

جامعة عمار ثليجي الأغواط
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق

مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في ظل قانون الطيران المدني

مذكرة في إطار مقتضيات نيل شهادة الماستر في القانون الخاص
تخصص عقود ومسؤولية

تحت اشراف:
- الدكتور بن الزويير عمر

من إعداد الطالبة:
- حميدة مطيرة

لجنة المناقشة

الدكتور زبيري بن قويدر..... رئيسا
الدكتور..... بن الزويير عمر..... مشرفا ومقررا
الأستاذ..... دمانة محمد..... عضوا مناقشا

السنة الجامعية 2018/2019

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ
الْحَمْدُ لِلَّهِ الَّذِي
خَلَقَ الْمَوَدَّعَةَ
الْحَمْدُ لِلَّهِ الَّذِي
خَلَقَ الْمَوَدَّعَةَ
الْحَمْدُ لِلَّهِ الَّذِي
خَلَقَ الْمَوَدَّعَةَ

شكر و عرفان

إن الشكر والعرفان من تمام النعمة وحسن الفضيلة، الحمد لله تعالى على توفيقه حمدا يليق بجلاله وعظيم سلطانه والصلاة والسلام على سيدنا محمد وعلى آله وصحبه أجمعين.

بداية لا بد لنا أن نعبر عن خالص شكرنا وامتناننا لأستاذنا الفاضل الدكتور "بن الزوبير عمر" الذي تفضل بجزيل كرمه بقبول الإشراف على هذه المذكرة، وعلى ما أحاطنا به من توجيهات وملاحظات كان لها الفضل الكبير من أجل اتمام هذه المذكرة.

كما نتوجه بالشكر الجزيل للأساتذة الكرام أعضاء لجنة المناقشة على تفضلهم بقبول مناقشة هذه المذكرة.

كما نتقدم بخالص الشكر إلى كل طاقم جامعة الأغواط، لاسيما أسرة كلية الحقوق على احتضانها لنا.

ونتوجه بالشكر إلى من كل من ساعدنا في إنجاز هذه المذكرة.

الإهداء

أيام مضت من عمري بدأتها بخطوة وها أنا اليوم أقطف ثمار مسيرة أعوام
كان هد في فيها واضحا وكنت أسعى في كل يوم للحقيقة
والوصول إليه مهما كان صعبا وها أنا وصلت ويدي شعلة علم
وسأحرص عليها كل الحرص حتى لا تتطفئ وشكرا لله أولا وأخيرا
على أن وفقني وساعدني على ذلك .
أهدي ثمرة جهدي وحصاد دربي إلى من بوجودهما وجدت وبدونهما لست
شيئا .

إلى الأم الحنون التي جعلت من الصبر درعا واقيا وسهرت الليالي
وتحدث الحياة من أجلي ، إلى منبع العطف والحنان أمي الغالية
حفظها الله ومرعاها .

إلى مرمر العطاء ومثلي في تحمل المشقة ومن علمني أصول الحياة
وشقى من اجلي وأحاطني بذكر الدعوات ، أبي العزيز
أطال الله في عمره .
إلى إخوتي الأعزاء .

إلى زملائي في الدراسة تخصص عقود ومسؤولية

حميدة

قائمة المختصرات

باللغة العربية :

ج: جزء

ص : صفحة

ط: طبعة

ع : عدد

س : سنة

باللغة الفرنسية

P : Page

N : Numéro

مقدمة

يعد النقل الجوي من الدعائم الأساسية التي يركز عليها النشاط الاقتصادي في العصر الحديث وتسهيلا للاتصال بالدول وتطوير العلاقات الدولية، فالقانون الجوي حديث النشأة سريع التكوين فالطائرة تقنية حديثة استلزمت قواعد قانونية جديدة وتشريعات جوية ظهرت أول مرة عندما أطلقت و.م.أ سفينتها الفضائية ليبدأ أو تحديدا في سنة 1929 التشريع في القانون الجوي الخاص حيث تعد مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص من أهم موضوعات النقل الجوي، ولأهمية عكف المشرعون على تنظيم مسؤولية الناقل الجوي بتحديد قوانينه الداخلية من خلال إبرام اتفاقية وارسو عام 1929 والتي حددت مسؤولية الناقل الجوي الدولي في مواجهة المتضررين بما فيها نقل الأشخاص والأمتعة.

فالمسؤولية المدنية التي تترتب عن عملية النقل الجوي وضع بشأنها اتفاقية خاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي وخاصة تنظيم المسؤولية المدنية للناقل الجوي والموقعة في مدينة فاربوسيا في 12 أكتوبر 1929 بهدف القضاء على الاختلاف والتباين في الأنظمة القانونية التي تحكمها والتوفيق بين مصلحة الناقلين من جهة ومستعملي الطائرة من جهة أخرى، والتي أسست على الخطأ المفترض.

وتعرضت لعدة تعديلات متلاحقة محاولة من المجتمع الدولي مسايرة التطور وأهمها بروتوكول لاهاي الموقع في سبتمبر 1955 ودخل حيز التنفيذ في 1963 ثم اتفاقية جواد لآخار الخاصة بالنقل الفعلي بالمكسيك سنة 1961 ودخلت حيز التنفيذ 1964 ثم بروتوكول جواتيمالا سيتي في 08 مارس 1971 الذي عدل من أساس المسؤولية وآخرها اتفاقية مونتريال الموقعة في 28 ماي 1999 ودخلت حيز التنفيذ في 04 نوفمبر 2003 ولقد وقعت الجزائر على اتفاقية وارسو بموجب المرسوم التنفيذي رقم 64-74 المؤرخ في 02 مارس 1964 كما أصدر المشرع الجزائري أول قانون للطيران المدني في سنة 1998

وذلك بموجب الأمر 06-98 المتعلق بالطيران المدني: المعدل والمتمم بموجب قانون 14-15 المتعلق بالطيران المدني.

وتظهر أهمية الموضوع في تركيزه على مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في القانون الجزائري علما ان هذا الموضوع لم يأخذ حظا كافي من الدراسة.

وتكمن الأسباب الذاتية في اختيار الموضوع في البحث في مجال القانون الجوي، أما الأسباب الموضوعية فتتمثل في الرغبة في اثراء الموضوع والمساهمة ولو بالنذر القليل في الموضوع.

وبالنسبة للصعوبات التي تلقيناها ضيق الوقت وتنوع المواضيع التي يحتويها الموضوع وقلة المراجع في القانون الجزائري.

-وبخصوص الدراسات والمراجع حول هذا الموضوع فقد كانت متنوعة خاصة المراجع باللغة العربية منها، مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل المسافرين ، وكذلك المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري، وندرة المراجع المتخصصة في القانون الجزائري، وكذا عدم تنوع المراجع المتخصصة في هذا الموضوع.

فقد اعتمدنا المراجع العربية سواء حديثة الطبعة أو القديمة وركزنا على القانون 06-98¹ الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني الجزائري.

ومنه توصلنا إلى الإشكالية التالية: ماهي الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي؟ وماهي أحكامها في

ضوء القانون الجوي الجزائري ؟

¹ - الأمر 06-98 المتعلق بالطيران المدني المعدل والمتمم بموجب قانون 14-15 المتعلق بالطيران المدني .

ولمعالجة هذه الإشكالية اتبعنا المنهج الوصفي المقارن وذلك لتحليل النصوص القانونية المنظمة لموضوع الدراسة وعلى الأخص اتفاقية وارسو لعام 1929 والاتفاقيات والبروتوكولات المعدلة والمكملة لها وتعتمد على منهج وقانون النقل وقانون الطيران المدني.

ولهذا تكون الخطة المتبعة في تناول الإشكالية المطروحة كما يلي:

الفصل الأول: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي للأشخاص.

الفصل الثاني: أحكام مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص.

الفصل الأول

الطبيعة القانونية لمسؤولية

الناقل الجوي للأشخاص

إن النقل الجوي من أهم المواضيع فهو يحتل الصدارة في مسؤولية الناقل الجوي و من أهم المسائل التي يثيرها هذا النقل لتعرض التقنين الجوي لهاته المسؤولية بالتزام الناقل الجوي بتحقيق نتيجة في نقل المسافرين مع ضمان سلامتهم و الوصول في الوقت المحدد دون تأخير وكيفية إثباته. و هذا ما سنتطرق إليه في: المبحث الأول الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي للأشخاص، المبحث الثاني شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص.

المبحث الأول: المطلب الأول: الطبيعة العقدية لمسؤولية الناقل الجوي

المطلب الأول: الطبيعة العقدية لإلتزام الناقل الجوي

يختلف عقد النقل الجوي باختلاف موضوع الناقل فقد يكون اما نقل الأشخاص وأمتعتهم أو نقل البضائع، وفي هذا المبحث نتطرق إلى الطبيعة العقدية لمسؤولية الناقل الجوي.

الفرع الأول: عقد النقل الجوي للأشخاص:

نقسم هذا الفرع الى :

أولاً: إبرام عقد النقل الجوي للأشخاص

عقد النقل الجوي بشكل خاص لقد تعددت وجهات النظر في تعريف عقد النقل الجوي و جميع هذه التعريفات كانت تنتهي بإعطاء معنى واحد له وأن إختلاف وجهات النظر كانت شكلية في اللفظ و ليست موضوعية.

عرفه الفقه أنه إتفاق بين طرفين أحدهما الناقل و الآخر إما الراكب أو الشاحن يتعهد فيه بنقل الراكب أو بضاعته من نقطة القيام إلى نقطة الوصول بواسطة الطائرة خلال مدة معينة لقاد أجر معين و عرفه المشرع الجزائري في المادة 131 من القانون رقم 06/98 المتضمن قانون الطيران المدني: ينبغي أن يتم أي نقل عمومي طبقاً لعقد يلتزم بموجبه الناقل بواسطة الطائرة بنقل أشخاص مسجلين بأمتعتهم أو بدونها بمقابل من محطة جوية إلى أخرى¹.

¹ - المادة 131 قانون 06/98 المؤرخ فيك 1998/06/27 المتعلق بالطيران المدني المعدل والمتمم عوض القانون 15

و يرد في القانون التجاري في مادته 36 أن عقد النقل هو :

إنفاق يلتزم متعهد الناقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين¹

و ينعقد بمجرد تلاقي الإيجاب و القبول فهو كغيره من عقود النقل و التي تطبق عليه القواعد العامة.

أما إنفاقية فرسوفيا فهي لم تعرف عقد النقل الجوي و إمتقت بتحديد مواصفات العقد و البيانات الواجب

توافرها فيه، و يقضي المشرع الجزائري في القانون المدني مادة 54 ق م ج أن العقد عموما هو :

"إنفاق يلتزم بموجبه شخص أو عدة أشخاص نحو شخص أو عدة أشخاص آخرين بمنح، أو فعل، أو

عدم، فعل شيء ما" كما يمكن تعريفه على أنه: " الإنفاق بين من يرغب في السفر و مرسل البضاعة

وبين الناقل الجوي الذي يتعهد بنقل المسافر أو أمتعته أو البضاعة عبر الجو من مكان القيام إلى

المكان المحدد في العقد" و ذلك بمقابل أجر يدفعه المسافر أو مرسل البضاعة²، و عرفه محمد فريد

العريني وبالاعتماد على الطائرة كأداة للملاحة الجوية كما يلي: عقد النقل الجوي هو الإنفاق الذي يتعهد

بمقتضاه شخص يسمى الناقل في شخص آخر يدعى المسافر أو الشاحن بنقله مع أمتعته أو بنقل

بضاعته من مكان مواجهة إلى آخر خلال مدة معينة بواسطة الطائرة مقابل أجر محدد³ .

هذه من خلال التعاريف نستنتج أن:

عقد النقل الجوي من العقود الرضائية التبادلية و في نفس الوقت من عقود الإذعان،⁴ أطرافه الناقل الجوي

و المسافر و كذلك مرسل البضاعة وسيلة النقل هي الطائرة مدته الزمنية محددة في العقد عقد النقل

الجوي عقد تجاري لأنه يتم بمقابل عقد معاوضة و يقوم على الإعتبار الشخصي.

¹ - المادة 36 من الأمر 59/75 المؤرخ في 20 رمضان 1395 هـ الموافق لـ 1975/09/26 المتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم.

² أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، 1985 ص 280.

³ - محمد فريد العريني القانون الجوي النقل الجوي حوادث الطيران دار الجامعة الجديدة الإسكندرية طبعة 2007 ص 129.

⁴ - نصت على رضائية العقد إنفاقية وارسو و بروتوكولات لاهاي 1955 في المادة 2/3

و قد يكون النقل داخل الحدود الإقليمية للدولة فالدولة صاحبة السيادة على إقليمها تنظم شبكة النقل داخليا وفقا لما يناسب الخصائص الفيزيائية و الإقتصادية لإقليمها فيختلف النقل الجوي الداخلي حسب مساحة الدولة¹.

و هذا النوع من النقل يخضع إلى التشريع الداخلي للدولة و ذلك من خلال ما عرفته المادة 112 من قانون الطيران المدني على "أنه الخدمة الجوية التي تربط بين مطارين بالتراب الوطني و يقتصر إستغلال خدمات الطيران الداخلية على الأشخاص الطبيعيين الجزائريين و المؤسسات الخاضعة للقانون الجزائري" و جاء مرسوم رقم 43/2000 يحدد كيفية هذا الإستغلال أما إذا كان النقل دوليا اي بين الجزائر و دولة أخرى فحسب نص المادة 112 تكون بصدد علاقة قانونية تتضمن عنصرا أجنبيا و هذا يثير مشكل تنازع القوانين²، وبتطلب البحث في قواعد الإسناد لمعرفة القانون الواجب التطبيق و يتم بالرجوع إلى إتفاقية وارسو لسنة 1929 والبروتوكولات المعدلة لها لكنها لا تشمل تنظيم جميع عقود النقل الجوية بل إقتصرت على توحيد بعض القواعد التي تحكم العقد و ذلك طبعا بالعودة إلى التشريعات الوطنية في الأحكام التي لم تنظمها إتفاقية وارسو و من خلال تعريفنا لعقد النقل الجوي و بالإعتماد على نص المادة 131 من القانون رقم: 06/98 المتضمن قانون الطيران المدني لعقد النقل طرفين: الطرف الأول الناقل الجوي ، و الطرف الثاني المسافر أو صاحب الأمتعة أو المرسل من ناحية أخرى، فالمسافر هو الشخص الذي يرغب بالانتقال من مكان لآخر بواسطة الطائرة مقابل دفعه مقابل جراء ذلك. و عرف الناقل الجوي في إتفاقية جواد لخارا المبرمة في المكسيك سنة 1961 و المتعلقة بتوحيد النقل الجوي فميزت بين الناقل الجوي المتعاقد على أنه "كل شخص يكون طرفا في عقد نقل خاضع لإتفاقية وارسو محرر مع مسافر أو شاحن أو من يمثلهما قانونا و الناقل الجوي الفعلي على أنه كل شخص

¹ - المادة 112 من القانون رقم: 06/98 و نظمها المرسوم رقم 43/2000 المؤرخ في 26/02/2000 الذي يحدد شروط إستغلال الخدمات الجوية و كفاءاته جريدة رسمية عدد 08.

² - د و هيبية بن ناصر المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية سنة 2014، ص 68

خلاف الناقل المتعاقد يخول تصريح من الناقل القيام بعملية النقل أو بجزء منها دون أن يكون تابعا له".

وبالنسبة للمشرع الجزائري فقد عرف الناقل الجوي في نص المادة 09 من قانون الطيران المدني أنه "تتولى شركة أو عدة شركات وطنية للنقل الجوي العمومي و خدمات العمل الجوي ، و يمكن أن تكلف شركة أو عدة شركات بتأدية تبعات الخدمة العامة مقابل تعريف مالي تحدده الدولة وفق الواجبات والحقوق التي تحدد في دفتر الشروط الذي يحدده التنظيم¹".

