



جامعة قاصدي مرباح - ورقلة
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق



مذكرة مقدمة لاستكمال المتطلبات لنيل شهادة الماستر أكاديمي

الميدان: الحقوق والعلوم السياسية

الشعبة: الحقوق

التخصص: قانون الأعمال

عنوان المذكرة

مسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافرين

إشراف:

أ. د- عيسى زرقاط

إعداد الطالبين:

- سليم حساني

- محمد زيد الخير مناع

أعضاء لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
د- طه عيساني	أستاذ محاضر "أ"	رئيساً
أ.د- عيسى زرقاط	أستاذ التعليم العالي	مشرفاً
د- سمية صالح	أستاذ محاضر "أ"	مناقشاً

السنة الجامعية: 2024 - 2025



جامعة قاصدي مرباح - ورقلة
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق



مذكرة مقدمة لاستكمال المتطلبات لنيل شهادة الماستر أكاديمي

الميدان: الحقوق والعلوم السياسية

الشعبة: الحقوق

التخصص: قانون الأعمال

عنوان المذكرة

مسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافرين

إشراف:

أ. د- عيسى زرقاط

إعداد الطالبين:

- سليم حساني

- محمد زيد الخير مناع

أعضاء لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
د- طه عيساني	أستاذ محاضر "أ"	رئيساً
أ.د- عيسى زرقاط	أستاذ التعليم العالي	مشرفاً
د- سمية صالح	أستاذ محاضر "أ"	مناقشاً

السنة الجامعية: 2024- 2025

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جامعة قاصدي مرباح ورقلة

التصريح الشرفي

الخاص بالالتزام بقواعد النزاهة العلمية لانجاز بحث

(ملحق القرار الوزاري رقم 1082 المؤرخ 27 ديسمبر 2020 الذي يحدد القواعد المتعلقة بالوقاية من السرقة العلمية ومكافئتها)

أنا الممضي أسفله.

اسم ولقب الطالب	التخصص	رقم بطاقة التعريف الوطنية	تاريخ الاصدار
1. مناحم زيه الحيز	ق أعمال	206990955	23-09-2021
2. حساني سليم	ق أعمال	203033208	13-06-2018

المسجل (ة) بكلية الحقوق والعلوم السياسية قسم الحقوق و المكلف (ة) بانجاز أعمال بحث مذكرة مستر، عنوانها:

مسؤولية التآكل الجسدي عند السلامة
المسألة

أصح بشرفي أنني ألتزم بمراعاة المعايير العلمية والمنهجية ومعايير الأخلاقيات المهنية والنزاهة الأكاديمية المطلوبة في انجاز البحث المذكور أعلاه.

التاريخ: 25/05/17

1. توقيع المعني (ة)
2. توقيع المعني (ة)

شكر

الحمد لله الذي أعاننا ووفقنا لإنجاز هذه المذكرة

نحمدك يا من لا يُحمد سواك، حمداً يليق بجلال وجهك وعظيم سلطانك

والصلاة والسلام على سيد الخلق، محمدٍ صلى الله عليه وسلم، وعلى آله وصحبه ومن اتبع هداه.

نتوجه بجزيل الشكر والتقدير إلى أستاذنا الفاضل الدكتور عيسى زرقاط

الذي كان له الفضل الكبير في توجيهنا وإرشادنا طيلة مراحل إعداد هذه المذكرة

فلم يخل علينا بعلمه، ولا بتوجيهاته القيمة، فله منا كل الاحترام والامتنان.

كما لا يفوتنا أن نتقدم بالشكر والعرفان إلى جميع أساتذة كلية الحقوق

الذين رافقونا منذ بداية مشوارنا الدراسي، وتركوا فينا بصمات علمية وإنسانية لا تُنسى.

اهداء

بسم الله الرحمن الرحيم

والصلاة والسلام على أشرف المرسلين، سيدنا محمد، وعلى آله وصحبه أجمعين.

إلى من كانت دعواتهم لنا نورًا في درب العلم، ورضاهم سر توفيقنا...

إلى والدينا الغاليين، رمز العطاء، لكم نهدي هذا الجهد المتواضع، عربون محبة وامتنان لا يفنيه الكلام.

إلى إخوتنا وأخواتنا، الذين كانوا دومًا سندًا لنا، نشكركم من القلب على ما قدمتموه

من دعم ومحبة.

إلى جميع أفراد العائلة، الأصدقاء، والزملاء الذين رافقونا في هذه الرحلة بعطائهم بتشجيعهم، وبوقوفهم

معنا في كل لحظة.

وإلى كل من مد لنا يد العون، من قريب أو بعيد، وكان له أثر، ولو بكلمة أو بدعاء

في إتمام هذا العمل... جزاكم الله عنا كل خير.

- سليم حساني

- محمد زيد الخير مناع

قائمة المختصرات

ج. ر. ج. ج: الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية

ص: صفحة.

ط: طبعة

د د ن: دون دار نشر

ق. أ. ج: قانون الأسرة الجزائري.

ق. م. ج: قانون المدني الجزائري.

ق. م. أ: قانون المدني الأردني.

ق. م. ك: قانون المدني الكويتي.

مقدمة

أ- توطئة:

"حينما تصبح السماء طريقا، تصبح المسؤولية عن سلامته أثقل من جناحي الطائرة".

في العصر الحديث، لم يعد النقل الجوي مجرد وسيلة للتنقل، بل تحول إلى شريان حيوي يربط بين الشعوب والدول، ويساهم في تسهيل التبادل التجاري، وتعزيز العلاقات الاقتصادية والدبلوماسية، ونقل الأفكار والثقافات عبر القارات.

وقد فرض هذا التطور المتسارع في قطاع الطيران المدني تحديات قانونية بالغة الأهمية، في مقدمتها مسألة حماية الركاب وضمان سلامتهم الجسدية والقانونية أثناء رحلاتهم الجوية.

وأمام تعاضم حركة الملاحة الجوية، أفرز المجتمع الدولي مجموعة من الاتفاقيات التي شكّلت الإطار القانوني المنظم لمسؤولية الناقل الجوي، وكان أبرزها اتفاقية وارسو لسنة 1929، التي أرست المبدأ الأساسي لمسؤولية الناقل، وقيدت هذه المسؤولية بمبالغ مالية محددة لحماية صناعة النقل الجوي من الإفلاس.¹

ثم جاءت اتفاقية لاهاي لعام 1955 لتعديل وارسو، فرفعت حدود التعويض، وخففت من الطابع الشكلي الصارم لوثائق النقل.

أما بروتوكول جواتيمالا سيتي لسنة 1971، فقد أدخل تعديلات هامة تتعلق بتحميل الناقل المسؤولية الموضوعية عن الأضرار، وأكد على إمكانية تحلله من المسؤولية إذا أثبت مساهمة الراكب في وقوع الضرر.

وجاءت اتفاقية مونتريال لسنة 1999 كنتويج لهذه الجهود، فعملت على توحيد النظام القانوني السابق، حيث ميزت بين نوعين من المسؤولية: مسؤولية مطلقة في حدود معينة،

¹ - جقبوي حمزة، النظام القانوني للتعويض عن حوادث النقل الجوي، أطروحة دكتوراه في العلوم، تخصص علوم

قانونية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة سيدي بلعباس، 2016، ص 17.

ومسؤولية مبنية على الخطأ في الحالات التي تتجاوز هذه الحدود، كما أرست نظاماً جديداً لتسوية المنازعات وتحديثاً شاملاً في مجال التعويض والتأمين.

وبالإضافة إلى تلك الاتفاقيات، فإن الطيران المدني الدولي بات يخضع في وقتنا الراهن إلى اتفاقية شيكاغو 1944، التي أنشأت منظمة الإيكاو (ICAO)، وهي الهيئة المختصة بوضع القواعد الدنيا الموحدة للطيران المدني، من حيث السلامة، والعمليات، والمسؤولية القانونية، وأساليب العمل الموصى بها دولياً.¹

وعلى المستوى الوطني، لم يكن المشرع الجزائري بمعزل عن هذه التطورات، حيث أقر جملة من الأحكام القانونية ضمن القانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 يونيو 1998 المحدد للقواعد العام المتعلقة بالطيران المدني، نظم من خلالها مسؤولية الناقل الجوي بما يتماشى والمعايير الدولية، خصوصاً ما ورد في اتفاقيات وارسو ولاهاي ومونتريال.

فقد تبني هذا القانون في العديد من مواده، لا سيما المواد 147 إلى 151، المبادئ الأساسية نفسها التي كرستها الاتفاقيات الدولية، كمسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب الركاب، وإمكانية الإعفاء منها عند إثبات التدابير اللازمة أو قيام السبب الأجنبي، كما أقر نظام التعويض المحدد مبيناً حالات التجاوز عنه عند ثبوت الغش أو الخطأ الجسيم.²

ورغم هذا التوافق، إلا أن القانون الجزائري لا يزال يعتمد على بعض الإحالات العامة في القواعد الدولية، دون تبني صريح لنظام موحد كما فعلت اتفاقية مونتريال، مما يفتح المجال أمام القضاء لاجتهاد أوسع عند غياب النص الوطني المفصل.

غير أن مسؤولية الناقل الجوي، رغم صرامتها، ليست مسؤولية مطلقة، بل يمكن دفعها وفق شروط محددة، كأن يثبت الناقل اتخاذ كافة التدابير الضرورية، أو أن الضرر وقع

¹ - وضحة فلاح المطيري، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقاً للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، 2011، ص 03.

² - جقبوبي حمزة، المرجع السابق، ص 18.

نتيجة خطأ الراكب أو قوة قاهرة، وفي هذا الإطار، يبرز نظام التأمين كآلية قانونية واقتصادية فعالة، تتيح للناقل التخفيف من عبء التعويضات، كما تضمن للضحية الحصول على حقه المالي دون تأخير أو تعقيد.

وبناء على ما سبق، تهدف هذه الدراسة إلى تسليط الضوء على الإطار القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في نقل الركاب، ووسائل دفع هذه المسؤولية، مع التركيز على دور التأمين في تغطيتها، في ظل النظامين الدولي والجزائري.

ب- أهمية الدراسة:

تبرز أهمية هذه الدراسة من خلال تسليط الضوء على التزامات الناقل الجوي في مجال النقل الجوي للمسافرين، في ظل تزايد الاعتماد على هذا النوع من النقل، وما يرافقه من حوادث أو تأخيرات تستدعي تحديد المسؤوليات القانونية، بهدف تعزيز حماية حقوق المسافرين.

ج- أهداف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى معرفة شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي، ونطاق تطبيقها في حالات الحوادث والتأخير، وكذا التعرف على الوسائل القانونية التي يمكن للناقل استخدامها لدفع المسؤولية عنه، والنظام القانوني الواجب التطبيق للتعويض عن الأضرار الناتجة عن الإخلال بسلامة المسافرين.

د- أسباب اختيار موضوع الدراسة:

أ- الأسباب الذاتية: جاء اختيارنا لهذا الموضوع انطلاقاً من اهتمامنا الخاص بمجال القانون الجوي، لما يحمله من طابع دولي وتنظيمي معقد، يثير الكثير من الإشكالات القانونية المرتبطة بحماية حقوق المسافرين، والذي يساهم في بناء رؤية قانونية متكاملة حول مسؤولية الناقل الجوي، وهو ما يعكس الطموح الأكاديمي في إنجاز بحث يلامس الواقع العملي ويثري المكتبة الجامعية.

ب- الأسباب الموضوعية: إن اختيار هذا الموضوع يبرره تنامي أهمية النقل الجوي في حياتنا اليومية، وما رافقه من تزايد في الحوادث والتأخيرات التي تمس سلامة المسافرين وحقوقهم، كما أن المسؤولية القانونية للناقل الجوي لا تزال محل نقاش واختلاف بين التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، مما يطرح الحاجة إلى دراسة تحليلية توضح شروط قيام هذه المسؤولية وحدودها وأسباب الإعفاء منها، بالإضافة إلى ذلك نأمل من خلال بحثنا إثراء الرصيد العلمي وزيادة المعرفة في هذا التخصص.

هـ - إشكالية الدراسة:

يُعد النقل الجوي من أهم وسائل النقل الحديثة التي ساهمت في تسهيل حركة الأفراد عبر المسافات الطويلة بسرعة وأمان، غير أن هذا التطور السريع رافقته تحديات قانونية تتعلق بمدى التزام الناقل الجوي بضمان سلامة المسافرين خلال الرحلة، ومع تزايد الحوادث وحالات التأخير، أصبحت مسألة مسؤولية الناقل الجوي محط اهتمام من قبل المشرعين والباحثين، خصوصا فيما يتعلق بالشروط القانونية لقيامها، وحدودها، وأسباب الإعفاء منها.

وبناء على ما سبق، وفي سبيل الإحاطة بجوانب الموضوع، فإننا نطرح الإشكالية التالية:

- ما هو نطاق مسؤولية الناقل الجوي؟

ومن هذه الإشكالية تتفرع التساؤلات التالية:

- ماهي حدود المسؤولية القانونية في حال وقوع حادث أو تأخير؟

- ما هي الأسباب التي قد تعفيه من هذه المسؤولية؟

و- منهج الدراسة:

اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي في استعراض الإطار النظري العام للمسؤولية، من خلال تحليل النصوص القانونية الوطنية والدولية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي، إلى جانب الاستعانة بالمنهج المقارن لتوضيح الفروق بين بعض التشريعات والاتفاقيات.

ز - صعوبات الدراسة:

كأي بحث لا يخلو من بعض الصعوبات، فأى عملية بحث إلا وتعرضها بعض المعوقات، أهمها أنه ورغم وجود المراجع في مجال مسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافرين، إلا أنه هناك نقص في المراجع المباشرة التي تتناول موضوع بحثنا الذي يعتبر من أهم المواضيع في الدراسات القانونية الحديثة، وكذا غياب الاجتهاد القضائي الجزائري في هذا المجال المهم.

ح - تقسيم الدراسة:

وللإجابة على هذه الإشكالية وللإلمام بجميع جوانب الموضوع ارتأينا تقسيم البحث إلى فصلين حيث تناولنا في الفصل الأول قيام مسؤولية الناقل الجوي للمسافرين، والذي قسمناه لمبحثين حيث خصصنا المبحث الأول لعرض شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي، والمبحث الثاني خصصناه لعرض مسؤولية الناقل الجوي عن حالات التأخير في نقل المسافرين.

أما الفصل الثاني فتناولنا إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية، والذي بدورنا قسمناه إلى مبحثين حيث تناولنا في المبحث الأول وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي، والمبحث الثاني خصصناه لعرض نظام التعويض في مسؤولية الناقل الجوي.

الفصل الأول

قيام مسؤولية الناقل الجوي للمسافرين

يعد النقل الجوي من وسائل النقل الأساسية في عصرنا الحديث، فقد رافق انتشاره تطوراً في القواعد القانونية المنظمة له، لاسيما ما يتعلق بمسؤولية الناقل الجوي عن سلامة الركاب.

حيث تعتبر هذه المسؤولية من أكثر المسائل القانونية حساسية في مجال الطيران، وذلك نظراً لتعلقها المباشر بحقوق المسافرين وسلامتهم الجسدية أثناء الرحلة.

وقد كرسّت اتفاقيات النقل الجوي الدولية، خاصة اتفاقية وارسو وتعديلاتها، وكذا التشريعات الوطنية، من بينها القانون المحدد للقواعد العام المتعلقة بالطيران المدني، مبادئ خاصة لضبط مسؤولية الناقل الجوي، من خلال تحديدها للشروط القانونية التي يجب توفرها لقيام هذه المسؤولية، بما فيها تعريف الحادث الجوي، وتحديد نطاق المسؤولية من حيث الزمان والمكان، وطبيعة الضرر الذي يمكن التعويض عنه.

وعليه، نسعى من خلال هذا الفصل إلى دراسة الأسس القانونية التي تقوم عليها مسؤولية الناقل الجوي، من خلال بيان شروطها القانونية وتحليل مضمونها، وذلك من خلال المبحثين التاليين: الأول نخصه لعرض شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي، أما مسؤولية الناقل الجوي عن حالات التأخير في نقل المسافرين فسنتناولها في المبحث الثاني.

المبحث الأول: شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي

إن طبيعة العلاقة التي تربط الراكب بالناقل تقوم في جوهرها على التزام هذا الأخير بضمان سلامة الراكب طيلة فترة الرحلة، إلا أن هذه المسؤولية لا تقوم لمجرد حصول ضرر، بل لابد من توفر مجموعة من الشروط التي استقرت عليها التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، وهي ضرورة لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي.

ومن أبرز هذه الشروط، ضرورة وقوع حادث يشكل إخلالاً بالتزام الضمان (المطلب الأول)، وأن يكون هذا الحادث قد وقع خلال الفترة الزمنية التي يتحمل فيها الناقل عبء المسؤولية (المطلب الثاني)، كما يشترط أن يخلف هذا الحادث ضرراً مباشراً يصيب الراكب (المطلب الثالث).

المطلب الأول: وقوع حادث أدى إلى الإخلال بضمان سلامة المسافرين

يعتبر وقوع الحادث الجوي هو أول شرط يجب توافره لقيام مسؤولية الناقل الجوي، ولم تشر إتفاقية وارسو 1929 إلى تحديد مفهوم مصطلح الحادث، وبيان المقصود به، لذلك اختلف الفقه في ذلك.

يمكن القول أن المحاولات التي بذلها الفقهاء لتحديد مفهوم الحادث الجوي أسفرت عن ظهور اتجاهين رئيسيين هما:

- الاتجاه الأول: وهو الإتجاه الذي يطبق فيه مفهوم الحادث الجوي، فيقصره على الواقعة الفجائية الناجمة عن عملية النقل والمرتبطة من حيث أصلها باستغلال الطائرة، كالعطل التقني أو الخلل الميكانيكي.¹

ويتطلب هذا الاتجاه لإسباغ وصف الحادث على الواقعة أن يكون فجائياً، أي ليس تدريجياً، وأن يكون خارجياً، أي لا علاقة له بالراكب، وأن يكون مرتبطاً بعملية النقل أي

¹ - بريري محمود مختار، قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربية، القاهرة، 1989، ص113.

ناتجاً عن استغلال الطائرة. ويرى البعض أنه يكفي إثبات الصلة الزمانية والمكانية بين الحادث وعملية النقل لإثبات رابطة السببية بين استغلال الطائرة ووقوع الحادث.¹

ومن التشريعات التي أخذت بهذا التعريف نجد التشريع المصري في قانون الطيران المدني رقم 28 سنة 1981 في الباب التاسع منه تحت عنوان حوادث ووقائع الطائرات، المادة 98 مكرر 1 و2²، والمعدل بقانون 2003/92 والمعدل بالقانون رقم 136 لسنة 2010 والذي يضم جميع القواعد الأساسية الخاصة بجميع جوانب شؤون الطيران المدني.

- الاتجاه الثاني: يرى أنصار هذا الاتجاه أن الحادث هو أي عامل خارجي عن الشخص المضروب يترتب عليه المساس به، أو كل أمر طارئ ناتج عن عملية النقل ذاتها.

ولهذا فإن المعنى الراجح للحادث عند الفقهاء هو: "كل واقعة فجائية ناجمة عن عملية النقل ومرتبطة من حيث أصلها باستغلال الطائرة".³

¹ - زاهر فاروق أحمد، تحديد مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للنظام الفارسوفي، جامعة القاهرة، 1989، ص355.

² - راجع نص المادة 98 مكرر 1 و2 من القانون رقم 28 لسنة 1981 المؤرخ في 23 أبريل 1981، بشأن إصدار قانون الطيران المدني، " يقصد بحادث طائرة كل واقعة مرتبطة بتشغيل طائرة تقع في أي وقت منذ صعود أول شخص للطائرة بقصد الطيران حتى نزول جميع هؤلاء الأشخاص من الطائرة إذا ترتب على هذا 98 مكرر الحادث أي مما يأتي

1- إصابة أي شخص إصابة مميتة أو جسيمة نتيجة التعرض المباشر للفتح النفث وال يدخل في ذلك الإصابات الناتجة عن المتصلة بها أو التي تنفصل عنها أو نتيجة التعرض المباشر للفتح النفث وال يدخل في ذلك الإصابات الناتجة عن أسباب طبيعية أو التي يحدثها الشخص بنفسه أو التي يتسبب فيها أشخاص آخرون وال دخل للحادث بها والإصابات التي تقع لشخص متسلل مختبئ في غير الأماكن المتاحة عادة للركاب أو أفراد طواقم الطائرة.

