفق الشروط المحددة في العقد.

[4]: في هذا المعنى: Barthélemy Mercadal,op.cit,p58 . وقد نص المشرع الجزائري على التأمين على البضائع المنقولة جوا في المادة161 وما يليها من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات.

أما التأمين من مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص والبضائع وبما أنه موضوع دراستنا هذه، فقد ارتأينا في سبيل تسليط الضوء عليه، التركيز على التطور الذي أحرزه هذا الفرع من التأمين إلى أن وصل إلى درجة الإلزامية (المطلب الأول)، وكذا التعرض لأهم صوره الشائعة في الميدان، مع إبراز أثر و انعكاسات هذا التأمين على نظام مسؤولية الناقل الجوي (المطلب الثاني).

وتفاديا للإطناب، نشير إلى أن أحكام التأمين من المسؤولية بوجه عام تنطبق على التأمين من مسؤولية الناقل الجوي، ولذا ستقتصر دراستنا هذه على ما سبق تحديد ه.

المطلب الأول : تطور التامين من مسؤولية الناقل الجوي وإلزاميته :

يعتبر التأمين من مسؤولية الناقل الجوي فرعا حديثا من فروع التأمين و ذلك بالنظر إلى حداثة التأمين الجوي. لكن ذلك لم يمنع هذا الفرع الجديد من التطور و الانتشار، إلى أن أصبح من التأمينات الإلزامية سواء على الصعيد الدولي أو الوطني.

و سنحاول أن نبين فيما يلي مدى التطور الذي أحرزه التأمين من مسؤولية الناقل الجوي (الفرع الأول) ، و كذا دواعي جعل هذا التأمين من قبيل التأمينات الإجبارية(الفرع الثاني).

الفرع الأول: تطور التأمين من مسؤولية الناقل الجوي :

لقد كان للتأمين من مسؤولية الناقل الجوي أن يظهر ويترعرع على الصعيد الدولي بالنظر إلى الطابع الدولي للنقل الجوي. ولم يزدهر التأمين الجوي إلا مع التطور التكنولوجي لصناعة الطائرات، والذي أدى إلى تناقص ملحوظ لكوارث الطيران. وحينئذ، بدا جليا دور التأمين من مسؤولية الناقل الجوي و تأكدت أهميته.

أولا : ظهور التأمين من مسؤولية الناقل الجوي واتساع دائرته :

لقد كانت النظرة إلى التأمين من المسؤولية المدنية في نهاية القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين، على انه عمل غير أخلاقي، حيث كانت المسؤولية ترتبط بفكرة الخطأ، و من تم فإن التأمين عليها كان يعني التأمين من الأخطاء.[1]

غير أن هذه النظرة توارت إلى الخلف تدريجيا، بتراجع فكرة الخطأ كأساس وحيد للمسؤولية، وظهور فكرة الخطأ المفترض والمسؤولية الموضوعية القائمة على أساس فكرة

---

[1]: أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص376

المخاطر و تحمل التبعة، و كان ذلك من آثار الاكتشافات العلمية والتطورات التكنولوجية و ما استحدثته من مخاطر [1].

و إذا كان التأمين عموما هو عملية احتمالية، ترتكز أساسا على فكرة التعاون للتهوين من الخسارة عن طريق توزيعها على أعداد كبيرة، و ترتبط أسعاره بتقييم الخطر وتحديد التغطية و تقرير تكلفتها، فإن التأمين الجوي، لاسيما فيما يتعلق بالتأمين من مسؤولية الناقل الجوي، له تاريخ تميز بالإعراض و التردد من قبل شركات التأمين، انتهى كما نشهده اليوم بالإقدام عليه و اتساع سوقه.

ففي بداية عهد الطيران، كان التأمين الجوي موضوعا لمجادلات حادة، إذ كان السفر عبر الجو يعتبر آنذاك من قبيل المجازفة المحفوفة بأشد المخاطر. ولذلك كانت شركات التأمين تستبعد مخاطر الطيران بنص صريح في عقودها للتأمين، مما دعا المؤتمر الدولي السابع للقانون الجوي المنعقد في مدينة ليون بفرنسا في سبتمبر 1925 إلى إصدار توصية موجهة إلى شركات التأمين، فحواها أنه لا يحق لطرفي عقد التأمين على الحياة أو الحوادث استبعاد المخاطر التي قد يتعرض لها المؤمن له أثناء سفره على الخطوط الجوية المنتظمة[2].

و لقد كان ما صدر عن المؤتمر الدولي السابع للقانون الجوي مجرد توصية لا تتمتع بعنصر الإلزام، و لكن ما ذهب بمشكلة التأمين الجوي في النهاية نحو النفراج والاتساع هي الإنجازات التي حققتها تكنولوجيا الطيران.

فإذا كان التقدم الذي أحرزه الإنسان في تكنولوجيا الطيران قد ترك بصماته -كما سبق أن رأينا- على طبيعة و مدى مسؤولية الناقل الجوي، و انتهينا من خلال ذلك إلى دعوة المشرع الجزائري إلى إعادة النظر في هذا الصدد، فإن هذا التقدم قد انعكس أيضا بصورة جلية على التأمين الجوي و نظمه، لاسيما التأمين من مسؤولية الناقل. إذ أدى التطور التكنولوجي في علم الطيران إلى استبعاد الكثير من مخاطر السفر بالطائرات ، وسجل تناقصا ملحوظا في الكوارث الجوية إذا ما قورنت بعدد الرحلات وعدد الركاب وحجم البضائع المنقولة، فاندثرت المخاوف التي طالما منعت شركات التأمين من تغطية مسؤولية الناقل الجوي.

---

[1]: انظر المبحث الأول من الفصل الأول من هذا البحث.

[2]: أبو زيد رضوان، المرجع السابق ، ص377 .وفي نفس المعنى : طالب موسى ، المرجع السابق،ص 137 .

و لقد أسهم ذلك التقدم التكنولوجي في فن الطيران، إلى اتساع سوق التأمين الجوي وتشعب نظمه لتشمل حتى التأمين عن أضرار الإزعاج والضجيج و اختراق الطائرة لحاجز الصوت[1] .

ولكنه و مع ذلك، فإن هذه التطورات في عالم الطيران، قد خلقت بدورها مخاطر جديدة، حيث وجدت الطائرات العملاقة والتي تحمل على متنها المئات من البشر، أو تلك التي تزيد سرعتها عن سرعة الصوت، مما يثقل كاهل الناقلين وشركات التأمين بتعويضات ضخمة في الحادث الواحد، والتي يدفع تكلفتها في الأخير مستهلك خدمة النقل الجوي .[2]

و لاشك أن التأمين يرتكز على مبدأ الكثرة في تهوين الخسارة من خلال توزيعها، لهذا كان من الطبيعي أن يتم تنظيم سوق التأمين الجوي على أساس توزيع المخاطر عن طريق ما يعرف بإعادة التأمين Réassurance والذي يتم وفق نظام Consortium ، أو عن طريق التأمين المشترك Co. Assurance الذي يعتمد على تدخل عدة مؤمنين لضمان تغطية الأخطار الجوية[3].

و بالتالي، يظهر جليا مما سبق أن رقعة التأمين الجوي قد حققت اتساعا هائلا على الصعيد الدولي ، ازدادت أهمية التأمين من المسؤولية في النقل الجوي تبعا لذلك.

ثانيا: أهمية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي :

لقد تزايد ت أهمية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي منذ مؤتمر لاهاي سنة 1955 حيث صدرت توصية بدراسة النظم الكفيلة بضمان التعويضات لضحايا الطيران أو ورثتهم والمقررة طبقا لأحكام اتفاقية وارسو، سواء عن طريق تأمين إجباري أو ضمان أحد البنوك أو من خلال وديعة نقدية. و لقد كانت فحوى تلك التوصية تعكس قلق المؤتمرين في لاهاي لسنة 1955 حول كيفية حصول الضحايا أو ورثتهم على مبالغ التعويض لاسيما بعد مضاعفتها في بروتوكول لاهاي. و ذلك لأن عدم يسر أو ملاءة المتسبب في الضرر من جهة ،و ضخامة

---

[1] : E. Du . Pontavice , les assurances aériennes, précis dallez , paris ,1972, p71.

[2]: في هذا المعنى : طالب حسن موسى ، المرجع السابق ، ص 138.

[3] :Louis Cartou – droit aérien .op.cit. p 379

التعويضات من جهة أخرى، يشكل خطرا حقيقيا على المضرورين، قد يشكك في ضمان حصولهم على تلك التعويضات[1].

لأجل ذلك، جاء التأمين من مسؤولية الناقل الجوي ليقوم بدور هام في هذا المجال ويتعاظم هذا الدور بتصاعد الحد الأقصى للتعويض كما سبق أن رأينا [2]، إذ يوفق التأمين من المسؤولية بين ديمومة و حركة نشاط الناقل الجوي، و بين ضمان حصول ضحايا كوارث الطيران على تعويضاتهم المقررة، و تلك وظيفة جليلة لا يمكن أن يؤديها غير نظام التأمين.

و قد ذهب بعض الفقه إلى حد اعتبار أن اكتتاب تأمين يغطي مسؤولية الناقل الجوي من شأنه أن يحرر هذا الأخير من أية مسؤولية. فالتأمين في نظر هذا الفقه مضيع و مفقد للأثر الوقائي لمسؤولية الناقل الجوي، ذلك أن تستر هذا الأخير خلف نظام التأمين يدفع به إلى عدم الحيطة والحذر، فمسؤوليته المحدودة و المؤمن عليها تجعله مطمئنا ولو حكم عليه بالتعويض[3].

و لكنه فقه ضعيف ، ذلك أن ما يجعل الناقل الجوي و تابعيه يجتنبون ارتكاب خطأ أو إهمال ليس هو تفادي تقرير مسؤوليته المدنية، و إنما قد يترتب على الخطأ أو الإهمال من فقد الطائرة و طاقمها، أي اجتناب الأثر السلبي الذي قد يلحق بذمته المالية [4] .

و مجمل القول، أن التأمين لا يمكن أن يكون إلا ضمانا إضافيا للمسافر و أمانا ماليا للناقل الجوي.[5]

الفرع الثاني: إلزامية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي :

منذ عقد المؤتمر السابع للقانون الجوي بمدينة ليون الفرنسية في سبتمبر من عام 125 بدأ المؤتمرون يدعون إلى إجبارية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي، و لكن مصير هذه الدعوة كان الرفض. و في أوت سنة 1962 و أمام المؤتمر الدولي للقانون المقارن والذي انعقد في هامبورغ الألمانية ، تأكدت إجبارية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي. و ما كان

---

[1]: أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص383.

[2]: الجدير بالذكر أن اتفاقية مونريال الجديدة لعام 1999. وطبقا للمادة 21 منها أضحت مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية غير محدودة بحد أقصى اتجاه المسافرين.

[3]: O.Riese et J.T.Lacour, op.cit ,p294. والفقيهان ينتقدان Kaflat الذي قال بهذا الرأي.

[4]: أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص 294.

[5] : « … L'assurance ne devant être q' une garantie supplémentaire donnée au passager, et une sécurité financière au transporteur…. »O.Riese et J.T. la cour ,op.cit, p 294.

ليتأكد ذلك، لولا الجدل و النقاش الذي دار في اجتماعات اللجنة القانونية للمنظمة الدولية للطيران المدني ICAO حول هذا الموضوع[1].

ففي مؤتمر ريو ديجانيرو و الذي انعقد في سبتمبر من عام 1953 تقدمت البرازيل، و أيدتها إيطاليا في ذلك، باقتراح لتعديل اتفاقية وارسو سنة 1929 بتضمينها فصلا خاصا بالتأمين، حيث يقع على الناقل الجوي إلتزام بإبرام تأمين لصالح مستعملي الطائرة، ويكون من حق خلفهم استعمال الدعوى المباشرة ضد المؤمن، للحصول على التعويضات المقررة. غير أن هذا الاقتراح قوبل بالرفض من قبل غالبية الوفود المؤتمرة.

و قد طرحت المسألة من جديد أمام مؤتمر لاهاي 1955، ولكن المؤتمر لم يسفر إلا عن توصية بدراسة النظم الكفيلة بضمان حصول الضحايا أو ورثتهم على التعويضات المقررة سواء من خلال التأمين الإجباري أو ضمان أحد البنوك.[2]

أولا: إلزامية التأمين بين المعارضة والتأييد :

في حقيقة الأمر ن لقد أصبحت أن إلزامية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي أمرا مفروغا منه، بعد أن كانت في وقت سابق تلقى معارضة شديدة تدعمت بالعديد من الحجج[3] منها :

- أن إجبارية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي، لا تحقق أية مصلحة عامة أو فردية، وإنها لا يمكن أن تتوازى مع إجبارية التأمين من مسؤولية مستغل الطائرة عن الأضرار التي تحدثها على السطح في اتفاقية روما سنة 1952 ، وذلك لاختلاف طبيعة موقف المضرور في الحالتين. فالمضرور على السطح هو شخص أجنبي لا يوافق مقدما على مخاطر الطيران، كما أن حرية الطيران التجاري مقيدة بعدم الإضرار به أو بملكيته على السطح، بينما يرتبط المسافر بالناقل وفق علاقة رضائية و هي عقد النقل الجوي، فضلا على موافقته المسبقة على مخاطر السفر عبر الجو.

---

[1] : E. Du Pontavice , les assurance aériennes ,op.cit ,p 13.

[2] : E. Du Pontavice , les assurance aériennes ,op.cit ,p 14.

[3]: في تفصيل هذه الحجج أنظر : طالب حسن موسى، المرجع السابق ، ص 219 وما يليها . وأيضا : أبو زيد رضوان المرجع السابق ، ص 406 .

- إن إلزامية التأمين من المسؤولية تضع النقل الجوي في وضع مغاير لأنواع النقل الأخرى، كما أنها ستؤدي بالضرورة إلى ارتفاع أسعار هذا التأمين، الشيء الذي يؤدي بطريقة غير مباشرة إلى ارتفاع قيمة أجرة النقل الجوي.

- أن التأمين من المسؤولية يفقد و يضيع لهذه الأخيرة أثرها الوقائي، مما قد يدفع الناقل الجوي إلى إهمال وعدم الاكتراث. و يزيد في تأكيد هذه الخطوة أن يصبح هذا التأمين إلزاميا على عاتق الناقل الجوي.

إلا أن هذه الحجج التي يستند إليها معارضو إلزامية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي لا تعدو أن تكون مجرد هواجس، سرعان ما تتبدد وتندثر أمام معالجة سليمة لواقع النقل الجوي خاصة في الوقت الراهن.

- فالادعاء بأن التأمين الإجباري من مسؤولية الناقل الجوي لا يحقق مصلحة عامة أو فردية هو ادعاء ذي غير أساس، ذلك لأن هذا التأمين الإجباري يمكن أن يحقق مصلحة عامة لمرفق النقل الجوي على الصعيد الدولي، إذ من خلال فرض هذا التأمين على كل الناقلين الجويين تزداد فعالية أثر مبدأ الكثرة الذي يعتبر قوام نظام التأمين والذي من شأنه التهوين من الخسارة عن طريق توزيعها على أعداد كبيرة، و سيكون ذلك بالتأكيد علاجا لمشاكل سوق التأمين من مسؤولية الناقل الجوي من هذا الجانب. هذا فضلا عن أن إلزامية التأمين هذا، سيكون من شأنها الأخذ بيد مستعمل الطائرة، إذ سيكون من حقه مواجهة المؤمن مباشرة بهدف الحصول على التعويضات المقررة وبطريقة تلقائية دون ما حاجة إلى تدخل القاضي، كما ستجنبه عبء تحمل المصاريف القضائية التي تنتقص من مبالغ التعويض. فنظام التأمين من هذه الزاوية الأخيرة يفوق نظام المسؤولية ذاته [1].

- أما القول بأن إلزامية التأمين من المسؤولية في النقل الجوي لا تتوازى مع إلزامية التأمين التي تفرضها اتفاقية روما لعام 1952 بشأن مسؤولية مستغل الطائرة إزاء الغير على سطح الأرض، فهو قول يصدق في الوقت الذي كانت تعتبر الرحلة الجوية من قبيل المجازفة، حيث كان المسافر يتقاسم مع الناقل مخاطر الجو و يتحمل جزء منها، و هولا

[1]: طالب حسن موسى، المرجع السابق ، ص219.

يتناسب مع هذا العصر [1]. فالإنجازات التكنولوجية الهائلة في مجال صناعة الطائرات و الملاحة الجوية بصفة عامة قد تبددت معها الكثير من مخاطر الجو، ولم يعد من الجائز أن نطلب من المسافر بالطائرة أن يتحمل مخاطر أكثر من تلك التي يتحملها مسافر القطار أو السيارة[2].

- ولا شك أيضا أن القول بأن إلزامية هذا التأمين تضع النقل الجوي في موضع يمتاز فيه عن أنواع النقل الأخرى و تؤدي إلى ارتفاع أسعار التأمين وتبعا له ارتفاع قيمة أجرة النقل، هو قول غير سليم. فالنقل الجوي كان ولا يزال بطبيعته يتميز عن أنواع النقل الأخرى، وهذا التميز لا يجد مصدره في التأمين الإلزامي من مسؤولية الناقل الجوي، بل يكمن في وسيلة النقل -الطائرة- و الفضاء الذي تسبح فيه.

كما أن إجبارية التأمين من مسؤولية الناقل تشمل في الوقت الحاضر كافة وسائل النقل سواء تعلق الأمر بالنقل البري، البحري أو الجوي، بل أن نظام التأمين من المسؤولية تعدى مجال النقل و أصبح يشمل عدة مجالات لا حصر لها. و من ناحية أخرى، فإن إلزامية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي، ليست السبب في زيادة أسعار التأمين أو زيادة أجرة النقل تبعا لذلك. إذ أنه بالإضافة إلى زيادة الأسعار بصفة عامة، والتي أصبحت ظاهرة مألوفة في هذا العصر، فإن الزيادة في أسعار التأمين و ما يترتب عليها هي نتيجة طبيعية للزيادة المستمرة في مبالغ التعويض، و زيادة نوعية المخاطر في الطيران التجاري كنتيجة لظهور الطائرات العملاقة الأسرع من سرعة الصوت والتي تحمل في جوفها مئات البشر[3].

- وأخيرا، وإذ كان التأمين الإلزامي من مسؤولية الناقل الجوي، يجعل هذا الأخير مهملا و مقصرا في التزاماته اتجاه مستعملي الطائرة وهو في الحقيقة شعور نبيل من جانب معارضي إلزامية هذا التأمين ، إلا أن شركات التأمين وببساطة ، تشترط صراحة على الناقل الجوي أن لا يرتكب خطأ عمديا Faute Intentionnelle كالغش مثلا، كي تلتزم هي بالتعويض .

---

[1]: أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص 408 .
[2]: في هذا المعنى: O Riese et J. T Lacour , op. cit, p 282
[3]: طلب حسن موسى ، المرجع السابق ، ص 220.

ومع هذا، يمكن اقتراح بعض الحلول، كإلزام الناقل الجوي بتحمل جزء من مبالغ التعويض المقررة إذا ثبت إهماله أو تقصيره، و إما إعطاء القاضي السلطة تقديرية في هذا المجال[2].

ثانيا : التأكيد على إلزامية التأمين من المسؤولية :

لقد تراوحت إلزامية التأمين، بين التأييد والمعارضة، ولكن النهاية كانت لصالح التأكيد على إلزامية التأمين من المسؤولية. فبالرغم من أن بعض الدول ومن خلال قوانينها الوطنية ، تركت للناقل الجوي حرية التصرف إزاء التأمين من مسؤوليته، إلا أن غالبية الدول تتجه اليوم إلى فرض التأمين من المسؤولية ، بل أنها تجعله من بين الشروط اللازمة لممارسة هدا النشاط ، و أخرى تلزم الناقل بإبرام هذا التأمين لصالح المسافرين كضمان لمسؤوليته، مثل ألمانيا والبرازيل وإيطاليا والمكسيك وكندا والولايات المتحدة الأمريكية، وأسبانيا التي أقامت نظاما قانونيا للتأمين الإجباري لصالح المسافرين بوسائل النقل العام، أيا كانت هذه الوسائل ، وتشرف هيئة عامة هي وكالة التأمين الإجباري للمسافرين Commissariat de l'assurance obligatoire des voyageurs.[1]

أما الجزائر، فكانت من بين الدول التي فرضت إلزامية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي منذ الاستقلال. فقد نصت المادة 96 من القانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية على انه" بالإضافة إلى إلزامية التأمين فيما يتعلق بالمسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالغير على سطح الأرض، يتوجب على مؤسسات الخدمات الجوية للنقل العمومي أن تؤمن على مسؤوليتها عن الأضرار اللاحقة بالأشخاص المنقولين ".

كما أن الأمر رقم 95 -07 المتعلق بالتأمينات قد أكد ما جاء به القانون رقم 80-07 المؤرخ في 9 أوت 1980 المتعلق بالتأمينات، وجعل التأمين من مسؤولية الناقل الجوي من التأمينات الإلزامية، إذ نصت المادة 1/196 منه على أنه: " يجب على كل ناقل جوي أن يكتتب تأمينا لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر لتغطية مسؤوليته المدنية اتجاه الأشخاص والبضائع المنقولة وتجاه الغير."

[1] .E. Pontavice ,op.cit, p 15.

وقد زاد المشرع الجزائري في الحرص على تأكيد إلزامية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي، فنصت المادة 171 من قانون الطيران المدني الجديد رقم 06/98 على أنه: "يجب على كل مستغل طائرة يقوم بالقطر الجزائري، بالخدمات الجوية المبينة في هذا القانون أو يحلق فوق القطر الجزائري، سواء كان مسجلا بالجزائر أو بالخارج أن يكتتب تأمينا يغطي مسؤولياته ."

أما عن رقابة إلزامية هذا التأمين، فهي تخضع مباشرة لوزير المالية الذي يتصرف بواسطة الهيكل المكلف بالتأمينات، طبقا للمادة 2/209 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات. و في حالة عدم الامتثال لإلزامية التأمين يعاقب الناقل الجوي بدفع غرامة تتراوح من 5000 إلى 100000 دج طبقا للمادة 199 من نفس الأمر. كما أنه يجب أن تقدم شهادة التأمين عند كل تفتيش تقوم به السلطة المكلفة بالطيران المدني أو القوة العمومية، وذلك وفقا للمادة 173 من القانون رقم 06/98 المتعلق بالطيران المدني.

وفي الأخير، تجدر الإشارة إلى أن إلزامية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي قد تحقق تأكيدها على الصعيد العالمي، وأصبحت أمرا حتميا و ذلك من خلال اتفاقية مونريال الجديدة لعام 1999 وإن كانت لم تدخل بعد حيز النفاذ، إلا أنها بدخولها ذلك ستحقق حلم الكثير ممن كانوا و لا زالوا يدعون إلى إجبارية التأمين من المسؤولية.

فتنص المادة 50 من الاتفاقية المذكورة على أنه " على الدول الأطراف أن تفرض على الناقلين الجويين أن يكتتبوا تأمينا كافيا لكي يغطي المسؤولية التي تقع على عاتقهم في مفهوم هذه الاتفاقية. و يمكن لدولة جهة الوصول، أن تلزم الناقل بأن يثبت أنه يملك تأمينا كافيا يغطي مسؤوليته وفقا لهذه الاتفاقية[1] ." و وفقا لهذا النص، إلزامية التأمين تفرضها دولة الناقل الجوي، و من حق دولة جهة الوصول التثبت من ذلك، وإن دل هذا على شيء فإنما يدل على عولمة إلزامية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي.

1 : www.Icao.org / Conventions.

المطلب الثاني: صور التامين وأثره على نظام مسؤولية الناقل الجوي :

لقد رأينا أن لمسؤولية الناقل الجوي حالات محددة، وذلك في كل من النقل الجوي للأشخاص والنقل الجوي للبضائع، و من هنا جاءت ضرورة التأمين من هذه المسؤولية و تأكدت أهميتها بالنسبة للناقل الجوي و كذا مستعملي الطائرة.

و لم تتعرض اتفاقية وارسو لعام 1929 و لا التعديلات اللاحقة بها إلى صور التأمين من المسؤولية عكس اتفاقية روما لعام 1952 بشأن الأضرار التي تلحقها الطائرة بالغير على سطح الأرض والتي جعلت التأمين من بين ضمانات مسؤولية مستغل الطائرة عن تلك الأضرار.

لكنه قد جرى العمل على لجوء الناقل بهدف تغطية مسؤوليته إلى التأمين التلقائي الفردي، أو مباشرة إلى التأمين من مسؤوليته المقدية إزاء مستعملي الطائرة(الفرع الأول).