و يلاحظ ان المشرع الجزائري حدد الناقل الجوي إما شخصا معنويا من أشخاص القانون العام أو شخصا من أشخاص القانون الخاص.

ثانيا: إثبات العقد (التذكرة)

عقد النقل الجوي من العقود الرضائية فلا يشترط فيه شكلية معينة يخضع للقواعد العامة في الإثبات فلا يجوز للناقل إثباته إتجاه المسافر إلا طبقا لقواعد الإثبات المدنية

فللمسافر حق إثبات العقد تجاه الناقل بكافة وسائل الإثبات بإعتبار العقد تجاري دائما بالنسبة للناقل

- تلعب تذكرة السفر بالنسبة للمسافر و إيصال الأمتعة دورا رئيسيا في الإثبات و نظمت هاته

الوثائق في إتفاقية وارسو نص المشرع الجزائري على غرار ما جاء في إتفاقية وارسو على وثائق

عقد النقل الجوي و المتمثلة في وثيقة الركوب و هي تذكرة السفر في مادة 132 من القانون رقم

06/98 المتضمن قانون الطيران المدني و إيصال الأمتعة و سماها بيان الأمتعة في المادة 137

من نفس القانون و التي تسجل في وثيقة الركوب و رسالة النقل.

¹ - يتمثل التنظيم في المرسوم رقم 501/03 المؤرخ في 2003/12/27 يتضمن دفتر الشروط المطبق على الشركة الوطنية للنقل الجوي المكلفة بتأدية تبعات الخدمة العامة مقابل إستفادتها تعويضا ماليا من الدولة جريدة رسمية عدد 82.

تذكرة السفر وثيقة الركوب:

جاء في نص المادة 132 "يجب أن يثبت عقد نقل الأشخاص بتسليم وثيقة الركوب" و قد حددت المادة 03 من إتفاقية وارسو لسنة 1929 البيانات التي يتعين أن تتضمنها تذكرة السفر و التي عدلت ببروتوكول لاهاي سنة 1955 و نظرا لسرعة ما تقتضيها عملية النقل الجوي و كثرة البيانات المحددة في إتفاقية وارسو و التي تؤدي إلى مسؤولية الناقل في حالة عدم ذكر بيان منها و إقتصرت بروتوكول لاهاي على ثلاث بيانات.

أ- نقطتا القيام و الوصول:

ب- بيان بجميع المحطات التي تقصدها الطائرة اثناء رحلتها عندما تكون نقطتا القيام و الوصول واقعتين في إقليم دولة متعاقدة واحدة و كان هناك رسو في أراضي دولة أخرى
ج- تنبيه جميع الركاب الذين يقومون برحلة تكون فيها نقطة الوصول النهائية أو تكون فيها المحطة في بلد غير بلد القيام علما بأن نقلهم هذا قد يخضع لأحكام إتفاقية وارسو 1929 التي تحدد بوجه عام مسؤولية الناقل في حالة الوفاة أو الإصابة البدنية و كذلك في حالة ضياع الأمتعة و تلفها.

- أما بروتوكول غواتيمالا لعام 1971 فلم يتطلب إلا ذكر البيانين الأول و الثاني السابق ذكرهما¹ الإعلان الواضح و الصريح على خضوع الرحلة لإتفاقية فارسوفيا التي تحدد مسؤولية الناقل إذا ما كانت نقطة الوصول أو احد محطات الرسو تقع في غير دولة القيام وبالنسبة لبروتوكول لاهاي لعام 1955 فقد رأى واضعوه أن المادة الثالثة من إتفاقية وارسو 1929 قد أسهبت كثيرا في ذكر بيانات لا مبرر لها فضلا أن بعضها كان عديم الجدوى و الفائدة و لهذا فقد إختصر البروتوكول هذه البيانات و جعلها في 3 نقاط السالفة الذكر و بصدر بروتوكول غواتيمالا سيتي لسنة 1971 ألغي نص المادة الثالثة من بروتوكول لاهاي لسنة 1955 في المادة الثانية منه و مكن الناقل الجوي من الإستفادة من احكام

¹ - المحامي محمد نعيم علوه موسوعة القانون الدولي العم القانون الجوي الجزء السابع منشورات زين الحقوقية الجزء السابع ص 144

المسؤولية المحدودة و إتفاقية وارسو حتى ولم يسلم المسافر تذكرة السفر أو أغفل البيانات الجوهرية¹ أما المشرع الجزائري لم يعدل من نص مادة 3/132 من قانون 06/98 و يبقى الناقل مسؤولاً في حالة قبوله راكبا دون تذكرة سفر

و قد اخذ المشرع الجزائري بنص المادة الثالثة و أحكامها و ذكر أنه لا يؤثر غياب أو عدم صلاحية أو ضياع وثيقة الركوب على وجود عقد النقل أو على صلاحيته² و هاته الشروط المدرجة في تذاكر السفر تعطيها القوة القانونية على أساس مبدأ عقد شريعة المتعاقدين لكي يشترط في أحكامها ألا تخالف إتفاقية فارسوفيا و القواعد القانونية الأمرة للقانون الداخلي.

و السبب في ذلك أن عقد النقل الجوي من العقود التجارية و بالتالي يتم إثباته بكافة الطرق و الوسائل من وسائل المسافرين تطبيقاً لمبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية³.

نصت المادة 137 من قانون الطيران المدني 06/98 ينبغي إثبات بيان الأمتعة أو تسجيلها على وثيقة الركوب و لا يؤثر غياب أو عدم صلاحية أو ضياع بيان الأمتعة لا على وجود عقد النقل و لا على صلاحيته و إذا أقبل الناقل أمتعة دون تسليم بيان بشأنها فلا يمكنه الإستفادة من أحكام هذا القانون التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها.

فإستمارة نقل الأمتعة و حجبتها في الإثبات هي نفس حجبة تذكرة السفر.

كما ألزمت إتفاقية وارسو في مادتها 1/4 الناقل بتحرير إيصال أو إستمارة نقل الأمتعة المسجلة للمسافرين بصورتين إحداهما تسلم للمسافر و الأخرى يحتفظ بها الناقل و يحتوي على بيانات حددها بروتوكول لاهاي لسنة 1955 هي نفسها المحددة في تذكرة السفر⁴.

1 - د- عدلي أمير خالد عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني و المعاهدات ط2006 ص 15
2 - هذا ما أوضحته المادة 02/03 من إتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي سنة 1955 من قيمة نسبية لتذكرة السفر بالنسبة للراكب.
3 - المادة 3/4 من إتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي لسنة 1955.
4 - المادة 3/4 من إتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي لسنة 1955.

أي أن إيصال نقل الأمتعة يعتبر حجية تجاه الناقل عند النزاع ما لم يقر هذا الأخير بإثبات العكس إلا أن عدم وجود الإيصال أو عدم صحته أو ضياعه لا ينفى وجود العقد الذي يمكن إثباته بكافة الوسائل¹.

كما وضع الإتحاد الدولي للنقل الجوي في الشروط العامة له في المادة 94 منها البيانات اللازم ذكرها في إيصال النقل و أكدت على ضرورة نقل أمتعة على نفس الطائرة التي تقل المسافرين، و إلا فيجب أن يكون في أول طائرة تسبق أو تلتحق الطائرة التي تنقل أو نقلت المسافرين، و إشتترت إحكام ربطها و تغليفها و أنه لا يعد من قبيل الأمتعة الأشياء الهشة و القابلة للتلف و النقود و المجوهرات.

و جاء في نص المادة ألا تحتوي على مواد متفجرة أو مائعات أو حيوانات أو زواحف و ذلك إلا إذ وافق عليها الناقل الجوي بشروط منفصلة².

الفرع الثاني: إلتزامات الناقل الجوي للأشخاص

أهم ما يرتبه عقد النقل الجوي على عاتق الناقل الجوي هو الإلتزام بضمان سلامة الراكب كما يفرض عقد النقل على عاتق الناقل الجوي إلتزام مواعيد النقل و على هذا الأساس فإن مسؤولية النقل الجوي تجاه الراكب قد تتحقق ب:

أولاً: الإلتزام بالسلامة:

وضعت إتفاقية على عاتق الناقل الجوي الإلتزام بالمحافظة على سلامة الراكب و إذا لم ينفذ الإلتزام عد مسؤولاً و هذا حسب ما يوضحه نص المادة 17 من إتفاقية وارسو أن:

"يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة المسافر أو جرحه أو إصابته بأي أذى بدني آخر متى وقع الحادث الذي نجم عنه الضرر على متن الطائرة أو أثناء عملية صعود الراكب أو نزولهم حتى و لو أنها لم تشر بصريح العبارة إلى الإلتزام بالسلامة ، و الذي محله بذل عناية من قبل الناقل، و تقاس بمعيار موضوعي و هو معيار الناقل الحريص أو الناقل الجيد le bon trns porteur³، إذ يقصد

1 - و هو الأمر الذي تضمنته شروط أياتا IATA الإتحاد الدولي للنقل الجوي

2 - ابو زيد رضوان ، مرجع سابق، ص 300-301.

3 - سميحة القليوبي، القانون الجوي، دار النهضة العربية، سنة 1989، 187

بالإلتزام بضمان السلامة أن يلتزم الناقل بتوصيل المسافرين إلى نقطة الوصول المتفق عليها سليما معافا وبناءا على ذلك يكون الإلتزام بالسلامة في نقل الركاب إلتزاما عقديا محله بذل عناية، عناية الرجل العادي¹ le bon père de famille أو الناقل العادي و هذا ما إنتهجه إتفاقية فارسوفيا لعام 1929 أنه يقه عبء الإثبات على عاتق الناقل لإثبات مدى بذله لتلك العناية الواجبة أو إستحالتة لذلك.

فجعلت من إلتزام الناقل الجوي بالسلامة إلتزاما ببذل عناية حسب قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 الذي نص عليه سواء نقل جوي أو بحري أو بري ، حيث ذكر في نص المادة 63 ومن قانون المدني الجزائري رقم 58/75 والذي ينص على: "يجب على ناقل الأشخاص ان يضمن اثناء مدة النقل سلامة المسافرين و أن يوصله إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد" على عكس قانون ط م ج رقم 06/98 الذي لم يصرح في نص المادة 145 على عبارة الإلتزام بالسلامة لكنه يفهم أنه مسؤول على الخسائر والأضرار التي يصاب بها شخص منقول و التي تؤدي إلى وفاته أو تسبب له جرحا أو ضررا شريطة أن يكون سبب تلك الخسارة أو الجرح قد حدث على متن الطائرة أو خلال أي عملية إركاب أو نزول فقد أثار ضمنا أن الناقل يجب أن يحافظ على سلامة حياة و جسد المسافرين من اي ضرر يصيبه فهو إلتزام عقدي حسب نص المادة 131 من ق ط م رقم 06/98 على أنه "ينبغي أن يتم أي نقل جوي عمومي طبقا للعقد يلتزم بموجبه الناقل" أي أن العقد هو مصدر اي إلتزام يقع على عاتق الناقل بما في ذلك إلتزام بسلامة الركاب فهذا إلتزام نجده في جميع أنواع النقل الأخرى و لها أحكام نظمتها تشريعات مختلفة داخلية أو دولية و هي أحكام السلامة و الصحة في مجال النقل.

ثانيا: الإلتزام بالنقل في الميعاد:

لا يلتزم الناقل الجوي للأشخاص سلامة المسافرين فقط و إنما يلتزم بإيصالهم إلى الوجهة المقصودة في الميعاد حسب قانون طيران مدني جزائري رقم 06/98.

¹ Sissli jacque – la ntion de faute dans la convention de versovie These doctorat lousanne 1960 –p125.

لذلك أمدت إتفاقية وارسو 1929 من بعدها إتفاقية مونتريال 1999 على مسؤولية الناقل الجوي في حالة التأخير في تنفيذ عقد النقل الجوي و ذلك بالنص:

"على أن يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل المسافرين و أمتعتهم بطريق الجو."

- إذن يعني أن إلترام الناقل الجوي بإيصال المسافرين في الميعاد إلتراماً ببذل عناية بمعنى أن الناقل الجوي ملزم ببذل العناية الواجبة لإتمام النقل في الميعاد لتفادي الضرر الذي قد ينشأ عن التأخير في ذلك و لكن عليه هو ان يقيم الدليل على بذله لهذه العناية، و ذلك لأن نظام المسؤولية الذي أخذت إتفاقية وارسو 1929 و ق ط م ج يقول على إفتراض الخطأ.

فالإلترام بسلامة المسافرين و أمتعتهم¹ الذي تحول من إلترام ببذل عناية إلى إلترام بتحقيق نتيجة في ظل إتفاقية مونتريال 1999 فلا زالت قواعد هذه الإتفاقية تعتبر الإلترام بالنقل في الميعاد مجرد إلترام ببذل عناية مع قلب عبء الإثبات و إلقاءه على عاتق الناقل كون أن الخطأ مفترض في جانبه بمجرد حدوث التأخير و ذلك أن المشرع الدولي قد إستبقى المادة العشرون من إتفاقية وارسو 1929 في فرض التأخير فقط و صاغها ضمن المادة 19 من إتفاقية مونتريال 1999 و التي تجعل الناقل غير مسؤول إذا ما أثبت إتخاذه التدابير المعقولة لتفادي وقوع الضرر أو إستحالة ذلك.

المطلب الثاني: الطبيعة التقصيرية لإلترام الناقل الجوي للأشخاص

إن عقد النقل الجوي هو عقد معاوضة أي يتم بمقابل نقدي و هو الأجر، و الذي يدفعه الراكب و إنطلاقاً من هذا المقابل فقد يكون نقلاً بالمجان على أنه: النقل الذي يتم دون أن يحصل فيه الناقل على أجر نقدي و للنقل صور و هي النقل بالمجان، النقل على سبيل المجاملة، النقل على سبيل المصلحة و الذي نتطرق إليهم في الفروع التالية:

¹ - وذلك قبل ان يتحول هاذين اللترامين بتحقيق نتيجة في ظل مسؤولية الموضوعية للناقل الجوي التي تبنتها إتفاقية مونتريال 1999.

الفرع الأول: حالة النقل بالمجان

المقصود بالنقل بالمجان¹ هو الذي يكون بدون أجر أو بمقابل و لم يكن الناقل محترفا النقل فإذا كان محترفاً إعتبر غير مجاني و لو كان بغير أجرة و ليكون النقل مجانياً فهو يجب ان تتوفر فيه شروط حسب نص المادة 297 من القانون التجاري: إذا إتفق على أن يكون النقل بالمجان فلا يكون الناقل الجوي مسؤولاً إلا إذا أثبت طالب التعويض أن الضرر نشأ عن خطأ صدر من الناقل أو من أحد تابعيه أو وكلائه و في هذه الحالة يجوز أيضاً للناقل الجوي أو لتابعيه أو لوكيله التمسك بتحديد المسؤولية وفقاً للمادة 292 من هذا القانون يكون النقل مجانياً إذا كان أجرة و لم يكن الناقل محترفاً النقل فإذا كان محترفاً إعتبر النقل مجاني و لو كان بغير أجرة يقتصر سريان إتفاقية وارسو لسنة 1929 على النقل المجاني الذي تقوم به مؤسسات النقل الجوي على عكس النقل الذي يكون بمقابل، حيث تسري الإتفاقية عليه أياً كانت صفة القائم به فرداً أو شخصاً معنوياً، و غالباً ما يكون هذا النقل لغرض الدعاية كتنقل شخصيات كبيرة سياسية أو إقتصادية على شرط وارد لصالح بعض أفراد ضمن قائمة الشروط المبرمة بين مقاول النقل و الجهة الإدارية التي منحت الإلتزام، إذن فهو نقل لغرض تجاري لأنها ليست قائمة على فكرة الكرم، و إنما تختلط بأغراض دعائية تتماشى مع فكرة الإحتراف و غاية الربح، فجميع الأعمال التي يقوم بها و تباشرها المؤسسات للنقل الجوي هي تخضع لإتفاقية وارسو 1929 و عليه إذا تم تنفيذ النقل بالمجان من غير مؤسسات النقل الجوي فلا يخضع لأحكام الإتفاقية بل يطبق عليه أحكام القانون الذي تستند إليه قاعدة الإسناد في قانون القاضي²

و من إيجابيات الإتفاقية أنها قضت سريانها على النقل المجاني الذي تقوم به مؤسسة النقل الجوي فإذا كان النشاط المعتاد لمؤسسات النقل الجوي هو تأمين عملية النقل الجوي لقاء أجر، وتقوم في بعض

1 - شريف أحمد الطباخ، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي، دار الفكر الجامعي، سنة 2005، ص29.