2- إصابة الطائرة بتلف أو بطل هيكل من شأنه أن يؤثر تأثيراً ضاراً في قوة بنية الطائرة أو أدائها أو خصائص طيرانها ويتطلب إصلاحات رئيسية أو استبدال الأجزاء التالفة وال يدخل في ذلك فشل المحرك أو تلفه عندما يقتصر التلف على المحرك أو أغطيته أو ملحقاته أو المراوح أو أطراف الأجنحة أو الهوائيات أو الإطارات أو الفرامل أو الأسطح الانسيابية أو انبعاجات السطح الخارجي الصغيرة أو الثقوب الصغيرة في السطح أو النسيج الخارجي للطائرة. ويقصد بواقعة الطائرة كل واقعة ال ينطبق عليها تعريف حادث طائرة على النحو المبين في هذه المادة وترتبط بتشغيل الطائرة وتؤثر أو يمكن أن تؤثر على سلامة التشغيل أو تعريض الطائرة للخطر".

³ - زاهر فاروق أحمد، المرجع السابق، ص356.

وبناء عليه لا يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يلحقه مسافر بمسافر آخر، لأن الضرر الذي أصاب المسافر لم ينجم عن عملية الاستغلال الجوي، وهو ما يتفق تمامًا مع مبادئ المسؤولية الشخصية التي أرستها إتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي.

لكن البروتوكول الموقع في مونتريال سنة 1966 وبروتوكول جواتيمالا الموقع عام 1971 جعلتا الحادث يشمل جميع الأسباب المؤدية للضرر، سواء كانت ناجمة عن عملية النقل أم عن غيرها، وسواء كانت مرتبطة باستغلال الطائرة أو غير مرتبطة به. وعليه فيعتبر الناقل الجوي مسؤولاً عن تعويض الأضرار التي تلحق بالراكب إذا قام أحد الركاب بتغيير مسار الطائرة أو الهبوط في غير محطة الوصول.¹

أما بالنسبة للقانون المحدد للقواعد العام المتعلقة بالطيران المدني، فقد أدرج تعريف الحادث في نص المادة 93.² ومن خلال هذه المادة يكون المشرع قد اتبع المفهوم الضيق لمعنى الحادث، وحصره في كل ما ينجم عن مخاطر الملاحة الجوية واستغلال الطائرة. وقد تصدى القضاء في أحكامه، وخاصة في الولايات المتحدة الأمريكية وفرنسا، إلى إشكالية وضع مفهوم جديد للحادث. ولم يعد لفظ حادث مقصوراً على الأعطال التقنية والميكانيكية للطائرة أثناء الرحلة الجوية أو الوقائع المرتبطة بعملية النقل الناشئة عن استغلال

¹ - هشام فضلي، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي، دراسة في إتفاقية مونتريال 1999، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2005، ص16.

² - راجع نص المادة 93 من القانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 يونيو 1998، المحدد للقواعد العام المتعلقة بالطيران المدني، (ج ر ج ج: 48، الصادرة بتاريخ: 28 يونيو 1998): " يقصد في مفهوم هذا القانون بعبارة الحادث واقعة مرتبطة باستغلال طائرة يحدث خلالها: - إختفاء أو تحطم الطائرة.

- وفاة شخص أو عدة أشخاص على متن الطائرة أو على الأرض أو إصابتهم بجروح بليغة.

- تعرض الطائرة لخسارة شأنها أن تقلل بصفة ملحوظة من مقاومتها وأدائها عند الطيران و تتطلب تصليحاً هاماً".

الطائرة، بل أصبح مفهوم الحادث يعني كل واقعة فجائية غير معتادة تخل بالسير المعتاد للرحلة الجوية أو كل واقعة فجائية غير معتادة خارجة عن الشخص المضروب.¹

ومن هنا، فإن وقوع الحادث يُعد شرطاً من شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي عن إخلاله بضمان سلامة الراكب، وقد أثبتت أول قضية تهتم لهذا التفسير أمام القضاء الفرنسي في قضية الزوجين حداد ضد شركة الخطوط الجوية الفرنسية، ملخص القضية أن الطائرة تعرضت لعملية اختطاف وكان المدعيان على متنها، وأسفرت هذه الحادثة عن وقوع أضرار لهما، وقد ادعت شركة الطيران عدم مسؤوليتها لأن عملية الاختطاف لا تعتبر حادثاً حسب المادة 17 من اتفاقية وارسو.²

وبالتالي ليست مسؤولية عن الأضرار التي لحقت بالزوجين "حداد". إلا أن محكمة السين الفرنسية الابتدائية رفضت هذا الادعاء، وأصدرت حكماً جاء فيه أن الحادث يشمل كل واقعة فجائية ومستقلة عن إرادة الناقلين أو تابعيهم، وقد أيدت محكمة الاستئناف بباريس ذلك التفسير بأن لفظ الحادث يجب أن ينصرف إلى كل ما يخل بالسير المعتاد للرحلة، مثل تحويل إجرامي للطائرة.³

هذا الموقف في تفسير الحادث هو المتبع أيضاً في القضاء الأمريكي في العديد من القضايا، ومن خلال هذه الأحكام، أصبح ينصرف معنى الحادث إلى كل واقعة تخل بالسير العادي للأمر ويترتب عليها المساس بشخص الراكب، سواء كانت ناتجة عن عملية النقل أو عوامل خارجية عن الشخص المضروب، ولم يعد الحادث مرتبطاً فقط بمخاطر الملاحة

¹ - محمود عباينة، أحكام عقد النقل البحري (النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي)، الدار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2015، ص 308.

² - بشار يسمينة، مسؤولية الناقل الجوي للركاب، رسالة ماجستير تخصص العقود والمسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2009، ص 51.

³ - بشار يسمينة، المرجع السابق، ص 51.

الجوية واستغلال الطائرة، وأصبح المفهوم الواسع أكثر تطبيقاً في ظل التطورات التكنولوجية وعمليات الاختطاف والاعتداءات.¹

ولذا، فإنه من الأجدر للمشرع الجزائري أن يتبع المفهوم الواسع للحادث بدلاً من المفهوم الضيق المرتبط فقط بالأضرار الناتجة عن مخاطر الطيران المباشرة، قد يُقيد حماية المسافرين، لا سيما في الحالات التي تقع داخل المطار أو أثناء المناولة الأرضية، والمعتمد في المادة 93 من القانون المحدد للقواعد العام المتعلقة بالطيران المدني 98-06.

وفي المقابل، نجد أن التشريع الفرنسي، من خلال اجتهادات قضائية متواترة، يتبنى مفهوماً أوسع للحادث الجوي، لا يقتصر على الطائرة أثناء التحليق، بل يشمل مراحل الإقلاع، النزول، بل وحتى بعض الوقائع المرتبطة بسلوك أفراد الطاقم أو الأوضاع الأمنية، وهذا التوسع في المفهوم يترتب عليه اتساع في نطاق مسؤولية الناقل الجوي، مما يمكن للمتضرر من إثبات الحادث والاستفادة من قرينة الخطأ بسهولة أكبر.

وهو ما يُبرز حاجة المشرع الجزائري إلى مراجعة تشريعية تأخذ في الحسبان تطور المعايير الدولية لحماية المستهلك الجوي.

المطلب الثاني: وقوع حادث على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود أو النزول

أشرنا في تعريف الحادث إلى ضرورة ارتباطه بعملية النقل، وقد حرصت المادة 17 من اتفاقية وارسو² والمادة 145 من قانون القانون المحدد للقواعد العام المتعلقة بالطيران

¹ - Jean pierr Tosi –La responsabilité du transporteur aérien-JCCIV ART 1382 a 1386-Fasc460-1Ed 1995

نقلا عن الموقع: https://www.persee.fr/doc/ridc_0035-3337_1979_num_31_2_3626

² - راجع نص المادة 17 من اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي وارسو المؤرخة في 12 أكتوبر 1929، نقلا

عن: <https://tradeportal.customs.gov.jo/media/اتفاقية20%وارسو.pdf>، : " أن الناقل مسؤول عن الضرر

الذي يطرأ في حالة وفاة أحد الركاب أو جرحه أو إصابته بأي عطل كان في جسمه وذلك عندما يكون الحادث المتسبب الضرر عنه قد حصل في المركبة الجوية أو في اثناء ركوبها أو النزول منها".

المدني¹، وحتى المادة 17 من اتفاقية مونتريال²، على إبراز هذا الارتباط، حيث ألزمت أن يقع الحادث على متن الطائرة أو أثناء الصعود إليها أو النزول منها.

لا تنثور الصعوبة إذا وقع الحادث أثناء وجود الراكب داخل الطائرة أو أثناء صعوده أو نزوله، إذ تتم هذه العمليات تحت إشراف الناقل أو مندوبيه، ويكون الراكب في هذه الحالة تحت رعاية الناقل الجوي، وبالتالي فإن النطاق الزمني يكون واضحاً عندما يكون الراكب على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود أو النزول.³

لكن في بعض الأحيان، يقع الحادث خارج هذه الفترات، كأن يكون الراكب في صالة الانتظار بالمطار أو أثناء نقله من المدينة إلى المطار أو بالعكس. وهنا يُطرح التساؤل حول ما إذا كان الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالراكب في هذه الحالات.

¹ - راجع نص المادة 145 من القانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 يونيو 1998، المحدد للقواعد العام المتعلقة بالطيران المدني، المرجع السابق: " الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر والأضرار التي يصاب بها شخص منقول والتي تؤدي إلى وفاته أو تسبب له جرحاً أو ضرراً شريطة أن يكون سبب تلك الخسارة أو الجرح قد حدث على متن الطائرة أو خلال أية عملية إركاب أو إنزال.

- تشمل عبارة الضرر حسب مفهوم هذه المادة أي ضرر جسدي أو عضوي أو وظيفي بما في ذلك الضرر الذي يسبب الاضطراب العقلي".

² - راجع نص المادة 17 من اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي حررت في مونتريال في 28 مايو 1999، نقلا عن الموقع الإلكتروني:

https://tradeportal.customs.gov.jo/media/2025/04/12/اتفاقية20%وارسو.pdf?utm_source=pdf، تاريخ الاطلاع:

: " وفاة الراكب أو إصابته الضرر اللاحق بالأمتعة

1- يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية، بشرط أن تكون الحادثة التي سببت الوفاة أو الإصابة قد وقعت فقط على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات صعود الراكب أو نزولهم...".

³ - شيخي محمد أمين، مدى التزام الناقل الجوي بضمان سلامة الواجب ومسؤوليته عنها، دراسة مقارنة بين القانون الجزائري وكل من اتفاقية وارسو 1929 اتفاقية مونتريال 1999، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 6، 2017، ص114.

نلاحظ أن المادة 17 من اتفاقية وارسو والمادة 145 من قانون القانون المحدد للقواعد العام المتعلقة بالطيران المدني، لم تذكر حالة تعرض الركاب لضرر أثناء الانتظار في صالة المطار. لذا، يرى البعض أن الناقل الجوي لا يكون مسؤولاً عن الركاب أثناء وجوده في صالات المطار، طالما لم يكن تحت إمرة الناقل أو أحد تابعيه، خاصة وأن هذه المباني ليست ملكاً لشركات النقل الجوي، ويكون للمسافرين حرية التنقل داخلها.¹

أما في حالة نقل الركاب من المدينة إلى المطار وبالعكس، فإن شركات الطيران تقوم أحياناً بهذه المهمة، ولكنها لا تدخل ضمن عملية النقل الجوي، بل تُعتبر عملية قائمة بذاتها. ويجب التمييز بين هذا النوع من النقل، وبين النقل البري المكمل للنقل الجوي، مثلما يحدث في حالات الهبوط الاضطراري، حيث تُنقل الركاب براً إلى مطار آخر لاستئناف الرحلة، ويُعد هذا النقل البري مكماً للنقل الجوي وتُطبق عليه أحكام عقد النقل الجوي.² وفي هذا السياق، قضت المحكمة العليا لولاية فلوريدا في إحدى القضايا المتعلقة بالنقل الداخلي، بمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي أصابت الركاب أثناء النقل البري المكمل. أما عن موقف المشرع الجزائري، فقد تبنت المعيار المستقر عليه حسب ما ورد في المادة 145 من قانون القانون المحدد للقواعد العام المتعلقة بالطيران المدني، والذي يشترط أن يكون سبب الخسارة أو الجرح قد حدث على متن الطائرة أو خلال عملية الصعود أو النزول.³

وبالتالي، فإن تحديد النطاق الزمني لفترة النقل له أهمية بالغة في معرفة المدة التي يكون فيها الناقل ملزماً بضمان سلامة الركاب، مما يؤدي إلى تحديد نطاق مسؤوليته عند الإخلال بهذا الالتزام.

¹ - شيخي محمد أمين، المرجع السابق، ص114-115.

² - هوزان عبد المحسن، المسؤولية المدنية للناقل الجوية عن سلامة الركاب، دراسة مقارنة، مجلة جامعة تكريت، المجلد 01، العدد 03، 2017، ص15.

³ - وهيبه بناصر، المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2014، ص128.

وتبدأ مسؤولية الناقل منذ اللحظة التي يصبح فيها الراكب تحت إمرة الناقل أو أحد تابعيه في قاعة المغادرة المخصصة للتوجه للطائرة، وتستمر طالما كان الراكب على متن الطائرة، ولا تنتهي إلا عند دخول الراكب مباني مطار الوصول، ولا يسأل الناقل الجوي عن أي حادث يقع خارج هذه الفترة، كما لو وقع أثناء انتقال الراكب من المدينة إلى المطار، أو أثناء تجواله في قاعات المطار، إلا إذا وُجد تحت وصاية الناقل أو أحد تابعيه.

وفي هذا الإطار، قضت محكمة استئناف ليون بقرارها الصادر في 10 فبراير 1976، باستبعاد مسؤولية شركة الطيران عن الأذى الذي أصيب به راكب نتيجة تزلزله على أرضية صالة مطار أورلي بسبب وجود سداة زجاجة، وذلك قبل أن يدخل صالة المغادرة، واستندت المحكمة إلى أن شركة الطيران لا تدير المطار ولا تدخل في التزاماتها صيانتها.¹

وقد اشترطت المادة 17 من اتفاقية وارسو السالفة الذكر أن تقع الواقعة المسببة للضرر خلال فترة النقل الجوي، والتي حددتها بأنها الفترة التي يقع فيها الحادث على متن الطائرة أو أثناء الصعود أو الهبوط، ولهذا الشرط أهمية كبيرة في تحديد نطاق تطبيق أحكام المسؤولية في الاتفاقية، بما يشمل الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية وأحكام التعويض.²

كما أثارت عبارة "على متن الطائرة" جدلاً في القضاء الأمريكي، خاصة فيما إذا كانت تشمل النزول المؤقت أو الهبوط الاضطراري. ومن أبرز القضايا التي تناولت هذا الموضوع، قضية "هيسل ضد الخطوط الجوية السويسرية" سنة 1972، حيث رُفعت دعوى ضد شركة الطيران بعد اختطاف الطائرة واحتجاز الركاب في الأردن، فقضت المحكمة بأن عبارة "على متن الطائرة" تشمل الفترة من صعود الراكب حتى النزول في مكان الوصول المتفق عليه.³

أما بخصوص عمليات الصعود والنزول، فقد تضاربت المواقف حول تفسيرها، فهناك من اعتمد على معيار بداية تنفيذ عقد النقل، بحيث تبدأ مسؤولية الناقل من لحظة خضوع

¹ - يحيى أحمد البنا، الإرهاب الدولي ومسؤولية شركة الطيران، دار المعارف، الإسكندرية، 1994، ص124.

² - وهبة بناصر، المرجع السابق، ص130.

³ - طالب موسى حسن، القانون الجوي الدولي، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1997، ص150.

الراكب لإمرة الناقل أو أحد تابعيه، وهو ما تبنته محكمة مارسيليا التجارية في قضية "ماشيه ضد الخطوط الجوية الفرنسية" سنة 1960، حيث اعتبرت أن العقد لا يبدأ تنفيذه إلا عند وجود الراكب تحت إشراف تابع شركة الطيران.

كما اعتمد البعض الآخر على معيار المخاطر، أي أن المسؤولية تبدأ متى وُجد الراكب في مكان تحيط به مخاطر الطيران والاستغلال الجوي، وقد أجمع الفقه على أن الجمع بين المعيارين - الإشراف والمخاطر - يحدد بدقة النطاق المكاني والزمني لعمليات الصعود والنزول.¹

وتتحدد عملية الصعود للطائرة بالفترة التي يغادر فيها الراكب مبنى المطار ويطأ أرضية صحن المطار، ويصعد إلى الطائرة، بينما تتحدد عملية الهبوط من لحظة النزول من الطائرة إلى حين دخول مبنى المطار في جهة الوصول.

المطلب الثالث: أن ينتج عن الحادث ضرر يصيب المسافرين

يُعد الضرر ركناً أساسياً لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي، سواء كانت مسؤولية عقدية أو تقصيرية. ويُعرف الضرر بأنه الأذى الذي يصيب الشخص في حقوقه أو مصالحه المشروعة، كسلامة جسده، صحته، أو حياته. وبالتالي، لا تنعقد مسؤولية الناقل الجوي عن الإخلال بضمان سلامة الراكب إلا إذا نتج عن الحادث ضرر.²

أشارت المادة 17 من اتفاقية وارسو 1929 السالفة الذكر إلى أن مسؤولية الناقل الجوي تقوم في حال وفاة الراكب أو إصابته بجرح أو "أي أذى بدني آخر"، وقد أثار هذا المصطلح الأخير جدلاً واسعاً بشأن مدى شمول الأضرار النفسية أو المعنوية ضمن مفهوم "الأذى البدني".

أما عن أنواع الضرر فيشمل الضرر المادي الأضرار التي تمس مصلحة مالية للمضرور، كالوفاة أو الإصابة الجسدية التي تقلل من قدرته على الكسب. وقد أكدت المادة

¹ - هوزان عبد المحسن، المرجع السابق، ص 17.

² - طالب موسى حسن، المرجع السابق، ص 153.

17 من اتفاقية وارسو ذلك. كما تناولت المادة 19 الضرر المادي الناجم عن التأخير، كتحمل مصاريف إضافية أو تكاليف بديلة في حالة تعطل الطائرة، وهو ما يوجب التعويض إذا ثبت الضرر فعلاً.¹

وبالنسبة للضرر المعنوي أو النفسي فهو ما يصيب الشخص في شعوره، عاطفته، كرامته أو استقراره النفسي، كالصدمات الناتجة عن حوادث الاختطاف أو الإرهاب. وقد عرّف من قبل الفقه بأنه كل ألم لا ينجم عن خسارة مالية، بل عن آلام جسمية أو نفسية. ثار خلاف فقهي وقضائي حول مدى اعتبار الأضرار النفسية والعقلية ضمن نطاق مسؤولية الناقل الجوي، وقد نتج عن ذل اتجاهان هما:

- **التفسير الضيق:** يرى أن المادة 17 تقتصر على الأذى الجسدي فقط، دون تضمين الضرر النفسي أو المعنوي، استناداً إلى رفض مؤتمر لاهاي 1955 لمقترح إدراج الضرر العصبي ضمن المادة.²

- **التفسير الموسع:** يقرّ بمسؤولية الناقل عن الأضرار النفسية، انطلاقاً من العلاقة الوثيقة بين الجسد والنفس، والتطور العلمي الذي أثبت هذا الترابط. وقد تبنّت المحاكم الأمريكية هذا التوجه، حيث قضت في قضية عام 1972 بمسؤولية الناقل عن أضرار اختطاف الطائرات، بما في ذلك الصدمات النفسية.³

وفيما يخص التشريعات الوطنية، يُلاحظ أن القانون المدني الجزائري لم يتطرق صراحة إلى الضرر النفسي أو المعنوي في نصوصه المتعلقة بالمسؤولية، لكنه أشار في المادة

¹ - محمود عباينة، المرجع السابق، ص311.