والملاحظ أن نظام المسؤولية قد تزحزح بظهور نظام التأمين عليها؛ من خلال وجود تأثير متبادل بين كلا النظامين قد يؤدي في المستقبل إلى زوال نظام المسؤولية ليحل محله نظام التأمين إلى الأبد كبديل عنه(الفرع الثاني).

الفرع الأول: صور التأمين من مسؤولية الناقل الجوي :

من الغالب في العمل، أن يبادر متلقي خدمة النقل المرسل أو المرسل إليه إلى التامين على البضائع المنقولة ضد المخاطر الجوية، وهو من قبيل التأمين على الأشياء من الأضرار. كما أنه فيما يتعلق بالنقل الجوي الدولي، كثيرا ما يرتبط هذا الأخير بالبيوع الدولية، والصيغة الغالبة لهذه البيوع هي بيع Fob- Aéroport ، حيث يتحمل المشتري مخاطر النقل الجوي فيقوم بإبرام عقد النقل الجوي ويتولى التأمين على البضاعة المنقولة[1].

أما فيما يتعلق بالنقل الجوي الداخلي بالجزائر فغالبا ما يلجؤ إلى النقل البري في نقل البضائع، بينما يبقى النقل الجوي قاصرا على البضائع ذات الأهمية. ضف إلى ذلك أن مساحة الإقليم لا تتطلب بالضرورة أن يتم النقل عبر الجو، فلا يزال للنقل الجوي للبضائع أهمية محدودة نسبيا في الوقت الراهن.

---

[1]: هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص 512 .

وتبعا لهذه الأسباب، فإن الخصائص المميزة للتأمين من مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالبضائع لم تتبلور بعد، لذلك سنميل بدراستنا هذه إلى صور التأمين من مسؤولية الناقل الجوي في نقل الأشخاص بشكل مركز.

ولم يتعرض المشرع الدولي ولا الجزائري إلى صور التأمين من مسؤولية الناقل الجوي، ولكن ما هو جار به العمل في معظم الدول ؛هو إقامة نظم للتأمين من مسؤولية الناقل الجوي إما من خلال عقود تبرمها شركات الطيران الصالح المسافرين ، وذلك بغرض ضمان حصول الضحايا - المسافرين أو ورثتهم - على التعويضات المقررة، دون حاجة إلى إجراءات التقاضي(التأمين الشخصي التلقائي) ، وإما تبرمه شركة الطيران لصالحها بهدف ضمان وتغطية المطالبات الناشئة عن مسؤوليتها المدنية اتجاه الركاب أو ورثتهم (التأمين من المسؤولية) .

أولا : التأمين الشخصي التلقائي :

لإلقاء الضوء على هذا النوع من التأمين، سنبين فيما يلي ماهيته و ونطاقه ثم طبيعته.

1- ماهيته :

نظام التأمين التلقائي الفردي نظام ابتدعته في الأصل شركة طيران" لوفتهنزا" الألمانية حوالي سنة 1925 ، حيث كانت أول من أبرم وثيقة هذا التأمين لصالح المسافرين . ومما ساعد على ذيوع وانتشار هذا النوع من التأمين، ظهور اتفاقية وارسو 1929 ووضعها للحد الأقصى للتعويض الذي أمكن على أساسه سهولة حساب التغطية. ولكن الفضل يرجع في تطوير هذا التأمين وبلورته إلى شركة Air–France، حتى صارت وثيقتها هي الوثيقة النموذجية لهذا التأمين، فتبنتها دول عديدة كسويسرا وإيطاليا و إنجلترا والأرجنتين وروسيا ... الخ[1] .

وبمقتضى هذا التأمين الذي يبرمه الناقل الجوي على نفقته مع إحدى شركات التأمين ،ولمدة محدودة ، ولتغطية رحلات أسطوله الجوي أو جزء منه ، يكون من حق المسافرين أو ورثتهم التوجه مباشرة إلى المؤمن لديه إن هم رغبوا في ذلك، للحصول على

[1]: أبو زيد رضوان ، المرجع السابق، ص 386

مبالغ التعويض بحدها الأقصى- كقاعدة عامة- شريطة الموافقة الكتابية على تنازلهم عن دعوى المسؤولية ضد الناقل الجوي وتابعيه وشركة التأمين[1] .

ولا تعني تلقائية هذا التأمين أنه يفرض بطريقة ميكانيكية، ذلك لأنه من حق المسافر أو ورثته رفضه من خلال اللجوء إلى دعوى المسؤولية . ولكن التلقائية تعني أن المسافر أو ورثته يستطيعون الحصول على التعويض المقرر بمجرد إعلان الرغبة في الاستفادة منه والتنازل الصريح عن دعوى المسؤولية، دون إثارة أية مناقشة حول ملابسات مسؤولية الناقل كالغش أو الخطأ الجسيم، أو أن المسؤولية يمكن دفعها بإثبات القوة قاهرة أو فعل الغير[2].

أما القول بفردية هذا التأمين أو شخصيته فيعني أنه يتم أساسا لصالح المسافر أو ورثته، الذي يعلن رغبته في الاستفادة منه مع تنازله الصريح عن دعوى المسؤولية، ويتم ذلك بطريقة ودية بين المسافرين وشركة التأمين. ومن المتصور أن يوافق البعض على هذا التأمين بينما يلجأ البعض الآخر إلى دعوى المسؤولية بهدف إثارة المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي، فلا يمكن لهؤلاء في حالة فشل دعواهم الرجوع إلى التأمين التلقائي الفردي[3].

إذن، الناقل الجوي هو الذي يبرم عقد التأمين التلقائي مع المؤمن لمصلحة المسافرين، وغالبا ما لا يعلم به المسافر لأن تذكرة السفر لا تتضمن أية إشارة إليه . ويختلف هذا التأمين عن التأمين الفردي التكميلي، وهو تأمين يبرمه المسافر على نفقته مع شركة الطيران بوصفها وكيلة عن المؤمن ، وذلك من أجل تغطية الأخطار الجوية لزمن محدد أو لرحلة محددة [4].

2- نطاقه :

يتحدد نطاق هذا التأمين من خلال مجال سريانه في الزمان والمكان، ومن حيث الأخطار التي يمكن تغطيتها ومبالغ التعويض التي تضمنتها الوثيقة.

فمن حيث مجال سريانه، يغطي هذا التأمين المسافرين من زمان ومكان بدء تنفيذ الخطوات الأولى لعملية النقل الجوي إلى غاية نهايتها، ومن ثم فإن نطاق سريانه لا يرتبط بفترة النقل الجوي بمعناها الضيق، أي لا يعتمد على نطاق الالتزام بالسلامة من طرف الناقل

---

[1]: هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص 514
[2]: هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص 514
[3]: أبو زيد رضوان ، المرجع السابق، ص388
[4]: حول التأمين التكميلي الفردي: E..D. Pontavice ,op.cit , p 17 et s,

الجوي، بل يمتد أثره ليبدأ منذ عمليات النقل التمهيدية للمسافرين من وسط المدينة إلى مطار الإقلاع، إلى غاية الحلول بالجهة المقصودة في مكان الوصول.

وبالتالي، يتسع مجال مسؤولية الناقل الجوي كنتيجة لاتساع مجال هذا التأمين من حيث الزمان والمكان.

ومن حيث الأضرار التي يقوم بتغطيتها، فإن هذا التأمين يغطي كافة الأضرار التي يتعرض لها المسافر خلال الرحلة، ومن بين هذه الأضرار: الوفاة، الإصابة بجراح. ومن ثم فالتعويض عن الأضرار النفسية غير جائز في ظل هذا التأمين. كما لا يغطي التأمين التلقائي الفردي الأضرار الناجمة عن الحرب الأهلية أو الخارجية، والاضطرابات المسلحة واستيلاء السلطات على الطائرة، وكذا الأضرار الناجمة عن انتحار المسافر[1].

أما من حيث مبالغ التعويض التي تضمنها الوثيقة، فيضمن التأمين التلقائي الفردي للمسافر الحصول على مبالغ التعويض المقررة بحدها الأقصى في اتفاقية وارسو 1929. وتتضمن الوثيقة الفرنسية النص على سريان الحدود القصوى للتعويض حتى في حالة الارتفاع بها من خلال التعديلات اللاحقة باتفاقية وارسو، مع مراعاة اتفاق موريال لسنة 1966 الذي وجد من أجل حماية رعايا الولايات المتحدة الأمريكية وحدد التعويض فيه بـ75 ألف دولار.

ولا تستحق الحدود القصوى كاملة، إلا في حالة الوفاة أو الإصابة بالعجز التام. أما إذا كان العجز جزئيا فإن الوثيقة الفرنسية لهذا التأمين قد أقامت جدولا لنسب العجز، يستحق المسافر التعويض الذي يوازي نسبة العجز الدائم الذي أصابه.[2]

3- طبيعته القانونية:

لقد ثار جدل كبير حول تحديد الطبيعية القانونية للتأمين التلقائي الشخصي ، فقيل في هذا الصدد، بأنه صلح أو تأمين على الحياة أو تأمين من الحوادث يعقده الناقل الجوي لحساب المسافرين بمقتضى اشتراط لمصلحة الغير، واكتفى البعض بالقول بأنه تأمين من

---

[1]: وذلك وفقا لوثيقة التأمين الصادرة عن شركة: AIR- France والمشار إليها من طرف:
E.Du. Pontavice ,op.cit, p 20 et s.,

1 ولقد تم الإشارة إلى هذا الجدول من طرف . Louis Cartou , op.cit , p 383

المسؤولية، في حين توقف البعض الآخر عند حدود علاقة المستفيد بالمؤمن و فسرها بأنها اشتراط لمصلحة الغير[1].

و لعل سبب الخلاف حول طبيعة التأمين التلقائي الفردي ترجع إلى حداثة نشأته، فهو ظاهرة قانونية جديدة ، وبما أن القواعد القانونية هي التي تحكم الظواهر، فإن الظاهرة الجديدة تحتاج إلى قواعد ومفاهيم جديدة. لذلك فمن البديهي أن يتمرد التأمين الشخصي التلقائي على التقسيمات التقليدية لأنواع التأمين .

وإذا كان من الضروري وضع التأمين التلقائي الفردي بين خضم أنواع التأمين المتعارف عليها، فهو يقترب بطبيعته إلى التأمين عن الحوادث و الإصابات الجسدية assurance accidents corporels ، يعقده الناقل الجوي لحساب المسافرين بمقتضى اشتراط لمصلحة الغير. إذ من خلال هذا التأمين يحصل المسافر على التعويض المقرر في حده الأقصى في حالة الوفاة أو العجز التام، أما في حالة الإصابة بعجز جزئي دائم فقد أقامت وثيقة هذا التأمين جدولا لنسب التي تقابلها مبالغ محددة للتأمين.

كما يقترب التأمين التلقائي الفردي ظاهريا من التأمين على الحياة في حالة وفاة المسافر أو إصابته بعجز تام، أما في حالة العجز الجزئي الدائم حيث يقاس مبلغ التأمين مع نسبة الضرر، فإن التأمين التلقائي الفردي يقترب ظاهريا كذلك من التأمين من المسؤولية بحيث يبدو و كأنه تأمين تعويضي.[2]

وعلى كل فإن للتأمين التلقائي الفردي طبيعة تأمينية ظاهرة، لكنه تأمين ضد مخاطر اقتضاء الحق في التعويض و ليس تأمينا من الأضرار الناجمة عن الوفاء بالتعويض من طرف الناقل الجوي.

ثانيا: التأمين من المسؤولية:

بالرغم من سهولة نظام التأمين التلقائي الفردي الذي يبرمه الناقل الجوي لصالح المسافرين، إلا أن سوقه ما زال محدودا، لاسيما و أن التأمين من مسؤولية الناقل الجوي كما سبق وأن رأينا أصبح من التأمينات الإلزامية على الصعيد الدولي و الداخلي.

---

[1]: E.Du Ponta vice , op.cit, p 30

[2]: أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص 393 -394.

و لقد كان من شأن وضع حد أقصى للتعويض في اتفاقية وارسو 1929 أن يساعد في سرعة انتشار التأمين من مسؤولية الناقل. وهو الأمر الذي كان له أثر أيضا في تطابق أحكام وثيقة هذا التأمين في معظم دول العالم، التي تأثرت قوانينها الوطنية في شأن النقل الجوي الداخلي بأحكام اتفاقية وارسو لعام 1929، و الجزائر من بين تلك الدول طبعا.

و طالما أن أحكام التأمين من مسؤولية الناقل الجوي هي- كقاعدة عامة- تطبيق لقواعد وأحكام التأمين من المسؤولية المدنية بوجه عام ، فستقتصر دراستنا لهذا التأمين على أهم جوانبه: طبيعته ونطاقه.

1- طبيعة التأمين من مسؤولية الناقل الجوي:

التأمين من المسؤولية المدنية بوجه عام، هو عقد يلتزم بمقتضاه المؤمن بضمان الأضرار التي تلحق بالمؤمن له نتيجة لمتابعة الغير له بسبب المسؤولية المدنية و ما قد ينشأ عنها، مقابل أقساط يدفعها المؤمن له.

إذن يكون التأمين من مسؤولية الناقل الجوي، هو العقد الذي يلتزم بمقتضاه المؤمن بضمان الأضرار التي قد يتعرض لها الناقل الجوي من جراء مطالبات المسافرين أو ورثتهم أو أصحاب البضاعة عن طريق دعوى المسؤولية ، وذلك مقابل الأقساط التي يدفعها الناقل المؤمن له[1].

وهذا التأمين يعقده الناقل الجوي لحسابه الخاص لا لصالح المسافرين أو أرباب البضاعة، فهو تأمين من الأضرار التي تلحق الناقل شخصيا نتيجة لتحريك دعوى المسؤولية ضده، و ما ينجر عن ذلك من دفع للتعويضات.

و يضمن هذا التأمين مبالغ التعويض التي قد يحكم بها على الناقل الجوي إذا ما تقررت مسؤوليته، و كذا كافة المصاريف التي تحملها الناقل و أنفقها للتخلص من المسؤولية، بغض النظر عن نجاحه في ذلك أو فشله.

و على هذا النحو، يتحقق الخطر المؤمن منه في هذا التأمين بمطالبة الغير للمؤمن له (الناقل)، سواء تمت هذه المطالبة على أساس توفر شروط المسؤولية أم تمت دون توفر هذه الشروط . حيث أن تحقق الخطر المؤمن منه يرتبط بمطالبة الغير للمؤمن له، و لا يرتبط

---

[1]: أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ،ص397 .

بتحقق مسؤوليته قبل الغير[1]. فملاحقة الناقل الجوي من قبل المسافرين و أصحاب البضاعة بسبب مسؤوليته هي مصدر الضرر الذي يحرك هذا التأمين، و لهذا قيل أنه تأمين ضد دعوى المسؤولية.

و التأمين من مسؤولية الناقل الجوي هو تأمين يؤكد المسؤولية ولا ينفيها، كونه لا يعتبر اتفاق من اتفاقات الإعفاء من المسؤولية، بل هو تأمين عن الأضرار بمعنى الكلمة يعمل على حماية الناقل الجوي من الآثار السلبية تبعا لنشوء دين التعويض في ذمته بتقرير مسؤوليته، لذلك يطلق عليه تأمين الدين Assurance dette [2].

و كون هذا التأمين من تأمينات الأضرار، فالطبيعية التعويضية هي أساسه، بمعنى أن مبلغ التأمين ليس جزافيا، وإنما لا سيحق المضرور منه إلا ما يتوازى مع الضرر الفعلي الذي لحقه.

و يؤدي التأمين من مسؤولية الناقل الجوي وظيفة مزدوجة، فمن ناحية هو يوفر للناقل الجوي حماية مالية عن الآثار السلبية التي قد تلحق بذمته بسبب مطالبة المسافرين أو أصحاب البضاعة بتعويضات تغطي ما لحقهم من أضرار، و من ناحية أخرى فإن التأمين من مسؤولية الناقل الجوي يكفل للمضرور مكنة الحصول على التعويضات المقررة من المؤمن مباشرة.

2- نطاق التأمين من مسؤولية الناقل الجوي:

يتحدد نطاق التأمين من مسؤولية الناقل الجوي، وفقا لعقد التأمين المبرم بين الناقل الجوي من جهة و شركة التأمين من جهة أخرى. و من الملاحظ أن وثائق التأمين الجوي من المسؤولية تتشابه كثيرا في مختلف دول العالم، إلى حد تتطابق فيها جل الشروط العامة. ويرجع ذلك إلى التنظيم الدولي لمسؤولية الناقل الجوي و تأثر العديد من التشريعات الوطنية به، ضف إلى ذلك انتشار عمليات إعادة التأمين التي تتطلب تقاربا بين وثائق التأمين.

و تغطي وثائق التأمين الجوي الأضرار التي تلحق بالمسافرين في نقل الأشخاص جوا، وتشمل حالات الوفاة و الإصابة بجروح أو الأضرار الجسمانية بصفة عامة، و ذلك في

---

[1] إبراهيم أبو النجا ، التأمين في القانون الجزائري: الأحكام العامة طبقا لقانون التأمين الجديد، الجزء 1 ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر 1983 ، ص 286.

[2] : Picard .cité par.E du .Pontavice ,op . cit, p 54.

حدود النطاق الزمني لالتزام الناقل الجوي بضمان سلامة المسافرين. كما تغطي هذه الوثائق، الأضرار التي تلحق بالبضائع و الأمتعة من هلاك أو تلف أو ضياع و ذلك في خلال الفترة التي تتواجد فيها البضائع تحت حراسة الناقل الجوي. و لكن وثائق التأمين من المسؤولية تشترط في هذا الصدد أن يكون المسافر حاملا لوثيقة السفر و بيان الأمتعة بالنسبة لنقل الأشخاص، وأن يكون الشاحن حائزا على رسالة النقل الجوي بالنسبة لنقل البضائع .

و إزاء تحديد التعويض في اتفاقية وارسو 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي1955 بالنسبة للنقل الجوي الدولي، وكذا في قانون الطيران المدني رقم 06/98 بالنسبة للنقل الجوي الداخلي، يجري العمل بين شركات التأمين و الناقلين الجويين على تحديد المبالغ التي تضمنها الوثيقة عن طريق الحد الأقصى المقرر في الاتفاقية و القانون المذكورين.

فلقد أوجب الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات على الناقل الجوي أن يكتتب تأمينا يغطي مسؤوليته اتجاه الركاب والبضائع المنقولة، شرط ألا يقل المبلغ المؤمن عليه لتعويض الأضرار التي تلحق الأشخاص المنقولين عن مقدار مسؤولية الناقل المحددة في التشريع المعمول به في هذا المجال [1].

كما تأكد هذا الحكم ضمن قانون الطيران المدني رقم 06/98 ، إذ لا يمكن في أية حال أن يكون المبلغ المؤمن من أجل تعويض الخسائر دون حدود المسؤولية المحددة في هذا القانون.[2]

وتفريعا عن النصين المقدمين، لا يمكن أن يكون مبلغ التأمين أقل من 250 ألف وحدة حسابية عن كل مسافر فيما يتعلق بنقل الأشخاص، ولا أقل من 250 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام فيما يتعلق بنقل البضائع والأمتعة المسجلة ، ولا دون 5000 وحدة حسابية عن كل مسافر بالنسبة للأمتعة الشخصية.[3]

و لذلك، فإن هذا التأمين يرتكز أساسا على مبدأ تحديد مسؤولية الناقل الجوي و ينهار سرعان ما يرتكب الناقل الجوي غشا أو خطأ جسيما، بمعنى أن تأمين المسؤولية يتراجع عن تغطية حالات المسؤولية غير المحدودة، فوثائق التأمين تستبعد حالات الإهمال و الخطأ

---

[1]: المادة 196 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات

[2]: المادة 172 من قانون الطيران المدني رقم 98-06.

[3]: طبقا للمادة 150من قانون الطيران المدني رقم 98-06 ، و المادة 77 من قانون الخدمات الجوية رقم 166/64.

المتعمد و الجسيم من جانب الناقل أو تابعيه، و حالات عدم مراعاته لما تفرضه مقتضيات أمن وسلامة الطائرة أو إهمال لتزويد الطائرة بوثائق الرحلة الجوية كشهادة الصلاحية وشهادة السلامة و قائمة الركاب، وغير ذلك من الواجبات الفنية [1].

و تعمل شركات الطيران غالبا في خطوط جوية منتظمة، لذلك تحدد وثائق التأمين الحدود الجغرافية للرحلات الجوية التي تضمن في نطاقها تغطية الأضرار الحاصلة[2].

كما تحدد وثائق التأمين الأضرار التي تلحق بأشخاص محددين و لا تخضع للضمان مثل المؤمن له و زوجته و أصوله و فروعه، و الممثل القانوني للشخص المعنوي مالك الطائرة، وأعضاء طاقم الطائرة و سائر مستخدمي الناقل الجوي أثناء تأدية وظائفهم [3].

و بالإضافة إلى ذلك تستبعد وثائق التأمين من نطاق التغطية، الأضرار التي تلحق بالمسافرين أو البضائع في أحوال استثنائية محددة مثل الحروب و الغزو الخارجي والاضطرابات المسلحة وحالات التأميم والمصادرة واستعمال الطائرة في رحلات تجريبية ذات خطورة [4].

تلك هي الأحكام الخاصة المميزة للتأمين من مسؤولية الناقل الجوي، و لا تختلف باقي الأحكام عن الأحكام العامة للتأمين من المسؤولية المدنية، لاسيما الآثار التي يرتبها عقد التأمين بوجه عام من حيث التزام المؤمن له بالوفاء بأقساط التأمين و التزامه بالإخطار عن وقوع الحادث واتخاذ التدابير اللازمة لحفظ حقوق المؤمن، وكذلك بالنسبة إلى التزامات المؤمن و التي يتمثل جوهرها في الوفاء بمبلغ التأمين عند تقرير مسؤولية الناقل الجوي.

ولكن ما تجدر الإشارة إليه في الأخير، هو أنه من حق المضرور ممارسة الدعوى المباشرة ضد المؤمن، إذ يمكن للمسافر أو صاحب البضاعة الرجوع مباشرة على المؤمن من خلال الدعوى المباشرة التي تقررت لصالحهم. والأمر كذلك في النظام القانوني الجزائري، إذ" يتلزم المؤمن بمقتضى عقد التأمين أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد

---

1. وذلك طبقا للشروط العامة لوثيقة التأمين الفرنسية، مشار إليها من طرف: E. Du. Pontavice .op.cit .p 63
2. هاني دويدار ، المرجع السابق ،ص 520.
3. طالب حسن موسى ، المرجع السابق ، ص228.
4. : E. Du. Pontavice ,op.cit ,p 66 et 67.

الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا أو عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقيق الخطر المبين في العقد" [1].

الفرع الثاني: أثر التأمين على نظام مسؤولية الناقل الجوي :

لا شك أن بروز نظام التأمين و انتشاره، قد كان له من الأثر ما جعل نظام المسؤولية يتزحزح عن موقعه. و تخصيصا عن ذلك، فإن التأمين من مسؤولية الناقل الجوي قد كان له انعكاسات واضحة على هذه المسؤولية، و تبدو هذه الانعكاسات في التأثير المتبادل بين نظام التأمين و نظام المسؤولية، بل أن ما قطعه نظام التأمين على مسؤولية الناقل الجوي من أشواط إلى أن أضحى من التأمينات الإلزامية، يدل على تفوق نظام التأمين على نظام المسؤولية.

و سنرى فيما يلي مدى تأثير كل نظام في الآخر و كذا الاتجاه إلى إحلال نظام التأمين محل نظام المسؤولية.

أولا: التأثير المتبادل بين نظامي المسؤولية والتأمين عليها :

ترتبط مسؤولية الناقل الجوي ونظام التأمين عليها بروابط تبادلية و تأثيرية، ذلك لأن طبيعة مسؤولية الناقل الجوي ومداها لاسيما على الصعيد الدولي كما سبق التوضيح، تؤثر إلى حد بعيد في تحديد وتطوير معالم التأمين عليها.

كما أن التأمين كان دائما الدافع وراء تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي، و ذلك أن مقتضيات التأمين من مسؤولية الناقل الجوي تتطلب بالضرورة وضع حد أقصى لهذه المسؤولية حتى يمكن تغطيتها بمبالغ التأمين، حيث أن التأمين من المسؤولية غير المحدودة يبدو أمرا صعب التحقيق خصوصا إن تعلق الأمر بقيام مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار اللاحقة بالأشخاص.

و لعل تقارب جوهر نظامي المسؤولية و التأمين عليها، هو لب العلاقة التبادلية والتأثيرية بينهما، فتظهر العلاقة من تقاطع الأهداف المبتغاة من كلا النظامين. فإذا كان الهدف من إقامة نظام المسؤولية المدنية عموما هو ضمان جبر الضرر اللاحق بالمضرور نتيجة لفعل أو نشاط الغير، وتقوم المسؤولية المدنية على هذا النحو بوظيفة وقائية، فإن التأمين من

---

[1]: طبقا للمادة 619 من القانون المدني الجزائري .