2 - محمود مختار بربري قانون الطيران وقت السلم دارا الفكر العربي طبعة سنة 1977 / 1978

الأحيان بعمليات النقل الجوي المجاني و بالرغم من أن هذا النشاط المجاني لا يمثل في نظرها نشاطاً أصلاً أو معتاداً إلا أن سريان الإتفاقية يرتب عليه فائدتين:

- عدم تمكين مؤسسة النقل الجوي من التهرب من أحكام الإتفاقية بتصوير النقل على أنه نقل مجاني.
- تسهيل مهمة القاضي في تقرير ما إذا كانت الإتفاقية ستسري على التزام أم لا إذ يكفيه ان يتأكد أن القائم بخدمة النقل هو مؤسسة نقل جوي ليقضي بسريان الإتفاقية و ذلك إذ توفرت باقي الشروط دون الحاجة إلى البحث فيما إذا كانت قد قدمتها لقاء أجر أو بالمجان.

أولاً : النقل على سبيل المجاملة *transport bénévole*

- وهو النقل الذي لا يجب على الناقل¹ من خلاله الحصول على مقابل (اجر) مهما كان نوعه، ومثال ذلك : ان يأخذ شخص صديقين له في سيارته للقيام بنزهة مثله كأن يدعو الناقل احد اقاربه أو صديقه للركوب معه في الطائرة وهاته الحالتين يتوفر عنصران :
- العنصر الأول مادي ويتمثل في عدم قبول الناقل لاي مقابل
 - العنصر الثاني معنوي هو ان الناقل كانت نيته في اخذ الشخص معه للركوب هي نية مجاملة فقط والعبارة² في المجاملة في النقل تبدأ أو تتخذ عند بداية النقل ،اذن فعند الدفع في البداية يعتبر النقل مجانيا وعلى سبيل المجاملة .

¹ بشار ياسمينة ،مسؤولية الناقل الجوي للركاب ، مذكرة ماجستير ،جامعة الجزائر ،بن يوسف بن خدة ،بن عكنون السنة الجامعية 2008-2009

² يعقوب يوسف صرخوه، العقود التجارية ، دار الكتب الكويت، ط1986، ص123.

ثانيا : النقل المصلحي *transport intérêt*

هو النقل الذي ينوي النقل من ورائه تحقيق مصلحة ما ،مثل قبول شخص ركوب الطائرة تمهيدا لشرائها ،والهدف من ذلك تجربتها، أو مثال اخر عن التذاكر المهدات من شركات الطيران لنجوم السينما أو الفن والهدف من ذلك اقامة الدعاية لطائراتها وما تقدمه من خدمات.

الفرع الثاني : التزامات المسافر

لا يكفي القيام بالمسؤولية العقدية وجود عقد ما بين الناقل الجوي وبين الراكب بل لابد ان تقوم هاته المسؤولية نتيجة الاخلال بالالتزامات التي ولدها عقد النقل الجوي بين الطرفين ،وتنقسم هاته الالتزامات بين كل من المسافر والناقل، وبالنسبة للمسافر كطرف في عقد النقل الجوي تقع على عاتقه عدة التزامات ومن اهمها :

أولا : الالتزام بدفع الاجرة :

يلتزم بدفع أجرة النقل مقدما عند تسلمه تذكرة السفر وتحدد¹ الاجرة الاتجاه الدولي للنقل الجوي في حالة النقل الدولي ،اما النقل الداخلي فتحدد الأجرة مؤسسات النقل الجوي الوطني وعنصر الأجر هو شرط لخضوع النقل الجوي لأحكام اتفاقية وارسو .

وهذا بدفع قيمة التذكرة طبقا لتعريفه الاجور المحددة للخطوط المنتظمة² .

¹ وضحة فلاح المطيري، مذكرة ماجستير، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقا للقانونين الكويتي والاردني والاتفاقات الدولية ، سنة 2011، ص 34

² محمود مختار بربري وفؤاد عمر ،القانون الجوي مقدمة عامة اغراض الملاحة الجوية ،دار النهضة العربية ،القاهرة

وتذكرة السفر لا تعطي للراكب حق الانتقال جوا الا اذا حجز له مقعدا بالطائرة (شروط آياتا الخاصة بالركاب) فاذا لم يتم الحجز فلا جناح على الناقل اذا لم يقبله ولا يلتزم بالتعويض ،وكما يحتفظ الناقل الجوي بالحق في رفض نقل اي مسافر لا يكون حائزا لتذكرة نقل سفر قانونية¹.

ثانيا : الحضور في المكان والوقت المحددين للمغادرة

الالتزام بتواجد في مكان اقلاع الطائرة في الزمان المحدد بدقة حتى يتعين له اتمام اجراءات إدارية وجمركية اللازمة لمغادرة المطار حسب المادة 3/7 من الشروط العامة للآياتا وكل تقاعس منه يحق للناقل عدم الإنتظار وإلغاء حجز المكان دون أن يكون اي احتجاج من المسافرين في مواجهة الناقل بأي ضرر أو بالادعاء باستحقاقه اي نوع من التعويض .

ويبرز وجوب تأكيد الحجز بسبب الطاقة المحدودة لاستيعاب الطائرة لان مقاعدها محدودة لها حمولة محددة لا يمكن أن تتجاوزها وهذا التأمين لسلامة الرحلة الجوية²، واذا لم يحضر المسافر في الموعد والوقت المحدد و حسب تعليمية شركة الطيران ،كان للناقل الحق في الرحيل دون انتظاره حتى وان ألحق الضرر بالمسافر بشأن الرحيل فهذا لا يحمل الناقل اي مسؤولية اتجاهه .

ثالثا : اتباع تعليمات الناقل الجوي

يضع الناقل عادة تعليمات محددة ومضبوطة تأمينا لسلامة الرحلة الجوية فيراعي بها مصلحته ومصلحة الركاب ،لذا يلتزم الناقل بإحاطة الراكب علما لتعليمات النقل، و أن يلتزم المسافر لتعليمات الناقل ويعتبر التزام كل منهما باتباع تعليمات النقل بمثابة حق يجوز التمسك به من قبل الاخرين .

¹ محمد فريد العربي ،القانون الجوي ،النقل داخلي وخارجي والدولي ، دار المطبوعات الجامعية امام كلية الاسكندرية سنة 1997، ص 173 .

² هاني دويدار ،قانون الطيران التجاري ،النقل التجاري الدولي ،دار الجامعية الجديدة للنشر ،2002، ص204.

فيلتزم المسافر باحترام لوائح الضبط والبوليس واجراءات التفتيش الجمركي والصحي المقررة في دولة المطار القيام والعبور ودولة الوصول تطبيقا لمعاهدة شيكاغو لسنة 1944 ، ونظرا لانتشار حوادث الارهاب وخطف الطائرات فأصبح المسافر ملتزما بالخضوع لاجراءات التفتيش الذاتي والتي تقوم به سلطات المطار قبل السماح له بالتوجه والصعود للطائرة، وفي الجزائر يكون التفتيش من اختصاص شركات الطيران حيث يتعين تفتيش المسافر وكذلك يتم تفتيش حقائبه بما فيها حقائب اليد الي يحملها المسافر ويحتفظ بها على متن الطائرة بالاضافة يتم اخضاعه للتفتيش الالكتروني .

- أما بالنسبة لفرنسا ومصر مثلا يكون التفتيش من اختصاص البوليس أما في الولايات المتحدة الأمريكية من إختصاص شركة الطيران¹.

وباعتبار ريان الطائرة ممثلا للناقل الجوي اعطاه القانون ان ينزل اي فرد من الطاقم أو الركاب الذي من شأنه ان يشكل خطر على أمن الطائرة والنظام الداخلي لها والذي نصت عليه المادة 186 من قانون الطيران المدني والجزائري² وان تكون بحوزته جميع المستندات والوثائق التي تثبت شخصيته لاتمام الرحلة واحتراز القواعد الادارية الخاصة بالمطار والامتناع عن القيام بأي عمل أو فعل من شأنه الاخلال بامن وسلامة الطائرة³.

وهذا كله لسلامة الرحلة الجوية وسلامة الركاب عموما لذا يلتزم الناقل بإحاطة الراكب علما بتعليمات النقل ، كما يلتزم المسافر بالنصياح لتعليمات الناقل، مع إلتزام الراكب بالجلوس على مقعد مخصص له،

¹ محمد فريد العربي ،القانون الجوي ،النقل داخلي وخارجي والدولي ، دار المطبوعات الجامعية امام كلية الاسكندرية، سنة 2004، ص166-167.

² المادة 186 تنص على : يكون الريان في اطار ممارسة وظائفه وهو مؤهل لانزال اي فرد من الطاقم او الركاب والتي من شأنها تشكيل خطر على امن الطائرة والنظام بداخلها

³ ابو زيد رضوان، مرجع سابق، ص85.

وعدم مضايقة الركاب كإمتناعه عن التدخين إذا كان ذلك ممنوعا وأن تكون تصرفاته لائقة فإن كانت غير ذلك أو كان في حالة سكر جاز للناقل أن يطلب منه مغادرة الطائرة.

المبحث الثاني : شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص

المطلب الأول : الفعل الضار (الحادث الجوي ،التأخير)

من أهم العناصر المهمة في النقل الجوي للأشخاص كسب الوقت وهذا يقع على عاتق الناقل الجوي بالتزامه بالنقل في الميعاد المحدد، وتقوم مسؤوليته اذا أخل بتنفيذ إلتزامه والذي يسبب الضرر للمسافر ومن بين هذه الأسباب التي تؤدي الى التأخير هي:

الفرع الأول : الحادث الجوي

اشتراطت اتفاقية (فارسوفيا) ضرورة وقوع حادث حتى تقوم مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الحاصل بالراكب ،واكتفت بالمادة 17 منها بالإشارة الى الحادث وللمدى الزمني الذي يجب ان يقع خلاله هذا الحادث .

اختلف الفقه والقضاء في تحديد تعريف الحادث وحصر الإختلاف في اتجاهين :

الإتجاه الضيق : يقصد مفهوم الحادث على الواقعة الفجائية الناجمة عن عملية النقل الجوي والمرتبطة من حيث اصلها باستغلال الطائرة مثاله : كل عطل فني أو خلل ميكانيكي للطائرة .

- والاتجاه الموسع : هو أي عمل خارجي عن الشخص المضروب يترتب عنه المساس به أو كل أمر طارئ ناتج عن عملية النقل ذاتها¹.

- اما في القانون الجزائري فقد عرف الحادث في نص المادة 93 من قانون الطيران المدني رقم 06-98 كما يلي:

- يقصد في مفهوم هذا القانون بعبارة حادث:

- انه : واقعة مرتبطة باستغلال طائرة يحدث خلالها :

- اختفاء أو تحطم طائرة

- وفاة شخص أو عدة اشخاص على متن الطائرة أو على الأرض أو اصابتهم بجروح بليغة

- تعرض الطائرة لخسارة من شأنها أن تقلل بصفة ملحوظة من مقاومتها وأدائها عند الطيران وتتطلب تصليحا هاما²

¹ د. عدلي امير خالد ، عقد النقل الجوي ، المرجع السابق ص 77

د. عدلي امير خالد احكام دعوى المسؤولية الناقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد واحكام قانون التجارة الجديد والمعاهدات الدولية والمستحدث في احكام محكمة النقض ، منشأة المعارف بالاسكندرية ، 2000

د. محمد فريد العريني، المرجع السابق ، ص 133

احمد البنا ، الارهاب الدولي ومسؤولية شركات الطيران ، منشأة المعارف الاسكندرية ، 1944

² اسوء حادث عرفته الجزائر منذ استقلالها كان يوم 2003/3/6 بتحطم طائرة ركاب بعد دقائق من اقلاعها من مطار تمنراست جنوب الجزائر متجهة الى الجزائر العاصمة ، كانت تقل 103 شخصا من بينهم 97 راكبا وطاقم طائرة المكون من 6 افراد ، ادى الحادث الى مقتل 102 راكبا ماعدا شخصا واحدا اصابته خطيرة كل هذه الحالات تدخل ضمن مفهوم الحادث حسب التغيير القضائي والفقهني للمادة 17 من اتفاقية وارسو ، نجد ان المشرع اخرج عن تعريف الحادث مسبباته من عرقلة امن الطائرة وحالة الخطر الكبير التي تؤدي الى امكانية وقوع الحادث ووقوع اي ضرر للركاب في كل هذه الحالات تترتب عنه مسؤولية تستوجب التعويض فلا بد من التفرقة بين الحادث ومسبباته .

- ومن هاته التعاريف حصر المشرع الجزائري معنى الحادث في حالات التي ذكرت في نص المادة

93 وبما أن الجزائر عضو في إتفاقية وارسو عليها أن تأخذ بما توصل إليه القضاء والفقهاء في

تفسير المادة 17 منها وإضافة الوقائع التي تعتبر حادثا جويا ولم تذكر في المادة 93

ولقد فرق المشرع بين الحادث والعارض حسب نص المادة 93

فالحادث هو الواقعة المرتبطة باستغلال الطائرة لكن العارض واقعة تعرقل أو من شأنها أن تعرقل

أمن الاستغلال ،كما عرف متى تكون الطائرة في حالة خطر هي وركابها أي حالة وجودها في

خطر كبير ووشيك الوقوع وهم في حاجة إلى إنقاذ فوري¹ منها.

وكذلك الإستيلاء الغير مشروع على الطائرات والإعتداء على سلامة الطيران المدني ومنشأته تعد من

قبيل الحادث الذي يسبب خطرا جسيما على المسافرين وطاقم الطائرة ،وكما قد يصيب كذلك الطائرة

نفسها ،وهذه الأخيرة جرائم لم ينص عليها المشرع الجزائري في نص مادة 93 ق. ط. م. ج لكن دوليا

وقعت اتفاقيتين:

¹ الحادث في القانون الجزائري يستوجب تحريات فور وقوعه تفتحه السلطة المكلفة بالطيران المدني تتصب لهذا الغرض لجنة تحقيق وحددت المواد 94 الى 97 حالة وقوع حادثة لطائرة جزائرية على تراب دولة اجنبية والعكس تشارك الجزائر في التحريات واذا وقع الحادث في اعالي البحار نطبق الملحق 13 من اتفاقية شيكاغو 44.كل هذه الحالات تدخل ضمن مفهوم الحادث حسب التعبير القضائي والفقهي للمادة 17 من اتفاقية وارسو ،نجد ان المشرع اخرج عن تعريف الحادث مسبباته من عرقلة امن الطائرة وحالة الخطر الكبير التي تؤدي الى امكانية وقوع الحادث ووقوع اي ضرر للركاب في كل هذه الحالات تترتب عنه مسؤولية تستوجب التعويض فلا بد من التفرقة بين الحادث ومسبباته .

- المرسوم الرئاسي 457/94 المؤرخ في 94/12/20 يحدد قواعد تنظيم البحث عن الطائرات التي هي في خطر وسييره وانقاذها جريدة رسمية رقم 86 ،واهم ما جاء فيه هو تشكيل لجنة البحث عن الطائرات وانقاذها يرأس هذه اللجنة قائد قوات الدفاع الجوي واعضاؤها من عدة وزارات وحددت القائمة الاسمية لاعضاء اللجنة الوزارية المشتركة بموجب القرار المؤرخ في 1999/5/17 جريدة رسمية ع. 36.