² - بشار يسمينة، المرجع السابق، ص53.

³ - هشام فضلي، المرجع السابق، ص21-22.

124¹ إلى حالات إلزامية التعويض، وهي صيغة عامة قد يُستدل بها على إمكانية شمول الضرر المعنوي. لكن الممارسة القضائية في الجزائر تظل متحفظة بشأن التعويض عن الأضرار النفسية الخالصة، وتربطها غالباً بوجود ضرر مادي أو جسدي.²

أما في القانون المدني الأردني، فقد تبني المشرع توجهها صريحاً نحو تعويض الأضرار المعنوية والنفسية. وهو ما تنص عليه المادة 256³، ما يفتح المجال للتعويض عن كافة أنواع الضرر، كما تؤكد المادة 1/267⁴ حق الضمان يتناول الضرر الأدبي كذلك، فكل تعد على الغير في حريته أو في عرضه أو في شرفه أو في سمعته أو في مركزه الاجتماعي أو في اعتباره المالي، يجعل المتعدي مسؤولاً عن الضمان.

وهذا الاتجاه يعكس انفتاحاً تشريعياً على التطورات الحديثة في مجال حماية حقوق الإنسان وكرامته، مما يسمح بتضمين الأذى النفسي ضمن الأضرار القابلة للتعويض، حتى ولو لم يقترن بأذى جسدي.⁵

¹ - راجع نص المادة 124 من القانون رقم 05-07 المؤرخ في 13 مايو 2007، المتضمن القانون المدني الجزائري: (ج ر ج ج:31، الصادرة بتاريخ: 2007/05/13): "كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه ويسبب ضرراً للغير يلزمه بالتعويض".

² - تينانتي مريم، المسؤولية المدنية للناقل الجوي لركاب في التشريع الجزائري، مجلة القانون والعلوم السياسية، المركز الجامعي صالحى أحمد، النعامة، المجلد 03، العدد 02، 2017، 422.

³ - راجع نص المادة 256 من القانون رقم 43 المؤرخ في 01 جانفي 1977 والمتضمن القانون المدني الأردني: "كل إضرار بالغير يلزم فاعله، ولو غير مميز، بضمان الضرر".

⁴ - راجع نص المادة 1/267 من القانون رقم 43 المؤرخ في 01 جانفي 1977 والمتضمن القانون المدني الأردني: "حق الضمان يتناول الضرر الأدبي كذلك، فكل تعد على الغير في حريته أو في عرضه أو في شرفه أو في سمعته أو في مركزه الاجتماعي أو في اعتباره المالي، يجعل المتعدي مسؤولاً عن الضمان".

⁵ - وضحة فلاح المطيري، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقاً للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، 2011، ص 57.

وفي القانون المدني الكويتي، نجد نفس التوجه، حيث تنص المادة 227 منه¹ بوضوح على أن يشمل التعويض الضرر الأدبي كذلك، ويعتبر ضرراً أدبياً كل ما يؤدي المشاعر أو يسبب الحزن أو الألم للمتضرر، وهذا يعني أن المشرع الكويتي، شأنه شأن الأردني، يقر صراحة بالتعويض عن الأضرار النفسية والمعنوية دون اشتراط وجود ضرر جسدي مصاحب.²

وعليه، فإن المشرعين في كل من الأردن والكويت قد اختارا توسيع دائرة الحماية القانونية لتشمل الضرر المعنوي، بما في ذلك الضرر النفسي الناتج عن حوادث النقل الجوي، ما يمثل توجهاً متقدماً بالمقارنة مع التحفظات التي ما زالت تميز بعض التشريعات الأخرى كالتشريع الجزائري، أو القيود المفروضة من قبل الاتفاقيات الدولية كاتفاقية وارسو.³

المبحث الثاني: مسؤولية الناقل الجوي عن حالات التأخير في نقل المسافرين

نصت اتفاقية وارسو على مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار المترتبة على التأخير في نقل الركاب، ولقيام المسؤولية يشترط ثلاثة شروط هي التأخر في مواعيد النقل (المطلب الأول)، أو حدوث التأخير في فترة زمنية معينة (المطلب الثاني)، أو أن ينتج عن التأخير ضرر (المطلب الثالث).

¹ - راجع نص المادة 227 من القانون رقم 67 لسنة 1980 المتضمن القانون المدني الكويتي: " كل من أحدث بفعله

الخطأ ضرراً بغيره يلتزم بتعويضه، سواء أكان في إحداثه الضرر مباشراً أو متسبباً. 2 - يلتزم الشخص بتعويض

الضرر الناشئ عن فعله الخطأ ولو كان غير مميز."

² - وضحة فلاح المطيري، المرجع السابق، ص 59.

³ - وضحة فلاح المطيري، المرجع نفسه، ص 60-62.

المطلب الأول: الالتزام بمواعيد النقل

يقصد بعبارة "التأخير" مجاوزة الميعاد إذا كانت هناك مدة محددة سلفاً لتنفيذ عملية النقل¹، وبالرغم من وضوح هذا المبدأ إلا أنه أثار صعوبات ترجع إلى عاملين اثنين هما:

العامل الأول: لم تضع أن اتفاقية مونتريال معياراً يمكن على ضوءه تحديد المقصود بالتأخير الذي المؤدي إلى مساءلة الناقل الجوي.

العامل الثاني: لقي مبدأ المسؤولية عن التأخير معارضة شديدة من الناقلين الجويين والاتحاد الدولي لمؤمني شركات الطيران، بحجة أنه يعرقل الملاحة الجوية ويعرضها للخطر، إذ إن هذه الأخيرة مرهونة بظروف مختلفة ليس بإمكان الناقل الجوي السيطرة عليها، مثل الظروف الخاصة بالجو التي قد تسمح بالطيران أو لا تسمح، أو ظروف خاصة بقدرة الطائرة على حمل البضائع.²

وقد ظهر أثر هذه المعارضة في الشروط التي تدرجها شركات الطيران التي تقضي بأنه ليس هناك اشتراط على إتمام النقل في مدة معينة، وبأن ساعات الرحيل والوصول المبينة في جداول مواعيد الناقلين أو في أي وثائق أخرى لا تعد جزءاً من عقد النقل، فهي مجرد مؤشر تقريبي لمتوسط الوقت الذي تستغرقه عملية النقل.³

¹ - فارس بن صالح بن صقر السهلي، نطاق مسؤولية النقل الجوي للركاب وأساسها في نظام الطيران المدني السعودي، مجلة كلية الشريعة والقانون بتفهما الأشراف، دقهلية، جامعة الأزهر، المجلد 22، العدد 01، 2020، ص 599.

² - محمد سلمان، الخطر الجوي أساساً لمسؤولية ناقل الأشخاص جواً، مجلة الفكر، العدد 15، 2017، ص 23.

³ - A. Martin, la responsabilité en matière de retard dans le transport aérien de passagers, mémoire DESS, institut IFURTA, université Aix-Marseille, 2000, p 61

من جهة أخرى لم تضع اتفاقية مونتريال ولا القانون المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني معيار محدد لمعنى التأخير، فالقول بوجود تأخير معناه هناك ميعاد لوصول المسافرين أو البضاعة ثم لا يصل الأشخاص أو البضاعة في الوقت المحدد.

وقبل الخوض في آثار تجاوز الميعاد في تنفيذ عملية النقل الجوي، يجدر بنا التوقف عند فرضيتين رئيسيتين تضبطان طبيعة التزام الناقل: الأولى في حالة الاتفاق المسبق على موعد محدد، والثانية في غيابه، فلكل منهما آثار قانونية متميزة على طبيعة الالتزام وعبء الإثبات.

وفي هذا السياق يتم التفريق بين فرضيتين:

- **الفرض الأول** يقول إن اتفاق الناقل مع المسافر على ميعاد محدد يجب تنفيذ النقل خلاله، وفي هذه الحالة يكون التزام الناقل التزاما بتحقيق غاية أو نتيجة، وهي النقل في ميعاد معين، ومنها يُسأل الناقل إذا لم تتحقق هذه النتيجة حتى ولو لم يرتكب خطأ من جانبه، وبالتالي يعفى المسافر من إثبات الخطأ، لأنه مفترض ولا يستطيع الناقل التهرب من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أنه قد اتخذ كافة التدابير اللازمة لتوصيل المسافر في الميقات المعين.¹

- **الفرض الثاني** في حالة عدم اتفاق المسافر مع الناقل على ميعاد معين، فهنا يكون الناقل ملزم ببذل عناية ويقع على عاتق المسافر إثبات خطأ الناقل في أنه لم يبذل العناية الكافية لتنفيذ الالتزام مما جعله يتأخر، وتكون بذلك أساس مسؤولية الناقل الجوي قد تغيرت من الخطأ المفترض إلى الخطأ الواجب الإثبات.²

¹ - أمير خالد عدلي، عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني، دار منشأة المعارف للنشر، القاهرة، 2000،

ص 41.

² - المرجع نفسه، ص 41-42.

كما يفرق القانون الأمريكي بين حالتين، الأولى، إذا تعهد الناقل بتنفيذ النقل في الميعاد، اعتبر ضامناً لهذا الميعاد وسئل عن التأخير أيا كان سببه، وفقاً لقواعد "خرق العقد breach of contract"، أما إذا لم يتفق على ميعاد محدد، فلا يسأل عن التأخير سوى عن إهمال negligence، ويلتزم ببذل العناية المعتادة فقط.¹

أما في نطاق القانون المحدد للقواعد العام المتعلقة بالطيران المدني، فإن المشرع قد جرى على ما ذهب إليه المادة 20 الفقرة الأولى من اتفاقية وارسو في نص المادة 148 منه²، والذي يظهر من أن المشرع قد أخذ صراحة في مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية عقدية على عاتق الناقل التزاماً ببذل العناية المعتادة بوسيلة معتادة مع العناية الضرورية لإيصال الراكب أو البضائع في الميعاد المتفق عليه، ولكن مع قلب عبء الإثبات، فيصبح عدم وصول الراكب أو البضاعة في الميعاد قرينة على الخطأ، وعلى الناقل الجوي يستطيع تفنيدها بإثبات أحد الأمور التالية:³

- أنه اتخذ كافة التدابير اللازمة لتفادي وقوع التأخير.

- أنه استحال عليه أن يتخذ هذه التدابير لتفادي وقوع التأخير.

وقد استقر العمل القضائي في مونتريال بخصوص طبيعة مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير، فمحكمة الاستئناف بمقاطعة كيبيك بكندا حافظت على نفس المفهوم الذي سبق وأن أقرته اتفاقية وارسو بخصوص طبيعة مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير، وذلك من خلال

¹ - ثروت عبد الرحيم، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006، ص 308.

² - راجع نص المادة 148 من القانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 يونيو 1998، المحدد للقواعد العام المتعلقة بالطيران المدني، المرجع السابق: "الناقل الجوي غير مسؤول عندما يثبت أنه اتخذ جميع الخطوات و التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو أنه كان من المستحيل اتخاذها".

³ - جقبوي حمزة، المرجع السابق، ص 125.

إلزام الناقل الجوي ببذل العناية اللازمة لإتمام النقل في الميعاد وتفادي الضرر الذي قد ينشأ عن التأخير.¹

وعليه فإن إثبات بذل العناية المطلوبة، لأن اتفاقية مونتريال ومن بعدها المشرع الجزائري قد ألزما مسؤولية هذا الأخير على أساس الخطأ المفترض، فكل تأخير قرينة على الخطأ ما لم يقدم الناقل على غيره وذلك بإثبات اتخاذه أو استحالتة اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر.²

حيث قضت محكمة نيويورك في قضية Kupferman ضد Pakistan Airlines أن تأخر شركة الطيران في إيصال الأمتعة أدى إلى تدمير العجلة الخاصة بأحد السياح، خاصة إذا فشلت شركة الطيران في تنفيذ إلزامها باسترداد الأمتعة، وبعد ذلك سلوك متعمد Willful Misconduct من قبل الشركة تخرجها من المسلك بالحدود الواردة للتعويض في اتفاقية وارسو.³

وجاء في قرار محكمة التمييز الكويتية الصادر في 2003/01/11 ما نصّه: "إن مسؤولية الناقل الجوي تقوم على عاتق الناقل في مسؤولية تعاقدية تطبق على عاتقه متى تحقق شرطها، وهما: وجود التعاقد إذا اتخذ الناقل وضعية ما توحى بقبوله، كإعطاء التذكرة، أو قصّها، أو قبول الحجز، أو أنه كان من المستحيل عليهم التفادي، وإذا تمّ اتخاذ الإجراءات الخاصة للقيام بالسفر، فالمقصود هنا هو السفر الدولي الذي يتم داخل سلطة دولة واحدة

¹ - جقبوي حمزة، المرجع السابق، ص125.

² - محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الدولي والداخلي، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2013، ص222.

³ - طارق كاظم عجيل، مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير وفقا لاتفاقية مونتريال لعام 1999، دراسة مقارنة، مجلة

كلية الحقوق، المجلد16، العدد02، 2014، ص63.

ويكون موقع النزول أو التوقف في دولة أخرى، سواء أكان التوقف للترانزيت أو الراحة أو الهبوط الاضطراري، بغض النظر إن كان هناك عقد بين الراكب وشركة الطيران أم لا.¹

ومتى تمّ إثبات أن الراكب قام بأخذ موقعه في الطائرة، وأغلق عليه الباب، ولم يكن بإمكانه مغادرتها عليهم تحمل المسؤولية، لأن في هذه الحالة أصبح في حكم الناقل، والاتفاق مع شركة الطيران هو التزام الناقل بإيصال الراكب لجهته المقصودة، ومن هنا تنتفي المسؤولية عن الناقل إذا لم يتمّ إثبات أن الراكب كان داخل الطائرة بالفعل، ويُستدل على ذلك من تذكرة الحجز أو حجز الفندق التابع لشركة الطيران أو حجز رحلة الترانزيت (داخل) الطائرة، وعندها يُعلم يقيناً أنه لن يتخلف عن الرحلة، فتكون للمسؤولية شروط، ولا يكفي انتظار الراكب للطائرة.²

كما جاء أيضاً أن مسؤولية الناقل هي مسؤولية تعاقدية تقوم في حالة تحقق ضررين أحدهما متمثلاً في التأخير، أما إذا لم يتم الوصول للمكان المحدد أو لم يتمّ اللحاق بالطائرة أو إلغاء الرحلة أو زحمة الركاب، فيصبح الخطأ من الجهة المعنية، وليس من المسافرين الذين عليهم مطالبة الجهة المسؤولة بعدم العدد أو التأخر في جدول الرحلات".

وبما أنه من أهم ميزات النقل الجوي على خلاف باقي وسائل النقل تتمثل في السرعة وتوفير الوقت، فإن مستعملي الطائرة كوسيلة سريعة للتنقل، يضعون في حسابهم تلك الميزة

¹ - المرجع نفسه، ص 64.

² - أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999، تحديث نظام ارسو، مجلس النشر

العلمي، جامعة الكويت، 2000، ص 38-39.

سواء كانوا من فئة المسافرين بشكل عام أو رجال أعمال بشكل خاص، لذا يقع على عاتق الناقل الجوي واجب احترام مواعيد النقل.¹

ويمكن أن يأخذ التزام الناقل بإيصال المسافر إلى وجهته المقصودة صورتين مختلفتين:

- **الصورة الأولى:** تتعلق بالتزام تحقيق نتيجة، وذلك عندما يتم الاتفاق صراحةً على موعد محدد للوصول.

- **أما الصورة الثانية:** فالتزام ببذل عناية، في حال غياب هذا الاتفاق، حيث يكفي أن يبذل الناقل العناية المعتادة لضمان وصول المسافر في وقت معقول.

ويتوقف نوع المسؤولية القانونية على أي من هاتين الحالتين على الواقعة محل النزاع، وهو ما نصت عليه المادة 19 من اتفاقية وارسو²، وهو نفس الحكم الذي ذهب إليه المشرع الجزائري في نص المادة 147 من القانون المحدد للقواعد العام المتعلقة بالطيران³.

المطلب الثاني: حدوث التأخير في فترة زمنية معينة

بعد التطرق إلى الالتزام الزمني الملقى على عاتق الناقل، يستوجب النظر فيما إذا كان التأخير قد وقع ضمن الفترة الزمنية التي يغطيها عقد النقل الجوي، وتكمن أهمية هذه المسألة

¹ - عبد المجيد منصوري، أساس مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها، مقال مقدمة للمؤتمر الدولي العشرون حول الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، من 23 إلى 25 أبريل 2012، كلية القانون، جامعة الامارات العربية المتحدة، 2012، ص232.

² - راجع نص المادة 19 من اتفاقية وارسو لسنة 1929، المرجع السابق: "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن تأخر في نقل الركاب أو الأمتعة المسجلة أو البضائع بطريق الجو"

³ - راجع نص المادة 147 من القانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 يونيو 1998، المحدد للقواعد العام المتعلقة بالطيران المدني، المرجع السابق: "الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر الناتجة عن تأخر في النقل الجوي للأشخاص والأمتعة والشحن طبقاً للقواعد المنصوص عليها في التشريع المعمول به"

في أن وقوع التأخير خارج تلك الفترة يخرجها عن نطاق تطبيق الاتفاقيات الدولية، مما يجعل قواعد الإسناد الوطني هي المرجع الوحيد للمطالبة بالتعويض.

حيث أن حدوث التأخير أثناء فترة النقل الجوي، يستوجب مساءلة الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية وارسو 1929، أما إن كان خارجها فسيسأل طبقاً لقواعد الإسناد في قانون المحكمة المختصة بالفصل في النزاع، وفي هذا الصدد نجد نظريتان تحددان فترة النقل الجوي هما: ¹

أولاً- نظرية جوديس: عمد جوديس إلى تحديد فترة النقل الجوي على المدة الزمنية التي تبدأ في السريان منذ اللحظة التي تنتهي فيها الطائرة للإقلاع من مطار الانطلاق، وتنتهي بالهبوط على أرض مطار الوصول، وهي نظرية مستبعدة من طرف أغلب الفقهاء كونها تجعل مبدأ المسؤولية عن التأخير من قبيل اللغو، لأن اقتصار فترة النقل الجوي من الفترة التي تكون فيها الطائرة في الجو يجعل من العسير على مستعملي الطائرة إقامة الدليل على وقوع التأخير أثناء تلك الفترة.

إضافة إلى أن معظم حالات التأخير تتحقق قبل إقلاع الطائرة من مطار الانطلاق أو بعد هبوطها في مطار الوصول. ²

ثانياً- نظرية مورييس ليموان: حددت فترة النقل الجوي التي يقع التأخير خلالها بأنها ذات الفترة الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي عن هلاك أو ضياع البضاعة، وأساس هذه النظرية أنه طالما يترتب على التأخير ضرر من نفس نوع الأضرار التي تصيب البضاعة، فإن

¹ - عبد المجيد منصور، المرجع السابق، ص 233.

² - عائشة فضيل، المسؤولية عن التأخير في النقل الجوي، مجلة المنهاج القانونية، المجلد 11، العدد 12، 2008،

المنطق يعطي لفترة النقل الجوي الخاصة بالتأخير نفس المعنى الذي أعطي لفترة النقل الخاصة بالمحافظة على البضاعة.¹

وإن كانت تساير هذه النظرية المنطق بالنسبة للتأخير في نقل البضاعة، غير أنها لا تتفق في حالة التأخير بنقل الركاب، ويسأل الناقل الجوي وفقاً للاتفاقية عن التأخير في نقل البضائع متى وقع خلال الفترة التي تتواجد فيها البضاعة في حراسة الناقل.