المسؤولية هو ضمان Garantie وأمان Sécurité في ذات الوقت: هو ضمان للمتسبب في الضرر من خلال توفير الحماية له من الآثار السلبية التي تلحق ذمته نتيجة لملاحقة المضرور له بدعوى المسؤولية، وأمان لهذا المضرور إذ يجنبه احتمال عدم يسر المتسبب في الضرر خاصة بعد هلاك الطائرة، فيفتك حقه مباشرة من المؤمن.

وهكذا، يؤثر التأمين في فعالية المسؤولية المدنية بشكل وظيفي، وقد عبر أحد الفقهاء عن ذلك بقوله إن " المسؤولية تدفع إلى التأمين والتامين يدفع إلى المسؤولية" [1].

ويعكس التأمين آثاره على مسؤولية الناقل الجوي من زوايا مختلفة، غير أنها تظهر بصورة جلية في نظام التأمين التلقائي الفردي؛ إذ أن هذا النظام يوسع من نطاق مسؤولية الناقل الجوي، فيغطي التأمين التلقائي الفردي الأضرار التي تصيب المسافرين منذ عمليات النقل التمهيدي للمسافرين من وسط المدينة إلى المطار، و إلى غاية الوصول إلى الجهة المقصودة في وسط المدينة التي يتجه إليها المسافرون. هذا فضلا عن أن هذا التأمين يخول للمسافرين أو ورثته الحصول على التعويض المقرر دون تدخل من القاضي، متى تم التنازل عن دعوى المسؤولية ضد الناقل و تابعيه و شركة التأمين، و بغض النظر عن ظروف و ملابسات هذه المسؤولية حتى وإن كان من الجائز قانونا دفعها أو تخفيفها[2]

و من ناحية أخرى، فإن التأمين من مسؤولية الناقل الجوي كان الدافع الحقيقي وراء اتجاه العديد من أحكام القضاء إلى التوسع في تقرير مسؤولية الناقل الجوي من جهة، والتشدد وعدم الاستجابة بسهولة إلى دفعها أو التخفيف منها من جهة أخرى. و بمعنى أوضح، ببروز التأمين من مسؤولية الناقل الجوي ، تضاءلت أهمية أساس هذه المسؤولية وأصبح لا يراعى كثيرا، حيث يأخذ المؤمن مكان الناقل الجوي ويقع على كاهله تعويض الضحايا من مستعملي الطائرات [3].

ويبدو من خلال ما حققه التأمين من تأثير في نظام مسؤولية الناقل الجوي، أن من شأنه أن يشكل تهديدا لاستقرار نظام المسؤولية وينبأ باحتمال استبدال هذا الأخير بنظام التأمين.

---

[1] : « La responsabilité pousse à l'assurance, et l'assurance pousse à la responsabilité ». L.MAZEAUD. Cité par : E. Du. Pontavice ,op .cit , p 79.

[2]: أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ،ص405.

[3] :E. du ponta vice ,op .cit ,p 87.

ثانيا: نحو إحلال نظام التأمين محل نظام مسؤولية الناقل الجوي :

لقد قطع نظام التامين من مسؤولية الناقل الجوي أشواطا كبيرة من التطور إلى أن وصل إلى درجة إلزامية، إذ يتوجب على كل ناقل الجوي أن يكتتب تأمينا يغطي مسؤولياته عن الأضرار اللاحقة بالمسافرين والبضائع المنقولة [1].

و إذا كانت وظيفة المسؤولية المدنية عموما هي وظيفة وقائية، فإن التطور الذي لحق بطبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي لا سيما الدولي قد اقترب بها في الواقع من العقوبة الخاصة[2]. إذ جردت هذه المسؤولية من فكرة الخطأ المفترض لتصبح في اتفاقية مونريال سنة 1999 مسؤولية موضوعية أساسها فكرة المخاطر وتحمل التبعة، ولا يستطيع الناقل الجوي التخلص منها إلا بإثبات خطأ المضرور إذا كانت قيمة الضرر لا تجاوز 100ألف حق سحب خاص . أما إذا تجاوزت قيمة الضرر ذلك المستوى، فلا ينفع الناقل الجوي للتخلص من المسؤولية إلا بإثبات أن الضرر لم يكن نتيجة إهمال أو فعل أو امتناع ارتكبه هو أو تابعوه أو وكلاءه، أو أن الضرر يجد مصدره في فعل الغير أو إهماله [3]. فلقد أضحت مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في ظل الاتفاقية المذكورة، مسؤولية غير محدودة بأي حد أقصى.

أما مسؤولية الناقل الجوي للبضائع، فكذلك أصبحت مسؤولية موضوعية ولا يملك الناقل الجوي للتنصل منها إلا إثبات إحدى الحالات المنصوص عليها في اتفاقية مونريال لعام 1999 ، ومن بينها طبيعة أو العيب الذاتي في البضاعة، العيب في التحزيم، الحرب والنزاعات المسلحة ...إلخ[4] . أما عن حدود المسؤولية في نقل البضائع فظلت 17 حق سحب خاص عن كل كيلوغرام.

إن التحول الذي لحق بطبيعة مسؤولية الناقل الجوي ومداها سيظل في تطور مستمر ولن يكتب له الاستقرار، باعتبار أن هذا التطور هو نتاج التطورات التكنولوجية في فن الطيران، وهذه الأخيرة لا زالت تشهد حركية دائمة ومستمرة باستمرار نضال العقل البشري نحو الأفضل. كما أن الفروق الاقتصادية و القيمية لمبالغ التعويض المقررة القائمة

---

[1]: طبقا للمادة 196 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات . كما فرضت اتفاقية مونريال لعام 1999 إلزامية هذا التأمين في المادة 50 منها ، و بدخولها حيز النفاذ سيصبح الناقل الجوي الدولي ملزما بالتأمين على مسؤوليته المدنية .

[2]: أبو زيد رضوان ، الرجع السابق ،ص 411.

[3]: المادة 2/21 من اتفاقية موريال لعام 1999 .

[4]: المادة 2/18 من اتفاقية موريال لعام 1999.

بين الدول ، تجعل قيمة الإنسان تختلف من دولة إلى أخرى، ومن شأنها أن تؤدي إلى عدم استقرار طبيعة المسؤولية أو مداها.

وإن التطور الحالي في المجتمع، يفترض التآخي نحو تأمين البشرية من الأخطار التي تحيط بها نتيجة " لآلية" العصر الذي نعيشه، و ستحياه الأجيال القادمة بصورة أكثر تطورا بالتأكيد.

فإذا كان الحفاظ على العنصر البشري أيا كان لونه وجنسه واجب على الإنسانية، فإن الدعوة نحو" تشريك Socialisation" المسؤولية عن أخطار النقل الجوي تعني بالضرورة أن يصبح المجتمع هو المدين العام لتعويض ضحايا الطيران، ولن يتأتى ذلك إلا من خلال نظام التأمين[1] .

ولعل إلزامية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي بمقدورها القيام بهذه المهام، إذ يمكن من خلال هذا التأمين إصلاح الأضرار التي تنجم عن كوارث الطيران لا سيما الدولية منها.

لذلك، فإن البديل الطبيعي لمسؤولية الناقل الجوي، هو بديل يتميز بالثبات ويختفي فيه التفاوت بين قيمة الإنسان، وهو التأمين من المسؤولية الذي أثبت تفوقه على نظام المسؤولية وهو الآن يعالج ما يكتنفها من صعاب لاسيما في الوقت الراهن، مما يؤدي بنا إلى القول أنه في طريقه إلى احتلال مكانها، خاصة وأن من الفقه من ينادي بإحالة المسؤولية على التقاعد باعتبار أنها تعاني أزمة حقيقية.

[1]: أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص 412.

الخاتمة

الخاتمـة:

إن مسؤولية الناقل الجوي في التشريع الوطني وفقا لقانون الطيران المدني رقم 06/98، ما هي إلا مجموعة من الأحكام التي تكاد تتطابق و تلك الواردة في اتفاقية وارسو لعام 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي لعام 1955.

كما أن هذه الأحكام لا تكاد تتطابق مع القواعد العامة للمسؤولية، فهي تتميز بخصوصية بارزة تتجسد في جل القواعد المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي للأشخاص والبضائع، الموضوعية منها و الإجرائية.

إلا أن أهم الخصائص المميزة لنظام مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص و البضائع، تظهر بجلاء و وضوح عند الوقوف على القواعد التي تقررت لحماية مصالح الناقل الجوي، وتلك التي تقررت لصالح مستعملي الطائرة من ركاب و شاحنين.

فالقواعد التي جاءت لحماية المسافرين و أصحاب البضاعة، تكمن في اعتبار الناقل الجوي مسؤولا بمجرد أن يلحق ضرر بالمسافرين أو البضاعة المنقولة، فهي مسؤولية مفترضة تجنب المضرور عناء الإثبات، و لو تعلق الأمر بأضرار نفسية ناجمة عن عمل من أعمال القرصنة الجوية.

و لا يسوغ للناقل الجوي أن يشترط إعفاءه من المسؤولية أو تحديدها بحد أدنى من الحدود المقررة إزاء المسافرين و الشاحنين، فكل شرط يهدف إلى ذلك يعتبر باطلا و عديم الأثر. لكنه بالإمكان الاتفاق على رفع التعويض لحد أعلى من الحد المنصوص عليه قانونا.

و إن ارتكاب الناقل الجوي لغش أو خطأ جسيم خلال تنفيذه لعقد النقل، أو تخلف وثائق النقل أو بياناتها اللازمة، من شأنه أمن يقصيه من التمسك بأحكام المسؤولية المحدودة و يلزمه بأن يدفع لمستعمل الطائرة المضرور التعويض الكامل عن الضرر اللاحق به أو ببضاعته.

و للمدعي في دعوى المسؤولية الاختيار بين ثلاثة محاكم مختلفة تختص جميعها بالنظر في الدعوى المرفوعة ضد الناقل الجوي، فبإمكانه التوجه أمام محكمة موطن الناقل الجوي أو محكمة المقر الرئيسي لنشاطه أو المحكمة التي يقع في دائرتها الفرع الذي أبرم العقد مع متلقي خدمة النقل.

أما عن القواعد التي تقررت لحماية مصالح الناقل الجوي، فتظهر أساس في أنه بالرغم من كون هذا الأخير مسؤولا مسؤولية مفترضة فإنه من السهل عليه جدا التحلل منها، إذ يكفيه أن يثبت أنه و تابعوه قد اتخذوا التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها، و لو تعلق الأمر بضرر نفسي ناجم عن عمل من أعمال الإرهاب الجوي.

و حتى و لو لم ينجح الناقل الجوي في إثبات ذلك، فإن مسؤوليته تظل محدودة بحدود قصوى للتعويض عن الأضرار اللاحقة بالأشخاص أو البضائع.

و زيادة على ذلك، فإن الدعوى المرفوعة ضد الناقل الجوي معرضة للإنقضاء، إذ أنها تتقادم بمضي سنتين، و هي من مدد التقادم القصير، فلا يدوم عبئ دعوى المسؤولية طويلا على عاتق الناقل.

كما أن التأمين من المسؤولية، من شأنه أن يقي الناقل الجوي من الآثار السلبية التي قد تلحق بذمته المالية، بسبب مطالبة مستعملي الطائرة بالتعويضات التي تقررت لصالحهم.

و بناء على ذلك، يتبين لنا أن مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص و البضائع هي عبارة عن مجموعة القواعد القانونية التي تتأرجح بين مصالح مستعملي الطائرة من جهة و مصالح مستغليها من جهة أخرى. إلا أنه و بالنظر إلى أن اتفاقية وارسو قد تم التوقيع عليها في عام 1929، حيث كان النقل الجوي حديث الظهور، فإن أحكام مسؤولية الناقل الجوي الواردة بها و التي تعد نسخة لتلك الواردة في قانون الطيران المدني رقم 06/98، قد جاءت بصفة أساسية لحماية الناقل الجوي بهدف ضمان استمرارية و ديمومة مرفق النقل الجوي الذي كان لا يزال في المهد آنذاك.

لكن التطور الهائل الذي أحرزه الإنسان في تكنولوجيا الطيران و التمكن من حصر مخاطر الجو في أضيق نطاق تبعا لذلك ، أسفر عن توجه المشرع الدولي إلى توفير الحماية التي طالما كان متلقي خدمة النقل في حاجة إليها، و قد حقق ذلك عبر محطات مختلفة.

فقد تم تبني نظام المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي في نقل الأشخاص من خلال بوتوكول غواتيمالا سيتي لعام 1971، و كذا في نقل البضائع من خلال بروتوكول مونريال

الرابع لعام 1975، كما تم رفع الحدود القصوى للتعويضات إلى ما يتناسب و الأضرار اللاحقة بالمسافرين و البضائع.

غير أن هذه التعديلات قد شتتت ما كانت اتفاقية وارسو تسعى إلى تحقيقه و هو توحيد قواعد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، لأجل ذلك تم التوقيع في 28 ماي 1999 على خليفتها "اتفاقية مونريال"، و أضحت مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص ذات مستويين؛ تكون موضوعية عندما تقل قيمة الأضرار عن 100000 حق سحب خاص، بينما يتحقق المستوى الثاني عندما تتجاوز قيمة هذه الأضرار 100000 حق سحب خاص فتكون مسؤولية الناقل مفترضة و غير محدودة بأي حد.

غير أن المشرع الجزائري لم يواكب تطور نظام مسؤولية الناقل الجوي على الصعيد الدولي، فقانون الطيران المدني رقم 06/98 بالرغم من حداثته إلا أنه لا يتناسب و هذا التطور.

لذلك نأمل أن تصادق الجزائر مستقبلا على اتفاقية مونريال لعام 1999 لتنعكس هذه الأخيرة بأحكامها على القواعد الداخلية المنظمة للنقل الجوي، فتتحقق الحماية اللازمة لمستعملي الطائرة ركابا و شاحنين، تلك الحماية التي لم يعد الناقل الجوي في حاجة إليها اليوم.

و في انتظار ذلك، يبقى التأمين من مسؤولية الناقل الجوي يؤدي دورا جليلا و يقف إلى جانب نظام المسؤولية المفترضة، ليكفل لمتلقي خدمة النقل الجوي الحصول على التعويض الذي تقرر لصالحه على وجه التأكيد.

قائمة المراجع

قائمة المراجع

- **باللغة العربية:**

I. المراجع العامة:

1. إبراهيم **أبو النجا** ،" التأمين في القانون الجزائري: الأحكام العامة طبقا لقانون التامين الجديد" ، الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983.
2. علي **البارودي** " القانون التجاري : العقود و عمليات البنوك التجارية"، الدار الجامعية، بيروت ،1991.
3. سعيد **الجدار**،" عقد النقل البضائع في القانون التجاري الجديد" ، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2000.
4. محمد صبري **السعدي** ، "شرح القانون المدني الجزائري : مصادر الإلتزام. الواقعة القانونية"، الجزء الثاني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1991.
5. عزيز **العكيلي** ، "شرح القانون التجاري : الأعمال التجارية، التجار، المحجر و العقود التجارية"، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، الأردن، 1998.
6. سمير جميل حسين **الفتلاوي**،" العقود التجارية الجزائرية" ، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2001.
7. عاطف **النقيب** ، "النظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن الفعل الشخصي : الخطأ و الضرر"، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1984.
8. معراج **جديدي** ، "مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري"، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1999.
9. محمد **حسنين** ، "الوجيز في نظرية الالتزام" ، الشركة الوطنية للنشر و التوزيع، الجزائر، 1983.
10. محمود جلال **حمزة** ،"المسؤولية الناشئة عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري" ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1998.
11. محمد **زهدور**، "المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية و مسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري"، دار الحداثة، بيروت، 1990.
12. معوض **عبد التواب** ،"الموسوعة التجارية الشاملة"، الجزء الثاني، دار الفكر و القانون، مصر،2000.
13. علي **علي سليمان** ، "النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري"، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988.
14. احمد **محرز** ،"القانون التجاري : العقود التجارية ونظام الإفلاس"، النشر الذهبي للطباعة، القاهرة ،1996.
15. جلال وفاء **محمدين** ،"المبادئ العامة في القانون التجاري و البحري"، الدار الجامعية، الإسكندرية ، بدون سنة.
16. سليمان **مرقس** ، "أصول الالتزامات : مصادر الالتزامات"، الجزء الأول، دار النشر للجامعة، القاهرة، 1960.

17. سليمان **مرقس** ،"الوافي في شرح القانون المدني الجزائري : الفعل الضار"،الجزء الثالث، الطبعة الخامسة، دار الكتب القانونية، مصر، 1988.

18. أكرم **ياملكي** ، "القانون التجاري : الأعمال التجارية والتجار والمتجر والعقود التجارية" ، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1998.

II. المراجع الخاصة:

1. عبد الستار **التليلي** ،" شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي والأسباب القانونية لدرئها"، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1976.
2. محمد فريد **العريني** ،" القانون الجوي: النقل الجوي"، الدار الجامعية، بيروت، 1986.
3. محمد فريد **العريني** ،" القانون الجوي : النقل الجوي الداخلي والدولي"، دار المكتبة الجامعية، الإسكندرية، 1997.
4. محمد فريد **العريني**، جلال وفاء محمدين،" القانون الجوي : الملاحة الجوية و النقل الجوي " ، دار المكتبة الجامعية، 1998.
5. عدلي أمير **خالد**، " عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد" ، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1996.
6. عدلي أمير **خالد**،" أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي"، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000.
7. هاني **دويدار** ،" النظام القانوني للسلامة و الصحة في مجال النقل و خاصة النقل البحري"، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1999.
8. هاني **دويدار**،"قانون الطيران التجاري"، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2002.
9. أبوزيد **رضوان** ،" القانون الجوي : قانون الطيران التجاري"، دار الفكر العربي، مصر، بدون سنة.
10. رفعت **فخري**،"حوادث الإرهاب و اختطاف الطائرات و مسؤولية الناقل الجوي"، مصر، 1992.
11. رفعت **فخري**، محمد فريد العريني،" دراسات في القانون البحري و الجوي" الدار الجامعية، لبنان، 1996.
12. طالب حسن **موسى** ،"القانون الجوي الدولي"، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، الأردن، 1998.
13. أكرم **ياملكي** ،" القانون الجوي"، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، الأردن، 1998.

III. النصوص:

1. الاتفاقيات و البروتوكولات الدولية:

1. الاتفاقية الدولية لأجل توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو في 12 أكتوبر 1929، و المعدلة بالبروتوكول الموقع بلاهاي في28 سبتمبر 1955، والمصادق عليهما من طرف الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 64-74 المؤرخ في2 مارس 1964.ج.ر. رقم26 سنة 1964.

2. القانون رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني المعدل و المتمم.
3. القانون رقم 90-10 المؤرخ في 14 أفريل 1990، يتعلق بالنقد و القرض.
4. القانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 جوان 1998، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني. ج.ر.رقم 48 سنة 1998.
5. القانون رقم 2000-05 المؤرخ في 6 ديسمبر 2000، المعدل و المتمم للقانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 جوان 1998.ج.ر.رقم 75 سنة 2000.
6. الأمر رقم 66-154 المؤرخ في 8 يونيو 1966، يتضمن قانون الإجراءات المدنية. ج.ر.رقم 47 سنة 1966.
7. الأمر رقم 70-62 المؤرخ في 8 أكتوبر 1970، يتضمن المصادقة على دستور اللجنة الأفريقية للطيران المدني. ج.ر.رقم 91 سنة 1970.
8. الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون التجاري المعدل و المتمم.
9. الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل و المتمم بالقانون رقم98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998، يتضمن القانون البحري.ج.ر.رقم 29 سنة 1977 و ج.ر.رقم 47 سنة 1998.
10. الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995، يتعلق بالتأمينات.ج.ر.رقم 13 سنة 1995.
11. المرسوم التنفيذي رقم 2000-43 المؤرخ في 26 فيفري 2000، يحدد شروط و كيفيات استغلال الخدمات الجوية.ج.ر.رقم 8 سنة 2000.
12. المرسوم التنفيذي رقم 02-89 المؤرخ في02 مارس 2002، يتعلق بالنظام النوعي لعلاقات الشغل للمستخدمين الملاحيين المهنيين للطيران المدني. ج.ر.رقم 17 سنة 2002.
13. المرسوم رقم 63-84 المؤرخ في 5 مارس 1963، يتضمن انضمام الجزائر إلى المنظمة الدولية للطيران المدني.

IV. <u>الجرائد اليومية:</u>

1. جريدة" الرأي"، " الخطوط الجوية الجزائرية تسحب طائراتها المريضة". ليوم الاثنين 10 مارس 2003، الصفحة3.
2. جريدة" الرأي"،" قدم الطائرات الجزائرية وراء الكارثة ". ليوم الخميس 13 مارس 2003 ، الصفحة 3.
3. جريدة" الخبر"، " تعويضات عن 77 ضحية من أصل 102". ليوم الاثنين 23 جوان 2003 ،الصفحة5.
4. جريدة" الرأي"، «45 % من الطائرات الجزائرية عاجزة". ليوم الأحد 20 جويلية 2003. الصفحة 3.
5. جريدة" الخبر"،" محاولة اختطاف طائرة البوينغ 737" . ليوم الأربعاء20 أوت 2003. الصفحة 3.

- **باللغة الفرنسية:**

I.Ouvrages généraux :

1. P. LE TOURNEAU et P. CADIER," Droit de la responsabilité", Edition Dalloz, Paris, 1998.
2. G. RIPERT et R. ROBLOT," Traité de droit commercial", Tome 2, 15 édition, E.J.A, Paris 1996.

II.Ouvrages spéciaux :

1. R .D. BARBEYRAC,"Droit aérien" : Organisations et Accord internationaux, Version 2, JAR-FCL, Toulouse, 1998.
2. L. CARTOU,"Droit aérien", Presse Universitaire de France, Paris, 1963.
3. L. CARTOU, "Aviation", Précis Dalloz, Paris, 1979.
4. H. CHERKAOUI," La responsabilité internationale des transporteurs maritime et aérien", Edition SOCHEPRESS, Paris, 1987.
5. L. GRARD," L'obligation de sécurité et le transport aérien de personnes", Presse Universitaire de Bordeaux, Bordeaux, 2003.
6. B. D. MERCADAL," Droit des transports terrestres et aériens", 2 édition, Précis Dalloz, Paris, 1996.
7. E. D. PONTAVICE," Les assurances aériennes", Edition Dalloz, Paris, 1972.
8. E. D. PONTAVICE,"Le transport aérien", Précis Dalloz, Paris, 1974.
9. O. RIESE et J. T. LACOUR,"Précis de droit aérien international et suisse", Librairie générale de droit et de jurisprudence, Paris, 1951.
10. R. RODIERE,"Droit des transports terrestres et aériens", 2 édition, Précis Dalloz, Paris, 1977.
11. A. SERIAUX,"La faute du transporteur", Edition Economica, Aix- Marseille, 1984.
12. J. P. TOSI,"La responsabilité aérienne", Edition Technique S.A, Paris, 1979.
13. A. ZAHI," Droit des transports : Cadres juridiques et institutionnels, contrat de transport de marchandises", Tome1, Office des Publications Universitaires, Alger, 1991.

III. Mémoires :

1. Delphine BARAULT,"L'évolution des causes d'exonération du transporteur aérien de la convention de Varsovie 1929 à la convention de Montréal 1999", Mémoire DESS. Transport aérien, Institut de Formation Universitaire et de Recherche du Transport Aérien, Université d'Aix- Marseille, 1996.
2. Héloïse DANIEL,"Le coût de la minute de retard", Mémoire DESS. Transport aérien, Institut de Formation Universitaire et de Recherche du Transport Aérien, Université d'Aix- Marseille, 2000.
3. Lassad KHECHANA,"La responsabilité du transporteur aérien d'après la convention de Varsovie du 12 Octobre 1929 et la convention de Montréal du 28 Mai 1999", Mémoire DESS. Transport aérien, Institut de Formation Universitaire et de Recherche du Transport Aérien, Université d'Aix- Marseille, 2001.
4. Aurélia MARTIN,"La responsabilité en matière de retard dans le transport aérien de passagers", Mémoire DESS. Transport aérien, Institut de Formation Universitaire et de Recherche du Transport Aérien, Université d'Aix- Marseille, 2000.
5. Michael SDIKA,"Particularité de la jurisprudence anglo-saxonne dans le transport aérien : Indemnisation de la lésion mentale", Mémoire DESS. Transport aérien, Institut de Formation Universitaire et de Recherche du Transport Aérien, Université d'Aix- Marseille, 1999.
6. Amadou SISSE,"La responsabilité du transporteur aérien international pour retard", Mémoire DESS. Transport aérien, Institut de Formation Universitaire et de Recherche du Transport Aérien, Université d'Aix- Marseille, 1996.