- المرسوم الرئاسي 249/2000 المؤرخ في 2000/8/22 يتضمن الموافقة على مخطط تنسيق عمليات البحث عن الطائرات التي هي في خطر وانقاذها ،جريدة رسمية ع. 52

- القرار المؤرخ في 1997/9/24 يحدد موقع مركز مراقبة مهمة البحث عن الطائرات في حسين داي الجزائر جريدة رسمية ع. 70

- الأولى : اتفاقية لاهاي 1970/12/16 الخاصة بمنع الاستيلاء على سلامة الطائرات والثانية :

اتفاقية مونتريال لسنة 1971/12/23 الخاصة بمكافحة الاعمال الغير مشروعة الموجهة ضمن سلامة

الطيران المدني¹ ومن بين هذه الافعال :

- تدمير طائرة، أو اتلاف يؤدي الى عجزها عن الطيران

- الإقدام بالقوة أو بالتهديد بالاستيلاء على طائرة أو السيطرة عليها في حالة طيران

- تدمير أو اتلاف منشآت الملاحة الجوية أو تخريبها أو عرقلة أعمالها مما يؤدي إلى تعريض سلامة

الطائرات وهي حالة طيران الخطر .. الخ².

الفرع الثاني: التأخير في عملية النقل

للنقل الجوي ميزة وهي السرعة في النقل مما دفع بالمسافرين بركوب الطائرة والإستغناء عن

وسائل أخرى للنقل لربح الوقت والمال وهذا ما يهيم المسافر ،فالتأخير في وصوله في الموعد المحدد يعد

سبب لقيام مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير، وعلى ذلك هو شرط لإنعقاد المسؤولية العقدية للناقل

الجوي عن التأخير ،الحاصل للركاب ،أي عدم الإلتزام بالنقل في الميعاد المحدد وما ينتج عنه من أضرار

¹ صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 95-214 المؤرخ في 1995/8/8 المتضمن تعديل بتحفظات

،ثلاثة اتفاقيات وبروتوكول المتعلقة بالطيران المدني الدولي ،جريدة رسمية ع. 44

كما ان استخدام الدول للطائرات المدنية في مهام عسكرية اد الى تزايد العنف والعمليات الارهابية ضد امن وسلامة الطيران

المدني مثل : اسقاط طائرة جزائرية في ماي 1982 استخدمتها لجنة عسكرية للوساطة في الحرب العراقية الايرانية نتيجة

قصفاها من قبل طائرتين عسكريتين مجهولتي الجنسية ،د. احمد البناء، الارهاب الدولي ومسؤولية شركات الطيران ،منشأة

المعارف ،الاسكندرية ،1994 ، ص 57-58 .ة

² داليا حداد ،القانون الجوي ،منشورات جامعة دمشق ،كلية الحقوق 2005/2004 ،ص 308 ،د. عبد الفضيل محمد

احمد ،دار ام القرى ، ص 272 ،276

تمس الراكب فمن التزامات المفروضة على عاتق الناقل الجوي في العقد هو إلتزامه باحترام المواعيد المتفق¹ عليها في عقد النقل الجوي .

فالقانون الجزائري لم يعرف التأخير ، وإنما اقتصر على عبارة التأخير في نص المادة 147 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 حيث تنص على : الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر الناتجة عن تاخر في النقل الجوي للأشخاص والامتعة والشحن طبقا للقواعد المنصوص عليها في التشريع المعمول به " ولقد استمد المشرع الجزائري احكامه هذه المنصوص عليها في المادة السالفة الذكر من إتفاقية فارسوفيا على انه "يسأل الناقل عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل المسافرين أو الأمتعة بطريق الجو ومع أنها لم تعرف التأخير ولم تحدد المدى الزمني الذي يجب أن يقع خلاله التأخير المقيم لمسؤولية الناقل الجوي .

فالمادة 19 من إتفاقية فرسوفيا الدولية اكدت بنص قيام مسؤولية الناقل الجوي في حالة تأخيره في نقل الركاب ولم تحدد المدى الزمني لوقوع التأخير فنثار جدل واختلاف في تفسيرها .

ففسره جانب من الفقه على ان الناقل يسأل عن التأخير الحاصل في الركاب الذي يقع أثناء عملية النقل فقط ، وهذا أدى إلى تعارض مع مصلحة الراكب في الإثبات ، فإذا وقع تأخير أو حادث فقد يترتب عن وقوعه ضررا يلحق بالراكب حتى تقوم مسؤولية الناقل الجوي ، وهذا طبقا للمادتين 17 و 19 من إتفاقية فرسوفيا لأن الضرر هو الشرط الثاني اللازم لإنشغال مسؤولية الناقل عن الأضرار اللاحقة بركابه².

¹ نص المادة 10 من شروط آياتنا ، من شروط نقل المسافرين وأمتعتهم جاء فيها أن مواعيد الرحيل والوصول المحدد من قبل الناقل الجوي في العقد لا تعتبر جزءا من نقل الجوي ولا يوجد في مواجهة الناقل أي معاد محدد لنقل ، وهذا يعني إعفاء الناقل من مسؤولية عن التأخير وهو يتناقض مع نص المادة 23 من إتفاقية فارسوفيا " كل شرط يهدف الى اعفاء الناقل من المسؤولية يكون باطلا وكان لم يكن " . وأيضا مع ما جاء في نص مادة 19 من الإتفاقية التي تقض المسؤولية عن التأخير.

² رسالة ماجستير مسؤولية الناقل الجوي للركاب ، مرجع سابق ، 2008 ، 2009

المطلب الثاني : تضرر الراكب

يمكن تقسيم الأضرار التي تلحق الراكب بسبب التأخير إلى ضرر مادي ، وضرر معنوي .

أولاً : الضرر المادي (جسدي ،مادي محض)

قسمت القوانين اللاتينية الضرر إلى نوعين : ضرر مادي le dommage materiel وضرر معنوي le dommage moral .

عرف الضرر المادي على أنه إخلال بمصلحة للمضرور ذات قيمة مالية وهذه المصلحة أما أن تكون حقاً من حقوق المضرور أو مجرد مصلحة مالية¹ . فلكل شخص حقوق شخصية في سلامة جسده وحياته ،فاي ضرر يمس في جسده هو ضرر يخل بقدرته على الكسب ويلحق به خسارة مالية وبعض هذه الحالات أشارت إليها اتفاقية فارسوفيا في نص مادتين 17 و19 من الإتفاقية وهي الأضرار البدنية والوفاة والضرر المادي الناجم عن التأخير .

وحصرتها المادة 17 من اتفاقية فارسوفيا لسنة 1929 بأن الأضرار التي يسأل عنها الناقل حيث نصت على أنه "يسأل الناقل عن الضرر الذي يقع في الوفاة أو الجرح أو أي أذى بدني آخر يلحق المسافر " فالضرر المادي الذي يصيب المسافرين جراء التأخير في تنفيذ عقد النقل ،قد يكون كذلك بتعطل طائرة الناقل وخطر للهبوط ولا يتمكن الناقل من إحضار طائرة أخرى الا بعد يومين ،فيتحمل الراكب مصاريف الإقامة خلال هذه المدة، والبعض قد يفضل مواصلة الرحلة فوراً بوسائل أخرى كالسيارة، فيتحملون المصاريف كل ضرر مادي يستوجب التعويض² .

¹ عبد الرزاق السنهوري ،الوسيط في شرح القانون المدني ،ج1، نظرية الإلتزام بوجه عام ، 1952 ، ص 855 ، 856 .

² م 19 من اتفاقية فارسوفيا ،يقضي : "بان الناقل يسأل عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل المسافرين أو الامتعة أو البضائع بطريق الجو" .

ومن بين أهم الأضرار المادية التي تلحق المسافرين بفعل التأخير تفويت الفرصة فهو يعتبر ضرراً محققاً طالما كان بإمكان المضرور إثبات الضرر وجديته وحقيقة الفرصة الضائعة¹، فإذا كانت الفرصة في ذاتها أمراً غير محقق فإن تفويت الفرصة يعتبر محققاً والأمثلة عديدة فيما يخص تفويت الفرصة، فقضت المحاكم بأن الناقل الجوي هو المسؤول عن التأخير الذي أدى إلى عدم وصول المسافر في الميعاد مما فوت عليه الفرصة للاشتراك في الحفل الافتتاحي لمؤتمر علمي لأجل استلام جائزة مالية كبيرة تقديراً لخبراته كما قضت بذلك لعدم وصول أحد المشروعات الهندسية المتعلقة بإعادة تصميم مدينة IZMIR التركية في الميعاد مما أدى إلى استبعاد صاحبها من الإشتراك في المسابقة الدولية التي أقيمت لذلك الغرض، كما يمكن أن يدعي الراكب أن التأخير فوت عليه فرصة عقد صفقة مربحة أو الإشتراك في مناقصات أو أن التأخير قد تسبب له في التخلف عن ميعاد إجراء جراحة مما أدى إلى حرمانه من فرصة الشفاء ولهذا قضت المحاكم الفرنسية بالتعويض عن الضرر المادي الناجم عن التأخير وهو ما استقر عليه القضاء في عدد كبير من قضايا التأخير في النقل م 17 و 19 من اتفاقية فارسوفيا فإنه بالمقابل قد تحلق بالراكب أضرار معنوية لم تنص عليها تلك المواد صراحة وفتح المجال أمام القضاء للتساؤل حول ما إذا كان الضرر المعنوي يسأل عنه الناقل الجوي للركاب .

ثانياً : الضرر المعنوي

لا يعد الناقل مخلاً بالتزامه بضمان السلامة وبالتالي لا تتعدّد مسؤولية إلا إذا ترتب على هذا الإخلال الحاق الضرر بالمسافر، فالضرر هو الأذى الذي يصيب الشخص في حق من حقوقه أو في

¹ إذا كانت المادة 17 من اتفاقية فارسوفيا، شملت الضرر المادي في حالة المساس بحق من حقوق الشخص وهو حق في الحياة، وسلامة جسده، فإن التأخير في النقل يشمل إخلال بحق من حقوق المضرور، إخلال لمصلحة مالية للمضرور، مثلاً كفقده لمرتب عمل، الأجر، أو التأخير الذي يفوت على الراكب فرصة النجاح في الإمتحان

مصلحة مشروعة له سواء كان ذلك الحق أو تلك المصلحة متعلقة بسلامة جسمه أو عاطفته أو بماله¹ أو حرّيته أو شرفه أو اعتباره أو غير ذلك .

كالضرر الأدبي الذي يصيب الجسم فإذا أصيب الراكب بجرح مما أدى إلى تشويه وجهه أو تلف عضو أثناء النقل ،لحقه من جراء ذلك ضررا أدبيا .

كما عرفه الأستاذ سافاتييه Savatier أنه :

"كل ألم إنساني لا ينجم عن خسارة مالية، ويشمل آلام الضحية في جسمه كما يشمل آلامه المعنوية في شرفه وفي عواطفه وأمنه وسكينته وكرامته"².

- فالضرر المعنوي أو الادبي أو العصبي هو لايمس الذمة المالية للشخص فقط وإنما ينجم عن النيل من مصلحة غير مالية من طبيعة بيكولوجية نفسية فمثلا قد يتعلق الأمر بالنيل من حق أو أكثر من الحقوق الشخصية كالحق في الحياة، الحرية، السمعة ..وقد يتمثل كذلك في الحزن الناجم عن فقدان شخص عزيز أو فقدان شيء له قيمته العاطفية³.

وبذلك يكون المشرع الجزائري قد خرج عن الجدل الثائر حول تفسير المادة 17 من اتفاقية وارسوا 1929 في جملة " أي أذى بدني آخر " حيث من الفقهاء من اعتبر هاته العبارة لا تشمل الأضرار النفسية والعقلية ومنهم من قال إنها تشمل كافة الأضرار التي تصيب الإنسان بما فيها النفسية والعقلية .

والتفسير الموسع هو الذي يتفق مع ما كشف عنه علم وظائف الأعضاء من إرتباط وثيق بين جسد الإنسان وأداء أعضائه لوظائفها الطبيعية وبين الجهاز العصبي والنفسي له ومدى تأثير كل منهما في الآخر وتأثره به على نحو يصعب معه الفصل بينهما ،كما صرح دستور المنظمة العالمية للصحة على أن : "الصحة هي كاملة من الصلاحية البدنية والعقلية والاجتماعية" ،وما يؤكد أن القانون الجزائري قد

¹ خليل أحمد حسن قعادة، الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري، ج1، مصادر التزام، ط 1994، ص250.

² عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 864.

³ السعيد مقدم، التعويض عن الضرر المعنوي في المسؤولية المدنية، رسالة ماجستير، الجزائر، 1982، ص 35.

أجاز التعويض عن الضرر المعنوي بأن المادة 124 قانون مدني قد حملت مرتكب الخطأ التعويض عن الضرر دون حصره في نوع معين فلم يميز بين الضرر المادي والضرر المعنوي مما يسمح بالقول أن المشرع يجيز التعويض عن الضرر المعنوي، بالإضافة إلى الفقرة الرابعة من نص المادة من ق. إ. الجزائية والتي جاءت بما يلي : " تقبل دعوى المسؤولية المدنية عن كافة أوجه الضرر سواء كانت مادية أو إجتماعية أو أدبية ..

ومن خلال هذا النص نستخلص أن الموقف الإيجابي الصريح للمشرع حول مسؤولية الناقل الجوي عن الاضرار النفسية والعقلية بفعل أعمال القرصنة الجوية فكان موقفه على خلاف إتفاقية وارسوا 1929 ومونتريال 1999 اللتان أثارتا جدلا فقهما طويلا حول مدى إعتبار الناقل الجوي مسؤولا عن الأضرار النفسية والعقلية جراء عمليات القرصنة الجوية فإن المشرع الجزائري من خلال ق. ط. م قد تجنب ذلك بموقفه الصريح إزاءها .

فطبقا للمادة 145 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 :

"لا يكون الناقل الجوي مسؤولا عما يلحق الراكب من الأضرار التي تقع في حالة الوفاة أو الجرح أو الأذى البدني ،شريطة أن يكون ذلك الضرر أو الجرح قد حدث على متن الطائرة أو خلال أي عملية إركاب أو نزول ، وتشمل عبارة ضرر¹ حسب مفهوم هذه المادة أي ضرر جسدي ،عضوي أو وظيفي ،بما في ذلك الضرر الذي يصيب المدارك العقلية² .

¹ - مصطلح الضرر : l'esion يعني التغيير الذي يطراً على أعضاء الجسم في أية صورة أو التغيير الخطير في الصفات التشريعية والنفسية للإنسان بسبب مرض أو حادث .

² المادة 71 قانون خدمات جوية رقم 165/64 ،بمعنى ان المشرع يقر منذ البداية بالأضرار النفسية والعقلية ،كما فرض عقوبة جسيمة على مرتكبي اعمال القرصنة الجوية ،اذ تنص المادة 221 من ق. ط. م على ان : يعاقب كل من تعمد عرقلة الطائرة أو أمن تحليقها بالسجن من 5 الى 10 سنوات واذا تسبب الفعل في الوفاة يعاقب مرتكبه بالاعدام " ويلاحظ من هذا النص انه بينما تتعلق العقوبات الاخريتين بالاضرار الجسدية والوفاة يمكن اعتبار ان العقوبة الاولى تنصرف الى الاضرار النفسية والعقلية .

ثالثا : إثبات الضرر في مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص

للمطالبة بإصلاح الضرر لا بد على المتضرر إثبات الضرر الحاصل به سواء كان الضرر ماديًا أو معنويًا .