ويسأل الناقل وفقاً للاتفاقية وارسو عن التأخير في نقل الركاب إذا حدث هذا التأخير أثناء الفترة الزمنية التي تمتد بين لحظة مغادرة الراكب تحت إمرة الناقل لقاعة انتظار المسافرين بمطار القيام، للتوجه نحو الطائرة المعدة لنقله وحتى لحظة تخلصه من وصاية الناقل الجوي وذلك بدخوله لمباني مطار الوصول.²

وحتى يترتب على التأخير ضرر لقيام مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير، لا بد أن يترتب عليه ضرر يلحق بالمسافر أو ضرر ناتج عن تأخر وصوله، لذا لا بد من قيام رابطة السببية بين الضرر والتأخير لقيام مسؤولية الناقل الجوي، كما أن إثبات التأخير يمكن أن يتم بمقارنة زمن بداية تنفيذ النقل أو مقارنة تاريخ الوصول بالتاريخ المتفق عليه، فإذا لم يتم الاتفاق على موعد فالوقت المعقول حسب العرف أو يحدد عن طريق القضاء، ولا يلزم المسافر بإثبات سبب التأخير، كون الناقل يعد مسؤولاً بمجرد عدم احترام الميعاد المتفق عليه.³

¹ - طارق كاظم عجيل، المرجع السابق، ص 43.

² - طارق كاظم عجيل، المرجع نفسه، ص 44.

³ - جقبوي حمزة، النظام القانوني للتعويض عن حوادث النقل الجوي، أطروحة دكتوراه في العلوم، تخصص علوم قانونية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة سيدي بلعباس، 2016، ص 121.

المطلب الثالث: أن ينتج عن التأخير ضرر

يعد تطلب هذا الشرط أمراً ضرورياً منطقياً لإعمال مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير، فلا يترتب على هذا الأخير ضرر بالنسبة للمسافر لا يستوجب مسائلة الناقل عنه، إذ أن المسؤولية يمكن أن تقوم بدون خطأ، إلا أنها لا يمكن أن تقوم أبداً بدون ضرر.¹

وقد حرصت اتفاقية مونتريال على تبيان شرط مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير من خلال نص المادة 19² منها، والملاحظ أنه لم يحدد نص هذه المادة ولا حتى المادة 147 من قانون القانون المحدد للقواعد العام المتعلقة بالطيران المدني³ المقصود بالضرر القابل للتعويض في حالة التأخير.

ولم تبين نصوص هذه المواد نوع الضرر هل هو الضرر المباشر وغير المباشر، الضرر المتوقع وغير المتوقع، الضرر المادي والمعنوي، حيث إن الرأي الفقهي المستقر في هذا المجال هو ضرورة الرجوع إلى القوانين الوطنية وتطبيق الحلول التي تقتضي بها في هذا الصدد.⁴

¹ - عائشة فضيل، المرجع السابق، ص 79.

² - راجع نص المادة 19 من اتفاقية مونتريال لسنة 1999، المرجع السابق: " يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير إلا إذا أثبت أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلائه جميع التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليه اتخاذ مثل هذه التدابير."

³ - راجع نص المادة 147 من القانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 يونيو 1998، المحدد للقواعد العام المتعلقة بالطيران المدني، المرجع السابق: "الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر الناتجة عن تأخر في النقل الجوي للأشخاص والأمتعة والشحن طبقاً للقواعد المنصوص عليها في التشريع المعمول به"

⁴ - جقبوبي حمزة، المرجع السابق، ص 123.

وإن كان الغالب في نقل المسافرين أن يؤدي التأخير إلى ضرر أدبي كالضيق الذي يعانيه الواجب من جراء التأخير، فليس هناك ما يمنع من أن يترتب عنه ضرر مادي، ولكي تنعقد مسؤولية الناقل الجوي لابد أن ينشا عن التأخير ضرر مادي يصيب المسافرين.¹

ويعد من قبيل الأضرار التي يسأل عنها الناقل الجوي، التأخير الذي يترتب عليه حرمان المسافر من الاشتراك في الحفل الافتتاحي لحفل علمي دعي إليه لتقديم خبراته، أو وصول المريض متأخرا مما يؤدي إلى إلغاء الجراحة له بعد سفر الطبيب المختص، مما يكلفه أعباء إضافية كان في غنى عنها، أو تأخر وصول أحد المشروعات الهندسية مما دفع إلى استبعادها من المشاركة في مسابقة دعت إليها الشركات المختلفة ... إلخ²

¹ - فارس بن صالح بن صقر السهلي، المرجع السابق، ص 601.

² - فارس بن صالح بن صقر السهلي، المرجع السابق، ص 602-603.

خلاصة الفصل:

بعد التطرق في هذا الفصل إلى الشروط القانونية لقيام مسؤولية الناقل الجوي، اتضح أن هذه المسؤولية تُعد من أبرز صور المسؤولية العقدية في مجال النقل، حيث تقوم على ضمان سلامة الركاب خلال الرحلة الجوية، شريطة توفر شروط قانونية محددة، وقد تم الوقوف على هذه الشروط من خلال استعراض مفهوم الحادث الجوي وحدوده الزمنية والمكانية، مع بيان الجدل الفقهي والقضائي الذي أثير حول تعريف الحادث، سواء من حيث طبيعته المفاجئة أو علاقته المباشرة بعملية النقل.

كما سعيينا إلى توضيح أن معيار تحديد نطاق المسؤولية يختلف بحسب ما إذا كان الحادث قد وقع داخل الطائرة، أو أثناء عمليات الصعود والنزول، منا يعكس تداخل واضح بين القانون الدولي والوطني في تفسير وتطبيق هذه الأحكام، فقد تبين من خلال تحليل النصوص القانونية والاجتهادات القضائية، أن عبء الإثبات لا يزال من أهم المسائل الإجرائية التي تميز هذه المسؤولية، خصوصاً ما يتعلق بإثبات رابطة السببية بين الحادث والضرر اللاحق بالراكب.

كما بيّنا أن التأخير في النقل الجوي لا يعد مجرد إخلال زمني، بل يشكل أحد الأوجه القانونية المعقدة لمسؤولية الناقل الجوي، لما يترتب عليه من أضرار محتملة تمس مصالح المسافرين المادية والمعنوية،

كما أبرزنا التمييز بين طبيعة التزام الناقل، سواء أكان التزاماً بتحقيق نتيجة عند الاتفاق المسبق على ميعاد محدد، أم التزاماً ببذل عناية في غياب ذلك الاتفاق، مع توضيح آثار كل نوع على عبء الإثبات وطبيعة المسؤولية. وفي ضوء ذلك، يتأكد أن مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير تخضع لمعايير معينة، يتداخل فيها الطابع التعاقدية مع متطلبات الإثبات، وتخضع في ذات الوقت لموازنة بين حماية مصالح الركاب وضمان مرونة واستمرارية خدمات النقل الجوي.

الفصل الثاني

إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية

في إطار تنظيم المسؤولية المدنية للناقل الجوي، لا يقتصر دور التشريعات والاتفاقيات الدولية على تحديد شروط قيام المسؤولية، بل يتعدى ذلك إلى بيان سبل دفعها وحدود التعويض الناجم عنها، وإذا كان الناقل الجوي يلتزم قانوناً بتعويض الركاب عن الأضرار التي تصيبهم أثناء الرحلة، فإن هذا الالتزام ليس مطلقاً، بل تحيط به جملة من الوسائل التي تمكّنه من دفع أو تخفيف مسؤوليته متى ثبتت مبرراته.

وفي المقابل، وضع المشرع نظاماً قانونياً يضبط مقدار التعويض وحدوده، ويرافقه نظام تأميني يساهم في ضمان الحقوق وتخفيف الأعباء.

وعليه، ومما سبق سنتبين من خلال هذا الفصل الطرق والوسائل القانونية لدفع مسؤولية الناقل الجوي، بما في ذلك التدابير الوقائية، وخطأ المضرور، والقوة القاهرة، وكذا نظام التعويض، سواء من حيث تحديد سقفه أو تجاوزه، إلى جانب آليات التأمين التي تضمن تنفيذ الالتزامات المالية تجاه المتضررين، وذلك من خلال المبحثين التاليين:

المبحث الأول: طرق ووسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي.

المبحث الثاني: نظام التعويض في مسؤولية الناقل الجوي.

المبحث الأول: طرق ووسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي.

إذا كانت القاعدة العامة في نظام النقل الجوي الدولي تقضي بمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالمسافرين، فإن هذه المسؤولية ليست مطلقة، بل يمكن دفعها أو التخفيف منها متى توافرت بعض الأسباب القانونية التي أقرتها الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية، ومن هذا المنطلق سنتناول من خلال هذا المبحث الطرق والوسائل المختلفة لدفع مسؤولية الناقل الجوي، وذلك من خلال ثلاثة مطالب رئيسية.

المطلب الأول: إثبات اتخاذ الناقل التدابير الضرورية أو استحالة اتخاذها

يُعد إثبات اتخاذ التدابير الضرورية، أو استحالة اتخاذها، من أهم الوسائل التي يتمسك بها الناقل الجوي لدفع مسؤوليته، وقد أولت الاتفاقيات الدولية كاتفاقية وارسو لسنة 1929 واتفاقية مونتريال لسنة 1999، وكذا التشريعات الوطنية، أهمية بالغة لهذه الوسيلة، لما فيها من موازنة بين مصلحة المسافر في الحصول على التعويض، وحق الناقل في دفع المسؤولية متى أثبت حسن تصرفه، يثير نص المادة 148 من القانون المحدد للقواعد العام المتعلقة بالطيران المدني¹ المنسجم في المضمون مع نص المادة 20 من اتفاقية وارسو لسنة 1929²، إشكالا حول المقصود بالتدابير الضرورية التي يجب على الناقل وتابعيه لإعفائه من المسؤولية.

¹ - راجع نص المادة 148 من القانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 يونيو 1998، المحدد للقواعد العام المتعلقة بالطيران المدني، المرجع السابق: " الناقل الجوي غير مسؤول عندما يبرهن أنه اتخذ صفة مندوبيه الإجراءات الضرورية لتفادي الخسارة أو استحالة اتخاذهم ذلك".

² - راجع نص المادة 20 من اتفاقية وارسو لسنة 1929 نقلا عن:

<https://tradeportal.customs.gov.jo/media/اتفاقية%20وارسو.pdf>، المرجع السابق: " 1- يكون الناقل غير

مسؤول إذا اثبت انه ومأموريه قد اخذوا جميع التدابير اللازمة لتجنب الضرر او ان اتخاذها كان امرا مستحيلا عليهم..."

في هذا الصدد انقسم الفقه بشأن تفسير عبارة "التدابير الضرورية" إلى ثلاثة اتجاهات رئيسية هي:

الاتجاه الأول - نظرية التفسير الحرفي: وقفت عند المعنى الحرفي للعبارة ومضمونها ضرورة تقديم الدليل على أن الضرر يرجع إلى سبب أجنبي لا دخل لإرادة الناقل فيه، وأن الناقل اتخذ كل التدابير التي من شأنها أن تؤدي إلى منع حدوث الضرر، ويجمع الفقهاء على استبعادها على أساس أحكام المادة 20 من اتفاقية وارسو والمادة 148 من قانون القانون المحدد للقواعد العام المتعلقة بالطيران المدني المذكورتان سالفاً، تتضمن وسيلتين لدفع المسؤولية وهذه النظرية تؤدي إلى تقليص وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي.¹

الاتجاه الثاني - نظرية التفسير الضيق: لهذه العبارة حيث يجب على الناقل تقديم الدليل السلبي على انتفاء الخطأ حتى يتمكن من التخلص من المسؤولية أي أنه يتعين عليه إثبات السبب الذي أدى إلى وقوع الحادث مع الإثبات أن هذا السبب لا يرجع إلى خطأ منه.²

الاتجاه الثالث - نظرية التفسير الموسع: لعبارة التدابير الضرورية أي أن الناقل الجوي لا يقع عليه عبء إثبات سبب وقوع الضرر، وبالتالي إذا أراد التخلص من المسؤولية فعليه أن يقدم الدليل الإيجابي على انتفاء الخطأ، وذلك بتقديم ما يثبت أنه وتابعيه قد بدلو العناية اللازمة في تنفيذ الإلزام الذي يتطلبه عقد النقل الجوي، وبالتالي تعد هذه النظرية الأخيرة تحقق التوازن المطلوب العادل بين مستعملي الطائرة والناقل الجوي، وهو ما تدعمه اتفاقية مونتريال 1999 حيث نجدها تبنت هذا المفهوم في المادة 2/21 (أ)، التي ورد فيها أنه يمكن

¹ - عيسى غسان، مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم دراسة مقارنة، دار الثقافة، 2008، ص138.

² - فريد العريني، المرجع السابق، ص219.

للناقل أن يدفع المسؤولية إذا أثبت أنه اتخذ جميع التدابير المعقولة لتجنب الضرر أو أنه كان من المستحيل عليه اتخاذها¹

المطلب الثاني: إثبات خطأ المضرور

يعد خطأ المضرور (سواء كان هو الراكب ذاته أو شخصاً يستمد حقه منه) من بين الأسباب التي تخول للناقل الجوي دفع المسؤولية كلياً أو جزئياً، وقد تباينت المواقف التشريعية والاتفاقية في معالجة هذا الدفع، إذ تركت بعض الاتفاقيات مثل اتفاقية وارسو تحديد أثر الخطأ للقانون الوطني، بينما قدم بروتوكول جواتيمالا واتفاقية مونتريال قواعد أكثر تحديداً لحالة مساهمة المضرور في وقوع الضرر.²

ويشير هذا الدفع إشكالات عملية وقانونية تتعلق بتحديد طبيعة الخطأ، ومدى مساهمته في الضرر، وأثر ذلك على توزيع عبء الإثبات، وهو ما سيتم بيانه في هذا المطلب من خلال دراسة موقف كل من اتفاقية وارسو، وبروتوكول جواتيمالا، واتفاقية مونتريال، مع التطرق إلى القانون الجزائري.

أولاً- حسب اتفاقية وارسو لسنة 1929: بحسب نص المادة 21 من اتفاقية وارسو لسنة 1929³، ونص المادة 147 من قانون القانون المحدد للقواعد العام المتعلقة بالطيران

¹ - فريد العريني، المرجع السابق، ص222.

² - مولاي بلقاسم، حالات مسؤولية الناقل الجوي ووسائل دفعها، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد04، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص239.

³ - راجع نص المادة 21 من اتفاقية وارسو لسنة 1929، المرجع السابق: "إذا أثبت الناقل أن خطأ المضرور تسبب عنه الضرر أو أسهم في إحداثه فللمحكمة طبقاً لنصوص قانونها أن تستبعد مسؤولية الناقل أو أن تخفف منها".

الفصل الثاني

المدني¹، يتضح أن المشرع قد ترك تحديد أثر خطأ المضرور للمحكمة، وبالتالي تختلف الحلول باختلاف التشريعات الوطنية.²

وبالاستناد إلى نص المادة 127 من القانون المدني الجزائري فإن الناقل غير ملزم بالتعويض عن الضرر الذي ينجم عن خطأ المضرور لأن خطأ المضرور يعد سببا أجنبيا لقطع العلاقة السببية بين خطأ الناقل والضرر.³

أما إذا اشترك كل من خطأ المضرور مع خطأ الناقل في إحداث الضرر، فيؤخذ بمبدأ توزيع المسؤولية طبقا لنص 126 من ق م ج.⁴

ثانيا- حسب بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971: حدد بروتوكول جواتيمالا سيتي وسيلتين يمكن للناقل الجوي التذرع بهما لدفع مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق بالمسافر، وهما: الحالة الصحية للمسافر وخطأ هذا الأخير.

1- الحالة الصحية للمسافر وفقاً لنص الفقرة الأولى من المادة 4 من البروتوكول المعدل للمادة 17 من اتفاقية وارسو، لا يتحمل الناقل الجوي المسؤولية إذا ثبت أن الوفاة أو الإصابة

¹ - راجع نص المادة 147 من القانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 يونيو 1998، المحدد للقواعد العام المتعلقة بالطيران المدني، المرجع السابق: " الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر الناتجة عن تأخر في النقل الجوي للأشخاص والأمتعة والشحن طبقاً للقواعد المنصوص عليها في التشريع المعمول به".

² - عيسى غسان، المرجع السابق، ص144.

³ - راجع نص المادة 127 من الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26/09/1975، المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم، المرجع السابق: "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ، أو قوة قاهرة، وأخطأ من الغير، أو خطأ صدر من المضرور كان غير ملزم بالتعويض عن ذا الضرر ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يقضي بخلاف ذلك".

⁴ - راجع نص المادة 126 من الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26/09/1975، المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم، المرجع السابق: "إذا تعدد المسؤولون عن فعل الضار، كانوا متضامنين في التزامهم بتعويض الضرر، وتكون المسؤولية فيما بينهم بالتساوي، إلا إذا عين القاضي نصيب كل منهم في الالتزام بالتعويض".

البدنية نتجت حصرياً عن الحالة الصحية الذاتية للمسافر.¹ ومع ذلك يشترط لكي يُعفى الناقل من المسؤولية أن تكون الحالة الصحية وحدها هي السبب المباشر للضرر دون أي مساهمة من الناقل أو تابعيه، أما إذا كانت الحالة الصحية قد ساهمت فقط في الضرر إلى جانب خطأ من الناقل، فإن هذا الأخير لا يُعفى من المسؤولية، بل تبقى قائمة ما لم يثبت انفصال سبب الضرر تماماً عنه، فمثلاً لا يسأل الناقل عن وفاة مسافر أصيب بسكتة قلبية مفاجئة أثناء الرحلة إذا لم تُسجل أي مؤشرات على إهمال من طاقم الطائرة. أما إذا أدت ظروف الرحلة مثل الانخفاض المفاجئ في ضغط الهواء إلى تفاقم حالة المسافر المصاب بمرض قلبي، فإن مسؤولية الناقل تكون قائمة بالرغم من مرض الراكب المسبق.²

2- خطأ المسافر نفسه: تجيز المادة 7 من بروتوكول جواتيمالا سيتي، المعدلة للمادة 21 من اتفاقية وارسو، للناقل الجوي أن يتحلل من المسؤولية كلياً أو جزئياً، في حال أثبت أن الضرر ناتج كلياً أو جزئياً عن خطأ الراكب نفسه، وينطبق هذا أيضاً إذا رُفعت الدعوى من قبل شخص آخر غير المسافر، مثل ورثته، حيث يمكن للناقل أن يحتج بخطأ المسافر في التسبب أو الإسهام في وقوع الضرر.³

ويُعد هذا الحكم تعديلاً مهماً على ما ورد في المادة 21 من اتفاقية وارسو، التي كانت تترك أمر تحديد مقدار التعويض إلى القانون الوطني، مما كان يؤدي إلى تباين كبير في تطبيق الأحكام بين الدول الأعضاء.

¹ -R. H. Mankiewicz, Le protocole de Guatemala du 8 mars 1971 portant modifications de la convention de Varsovie, RFDA, 1972, p 15 https://www.persee.fr/doc/afdi_0066-3085_1972_num_18_1_1726 نقلاً عن:

² - عاطف محمد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، 2005، ص 145.

³ - جقبوي حمزة، المرجع السابق، ص 190.

ثالثاً- حسب اتفاقية مونتريال لسنة 1999: قسّمت المادة 21 من اتفاقية مونتريال الأضرار الناجمة عن الوفاة أو الإصابة إلى فئتين، وحددت لكل فئة نظاماً قانونياً مختلفاً من حيث المسؤولية ووسائل الدفع.¹

1- الفقرة الأولى: الأضرار التي لا تتجاوز 100 ألف وحدة سحب خاصة في هذه الحالة، يتحمل الناقل الجوي مسؤولية موضوعية مطلقة، بمعنى أنه يُسأل عن الضرر لمجرد وقوعه، دون حاجة لإثبات الخطأ.