IV. Articles et chroniques :

1. S. BOVIN,"Le nombre d'accidents dans le transport aérien est en diminution constante", Assurance Générale de France, document n: 28/1047, article du: 26 Août 2000.

2. V. DRION,"L'évolution de l'industrie aéronautique", Assurance Générale de France, document n: 13/1102, article du: 23 Juillet 2000.
3. M. G. FOLLIOT,"La modernisation du système varsovien de responsabilité du transporteur aérien", Revue Française de Droit Aérien, Edition Sirey, Paris, 1999.
4. M. GODFROIT,"La responsabilité du transporteur aérien en matière de fret", Revue Française de Droit Aérien, Edition Sirey, Paris, 1983.
5. M. GODFROIT,"L étendue dans le temps de la responsabilité du transporteur aérien internationale à l'égard des passagers", Revue Française de Droit Aérien, Edition Sirey, Paris, 1984.
6. D. KACI,"Vers la modernisation du système de contrôle de la navigation aérienne", LE PHARE."Journal Maghrébin des Transports et des Echanges Internationaux", n:19, Novembre 2000.
7. G. KEBABDJIAN,"Le prix d'un avion", Revue : Problèmes Economiques, n: 2.236, Août 1991.
8. M .A. METERFI,"Entretien et maintenance: Des impératifs de sécurité", LE PHARE."Journal Maghrébin des Transports et des Echanges Internationaux", n:11, Mars 2000.
9. J. P. TOSI,"Le nouveau régime de responsabilité du transporteur aérien de personnes", Revue Française de Droit Aérien, Edition Sirey, Paris, 1998.

V. Sites INTERNET :

1. www.icao.org . International Civil Aviation Organization.
2. www.iata.com . International Association of Transport by Air.
3. www.senat.fr . Rapport du Sénat Européen du 16 Janvier 2003, sur le transport aérien.
4. www.ita-paris.com . Institut de Transport Aérien.
5. www.lex-aéro.com . Site consacré au droit aérien.
6. www.aviation-fr.info . Informations et chroniques sur l'aviation civile.

ملحق

أولا:

اتفاقية وارسو الدولية لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الموقعة في 12 أكتوبر 1929، المعدلة ببروتوكول لاهاي الموقع عليه في 28 سبتمبر 1955 .

قائمة الدول الموقعة ، المصادقة و المنظمة إليها.

ثانيا:

قائمة الدول الموقعة المصادقة والمنظمة إلى بروتوكول جواتيمالا سيتي، الموقع عليه في 08 مارس 1971.

قائمة الدول الموقعة المصادقة و المنظمة إلى بروتوكول مونريال الإضافي الرابع، الموقع عليه في 25 سبتمبر 1975.

ثالثا:

نظام مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو1929 و ما لحقها من تعديلات.

رابعا:

اتفاقية مونريال الدولية لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، الموقعة في 28 ماي 1999. قائمة الدول الموقعة، المصادقة، والمنظمة إليها.

القيمة النقدية لحقوق السحب الخاصة DTS في سنة 1999.

خامسا:

مجموع الاتفاقيات و البروتوكولات المتعلقة بالطيران المدني الدولي منذ سنة 1929الى غاية سنة 2001.

أولا:

*اتفاقية وارسو الدولية لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في 12 أكتوبر 1929، المعدلة ببروتوكول لاهاي الموقع عليه في 28 سبتمبر 1955.

*قائمة الدول الموقعة، المصادقة، والمنظمة إليهما.

CONVENTION
pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international

(Signée à Varsovie le 12 octobre 1929) (1)

Le président du Reich allemand, le président fédéral de la République d'Autriche, Sa Majesté le roi des Belges, le président des Etats-Unis du Brésil, Sa Majesté le roi des Bulgares, le président du gouvernement nationaliste de la République de Chine, Sa Majesté le roi de Danemark et d'Islande, Sa Majesté le roi d'Egypte, Sa Majesté le roi d'Espagne, le chef d'Etat de la République d'Estonie, le président de la République de Finlande, le président de la République française, Sa Majesté le roi de Grande-Bretagne, d'Irlande et des territoires britanniques au-delà des mers, empereur des Indes, le président de la République hellénique, Son Altesse Sérénissime le régent du royaume de Hongrie, Sa Majesté le roi d'Italie, Sa Majesté l'empereur du Japon, le président de la République de Lettonie, Son Altesse Royale la grande-duchesse de Luxembourg, le président des Etats-Unis du Mexique, Sa Majesté le roi de Norvège, Sa Majesté la reine des Pays-Bas, le président de la République de Pologne, Sa Majesté le roi de Roumanie, Sa Majesté le roi de Suède, le conseil fédéral suisse, le président de la République tchécoslovaque, le comité central exécutif de l'union des républiques soviétiques socialistes, le président des Etats-Unis du Venezuela, Sa Majesté le roi de Yougoslavie,

Ayant reconnu l'utilité de régler d'une manière uniforme les conditions du transport aérien international en ce qui concerne les documents utilisés pour ce transport et la responsabilité du transporteur,

A cet effet ont nommé leurs plénipotentiaires respectifs lesquels, dûment autorisés, ont conclu et signé la convention suivante.

CHAPITRE Ier
OBJET. – DÉFINITIONS

Article 1er

(1) La présente convention s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transports aériens.

(2) Est qualifié « transport international » au sens de la présente convention, tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés sur le territoire de deux hautes parties contractantes, soit sur le territoire d'une seule haute partie contractante, si une escale est prévue dans un territoire soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité d'une autre puissance même non contractante. Le transport sans une telle escale entre les territoires soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité de la même haute partie contractante n'est pas considéré comme international au sens de la présente convention.

NOTA. – Les articles 1er, 2, 3, 4, 6, 8, 9, 10, 15, 20, 22, 23, 25, 26 et 34 de la convention de Varsovie ont été modifiés par le protocole de La Haye du 28 septembre 1955 reproduit à la suite de la présente convention.

(3) Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs par air successifs est censé constituer pour l'application de cette convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats, et il ne perd pas son caractère internationl par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement sur un territoire soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité d'une même haute partie contractante.

Article 2

(1) La convention s'applique aux transports effectués par l'Etat ou les autres personnes juridiques de droit public, dans les conditions prévues à l'article 1er.

(2) Sont exceptés de l'application de la présente convention les transports effectués sous l'empire de conventions postales internationales.

Chapitre II

Titres de transport

Section 1

Billet de passage

Article 3

(1) Dans le transport des voyageurs, le transporteur est tenu de délivrer un billet de passage qui doit contenir les indications suivantes :

a) Le lieu et la date de l'émission ;

b) Les points de départ et de destination ;

c) Les arrêts prévus, sous réserve de la faculté pour le transporteur de stipuler qu'il pourra les modifier en cas de nécessité et sans que cette modification puisse faire perdre au transport son caractère international ;

d) Le nom et l'adresse du ou des transporteurs ;

e) L'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente convention.

(2) L'absence, l'irrégularité ou la perte du billet n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente convention. Toutefois, si le transporteur accepte le voyageur sans qu'il ait été délivré de billet de passage, il n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

Section 2

Bulletin de bagages

Article 4

(1) Dans le transport des bagages autres que les menus objets personnels dont le voyageur conserve la garde, le transporteur est tenu de délivrer un bulletin de bagages.

(2) Le bulletin de bagages est établi en deux exemplaires, l'un pour le voyageur, l'autre pour le transporteur.

(3) Il doit contenir les mentions suivantes :

a) Le lieu et la date de l'émission ;

b) Les points de départ et de destination ;

c) Le nom et l'adresse du ou des transporteurs ;

d) Le numéro du billet de passage ;

e) L'indication que la livraison des bagages est faite au porteur du bulletin ;

f) Le nombre et le poids des colis ;

g) Le montant de la valeur déclarée conformément à l'article 22, alinéa 2 ;

h) L'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente convention ;

i) L'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente convention. Toutefois, si le transporteur accepte les bagages sans qu'il ait été délivré un bulletin ou si le bulletin ne contient pas les mentions indiquées sous les lettres *d, f, h,* le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

Section 3

Lettre de transport aérien

Article 5

(1) Tout transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement et la remise d'un titre appelé : « lettre de transport aérien » ; tout expéditeur a le droit de demander au transporteur l'acceptation de ce document.

(2) Toutefois, l'absence, l'irrégularité ou la perte de ce titre n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente convention, sous réserve des dispositions de l'article 9.

Article 6

(1) La lettre de transport aérien est établie par l'expéditeur en trois exemplaires originaux et remise avec la marchandise.

(2) Le premier exemplaire porte la mention « Pour le transporteur » ; il est signé par l'expéditeur. Le deuxième exemplaire porte la mention « Pour le destinataire » ; il est signé par l'expéditeur et le transporteur et il accompagne la marchandise. Le troisième exemplaire est signé par le transporteur et remis par lui à l'expéditeur après acceptation de la marchandise.

(3) La signature du transporteur doit être apposée dès l'acceptation de la marchandise.

(4) La signature du transporteur peut être remplacée par un timbre ; celle de l'expéditeur peut être imprimée ou remplacée par un timbre.

(5) Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur établit la lettre de transport aérien, il est considéré, jusqu'à preuve du contraire, comme agissant pour le compte de l'expéditeur.

Article 7

Le transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement de lettres de transport aérien différentes lorsqu'il y a plusieurs colis.

Article 8

La lettre de transport aérien doit contenir les mentions suivantes :

a) Le lieu où le document a été créé et la date à laquelle il a été établi ;

b) Les points de départ et de destination ;

c) Les arrêts prévus, sous réserve de la faculté, pour le transporteur, de stipuler qu'il pourra les modifier en cas de nécessité et sans que cette modification puisse faire perdre au transport son caractère international ;

d) Le nom et l'adresse de l'expéditeur ;

e) Le nom et l'adresse du premier transporteur ;

f) Le nom et l'adresse du destinataire, s'il y a lieu ;

g) La nature de la marchandise ;

h) Le nombre, le mode d'emballage, les marques particulières ou les numéros des colis ;

i) Le poids, la quantité, le volume ou les dimensions de la marchandise ;

j) L'état apparent de la marchandise et de l'emballage ;

k) Le prix du transport s'il est stipulé, la date et le lieu de paiement et la personne qui doit payer ;

l) Si l'envoi est fait contre remboursement, le prix des marchandises et, éventuellement, le montant des frais ;

m) Le montant de la valeur déclarée conformément à l'article 22, alinéa 2 ;

n) Le nombre d'exemplaires de la lettre de transport aérien ;

o) Les documents transmis au transporteur pour accompagner la lettre de transport aérien ;

p) Le délai de transport et indication sommaire de la voie à suivre *(via)* s'ils ont été stipulés ;

q) L'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente convention.

Article 9

Si le transporteur accepte des marchandises sans qu'il ait été établi une lettre de transport aérien, ou si celle-ci ne contient pas toutes les mentions indiquées par l'article 8 *(a* à *i* inclusivement et *q)*, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

Article 10

(1) L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations concernant la marchandise qu'il inscrit dans la lettre de transport aérien.

(2) Il supportera la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou toute autre personne à raison de ses indications et déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes.

Article 11

(1) La lettre de transport aérien fait foi, jusqu'à preuve du contraire, la conclusion du contrat, de la réception de la marchandise et des conditions du transport.

(2) Les énonciations de la lettre de transport aérien, relatives au poids, aux dimensions et à l'emballage de la marchandise ainsi qu'au nombre des colis, font foi jusqu'à preuve contraire ; celles relatives à la quantité, au volume et à l'état de la marchandise ne font preuve contre le transporteur qu'autant que la vérification en a été faite par lui en présence de l'expéditeur, et constatée sur la lettre de transport aérien, ou qu'il s'agit d'énonciations relatives à l'état apparent de la marchandise.

Article 12

(1) L'expéditeur a le droit, sous la condition d'exécuter toutes les obligations résultant du contrat de transport, de disposer de la marchandise, soit en la retirant à l'aérodrome de départ ou de destination, soit en l'arrêtant en cours de route lors d'un atterrissage, soit en la faisant délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que le destinataire indiqué sur la lettre de transport aérien, soit en demandant son retour à l'aérodrome de départ, pour autant que l'exercice de ce droit ne porte préjudice ni au transporteur ni aux autres expéditeurs et avec l'obligation de rembourser les frais qui en résultent.

(2) Dans le cas où l'exécution des ordres de l'expéditeur est impossible, le transporteur doit l'en aviser immédiatement.

(3) Si le transporteur se conforme aux ordres de disposition de l'expéditeur, sans exiger la production de l'exemplaire de la lettre de transport aérien délivré à celui-ci, il sera responsable, sauf son recours contre l'expéditeur, du préjudice qui pourrait être causé par ce fait à celui qui est régulièrement en possession de la lettre de transport aérien.

(4) Le droit de l'expéditeur cesse au moment où celui du destinataire commence, conformément à l'article 13 ci-dessous. Toutefois, si le destinataire refuse la lettre de transport ou la marchandise ou s'il ne peut être atteint, l'expéditeur reprend son droit de disposition.

Article 13

(1) Sauf dans les cas indiqués à l'article précédent, le destinataire a le droit, dès l'arrivée de la marchandise au point de destination, de demander au transporteur de lui remettre la lettre de transport

aérien et de lui livrer la marchandise contre le paiement du montant des créances et contre l'exécution des conditions de transport indiquées dans la lettre de transport aérien.

(2) Sauf stipulation contraire, le transporteur doit aviser le destinataire dès l'arrivée de la marchandise.

(3) Si la perte de la marchandise est reconnue par le transporteur ou si, à l'expiration d'un délai de sept jours après qu'elle aurait dû arriver, la marchandise n'est pas arrivée, le destinataire est autorisé à faire valoir vis-à-vis du transporteur les droits résultant du contrat de transport.

Article 14

L'expéditeur et le destinataire peuvent faire valoir tous les droits qui leur sont respectivement conférés par les articles 12 et 13, chacun en son propre nom, qu'il agisse dans son propre intérêt ou dans l'intérêt d'autrui, à condition d'exécuter les obligations que le contrat impose.

Article 15

(1) Les articles 12, 13 et 14 ne portent aucun préjudice ni aux rapports de l'expéditeur et du destinataire entre eux ni aux rapports des tiers dont les droits proviennent soit du transporteur, soit du destinataire.

(2) Toute clause dérogeant aux stipulations des articles 12, 13 et 14 doit être inscrite dans la lettre de transport aérien.

Article 16

(1) L'expéditeur est tenu de fournir les renseignements et de joindre à la lettre de transport aérien les documents qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces renseignements et pièces, sauf le cas de faute de la part du transporteur ou de ses préposés.

(2) Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces renseignements et documents sont exacts ou suffisants.

Chapitre III
Responsabilité du transporteur

Article 17

Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement.

Article 18

(1) Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés ou de marchandises lorsque l'événement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.

(2) Le transport aérien, au sens de l'alinéa précédent, comprend la période pendant laquelle les bagages ou marchandises se trouvent sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aérodrome ou à bord d'un aéronef ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aérodrome.

(3) La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou fluvial effectué en dehors d'un aérodrome. Toutefois, lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve contraire, résulter d'un événement survenu pendant le transport aérien.

Article 19

Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de voyageurs, bagages ou marchandises.

Article 20

(1) Le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre.

(2) Dans les transports de marchandises et de bagages, le transporteur n'est pas responsable, s'il prouve que le dommage provient d'une faute de pilotage, de conduite de l'aéronef ou de navigation, et que, à tous autres égards, lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage.

Article 21

(1) Dans le cas où le transporteur fait la preuve que la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué, le tribunal pourra, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

Article 22

(1) Dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur envers chaque voyageur est limitée à la somme de 125 000 F. Dans le cas où, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite. Toutefois, par une convention spéciale avec le transporteur, le voyageur pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée.

(2) Dans le transport de bagages enregistrés et de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 250 F par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

(3) En ce qui concerne les objets dont le voyageur conserve la garde, la responsabilité du transporteur est limitée à 5 000 F par voyageur.

(4) Les sommes indiquées ci-dessus sont considérées comme se rapportant au franc français constitué par 65 1/2 milligrammes d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Elles pourront être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds.

Article 23

Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente convention est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente convention.

Article 24

(1) Dans les cas prévus aux articles 18 et 19, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente convention.

(2) Dans les cas prévus à l'article 17, s'appliquent également les dispositions de l'alinéa précédent, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs.

Article 25

(1) Le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de la présente convention qui excluent ou limitent sa responsabilité, si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui, d'après la loi du tribunal saisi, est considérée comme équivalente au dol.

(2) Ce droit lui sera également refusé si le dommage a été causé dans les mêmes conditions par un de ses préposés agissant dans l'exercice de ses fonctions.

Article 26

(1) La réception des bagages et marchandises sans protestation par le destinataire constituera présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été livrées en bon état et conformément au titre de transport.

(2) En cas d'avarie, le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de trois jours pour les bagages et de sept jours pour les marchandises à dater de leur réception. En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les quatorze jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise auront été mis à sa disposition.

(3) Toute protestation doit être faite par réserve inscrite sur le titre de transport ou par un autre écrit expédié dans le délai prévu pour cette protestation.

(4) A défaut de protestation dans les délais prévus, toutes actions contre le transporteur sont irrecevables, sauf le cas de fraude de celui-ci.

Article 27

En cas de décès du débiteur, l'action en responsabilité, dans les limites prévues par la présente convention, s'exerce contre ses ayants droit.

Article 28

(1) L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, dans le territoire d'une des hautes parties contractantes, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination.

(2) La procédure sera réglée par la loi du tribunal saisi.

Article 29

(1) L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport.

(2) Le mode du calcul du délai est déterminé par la loi du tribunal saisi.

Article 30

(1) Dans les cas de transport régis par la définition du troisième alinéa de l'article 1er, à exécuter par divers transporteurs successifs, chaque transporteur acceptant des voyageurs, des bagages ou des marchandises est soumis aux règles établies par cette convention, et est censé être une des parties contractantes du contrat de transport, pour autant que ce contrat ait trait à la partie du transport effectuée sous son contrôle.

(2) Au cas d'un tel transport, le voyageur ou ses ayants droit ne pourront recourir que contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident ou le retard s'est produit, sauf dans le cas où, par stipulation expresse, le premier transporteur aura assuré la responsabilité pour tout le voyage.

(3) S'il s'agit de bagages ou de marchandises, l'expéditeur aura recours contre le premier transporteur et le destinataire qui a le droit à la délivrance contre le dernier, et l'un et l'autre pourront, en outre, agir contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel la destruction, la perte, l'avarie ou le retard se sont produits. Ces transporteurs seront solidairement responsables envers l'expéditeur et le destinataire.

Chapitre IV

Dispositions relatives aux transports combinés

Article 31

(1) Dans les cas de transports combinés effectués en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les stipulations de la présente convention ne s'appliquent qu'au transport aérien et si celui-ci répond aux conditions de l'article 1er.

(2) Rien dans la présente convention n'empêche les parties, dans le cas de transports combinés, d'insérer dans le titre de transport aérien des conditions relatives à d'autres modes de transport, à condition que les stipulations de la présente convention soient respectées en ce qui concerne le transport par air.

Chapitre V

Dispositions générales et finales

Article 32

(1) Sont nulles toutes clauses du contrat de transport et toutes conventions particulières antérieures au dommage par lesquelles les parties dérogeraient aux règles de la présente convention soit par une détermination de la loi applicable, soit par une modification des règles de compétence. Toutefois, dans le transport des marchandises, les clauses d'arbitrage sont admises, dans les limites de la présente convention, lorsque l'arbitrage doit s'effectuer dans les lieux de compétence des tribunaux prévus à l'article 28, alinéa 1er.

Article 33

Rien dans la présente convention ne peut empêcher un transporteur de refuser la conclusion d'un contrat de transport ou de formuler des règlements qui ne sont pas en contradiction avec les dispositions de la présente convention.

Article 34

La présente convention n'est applicable ni aux transports aériens internationaux exécutés à titre de premiers essais par des entreprises de navigation aérienne en vue de l'établissement de lignes régulières de navigation aérienne ni aux transports effectués dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation aérienne.

Article 35

Lorsque dans la présente convention il est question de jours, il s'agit de jours courants et non de jours ouvrables.

Article 36

La présente convention est rédigée en français en un seul exemplaire qui restera déposé aux archives du ministère des affaires étrangères de Pologne, et dont une copie certifiée conforme sera transmise par les soins du gouvernement polonais au gouvernement de chacune des Hautes Parties contractantes.

Article 37

(1) La présente convention sera ratifiée. Les instruments de ratification seront déposés aux archives du ministère des affaires étrangères de Pologne, qui en notifiera le dépôt au gouvernement de chacune des Hautes Parties contractantes.

(2) Dès que la présente convention aura été ratifiée par cinq des Hautes Parties contractantes, elle entrera en vigueur entre elles le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de la cinquième ratification. Ultérieurement elle entrera en vigueur entre les Hautes Parties contractantes qui l'auront ratifiée et la Haute Partie contractante qui déposera son instrument de ratification le quatre-vingt-dixième jour après son dépôt.

(3) Il appartiendra au gouvernement de la République de Pologne de notifier au gouvernement de chacune des Hautes Parties contractantes la date de l'entrée en vigueur de la présente convention, ainsi que la date du dépôt de chaque ratification.

Article 38

(1) La présente convention, après son entrée en vigueur, restera ouverte à l'adhésion de tous les Etats.

(2) L'adhésion sera effectuée par une notification adressée au gouvernement de la République de Pologne, qui en fera part au gouvernement de chacune des Hautes Parties contractantes.

(3) L'adhésion produira ses effets à partir du quatre-vingt-dixième jour après la notification faite au gouvernement de la République de Pologne.

Article 39

(1) Chacune des Hautes Parties contractantes pourra dénoncer la présente convention par une notification faite au gouvernement de la République de Pologne, qui en avisera immédiatement le gouvernement de chacune des Hautes Parties contractantes.

(2) La dénonciation produira ses effets six mois après la notification de la dénonciation et seulement à l'égard de la partie qui y aura procédé.

Article 40

(1) Les Hautes Parties contractantes pourront, au moment de la signature, du dépôt des ratifications ou de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'elles donnent à la présente convention ne s'applique pas à tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou à tout autre territoire sous suzeraineté.

(2) En conséquence, elles pourront ultérieurement adhérer séparément au nom de tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou tout territoire sous suzeraineté ainsi exclus de leur déclaration originelle.

(3) Elles pourront aussi, en se conformant à ses dispositions, dénoncer la présente convention séparément ou pour tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou tout autre territoire sous suzeraineté.

Article 41

Chacune des Hautes Parties contractantes aura la faculté, au plus tôt deux ans après la mise en vigueur de la présente convention, de provoquer la réunion d'une nouvelle conférence internationale dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient être apportées à la présente convention. Elle s'adressera dans ce but au Gouvernement de la République française, qui prendra les mesures nécessaires pour préparer cette conférence.