فلا تباث الضرر المادي يجب على الراكب المتضرر إثبات الضرر اللاحق به من جراء إصابته في الحادث باضرار فالتأخير وحده لا يكفي لاستخلاص وجود الضرر بل عليه أن يثبت أنه قد أصابه ضرر جراء التأخير أو من جراء الحادث ، فالضرر المادي مجال الإثبات يكون قد وقع فعلا أي ضرر حال فيثبت بمجرد وقوعه ، أو محقق الوقوع في المستقبل كإصابته في حادث النقل مع عدم معرفة إصابته إلا بعد مرور فترة زمنية وهذا ما يعرف بالضرر المستقبلي ، فإذا رجع الراكب المتضرر على الناقل لمطالبته بالتعويض فوجب التريص لمعرفة مدى الضرر ليتقاضى عنه تعويضا يسهل عليه إثبات ضرر مادي الحاصل به ، ففي حالة وفاته لا يكون أمام ورثته للمطالبة بالتعويض عن الضرر الذي أصابهم بتقدير شهادة وفاة مورثهم الذي كان يعولهم ، والراكب المصاب بأضرار بدنية كالكسر يقوم بتقديم الوثائق الطبية التي تثبت إصابته ، وفي حالة تأخير في النقل والتي أدت الى فوات فرصة كمنصب عمل بناء على دعوة قدمت له ، فيثبت ذلك بالدعوة المقدمة له كدليل اثبات للفرصة الضائعة وهذا هو الضرر المتوقع والمباشر وهو ضرر قابل للإصلاح وهذا الناجم عن المسؤولية العقدية للناقل الجوي .

وبالنسبة للضرر المعنوي فهو يعتبر من اهم الدوافع التي جعلت القضاء يمتنع عن تعويض هذا الضرر وعدم الاعتراف به نظرا لصعوبته ، فالتفاقية فارسوفيا قضت بأن للمضرور حق اثبات الضرر الذي يدعيه وهذا طبقا لقاعدة "البينة على من ادعى" فالضرر المعنوي اللاحق بالراكب من خوف ومنع وازمات نفسية مثال ذلك : الأضرار الناجمة عن حالات إختطاف الطائرة فهاته الحالات يصعب إثبات ضررها وتم وصفه بنوع من أنواع المضاربة البحثه ¹ .

¹ يحي أحمد البنا ، مرجع سابق ، ص 188

فالتطب النفسي في تطور مستمر والهدف من ذلك الوصول إلى خبايا الأمراض النفسية التي كانت نتيجة للضغوط القوية التي تمس الجهاز العصبي للإنسان ،وأصبح من السهل إثبات الضرر المعنوي ،وذلك بإمكانية المدعي تقديم تقارير طبية تبرهن حالته نفسية التي آل إليها ويمكن عرضه (المضرور) على خبير مختص في الأمراض النفسية لتقييم حالته النفسية ويقدم تقرير بذلك¹ وبإثباته (المدعي) بالضرر اللاحق به ماديا أو معنويا ،فإنه يقيم مسؤولية الناقل ويقوم بالمطالبة بالتعويض² ،وقد يشترط على المضرور إثبات وجود علاقة سببية³.

المطلب الثالث : العلاقة السببية بين الحادث الجوي والضرر

تظهر العلاقة السببية بين الضرر والحادث الجوي في المجال الزمني لمسؤولية الناقل الجوي أي الفترة الزمنية التي يمتد خلالها الإلتزام بسلامة الأشخاص والنقل في الميعاد المحدد والإخلال بهاته الإلتزامات وتظهر العلاقة السببية بوضوح في الفترة الزمنية في نقل الأشخاص وقد نص المشرع الجزائري على علاقة السببية من خلال نص المادة 182 من القانون المدني رقم 75-58 جاء فيها أنه:

إذا لم يكن التعويض مقدرًا في العقد أو في القانون ،فالقاضي هو الذي يقدره ،ويشمل التعويض الحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب ،شرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو التأخر في الوفاء به ، ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوقاه ببذل جهد معقول ومن هنا تظهر أهمية إثباتها وكشرط لقيام المسؤولية في النظام القائم على فكرة الخطأ الواجب اثباته ،ففي إتفاقية فارسوفيا تؤسس مسؤولية الناقل الجوي للركاب على الخطأ المفترض .

¹ ياسمينه بشار ، مذكرة ماجستير ،مرجع سابق ، 2008-2009 ، ص 69

² يؤكد هذا القول الدراسات الحديثة التي اثبتت الارتباط الوثيق بين الوظائف النفسية والوظائف الجسدية وتأثيرها كل منهما على الآخر .

³ حكم محكمة بايون الفرنسية الصادر في 12/3/1980 قد قضى بالتالي:

”le prejudice morale dont les demandeurs ont souffert se trouve parfaitement justifie”

Juglart michell –traité de droit a érien p 1151.

الفصل الثاني

أحكام مسؤولية الناقل الجوي

للأشخاص

الفصل الثاني: أحكام مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص

للمضرور حق بأن يطالب بالتعويض في مواجهة الناقل الجوي الذي سبب له الضرر والذي قد أصابه من الحادث الذي وقع بالطائرة وكان هو المضرور على متنها، فله أن يرفع دعوى قضائية أمام الجهة القضائية المختصة المحددة قانوناً لاقتضاء حقه في التعويض جبراً للضرر اللاحق به، سواء في اتفاقية باريس أو القانون الوطني وبهذا نقسم دراستنا إلى مبحثين الأول: تعويض الضرر في إطار مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص، والثاني: أساس مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص والاتفاقات المعدلة

المبحث الأول: تعويض الضرر في إطار مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص

إهتمت النظم القانونية بتنظيمها لدعوة المسؤولية التي ترفع ضد الناقل عندما لا ينفذ إلتزامه الذي ألقاه عليه عقد الناقل ويتولد عن هذا ضرر لمستعمل الطائرة فيلجأ المضرور برفع دعوى أمام القضاء مطالباً بالتعويض لجبر ما لحقه من ضرر

المطلب الأول: دعوى المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي

نعالج في هذا المبحث أطراف دعوى المسؤولية وتحديد المحكمة المختصة وطريقة التعويض:

الفرع الأول: دعوى المسؤولية

أولاً: أطراف الدعوى

المدعى: هو المتضرر في دعوى المسؤولية فهو صاحب المصلحة الشخصية المباشر في رفع الدعوى أمام القضاء.¹ من حقه تحريك² دعوى المسؤولية على الناقل الجوي أما إذا لم تكن له أهلية التقاضي فترفع الدعوى من نائبه أو الوصي، فهل يمكن لورثة المسافر المتوفى رفع دعوى على الناقل الجوي؟ نصت المادة 145 من قانون الطيران المدني على ما يلي: "الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر والأضرار التي يصاب بها شخص منقول والتي تؤدي إلى وفاته أو تسبب له حرقاً أو ضرراً شريطة أن يكون سبب الخسارة أو الجرح قد حدث على متن الطائرة أو خلال عملية إركاب أو نزول".

كما نصت المادة 3/153 من نفس القانون: "لا يمكن للمسافر أو ذوي حقوقه أن يرفعوا دعوى...".

ومن خلال هاتين المادتين نستطع تحديد المدعى في حالة ما إذا أصاب الضرر المسافر نتيجة إخلال الناقل الجوي بإلتزامه بضمان السلامة في عقد نقل الأشخاص وفي نفس الوقت قد يكون هو المضرور نفسه أو وورثته أو من كان يعولهم المضرور إذا أصيب بعجز منعه عن العمل، فبطبيعة الحال للورثة

¹ -بشار ياسمين، رسالة ماجستير، سنة 2008-2009، ص131-132.

² -عيسى غسان الرضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2008، الطبعة الأولى، ص226.

حق في رفع الدعوى لأنها تعد من حقوقهم التي تنتقل لهم بالميراث، أما إذا كانوا يطالبون بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بهم شخصياً فتكون المسؤولية تقصيرية.¹

فتخرج عن نطاق اتفاقية وارسو ويطبق بشأنها القانون الوطني، إذ تركت اتفاقية وارسو مسألة رفع الدعوى في حالة وفاة المسافر للقوانين الوطنية لأنها اكتفت بالإحالة إلى القوانين الوطنية لتحديد ورثة المسافر المتوفى والذين لهم الحق في رفع الدعوى المسؤولية ضد الناقل الجوي.

نصت المادة 24 منها أنه: "إذا رفعت هذه الدعوى لا يكون ذلك إلا وفقاً للأوضاع وفي الحدود المقررة في هذه الاتفاقية، دون الإخلال بتحديد الأشخاص الذين لهم حق التقاضي ولا بحقوق كل منهم".

ونتيجة لهذا وهذا ما أكدنا معناه، بروتوكول جواتيمالا سيتي في مادته التاسعة: "لا يجوز رفع دعوى المسؤولية في أية صورة كانت في حالات نقل المسافرين والأمتعة بالتطبيق لأحكام هذه المعاهدة، أو سبب عقد أو عمل غير مشروع إلا وفقاً للشروط وفي الحدود المقررة في هذه المعاهدة..." بمعنى أياً كان سببها لا يمكن رفع دعوى على الناقل ولا مباشرتها إلا بشروط وفي الحدود المقررة للتعويض الذين وضعتهما اتفاقية وارسو.² سواء كانت عقدية أو تقصيرية أي تسري نفس شروط والحدود المقررة في اتفاقية فارسوفيا.³

المدعى عليه: هو الناقل الجوي نفسه، فإذا تم التعاقد بين الناقل الجوي مباشرة مع الذي يتولى التنفيذ به مع الراكب، فيكون هو المسؤول وحده في هذه الحالة، إلا أنه قد تثار صعوبات في تحديد المدعى عليه أو المسؤول الذي ترفع ضده الدعوى في حالة وفاة الناقل الجوي، وفي حالة للناقلين المتتابعين والناقلين المتتابعين الفعليين؟

¹ - أنور سلطان، المرجع السابق، ص 285.

² - سليمان فرج سيد، قانون طيران المدني، دون دار للنشر، ص 231.

³ - بشار ياسمين، المرجع السابق، ص 133.

أ- في حالة وفاة الناقل الجوي:

بالنسبة لاتفاقية فارسوفيا لعام 1929 التي تنص على ما يلي: "في حالة وفاة المدين تقام دعوى المسؤولية في الحدود المقررة في هذه الاتفاقية ضد من يخلفونه"، إذ ترفع الدعوى في حالة وفاة الناقل الجوي ضد ورثته.

وبالنسبة للمشرع الجزائري لم ينص صراحة على هاته الحالة، بينما القوانين الأنجلو أمريكية فالأصل فيها هو سقوط دعوى المسؤولية بمجرد وفاة المسؤول.¹

ب- في حالة الناقلون المتتابعون:

فقد عرفت المادة 1/3 من اتفاقية (فارسوفيا) النقل المتتابع أنه: "النقل الذي يتولاه عدد من الناقلين بطريق الجو على التتابع يفترض فيه عند تطبيق هذه الاتفاقية أنه نقلة واحدة إذا المتضرر الأطراف أنه عملية واحدة سواء كان الاتفاق بشأنه قد أبرم في صورة عقد واحد أو أكثر"، وكما عرفه عدلي أمير خالد" كذلك النقل الذي يتم خلال خطوط جوية مختلفة ويتولاه بمقتضى عقد واحد أو عدة عقود من الناقلين على طائراتهم بالتتابع ومن هنا يصعب تحدي المدعى عليه في دعوى المسؤولية التي ترفع بمناسبة النقل الجوي المتتابع.²

-فقد نظم المشرع الجزائري من خلال نص المادة 153 من قانون الطيران المدني 06/98 أنه: "من خلال في حالته إتمام نقل جوي من طرف عدة ناقلين متتالين، بعد كل ناقل يقبل مسافرين وأمتعته أو شحنا طرفا رقابته..." وفي نفس المادة ففي نقل الأشخاص أنه لا يمكن للمسافر أو ذوي حقوقه أن يرفعوا دعوى إلا ضد الناقل الذي أتم النقل الذي وقع من خلاله الحادث أو التأخر إلا إذا أثناء الرحلة بكاملها، وهو نفس الحكم الذي نصت عليه مادة 213 من اتفاقية فارسوفيا، فالمدعى عليه في هذه الحالة هو آخر

¹ محمد فريد العربي، المرجع السابق، ص307-308.

²- نفس المرجع، ص323.

ناقل جوي أتم النقل الذي وقع خلاله الحادث، إلا إذا تم النص صراحة في العقد على أن الناقل الأول يبقى مسؤولاً طوال الرحلة بأكملها فترفع الدعوى ضده، وهذا ما ذهب إليه نص المادة 1/3 من اتفاقية فارسوفيا وما أشار إليه المشرع الجزائري حسب المادة 153 المذكورة أعلاه.¹

نصت المادة 131 من قانون الطيران المدني الجزائري على أنه: "ينبغي ان يتم نقل جوي عمومي طبقاً لعقد يلتزم بموجبه الناقل بواسطة الطائرة بنقل أشخاص...."

ج-الناقل المتعاقد والناقل الفعلي:

يرد تعريف للناقل الجوي في اتفاقية وارسو ولا في قانون الطيران المدني لكن جاء تعريف له في اتفاقية جوادا لآخار المكملة لاتفاقية وارسو الناقل بتاريخ 18 سبتمبر 1961.²

فالناقل المتعاقد في مادة الأولى منها فقرة "ب" عرف على أنه: "كل شخص يكون طرفاً في عقد نقل خاضع لاتفاقية وارسو ومبرم مع الراكب أو المرسل أو أي شخص يعمل لحساب الراكب أو المرسل"، ومن خلال هاته المواد السابقة نستخلص تعريفاً للناقل المتعاقد بأنه كل شخص اعتباري.³

طبقاً لعقد بنقل بواسطة طائرة أو أشخاص مسجلين أو أمتعة أو بضائع وبمقابل مطار على آخره.

أما الناقل الفعلي: فقد عرف طبقاً لنص المادة الأولى فقرة "ج": "أي شخص آخر خلاف الناقل المتعاقد يقوم بمقتضى إذن الناقل المتعاقد بكل النقل المشار إليه في الفقرة "ب" من المادة السابقة الذكر أو بجزء منه وبهذا نفرق بين الناقل الفعلي والناقل المتتابع، وبأن الناقل الفعلي لا يعد طرفاً في عقد النقل الجوي الذي يقوم بتنفيذه بينما الناقل المتتابع فهو طرف في عقد النقل بالنسبة للجزء الذي تولى تنفيذه بنفسه، في حالة ما إذا تولى تنفيذ عقد النقل ناقلون متعاقدون وناقلون فعليون، فكيف يحدد الشخص المسؤول في هذه

¹-سماح محمودي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي، دراسة اتفاقية وارسو 1929 ومونتريال 1999 - 2014، 2015، ص73.

²-المصادق عليها من طرف المشرع الجزائري بموجب الأمر رقم 65-267 المؤرخ 65/10/25، جريدة رسمية رقم 104.

³ حددت اتفاقية جوادا لآخار في مادتها 1 بأن الناقل المتعاقد هو كل شخص يكون طرفاً في عقد نقل خاضع لاتفاقية وارسو ومبرم مع راكب أو شاحن، وأي شخص يعمل لحساب الراكب أو الشاحن.