لكن يمكنه أن يُعفى من هذه المسؤولية إذا أثبت أن الضرر نجم كلياً أو جزئياً عن خطأ المسافر أو من ينوب عنه، وفقاً للمادة 20 من الاتفاقية. ويكون الإعفاء بقدر مساهمة الخطأ في وقوع الضرر، سواء كلياً أو جزئياً.²

2- الفقرة الثانية: الأضرار التي تتجاوز 100 ألف وحدة سحب خاصة أما إذا تجاوز الضرر هذا الحد، فإن مسؤولية الناقل تتحول إلى مسؤولية شخصية قائمة على الخطأ المفترض. وهنا يمكن للناقل أن يتحمل من المسؤولية إذا أثبت أحد أمرين:

أ- نفي الخطأ أو الإهمال: يُعفى الناقل إذا أثبت أن الضرر لم يكن ناتجاً عن إهمال أو خطأ من قبله أو من قبل تابعيه، وذلك بالقياس إلى ما كان سيقوم به "ناقل حريص" في ظروف مماثلة.

¹ - جقبوبي حمزة، المرجع السابق، ص146.

* وحدة سحب خاصة: هي وحدة حسابية أنشأها صندوق النقد الدولي (IMF) ، ولا تُعتبر عملة بحد ذاتها، بل تمثل سلة من العملات الدولية الرئيسية (مثل الدولار الأمريكي، اليورو، الين الياباني، الجنيه الإسترليني، واليوان الصيني) استخدمت في اتفاقية مونتريال كمعيار لتحديد حدود التعويض المالي.

² - محمود الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999، تحديث نظام وارسو، مجلس النشر العلمي، جامعة الكويت، 2000، ص151.

ولا يُطلب من الناقل في هذه الحالة إثبات أنه اتخذ جميع التدابير الممكنة، بل يكفي أن يثبت أنه لم يُهمل أو يخطئ.¹

ب- إثبات خطأ الغير: كذلك يمكن للناقل أن يتحمل من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر وقع نتيجة خطأ طرف ثالث لا تربطه به علاقة تبعية، كأن يكون السبب هو تصرف خاطئ من موظف المطار أو من شركة مستقلة.

ولا يدخل في مفهوم "الغير" أي من تابعي الناقل أو وكلائه، سواء على متن الطائرة (مثل الطيار أو طاقم الضيافة) أو على الأرض (كموظفي الصيانة أو الخدمات الأرضية).²

ومثال ذلك:

- إذا سمحت سلطات المطار بهبوط الطائرة في ممر مشغول، مما أدى إلى حادث.
- أو إذا تسبب موظف خارجي في سحب السلم قبل نزول المسافرين.
- أو إذا حدث تصادم بين طائرتين وكان الخطأ من طاقم الطائرة الأخرى.

لكن إذا ثبت وجود خطأ مشترك بين الغير وتابعي الناقل، فإن هذا الأخير يظل مسؤولاً عن الضرر كاملاً، مع إمكان الرجوع لاحقاً على الطرف الثالث.³

المطلب الثالث: القوة القاهرة

من المبادئ الراسخة في القانون أن الشخص لا يسأل عن الضرر إذا نتج عن قوة القاهرة لا يد له فيها، وقد كرس هذا المبدأ ضمن وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي في إطار القواعد العامة، رغم أن بعض الاتفاقيات لم تشر إليه صراحة.

¹ - محمود الكندري، المرجع السابق، ص 153.

² - ثروت الأسيوطي، المرجع السابق، ص 467.

³ - عيسى غسان، المرجع السابق، ص 152.

وتعد القوة القاهرة صورة من صور السبب الأجنبي الذي يقطع العلاقة السببية بين فعل الناقل والضرر، غير أن التذرع بها يستوجب تحقق شروط صارمة تتعلق بعدم التوقع وعدم إمكانية الدفع.¹

أولاً- مفهوم القوة القاهرة: تعني القوة القاهرة "كل حادث خارجي لا يمكن توقعه ولا دفعه يؤدي بشكل مباشر إلى إحداث الضرر"، ويعرفها البعض بأنها "الحادث الذي ليس بالإمكان توقعه عادة أو ترقبه ولا بالمستطاع دفعه أو تلافيه وليس للشخص يد فيه".²

وتعد القوة القاهرة أهم صور السبب الأجنبي لدفع مسؤولية الناقل ولم يتطرق المشرع الجزائري في قانون القانون المحدد للقواعد العام المتعلقة بالطيران المدني إلى إعفاء الناقل الجوي صراحة من المسؤولية إزاء المسافر بناء على القوة القاهرة، لكن بالرجوع إلى القواعد العامة لا سيما المادة 127 من ق م ج السالفة الذكر، فإنه يمكن للناقل الاستناد إلى مبدأ القوة القاهرة لدفع مسؤوليته، كالحوادث الطبيعية أو الصواعق التي تصيب الطائرة أثناء طيرانها.³

ثانياً- شروط قيامها: وحتى تكون القوة القاهرة سببا لدفع المسؤولية لابد أن يتوفر فيها عنصران، أولهما عدم إمكانية التوقع لأنه إذا أمكن الناقل توقعها يعد حينئذ مقصرا إذا لم يتخذ التدبير الضرورية لتفاديها أو تفادي نتائجها، ويعود تقدير ذلك إلى القاضي.

وثانيهما فهو عدم إمكان دفع الحادثة، فلا يكفي أن تكون الحادثة غير متوقعة، بل يجب أن تكون مستحيلة توقع الدفع، ومعنى ذلك عجز الناقل الجوي عن دفع الحادث الناجم عن القوة القاهرة، فإذا لم يمكنه دفعه وكان باستطاعته تجنبه، فلا تعد الحادثة قوة القاهرة.⁴

¹ - مولاي بلقاسم، المرجع السابق، ص 240.

² - محمود مختار بربري، القانون الجوي، دار النهضة العربية، مصر، 2003، ص 160.

³ - المرجع نفسه، ص 161.

⁴ - عيسى غسان، المرجع السابق، ص 162.

هنا نتساءل عن أثر القوة القاهرة على مسؤولية الناقل الجوي، والذي يوجب علينا التمييز بين فرضين هما:

الفرض الأول: أن القوة القاهرة هي السبب المباشر أو الوحيد في وقوع الضرر، فإذا ما أثبت الناقل ذلك أعفي كلية من المسؤولية نظراً لانعدام رابطة السببية بين الخطأ والضرر، لكن شريطة إثباته استحالة اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الضرر.¹

الفرض الثاني: هو حالة اشتراك القوة القاهرة مع خطأ الناقل في إحداث الضرر، وبالتالي لا مجال هنا لإعفاء الناقل من المسؤولية لأن الخطأ معناه عدم اتخاذ ما يلزم من تدابير من قبل الناقل وتابعيه، لتفادي وقوع الضرر وبالتالي لا مجال للتمسك بحالة الإعفاء من المسؤولية الواردة في المادة 127 من ق م ج السالفة الذكر، والمادة 20 من اتفاقية وارسو لسنة 1929.²

من خلال دراستنا لوسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي، يتضح أن الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية قد منحت هذا الأخير سبلاً قانونية لتبرير الإعفاء الكلي أو الجزئي من المسؤولية.

تبدأ هذه الوسائل بإثبات اتخاذ التدابير اللازمة أو استحالة اتخاذها، وتتم بإثبات خطأ المسافرين أو من ينوب عنه، لتنتهي بالقوة القاهرة كسبب أجنبي قاهر، حيث يظهر هذا التدرج التوازن التشريعي بين مصلحة المسافرين في الحماية، وحق الناقل في الدفاع عن نفسه ضمن حدود المعقول.

¹ - محمود عباينة، المرجع السابق، ص 364.

² - المرجع نفسه، ص 365.

المبحث الثاني: نظام التعويض في مسؤولية الناقل الجوي

يندرج نظام التعويض ضمن جوانب التنظيم القانوني البارزة لمسؤولية الناقل الجوي، إذ لم تترك الاتفاقيات الدولية والمشرعون الوطنيون المسألة مفتوحة، بل قيدوا حدود التعويض لضمان توازن عادل بين مصالح الناقل والمسافر، وقد تبنت معظم الاتفاقيات مبدأ المسؤولية المحددة كقاعدة، وأقرت حالات استثنائية تتحول فيها إلى مسؤولية غير محدودة (المطلب الأول)، إلى جانب ذلك برز نظام تأمين المسؤولية كآلية مرافقة لضمان تنفيذ التعويضات، سواء لصالح الضحايا أو لحماية الناقل نفسه (المطلب الثاني).

المطلب الأول: المسؤولية المحددة وغير المحددة للناقل الجوي

يشكل مبدأ تحديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالمسافرين أحد الأسس الهامة في الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل الجوي، وقد جاء هذا المبدأ كتجسيد للتوازن بين مصلحة الناقل في الحد من التزاماته المالية الناتجة عن الأضرار المحتملة، ومصلحة الراكب في ضمان حد أدنى من التعويض، لكن هذا النظام لم يكن مطلقاً، إذ أقر المشرع حالات معينة تستبعد فيها حدود المسؤولية، لاسيما إذا ثبت غش الناقل أو ارتكابه خطأ جسيماً، أو في حال الإخلال بالشروط الشكلية المتعلقة بوثائق النقل الجوي.

أولاً - المسؤولية المحددة للناقل الجوي: حرصت إتفاقية وارسوا ومعها المشرع الجزائري على التوفيق بين مصلحة الناقل الجوي من ناحية، ومصلحة مستعملي الطائرات من ناحية أخرى، وهو ما جعلها تأخذ بمبدأ التعويض الذي لا يتجاوز حداً معيناً، حيث لا يجوز إلزام الناقل بدفع تعويض أكثر منه للمضرور، والاستفادة من هذا التعويض محددة للناقل حسن النية.¹

¹ - دمانة محمد، دفع المسؤولية المدنية للناقل، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية.

فنجذ أن المادة 150 من قانون القانون المحدد للقواعد العام المتعلقة بالطيران المدني حددت الحد الأقصى للتعويض في نقل الاشخاص بمائتي وخمسين ألف (250.000) وحدة حسابية كحد أقصى عن كل مسافر.

1-الاستثناءات الواردة على المسؤولية المحددة: يشترط للاستفادة من نظام المسؤولية المحددة أن يكون الناقل الجوي حسن نية، وأن يستفي شروط إصدار الوثائق النظامية، وتجنب أي سلوك يدل على غش أو خطأ جسيم، وفي حالة الإخلال بهذه المتطلبات، يحرم الناقل من التمسك بحدود التعويض ويسأل وفقا لنظام المسؤولية غير المحددة.¹

وفي بعض الحالات لا يكون فيها الناقل الجوي حسن النية وبالتالي تكون مسؤوليته مطلقة وغير محددة ولا تخضع للتأمين عليها، ومن بين الاستثناءات الواردة على مبدأ تحديد المسؤولية نذكر التالي:

أ- **عدم إصدار وثائق النقل أو عدم اشتغالها على البيانات اللازمة:** يترتب على عدم إصدار الناقل الجوي وثائق النقل أو عدم تضمينها بيانات إلزامية جزاء يحرمه من التمسك بتحديد المسؤولية، وتتمثل هذه الوثائق فيمايلي:²

¹ - بن دريس حليمة، حدود التأمين على مسؤولية الناقل الجوي في قانون الطيران المدني والاتفاقيات الدولية (ارسو ومونتريال)، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 07، 2019، ص16.

² - المرجع نفسه، ص17.

- **تذكرة السفر وبيان الامتعة:** نصت عليه المادة 132 من قانون القانون المحدد للقواعد العام المتعلقة بالطيران المدني¹ أما فيما يخص بيان الامتعة فنصت عليها المادة 137 من نفس القانون المذكور أعلاه.²

- **رسالة النقل الجوي:** جاءت مبينة في نص المادة 139 من قانون الطيران المدني السالف الذكر.³

والبيانات اللازمة لرسالة النقل الجوي هي ما جاءت في نصوص القانون المتعلق بالخدمات الجوية رقم 64-166 المؤرخ في 08 يونيو 1966، وتتمثل هذه البيانات في ذكر المكان الذي أنشأ فيه السند والتاريخ الذي أعد فيه نقطتا الاقلاع والوصول، المحطات المنصوص عليها، إسم وعنوان المرسل وطبيعة البضاعة، عدد الطرود ووزن البضاعة والنص على أن القانون يخضع لنظام المسؤولية المقررة في هذا القانون.⁴

¹- راجع نص المادة 132 من القانون رقم 98-06 المتضمن قانون القانون المحدد للقواعد العام المتعلقة بالطيران المدني، المرجع السابق: "يجب أن يثبت عقد نقل الاشخاص بتسليم وثيقة الركوب. ولا يؤثر غياب أو عدم صلاحية أو ضياع وثيقة الركوب على وجود عقد النقل ولا على صلاحياته. غير أنه قبل الناقل راكبا لا يتوفر على وثيقة الركوب، لا يكون له الحق في الاستفادة من أحكام هذا القانون التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها".

²- راجع نص المادة 137 من القانون رقم 98-06 المتضمن قانون القانون المحدد للقواعد العام المتعلقة بالطيران المدني، المرجع السابق: "ينبغي إثبات نقل الامتعة، غير الاشياء الصغيرة الشخصية التي يحتفظ بها الراكب، بتسليم بيان الامتعة أو بتسجيلها على وثيقة الركوب. لا يؤثر غياب أو عدم صلاحية أو ضياع بيان الامتعة، 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".

³- راجع نص المادة 139 من القانون رقم 98-06 المتضمن قانون القانون المحدد للقواعد العام المتعلقة بالطيران المدني، المرجع السابق: "يثبت عقد النقل الجوي للبضائع والمواد بوثيقة تسمى "رسالة النقل الجوي يعدها المرسل ويقبلها الناقل الجوي. ولا يؤثر غياب أو عدم صلاحية أو ضياع هذه الورقة لا على وجود عقد النقل الجوي ولا على صلاحياته. إذا 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".

⁴- بن دريس حليمة، المرجع السابق، ص17.

- إرتكاب غش أو خطأ معادل للغش: نصت على هذه الحالة المادة 151 من قانون الطيران المدني.¹

تعد حالة الغش أو الخطأ المعادل للغش من الحالات التي يفقد فيها الناقل الحماية التي يوفرها له نظام المسؤولية المحددة، ويشترط لإعمال هذا الاستثناء:

- أن يكون الخطأ صادرا عن الناقل أو أحد تابعيه أثناء أداء وظيفته.
- أن يثبت المتضرر العلاقة السببية بين الخطأ والضرر.

وقد أورد القضاء المقارن تفسيرات مختلفة لمعنى الخطأ الجسيم، كما في حكم محكمة السين الفرنسية سنة 1952، حيث تم اعتباره سلوكا يتصف بالاستهتار الشديد بدرجة تجعل وقوع الضرر أمرا محتملا لا يثني الجاني عنه.²

ثانيا- المسؤولية غير المحددة للناقل الجوي: يستفيد من نظام المسؤولية منها الناقل الجوي دونما الإخلال بواجباته القانونية، من بينها واجب إصداره لتذكرة السفر المشتملة على جميع الشروط والبيانات اللازمة، كما يستوجب على الناقل تنفيذ عملية النقل الجوي على ما تستلزمه المبادئ العامة في تنفيذ العقود بحسن نية، وذلك دون إرتكاب الناقل أو أحد تابعيه لأي خطأ عمدي يقصد إحداث الضرر.³

¹ - "لا تسري حدود المسؤولية المحددة في هذا القانون إذا ثبت أن الخسارة ناتجة عن غش أو خطأ يقدر أنه معادل للغش أو الخطأ الذي إرتكبه الناقل أو مندوبه خلال ممارسة وظيفتهم"، لم يعرف المشرع الجزائي الغش والخطأ المعادل له شأنه شأن إتفاقية وارسوا، بالرجوع الى الفقه فإن هذا الاخير يعرف الغش والخطأ المعادل له هو كل فعل أو إمتناع إرادي يعلم مرتكبه أن من شأنه أن يؤدي الى الإخلال بواجب ملقى على عاتقه أو إحتمال إحداث الضرر للغير نتيجة عدم الاكتراث والرعونة".

² - بشار يسمينة، المرجع السابق، ص109.

³ - طالب موسى حسن، المرجع السابق، ص187.

أ- تخلف وثائق النقل الجوي وبياناتها الإلزامية:

1 - تخلف وثائق النقل الجوي: وهو عدم إصدار الناقل لتذكرة السفر الواجب عليه إصدارها قانونا، وهو ما نصت عليه المادة 02/03 من اتفاقية وارسو.¹ وكذلك المادة 02/132 من قانون القانون المحدد للقواعد العام المتعلقة بالطيران المدني²، وبناءا على هذه المواد يكون المشرع الجوي قد فرض واجبا قانونيا على الناقل الجوي، وهو وجوب إصدار تذكرة السفر وتسليمها للراكب حتى يستفيد هذا الأخير من نظام المسؤولية المحددة وأيضا الاستفادة من الإعفاء من المسؤولية.³

2- تخلف البيانات الإلزامية في تذكرة السفر: نصت المادة 3/1 من اتفاقية وارسو على وجوب إشتمال البيانات اللازمة وأن النقل يخضع لنظام المسؤولية المحددة، وقضت الفقرة الثانية من نفس المادة المذكورة أعلاه على حرمان الناقل من الاستفادة من الحدود القصوى للتعويض في حال عدم تسليم تذكرة السفر إلى الراكب، وهو عكس ما جاء به بروتوكول لاهاي 1955 الذي خفف من الشكليات السائدة في اتفاقية وارسو، وقد فرض أيضا اتفاق مونتريال 1966 إلزام الناقل بتسليم الراكب لتذكرة السفر.⁴

¹ - راجع نص المادة 02/03 من اتفاقية وارسو لسنة 1929، المرجع السابق، "لا يؤثر على قيام عقد النقل أو على صحته عدم وجود التذكرة أو عدم صحتها أو ضياعها، بل يضل العقد خاضعا لقواعد هذه الاتفاقية، وأنه إذا قبل راكبا لم تسلم إليه تذكرة السفر فليس للناقل التمسك بأحكام الاتفاقية الخاصة بإعفائه من مسؤولية أو المتعلقة بتحديداتها".

² - راجع نص المادة 02/132 من القانون رقم 98-06 المتعلق بالقانون المحدد للقواعد العام المتعلقة بالطيران المدني، المرجع السابق: "غير أنه إذا قبل الناقل راكبا لا يتوفر على وثيقة الركوب، لا يكون له لحق في الاستفادة من أحكام هذا القانون التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها".

³ - Jean Pierre Tosi- **La Responsabilité aérienne** - 1978-P136,137

⁴ - جلال وفاء، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين، دراسة في القضاء الأمريكي، دار الجامعة الجديد، الإسكندرية، 1997، ص39.

إلا أن هذا الإتفاق لم يأتي بالجديد، ولم يبين الجزاء الذي يقع على الناقل في حال عدم إصداره للتذكرة، عكس بروتوكول جوتيما لا سيتي الذي قضى بحواز تمسك الناقل بأحكام المسؤولية المحدودة حتى ولو لم التذكرة أصلاً للراكب.

3- رجوع الضرر إلى غش الناقل أو الخطأ المعادل للغش: من المسلم به أن الإخلال بالإلتزام يولد جزاء، وبما أن الناقل الجوي قد حاد عن تطبيق المبادئ العامة، في تنفيذ العقود بحسن نية يرتب ذلك الإخلال، إلتزام الناقل بالتعويض الكامل في ظل نظام المسؤولية الغير محدودة¹.