La présente convention, faite à Varsovie, le 12 octobre 1929, restera ouverte à la signature jusqu'au 31 janvier 1930

PROTOCOLE DU 28 SEPTEMBRE 1955

portant modification de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 (1)

Les Gouvernements soussignés,

Considérant qu'il est souhaitable d'amender la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signé à Varsovie le 12 octobre 1929,

Sont convenus de ce qui suit :

CHAPITRE Ier

AMENDEMENTS À LA CONVENTION

Article Ier

A l'article 1er de la Convention :

a) L'alinéa 2 est supprimé et remplacé par la disposition suivante :

« 2. Est qualifié transport international, au sens de la présente Convention, tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux Hautes Parties contractantes, soit sur le territoire d'une seule Haute Partie contractante si une escale est prévue sur le territoire d'un autre Etat, même si cet Etat n'est pas une Haute Partie contractante. Le transport sans une telle escale entre deux points du territoire d'une seule Haute Partie contractante n'est pas considéré comme international au sens de la présente Convention. »

b) L'alinéa 3 est supprimé et remplacé par la disposition suivante :

« 3. Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs par air successifs est censé constituer pour l'application de la présente Convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme

d'un seul contrat ou d'une série de contrats, et il ne perd pas son caractère international par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans le territoire d'un même Etat. »

Article 2

A l'article 2 de la Convention, l'alinéa 2 est supprimé et remplacé par la disposition suivante :

« 2. La présente Convention ne s'applique pas au transport du courrier et des colis postaux. »

Article 3

A l'article 3 de la Convention :

a) L'alinéa 1er est supprimé et remplacé par la disposition suivante :

« 1. Dans le transport de passagers, un billet de passage doit être délivré, contenant :

« *a)* L'indication des points de départ et de destination ;

« *b)* Si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales ;

« *c)* Un avis indiquant que si les passagers entreprennent un voyage comportant une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, leur transport peut être régi par la Convention de Varsovie qui, en général, limite la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésion corporelle, ainsi qu'en cas de perte ou d'avarie des bagages. »

b) L'alinéa 2 est supprimé et remplacé par la disposition suivante :

« 2. Le billet de passage fait foi, jusqu'à preuve contraire, de la conclusion et des conditions du contrat de transport. L'absence, l'irrégularité ou la perte du billet n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Toutefois, si, du consentement du transporteur, le passager s'embarque sans qu'un billet de passage ait été délivré, ou si le billet ne comporte pas l'avis prescrit à l'alinéa 1 *c* du présent article, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22. »

Article 4

A l'article 4 de la Convention :

a) Les alinéas 1, 2 et 3 sont supprimés et remplacés par la disposition suivante :

« 1. Dans le transport de bagages enregistrés, un bulletin de bagages doit être délivré, qui, s'il n'est pas combiné avec un billet de passage conforme aux dispositions de l'article 3, alinéa 1er, ou n'est pas inclus dans un tel billet, doit contenir :

« *a)* L'indication des points de départ et de destination ;

« *b)* Si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales ;

« *c)* Un avis indiquant que si le transport comporte une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, il peut être régi par la Convention de Varsovie, qui en général, limite la responsabilité du transporteur en cas de perte ou d'avarie des bagages. »

b) L'alinéa 4 est supprimé et remplacé par la disposition suivante :

« 2. Le bulletin de bagages fait foi, jusqu'à preuve contraire, de l'enregistrement des bagages et des conditions du contrat de transport. L'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Toutefois, si le transporteur accepte la garde des bagages sans qu'un bulletin ait été délivré ou si, dans le cas où le bulletin n'est pas combiné avec un billet de passage conforme aux dispositions de l'article 3, alinéa 1 *c*, ou n'est pas inclus dans un tel billet, il ne comporte pas l'avis prescrit à l'alinéa 1 *c* du présent article, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22, alinéa 2. »

Article 5

A l'article 6 de la Convention, l'alinéa 3 est supprimé et remplacé par la disposition suivante :

« 3. La signature du transporteur doit être apposée avant l'embarquement de la marchandise à bord de l'aéronef. »

Article 6

L'article 8 de la Convention est supprimé et remplacé par la disposition suivante :

« La lettre de transport aérien doit contenir :

« *a)* L'indication des points de départ et de destination ;

« *b)* Si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales ;

« *c)* Un avis indiquant aux expéditeurs que si le transport comporte une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, il peut être régi par la Convention de Varsovie, qui, en général, limite la responsabilité des transporteurs en cas de perte ou d'avarie des marchandises. »

Article 7

L'article 9 de la Convention est supprimé et remplacé par la disposition suivante :

« Si, du consentement du transporteur, des marchandises sont embarquées à bord de l'aéronef sans qu'une lettre de transport aérien ait été établie ou si celle-ci ne comporte pas l'avis prescrit à l'article 3, alinéa *c*, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22, alinéa 2. »

Article 8

A l'article 10 de la Convention, l'alinéa 2 est supprimé et remplacé par la disposition suivante :

« 2. Il supportera la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité du transporteur est engagée à raison de ses indications et déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes. »

Article 9

A l'article 15 de la Convention, l'alinéa suivant est inséré :

« 3. Rien dans la présente Convention n'empêche l'établissement d'une lettre de transport aérien négociable. »

Article 10

L'alinéa 2 de l'article 20 de la Convention est supprimé.

Article 11

L'article 22 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

« Article 22

« 1. Dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur relative à chaque passager est limitée à la somme de 250 000 F. Dans le cas où, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité

peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite. Toutefois, par une convention spéciale avec le transporteur, le passager pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée.

« 2. *a)* Dans le transport de bagages enregistrés et de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 250 F par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison ;

« *b)* En cas de perte, d'avarie ou de retard d'une partie des bagages enregistrés ou des marchandises, ou de tout objet qui y est contenu, seul le poids total du ou des colis dont il s'agit est pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur. Toutefois, lorsque la perte, l'avarie ou le retard d'une partie des bagages enregistrés ou des marchandises, ou d'un objet qui y est contenu, affecte la valeur d'autres colis couverts par le même bulletin de bagages ou la même lettre de transport aérien, le poids total de ces colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.

« 3. En ce qui concerne les objets dont le passager conserve la garde, la responsabilité du transporteur est limitée à 5 000 F par passager.

« 4. Les limites fixées par le présent article n'ont pas pour effet d'enlever au tribunal la faculté d'allouer en outre, conformément à sa loi, une somme correspondant à tout ou partie des dépens et autres frais du procès exposés par le demandeur. La disposition précédente ne s'applique pas lorsque le montant de l'indemnité allouée, non compris les dépens et autres frais de procès, ne dépasse pas la somme que le transporteur a offerte par écrit au demandeur dans un délai de six mois à dater du fait qui a causé le dommage ou avant l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à ce délai.

« 5. Les sommes indiquées en francs dans le présent article sont considérées comme se rapportant à une unité monétaire constituée par 65,5 milligrammes d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Ces sommes peuvent être converties, dans chaque monnaie nationale, en chiffres ronds. La conversion de ces sommes en monnaies nationales autres que la monnaie or s'effectuera, en cas d'instance judiciaire, suivant la valeur or de ces monnaies à la date du jugement. »

Article 12

A l'article 23 de la Convention, la disposition actuelle devient l'alinéa 1er et l'alinéa 2 suivant est ajouté :

« 2. L'alinéa 1er du présent article ne s'applique pas aux clauses concernant la perte ou le dommage résultant de la nature ou du vice propre des marchandises transportées. »

Article 13

A l'article 25 de la Convention, les alinéas 1er et 2 sont supprimés et remplacés par la disposition suivante :

« Les limites de responsabilité prévues à l'article 22 ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de ses préposés fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions. »

Article 14

Après l'article 25 de la Convention, l'article suivant est inséré :

« Article 25 A

« 1. Si une action est intentée contre un préposé du transporteur à la suite d'un dommage visé par la présente Convention, ce préposé, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des limites de responsabilité que peut invoquer ce transporteur en vertu de l'article 22.

« 2. Le montant total de la réparation qui, dans ce cas, peut être obtenu du transporteur et de ses préposés ne doit pas dépasser lesdites limites.

« 3. Les dispositions des alinéas 1er et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du préposé fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement. »

Article 15

A l'article 26 de la Convention, l'alinéa 2 est supprimé et remplacé par la disposition suivante :

« 2. En cas d'avarie, le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de sept jours pour les bagages et de quatorze jours pour les marchandises à dater de leur réception. En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les vingt et un jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise auront été mis à sa disposition. »

Article 16

L'article 34 de la Convention est supprimé et remplacé par la disposition suivante :

« Les dispositions des articles 3 à 9 inclus relatives aux titres de transport ne sont pas applicables au transport effectué dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation aérienne. »

Article 17

Après l'article 40 de la Convention, l'article suivant est inséré :

« Article 40 A

« 1. A l'article 37, alinéa 2, et à l'article 40, alinéa 1er, l'expression « Haute Partie contractante » signifie Etat. Dans tous les autres cas, l'expression « Haute Partie contractante » signifie un Etat dont la ratification ou l'adhésion à la Convention a pris effet et dont la dénonciation n'a pas pris effet.

« 2. Aux fins de la Convention, le mot « territoire » signifie non seulement le territoire métropolitain d'un Etat, mais aussi tous les territoires qu'il représente dans les relations extérieures. »

Chapitre II

Champ d'application de la convention amendée

Article 18

La Convention amendée par le présent protocole s'applique au transport international défini à l'article 1er de la Convention lorsque les points de départ et de destination sont situés soit sur le territoire de deux Etats parties au présent protocole, soit sur le territoire d'un seul Etat partie au présent protocole si une escale est prévue sur le territoire d'un autre Etat.

Chapitre III

Dispositions protocolaires

Article 19

Entre les parties au présent Protocole, la Convention et le Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument et seront dénommés Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955.

Article 20

Jusqu'à sa date d'entrée en vigueur conformément aux dispositions de l'article 22, alinéa 1er, le présent Protocole restera ouvert à la signature à tout Etat qui aura ratifié la Convention ou y aura adhéré, ainsi qu'à tout Etat ayant participé à la conférence à laquelle ce Protocole a été adopté.

Article 21

1. Le présent Protocole sera soumis à la ratification des Etats signataires.

2. La ratification du présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention emporte adhésion à la Convention amendée par ce Protocole.

3. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement de la République populaire de Pologne.

Article 22

1. Lorsque le présent Protocole aura réuni les ratifications de trente Etats signataires, il entrera en vigueur entre ces Etats le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du trentième instrument de ratification. A l'égard de chaque Etat qui le ratifiera par la suite, il entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

2. Dès son entrée en vigueur, le présent Protocole sera enregistré auprès de l'Organisation des Nations Unies par le Gouvernement de la République populaire de Pologne.

Article 23

1. Après son entrée en vigueur, le présent Protocole sera ouvert à l'adhésion de tout Etat non signataire.

2. L'adhésion au présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention emporte adhésion à la Convention amendée par le présent Protocole.

3. L'adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès du Gouvernement de la République populaire de Pologne et produira ses effets le quatre-vingt-dixième jour après ce dépôt.

Article 24

1. Toute partie au présent Protocole pourra le dénoncer par une notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne.

2. La dénonciation produira ses effets six mois après la date de réception par le Gouvernement de la République populaire de Pologne de la notification de dénonciation.

3. Entre les parties au présent Protocole, la dénonciation de la Convention par l'une d'elles en vertu de l'article 39 ne doit pas être interprétée comme une dénonciation de la Convention amendée par le présent Protocole.

Article 25

1. Le présent Protocole s'appliquera à tous les territoires qu'un Etat partie à ce Protocole représente dans les relations extérieures, à l'exception des territoires à l'égard desquels une déclaration a été faite conformément à l'alinéa 2 du présent article.

2. Tout Etat pourra, au moment du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion, déclarer que son acceptation du présent Protocole ne vise pas un ou plusieurs des territoires qu'il représente dans les relations extérieures.

3. Tout Etat pourra par la suite notifier au Gouvernement de la République populaire de Pologne que le présent Protocole s'appliquera à un ou plusieurs des territoires ayant fait l'objet de la déclaration prévue à l'alinéa 2 du présent article. Cette notification produira ses effets le quatre-vingt-dixième jour après la date de sa réception par ce Gouvernement.

4. Tout Etat partie à ce Protocole pourra, conformément aux dispositions de l'article 24, alinéa 1, dénoncer le présent Protocole séparément pour tous ou pour l'un quelconque des territoires qu'il représente dans les relations extérieures.

Article 26

Il ne sera admis aucune réserve au présent Protocole. Toutefois, un Etat pourra à tout moment déclarer par notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne que la Convention amendée par le présent Protocole ne s'appliquera pas au transport de personnes, de marchandises et de bagages effectué pour ses autorités militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ledit Etat et dont la capacité entière a été réservée par ces autorités ou pour le compte de celles-ci.

Article 27

Le Gouvernement de la République populaire de Pologne notifiera immédiatement aux Gouvernements de tous les Etats signataires de la Convention ou du présent Protocole, de tous les Etats parties à la Convention ou au présent Protocole, et de tous les Etats membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale ou de l'Organisation des Nations Unies, ainsi qu'à l'Organisation de l'aviation civile internationale :

a) Toute signature du présent Protocole et la date de cette signature ;

b) Le dépôt de tout instrument de ratification du présent Protocole ou d'adhésion à ce dernier et la date de ce dépôt ;

c) La date à laquelle le présent Protocole entre en vigueur conformément à l'alinéa 1er de l'article 22 ;

d) La réception de toute notification de dénonciation et la date de réception ;

e) La réception de toute déclaration ou notification faite en vertu de l'article 25 et la date de réception ; et

f) La réception de toute notification faite en vertu de l'article 26 et la date de réception.

En foi de quoi les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

Fait à La Haye le vingt-huitième jour du mois de septembre de l'année mil neuf cent cinquante-cinq, en trois textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise et espagnole. En cas de divergence, le texte en langue française, langue dans laquelle la Convention avait été rédigée, fera foi.

Le présent Protocole sera déposé auprès du Gouvernement de la République populaire de Pologne où, conformément aux dispositions de l'article 20, il restera ouvert à la signature, et ce Gouvernement transmettra des copies certifiés du présent Protocole aux Gouvernements de tous les Etats signataires de la Convention ou du présent Protocole, de tous les Etats parties à la Convention ou au présent Protocole, et de tous les Etats membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale ou de l'Organisation des Nations Unies, ainsi qu'à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

300

CONTRACTING PARTIES TO THE CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR SIGNED AT WARSAW ON 12 OCTOBER 1929 AND THE PROTOCOL MODIFYING THE SAID CONVENTION SIGNED AT THE HAGUE ON 28 SEPTEMBER 1955

Convention	**Entry into force**	The Convention entered into force on 13 February 1933.
	Status:	150 Parties.
Protocol	**Entry into force**	The Protocol entered into force on 1 August 1963.
	Status:	134 Parties.
This list, including the footnotes and reservations, reproduces the information received from the depositary, the Government of the Republic of Poland.		

States	WARSAW CONVENTION			THE HAGUE PROTOCOL		
	Signature	Ratification, Adherence or Succession (s)	Date of entry into force	Signature	Ratification, Adherence or Succession (s)	Date of entry into force
Afghanistan		20/2/69	21/5/69		20/2/69	21/5/69
Algeria		2/6/64	31/8/64		2/6/64	31/8/64
Angola		10/3/98	8/6/98		10/3/98	8/6/98
Argentina		21/3/52	19/6/52		12/6/69	10/9/69
Armenia		25/11/98	23/2/99			
Australia(1)	12/10/29	1/8/35	30/10/35	12/7/56	23/6/59	1/8/63
Austria	12/10/29	28/9/61	27/12/61		26/3/71	24/6/71
Azerbaijan		24/1/00	23/4/00		24/1/00	23/4/00
Bahamas(2)		23/5/75(s)	10/7/73		23/5/75(s)	10/7/73
Bahrain		12/3/98	10/6/98		12/3/98	10/6/98
Bangladesh(3)		1/3/79(s)	26/3/71		1/3/79(s)	26/3/71
Barbados(4)		29/1/70(s)	30/11/66			
Belarus		26/9/59	25/12/59	9/4/60	17/l/61	1/8/63
Belgium	12/10/29	13/7/36	11/10/36	28/9/55	27/8/63	25/11/63
Benin(5)		27/1/62(s)	1/8/60		27/1/62(s)	1/8/63
Bolivia		29/12/98	29/3/99			
Bosnia and Herzegovina(6)		3/3/95(s)	6/3/92		3/3/95(s)	6/3/92
Botswana(7)		21/3/77(s)	30/9/66			
Brazil	12/10/29	2/5/31	13/2/33	28/9/55	16/6/64	14/9/64
Brunei Darussalam(8)		28/2/84(s)	1/1/84			
Bulgaria		25/6/49	23/9/49		14/12/63	13/3/64
Burkina Faso		9/12/61	9/3/62			
Cambodia		12/12/96	12/3/97		12/12/96	12/3/97
Cameroon(9)		2/9/61(s)	1/1/60		2/9/61(s)	1/8/63
Canada		10/6/47r	8/9/47	16/8/56	18/4/64	17/7/64
Cape Verde		7/2/02	8/5/02		7/2/02	8/5/02

Chile		2/3/79r	31/5/79		2/3/79	31/5/79
China(10)		20/7/58	18/10/58		20/8/75	18/11/75
Colombia		15/8/66	13/11/66		15/8/66	13/11/66
Comoros		11/6/91	9/9/91			
Congo(11)		19/1/62r(s)	15/8/60		19/1/62r(s)	1/8/63
Costa Rica		10/5/84	8/8/84		10/5/84	8/8/84
Côte d'Ivoire(12)		22/2/62(s)	7/8/60		22/2/62(s)	1/8/63
Croatia(13)		14/7/93(s)	8/10/91		14/7/93(s)	8/10/91
Cuba		21/7/64r	19/10/64		30/8/65	28/11/65
Cyprus(14)		8/5/63(s)	16/8/60		23/7/70	21/10/70
Czech Republic(15)		29/11/94(s)	1/1/93		29/11/94(s)	1/1/93
Democratic People's Republic of Korea		1/3/61	30/5/61		4/11/80	2/2/81
Democratic Republic of the Congo(16)		1/12/62(s)	30/6/60			
Denmark	12/10/29	3/7/37	1/10/37	16/3/57	3/5/63	1/8/63
Dominican Republic		25/2/72	25/5/72		25/2/72	25/5/72
Ecuador		1/12/69	1/3/70		1/12/69	1/3/70
Egypt(17)		6/9/55	5/12/55	28/9/55	26/4/56	1/8/63
El Salvador				28/9/55	17/9/56	1/8/63
Equatorial Guinea		20/12/88	19/3/89			
Estonia		16/3/98	14/6/98		16/3/98	14/6/98
Ethiopia		14/8/50r	12/11/50			
Fiji(18)		15/3/72(s)	10/10/70		15/3/72(s)	10/10/70
Finland		3/7/37	1/10/37		25/5/77	23/8/77
France	12/10/29	15/11/32	13/2/33	28/9/55	19/5/59	1/8/63
Gabon		15/2/69	16/5/69		15/2/69	16/5/69
Germany(19)	12/10/29	30/9/33	29/12/33	28/9/55	27/10/60	1/8/63
Ghana		11/8/97	9/11/97		11/8/97	9/11/97
Greece	12/10/29	11/1/38	11/4/38	28/9/55	23/6/65	21/9/65
Grenada					15/8/85	13/11/85
Guatemala(20)		3/2/97	4/5/97		28/7/71	26/10/71
Guinea		11/9/61	10/12/61		9/10/90	7/1/91
Honduras		27/6/94	25/9/94			
Hungary		29/5/36	27/8/36	28/9/55	4/10/57	1/8/63
Iceland		21/8/48	19/11/48	3/5/63	3/5/63	1/8/63
India(21)		9/2/70(s)	15/8/47		14/2/73	15/5/73
Indonesia(22)		21/2/52(s)	17/8/45			
Iran (Islamic Republic of)		8/7/75	6/10/75		8/7/75	6/10/75
Iraq(23)		28/6/72	26/9/72		28/6/72	26/9/72
Ireland		20/9/35	19/12/35	28/9/55	12/10/59	1/8/63
Israel		8/10/49	6/1/50	28/9/55	5/8/64	3/11/64
Italy	12/10/29	14/2/33	15/5/33	28/9/55	4/5/63	2/8/63
Japan	12/10/29	20/5/53	18/8/53	2/5/56	10/8/67	8/11/67
Jordan(24)		8/12/69(s)	25/5/46		15/11/73	13/2/74
Kazakhstan					30/8/02	28/11/02
Kenya(25)		7/10/64(s)	12/12/63		6/7/99	4/10/99
Kuwait		11/8/75	9/11/75		11/8/75	9/11/75
Kyrgyzstan		9/2/00	9/5/00		9/2/00	9/5/00
Lao People's Democratic Republic(26)		9/5/56(s)	19/7/49	28/9/55	9/5/56	1/8/63

Latvia	12/10/29	15/11/32	13/2/33		2/10/98	31/12/98
Lebanon(27)		20/4/62(s)	22/11/43		10/5/78	8/8/78
Lesotho(28)		12/5/75(s)	4/10/66		17/10/75	15/1/76
Liberia		2/5/42	31/7/42			
Libyan Arab Jamahiriya		16/5/69	14/8/69		16/5/69	14/8/69
Liechtenstein		9/5/34	7/8/34	28/9/55	3/1/66	3/4/66
Lithuania					21/11/96	19/2/97
Luxembourg	12/10/29	7/10/49	5/1/50	28/9/55	13/2/57	1/8/63
Madagascar(29)		27/8/62(s)	26/6/60		27/8/62(s)	1/8/63
Malawi		27/10/77	25/1/78		9/6/71	7/9/71
Malaysia(30)		16/12/70(s)	16/9/63		20/9/74r	19/12/74
Maldives		13/10/95	11/1/96		13/10/95	11/1/96
Mali		26/1/61	26/4/61	16/8/62	30/12/63	29/3/64
Malta(31)		19/2/86(s)	21/9/64			
Mauritania		6/8/62	4/11/62			
Mauritius		17/10/89	15/1/90		17/10/89	15/1/90
Mexico		14/2/33	15/5/33	28/9/55	24/5/57	1/8/63
Monaco					9/4/79	8/7/79
Mongolia		30/4/62	29/7/62			
Morocco		5/1/58	5/4/58	31/5/63	17/11/75	15/2/76
Myanmar(32)		2/1/52(s)	4/1/48			
Nauru(33)		16/11/70(s)	31/1/68		16/11/70(s)	31/1/68
Nepal		12/2/66	13/5/66		12/2/66	13/5/66
Netherlands(34)	12/10/29	1/7/33	29/9/33	28/9/55	21/9/60	1/8/63
New Zealand(35)		6/4/37	5/7/37	19/3/58	16/3/67	14/6/67
Niger(36)		8/3/62(s)	3/8/60		8/3/62(s)	1/8/63
Nigeria(37)		15/10/63(s)	1/10/60		1/7/69	29/9/69
Norway	12/10/29	3/7/37	1/10/37		3/5/63	1/8/63
Oman		6/8/76	4/11/76		4/8/87	2/11/87
Pakistan(38)		30/12/69(s)	14/8/47	8/8/60	16/1/61	1/8/63
Panama		12/11/96	10/2/97		12/11/96	10/2/97
Papua New Guinea(39)		12/12/75(s)	16/9/75		12/12/75	16/9/75
Paraguay		28/8/69	26/11/69		28/8/69	26/11/69
Peru		5/7/88	3/10/88		5/7/88	3/10/88
Philippines		9/11/50r	7/2/51	28/9/55	30/11/66	28/2/67
Poland	12/10/29	15/11/32	13/2/33	28/9/55	23/4/56	1/8/63
Portugal(40)		20/3/47	18/6/47	28/9/55	16/9/63	15/12/63
Qatar		22/12/86	22/3/87		22/12/86	22/3/87
Republic of Korea					13/7/67	11/10/67
Republic of Moldova		20/3/97	19/6/97		20/3/97	19/6/97
Romania	12/10/29	8/7/31	13/2/33	28/9/55	3/12/58	1/8/63
Russian Federation(41)	12/10/29	20/8/34	18/11/34	28/9/55	25/3/57	1/8/63
Rwanda(42)		16/12/64(s)	1/7/62		27/12/90	27/3/91
Saint Vincent and the Grenadines		3/12/01(s)	27/10/79		3/12/01	3/3/02
Samoa(43)		20/1/64(s)	1/1/62		16/10/72	14/1/73
Saudi Arabia		27/1/69	27/4/69		27/1/69	27/4/69
Senegal		19/6/64	17/9/64		19/6/64	17/9/64
Seychelles		24/6/80	22/9/80		24/6/80	22/9/80
Sierra Leone(44)		2/4/68(s)	27/4/61			
Singapore		4/9/71	3/12/71		6/11/67	4/2/68

Slovakia(45)		24/3/95(s)	1/1/93		24/3/95(s)	1/1/93
Slovenia(46)		7/8/98(s)	25/6/91		7/8/98(s)	25/6/91
Solomon Islands(47)		9/9/81(s)	7/7/78		9/9/81(s)	7/7/78
South Africa	12/10/29	22/12/54	22/3/55		18/9/67	17/12/67
Spain	12/10/29	31/3/30	13/2/33		6/12/65	6/3/66
Sri Lanka(48)		2/5/51(s)	4/2/48		21/2/97	22/5/97
Sudan		11/2/75	12/5/75		11/2/75	12/5/75
Swaziland					20/7/71	18/10/71
Sweden		3/7/37	1/10/37	28/9/55	3/5/63	1/8/63
Switzerland	12/10/29	9/5/34	7/8/34	28/9/55	19/10/62	1/8/63
Syrian Arab Republic(49)		3/6/64(s)	2/3/59		3/6/64(s)	1/8/63
The former Yugoslav Republic of Macedonia (50)		1/9/94(s)	17/9/91		1/9/94(s)	17/9/91
Togo		2/7/80	30/9/80		2/7/80	30/9/80
Tonga(51)		21/2/77(s)	4/6/70		21/2/77	22/5/77
Trinidad and Tobago(52)		10/5/83(s)	31/8/62		10/5/83	8/8/83
Tunisia		15/11/63	13/2/64		15/11/63	13/2/64
Turkey		25/3/78	23/6/78		25/3/78	23/6/78
Turkmenistan		21/12/94	20/3/95			
Uganda		24/7/63	22/10/63			
Ukraine		14/8/59	12/11/59	15/1/60	23/6/60	1/8/63
United Arab Emirates		4/4/86	3/7/86		18/10/93	16/1/94
United Kingdom (53)	12/10/29	14/2/33	15/5/33	23/3/56	3/3/67	1/6/67
United Kingdom for the following territories:		3/12/34	3/3/35		3/3/67	1/6/67
- Bermuda						
- British Antarctic Territory						
- Cayman, Turks, and Caicos Islands						
- Akrotiri and Dhekelia						
- Falkland Islands and Dependencies						
- Hong Kong						
- Montserrat						
- St. Helena and Ascension						
United Republic of Tanzania		7/4/65	6/7/65			
United States		31/7/34r	29/10/34	28/6/56		
Uruguay		4/7/79	2/10/79			
Uzbekistan		27/2/97	28/5/97		27/2/97	28/5/97
Vanuatu		26/10/81	24/1/82		26/10/81	24/1/82
Venezuela		15/6/55	13/9/55	28/9/55	26/8/60r	1/8/63
Viet Nam		11/10/82	9/1/83		11/10/82	9/1/83
Yemen		6/5/82	4/8/82		6/5/82	4/8/82
Yugoslavia (F.R. of)(54)		18/7/01(s)	27/4/92		18/7/01(s)	27/4/92
Zambia(55)		25/3/70(s)	24/10/64		25/3/70	23/6/70
Zimbabwe(56)		27/10/80(s)	18/4/80		27/10/80	25/1/81

ثانيا:

*قائمة الدول الموقعة المصادقة و المنظمة إلى بروتوكول جواتيمالا سيتي، الموقع عليه في 08 مارس 1971.