الحالة؟ جاء في اتفاقية جواد لآخار لعام 1966 والمكملة لاتفاقية فرسوفليا قضت على أنه: "يجوز إقامة دعوى المسؤولية فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي، إما على هذا الناقل الفعلي، أو على الناقل المتعاقد أو على كل منهما مجتمعين أو منفصلين، وفقا لما يختاره المدعي، وإذا أقيمت الدعوى على أيهما بمفرده جاز له أن يطلب ضم الآخر إلى هذه الدعوى وينظم قانون محكمة النزاع هذا الضم والإجراءات الخاصة به.¹

ويتضح من هذه المادة إذا تعدد الناقلون أي الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي، فإن المرسل أو المرسل إليه يستطيع رفع دعوى ضد الناقل الفعلي عما حدث أثناء مرحلة النقل التي قام بتنفيذها، كما يمكن أن يرفعها ضد الناقل المتعاقد كما وقع من أضرار أثناء الرحلة، أو حتى على الأضرار التي وقعت في مرحلة النقل التي قام بها الناقل الفعلي، أو ترفع ضدهما معا أو منفصلين وفي حالة رفعها ضد أحدهما بمفرده له طلب ضم الآخر له.²

ثانيا: الاختصاص القضائي

نصت المادة 155 من قانون الطيران المدني الجزائري على أنه: "يمكن أن ترفع الدعوى من أجل مسؤولية الخسائر المسببة للأشخاص المنقولين أو الأمتعة أو الشخص المنقول أمام محكمة موطن الناقل الجوي أو محكمة المقر الرئيسي لمؤسسته أو محكمة مكان تواجد المؤسسة التي أبرم فيها العقد".

حيث يتضح من نص هذه المادة أن المشرع لم يفرق بين النقل الداخلي والنقل الدولي في تحديده للاختصاص القضائي لرفع دعوى المسؤولية وإذا به أعطى للمضروب الخيار في رفع دعوى التعويض ضد الناقل الجوي أمام إحدى المحاكم الثلاثة وهي:

¹ فريد العريني، مرجع سابق، ص311-312.

² محمد بهجت عبد الله، أمين قايدي، الموجز في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، ط2، 2006-2007. ص45

1. إما أمام محكمة موطن الناقل الجوي أي المدعى عليه وهذا تطبيقاً للقاعدة العامة في

الاختصاص المحلي المنصوص عليه في المادة 08 من قانون إجراءات المدنية الجزائري.¹

2. محكمة المقر الرئيسي لمؤسسة الناقل الجوي.²

3. محكمة تواجد المؤسسة التي أبرم فيها العقد.

ونصت المادة 28 من اتفاقية وارسو على أن: "يقيم المدعي المسؤولية أمام محاكم إحدى الدول

المتعاقدة وفقاً لما يختاره، وذلك إما أمام محكمة موطن الناقل أو محكمة المقر الرئيسي لنشاطه أو

محكمة الجهة التي يكون فيها منشأة تولت عنه إبرام العقد بمعرفتها، وإما أمام محكمة جهة النزاع".

وإذا بها تضع شرطاً لرفع الدعوى أمام هذه المحاكم الأربعة وهو أن يكون المدعي قد رفع دعوى

المسؤولية أمام قضاء دولة عضوة في إتفاقية فارسوفيا أي التي انتهجت منهج المادة 28 من الاتفاقية،

فيما يتعلق بقواعد الاختصاص القضائي.

-ولقد أضاف بروتوكول غواتيمالا فقرة جديدة نص فيما يلي:

"أنه في حالة الضرر الناشئ عن وفاة الراكب أو إصابته بجراح أو تأخيرته أو فقد أو تلف أو أمتعته، يجوز

رفع الدعوى أمام المحكمة التي تقع في دائرة اختصاصها منشأة مملوكة للناقل إذا كان للمسافر موطن أو

يقيم بصفة دائمة على إقليم نفس الدولة المتعاقدة التي تقع عليه هذه المنشأة، فاتفاقية وارسو أعطت

للمضروب أو المدعى الخيار في رفع الدعوى بين محكمتين:

1. محكمة الناقل: وهي محكمة موطن الناقل، أو محكمة المركز الرئيسي لمؤسسته أو المحكمة التي

يقع فيها أحد فروع مؤسسته إذا أبرم فيه العقد.³

¹-نص المادة 08 من القانون رقم 66-154 المؤرخ في 08/07/1966 المتضمن قانون إجراءات المدنية المعدل والمتمم.

²-وقد صدر حكم بتاريخ 06/06/06 عن محكمة الجزائر في إحدى قضايا الوريثة.

³-عارف بن صالح العلي، مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير نقل المسافرين، بدون طبعة، ص 01.

2. محكمة جهة الوصول: أي مكان وصول الطائرة فعلا، أو المحدد وصولها إليه، مثال على ذلك طائرة تنطلق من فرنسا وصولا إلى الجزائر، فالمحكمة المختصة هي محكمة الجزائر كونها محكمة الدولة التي وقع فيها الوصول ولاختيار المحكمة أو الجهة القضائية لرفع دعوى التعويض ضد الناقل الجوي والتي تتمثل فيما يلي: قانون المحكمة المختصة المختارة هو الذي ينظم إجراءات الدعوى.¹

-يحدد أثر خطأ على مسؤولية الناقل بالإعفاء أو التخفيف وهذا حسب نص المادة 21 من نفس الاتفاقية.
-تبين أن قواعد احتساب مدة سقوط الدعوى المادة 2/29 من اتفاقية وارسو.

إضافة إلى الفقرة الجديدة من بروتوكول جواتيمالا والتي جاء فيها أنه" في حالة الضرر الناجم عن وفاة المسافرين أو إصابته بجرح أو تأخيرته أو فقد أو تلف أمتعته يجوز رفع الدعوى أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها منشأة مملوكة للناقل إذا كان للمسافر موطن أو يقيم.²
بصفة دائمة على إقليم نفس الدولة المتعاقدة التي يقع عليه تلك المنشأة.

-وهاته الأحكام السالفة الذكر تخص الناقل الجوي المتعاقد، وبالنسبة للناقل الفعلي فتطبق عليه أحكام اتفاقية جواد لاخار في مادتها الثامنة وأعطته الحرية بأن يرفعها أمام محكمة لها، اختصاص على الناقل المتعاقد وفقا لأحكام المادة 28 من اتفاقية وارسو أو المحكمة التي تقع في دائرتها موطن الناقل الفعلي أو المركز الرئيسي لمؤسسته.

¹-عادل محمد خير، مسؤولية الناقل الجوي وآلية دعوى المسؤولية وحدود التعويض، ص05.

²-د-الشامي، محمد حسين، ركن الخطأ في المسؤولية المدنية، دار النهضة العربية، 1990، ص526.

الفرع الثاني: عناصر التعويض

التعويض هو الأثر المترتب على توافر أركان المسؤولية المتمثلة في الخطأ والضرر والعلاقة السببية والغرض منه هو جبر الذي أصاب المتضرر.¹

أي التعويض يكون على قدر الضرر وليستفيد الناقل الجوي منه يلزم أن تتوفر ثلاثة شروط:

1. أن يكون النقل الجوي دولياً والطي حددته اتفاقية وارسو.²
2. أن يكون الناقل الجوي قد أصدر تذكرة السفر بالنسبة للراكب حسب نص مادة 2/3 اتفاقية معدلة بروتوكول لاهاي سنة 1955، وإيصال الأمتعة 4/4.
3. اشتراط المادة 22 من اتفاقية وارسو ألا يكون الحادث الناجم عنه الضرر قد جاء نتيجة لفعل إيجابي أو امتناع من جانب الناقل الجوي أو تابعيه بمعنى إحداث الضرر عن قصد إما برعونة مقرونة بإدراك أن ضرر قد يترتب عن ذلك.³

18-أخذت اتفاقية مونتريال لسنة 1999 بهذا الاختصاص في المادة 2/33 منها إضافة إلى الاختصاصات الأخرى المقررة في اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي.

د/عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي، دار النهضة العربية، 2004، ص221.

²-مسؤولية الناقل الجوي في حالة وقوع حادث لحادث تمنراست، جامعة الجزائر، بن عكنون، سنة 2010-2011، ص55.

20-د/أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون طيران تجاري، ص390-391، ملتزم الطبع والنشر، دار الفكر العربية، القاهرة، بدون طبعة وسنة ص217.

أولاً: الحد الأقصى للتعويض في التشريع الجزائري

نصت المادة 150 ق.ط.م رقم 06/98 على الحد الأقصى للتعويض إذ تحدد قيمتها بمائتي وخمسين ألف 250.000 وحدة حسابية كحد أقصى عن كل مسافر.¹

فالوحدة الحسابية هي وحدة حسابية متشكلة من 65 ميلغرام ونص من الذهب على أساس تسعمائة من الألف من الذهب الخالص ويمكن تحويلها إلى العملة الوطنية، ويتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة في تاريخ النطق بالحكم، أي أنه إذا ألحق الضرر بأكثر من مسافر.² أثناء الرحلة الواحدة، التزم الناقل الجوي بدفع تعويض يكون في حدود 250 ألف وحدة حسابية عن كل مسافر ولكن تضع التاريخ الذي يجب الاعتداء به عند التحويل إلى العملة الوطنية وكان أمام القضاء ثلاثة حلول:

1. أن يأخذ بقاعدة تاريخ صدور الحكم

2. أو يأخذ بقاعدة وقوع الضرر.

3. أو بقاعدة تاريخ الوفاء.

وقد عدل بروتوكول لاهاي المادة 22 من اتفاقية في فقرتها الخامسة والتي نصت على الأخذ بقاعدة يوم صدور الحكم.³

ثانياً: الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية وارسو وتعديلاتها

تنص المادة 23 من اتفاقية وارسو على أنه: "في نقل الأشخاص تكون مسؤولية الناقل قبل كل راكب محدودة بمبلغ مائتين وخمسين ألف فرنك.... المبالغ المبنية بالفرنكات في هاته المادة تعتبر مقدرة

¹ وهي مقابلة للمادة 1/77 من قانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية.

² عدلت مبالغ التعويضات المقدرة في هذه المادة بموجب بروتوكول لاهاي جواتيمالا لسنة 1971 الذي لم ينفذ بعد.

³ المادة 1/180 من قانون متعلق بالخدمات الجوية التي تنص على أن مسؤولية الناقل الجوي لا يمكن أن تمارس في أي صور كانت إلا ضمن الشروط والحدود المنصوص عليها في هذا القانون دون الإخلال بتحديد الأشخاص الذين لهم حق التقاضي ولا بحقوقهم الخاصة، هاني دويدار، ص416.

بواقع وحدة نقدية مكونة من خمسة وستين ميلغرام ونصف من الذهب عيار تسعمائة من الألف، ويمكن تحويل هذه المبالغ إلى أية عملة وطنية في أرقام دائرية¹. فإذا كانت قيمة الضرر أقل قيمة من الحد الأقصى المنصوص عليه في الاتفاقية فإن المسافر المتضرر لا يستحق سوى القيمة الحقيقية للضرر².

وبالنسبة لبروتوكول لاهاي 1955 الذي عدل قيمة الحد الأقصى للتعويض لأنه أصبح لا يتناسب وارتفاع مستوى المعيشة والأسعار في جميع أنحاء العالم، والتطور السريع في مجال النقل الجوي كذلك أدى إلى تناقص الجوي فتم تحديد القيمة القصوى للتعويض في المسؤولية عن الأضرار التي تصيب المسافرين بضعف القيمة السابقة، أي 250 ألف.

وفيما يخص بروتوكول مونتريال لسنة 1966، رفع قيمة التعويض إلى 175 ألف دولار لكل راكب عن وفاته أو إصابته بعدما أعلنت الولايات المتحدة الأمريكية انسحابها من اتفاقية وارسو والسبب في ذلك رفض أعضائها رفع حد المسؤولية إلى 100 ألف دولار أمريكي مما أدى لتدخل الاتحاد الدولي للنقل الجوي الآياتا وتم إقناع مجموعة من شركات الطيران الأمريكية والأجنبية وهيئة الطيران الأمريكي في 04 ماي 1966 بمدينة مونتريال وصادقت عليه هيئة الطيران المدني الأمريكية في 15 ماي 1966³.

¹ فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي وفقا للنظام الفاروسوفي، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، كلية الحقوق، سنة 1975 ص112.

² - بن الزويبر عمر، محاضرات في مسؤولية الناقل الجوي في ضوء اتفاقية فاروسوفيا، وقانون الطيران المدني الجزائري، جامعة عمار تليجي، الأغواط، لطلبة سنة ثانية ماستر قانون أعمال وعقود مسؤولية، السنة 2017-2018.

³ - فريد العربي، مرجع سابق، ص 246-247.

وبالنسبة لبريتوكول جواتيمالا لسنة 1971 يتم وفقا للحدود القصوى مليون وخمسمائة ألف فرنك بالنسبة لكل مسافر وذلك تعويضا عن الأضرار المترتبة كالموت أو إصابات بدنية، و62 ألف فرنك ذهب في حالة التأخير عن كل مسافر، 15 ألف فرنك ذهب بالنسبة لأمتعة المسافرين،¹ مع أنه لم يدخل حيز التنفيذ.

المطلب الثاني : دور التأمين في مجال تعويض الاضرار الناجمة عن النقل الجوي للأشخاص

يعتبر تأمين من المسؤولية مدنية، فالتأمين له دور هام في تغطية الاضرار وخدماتها ومن التعويضات الكبيرة في حالة تعرض الطائرة لحادث من حوادث الطيران وذلك بعد مضاعفته الحد الأقصى للتعويض لإعطاء ضمان أكبر للمضروبين فالتأمين يعمل على التوفيق بين مصلحتين ، مصلحة النقل الجوي لتشجيعه على مواضعه العمل في هذا القطاع الحيوي وضمان المضروبين وحصولهم على التعويضات المحددة فالتأمين هو عفة يلتزم بمقتضاه المؤمن له بقسط من المال يدفعه الى المؤمن مقابل تأمين مسؤولية وفي الحدود مبلغ التعويض.²

الفرع الاول : الزامية التأمين في مجال النقل الجوي للأشخاص

نصت المادة 171 من ق.ط.م.ج على أنه " يجبها على كل تستغل طائرة يقوم بالقطر الجزائري بالخدمات الجوية المبنية في هذا القانون أو يحقق فوق القطر الجزائري سواء كان مسجلا بالجزائر أوربا الخارج أن يكتب تأميننا يغطي مسؤولياته .

1- حمد الله محمد حمد الله، القانون الجوي الأفكار والقواعد الأساسية، ط1، عقد النقل الجوي الدولي والداخلي، للأشخاص والبضائع، مكتبة قانون، الرياض، 2016، 1437، ص167.

2- مادة 619 من القانون المدني الجزائري تنص: "التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا أو إيراد أو عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المهني للعقد وذلك مقابل قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن".

كما جاء في نص المادة 1/198 من الأمر 95-7 أنه "يجب على كل مستعمل لمركبه جوية مسجلة في الجزائر أو مستأجر التأمين لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر على مسؤولية المدنية إتجاه الغير على سطح الأرض.¹

آخذا بما ورد في الأحكام الخاصة بذلك في اتفاقية روما إذا أن التأمين الجوي إلزامي في القانون الجزائري مادة 171 ويثبت بموجب شهادة التأسيس تقدم من طرف المؤمن فكما قبل شركات ومؤسسات الطيران اختيريا وواجبر وهو ما يعرف بالتأمين التلقائي للمسافر يعود في الأصل إلى الشركة الطيران الألمانية "لوفتها نزا" الألمانية عام 1925 حيث كانت أول شركة أبرمت تأسيس الصالح المسافر وانتشر هذا النوع من التأمين مع تقرير المسؤولية المحدودة للنقال الجوي بعد إبرام إتفاقية وارسو 1925 والفضل الكبير في إنتشاره لشركة الطيران الفرنسية "ايرفرانس" التي نقحت هذا التأمين في وثيقة وبلورت أحكامه بحيث أصبحت وثيقة نموذجية إقتدت بها شركات الطيران التأمين ونموذجا إتبعته المنظمة الدولية .