ففي الوضع العادي حتى ولو أخل الناقل بالإلتزام، فإنه يستفيد من الحدود القصوى للتعويض، أما المادة 01/25 من اتفاقية وارسو فنصت على حالة الوضع الغير العادي للناقل الجوي في حالة إرتكابه للغش أو الخطأ المعادل للغش، مكتفية بتوضيح الجزاء بعدم استفادة الناقل من الحدود القصوى للتعويض دون أن تتطرق أو توضح معنى الغش أو الخطأ المعادل له، بل أحالته للقوانين الوطنية المعروضة عليها النزاع.²

لم تكن صياغة المادة 25 من اتفاقية وارسو واضحة لمقصود عبارة الغش والخطأ المعادل له. فلقد اختلفت المفاهيم فيما بينها ما بين النظام اللاتيني، أي دول القانون المكتوب والنظام الأنجلوساكسوني أي دول القانون الغير مكتوب ففي دول القانون المكتوب عرف الغش على أنه: "كل عمل يرتكب بقصد إحداث ضرر".

وتبنت فكرة الخطأ الجسيم كمقابل لفكرة الخطأ المعادل له، في كل من القضاء الفرنسي والألماني وبلجيكا، فالقضاء الفرنسي في حكم لمحكمة السين عرف الخطأ الجسيم

¹ - راجع نص المادة 01/25 من اتفاقية وارسو لسنة 1929، المرجع السابق: "ليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية، أو تحد منها إذا كان الضرر قد تولد عن غشه أو خطأ يرى قانون المحكمة المعروض عليها النزاع معادلاً للغش".

² - جلال وفاء، المرجع السابق، ص 41.

في 24 أبريل 1952: "ليس هو الخطأ الذي يتم بقصد إحداث الضرر أو يرقى إلى جريمة، إنما يتميز ويتحدد بجسامة تنشأ بذاتها ... بإحتمالية الضرر الذي لا يثنى مرتكب الخطأ".¹

وعرف القانون العراقي أيضا الغش والخطأ الجسيم: "أنه كل فعل أو إمتناع عن فعل يقع على الناقل أو تابعيه بقصد إحداث ضرر ويقصد بالخطأ كل فعل أو امتناع عن فعل يقع من الناقل أو تابعيه بطيش ... تتجم عنه ضرر".²

المطلب الثاني: تأمين مسؤولية الناقل الجوي

يعد التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي أداة قانونية ضرورية، سواء لحماية الناقل من المطالبات التعويضية الباهظة، أو لضمان حق المتضرر في الحصول على تعويض فعال، وقد تطور نظام التأمين ليشمل صيغا متعددة، أبرزها التأمين التلقائي الفردي، والتأمين عن المسؤولية العقدية، وهو ما سنعالجه في هذا المطلب إلى جانب موقف القانون الجزائري.

أولاً - نظام التأمين: يمكن تناوله عبر نظامين، الأول نظام التأمين التلقائي الفردي والثاني نظام تأمين المسؤولية العقدية.³

أ - نظام التأمين التلقائي الفردي: ونعني به التأمين الذي تبرمه شركات الطيران على نفقتها مع إحدى شركات التأمين، بغية تأمين الأضرار التي تلحق بالركاب بحيث يخولهم ذلك التأمين حق الحصول على التعويض مباشرة من المؤمن.

وحتى يستفيد الراكب من ذلك التعويض التلقائي يشترط عليه التنازل كتابيا عن دعوى المسؤولية التي يمكن أن يثيرها ضد الناقل أو تابعيه، ومعنى التلقائية يفيد في أنه: إذا رفض

¹ - دمانة محمد، المرجع السابق، ص 156.

² - دمانة محمد، المرجع السابق، ص 157.

³ - عبد الرزاق بن خرف، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري، التأمينات البرية، ج 1، د د ن، 1998، ص 206.

الراكب أو ورثته في حالة وفاته التأمين التلقائي ولم يتم التنازل عن دعوى المسؤولية، ومن ثم اللجوء إلى دعوى المسؤولية، فإن تم التنازل عن دعوى المسؤولية من قبل الراكب أو ورثته، فإن الراكب أو ورثته يستفيدون من حق التأمين التلقائي، ويتم ذلك بشكل ودي ما بين شركة التأمين والضحية.¹

ب- تأمين المسؤولية العقدية للناقل الجوي: تعد مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق بالراكب، من وفاة وأضرار بدنية، مسؤولية عقدية تستدعي من الناقل الجوي اللجوء إلى تأمين مسؤوليته للتخفيف عليه من عبء التعويضات، ولضمان الدين الملقى في ذمته نحو الراكب، وي طرح التأمين من المسؤولية العقدية نفسه، وذلك في حالة رفض الراكب أو ورثته الإستفادة من التأمين التلقائي الفردي وتفضيلهم متابعة الناقل قضائيا، بغية تقرير مسؤوليته عن الضرر اللاحق بهم.²

ويعرف التأمين من المسؤولية أنه ذلك "التأمين الذي يبرمه الناقل لمصلحته الشخصية من أجل وقاية نفسه من الأضرار التي تلحق به"، كما أن معنى التأمين ينحصر في الكارثة أي في خطر متابعة الناقل الجوي قضائيا، وليس في الخطأ الذي تقوم على أساسه مسؤولية المؤمن له، ولا يعتبر الخطر محققا إلا إذا قامت مطالبة المؤمن له إما وديا أو قضائيا بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بالراكب.

وهناك جانب من الفقه يرى أن تحقق الخطر في التأمين من المسؤولية يتحدد في ضمان الدين، فيكتفي لتحقيق الخطر نشوء دين في ذمة المؤمن له، وهو ينشأ بمجرد إحداث

¹ - عبد الرزاق بن خرف، المرجع السابق، ص 207.

² - طيب عز الدين، تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي، دراسة في التشريع الجزائري، والتشريعات المقارنة، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2003، ص 197.

الضرر وما الحكم بالتعويض لسبب قيام مسؤولية المؤمن له إلا كاشف لتحقيق الخطر وليس منشىء له.¹

ج- تأمين المسؤولية في قانون الطيران الجزائري رقم 98-06 المتضمن القانون المحدد للقواعد العام المتعلقة بالطيران المدني: تناول المشرع الجزائري موضوع التأمين في النقل الجوي من خلال هذا القانون في المواد 171، 173، 172، على إلزامية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي دون توضيح لمعناه أو خصائصه، وأمام هذا الفراغ فإن قانون التأمين 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995 تولى مهمة تعريف التأمين إنطلاقا من عقد التأمين الذي يعتبر الأداة القانونية له.²

فالناقل الجوي يعقد مع شركة التأمين اتفاقا على أنه يدفع مبلغا ماليا لفائدة المؤمن أي الراكب في حالة وقوع الخطر المؤمن منه، وعليه بمجرد عقد هذا التأمين يخفف على الناقل من جهة تحمله لعبء التعويض ويضمن الضحية من جهة أخرى مبلغ التعويض ولذلك كان الهدف من تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي طبقا للمادة 158 من قانون التأمينات الجزائري السالف الذكر.

وهو ضمان التعويض عن الأضرار التي تتسبب فيها الطائرة، وقد نصت المادة 196 من قانون التأمين على وجوب إكتتاب كل ناقل جوي تأمينا لدى شركة تأمين جزائرية لتغطية مسؤوليته المدنية تجاه الراكب، أي تأمين مسؤوليته عن الأضرار البدنية والوفاة والضرر الناجم عن التأخير، على ألا يتجاوز الحد الأقصى للمسؤولية المنصوص عليها قانونا، والمحدد بقيمة 250 ألف وحدة حسابية وهو ليس مبلغا جزائري.³

¹ - المرجع نفسه، ص 199.

² - دلال يزيد، ملامح تعزيز مركز الراكب المضرور في ضوء نظام التأمين من مسؤولية شركات النقل الجوي، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 02، 2014، ص 39.

³ - المرجع نفسه، ص 39.

وإنما هو تعويض بقدر الضرر، وفي المجال العملي يثبت التأمين بموجب وثيقة يطلق عليها شهادة التأمين المنصوص عليها طبقا للمادة 173 من قانون الطيران المدني، التي فرضت وجوب تقديم الناقل لهذه الشهادة عند كل تفتيش تقوم به السلطة المكلفة أو القوة العمومية.

وتعد وثيقة ثبوتية وقرينة على الوجود ضمان في ذمة المؤمن وينتهي الضمان بإنهاء سريان تلك الوثيقة، بالإضافة إلى أن الضمان لا ينحصر فقط في ضمان سلامة الناقل لدفع التعويض المحدد قانونا بل ينصرف لحماية أخرى أقرها المشرع لفائدة ضحايا المصابين بأضرار خطيرة، وهو الضمان الإجتماعي.¹

بل يخرج عن نطاق الضمان الأضرار التي تحصل بخطأ عمدي من الناقل أو تابعيه أي في حال ما كان وقوع الضرر يعود لإهمال الناقل ومن في إمرته، كذلك الأضرار الحاصلة بخطأ من الضحية نفسها.

كما تخرج عن نطاق الضمان أيضا كل الأمراض التي ترتبط بالحالة الصحية المتدهورة للمسافر، والتي تخرج من نطاق التعويض الجزائي ومنها حالات الصرع والهذيان، والنوبات القلبية والأمراض التنفسية الجهد الكلوي، السكري، والإنتحار.²

ثانيا- أثر التأمين من المسؤولية: إن العلاقة ما بين التأمين والمسؤولية هي علاقة تفرض نفسها تلقائيا، وتظهر تلك العلاقة التبادلية بين التأمين والمسؤولية في أن النظامين متقاربان، فلو كان الهدف إقامة نظام المسؤولية المدنية عموما، هو ضمان للضحية لتعويضها عن الضرر اللاحق بها بذلك فالمسؤولية وظيفة وقائية.³

¹ -عبد الوهاب سعاد، دور التأمين كآلية لغدارة مخاطر النقل الجوي في الجزائر، مجلة دراسات اقتصادية، المجلد 16،

العدد 01، 2022، ص 393.

² - المرجع نفسه، ص 394.

³ - جديد معراج، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2016، ص 72.

وأما التأمين من المسؤولية هو ضمان وأمان في آن واحد، أي ضمان للمسؤول عن ضرر يحميه من الآثار السلبية التي تلحق ذمته نتيجة مطالبة الضحية له بالتعويض الناجم عن دعوى المسؤولية، إذ يقيها من احتمال عدم ملائمة المتسبب في الضرر الناجم للحصول عن تعويض وهكذا يؤثر التأمين في فعالية المسؤولية المدنية.

أ - **يعكس التأمين آثاره على مسؤولية الناقل الجوي**، بحسب نظام التأمين عليها في كل من نظام التأمين التلقائي الفردي وتأمين المسؤولية العقدية كما يلي: ففي نظام التأمين التلقائي الفردي الذي يبرمه الناقل لفائدة الركاب ويسري في حال تنازل الضحية الركاب أو ذوي حقوقه عن دعوى المسؤولية، فهذا التأمين يعدل من ركائز مسؤولية الناقل الجوي، وأما تأمين المسؤولية العقدية للناقل الجوي يؤكد المسؤولية ولا ينفىها.¹

ب - **إجبارية التأمين وإحلاله محل مسؤولية الناقل الجوي**: هناك قوانين تركت الحرية للناقل إختيار التأمين على مسؤوليته، بينما قوانين أخرى فرضت إجبارية تأمين الناقل الجوي لمسؤوليته، أو إلزام الناقل الركاب بإبرام هذا التأمين كضمان لمسؤوليته كما هو الحال في القانون الأمريكي والألماني.

أما المشرع الجزائري بموجب القانون المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني رقم 98-06، فقد كان مؤيد لفكرة إجبارية تأمين مسؤولية الناقل الجوي في جميع حالات المسؤولية وهذا طبقا للمادة 117 من منه، والتي تستوجب على الناقل أو كل مستغل لطائرة في القطر الجزائري أن يكتتب تأمينا يغطي مسؤوليته، حيث جعل المشرع الجزائري التأمين شرطا لممارسة نشاط النقل الجوي في الجزائر، حيث أنه يفرض عقوبات على عدم التأمين.

2

¹ - جديد معراج، المرجع السابق، ص 73.

² - عبد الوهاب سعاد، المرجع السابق، ص 394.

خلاصة الفصل:

يتبين من خلال هذا الفصل أن المشرع الدولي والوطني حرصا على تحقيق نوع من التوازن التشريعي بين مصلحتين متقابلتين: مصلحة المسافر في ضمان تعويض عادل عن الأضرار التي تلحق به أثناء الرحلة، ومصلحة الناقل في حماية نشاطه من الأعباء المالية غير المنضبطة.

ولأجل هذا التوازن، لم تصمم مسؤولية الناقل الجوي كمسؤولية مطلقة، بل أحيطت بمجموعة من الوسائل القانونية التي تمكنه من دفع المسؤولية عنه، شريطة إثباته اتخاذ جميع التدابير اللازمة لتفادي وقوع الضرر، أو إذا كان الضرر ناجما عن خطأ المضرور ذاته، أو عن حادث مفاجئ يعد قوة قاهرة لا يمكن دفعها أو توقعها.

كما أن نظام التعويض في هذا المجال يقوم على مبدأ تحديد سقف معين للمسؤولية المالية للناقل الجوي، وهو ما يقلل من حجم الخسائر التي قد يتحملها هذا الأخير، شريطة احترامه للضوابط القانونية والشكلية المرتبطة بإصدار وثائق النقل، إلا أن هذا السقف يفقد أثره في حال ارتكب الناقل أو تابعه خطأ جسيما أو غشا، أو أخل بالتزاماته التعاقدية الجوهرية.

ولم يكن هذا النظام ليستقيم لولا مواكبته بمنظومة تأمين فعالة، حيث فرضت التشريعات في كثير من الدول، وعلى رأسها الجزائر على الناقل الجوي اكتتاب تأمين يغطي مسؤوليته تجاه الركاب، بما يضمن تنفيذ أحكام التعويض، ويعزز من ثقة المسافرين في عدالة نظام النقل الجوي وسلامته القانونية والمالية.

يتجلى من كل ذلك أن نظام المسؤولية في النقل الجوي لا يقوم فقط على المحاسبة، بل يشمل أيضا الحماية القانونية، ما يجعله نموذجا متقدما في مجال تنظيم العلاقات التعاقدية ذات الطابع الدولي.

الخاتمة

1- الخلاصة أو الحوصلة العامة:

بعد دراستنا لمسؤولية الناقل الجوي عن نقل الركاب، يتبين أن هذه المسؤولية تمثل حجر الأساس في تنظيم العلاقة بين شركات الطيران والمسافرين، خاصة مع التوسع الكبير في حركة النقل الجوي دولياً، فلقد أصبحت سلامة الراكب وتعويضه في حالة الضرر مسألة لا تحتل الغموض، بل تتطلب تنظيمًا قانونياً يراعي مصلحة الطرفين، ويحقق التوازن بين حماية المسافر وضمان استمرارية خدمات النقل الجوي.

وقد أثبتت الدراسة أن الاتفاقيات الدولية - بدءاً من اتفاقية وارسو 1929، مروراً باتفاقية لاهاي، فبروتوكول جواتيمالا، وانتهاءً باتفاقية مونتريال 1999 - قد سعت إلى إحكام هذه المسؤولية، وتحديد شروطها وحدودها ووسائل دفعها.

كما أن التشريع الجزائري، من خلال نصوص القانون رقم 98-06 المحدد للقواعد العام المتعلقة بالطيران المدني، تبنى في أغلب موادها نفس المبادئ الدولية، مع بعض الفوارق التي تركت مجالاً لاجتهاد القضاء في التفسير والتطبيق.

2- النتائج:

- إثبات اتخاذ التدابير الضرورية أو استحالة اتخاذها يعد من أهم وسائل الناقل الجوي لدفع المسؤولية، ويتحمل فيها عبء الإثبات وفقاً لمعيار "الناقل الحريص".
- التفسير الموسع لمفهوم "التدابير الضرورية" هو الأنسب لتحقيق التوازن بين الناقل والمسافر، بخلاف التفسيرين الحرفي والضيق اللذين يقيدان وسائل الدفاع المتاحة للناقل.
- خطأ المسافر أو من ينوب عنه يعد سبباً مشروعاً لدفع أو تخفيف مسؤولية الناقل، سواء ثبت انفراده بالخطأ أو مساهمته فيه.
- اتفاقية مونتريال وبروتوكول جواتيمالا حسناً من معالجة هذا الدفع مقارنة باتفاقية وارسو التي تركت الأمر للقانون الداخلي، مما كان يسبب تبايناً بين الدول.

- يمكن للناقل أن يُعفى من المسؤولية عند إثبات أن الضرر ناتج حصرياً عن قوة قاهرة غير متوقعة وغير قابلة للدفع، وفقاً لما تقره القواعد العامة.
- لا يقبل الدفع بالقوة القاهرة إذا ثبت أن هناك تقصيراً من جانب الناقل أو تابعيه ساهم في وقوع الضرر.
- نظام المسؤولية المحددة يمنح توازناً بين مصلحة الناقل والراكب، ويمنع المطالبة بتعويضات مفرطة، شرط التزام الناقل بالإجراءات الشككية وعدم ثبوت سوء نيته.
- إذا ثبت غش الناقل أو الخطأ الجسيم، أو تخلف عن إصدار الوثائق النظامية، تتحول مسؤوليته إلى مسؤولية غير محددة ويُحرم من سقف التعويض.
- التأمين من المسؤولية - سواء التلقائي أو العقدي - يشكل ضماناً حقيقية لكل من الناقل والمسافر، ويحد من مخاطر الإفلاس أو عدم التعويض.
- أقرّ المشرع الجزائري إجبارية التأمين في قانون الطيران المدني، مما يشكل خطوة حمائية فعالة، لكنه لم يفصل في خصائصه القانونية مما يتطلب تدخلاً تشريعياً إضافياً.

3- الاقتراحات:

- ضرورة توحيد المصطلحات والتعريفات في القانون الجزائري مع ما ورد في الاتفاقيات الدولية، خصوصاً ما يتعلق بـ "الحادث الجوي"، "القوة القاهرة"، و"الخطأ الجسيم".
- إلزامية تزويد المسافرين بوثائق النقل النظامية، مع التتبع على جزاءات واضحة في حال الإخلال بها.
- تحديث التشريع الوطني بما يتماشى والتحديات الحديثة مثل الجوائح الصحية، الهجمات السيبرانية، أو الإضرابات الجوية طويلة الأمد.
- توجيه القضاء الوطني نحو تطبيق موحد ومتوازن لمعيار "الناقل الحريص"، خاصة في تقييم التدابير الوقائية المتخذة.

- تشجيع شركات النقل الجوي الوطنية على تحسين أنظمة التأمين بما يغطي النطاق الكامل للمخاطر، مع رقابة أكثر صرامة من هيئة الطيران المدني.

وفي الختام، فإن موضوع مسؤولية الناقل الجوي عن نقل الركاب لا يزال يحتفظ بأهمية متجددة، نظرا لتطورات قطاع الطيران وتزايد الاعتماد عليه عالميا، فقد سعيينا لتبيان أن الإطار القانوني المنظم لهذه المسؤولية يتميز بتكامل دولي وتشريعي وطني، يجمع بين حماية حقوق المسافرين وتمكين الناقلين من الدفاع عن مصالحهم ضمن حدود القانون.

ولا شك أن استمرار التحديات المرتبطة بالحوادث الجوية، والأزمات الصحية، والاضطرابات الأمنية، يفرض على المنظومات التشريعية مراجعة دائمة لمضامين النصوص القانونية، وتكييفها مع المستجدات الواقعية بما يضمن أمن وسلامة النقل الجوي، ويكرس الثقة بين المسافرين من جهة وشركات الطيران من جهة أخرى.

ومن هنا، نأمل أن تساهم هذه الدراسة في إثراء النقاش حول المسؤولية في النقل الجوي، وأن تشكل إضافة علمية قابلة للبناء عليها في بحوث ودراسات لاحقة.