*قائمة الدول الموقعة المصادقة و المنظمة إلى بروتوكول مونريال الإضافي الرابع، الموقع عليه في 25 سبتمبر 1975.

PROTOCOL TO AMEND THE CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR SIGNED AT WARSAW ON 12 OCTOBER 1929 AS AMENDED BY THE PROTOCOL DONE AT THE HAGUE ON 28 SEPTEMBER 1955 SIGNED AT GUATEMALA CITY ON 8 MARCH 1971

Entry into force: Not in force.

30 ratifications required subject to certain conditions (see Article XX of the Protocol).

Status: 33 signatories; 7 ratifications; 5 accessions

State	Date of signature	Date of deposit of Instrument of Ratification or Accession (a)
Belgium	8 March 1971	
Brazil	8 March 1971	
Canada	8 March 1971	
Colombia	8 March 1971	19 June 1974
Costa Rica	8 March 1971	20 December 1972
Denmark	8 March 1971	
Ecuador	8 March 1971	
El Salvador	8 March 1971	
France	8 March 1971	
Germany	8 March 1971	
Guatemala	8 March 1971	
Israel	8 March 1971	
Italy	8 March 1971	26 March 1985
Jamaica	8 March 1971	
Nicaragua	8 March 1971	
Switzerland	8 March 1971	
Trinidad and Tobago	8 March 1971	
United Kingdom	8 March 1971	
United States	8 March 1971	
Venezuela	8 March 1971	
Spain	10 May 1971	
Mexico	21 July 1971	
Sweden	9 September 1971	
Finland	4 November 1971	
Barbados	18 November 1971	
Norway	11 February 1972	
Argentina	28 August 1972	
New Zealand	12 September 1972	
Luxembourg	4 December 1972	
Mauritania		13 April 1978 (a)
Seychelles		30 June 1980 (a)
Netherlands(1)	10 June 1982	7 January 1983
Togo	19 July 1985	24 April 1987
Dominican Republic		30 January 1987 (a)
Niger		17 June 1988 (a)
Greece	11 January 1989	11 January 1989
Cyprus	30 November 1992	30 November 1992

MONTREAL PROTOCOL NO. 4

TO AMEND THE CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES

RELATING TO INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR SIGNED AT WARSAW ON 12 OCTOBER 1929

AS AMENDED BY THE PROTOCOL DONE AT THE HAGUE

ON 28 SEPTEMBER 1955

SIGNED AT MONTREAL ON 25 SEPTEMBER 1975

Entry into force	The Protocol entered into force on 14 June 1998
Status:	37 signatories; 51 contracting States
This list, including the footnotes and reservations, reproduces the information received from the depositary, the Government of the Republic of Poland.	

State	Date of signature	Date of deposit of Instrument of Ratification or Accession(a) or Succession(s)	Effective date
Argentina (1)	14 March 1990	14 March 1990	14 June 1998
Australia	24 April 1991	13 January 1997	14 June 1998
Azerbaijan		24 January 2000(a)	23 April 2000
Bahrain		21 January 1999(a)	21 April 1999
Barbados	25 September 1975		
Belgium	25 September 1975		
Bosnia and Herzegovina (2)		3 March 1995(s)	14 June 1998
Brazil	25 September 1975	27 July 1979	14 June 1998
Canada	30 December 1975	27 August 1999r	25 November 1999
Chile	23 November 1984		
Colombia	20 May 1982	20 May 1982	14 June 1998
Croatia (3)		14 July 1993(s)	14 June 1998
Cyprus	10 November 1992	10 November 1992	14 June 1998
Democratic Republic of the Congo	25 September 1975		
Denmark	1 December 1976	4 May 1988	14 June 1998
Ecuador		12 February 1999(a)	12 May 1999
Egypt	25 September 1975	17 November 1978	14 June 1998
Estonia	25 November 1997	16 March 1998	14 June 1998
Ethiopia	14 July 1987	14 July 1987	14 June 1998
Finland	2 May 1978	4 May 1988	14 June 1998
France	30 December		

France	1975		
Ghana	25 September 1975	11 August 1997	14 June 1998
Greece	10 November 1988	12 November 1988	14 June 1998
Guatemala	25 September 1975	3 February 1997	14 June 1998
Guinea		12 February 1999(a)	12 May 1999
Honduras		14 June 1998(a)	12 September 1998
Hungary	29 June 1987	30 June 1987	14 June 1998
Ireland	27 June 1989	27 June 1989	14 June 1998
Israel	27 November 1987	16 February 1988	14 June 1998
Italy	15 May 1978	2 April 1985	14 June 1998
Japan		20 June 2000(a)	18 September 2000
Jordan		22 July 1999(a)	20 October 1999
Kenya		6 July 1999(a)	4 October 1999
Kuwait	21 March 1995	8 November 1996	14 June 1998
Lebanon		4 August 2000(a)	2 November 2000
Mauritius		14 June 1998(a)	12 September 1998
Morocco	18 October 1984		
Nauru		14 June 1998(a)	12 September 1998
Netherlands (4)	19 May 1982	7 January 1983	14 June 1998
New Zealand (5)		3 December 1999(a)	2 March 2000
Niger		14 June 1998(a)	12 September 1998
Norway	21 October 1977	4 May 1988	14 June 1998
Oman		14 June 1998(a)	12 September 1998
Portugal	25 September 1975	7 April 1982	14 June 1998
Qatar	28 August 1987		
Senegal	18 August 1976		
Singapore		14 June 1998(a)	12 September 1998
Slovenia (6)		7 August 1998(s)	14 June 1998
Spain	30 September 1981	8 January 1985	14 June 1998
Sweden	12 December 1977	4 May 1988	14 June 1998
Switzerland	25 September 1975	9 December 1987r	14 June 1998
The former Yugoslav Republic of Macedonia (7)		1 September 1994(s)	14 June 1998
Togo	21 August 1985	5 May 1987	14 June 1998
Turkey		14 June 1998(a)	12 September

Turkey		14 June 1998(a)	
			1998
United Arab Emirates		20 March 2000(a)	18 June 2000
United Kingdom (8)	25 September 1975	5 July 1984	14 June 1998
United States	25 September 1975	4 December 1998	4 March 1999
Uzbekistan		14 June 1998(a)	12 September 1998
Venezuela	25 September 1975		
Yugoslavia (F.R. of)(9)		18 July 2001(s)	14 June 1998

r Reservation

RESERVATIONS

CANADA

At the time of ratification, pursuant to Article XXI (1) a) of Montreal Protocol No. 4, the Government of Canada made the following reservation: Canada declares that the Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955 and by Protocol No. 4 of Montreal, 1975, shall not apply to the carriage of persons, baggage and cargo for Canada's military authorities on aircraft, registered in Canada, the whole capacity of which has been reserved by or on behalf of such authorities.

SWITZERLAND

The instrument of ratification by the Government of Switzerland contains a declaration that this Protocol is ratified with a reservation in accordance with Article XXI (1) b) thereof.

FOOTNOTES

(1) The instrument of ratification by the Government of Argentina contains the following declaration:

"The United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland having proceeded to ratification of the Additional Protocols to the Warsaw Convention of 1929, adopted in Montreal (Canada) in 1975, the Argentine Republic rejects the said ratification inasmuch as it is made in the name of the 'Malvinas Islands

ثالثا:

*نظام مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو 1929 و ما لحقها من تعديلات.

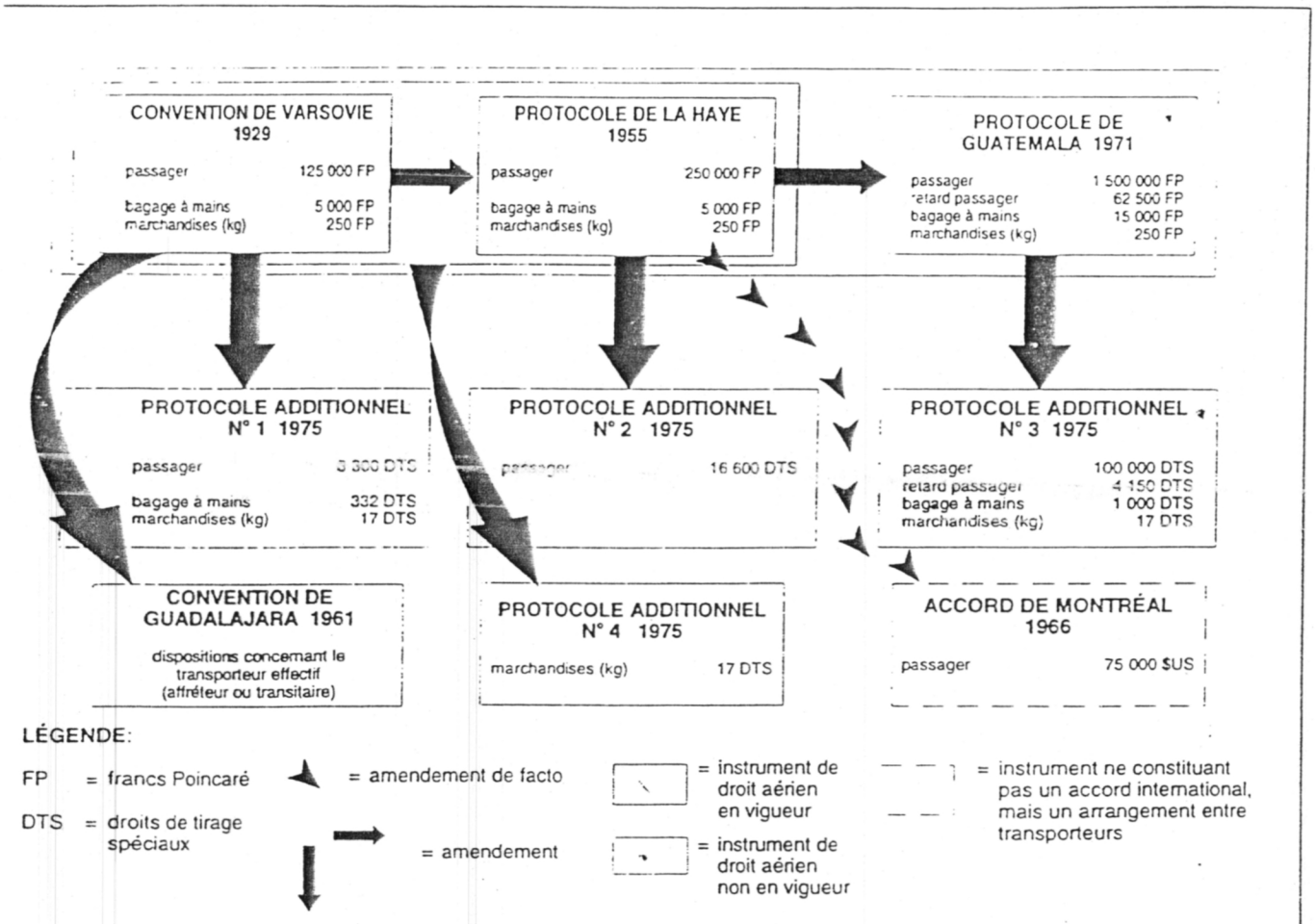

Figure 3.2-1. Le régime de Varsovie et les limites de responsabilité des transporteurs

رابعا:

*اتفاقية مونريال الدولية لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، الموقعة في 28 ماي 1999.

* قائمة الدول الموقعة، المصادقة، والمنظمة إليها.

*القيمة النقدية لحقوق السحب الخاصة DTS في سنة 1999.

CONVENTION

for the Unification of Certain Rules for
International Carriage by Air

Signed at Montreal on 28 May 1999

CONVENTION

pour l'unification de certaines règles
relatives au transport aérien international

Signée à Montréal le 28 mai 1999

CONVENIO

para la unificación de ciertas reglas
para el transporte aéreo internacional

Firmado en Montreal el 28 de mayo de 1999

КОНВЕНЦИЯ

для унификации некоторых правил
международных воздушных перевозок

Подписана в Монреале 28 мая 1999 года

الاتفاقية

بشأن توحيد بعض قواعد
النقل الجوي الدولي

وقعت في مونتريال في ٢٨ مايو/ أيار ١٩٩٩

1999 年 5 月 28 日

在蒙特利尔签订的

《统一国际航空运输某些规则的公约》

MONTREAL
28 MAY 1999

МОНРЕАЛЬ
28 МАЯ 1999 ГОДА

MONTRÉAL
28 MAI 1999

مونتريال
٢٨ مايو/ أيار ١٩٩٩

MONTREAL
28 DE MAYO DE 1999

蒙特利尔
1999 年 5 月 28 日

CONVENTION

POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES RÈGLES RELATIVES AU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

RECONNAISSANT l'importante contribution de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, ci-après appelée la «Convention de Varsovie» et celle d'autres instruments connexes à l'harmonisation du droit aérien international privé,

RECONNAISSANT la nécessité de moderniser et de refondre la Convention de Varsovie et les instruments connexes,

RECONNAISSANT l'importance d'assurer la protection des intérêts des consommateurs dans le transport aérien international et la nécessité d'une indemnisation équitable fondée sur le principe de réparation,

RÉAFFIRMANT l'intérêt d'assurer le développement d'une exploitation ordonnée du transport aérien international et un acheminement sans heurt des passagers, des bagages et des marchandises, conformément aux principes et aux objectifs de la Convention relative à l'aviation civile internationale faite à Chicago le 7 décembre 1944,

CONVAINCUS que l'adoption de mesures collectives par les États en vue d'harmoniser davantage et de codifier certaines règles régissant le transport aérien international est le meilleur moyen de réaliser un équilibre équitable des intérêts,

LES ÉTATS PARTIES À LA PRÉSENTE CONVENTION SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

Chapitre I

Généralités

Article 1 — Champ d'application

1. La présente convention s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transport aérien.

2. Au sens de la présente convention, l'expression *transport international* s'entend de tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux États parties, soit sur le territoire d'un seul État partie si une escale est prévue sur le territoire d'un autre État, même si cet État n'est pas un État partie. Le transport sans une telle escale entre deux points du territoire d'un seul État partie n'est pas considéré comme international au sens de la présente convention.

3. Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs successifs est censé constituer pour l'application de la présente convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats, et il ne perd pas son caractère international par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans le territoire d'un même État.

4. La présente convention s'applique aussi aux transports visés au Chapitre V, sous réserve des dispositions dudit chapitre.

Article 2 — Transport effectué par l'État et transport d'envois postaux

1. La présente convention s'applique aux transports effectués par l'État ou les autres personnes juridiques de droit public, dans les conditions prévues à l'article 1.

2. Dans le transport des envois postaux, le transporteur n'est responsable qu'envers l'administration postale compétente conformément aux règles applicables dans les rapports entre les transporteurs et les administrations postales.

3. Les dispositions de la présente convention autres que celles du paragraphe 2 ci-dessus ne s'appliquent pas au transport des envois postaux.

Chapitre II

Documents et obligations des Parties relatifs au transport des passagers, des bagages et des marchandises

Article 3 — Passagers et bagages

1. Dans le transport des passagers, un titre de transport individuel ou collectif doit être délivré, contenant:

a) l'indication des points de départ et de destination;

b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'un même État partie et si une ou plusieurs escales sont prévues sur le territoire d'un autre État, l'indication d'une de ces escales.

2. L'emploi de tout autre moyen constatant les indications qui figurent au paragraphe 1 peut se substituer à la délivrance du titre de transport mentionné dans ce paragraphe. Si un tel autre moyen est utilisé, le transporteur offrira de délivrer au passager un document écrit constatant les indications qui y sont consignées.

3. Le transporteur délivrera au passager une fiche d'identification pour chaque article de bagage enregistré.

4. Il sera donné au passager un avis écrit indiquant que, lorsque la présente convention s'applique, elle régit la responsabilité des transporteurs en cas de mort ou de lésion ainsi qu'en cas de destruction, de perte ou d'avarie des bagages, ou de retard.

5. L'inobservation des dispositions des paragraphes précédents n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente convention, y compris celles qui portent sur la limitation de la responsabilité.

Article 4 — Marchandises

1. Pour le transport de marchandises, une lettre de transport aérien est émise.

2. L'emploi de tout autre moyen constatant les indications relatives au transport à exécuter peut se substituer à l'émission de la lettre de transport aérien. Si de tels autres moyens sont utilisés, le transporteur délivre à l'expéditeur, à la demande de ce dernier, un récépissé de marchandises permettant l'identification de l'expédition et l'accès aux indications enregistrées par ces autres moyens.

Article 5 — Contenu de la lettre de transport aérien ou du récépissé de marchandises

La lettre de transport aérien ou le récépissé de marchandises contiennent:

a) l'indication des points de départ et de destination;

b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'un même État partie et qu'une ou plusieurs escales sont prévues sur le territoire d'un autre État, l'indication d'une de ces escales;

c) la mention du poids de l'expédition.

Article 6 — Document relatif à la nature de la marchandise

Si nécessaire, l'expéditeur peut être tenu d'accomplir les formalités de douane, de police et d'autres autorités publiques pour émettre un document indiquant la nature de la marchandise. Cette disposition ne crée pour le transporteur aucun devoir, obligation ni responsabilité.

Article 7 — Description de la lettre de transport aérien

1. La lettre de transport aérien est établie par l'expéditeur en trois exemplaires originaux.

2. Le premier exemplaire porte la mention «pour le transporteur»; il est signé par l'expéditeur. Le deuxième exemplaire porte la mention «pour le destinataire»; il est signé par l'expéditeur et le transporteur. Le troisième exemplaire est signé par le transporteur et remis par lui à l'expéditeur après acceptation de la marchandise.

3. La signature du transporteur et celle de l'expéditeur peuvent être imprimées ou remplacées par un timbre.

4. Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur établit la lettre de transport aérien, ce dernier est considéré, jusqu'à preuve du contraire, comme agissant au nom de l'expéditeur.

Article 8 — Documents relatifs à plusieurs colis

Lorsqu'il y a plusieurs colis:

a) le transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement de lettres de transport aérien distinctes;

b) l'expéditeur a le droit de demander au transporteur la remise de récépissés de marchandises distincts, lorsque les autres moyens visés au paragraphe 2 de l'article 4 sont utilisés.

Article 9 — Inobservation des dispositions relatives aux documents obligatoires

L'inobservation des dispositions des articles 4 à 8 n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente convention, y compris celles qui portent sur la limitation de responsabilité.

Article 10 — Responsabilité pour les indications portées dans les documents

1. L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations concernant la marchandise inscrites par lui ou en son nom dans la lettre de transport aérien, ainsi que de celles fournies et faites par lui ou en son nom au transporteur en vue d'être insérées dans le récépissé de marchandises ou pour insertion dans les données enregistrées par les autres moyens prévus au paragraphe 2 de l'article 4. Ces dispositions s'appliquent aussi au cas où la personne agissant au nom de l'expéditeur est également l'agent du transporteur.

2. L'expéditeur assume la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité du transporteur est engagée, en raison d'indications et de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes fournies et faites par lui ou en son nom.

3. Sous réserve des dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, le transporteur assume la responsabilité de tout dommage subi par l'expéditeur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité de l'expéditeur est engagée, en raison d'indications et de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes insérées par lui ou en son nom dans le récépissé de marchandises ou dans les données enregistrées par les autres moyens prévus au paragraphe 2 de l'article 4.

Article 11 — Valeur probante des documents

1. La lettre de transport aérien et le récépissé de marchandises font foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion du contrat, de la réception de la marchandise et des conditions du transport qui y figurent.

2. Les énonciations de la lettre de transport aérien et du récépissé de marchandises, relatives au poids, aux dimensions et à l'emballage de la marchandise ainsi qu'au nombre des colis, font foi jusqu'à preuve du contraire; celles relatives à la quantité, au volume et à l'état de la marchandise ne font preuve contre le transporteur que si la vérification en a été faite par lui en présence de l'expéditeur, et constatée sur la lettre de transport aérien, ou s'il s'agit d'énonciations relatives à l'état apparent de la marchandise.

Article 12 — Droit de disposer de la marchandise

1. L'expéditeur a le droit, à la condition d'exécuter toutes les obligations résultant du contrat de transport, de disposer de la marchandise, soit en la retirant à l'aéroport de départ ou de destination, soit en l'arrêtant en cours de route lors d'un atterrissage, soit en la faisant livrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que le destinataire initialement désigné, soit en demandant son retour à l'aéroport de départ, pour autant que l'exercice de ce droit ne porte préjudice ni au transporteur, ni aux autres expéditeurs et avec l'obligation de rembourser les frais qui en résultent.

2. Dans le cas où l'exécution des instructions de l'expéditeur est impossible, le transporteur doit l'en aviser immédiatement.

3. Si le transporteur exécute les instructions de disposition de l'expéditeur, sans exiger la production de l'exemplaire de la lettre de transport aérien ou du récépissé de la marchandise délivré à celui-ci, il sera responsable, sauf son recours contre l'expéditeur, du préjudice qui pourra être causé par ce fait à celui qui est régulièrement en possession de la lettre de transport aérien ou du récépissé de la marchandise.

4. Le droit de l'expéditeur cesse au moment où celui du destinataire commence, conformément à l'article 13. Toutefois, si le destinataire refuse la marchandise, ou s'il ne peut être joint, l'expéditeur reprend son droit de disposition.

Article 13 — Livraison de la marchandise

1. Sauf lorsque l'expéditeur a exercé le droit qu'il tient de l'article 12, le destinataire a le droit, dès l'arrivée de la marchandise au point de destination, de demander au transporteur de lui livrer la marchandise contre le paiement du montant des créances et contre l'exécution des conditions de transport.

2. Sauf stipulation contraire, le transporteur doit aviser le destinataire dès l'arrivée de la marchandise.

3. Si la perte de la marchandise est reconnue par le transporteur ou si, à l'expiration d'un délai de sept jours après qu'elle aurait dû arriver, la marchandise n'est pas arrivée, le destinataire est autorisé à faire valoir vis-à-vis du transporteur les droits résultant du contrat de transport.

Article 14 — Possibilité de faire valoir les droits de l'expéditeur et du destinataire

L'expéditeur et le destinataire peuvent faire valoir tous les droits qui leur sont respectivement conférés par les articles 12 et 13, chacun en son nom propre, qu'il agisse dans son propre intérêt ou dans l'intérêt d'autrui, à condition d'exécuter les obligations que le contrat de transport impose.

Article 15 — Rapports entre l'expéditeur et le destinataire ou rapports entre les tierces parties

1. Les articles 12, 13 et 14 ne portent préjudice ni aux rapports entre l'expéditeur et le destinataire, ni aux rapports mutuels des tierces parties dont les droits proviennent de l'expéditeur ou du destinataire.

2. Toute clause dérogeant aux dispositions des articles 12, 13 et 14 doit être inscrite dans la lettre de transport aérien ou dans le récépissé de marchandises.

Article 16 — Formalités de douane, de police ou d'autres autorités publiques

1. L'expéditeur est tenu de fournir les renseignements et les documents qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, de police ou d'autres autorités publiques. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces renseignements et pièces, sauf le cas de faute de la part du transporteur ou de ses préposés ou mandataires.

2. Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces renseignements et documents sont exacts ou suffisants.

Chapitre III

Responsabilité du transporteur et étendue de l'indemnisation du préjudice

Article 17 — Mort ou lésion subie par le passager — Dommage causé aux bagages

1. Le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de mort ou de lésion corporelle subie par un passager, par cela seul que l'accident qui a causé la mort ou la lésion s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement.

2. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés, par cela seul que le fait qui a causé la destruction, la perte ou l'avarie s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toute période durant laquelle le transporteur avait la garde des bagages enregistrés. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable si et dans la mesure où le dommage résulte de la nature ou du vice propre des bagages. Dans le cas des bagages non enregistrés, notamment des effets personnels, le transporteur est responsable si le dommage résulte de sa faute ou de celle de ses préposés ou mandataires.

3. Si le transporteur admet la perte des bagages enregistrés ou si les bagages enregistrés ne sont pas arrivés à destination dans les vingt et un jours qui suivent la date à laquelle ils auraient dû arriver, le passager est autorisé à faire valoir contre le transporteur les droits qui découlent du contrat de transport.

4. Sous réserve de dispositions contraires, dans la présente convention le terme «bagages» désigne les bagages enregistrés aussi bien que les bagages non enregistrés.

Article 18 — Dommage causé à la marchandise

1. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de la marchandise par cela seul que le fait qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.

2. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable s'il établit, et dans la mesure où il établit, que la destruction, la perte ou l'avarie de la marchandise résulte de l'un ou de plusieurs des faits suivants:

a) la nature ou le vice propre de la marchandise;

b) l'emballage défectueux de la marchandise par une personne autre que le transporteur ou ses préposés ou mandataires;

c) un fait de guerre ou un conflit armé;

d) un acte de l'autorité publique accompli en relation avec l'entrée, la sortie ou le transit de la marchandise.

3. Le transport aérien, au sens du paragraphe 1 du présent article, comprend la période pendant laquelle la marchandise se trouve sous la garde du transporteur.

4. La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou par voie d'eau intérieure effectué en dehors d'un aéroport. Toutefois, lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve du contraire, résulter d'un fait survenu pendant le transport aérien. Si, sans le consentement de l'expéditeur, le transporteur remplace en totalité ou en partie le transport convenu dans l'entente conclue entre les parties comme étant le transport par voie aérienne, par un autre mode de transport, ce transport par un autre mode sera considéré comme faisant partie de la période du transport aérien.

Article 19 — Retard

Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de passagers, de bagages ou de marchandises. Cependant, le transporteur n'est pas responsable du dommage causé par un retard s'il prouve que lui, ses préposés et mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement s'imposer pour éviter le dommage, ou qu'il leur était impossible de les prendre.

Article 20 — Exonération

Dans le cas où il fait la preuve que la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable de la personne qui demande réparation ou de la personne dont elle tient ses droits a causé le dommage ou y a contribué, le transporteur est exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité à l'égard de cette personne, dans la mesure où cette négligence ou cet autre acte ou omission préjudiciable a causé le dommage ou y a contribué. Lorsqu'une demande en réparation est introduite par une personne autre que le passager, en raison de la mort ou d'une lésion subie par ce dernier, le transporteur est également exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité dans la mesure où il prouve que la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable de ce passager a causé le dommage ou y a contribué. Le présent article s'applique à toutes les dispositions de la convention en matière de responsabilité, y compris le paragraphe 1 de l'article 21.

Article 21 — Indemnisation en cas de mort ou de lésion subie par le passager

1. Pour les dommages visés au paragraphe 1 de l'article 17 et ne dépassant pas 100 000 droits de tirage spéciaux par passager, le transporteur ne peut exclure ou limiter sa responsabilité.

2. Le transporteur n'est pas responsable des dommages visés au paragraphe 1 de l'article 17 dans la mesure où ils dépassent 100 000 droits de tirage spéciaux par passager, s'il prouve:

a) que le dommage n'est pas dû à la négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires, ou

b) que ces dommages résultent uniquement de la négligence ou d'un autre acte ou omission préjudiciable d'un tiers.

Article 22 — Limites de responsabilité relatives aux retards, aux bagages et aux marchandises

1. En cas de dommage subi par des passagers résultant d'un retard, aux termes de l'article 19, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 4 150 droits de tirage spéciaux par passager.

2. Dans le transport de bagages, la responsabilité du transporteur en cas de destruction, perte, avarie ou retard est limitée à la somme de 1 000 droits de tirage spéciaux par passager, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par le passager au moment de la remise des bagages enregistrés au transporteur et moyennant le paiement éventuel d'une somme supplémentaire. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel du passager à la livraison.

3. Dans le transport de marchandises, la responsabilité du transporteur, en cas de destruction, de perte, d'avarie ou de retard, est limitée à la somme de 17 droits de tirage spéciaux par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une somme supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

4. En cas de destruction, de perte, d'avarie ou de retard d'une partie des marchandises, ou de tout objet qui y est contenu, seul le poids total du ou des colis dont il s'agit est pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur. Toutefois, lorsque la destruction, la perte, l'avarie ou le retard d'une partie des marchandises, ou d'un objet qui y est contenu, affecte la valeur d'autres colis couverts par la même lettre de transport aérien ou par le même récépissé ou, en l'absence de ces documents, par les mêmes indications consignées par les autres moyens visés à l'article 4, paragraphe 2, le poids total de ces colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.

5. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires, fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés ou de mandataires, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions.

6. Les limites fixées par l'article 21 et par le présent article n'ont pas pour effet d'enlever au tribunal la faculté d'allouer en outre, conformément à sa loi, une somme correspondant à tout ou partie des dépens et autres frais de procès exposés par le demandeur, intérêts compris. La disposition précédente ne s'applique pas lorsque le montant de l'indemnité allouée, non compris les dépens et autres frais de procès, ne dépasse pas la somme que le transporteur a offerte par écrit au demandeur dans un délai de six mois à dater du fait qui a causé le dommage ou avant l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à ce délai.

Article 23 — Conversion des unités monétaires

1. Les sommes indiquées en droits de tirage spéciaux dans la présente convention sont considérées comme se rapportant au droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. La conversion de ces sommes en monnaies nationales s'effectuera, en cas d'instance judiciaire, suivant la valeur de ces monnaies en droit de tirage spécial à la date du jugement. La valeur, en droit de tirage spécial, d'une monnaie nationale d'un État partie qui est membre du Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date du jugement pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droit de tirage spécial, d'une monnaie nationale d'un État partie qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cet État.

2. Toutefois, les États qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 du présent article, peuvent, au moment de la ratification ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, déclarer que la limite de responsabilité du transporteur prescrite à l'article 21 est fixée, dans les procédures judiciaires sur leur territoire, à la somme de 1 500 000 unités monétaires par passager; 62 500 unités monétaires par passager pour ce qui concerne le paragraphe 1 de l'article 22; 15 000 unités monétaires par passager pour ce qui concerne le paragraphe 2 de l'article 22; et 250 unités monétaires par kilogramme pour ce qui concerne le paragraphe 3 de l'article 22. Cette unité monétaire correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Les sommes peuvent être converties dans la monnaie nationale concernée en chiffres ronds. La conversion de ces sommes en monnaie nationale s'effectuera conformément à la législation de l'État en cause.

3. Le calcul mentionné dans la dernière phrase du paragraphe 1 du présent article et la conversion mentionnée au paragraphe 2 du présent article sont effectués de façon à exprimer en monnaie nationale de l'État partie la même valeur réelle, dans la mesure du possible, pour les montants prévus aux articles 21 et 22, que celle qui découlerait de l'application des trois premières phrases du paragraphe 1 du présent article. Les États parties communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1 du présent article ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 2 du présent article, selon le cas, lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la présente convention ou d'adhésion à celle-ci et chaque fois qu'un changement se produit dans cette méthode de calcul ou dans ces résultats.

Article 24 — Révision des limites

1. Sans préjudice des dispositions de l'article 25 de la présente convention et sous réserve du paragraphe 2 ci-dessous, les limites de responsabilité prescrites aux articles 21, 22 et 23 sont révisées par le dépositaire tous les cinq ans, la première révision intervenant à la fin de la cinquième année suivant la date d'entrée en vigueur de la présente convention, ou si la convention n'entre pas en vigueur dans les cinq ans qui suivent la date à laquelle elle est pour la première fois ouverte à la signature, dans l'année de son entrée en vigueur, moyennant l'application d'un coefficient pour inflation correspondant au taux cumulatif de l'inflation depuis la révision précédente ou, dans le cas d'une première révision, depuis la date d'entrée en vigueur de la convention. La mesure du taux d'inflation à utiliser pour déterminer le coefficient pour inflation est la moyenne pondérée des taux annuels de la hausse ou de la baisse des indices de prix à la consommation des États dont les monnaies composent le droit de tirage spécial cité au paragraphe 1 de l'article 23.

2. Si la révision mentionnée au paragraphe précédent conclut que le coefficient pour inflation a dépassé 10 %, le dépositaire notifie aux États parties une révision des limites de responsabilité. Toute révision ainsi adoptée prend effet six mois après sa notification aux États parties. Si, dans les trois mois

qui suivent cette notification aux États parties, une majorité des États parties notifie sa désapprobation, la révision ne prend pas effet et le dépositaire renvoie la question à une réunion des États parties. Le dépositaire notifie immédiatement à tous les États parties l'entrée en vigueur de toute révision.

3. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article, la procédure évoquée au paragraphe 2 du présent article est applicable à tout moment, à condition qu'un tiers des États parties exprime un souhait dans ce sens et à condition que le coefficient pour inflation visé au paragraphe 1 soit supérieur à 30 % de ce qu'il était à la date de la révision précédente ou à la date d'entrée en vigueur de la présente convention s'il n'y a pas eu de révision antérieure. Les révisions ultérieures selon la procédure décrite au paragraphe 1 du présent article interviennent tous les cinq ans à partir de la fin de la cinquième année suivant la date de la révision intervenue en vertu du présent paragraphe.

Article 25 — Stipulation de limites

Un transporteur peut stipuler que le contrat de transport peut fixer des limites de responsabilité plus élevées que celles qui sont prévues dans la présente convention, ou ne comporter aucune limite de responsabilité.

Article 26 — Nullité des dispositions contractuelles

Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente convention est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente convention.

Article 27 — Liberté de contracter

Rien dans la présente convention ne peut empêcher un transporteur de renoncer aux moyens de défense qui lui sont donnés en vertu de la présente convention, de refuser la conclusion d'un contrat de transport, ou d'établir des conditions qui ne sont pas en contradiction avec les dispositions de la présente convention.

Article 28 — Paiements anticipés

En cas d'accident d'aviation entraînant la mort ou la lésion de passagers, le transporteur, s'il y est tenu par la législation de son pays, versera sans retard des avances aux personnes physiques qui ont droit à un dédommagement pour leur permettre de subvenir à leurs besoins économiques immédiats. Ces avances ne constituent pas une reconnaissance de responsabilité et elles peuvent être déduites des montants versés ultérieurement par le transporteur à titre de dédommagement.

Article 29 — Principe des recours

Dans le transport de passagers, de bagages et de marchandises, toute action en dommages-intérêts, à quelque titre que ce soit, en vertu de la présente convention, en raison d'un contrat ou d'un acte illicite ou pour toute autre cause, ne peut être exercée que dans les conditions et limites de responsabilité prévues par la présente convention, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs. Dans toute action de ce genre, on ne pourra pas obtenir de dommages-intérêts punitifs ou exemplaires ni de dommages à un titre autre que la réparation.

Article 30 — Préposés, mandataires — Montant total de la réparation

1. Si une action est intentée contre un préposé ou un mandataire du transporteur à la suite d'un dommage visé par la présente convention, ce préposé ou mandataire, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des conditions et des limites de responsabilité que peut invoquer le transporteur en vertu de la présente convention.

2. Le montant total de la réparation qui, dans ce cas, peut être obtenu du transporteur, de ses préposés et de ses mandataires, ne doit pas dépasser lesdites limites.

3. Sauf pour le transport de marchandises, les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du préposé ou du mandataire, fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement.

Article 31 — Délais de protestation

1. La réception des bagages enregistrés et des marchandises sans protestation par le destinataire constituera présomption, sauf preuve du contraire, que les bagages et marchandises ont été livrés en bon état et conformément au titre de transport ou aux indications consignées par les autres moyens visés à l'article 3, paragraphe 2, et à l'article 4, paragraphe 2.

2. En cas d'avarie, le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de sept jours pour les bagages enregistrés et de quatorze jours pour les marchandises à dater de leur réception. En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les vingt et un jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise auront été mis à sa disposition.

3. Toute protestation doit être faite par réserve écrite et remise ou expédiée dans le délai prévu pour cette protestation.

4. À défaut de protestation dans les délais prévus, toutes actions contre le transporteur sont irrecevables, sauf le cas de fraude de celui-ci.

Article 32 — Décès de la personne responsable

En cas de décès de la personne responsable, une action en responsabilité est recevable, conformément aux dispositions de la présente convention, à l'encontre de ceux qui représentent juridiquement sa succession.

Article 33 — Juridiction compétente

1. L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, dans le territoire d'un des États Parties, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination.

2. En ce qui concerne le dommage résultant de la mort ou d'une lésion corporelle subie par un passager, l'action en responsabilité peut être intentée devant l'un des tribunaux mentionnés au paragraphe 1 du présent article ou, eu égard aux spécificités du transport aérien, sur le territoire d'un État

partie où le passager a sa résidence principale et permanente au moment de l'accident et vers lequel ou à partir duquel le transporteur exploite des services de transport aérien, soit avec ses propres aéronefs, soit avec les aéronefs d'un autre transporteur en vertu d'un accord commercial, et dans lequel ce transporteur mène ses activités de transport aérien à partir de locaux que lui-même ou un autre transporteur avec lequel il a conclu un accord commercial loue ou possède.

3. Aux fins du paragraphe 2:

a) «accord commercial» signifie un accord autre qu'un accord d'agence conclu entre des transporteurs et portant sur la prestation de services communs de transport aérien de passagers;

b) «résidence principale et permanente» désigne le lieu unique de séjour fixe et permanent du passager au moment de l'accident. La nationalité du passager ne sera pas le facteur déterminant à cet égard.

4. La procédure sera régie selon le droit du tribunal saisi de l'affaire.

Article 34 — Arbitrage

1. Sous réserve des dispositions du présent article, les parties au contrat de transport de fret peuvent stipuler que tout différend relatif à la responsabilité du transporteur en vertu de la présente convention sera réglé par arbitrage. Cette entente sera consignée par écrit.

2. La procédure d'arbitrage se déroulera, au choix du demandeur, dans l'un des lieux de compétence des tribunaux prévus à l'article 33.

3. L'arbitre ou le tribunal arbitral appliquera les dispositions de la présente convention.

4. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article seront réputées faire partie de toute clause ou de tout accord arbitral, et toute disposition contraire à telle clause ou à tel accord arbitral sera nulle et de nul effet.

Article 35 — Délai de recours

1. L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination, ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport.

2. Le mode du calcul du délai est déterminé par la loi du tribunal saisi.

Article 36 — Transporteurs successifs

1. Dans les cas de transport régis par la définition du paragraphe 3 de l'article 1, à exécuter par divers transporteurs successifs, chaque transporteur acceptant des voyageurs, des bagages ou des marchandises est soumis aux règles établies par la présente convention, et est censé être une des parties du contrat de transport, pour autant que ce contrat ait trait à la partie du transport effectuée sous son contrôle.

2. Au cas d'un tel transport, le passager ou ses ayants droit ne pourront recourir que contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident ou le retard s'est produit, sauf dans le cas où, par stipulation expresse, le premier transporteur aura assuré la responsabilité pour tout le voyage.

3. S'il s'agit de bagages ou de marchandises, le passager ou l'expéditeur aura recours contre le premier transporteur, et le destinataire ou le passager qui a le droit à la délivrance contre le dernier, et l'un et l'autre pourront, en outre, agir contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel la destruction, la perte, l'avarie ou le retard se sont produits. Ces transporteurs seront solidairement responsables envers le passager, ou l'expéditeur ou le destinataire.

Article 37 — Droit de recours contre des tiers

La présente convention ne préjuge en aucune manière la question de savoir si la personne tenue pour responsable en vertu de ses dispositions a ou non un recours contre toute autre personne.

Chapitre IV

Transport intermodal

Article 38 — Transport intermodal

1. Dans le cas de transport intermodal effectué en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les dispositions de la présente convention ne s'appliquent, sous réserve du paragraphe 4 de l'article 18, qu'au transport aérien et si celui-ci répond aux conditions de l'article 1.

2. Rien dans la présente convention n'empêche les parties, dans le cas de transport intermodal, d'insérer dans le titre de transport aérien des conditions relatives à d'autres modes de transport, à condition que les stipulations de la présente convention soient respectées en ce qui concerne le transport par air.

Chapitre V

Transport aérien effectué par une personne autre que le transporteur contractuel

Article 39 — Transporteur contractuel — Transporteur de fait

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent lorsqu'une personne (ci-après dénommée «transporteur contractuel») conclut un contrat de transport régi par la présente convention avec un passager ou un expéditeur ou avec une personne agissant pour le compte du passager ou de l'expéditeur, et qu'une autre personne (ci-après dénommée «transporteur de fait») effectue, en vertu d'une autorisation donnée par le transporteur contractuel, tout ou partie du transport, mais n'est pas, en ce qui concerne cette partie, un transporteur successif au sens de la présente convention. Cette autorisation est présumée, sauf preuve contraire.

Article 40 — Responsabilité respective du transporteur contractuel et du transporteur de fait

Sauf disposition contraire du présent chapitre, si un transporteur de fait effectue tout ou partie du transport qui, conformément au contrat visé à l'article 39, est régi par la présente convention, le transporteur contractuel et le transporteur de fait sont soumis aux règles de la présente convention, le premier pour la totalité du transport envisagé dans le contrat, le second seulement pour le transport qu'il effectue.

Article 41 — Attribution mutuelle

1. Les actes et omissions du transporteur de fait ou de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, relatifs au transport effectué par le transporteur de fait, sont réputés être également ceux du transporteur contractuel.

2. Les actes et omissions du transporteur contractuel ou de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, relatifs au transport effectué par le transporteur de fait, sont réputés être également ceux du transporteur de fait. Toutefois, aucun de ces actes ou omissions ne pourra soumettre le transporteur de fait à une responsabilité dépassant les montants prévus aux articles 21, 22, 23 et 24. Aucun accord spécial aux termes duquel le transporteur contractuel assume des obligations que n'impose pas la présente convention, aucune renonciation à des droits ou moyens de défense prévus par la présente convention ou aucune déclaration spéciale d'intérêt à la livraison, visée à l'article 22 de la présente convention, n'auront d'effet à l'égard du transporteur de fait, sauf consentement de ce dernier.

Article 42 — Notification des ordres et protestations

Les instructions ou protestations à notifier au transporteur, en application de la présente convention, ont le même effet qu'elles soient adressées au transporteur contractuel ou au transporteur de fait. Toutefois, les instructions visées à l'article 12 n'ont d'effet que si elles sont adressées au transporteur contractuel.

Article 43 — Préposés et mandataires

En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, tout préposé ou mandataire de ce transporteur ou du transporteur contractuel, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, peut se prévaloir des conditions et des limites de responsabilité applicables, en vertu de la présente convention, au transporteur dont il est le préposé ou le mandataire, sauf s'il est prouvé qu'il a agi de telle façon que les limites de responsabilité ne puissent être invoquées conformément à la présente convention.

Article 44 — Cumul de la réparation

En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, le montant total de la réparation qui peut être obtenu de ce transporteur, du transporteur contractuel et de leurs préposés et mandataires quand ils ont agi dans l'exercice de leurs fonctions, ne peut pas dépasser l'indemnité la plus élevée qui peut être mise à charge soit du transporteur contractuel, soit du transporteur de fait, en vertu de la présente convention, sous réserve qu'aucune des personnes mentionnées dans le présent article ne puisse être tenue pour responsable au-delà de la limite applicable à cette personne.

Article 45 — Notification des actions en responsabilité

Toute action en responsabilité, relative au transport effectué par le transporteur de fait, peut être intentée, au choix du demandeur, contre ce transporteur ou le transporteur contractuel ou contre l'un et l'autre, conjointement ou séparément. Si l'action est intentée contre l'un seulement de ces transporteurs, ledit transporteur aura le droit d'appeler l'autre transporteur en intervention devant le tribunal saisi, les effets de cette intervention ainsi que la procédure qui lui est applicable étant réglés par la loi de ce tribunal.

Article 46 — Juridiction annexe

Toute action en responsabilité, prévue à l'article 45, doit être portée, au choix du demandeur, sur le territoire d'un des États parties, soit devant l'un des tribunaux où une action peut être intentée contre le transporteur contractuel, conformément à l'article 33, soit devant le tribunal du domicile du transporteur de fait ou du siège principal de son exploitation.

Article 47 — Nullité des dispositions contractuelles

Toute clause tendant à exonérer le transporteur contractuel ou le transporteur de fait de leur responsabilité en vertu du présent chapitre ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans le présent chapitre est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions du présent chapitre.

Article 48 — Rapports entre transporteur contractuel et transporteur de fait

Sous réserve de l'article 45, aucune disposition du présent chapitre ne peut être interprétée comme affectant les droits et obligations existant entre les transporteurs, y compris tous droits à un recours ou dédommagement.

Chapitre VI

Autres dispositions

Article 49 — Obligation d'application

Sont nulles et de nul effet toutes clauses du contrat de transport et toutes conventions particulières antérieures au dommage par lesquelles les parties dérogeraient aux règles de la présente convention soit par une détermination de la loi applicable, soit par une modification des règles de compétence.

Article 50 — Assurance

Les États parties exigent que leurs transporteurs contractent une assurance suffisante pour couvrir la responsabilité qui leur incombe aux termes de la présente convention. Un transporteur peut être tenu, par l'État partie à destination duquel il exploite des services, de fournir la preuve qu'il maintient une assurance suffisante couvrant sa responsabilité au titre de la présente convention.

Article 51 — Transport effectué dans des circonstances extraordinaires

Les dispositions des articles 3 à 5, 7 et 8 relatives aux titres de transport ne sont pas applicables au transport effectué dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation d'un transporteur.

Article 52 — Définition du terme «jour»

Lorsque dans la présente convention il est question de jours, il s'agit de jours courants et non de jours ouvrables.

Chapitre VII

Dispositions protocolaires

Article 53 — Signature, ratification et entrée en vigueur

1. La présente convention est ouverte à Montréal le 28 mai 1999 à la signature des États participant à la Conférence internationale de droit aérien, tenue à Montréal du 10 au 28 mai 1999. Après le 28 mai 1999, la Convention sera ouverte à la signature de tous les États au siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale à Montréal jusqu'à ce qu'elle entre en vigueur conformément au paragraphe 6 du présent article.

2. De même, la présente convention sera ouverte à la signature des organisations régionales d'intégration économique. Pour l'application de la présente convention, une «organisation régionale d'intégration économique» est une organisation constituée d'États souverains d'une région donnée qui a compétence sur certaines matières régies par la Convention et qui a été dûment autorisée à signer et à ratifier, accepter, approuver ou adhérer à la présente convention. Sauf au paragraphe 2 de l'article 1, au paragraphe 1, alinéa b), de l'article 3, à l'alinéa b) de l'article 5, aux articles 23, 33, 46 et à l'alinéa b) de l'article 57, toute mention faite d'un «État partie» ou «d'États parties» s'applique également aux organisations régionales d'intégration économique. Pour l'application de l'article 24, les mentions faites d'«une majorité des États parties» et d'«un tiers des États parties» ne s'appliquent pas aux organisations régionales d'intégration économique.

3. La présente convention est soumise à la ratification des États et des organisations d'intégration économique qui l'ont signée.

4. Tout État ou organisation régionale d'intégration économique qui ne signe pas la présente convention peut l'accepter, l'approuver ou y adhérer à tout moment.

5. Les instruments de ratification d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion seront déposés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui est désignée par les présentes comme dépositaire.

6. La présente convention entrera en vigueur le soixantième jour après la date du dépôt auprès du dépositaire du trentième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et entre les États qui ont déposé un tel instrument. Les instruments déposés par les organisations régionales d'intégration économique ne seront pas comptées aux fins du présent paragraphe.

7. Pour les autres États et pour les autres organisations régionales d'intégration économique, la présente convention prendra effet soixante jours après la date du dépôt d'un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

8. Le dépositaire notifiera rapidement à tous les signataires et à tous les États parties:

a) chaque signature de la présente convention ainsi que sa date;

b) chaque dépôt d'un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion ainsi que sa date;

c) la date d'entrée en vigueur de la présente convention;

d) la date d'entrée en vigueur de toute révision des limites de responsabilité établies en vertu de la présente convention;

e) toute dénonciation au titre de l'article 54.