ويتمثل هذا التأسيس في تأمينه هذه الأضرار التي قد تلحق به جراء مخاطر الطيران ويقصد بالتأمين التلقائي الفردي : هو ذلك التأسيس الذي تبرمه شركات الطيران على نفقتها مع إحدى شركات التأسيس لتأمين الأضرار التي تلحق بالركاباً بحيث يخولهم ذلك التأسيس حق الحصول على التعويض مباشرة من المؤمن كما أنه يقصد بفرديية التأمين أن المسافر وجده أورثه لهم حق الاستفاضة من التأمين ، دون أي شخص آخر ويستفيد منه من يشغل مقعدا على متن الطائرة (ولو لم يحصل على تذكره سفر الظروف الإستثنائية ويختلف التأسيس الفردي التلقائي عن التأسيس الفردي التكملي أن هذا الأخير يبرسه الراكب مع شركة الطيران بوصف نائبة عن المؤمن ، وذلك من أجر تغطية الأخطاء الجوية لزمان محدد أو رحلة جوية محددة أما نظام التأسيس التلقائي فإن الناقل الجوي هو الذي أبرز عقد التأسيس ويتحمل نفقته من أجل تغطية جميع الأضرار الجسدية المترتبة عن الحادث الجوي فهو يغطي الأضرار الحمائية فقط ولا

¹ - أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص 366.

يشمل تغطية الأضرار النفسية التي تلحق الركاب ويستثنى الأضرار الناتجة عن الحرب والإضطرابات المسلحة وكذا الأضرار التي كان للركاب يديها كالانتحار مثلا إذا فهذا التأمين يضمن جميع مبالغ التعويض في غير الحالات المستثناء ويستحق التعويض مهما بلغ الحد الاقصى للتعويض حسب إتفاقة فارسوفيا والتشريعات الجوية.

الفرع الثاني: الدعوى المباشرة للمضور في مواجهة شركة التأمين.

من حق المضور أن يرفع دعوى ضد شركة التأمين، فكل من الناقل الجوي وشركة التأمين يلتزمان بالتعويض على سبيل التضامن وإذا أقامت شركة التأمين بدفع مبلغ التعويض فهي تبرأ ذمة الناقل قبل المتضرر، وبإمكانها الرجوع عليه فيما بعد، وعليه يتوقف التزام شركة التأمين على ثبوت المسؤولية في حق الناقل الجوي.

المبحث الثاني: أساس مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص والاتفاقات المعدلة

أخذت اتفاقية وارسو طبقاً لنص المادة 17 منها بهدف التخفيف من المسؤولية المقررة على عاتق الناقل الجوي بنظام المسؤولية الشخصية القائمة على أساس إفتراض الخطأ والذي يقبل إثبات العكس، فقد وازنت بذلك بين كل من الإتجاهين اللاتيني والأنجلو أمريكي هذا الأخير الذي يخفف من المسؤولية والقائم على الخطأ الواجب الإثبات، أما الأول فهو يشدد منها ويقوم على الخطأ المفترض الغير قابل لإثبات العكس.¹ ولم يعدل برتوكول لاهاي لسنة 1955 من أساس مسؤولية الوارد في إتفاقية وارسو وبقيّة قائمة على الخطأ المفترض وهو الساري اليوم.

المطلب الأول: أساس مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص

نتطرق في هذا المطلب الى مسؤولية الناقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني والاتفاقيات الدولية بعد تعديلها

الفرع الأول: أساس مسؤولية الناقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني والاتفاقيات الدولية

أولاً: مسؤولية الناقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني.

انضمت الجزائر إلى اتفاقية وارسو بموجب مرسوم الرئاسي 74/64 في 02 مارس 1964 وإلى بروتوكول لاهاي بموجب المرسوم الرئاسي رقم 214/95 المؤرخ في 08 أوت 1995، وأخضع المشرع الجزائري كل من النقل الجوي الداخلي والخارجي لإمكانها فأصدر قانون 98 المتضمن قانون الطيران المدني والمؤرخ في 27 جوان 1998.

وبتفحص هذا الأخير نجد أنه لم يأتي بجديد فقد استقى الأحكام المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي من قواعد اتفاقية وارسو المؤرخة في 12 أكتوبر 1929 وبروتوكول لاهاي المعدل والمؤرخ في 28 سبتمبر 1955 المصادق عليها من طرف الجزائر ما جاء في نص المادة 1/50 على أنه:

¹ دلّال بيزيد، مسؤولية الناقل الجوي في النقل الجوي والدولي، مذكرة ماجستير، سنة 2009-2010، ص 45.

"تمارس مسؤولية الناقل الجوي إزاء كل شخص مدني منقول طبقا لقواعد اتفاقية وارسو المؤرخة في 12 أكتوبر وبروتوكول لاهاي في 28 سبتمبر 1955 ووالمصادق عليها من طرف الجزائر، وهذا يقتضي منها قبول كل ما تقتضيه الاتفاقية، فالمشرع الجزائري قد تناول مسؤولية الناقل الجوي في الفصل الثامن من القسم الثالث تحت عنوان مسؤولية ناقل الجوي إزاء المسافرين والشحن والأمتعة من المواد 145 إلى 156. فيترتب على كل ناقل جوي أبرم عقد نقل التزامات تتمثل في التزام بضمان سلامة الركاب والالتزام بالمحافظة على البضاعة والعناية بها، وأخيرا التزام بعدم التأخير، ولما كانت المسؤولية جزاء الإخلال بالالتزام العقدي استنتج ذلك مسائلة الناقل عن الأضرار الناشئة عن وفاة الراكب أو جرحه أو إصاباته بأي أذى بدني آخر وعن الأضرار الناتجة عن التأخير في نقل الركاب.¹

فالمشرع قد أدرج بدوره الحكم المطبق في معاهدة وارسو والتي أقامت المسؤولية على أساس الخطأ المفترض بمعنى أن المتضرر لا يلتزم بإقامة الدليل على وجود الخطأ في جانب الناقل بل يلتزم فقط بإثبات تخلفه عن التزام قرصنة العقد عليه، وإذا أثبت الناقل عكس ذلك يكتفي من المسؤولية.

ومن بين هذه المعاهدات معاهدة جواتيمالا 1971 إنها موضوعية اتجاه المسافرين، وبروتوكول مونتريال الرابع 1975 أيضا موضوعية اتجاه الناقل، ولكن المشرع لم ينظم إليها وبقي متمسك بمعاهدات وارسو لسنة 1929 المعدلة بروتوكول لاهاي.

-وتجدر الإشارة إلى أن القانون 06/98 المتعلق بقواعد الطيران المدني الجزائري قد تم تعديله بموجب القانون رقم 14/15 المؤرخ في 15 يوليو 2015 وهذا الأخير أدخل تعديلات على نظام المسؤولية المدنية في الطيران المدني.

¹-دلال يزيد، مرجع سابق، ص46.

ثانيا: مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في ضوء الاتفاقات الدولية.

اتفاقية وارسو: أساس هذه الاتفاقية هو الخطأ ولن ينص عليه صراحة في المادة 17 وإنما ذكر ب: "يسأل الناقل عن الضرر" فأصبح الناقل مسؤولاً عن الضرر عما أصابه في نشاطه أثناء عملية النقل الجوي، وإذ يمكنه التخلص من هاته المسؤولية في حالة ما إذا اتخذوا جميع الاحتياطات اللازمة لتفاديه أو استحال ذلك ويكون بإثبات السبب الأجنبي، فتبين من مادة 17 و 20 أن الخطأ هو إخلال الناقل بالتزامه ببذل العناية في الحفاظ على سلامة الركاب بعدم اتخاذ التدابير الضرورية لدفع الضرر.¹ ومن أهم ما ورد في هاته الاتفاقية: أن أحكامها المتعلقة بالمسؤولية تطبق فقط على الناقل الجوي حسب البنية، ولا يستفيد منها ساء البنية حسب الاتفاقية في حالتين:

1. إذا أثبت أن الضرر منها ساء إلى غشه أو إلى خطأ من يعيد وفقاً لقانون المحكمة المختصة التي تنتظر في النزاع يساوي الغش م23.
2. إذا تخلفت وثائق السفر أو إذا لت تشتمل على البيانات الإلزامية التي حددتها واتفاقية وارسو المواد 3،4،9.

أساس مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لبروتوكول لاهاي لسنة 1955

تم تعديل اتفاقية وارسو بمقتضى بروتوكول لاهاي الذي تم توقيعه في 28 سبتمبر 1955 والذي أصبح واجب النفاذ في الأول في 01 أوت 1963 غير أن هذا التعديل أبقى مصالح الناقل الجوي تغلب على مصالح المسافر والمرسل ولم يعدله وظل قائماً على أساس الخطأ المفترض م20 من اتفاقية وارسو:

1- أن لا يكون الناقل مسؤولاً إلا إذا أثبتت أنه وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية لتفادي الضرر وأنه كان يستحيل عليهم اتخاذها.

¹ محمد فريد العربي، مرجع سابق، ص182.

أرادت المحاكم حماية حوادث الطيران وتشديد المسؤولية الناقل الجوي وذلك بتطبيقها للنصوص الخاصة بسوء نية الناقل وحاولت التوسع في تفسيرها حسب ما تريد الوصول إليه في حكمها، فقد جاء تفسيراتها متناقضة ومتعارضة بتطبيقها لنصوص المواد 3،4،9 و25 من اتفاقية وارسو.¹

وبالتالي لم يأت بروتوكول بآي تعديل لفائدة المسافر فيسوى رفع قيمة التعويض وكل الأحكام الباقية دائماً لصالح الناقل حتى الناقل سيء النية.

أساس مسؤولية في بروتوكول جواتيمالا سيتي لسنة 1971:

ترتب عن اتفاق مونتريال الإخلال بهدف الرئيسي لاتفاقية وارسو 1929 وهو توحيد نظام المسؤولية الناقل الجوي فنتج عند نظامان متعارضان للمسؤولية أحدهما يأخذنا المسؤولية الشخصية والثاني يأخذ بالمسؤولية الموضوعية فتطبق بذلك معاملة مزدوجة على راكبي طائرة واحدة وهذا أدى إلى انعقاد مؤتمر بمدينة جواتيمالا في 08 مارس 1971 نتج عنه بروتوكول جواتيمالا لا سيتي لعام 1971 والذي لم يدخل حيز التنفيذ بعد على المستوى الدولي بمثابة تعديل جذري لاتفاقية وارسو لسنة 1929 لاهاي المعدل.

ومن خلال هاتين التعديلات هي:

- أن الناقل يكون مسؤولاً عن تعويض الضرر الذي يقع في حالة وفاة الراكب أو إصابته بأذى بدني لحق به، كذلك في حالة الأضرار التي تصيب أمتعته يكون الناقل مسؤولاً حتى ولو لم يقع الضرر منه إلا إذا أثبتت أن الضرر تسبب أو ساهم بخطئه في إحداث حالة الراكب الصحية فقط، وخطأ المصاب. إذن خصوصية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو وتعديلاتها أصبحت موضوعية أساسها الخطر وتحمل التبعة وبهذا اقتطعت المسؤولية القائمة على أساس الخطأ المفترض ولم يعد لها وجود إلا في حالة وهي المسؤولية عن التأخير في نقل الركاب والأمتعة والبضائع وبالتالي أن مسؤولية الناقل الجوي أساسها الخطأ المفترض في اتفاقية وارسو م17.

¹ نفس المرجع، ص183.

ومع التطور في علم الطيران الذي شهده العالم لأنه أصبح أكثر أمنا وراحة وبالتالي تطورت معه مسؤولية الناقل الجوي في كل من اتفاقية جواتيمالا سيتي واتفاقية مونتريال 1975 وأسست على أساس الخطر وليس الخطأ.¹

أساس مسؤولية في اتفاق مونتريال وبروتوكول جواتيمالا سيتي:

بعدما عدلت اتفاقية وارسو بروتوكول لاهاي رفضت و.م.أ عليه وهددت بالانسحاب من اتفاقية وارسو بحجة عدم كفاية الحد الأقصى للتعويض الأمريكيين في حالة وفاة الراكب أو إصابته بأذى جسماني، وتجنباً لنتائج السلبية بسبب انسحابها، سارع الاتحاد الدولي للنقل الجوي إلى دفع العديد من شركات الطيران الأعضاء فيه إلى إبرام اتفاق مع هيئة الطيران المدني الأمريكي لتحقيق ما تريده وبالفعل تم توقيعه في 04 ماي 1966 وأصبح واجب النفاذ بعد أن أقرته في 13 ماي 1966.

*أساس المسؤولية في اتفاق مونتريال 1966:

جاء بنظام المسؤولية ويختلف عن مضمون اتفاقية وارسو،²

في مجال مسؤولية لا يستطيع الناقل التهرب من هذه المسؤولية موضوعية وأساسها الضرر مع تحمل التبعة المضرور نفسه على أساس أن المسؤولية إلا بإثبات رجوع الضرر إلى خطأ العلم في مجال الطيران ووضعه كحد أقصى للتعويض والذي يلتزم به الناقل في مواجهة الراكب ب75 ألف دولار بما فيها مصروفات التقاضي وأتعاب المحامين ويشترط أن يكون النقل دولياً.

الفرع الثاني: وسائل نفي مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص

من بين وسائل نفي مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص إتخاذ التدابير الضرورية لتفادي ضرر واستحالة إتخاذ التدابير .

¹- هشام الفضلي، مسؤولية الناقل الجوي، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، سنة 2005، ص 41.

²- وهيبه بن ناصر، مرجع سابق، ص 114.

أولاً: اتخاذ الناقل وتابعة التدابير الضرورية لتفادي الضرر

- أشار المشرع الجزائري إلى هذه الوسيلة لنفي خطأ الناقل وخطأ تابعيه، إذا أنه أثبت أنه اتخذ كافة التدابير الضرورية لتفادي الضرر، وهو ما قضت به مادة 148 من ق.ط.م.ج رقم 06/98 ويلاحظ على هذا النص أنه سكت عن تبيان هذه التدابير، فهل هي التدابير التي من شأنها أن تؤدي موضوعياً إلى منع حدوث الضرر بحيث لو تم اتخاذها لما وقع الضرر، أو أنها تلك التدابير المهمة والكافية لتنفيذ الالتزام؟

فإذا عرف سبب الحادث فعلى الناقل وتابعيه إثبات أنهم أخذوا جميع التدابير الكافية لمواجهة سبب الحادث، أم أنه يقصد بالتدابير اللازمة لتفادي سبب الحادث؟

إن المشرع لم يوضح مقصود من التدابير اللازمة¹ فكان موقف الفقه والقضاء في دول القانون المكتوب أن توجهوا وأخذوا وبالتفسير الضيق لها، والإثبات بأن هذا السبب ليس راجعاً إلى خطأ الناقل وتابعيه بل قد بذلوا العناية اللازمة لتفادي خطأ بإثباتهم لاتخاذهم التدابير الضرورية لتفادي وقوع أي ضرر .

- إذ من التدابير الضرورية مراقبة الناقل وصيانة الطائرة صيانة فنية وتقنية وكاختياره لطاقتهم في ضمان وسلامة الركاب وإطلاعه على النشرات الجوية وحفظ الأمتعة بشكل جيد...إلى غيرها من التدابير التي تحقق راحة وسلامة الركاب.

ثانياً: استحالة اتخاذ التدابير (السبب الأجنبي)

نصت المادة 148 ق.ط.م.ج رقم 06/98 على: "...الناقل الجوي غير مسؤول عندما يبرهن أنه اتخذ صفة كل مندوبيه الإجراءات الضرورية لتفادي الخسارة أو إستحالة اتخاذهم ذلك "والاستحالة في اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الضرر وتتمثل في حالة السبب الأجنبي: القوة القاهرة، خطأ الغير.

¹ -بشار ياسمين، مرجع سابق، ص 75-76.

القوة القاهرة: حادث لا يمكن دفعه ولا حتى توقعه بمعنى أن الناقل استحال عليه اتخاذ التدابير الضرورية لمنع الضرر.

-وخطأ الغير: يعتبر سببا من أسباب عدم مسؤولية الناقل الجوي، إذا أثبت أنه السبب الوحيد في وقوع الضرر بالنسبة للراكب أي المضرور وهو ما نصت عليه المادة 127 من قانون مدني جزائري على أنه: "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا بد فيه، إلى حادث فجائي أو قوة القاهرة أو خطأ صادر من المضرور أو خطأ من الغير كان غير ملزم بتعويض، ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك".