الملاحق

الملحق رقم (01)

القانون المحدد للقواعد العام المتعلقة بالطيران المدني رقم 98-06

4. ربيع الأول عام 1419 هـ - الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية / العدد 48 - 3

قوانين

- وبمقتضى المرسوم رقم 64 - 76 المؤرخ في 2 مارس سنة 1964 والمتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى اتفاقية روما المؤرخة في 7 أكتوبر سنة 1952 والمتعلقة بالأضرار الملحقه بالغير على اليابسة من طرف مراكب جوية أجنبية،

- وبمقتضى المرسوم رقم 64 - 151 المؤرخ في 5 يونيو سنة 1964 والمتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى اتفاقية جنيف المؤرخة في 19 يونيو سنة 1948 والمتعلقة بالإعتراف الدولي بالحقوق المترتبة على الطائرات،

- وبمقتضى المرسوم رقم 64 - 152 المؤرخ في 5 يونيو سنة 1964 والمتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى اتفاقية روما المؤرخة في 29 مايو سنة 1933 حول توحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي للطائرات،

- وبمقتضى الأمر رقم 65 - 267 المؤرخ في 25 أكتوبر سنة 1965 والمتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية المتممة لاتفاقية وارسو حول توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي الذي يؤديه شخص غير الناقل المتعاقد، والموقعة بتاريخ 18 سبتمبر سنة 1961 بغوادالاخارا،

- وبمقتضى الأمر رقم 76 - 17 المؤرخ في 20 فبراير سنة 1976 والمتعلق بالمصادقة على البروتوكول المتضمن تعديل الاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي، الموقع بتاريخ 7 يوليو سنة 1971 بفيينا،

- وبمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 95 - 214 المؤرخ في 11 ربيع الأول عام 1416 الموافق 8 غشت سنة 1995 والمتضمن المصادقة، مع التحفظ، على ثلاث اتفاقيات وبروتوكول متعلقة بالطيران المدني الدولي :

قانون رقم 98 - 06 مؤرخ في 3 ربيع الأول عام 1419 الموافق 27 يونيو سنة 1998، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني.

إن رئيس الجمهورية،

- بناء على الدستور، لا سيما المواد 17 و18 و98 و120 و122 و126 و127 منه،

- وبمقتضى المرسوم رقم 63 - 84 المؤرخ في 5 مارس سنة 1963 والمتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى اتفاقية شيكاغو المتعلقة بالطيران المدني الدولي، الموقعة يوم 7 ديسمبر سنة 1944، وتعديلاتها،

- وبمقتضى المرسوم رقم 63 - 109 المؤرخ في 6 أبريل سنة 1963 والمتضمن نشر الاتفاقيات المبرمة بين بعض المنظمات الدولية وحكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية ومنها الاتفاق النموذجي المراجع المؤرخ في 15 نوفمبر سنة 1962 المبرم مع المنظمة العالمية للأرصاد الجوية،

- وبمقتضى المرسوم رقم 64 - 74 المؤرخ في 2 مارس سنة 1964 والمتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى اتفاقية وارسو المؤرخة في 12 أكتوبر سنة 1929 حول توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي وبروتوكول لاهاي الدولي المؤرخ في 28 سبتمبر سنة 1955،

- وبمقتضى المرسوم رقم 64 - 75 المؤرخ في 2 مارس سنة 1964 والمتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاق المتعلق بعبور الخدمات الجوية الدولية، الملحق الثالث لاتفاقية شيكاغو،

- وبمقتضى الأمر رقم 66 - 155 المؤرخ في 18 صفر عام 1386 الموافق 8 يونيو سنة 1966 والمتعلق بقانون الإجراءات الجزائية، المعدل والمتمم،

- وبمقتضى الأمر رقم 66 - 156 المؤرخ في 18 صفر عام 1386 الموافق 8 يونيو سنة 1966 والمتضمن قانون العقوبات، المعدل والمتمم،

- وبمقتضى الأمر رقم 75 - 58 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975 والمتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم،

- وبمقتضى الأمر رقم 75 - 59 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975 والمتضمن القانون التجاري، المعدل والمتمم،

- وبمقتضى الأمر رقم 75 - 89 المؤرخ في 29 ذي الحجة عام 1395 الموافق 30 ديسمبر سنة 1975 والمتضمن قانون البريد والمواصلات،

- وبمقتضى القانون رقم 79 - 07 المؤرخ في 26 شعبان عام 1399 الموافق 21 يوليو سنة 1979 والمتضمن قانون الجمارك، المعدل والمتمم،

- وبمقتضى القانون رقم 83 - 03 المؤرخ في 22 ربيع الثاني عام 1403 الموافق 5 فبراير سنة 1983 والمتعلق بحماية البيئة،

- وبمقتضى القانون رقم 84 - 11 المؤرخ في 9 رمضان عام 1404 الموافق 9 يونيو سنة 1984 والمتضمن قانون الأسرة، لا سيما المادة 113 منه،

- وبمقتضى القانون رقم 84 - 17 المؤرخ في 8 شوال عام 1404 الموافق 7 يوليو سنة 1984 والمتعلق بقوانين المالية، المعدل والمتمم،

- وبمقتضى القانون رقم 85 - 05 المؤرخ في 26 جمادى الأولى عام 1405 الموافق 16 فبراير سنة 1985 والمتعلق بحماية الصحة وترقيتها،

- وبمقتضى القانون رقم 90 - 02 المؤرخ في 10 رجب عام 1410 الموافق 6 فبراير سنة 1990 والمتعلق بالوقاية من النزاعات الجماعية في العمل وتسويتها وممارسة حق الإضراب،

* الاتفاقية المتعلقة بالمخالفات وبيع بعض الأعمال المرتكبة على متن المراكب الجوية الموقعة بتاريخ 14 سبتمبر سنة 1963 بطوكيو،

* الاتفاقية حول قمع الحجز غير القانوني للطائرات الموقعة بتاريخ 16 ديسمبر سنة 1970 بمدينة لاهاي،

* الاتفاقية المتعلقة بقمع الأعمال غير القانونية الموجهة ضد أمن الطيران المدني الموقعة بتاريخ 23 سبتمبر سنة 1971 بمنتريال،

- البروتوكول حول قمع الأعمال غير القانونية المتمثلة في العنف في المطارات التي يستخدمها الطيران المدني الدولي والمتممة للاتفاقية حول قمع الأعمال غير القانونية الموجهة ضد أمن الطيران المدني المحررة بمنتريال بتاريخ 23 سبتمبر سنة 1971 والموقعة بتاريخ 24 فبراير سنة 1988،

- وبمقتضى الأمر رقم 62 - 050 المؤرخ في 18 سبتمبر سنة 1962 والمتعلق بترقيم وتعريف وملكية المراكب الجوية،

- وبمقتضى الأمر رقم 63 - 412 المؤرخ في 24 أكتوبر سنة 1963 والمتعلق بقواعد ملاحه المراكب الجوية، المعدل،

- وبمقتضى الأمر رقم 63 - 413 المؤرخ في 24 أكتوبر سنة 1963 والمتعلق بالأحكام الجزائية حول المخالفات لقواعد الترقيم وتعريف المراكب الجوية، المعدل،

- وبمقتضى القانون رقم 64 - 166 المؤرخ في 8 يونيو سنة 1964 والمتعلق بالمصالح الجوية،

- وبمقتضى القانون رقم 64 - 168 المؤرخ في 8 يونيو سنة 1964 والمتعلق بالنظام القانوني للطائرات،

- وبمقتضى القانون رقم 64 - 244 المؤرخ في 22 غشت سنة 1964 والمتعلق بالمطارات والمرافق المعدة لسلامة الملاحة الجوية،

- وبمقتضى الأمر رقم 66 - 154 المؤرخ في 18 صفر عام 1386 الموافق 8 يونيو سنة 1966 والمتضمن قانون الإجراءات المدنية، المعدل والمتمم،

يصدر القانون الآتي نصّه :

الفصل الأول

أحكام عامة

المادة الأولى : يهدف هذا القانون إلى تحديد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني.

القسم الأول

تعريف

المادة 2 : يقصد بالمصطلحات الواردة في هذا القانون، ما يأتي :

الطائرة : كل آلة تستطيع الارتفاع والتماسك والانتقال في الجو بفضل تفاعلات هوائية من غير التفاعلات الهوائية على سطح الأرض.

الطائرات المدنية : كل الطائرات باستثناء الطائرات التابعة للدولة.

طائرات الدولة : كل الطائرات المملوكة للدولة، والتي تديرها الدولة أو تستأجرها وتخصصها لإحدى خدماتها فقط، وتشمل بوجه خاص طائرات رئاسة الجمهورية والطائرات العسكرية بما في ذلك الطائرات التابعة للدرك الوطني والطائرات التابعة للشرطة وللجمارك وللحماية المدنية.

تعتبر الطائرات المدنية المستعملة مؤقتا في خدمة الدولة، طائرات تابعة للدولة أثناء مدة استعمالها.

محطة جوية : مساحة محددة على سطح الأرض أو على الماء تشمل مساحات التحرك المتكوّنة من المدارج، وطرق المرور، وحظائر الطائرات، الموجهة للاستعمال الكلي أو الجزئي لوصول الطائرات ورحيلها وتحركها على السطح.

محطة جوية مختلطة : محطة جوية تستعملها سويا مصالح الطيران المدني ومصالح الطيران العسكري وفقا لاتفاق يحدد حقوق كل طرف وواجباته.

- وبمقتضى القانون رقم 90 - 09 المؤرخ في 12 رمضان عام 1410 الموافق 7 أبريل سنة 1990 والمتعلق بالولاية،

- وبمقتضى القانون رقم 90 - 10 المؤرخ في 19 رمضان عام 1410 الموافق 14 أبريل سنة 1990 والمتعلق بالنقد والقرض،

- وبمقتضى القانون رقم 90 - 11 المؤرخ في 26 رمضان عام 1410 الموافق 21 أبريل سنة 1990 والمتعلق بعلاقات العمل، المعدل والمتمم، لا سيما المادة 4 منه،

- وبمقتضى القانون رقم 90 - 29 المؤرخ في 14 جمادى الأولى عام 1411 الموافق أول ديسمبر سنة 1990 والمتعلق بالتهيئة والتعمير،

- وبمقتضى القانون رقم 90 - 30 المؤرخ في 14 جمادى الأولى عام 1411 الموافق أول ديسمبر سنة 1990 والمتضمن قانون الأملاك الوطنية،

- وبمقتضى القانون رقم 90 - 31 المؤرخ في 17 جمادى الأولى عام 1411 الموافق 4 ديسمبر سنة 1990 والمتعلق بالجمعيات،

- وبمقتضى المرسوم التشريعي رقم 93 - 12 المؤرخ في 19 ربيع الأول عام 1414 الموافق 5 أكتوبر سنة 1993 والمتعلق بترقية الاستثمار،

- وبمقتضى الأمر رقم 95 - 06 المؤرخ في 23 شعبان عام 1416 الموافق 25 يناير سنة 1995 والمتعلق بالمنافسة،

- وبمقتضى الأمر رقم 95 - 07 المؤرخ في 23 شعبان عام 1416 الموافق 25 يناير سنة 1995 والمتعلق بالتأمينات،

- وبمقتضى القانون رقم 95 - 22 المؤرخ في 29 ربيع الأول عام 1416 الموافق 26 غشت سنة 1995 والمتعلق بخصوصية المؤسسات العمومية،

- وبمقتضى الأمر رقم 95 - 25 المؤرخ في 30 ربيع الثاني عام 1416 الموافق 25 سبتمبر سنة 1995 والمتعلق بتسيير رؤوس الأموال التجارية التابعة للدولة،

وبعد مصادقة البرلمان،

المادة 118 : ينبغي أن تتضمن اتفاقية الامتياز، الأحكام الخاصة بمدتها ومقر المؤسسة، والموارد المالية ولزوم تحديد التوقيت ووضع تعريفة وضمان استغلال خدمة النقل.

المادة 119 : عند نهاية الامتياز، يمكن الدولة، عندما تتضح ضرورة الإبقاء على استغلال المحطة الجوية أو الخط الممنوح، شراء المؤسسة الخاضعة للقانون الجزائري، وفقا للشروط المنصوص عليها في دفتر الشروط.

وفي حالة الاختلاف حول مبلغ التعويضات، تبت في الأمر الجهة القضائية المختصة.

المادة 120 : يخضع نقل الامتياز إلى الغير، للموافقة المسبقة للسلطة المكلفة بالطيران المدني.

المادة 121 : الطائرات قابلة للإيجار والاستئجار.

المادة 122 : عقد إيجار الطائرات عقد يضع بموجبه صاحب الطائرة وبمقابل، تحت تصرف شخص آخر يدعى مستأجرا استخدام طائرة بدون طاقم.

المادة 123 : عقد الاستئجار عقد يضع بموجبه مؤجر يملك طائرة وبمقابل، تحت تصرف مستأجر، استخدام طاقات هذه الطائرة كلياً أو جزئياً.

القسم الثاني

خدمات العمل الجوي

المادة 124 : تعرف كخدمات العمل الجوي، مجموعة الرحلات التي تتم بمقابل والتي تستهدف :

- التقاط مناظر جوية فوتوغرافية أو سينماتوغرافية،

- تنفيذ كشف جيوفيزيائية وطبوغرافية جوية،
- قذف مستحضرات أو مواد لأغراض فلاحية أو النظافة العمومية أو مكافحة الحرائق والحفاظ على البيئة،

- إنجاز مهام تربية أو علمية أو إخبارية.
تحدد شروط وكيفيات استغلال خدمات العمل الجوي عن طريق التنظيم.

- بالنسبة للمؤسسة ذات الشخص الوحيد وذات المسؤولية المحدودة : أن يكون الشريك الوحيد من جنسية جزائرية،

- بالنسبة لشركات الأشخاص : أن يمتلك رأسمالها كلياً أشخاص من جنسية جزائرية.

المادة 113 : تستغل الخدمات الجوية الدولية للنقل العام، المنتظمة منها وغير المنتظمة المنطلقة من القطر الجزائري أو في اتجاهه، من طرف مؤسسات خاضعة للقانون الجزائري ومع مراعاة أحكام المادة أدناه من طرف مؤسسات أجنبية.
توضح أحكام هذه المادة عن طريق التنظيم.

المادة 114 : لا يمكن المؤسسات الأجنبية أن تمارس بالقطر الجزائري نشاطا بمقابل، إلا بمقتضى اتفاقات أو اتفاقيات تبرم بين الجزائر ودولة الترخيم أو بمقتضى رخصة تمنحها السلطة المكلفة بالطيران المدني.

- توضح أحكام تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم.

المادة 115 : النقل الجوي للأشخاص والبضائع ملكية عامة. كما يمكن أن يكون موضوع امتياز.

يمنح الامتياز من السلطة المكلفة بالطيران في الشكل الآتي :

- امتياز عام لحق الاستغلال،

- امتياز خاص لاستغلال خط جوي معين.

يفضي منح الامتياز في جميع الحالات إلى دفع حقوق.

المادة 116 : تمنح الامتياز، السلطة المكلفة بالطيران المدني حسب الشروط والكيفيات المحددة عن طريق التنظيم.

المادة 117 : تتم المصادقة على اتفاقية الامتياز ودفتر الشروط المرافق لها بمقتضى مرسوم يتخذ في مجلس الحكومة، وينشران في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

تحدد شروط وكيفيات استغلال الخدمات الجوية الخاصة عن طريق التنظيم.

المادة 129 : يلزم مالكو ومستغلو الخدمات الجوية الخاصة بإبرام عقد تأمين يغطي مجمل المخاطر.

المادة 130 : يخضع مالكو ومستغلو الخدمات الجوية الخاصة من ناحية المسؤولية، للتشريع الساري المفعول ولأحكام هذا القانون.

الفصل الثامن

عقد النقل الجوي والمسؤولية والتأمينات

القسم الأول

عقد النقل الجوي للركاب وأمتعتهم

المادة 131 : ينبغي أن يتم أي نقل جوي عمومي طبقا لعقد يلتزم بموجبه الناقل بواسطة الطائرة بنقل أشخاص مسجلين، بأمتعتهم أو بدونها، بمقابل من محطة جوية إلى أخرى.

المادة 132 : يجب أن يثبت عقد نقل الأشخاص بتسليم وثيقة الركوب. ولا يؤثر غياب أو عدم صلاحية أو ضياع وثيقة الركوب على وجود عقد النقل ولا على صلاحيته.

غير أنه إذا قبل الناقل راكبا لا يتوفر على وثيقة الركوب، لا يكون له الحق في الاستفادة من أحكام هذا القانون التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها.

المادة 133 : تحدد شروط إصدار وثائق الركوب وكيفياته عن طريق التنظيم.

المادة 134 : تحدد تعريفات النقل العمومي الجوي الداخلي طبقا للتشريع المعمول به.

يجب أن تأخذ هذه التعريفات بعين الاعتبار التخفيضات الواردة على تذاكر السفر أو مجانياتها والمنصوص عليها في القانون.

المادة 135 : تحدد شروط تعريفات النقل العمومي الجوي الدولي المنتظم طبقا للكيفيات المنصوص عليها في الاتفاقات الثنائية للنقل الجوي.

المادة 125 : تماثل الخدمات الجوية للنقل العمومي التي تدعى «الطاكسي الجوي» والتي تستعمل طائرات تتسع لأثني عشر (12) مقعدا أو أقل أو لآلاف ومائتي (1200) كلف لنقل الحمولة، خدمات العمل الجوي.

يعد الإخلاء الصحي بواسطة الطائرة، خدمة عمل جوي.

تحدد القواعد المتعلقة «بالطاكسي الجوي» أو النقل الصحي الجوي عن طريق التنظيم.

القسم الثالث

خدمات الطيران الخفيف

المادة 126 : يقصد بخدمات الطيران الخفيف، جميع النشاطات التي تقوم بها النوادي الجوية ومدارس الطيران ومراكز التدريب في مفهوم هذا القانون :

- النوادي الجوية، هي جمعيات أنشئت طبقا للتشريع الساري المفعول وحصلت على اعتماد السلطة المكلفة بالطيران المدني.

- مدارس الطيران ومراكز التدريب، هي مؤسسات يحكمها التشريع الساري المفعول وتخضع للاعتماد المسبق للسلطة المكلفة بالطيران المدني.

تسهل نوادي الطيران ومدارس الطيران ومراكز التدريب وتساهم في تعميم الطيران ومعرفة وتعليمه.

المادة 127 : يتعين على نوادي الطيران ومدارس الطيران ومراكز التدريب إبرام ما يأتي :

(1) - عقد تأمين يغطي أخطار الخسائر التي تصيب الغير على السطح بفعل نشاطاتها.

(2) - عقد تأمين يغطي الأخطار التي يتعرض لها الأشخاص الذين يمارسون ضمنها الطيران بمحرك وبدون محرك والإنزال بالمظلات.

القسم الرابع

الخدمات الجوية الخاصة

المادة 128 : تعرف كخدمات جوية خاصة، جميع الرحلات التي يقوم بها مالك الطائرة لحسابه الخاص.

ويتحمل مسؤولية كل خسارة تصيب الناقل الجوي أو أي شخص آخر من جراء هذه البيانات أو التصريحات غير القانونية أو الخاطئة أو الناقصة.

المادة 141 : تشكل رسالة النقل الجوي دليلا على إبرام عقد النقل الجوي، واستلام البضاعة أو المواد من طرف الناقل، وعلى شروط النقل الصادرة عن المرسل.

تثبت البيانات الواردة في رسالة النقل الجوي المتعلقة بوزن البضائع وحجمها وتغليفها وكذا عدد الطرود، إلى أن يثبت العكس.

لا تشكل البيانات المتعلقة بكمية البضاعة أو المواد وحجمها وحالتها، حجة ضد الناقل الجوي إلا بعد تأكد هذا الأخير منها وبحضور المرسل.

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

ينتهي حق المرسل عند بداية حق المرسل إليه طبقا للمادة 143 أدناه.

في حالة تعذر تنفيذ أوامر المرسل، فعلى الناقل أن يخطره بذلك فورا، وإذا رفض المرسل إليه رسالة النقل الجوي أو البضاعة أو إذا تعذر الاتصال به، يحتفظ المرسل بحقه في التصرف في البضاعة.

المادة 143 : يحق للمرسل إليه، إلا في الحالات المبينة في المادة السابقة، بمجرد وصول البضاعة إلى المكان الذي أرسلت إليه، أن يطلب من الناقل الجوي أن يسلم له رسالة النقل الجوي والبضاعة مقابل دفع مبلغ الديون، وتنفيذ شروط النقل الجوي المبينة في رسالة النقل الجوي.