Article 54 — Dénonciation

1. Tout État partie peut dénoncer la présente convention par notification écrite adressée au dépositaire.

2. La dénonciation prendra effet cent quatre-vingts jours après la date à laquelle le dépositaire aura reçu la notification.

Article 55 — Relation avec les autres instruments de la Convention de Varsovie

La présente convention l'emporte sur toutes règles s'appliquant au transport international par voie aérienne:

1) entre États parties à la présente convention du fait que ces États sont communément parties aux instruments suivants:

a) *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*, signée à Varsovie le 12 octobre 1929 (appelée ci-après la Convention de Varsovie);

b) *Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929*, fait à La Haye le 28 septembre 1955 (appelé ci-après le Protocole de La Haye);

c) *Convention complémentaire à la Convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel*, signée à Guadalajara le 18 septembre 1961 (appelée ci-après la Convention de Guadalajara);

d) *Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955*, signé à Guatemala le 8 mars 1971 (appelé ci-après le Protocole de Guatemala);

e) Protocoles additionnels nos 1 à 3 et Protocole de Montréal n° 4 portant modification de la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye ou par la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye et par le Protocole de Guatemala, signés à Montréal le 25 septembre 1975 (appelés ci-après les Protocoles de Montréal); ou

2) dans le territoire de tout État partie à la présente convention du fait que cet État est partie à un ou plusieurs des instruments mentionnés aux alinéas a) à e) ci-dessus.

Article 56 — États possédant plus d'un régime juridique

1. Si un État comprend deux unités territoriales ou davantage dans lesquelles des régimes juridiques différents s'appliquent aux questions régies par la présente convention, il peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que ladite convention s'applique à toutes ses unités territoriales ou seulement à l'une ou plusieurs d'entre elles et il peut à tout moment modifier cette déclaration en en soumettant une nouvelle.

2. Toute déclaration de ce genre est communiquée au dépositaire et indique expressément les unités territoriales auxquelles la Convention s'applique.

3. Dans le cas d'un État partie qui a fait une telle déclaration:

a) les références, à l'article 23, à la «monnaie nationale» sont interprétées comme signifiant la monnaie de l'unité territoriale pertinente dudit État;

b) à l'article 28, la référence à la «loi nationale» est interprétée comme se rapportant à la loi de l'unité territoriale pertinente dudit État.

Article 57 — Réserves

Aucune réserve ne peut être admise à la présente convention, si ce n'est qu'un État partie peut à tout moment déclarer, par notification adressée au dépositaire, que la présente convention ne s'applique pas:

a) aux transports aériens internationaux effectués et exploités directement par cet État à des fins non commerciales relativement à ses fonctions et devoirs d'État souverain;

b) au transport de personnes, de bagages et de marchandises effectué pour ses autorités militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ou loués par ledit État partie et dont la capacité entière a été réservée par ces autorités ou pour le compte de celles-ci.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente convention.

FAIT à Montréal le 28e jour du mois de mai de l'an mil neuf cent quatre-vingt-dix-neuf dans les langues française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe, tous les textes faisant également foi. La présente convention restera déposée aux archives de l'Organisation de l'aviation civile internationale, et le dépositaire en transmettra des copies certifiées conformes à tous les États parties à la Convention de Varsovie, au Protocole de La Haye, à la Convention de Guadalajara, au Protocole de Guatemala et aux Protocoles de Montréal.

CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES

FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR

DONE AT MONTREAL ON 28 MAY 1999

Entry into force: Not yet in force.

This Convention shall come into force on the sixtieth day following the date of deposit of the thirtieth instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

Status: 29 ratifications, acceptances, approvals, accessions.

State	Date of signature	Date of deposit of instrument of ratification, acceptance (A), approval (AA) or accession (a)	Date of entry into force
Bahamas	28/05/99		
Bangladesh	28/05/99		
Belgium[1]	28/05/99		
Belize	28/05/99	24/08/99	
Benin	28/05/99		
Bolivia	28/05/99		
Burkina Faso	28/05/99		
Cambodia	28/05/99		
Chile	28/05/99		
China	28/05/99		
Côte d'Ivoire	28/05/99		
Cuba	28/05/99		
Czech Republic[3]	28/05/99	16/11/00	
Denmark[1]	28/05/99		
Dominican Republic	28/05/99		
France[1]	28/05/99		
Gabon	28/05/99		
Germany[1]	28/05/99		
Ghana	28/05/99		
Greece[1]	28/05/99	22/07/02	
Iceland	28/05/99		
Italy[1]	28/05/99		
Jamaica	28/05/99		
Kenya	28/05/99	07/01/02	
Kuwait	28/05/99	11/06/02	
Lithuania	28/05/99		
Madagascar	28/05/99		
Malta	28/05/99		
Mauritius	28/05/99		
Mexico	28/05/99	20/11/00	
Monaco	28/05/99		
Mozambique	28/05/99		
Namibia	28/05/99	27/09/01	
Niger	28/05/99		

Nigeria	28/05/99	10/05/02
Pakistan	28/05/99	
Panama	28/05/99	13/09/02
Poland	28/05/99	
Portugal[1]	28/05/99	28/02/03
Saudi Arabia	28/05/99	
Senegal	28/05/99	
Slovakia	28/05/99	11/10/00
Slovenia	28/05/99	27/03/02
South Africa	28/05/99	
Sudan	28/05/99	
Swaziland	28/05/99	
Switzerland	28/05/99	
Togo	28/05/99	
Turkey	28/05/99	
United Kingdom[1]	28/05/99	
United States	28/05/99	
Zambia	28/05/99	
Uruguay	09/06/99	
Brazil	03/08/99	
Sweden[1]	27/08/99	
Peru	07/09/99	11/04/02
Romania	18/11/99	20/03/01
Finland[4]	09/12/99	
Colombia	15/12/99	28/03/03
Costa Rica	20/12/99	
Netherlands	30/12/99	
Spain	14/01/00	
Luxembourg[2]	29/02/00	
Paraguay	17/03/00	29/03/01
The former Yugoslav Republic of Macedonia		15/05/00(a)
Japan		20/06/00(A)
United Arab Emirates		07/07/00(a)
Ireland[1]	16/08/00	
Jordan	05/10/00	12/04/02
Bahrain		02/02/01(a)
Botswana		28/03/01(a)
New Zealand[5]	13/07/01	18/11/02
Central African Republic	25/09/01	
Cameroon	27/09/01	
Canada[6]	01/10/01	19/11/02
Barbados		02/01/02(a)
Estonia	04/02/02	10/04/03
Syrian Arab Republic		18/07/02(a)
Cyprus		20/11/02(a)
United Republic of Tanzania		11/02/03(a)
Regional Economic Integration Organisations		
European Community	09/12/99	

PIÈCE JOINTE

CONVERSION DU DTS EN DEVISES NATIONALES*

		Unités de devise par DTS	DTS par unité de devise
		12 mars 1999	12 mars 1999
Euro	EUR	1,249590000	0,800264000
Yen japonais	Y	163,4070000	0,006119700
Livre sterling	LST	0,836835000	1,194980000
Dollar US	$US	1,366050000	0,732038000
Peso argentin	ARG	1,361250000	0,734621000
Dollar australien	$A	2,151600000	0,464771000
Dinar de Bahreïn	BD	0,513635000	1,946910000
Taka du Bangladesh	TK	66,25340000	0,015093600
Real brésilien	$R	2,564900000	0,389880000
Dollar canadien	CAN	2,081590000	0,480403000
Peso colombien	COL	2120,490000	0,000471589
Couronne danoise	DKR	9,286130000	0,107687000
Drachme grecque	DR	401,9740000	0,002487730
Couronne islandaise	ISK	98,16440000	0,010187000
Roupie indienne	RS	57,96150000	0,017252800
Rupiah indonésien	RP	0,000000	0,000000
Rial iranien	IRL	2390,230000	0,000418370
Dinar iraquien	ID	0,424647000	2,354900000
Won coréen	W	1680,650000	0,000595008
Dinar koweïtien	KD	0,414585000	2,412060000
Dinar libyen	LD	0,634115000	1,577000000
Ringgit malaysien	RIN	5,190990000	0,192642000

* Chiffres fondés sur les renseignements fournis par le FMI.

CONVERSION DU DTS EN DEVISES NATIONALES*

Lire maltaise	LMT	0,000000	0,000000
Roupie népalaise	NRS	92,44740000	0,010817000
Dollar néo-zélandais	$NZ	2,558150	0,390908000
Couronne norvégienne	NKR	10,65710000	0,093834200
Rial omani	RO	0,525246	1,903870000
Roupie pakistanaise	PRS	62,9954	0,015874200
Riyal qatarien	QR	4,97242	0,201109000
Riyal saoudien	SRL	5,11586	0,195471000
Dollar de Singapour	$S	2,373510	0,421317000
Rand sud-africain	R	8,440140	0,118482000
Roupie sri-lankaise	SLR	94,284800	0,010606200
Couronne suédoise	SKR	11,071800	0,090319300
Franc suisse	SWF	2,000440	0,499889000
Baht thaïlandais	TB	51,162300	0,019545700
Dollar de la Trinité-et-Tobago	$TT	8,585210	0,116479000
Dirham des EAU	UAE	5,016820	0,199330000
Bolívar venezuelien	BS	788,55700	0,001268140

* Chiffres fondés sur les renseignements fournis par le FMI.

– FIN –

خامسا:

*مجموع الاتفاقيات و البروتوكولات المتعلقة بالطيران المدني الدولي منذ سنة 1929الى غاية سنة 2001.

ICAO Treaty Collection

List by Date of Signing

Date and Place of Signing	Air Law Instrument	Date of Entry into Force	Document No.	Depositary
12/10/1929 signed at Warsaw	Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air	13/02/1933		Poland
07/12/1944 Done at Chicago	International Air Transport Agreement	08/02/1945		US
07/12/1944 done at Chicago	Convention on International Civil Aviation	04/04/1947	Doc 7300	US
07/12/1944 signed at Chicago	International Air Services Transit Agreement	30/01/1945	Doc 7500	US
27/05/1947 signed at Montreal	Protocol Relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation [Article 93 bis]	20/03/1961	incorp. in Doc 7300	ICAO
21/11/1947 Adopted by the General Assembly of the United Nations	Convention on the Privileges and Immunities of the Specialized Agencies - application to ICAO	02/12/1948		UN
19/06/1948 signed at Geneva	Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft	17/09/1953	Doc 7620	ICAO
07/10/1952 signed at Rome	Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface	04/02/1958	Doc 7364	ICAO
14/06/1954 signed at Montreal	Protocol Relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation [Article 45]	16/05/1958	incorp. in Doc 7300	ICAO
14/06/1954 signed at Montreal	Protocol Relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation [Articles 48(a), 49(e) and 61]	12/12/1956	incorp. in Doc 7300	ICAO
28/09/1955 done at The Hague	Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929	01/08/1963	Doc 7632	Poland
19/04/1956 signed at Paris	Multilateral Agreement on Commercial Rights of Non-Scheduled Air Services in Europe	21/08/1957	Doc 7695	ICAO
25/09/1956 signed at Geneva	Agreement on the Joint Financing of Certain Air Navigation Services in Greenland	06/06/1958	Doc 9585	ICAO
25/09/1956 signed at Geneva	Agreement on the Joint Financing of Certain Air Navigation Services in Iceland	06/06/1958	Doc 9586	ICAO
22/04/1960 signed at Paris	Multilateral Agreement relating to Certificates of Airworthiness for Imported Aircraft	24/08/1961	Doc 8056	ICAO
21/06/1961 signed at Montreal	Protocol Relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation [Article 50(a)]	17/07/1962	incorp. in Doc 7300	ICAO
18/09/1961 signed at Guadalajara	Convention, Supplementary to the Warsaw Convention, for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier	01/05/1964	Doc 8181	Mexico
15/09/1962	Protocol Relating to an Amendment to the	11/09/1975	incorp. in Doc	ICAO

		11/09/1975		ICAO
signed at Rome	Convention on International Civil Aviation [Article 48(a)]		7300	
14/09/1963 signed at Tokyo	Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft	04/12/1969	Doc 8364	ICAO
10/07/1967 signed at Paris	International Agreement on the Procedure for the Establishment of Tariffs for Scheduled Air Services	30/05/1968		ICAO
24/09/1968 signed at Buenos Aires	Protocol on the Authentic Trilingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944)	24/10/1968	Doc 7300	US
16/12/1970 signed at The Hague	Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft	14/10/1971	Doc 8920	Russian Federation, UK and US
08/03/1971 signed at Guatemala City	Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol done at The Hague on 28 September 1955	not in force	Doc 8932	ICAO
12/03/1971 signed at New York	Protocol Relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation [Article 50(a)]	16/01/1973	Doc 8970, incorp. in Doc 7300	ICAO
07/07/1971 signed at Vienna	Protocol Relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation [Article 56]	19/12/1974	Doc 8971, incorp. in Doc 7300	ICAO
23/09/1971 signed at Montreal	Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation	26/01/1973	Doc 8966	Russian Federation, UK and US
16/10/1974 signed at Montreal	Protocol Relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation [Article 50(a)]	15/02/1980	Doc 9123, incorp. in Doc 7300	ICAO
25/09/1975 signed at Montreal	Additional Protocol No. 1 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929	15/02/1996	Doc 9145	Poland
25/09/1975 signed at Montreal	Additional Protocol No. 2 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol done at The Hague on 28 September 1955	15/02/1996	Doc 9146	Poland
25/09/1975 signed at Montreal	Additional Protocol No. 3 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocols done at The Hague on 28 September 1955 and at Guatemala City on 8 March 1971	not in force	Doc 9147	Poland
25/09/1975 signed at Montreal	Montreal Protocol No. 4 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol done at The Hague on 28 September 1955	14/06/1998	Doc 9148	Poland
30/09/1977 signed at Montreal	Protocol Relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation [Final Clause, Russian Text]	17/08/1999	Doc 9208, incorp. in Doc 7300	ICAO
30/09/1977 signed at Montreal	Protocol on the Authentic Quadrilingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944)	16/09/1999	Doc 9217, incorp. in Doc 7300	US
23/09/1978	Protocol to Amend the Convention on Damage	25/07/2002	Doc 9257	ICAO

signed at Montreal	Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface signed at Rome on 7 October 1952	25/07/2002	Doc 9257	ICAO
06/10/1980 signed at Montreal	Protocol Relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation [Article 83 *bis*]	20/06/1997	Doc 9318, incorp. in Doc 7300	ICAO
03/11/1982 signed at Montreal	Protocol for the Amendment of the 1956 Agreement on the Joint Financing of Certain Air Navigation Services in Greenland	01/01/1983 prov. 17/11/1989 def.	incorp. in Doc 9585	ICAO
03/11/1982 signed at Montreal	Protocol for the Amendment of the 1956 Agreement on the Joint Financing of Certain Air Navigation Services in Iceland	01/01/1983 prov. 17/11/1989 def.	incorp. in Doc 9586	ICAO
10/05/1984 signed at Montreal	Protocol Relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation [Article 3 *bis*]	01/10/1998	Doc 9436, incorp. in Doc 7300	ICAO
16/06/1987 done at Paris	International Agreement on the Sharing of Capacity on Intra-European Scheduled Air Services	17/07/1988		ICAO
16/06/1987 done at Paris	International Agreement on the Procedure for the Establishment of Tariffs for Intra-European Scheduled Air Services	05/06/1988		ICAO
24/02/1988 signed at Montreal	Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation done at Montreal on 23 September 1971	06/08/1989	Doc 9518	Russian Federation, UK, US and ICAO
01/07/1988 done at Paris	The International COSPAS-SARSAT Programme Agreement	30/08/1988		ICAO, IMO
06/10/1989 signed at Montreal	Protocol Relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation [Article 56]	not in force	Doc 9544	ICAO
26/10/1990 signed at Montreal	Protocol Relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation [Article 50(a)]	28/11/2002	Doc 9561	ICAO
01/03/1991 done at Montreal	Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection	21/06/1998	Doc 9571	ICAO
29/09/1995 signed at Montreal	Protocol on the Authentic Quinquelingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944)	not in force	Doc 9663	US
29/10/1995 signed at Montreal	Protocol Relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation [Final Clause, Arabic Text]	not in force	Doc 9664	ICAO
01/10/1998 signed at Montreal	Protocol Relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation [Final Clause, Chinese Text]	not in force	Doc 9722	ICAO
01/10/1998 signed at Montreal	Protocol on the Authentic Six-Language Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944)	not in force	Doc 9721	US
28/05/1999 done at Montreal	Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air	not in force	Doc 9740	ICAO
16/11/2001 signed in Cape Town	Convention on International Interests in Mobile Equipment	not in force	Doc 9793	Unidroit
16/11/2001 signed in Cape Town	Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters specific to Aircraft Equipment	not in force	Doc 9794	Unidroit

الفهرس

مـقـدمـــة 01

الفصل الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل الجوي للأشخاص والبضائع 08

المبحث الأول: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي الولي و أثرها على التشريع الوطني 09

المطلب الأول: تطور طبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي 09

الفرع الأول : طبيعة المسؤولية قبل معاهدة وارسو الدولية 1929 10

أولا : طبيعة المسؤولية و أساسها وفقا لدول القانون المكتوب (فرنسا) 10

ثانيا: طبيعة المسؤولية و أساسها القانوني وفقا لدول الشريعة العامة Common Low..... 12

الفرع الثاني : طبيعة المسؤولية وأساسها وفقا لمعاهدة وارسو 1929 وما لحقها من تعديلات 13

أولا: طبيعة المسؤولية وأساسها وفقا لمعاهدة وارسو 1929 و بروتوكول لاهاي 1955..... 14

ثانيا: طبيعة المسؤولية وأساسها وفقا لبروتوكول جواتيما لا ستي 1971 و بروتوكول مونريال 1975.... 17

ثالثا: طبيعة المسؤولية وأساسها وفقا لمعاهدة مونريال 28 ماى 1999 19

المطلب الثاني : انعكاس تطور مسؤولية الناقل الجوي الدولي على التشريع الوطني 21

الفرع الأول : تطور مسؤولية الناقل الجوي في الجزائر 21

أولا: تطور مسؤولية الناقل الجوي قبل الاستقلال (قبل انضمام الجزائر إلى ICAO) 22

ثانيا: تطور مسؤولية الناقل الجوي بعد الاستقلال (بعد انضمام الجزائر إلىICAO)..... 23

الفرع الثاني : ضرورة إعادة النظر في طبيعة المسؤولية وأساسها 26

أولا: المعطيات الاقتصادية -تكنولوجية- 26

ثانيا: المعطيات القانونية: 28

المبحث الثاني: قيام مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص والبضائع واستبعادها 32

المطلب الأول: شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص و البضائع 32

الفرع الأول : شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي في نقل الأشخاص 33

أولا : خطأ الناقل الجوي - الفعل المولد للضرر 35

ثانيا : نشوء الضرر عن الفعل المولد له 38

الفرع الثاني : شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي للبضائع 41

أولا : خطأ الناقل الجوي : - الفعل المولد للضرر- 43

ثانيا: نشوء الضرر عن الفعل المولد له 44

الفرع الثالث: شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير 47

أولا : خطأ الناقل الجوي: التأخير ومعياره 48

ثانيا: الأضرار الناشئة عن التأخير..... 51

المطلب الثاني: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل الجوي 53

الفرع الأول: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل الجوي في نقل الأشخاص 54

أولا : نظرية تعرض المسافرين إلى الأخطار اللصيقة بالطيران 55

ثانيا : نظرية التكفل بالمسافر من طرف الناقل 57
الفرع الثاني: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل الجوي في نقل البضائع 59
أولا :حراسة الناقل الجوي للبضائع 59
ثانيا : امتداد الرحلة الجوية - مدة النقل الجوي 61
الفرع الثالث : النطاق الزمني لمسؤولية الناقل الجوي عن التأخير 62
أولا: رأي الفقه 63
ثانيا : تحديد فترة النقل الجوي 64
المطلب الثالث: استبعاد مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص والبضائع 66
الفرع الأول: إثبات انتفاء خطأ الناقل الجوي 67
أولا : اتخاذ الناقل الجوي للتدابير الضرورية 68
ثانيا : استحالة اتخاذ التدابير الضرورية 71
الفرع الثاني: خطأ المضرور والعيب الذاتي في البضاعة 73
أولا: خطأ المضرور 73
ثانيا : العيب الذاتي للبضاعة 76
المبحث الثالث: مسؤولية الناقل الجوي إزاء عمليات القرصنة الجوية 79
المطلب الأول: شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي عن أعمال القرصنة الجوية 80
الفرع الأول: أعمال القرصنة الجوية - الفعل المولد للضرر النفسي 80
الفرع الثاني: وقوع أعمال القرصنة الجوية ضمن فترة النقل الجوي 82
المطلب الثاني: مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية و العصبية 85
الفرع الأول: بين الرفض والقبول بمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية و العقلية 86
أولا : رفض مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية و العقلية 86
ثانيا: القبول بالمسؤولية عن الأضرار النفسية والعقلية 89
الفرع الثاني: تحديد موقف المشرع الجزائري 90
أولا : فيما يتعلق بالنقل الجوي الداخلي 90
ثانيا : فيما يتعلق بالنقل الجوي الدولي 93
الفصل الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل الجوي للأشخاص والبضائع 96
المبحث الأول: أحكام التعويض في مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص والبضائع 97
المطلب الأول: المسؤولية المحدودة للناقل الجوي 97
الفرع الأول : مفهوم تحديد مسؤولية الناقل الجوي 98
أولا: دوافع تحديد مسؤولية الناقل الجوي 98
ثانيا: التكييف القانوني لتحديد مسؤولية الناقل الجوي 100
الفرع الثاني : مقدار الحد الأقصى للتعويض 103
أولا : مقدار الحد الأقصى للتعريض في التشريع الدولي 103

ثانيا : مقدار الحد الأقصى للتعويض في التشريع الجزائري 108
المطلب الثاني: المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي 112
الفرع الأول: التشديد القانوني لمسؤولية الناقل الجوي 113
أولا: تخلف وثائق النقل أو بياناتها اللازمة 113
ثانيا: ارتكاب غش أو خطأ معادل للغش 118
الفرع الثاني: الاتفاق على تشديد مسؤولية الناقل الجوي 124
أولا: جواز الاتفاق على تشديد مسؤولية الناقل الجوي 125
ثانيا: بطلان الاتفاق على تخفيف المسؤولية أو الإعفاء منها 127
المبحث الثاني: أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص والبضائع 130
المطلب الأول: رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي 130
الفرع الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل الجوي 130
أولا : المدعى 131
ثانيا: المدعى عليه 134
الفرع الثاني: المحكمة المختصة بنظر الدعوى 139
أولا: المحكمة المختصة دوليا 140
ثانيا: المحكمة المختصة داخليا 143
المطلب الثاني: انقضاء دعوى مسؤولية الناقل الجوي 145
الفرع الأول: الدفع بعدم قبول دعوى مسؤولية الناقل الجوي 146
أولا : نطاق الدفع بعدم قبول الدعوى 146
ثانيا: أحكام الدفع بعدم قبول الدعوى 148
الفرع الثاني: سقوط دعوى مسؤولية الناقل الجوي وتقادمها 151
أولا: سقوط دعوى المسؤولية 151
ثانيا: تقادم دعوى المسؤولية 153
المبحث الثالث : التأمين من مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص والبضائع 155
المطلب الأول : تطور التأمين من مسؤولية الناقل الجوي وإلزاميته 156
الفرع الأول: تطور التأمين من مسؤولية الناقل الجوي 156
أولا : ظهور التأمين متن مسؤولية الناقل الجوي واتساع دائرته 156
ثانيا: أهمية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي 158
الفرع الثاني: إلزامية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي 159
أولا: إلزامية التأمين بين المعارضة والتأييد 160
ثانيا : التأكيد على إلزامية التأمين من المسؤولية 163
المطلب الثاني: صور التأمين وأثره على نظام مسؤولية الناقل الجوي 165
الفرع الأول: صور التأمين من مسؤولية الناقل الجوي 165

أولا : التأمين الشخصي التلقائي 166
ثانيا: التأمين من المسؤولية 169
الفرع الثاني: أثر التأمين على نظام مسؤولية الناقل الجوي 174
أولا: التأثير المتبادل بين نظامي المسؤولية والتأمين عليها 174
ثانيا: نحو إحلال نظام التأمين محل نظام مسؤولية الناقل الجوي 176
الخاتمـــــة 179
قائمة المراجع 183
ملحق
الفهرس