في حالة وجود تنصيب مناف لذلك، يلزم الناقل بإشعار المرسل إليه بمجرد وصول البضاعة.

المادة 136 : في مجال النقل الجوي الدولي، يلزم الناقل بالتأكد من أن المسافرين عند الركوب يحملون الوثائق الرسمية التي تسمح لهم بالدخول إلى البلد المقصود.

تسري أحكام هذه المادة أيضا على الناقلين الذين يقومون برحلة جوية نحو التراب الوطني.

المادة 137 : ينبغي إثبات نقل الأمتعة، غير الأشياء الصغيرة الشخصية التي يحتفظ بها الركاب، بتسليم بيان الأمتعة أو بتسجيلها على وثيقة الركوب.

لا يؤثر غياب أو عدم صلاحية أو ضياع بيان الأمتعة، لا على وجود عقد النقل ولا على صلاحيته.

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

القسم الثاني عقد نقل البضائع

المادة 138 : يفرض كل نقل جوي للبضائع أو المواد أو الأمتعة إلى إبرام عقد يلتزم الناقل الجوي بموجبه بأن ينقل بواسطة الطائرة وبمقابل، من مطار إلى آخر، البضائع والمواد التي يستلمها من المرسل قصد تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني.

المادة 139 : يثبت عقد النقل الجوي للبضائع والمواد بوثيقة تسمى «رسالة النقل الجوي» يعدها المرسل ويقبلها الناقل الجوي.

ولا يؤثر غياب أو عدم صلاحية أو ضياع هذه الوثيقة لا على وجود عقد النقل الجوي ولا على صلاحيته.

إذا 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.

المادة 140 : يكون المرسل مسؤولا على صحة البيانات والتصريحات الخاصة بالبضائع أو المواد التي يسجلها في رسالة النقل الجوي.

المادة 147 : الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر الناتجة من تأخر في النقل الجوي للأشخاص والأمتعة والشحن طبقا للقواعد المنصوص عليها في التشريع المعمول به.

المادة 148 : الناقل الجوي غير مسؤول عندما يبرهن أنه اتخذ صحة كل مندوبيه الإجراءات الضرورية لتفادي الخسارة أو استحالة اتخاذهم ذلك.

لا يكون الناقل الجوي مسؤولا عند نقل الأمتعة والشحن، إذا برهن أن الخسارة ناتجة عن عيب في البضاعة ذاتها.

المادة 149 : في حالة تقديم الناقل الجوي البيئة عن كون الخسارة صادرة عن الشخص المتضرر أو مساهمة هذا الأخير فيها، يمكن إمفاؤه من المسؤولية أو التخفيف منها من طرف الجهة القضائية المختصة.

المادة 150 : مع مراعاة أحكام المادة 152 أدناه، تمارس مسؤولية الناقل الجوي إزاء كل شخص منقول طبقا لقواعد اتفاقية وارسو المؤرخة في 12 أكتوبر سنة 1929 وبروتوكول لاهاي المؤرخ في 28 سبتمبر سنة 1955 والمصادق عليهما من طرف الجزائر.

وتحدد قيمتها بمائتي وخمسين ألف (250.000) وحدة حسابية كحد أقصى عن كل مسافر.

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

المادة 151 : لا تسري حدود المسؤولية المحددة في هذا القانون إذا ثبت أن الخسارة ناتجة عن غش أو خطأ يقدر أنه معادل للغش أو الخطأ الذي ارتكبه الناقل أو مندوبوه خلال ممارسة وظيفتهم.

المادة 152 : يشكّل تسلّم الأمتعة المسجلة والشحن دون احتجاج من المرسل إليه، قرينة على تسلّمها في حالة جيدة طبقا لسند النقل إلا في حالة إثبات العكس.

إذا اعترف الناقل الجوي بضيايع البضاعة، أو إذا لم تصل بعد انقضاء مهلة سبعة (7) أيام بعد التاريخ المتوقع لوصولها، يحقّ للمرسل إليه أن يطالب الناقل الجوي بالحقوق الناتجة عن عقد النقل.

المادة 144 : يتم نقل مواد أو منتجات خطيرة على متن طائرات مدنية مرقمة بالقطر الجزائري، أو طائرات مدنية أجنبية تحلق فوق التراب الوطني، طبقا للاتفاقيات الدولية والتشريع الوطني.

تحدد شروط وكيفيات نقل مواد خطيرة جوا عن طريق التنظيم.

القسم الثالث

مسؤولية الناقل الجوي إزاء المسافرين والشحن والأمتعة

المادة 145 : 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 إنزال.

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

المادة 146 : يكون الناقل بالطائرة مسؤولا عن الخسائر والأضرار الناتجة عن ضيايع أو تلف أو خسارة تصيب الأمتعة المسجلة أو الشحن شرط أن يكون السبب الأصلي للخسارة قد حدث في الوقت الذي كانت فيه الأمتعة المسجلة أو الشحن تحت حراسة الناقل الجوي، سواء كان ذلك في المطار أو على متن الطائرة أو في أي مكان، في حالة هبوط هذه الأخيرة خارج محطة جوية.

لا تغطي مدة النقل الجوي أي نقل بري أو بحري يتم خارج المحطة الجوية.

غير أنه عند إتمام مثل ذلك النقل في إطار تنفيذ عقد نقل جوي من أجل الشحن أو التسليم أو إعادة الشحن، يفترض في كل خسارة، إلا عند إثبات العكس، أنها ناتجة عن حدث وقع أثناء النقل الجوي.

المادة 154 : إذا كانت الخسارة من فعل شخص استعمل طائرة دون موافقة مستغلة، يتقاسم هذا الأخير مسؤولية الاستعمال غير المشروع إلا إذا أثبت أنه قدّم العناية المطلوبة لتفادي ذلك الاستعمال، وكلّ منهما ملزم بالشروط والحدود المنصوص عليها في هذا القانون.

المادة 155 : يمكن أن ترفع الدعاوى من أجل مسؤولية الخسائر المسببة للأشخاص المنقولين أو الأمتعة أو الشحن المنقولة إما أمام محكمة موطن الناقل الجوي أو محكمة المقر الرئيسي لمؤسسته أو محكمة مكان تواجد المؤسسة التي أبرم فيها العقد.

المادة 156 : تحدّد مهلة تقادم الدعاوى بمضي سنتين إثنين فيما يتعلق :

(1) - بالدعاوى من أجل سداد الإتاوات المستحقة للأبحاث والإسعاف والإنقاذ.

تسري المهلة اعتبارا من اليوم الذي تنتهي فيه العمليات.

(2) - بدعاوى مسؤولية الخسائر المسببة للأشخاص المنقولين والأمتعة والشحن المنقول ولأعضاء الطاقم، مع مراعاة أحكام المادة 153 أعلاه.

تسري المهلة اعتبارا من يوم وصول الطائرة أو اليوم الذي يفترض فيه وصولها إلى المكان المقصود.

القسم الرابع

مسؤولية المستغلّ إزاء الغير على اليابسة

المادة 157 : ما عدا حالات القوة القاهرة، يمنع أن تلقى من الطائرة محلقة سلع أو أية أشياء أخرى.

تعتبر الطائرة محلقة من وقت تحركها بوسائلها الخاصة بغرض الإقلاع إلى غاية توقفها نهائيا.

المادة 158 : في حالة هبوط اضطراري أو سقوط على ملكية خاصة، لا يمكن مالك هذه الأخيرة أو الشخص المنتفع بها أن يحتجز الطائرة لما بعد اليوم الذي أودعت فيه استنتاجات لجنة التحقيق المشكّلة لهذا الغرض.

في حالة تلف، يجب أن يوجّه المرسل إليه للناقل احتجاجا فور اكتشاف ذلك وفي مهلة أقصاها ثلاثة (3) أيام فيما يتعلق بالأمتعة وسبعة أيام (7) فيما يتعلق بالشحن ابتداء من تاريخ تسلمها.

وعند الضياع أو التأخر يجب أن يتمّ الاحتجاج في مهلة أقصاها أربعة عشر (14) يوما من التاريخ الذي كان من المفروض أن توضع فيه الأمتعة أو الشحن تحت تصرّفه.

يجب أن يسجّل أي احتجاج بتحفظ خطّي مدوّن على سند النقل أو بأي محرّر آخر يرسل في المهلة المنصوص عليها بشأن ذلك الاحتجاج.

وفي حالة حدوث خسارة لشخص منقول من جراء تأخر في النقل، يجب أن يتمّ الطلب في مهلة الثلاثين (30) يوما الموالية لتاريخ توقّع الحصول.

وعند انعدام الاحتجاج في المهلة المحددة تكون كلّ دعوى مرفوعة ضدّ الناقل مرفوضة ما عدا في حالة غشّ صادر عن هذا الأخير.

المادة 153 : في حالة إتمام نقل جوي من طرف عدّة ناقلين متتاليين، يعدّ كلّ ناقل يقبل مسافرين أو أمتعة أو شحنا، طرفا متعاقدا في عقد النقل في حدود الجزء من النقل الذي تمّ تحت رقابته.

وفي حالة حدوث خسارة أو ضرر :

(1) - لا يمكن المسافرين أو ذوي حقوقه أن يرفعوا دعوى إلا ضدّ الناقل الجوي الذي أتمّ النقل الذي وقع خلاله الحادث أو التأخر، إلا إذا وقع التنصيص الصريح بأن الناقل الجوي الأوّل تولّى المسؤولية أثناء الرحلة بكاملها.

(2) - يمكن مرسل أمتعة أو سلع أن يرفع دعوى ضدّ الناقل الجوي الأوّل والمرسل إليه صاحب حقّ التسلم ضدّ الناقل الأخير، فضلا عن ذلك يمكن الإثنين التصرف ضدّ الناقل الذي أتمّ النقل الذي وقع خلاله التلف أو الضياع أو الخسارة أو التأخير.

يتقاسم هذان الناقلان المسؤولية تجاه المرسل والمرسل إليه.

الملحق رقم (02)

الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة النقل الجوي الدولي فارسوفيا (Varsovie)

المؤرخة في 12 أكتوبر 1929

الفصل الثالث المتعلق بمسؤولية الناقل

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 aéroport ou à bord d'un aéronef ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aéroport.

3. La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou fluvial effectué en dehors d'un aéroport. Toutefois lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve contraire, résulter d'un 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** : 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.

الملحق رقم (03)

الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي
وقعت في 28 أيار عام 1999 في مونتريال

Article 17 :

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

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 :

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 :

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

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 téméairement 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.

قائمة المراجع

LES REFERENCES

• المراجع باللغة العربية:

01- النصوص القانونية:

- اتفاقية وارسو لسنة 1929.
- اتفاقية لاهاي لعام 1955 لتعديل وارسو.
- بروتوكول جواتيمالا سيتي لسنة 1971.
- اتفاقية مونتريال لسنة 1999.
- القانون رقم 43 المؤرخ في 01 جانفي 1977 والمتضمن القانون المدني الأردني.
- القانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 يونيو 1998، المحدد للقواعد العام المتعلقة بالطيران المدني، (ج ر ج ج: 48، الصادرة بتاريخ: 28 يونيو 1998)
- القانون رقم 07-05 المؤرخ في 13 مايو 2007، المتضمن القانون المدني الجزائري: (ج ر ج ج: 31، الصادرة بتاريخ: 2007/05/13).

02- الكتب:

- أمير خالد عدلي، عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني، دار منشأة المعارف للنشر، القاهرة، 2000.
- بريري محمود مختار، قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربية، القاهرة، 1989.
- ثروت عبد الرحيم، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006.
- جلال وفاء، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين، دراسة في القضاء الأمريكي، دار الجامعة الجديد، الإسكندرية، 1997.

- زاهر فاروق أحمد، تحديد مسؤولية الناقل الجوي وفقا للنظام الفارسوفي، جامعة القاهرة، 1989.
- طالب موسى حسن، القانون الجوي الدولي، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1997.
- عاطف محمد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، 2005.
- عبد الرزاق بن خرف، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري، التأمينات البرية، ج1، د د ن، 1998.
- عيسى غسان، مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم دراسة مقارنة، دار الثقافة، 2008.
- محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الدولي والداخلي، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2013.
- محمود الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفقا لاتفاقية مونتريال 1999، تحديث نظام وارسو، مجلس النشر العلمي، جامعة الكويت، 2000.
- محمود عباينة، أحكام عقد النقل البحري (النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي)، الدار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2015.
- محمود مختار بربري، القانون الجوي، دار النهضة العربية، مصر، 2003.
- هشام فضلي، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي، دراسة في اتفاقية مونتريال 1999، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2005.
- وهيبه بناصر، المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2014.

- يحيى أحمد البناء، الإرهاب الدولي ومسؤولية شركة الطيران، دار المعارف، الإسكندرية، 1994.

03- المقالات والدراسات:

- مولاي بلقاسم، حالات مسؤولية الناقل الجوي ووسائل دفعها، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد04، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018.

- بن دريس حليلة، حدود التأمين على مسؤولية الناقل الجوي في قانون الطيران المدني والاتفاقيات الدولية (وارسو ومونتريال)، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد07، 2019.

- تيانتي مريم، المسؤولية المدنية للناقل الجوي لركاب في التشريع الجزائري، مجلة القانون والعلوم السياسية، المجلد03، العدد02، 2017.

- دلال يزيد، ملامح تعزيز مركز الراكب المضروب في ضوء نظام التأمين من مسؤولية شركات النقل الجوي، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد02، 2014.

- شيخي محمد أمين، مدى التزام الناقل الجوي بضمان سلامة الواجب ومسؤوليته عنها، دراسة مقارنة بين القانون الجزائري وكل من اتفاقية وارسو 1929 اتفاقية مونتريال 1999، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد6، 2017.

- طارق كاظم عجيل، مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير وفقا لاتفاقية مونتريال لعام 1999، دراسة مقارنة، مجلة كلية الحقوق، المجلد16، العدد02، 2014.

- عائشة فضيل، المسؤولية عن التأخير في النقل الجوي، مجلة المنهاج القانونية، المجلد11، العدد12، 2008.

- فارس بن صالح بن صقر السهلي، نطاق مسؤولية النقل الجوي للركاب وأساسها في نظام الطيران المدني السعودي، مجلة كلية الشريعة والقانون بتفهننا الأشراف، دقهلية، جامعة الأزهر، المجلد22، العدد01، 2020.

- محمد سلمان، الخطر الجوي أساسا لمسؤولية ناقل الأشخاص جوا، مجلة الفكر، العدد 15، 2017.

- هوزان عبد المحسن، المسؤولية المدنية للناقل الجوية عن سلامة الراكب، دراسة مقارنة، مجلة جامعة تكريت، المجلد 01، العدد 03، 2017.

- عبد الوهاب سعاد، دور التأمين كآلية لغدارة مخاطر النقل الجوي في الجزائر، مجلة دراسات اقتصادية، المجلد 16، العدد 01، 2022.

- المداخلات:

- عبد المجيد منصوري، أساس مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها، مقال مقدمة للمؤتمر الدولي العشرون حول الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، من 23 إلى 25 أفريل 2012، كلية القانون، جامعة الامارات العربية المتحدة، 2012.

04- الأطاريح والمذكرات:

أ- أطروحات الدكتوراه:

- جقبوي حمزة، النظام القانوني للتعويض عن حوادث النقل الجوي، أطروحة دكتوراه في العلوم، تخصص علوم قانونية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة سيدي بلعباس، 2016.

- دمانة محمد، دفع المسؤولية المدنية للناقل، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية. جامعة تلمسان، 2011.

ب- رسائل الماجستير:

- بشار يسمينة، مسؤولية الناقل الجوي للراكب، رسالة ماجستير تخصص العقود والمسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2009.

- طيب عز الدين، تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي، دراسة في التشريع الجزائري، والتشريعات المقارنة، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2003.

- وضحة فلاح المطيري، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقا للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، 2011.

05- المحاضرات:

- جديد معراج، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2016.

06- المواقع الالكترونية:

- اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي حررت في مونتريال في 28 مايو 1999 https://tradeportal.customs.gov.jo/media/1999:اتفاقية%20وارسو.pdf?utm_source=chatgpt.com

• المراجع باللغة الأجنبية:

1- Books / Ouvrages.

- A. Martin, la responsabilité en matière de retard dans le transport aérien de passagers, mémoire DESS, institut IFURTA, université Aix-Marseille, 2000, p 61

- Jean pierr Tosi –La resposabilité du transporteur aérien-JCCIV ART 1382 a 1386-Fasc460-1Ed 1995.

- R. H. Mankiewicz, Le protocole de Guatemala du 8 mars 1971 portant modifications de la convention de Varsovie, RFDA, 1972.

الفهرس:

ص	العنوان
7-3	مقدمة
	الفصل الأول: قيام مسؤولية الناقل الجوي للمسافرين
9	تمهيد
10	المبحث الأول: شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي
10	المطلب الأول: وقوع حادث أدى إلى الإخلال بضمان سلامة المسافرين
14	المطلب الثاني: وقوع حادث على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود أو النزول
18	المطلب الثالث: أن ينتج عن الحادث ضرر يصيب المسافرين
21	المبحث الثاني: مسؤولية الناقل الجوي عن حالات التأخير في نقل المسافرين
22	المطلب الأول: الالتزام بمواعيد النقل
27	المطلب الثاني: حدوث التأخير في فترة زمنية معينة
30	المطلب الثالث: أن ينتج عن التأخير ضرر
32	خلاصة الفصل الثاني
	الفصل الثاني: إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية
34	تمهيد
35	المبحث الأول: وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي
35	المطلب الأول: إثبات اتخاذ التدابير اللازمة أو استحالة اتخاذها
37	المطلب الثاني: إثبات خطأ المضرور
41	المطلب الثالث: القوة القاهرة
44	المبحث الثاني: نظام التعويض في مسؤولية الناقل الجوي
44	المطلب الأول: المسؤولية المحدودة وغير المحدودة للناقل الجوي
50	المطلب الثاني: تأمين مسؤولية الناقل الجوي
55	خلاصة الفصل الثاني

59	الخاتمة
62	الملاحق
75	قائمة المراجع

ملخص:

تهدف هذه الدراسة إلى تسليط الضوء على المسؤولية القانونية للناقل الجوي عن سلامة المسافرين، من خلال تحليل شروط قيامها، وحدودها في حالات الحوادث والتأخيرات، والوسائل القانونية التي يمكن للناقل الدفع بها لرفع المسؤولية. كما تبين الدراسة دور الاتفاقيات الدولية، لاسيما وارسو ومونتريال، والتشريع الجزائري في تنظيم هذه المسؤولية، وأثرها في حماية حقوق الركاب وضمان تعويض الأضرار المحتملة.

الكلمات المفتاحية: المسؤولية، الناقل الجوي، الحوادث، التأخير، التعويض

Abstract :

This study aims to shed light on the legal liability of the air carrier for passenger safety by analyzing the conditions for its establishment, its limitations in cases of accidents and delays, and the legal means available to the carrier to avoid liability. The research also highlights the role of international conventions, notably the Warsaw and Montreal Conventions, as well as Algerian legislation, in regulating this liability and ensuring the protection of passenger rights and compensation for damages.

Key words: Liability, Air carrier, Accidents, Delays, Compensation

Résumé :

Cette étude vise à mettre en lumière la responsabilité juridique du transporteur aérien en matière de sécurité des passagers, en analysant les conditions de sa mise en œuvre, ses limites en cas d'accidents ou de retards, ainsi que les moyens juridiques permettant au transporteur de s'en exonérer. Elle examine également le rôle des conventions internationales, notamment celles de Varsovie et de Montréal, ainsi que de la législation algérienne dans la régulation de cette responsabilité et dans la protection des droits des passagers et l'indemnisation des dommages subis.

Mots-clés: Responsabilité, Transporteur aérien, Accidents, Retards, Indemnisation.