إذ يقاس خطأ الغير بمعيار الرجل العادي وعليه يعتبر الفعل الذي وقع من الغير خطأ إذا أثبت أن الفعل هذا يمثل انحراف من السلوك المألوف للرجل العادي.¹

فخطأ الغير لا يمكن أن يكون سببا كاملا للدفع، إذا كان الناقل كذلك قد تساهم في خطأ الغير بإحداث الضرر إذ توزع المسؤولية على كليهما بقدر مساهمة خطأ كل منهما في وقوع الضرر الماس بالراكب فكل من القوة القاهرة وخطأ الغير هو السبب في استحالة الناقل الجوي لتفادي الضرر، ومتى أصبحت أن الاستحالة تعود لسبب أجنبي بحيث لا يمكن دفعه ولا توقعه من وقت إبرام العقد وبالتالي يعفى من مسؤوليته إذا أن الاستحالة تقاس بمعيار الرجل العادي، مقابلة بخطأ المضرور إذا وقع بفعل مضرور نفسه فيعد سببا لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية وهذا ما نصت عليه مادة 149 من ق.م.ج:

"في حالة تقديم الناقل الجوي البينة عن كون الخسارة صادرة عن الشخص المتضرر أو مساهمة هذا الأخير، فيمكن إعفاؤه من المسؤولية أو التخفيف منها من طرف الجهة القضائية المختصة" وقد استوحى من نص مادة 21 من اتفاقية فارسوفيا.

¹-عيسى غسان الرضي، مرجع سابق، ص 140.

المطلب الثاني: تحديد مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص

تقتصر دراسة هذا المطلب على تبيان الأحكام الخاصة بالتعويض في نطاق مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار اللاحقة بالركاب ، بحيث إذا كان الأصل في المسؤولية هو التعويض بقدر الضرر ، فإن التعويض في مسؤولية الناقل جاء بنظام خاص كرسته اتفاقية فانسوفيا لعام 1929 ، نظام جديد يحدد قيمة التعويض بحد أقصى وهو ما يطلق عليه بنظام مسؤولية محدودة ، نظام آخر يقضي بالتعويض الكامل بدون حدود وهو ما يعرف بالمسؤولية الغير محدودة .

الفرع الأول: تحديد مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص

الأصل في التعويض يكون على قدر ما وقع من ضرر،¹ وفي القاعدة العامة التعويض لا يشمل إلا الأضرار المباشرة والمتوقعة ما لم يكن الضرر ناشئاً عن غش المدين أو خطئه الجسيم،² بحيث فرضت اتفاقية فانسوفيا الدولية والتعديلات اللاحقة لها مبدأ الحد الأقصى للتعويض وعلى أساسه يتم تعويض الركاب، ويعود الاعتماد على هذا المبدأ في تحديد التعويض الناجم عن المسؤولية المدنية للناقل الجوي إلى عدة مبررات تتمثل فيما يلي:

تؤدي الحوادث التي تتعرض لها الطائرة إلى هلاكها من أشخاص وبضائع مما يردي الناقل إلى التعويض عن كل ضرر ناجم عن الحادث، وتحمله مبالغ ضخمة قد تؤدي إلى إفلاسه وشل حركة الملاحة الجوية وتكون نتيجة الإخلال بالنقل الجوي فهو يعتبر مرفقا عاما لخدمة الإنسانية،³ ولاستمرارية هذا المرفق الحيوي وتشجيعا للاستثمار فيه وتحقيق الاستمرارية، والديمومة وضعت حدود قصوى للتعويضات التي يلتزم بها الناقل تجاه المضرورين.

¹ - سليمان مرقس، تعليقات على الأحكام المصرية لمسؤولية الناقل الجوي للركاب، مجلة إدارة قضايا حكومية، ع2، ص134-135.

² - علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني، ديوان المطبوعات الجامعية، سنة 1988، ص180.

³ - هاني دويدار، المرجع السابق، ص317.

يستطيع الناقل الجوي تجاوز هذه المخاطر الجوية عن طريق التأمين ضدها، لكن يصعب على شركات التأمين أن تقبل تحمل مبالغ ضخمة إذا كانت مطلقة أما إذا كانت محدودة أمكن للشركات خوص مجال التأمين ضد المخاطر الجوية.

تحديد مسؤولية هو مبدأ عام يهدف إلى حماية الناقل بصفة خاصة.

الفرع الثاني: الشروط المتطلبية لاستفادة الناقل الجوي من نظام المسؤولية المحدودة.

ليتمكن الناقل الجوي من التمسك بامتيازته في تحديد مسؤولية لابد أن تتحقق الشروط الشكلية أو أكثر يترتب عليها التزام تفرضه الاتفاقية وهو التزام الإعلامي تجاه المتعاقد معه بأن يبصره بأن مسؤوليته محدودة بموجبها (الاتفاقية) وأن هذه الرحلة تتصف بالدولية المراد القيام بها وتخضع لهذه الاتفاقية وغرضها تبصير المتعاقد، لإعطاء الفرصة من أجل إبرام عقد تأمين على حياته، وللحصول على مبالغ التعويض التي تقررها الاتفاقية في حالة وقوع حادث جوي وفي حالة عدم تنفيذه هذا الالتزام يعادل من حيث الأثر، ارتكاب الناقل الغش أو الخطأ الجسيم وقد يحرمه من التمتع بامتيازته وشروطه المتمثلة في تعديل لاهاي:

- لم تعد الاتفاقية تميز بين نقل الأشخاص وبين نقل أمتعته ونقل البضائع، وصار الالتزام الإعلامي واحدا لكل أنواع النقل تلك، فأصبح جائزا للناقل دمج هذه المستندات في مستند واحد ويتضمن ثلاثة بيانات هي:

أ- نقطة القيام والوصول

ب- إذا كانت نقطتا القيام والوصول، واقعتين في إقليم دولة متعاقدة واحدة، وإذا كان مقررا إجراء رسو جوي في محطات متعددة، فيكفي الإشارة إلى إحدى هذه المحطات.

ج- بيان يفيد إذا أنها كانت الرحلة تتضمن وصولا أو رسوا في دولة أخرى غير دولة القيام، أن الرحلة تخضع إلى اتفاقية وارسو التي تحدد مسؤولية الناقل اللاحقة بها.

-لا يشترط في التأمين التلقائي الفردي نطاق زمنيا لتلك الأضرار فهو يغطي الركاب ابتداء من زامن ومكان بدء تنفيذ الخطوات الأولى لعملية النقل الجوي إلى غاية نهايتها.

المطلب الثالث: المسؤولية الغير محدودة للناقل الجوي للأشخاص

الفرع الأول: انعدام تذكرة السفر

نصت المادة 2/3 من اتفاقية فارسوفيا لعام 1929 بأنه: "لا يؤثر على قيام عقد النقل وعلى صحته عدم وجود التذكرة أو عدم صحتها أو صياغتها بل يظل العقد خاضعا لقواعد هذه الاتفاقية، على أنه إذا قبل راكبا لم تسلم إليه تذكرة السفر فليس للناقل أن يتمسك بأحكام الاتفاقية الخاصة بإعفائه من مسؤولية أو المتعاقد بتحديدتها".

-وبالنسبة لقانون الطيران المدني الجزائري رقم 98-06 من خلال مادته 3/132 التي تنص على:

"غير أنه إذا قبل الناقل راكبا لا يتوفر على وثيقة الركوب، فلا يكون له الحق في الاستفادة من أحكام هذا القانون الذي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها، ومنه المشرع الجوي يفرض واجبا قانونيا على الناقل الجوي وهو وجوب إصداره تذكرة السفر للراكب ليستفيد الناقل من نظام مسؤولية المحدودة وسبل إعفاء منها.

-فالقضاء قضى أنه يجب تسليم تذكرة السفر إلى الراكب نفسه في وقت يسمح له بالاطلاع على ما تتضمنه التذكرة أي أن النقل نقل دولي خاضع لأحكام المسؤولية المحدودة في اتفاقية فارسوفيا لتمكنه من إبرام تأمين حماية نفسه من الحدود القصوى للمسؤولية، وتسليم التذكرة للراكب بعد ركوبه في الطائرة وهي قيد الإقلاع إذ تأخذ حكم للطائرة وأن تسليمه التذكرة له أو لمن ينوبه يعد حجة لسريان نظام المسؤولية الغير المحدودة على ناقل جوي.

الفرع الثاني: رجوع الضرر إلى غش الناقل

- نصت المادة 1/25 من اتفاقية باريسوفيا أنه: ليس لنا قل 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 وهذا في الوضع عادي في حالة إخلاله بالالتزام فسوف يستفيد من حدود قصوى للتعويض.

-مادة 1/25 فقد نصت على حالة الوضع الغير العادي للناقل الجوي في حالة ارتكابه للغش أو الخطأ المعادل للغش، فقد بينت الجزاء بعدم استفادته من الحدود والتعويض وإحالتها للقوانين الوطنية فتوضح معنى الغش أو الخطأ المعادل له والذي أدى إلى الاختلاف والتضارب على مستوى القوانين الوطنية وهذا الأمر هو السبب الرئيسي في تعديل المادة 1/25 من اتفاقية باريسوفيا بمقتضى المادة 31 من بروتوكول لاهاي 1955.

الخاتمة

إن التطور التكنولوجي لمختلف وسائل النقل خاصة النقل الجوي الذي تستعمل فيه آلة ميكانيكية معقدة التركيب، وسريعة التطور، مما قد ينتج عنها أخطار تسبب أضرار للمسافرين تستوجب التعويض عنها من طرف الناقل الجوي، وقد نظم القانون الدولي عن طريق الاتفاقيات الدولية مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص ومسايرتها في ذلك التشريعات الداخلية، إذ تتم عملية نقل الجوي بموجب عقد يبرم بين كل من الناقل الجوي ومستعملي الطائرة والذي يتم إثباته بموجب الوثائق التي يقدمها الناقل الجوي للطرف الثاني وتتمثل تذكرة السفر بالنسبة للركاب واستمارة الأمتعة، فهذه الوثائق يستعملها المتضرر لإثبات وجود عقد نقل بينه وبين الناقل الجوي المسؤول، كما يسأل الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافرين وتعويضه تعويض يناسب تقرر السلطة التقديرية للقاضي، فهذه المسؤولية محدودة أي تعتمد على تحديد القيم القصوى للتعويض في القانون وليس للقاضي أن يتجاوز القيم في تحديده للتعويض إذا ما عرض أمامه النزاع.

وقد حددت هذه التعويضات بالوحدة الحسابية وهي وحدة نقدية كما تناولنا الأحكام الإجرائية لهذه المسؤولية وأهمها دعوى المسؤولية فبتحديد أطرافها والجهة القضائية المختصة بالنظر في النزاع والذي حدد في الغالب بمكان وقوع الحادث وكذلك تطرقنا إلى المسؤولية غير محدودة في انعدام تذكرة النقل ورجوع الضرر إلى غش الناقل الجوي.

من خلال دراستنا للموضوع ووصولاً للإجابة على الإشكالية المطروحة:

— أن المشرع الجزائري نص في قانون الطيران المدني المعدل على جميع عناصر الموضوع في أحكامه، ولم يفرق بين أحكام النقل الجوي الدولي والنقل الجوي الداخلي، حيث أن هذا الأخير يخضع للقانون الوطني وعند رجوعنا إلى قانون الطيران نجده يحيلنا في أحكامه إلى تطبيق الاتفاقيات الدولية.

-إن النصوص المتعلقة بالتعويضات في المسؤولية المدنية للناقل الجوي أحالنا القانون الوطني إلى

اتفاقية وارسو 1929، وبروتوكول لاهاي لسنة 1955 المعدل لها، واتفاقية روما لسنة 1952.

-أن شركة خطوط الجوية تستعمل حاليا في التطبيق التذاكر الالكترونية مسايرة للتطور

التكنولوجي، في حين أن هذه تذكرة منصوص عليها في تعديلات اتفاقية وارسو التي لم تصادق عليها

الجزائر بعد وهي اتفاق مونتريال لسنة 1975 واتفاقية مونتريال لسنة 1999.

-أن المشرع حصر معنى حادث في الحالات المذكورة في نص المادة 93 من قانون الطيران

المدني، في حين أن كل من الفقه والقضاء في تفسير للمادة 17 من اتفاقية وارسو أضاف وقائع اعتبارها

حادث غير مذكور في نص هذه المادة.

- نوصي باستحداث مقياس القانون الجوي ليتم تدريسه في كليات القانون في الجامعات الجزائرية لما له من أهمية بالغة بالعمل المدني والقانوني من الناحيتين العملية والعلمية.
- بتكوين قضاء متخصص للنظر والفصل في المنازعات المتعلقة بالطيران الجوي بما في ذلك مسؤولية الناقل الجوي
- نقتراح استحداث نص ضمن قانون الطيران المدني الجزائري يقرر إلزاما عاما لسلامة الركاب.....
- ضرورة النص على الحادث والعارض في نص واحد دون التفرقة بين الحادث ومسبباته وهي حالة الخطر الكبير وعرقلة أمن الاستغلال حيث تعد هذه الأخيرة هي سبب الحادث لا نستطيع التفرقة.
- على المشرع تحديد كيفية تحويل قيم التعويضات المحددة في الاتفاقيات الدولية للعملة الجزائرية لتسهيل عمل القاضي.
- وضع نصوص خاصة بالتأمين الجوي نظرا لخصوصية أحكامه، وخاصة وأنه يخضع في جزء منه لأحكام التأمين الجوي وأخر أحكام التأمين في قواعده العامة، فيجب أن توضع له أحكاما خاصة مثله مثل باقي التأمينات.
- كل هذه النصوص تسهل عمل القاضي إذا كان القاضي الجزائري هو المختص، كما على الناقل الجوي ومسافرين الاطلاع على جميع النصوص والأحكام التي تنظم عملية النقل.

قائمة المراجع

قائمة المراجع:

1- مراجع:

- الشامي محمد حسين، ركن الخطأ في المسؤولية المدنية، دار النهضة العربية، 1990.
- أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، سنة 1985.
- الياس حداد، القانون الجوي، منشورات جامعة دمشق، سنة 2004-2005.
- خليل أحمد حسن قداد، الوجيز في شرح القانون المدني، الجزء 01، مصادر التزام، 1994.
- حمد الله محمد حمد الله، القانون الجوي الأفكار والقواعد الأساسية، الطبعة الأولى، عقد النقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص والبضائع، مكتبة القانون، الرياض، السنة 2016، 1437.
- سميحة القليوبي، القانون الجوي، دار النهضة العربية، 1989.
- شريف أحمد الطباخ، التعويض عن النقل البري والجوي والبحري، دار الفكر العربي، 2005.
- عبد الفضيل محمد أحمد، دار أم القرى.
- عيسى غسان الرضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، دار الثقافة، طبعة 01، سنة 1429-2008.
- عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني والمعاهدات والبروتوكولات الدولية والمستحدث من أحكام محكمة النقض والدستورية العليا، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، طبعة سنة 2006.
- عدلي أمير خالد، أحكام مسؤولية دعوى المسؤولية للناقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد وأحكام بقانون التجارة الجديد والمعاهدات الدولية والمستحدث في أحكام محكمة النقض، منشأة المعارف، الإسكندرية، سنة 2000.
- عبد الرزاق بن خروف، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري، التأمينات البرية، مطبعة حيرد، طبعة 1998.
- عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، نظرية الالتزام بوجه عام، الطبعة 1952.
- عارف بن صالح العلي، مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل المسافرين، بدون طبعة.
- محمود مختار بربري، عمر فؤاد عمر، القانون الجوي، دار النهضة العربية، سنة 2003.

-محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي، حوادث الطيران، دار الجامعة، الإسكندرية، طبعة 2007.
-محمد بهجت عبد الله، أمين قايد، الموجز في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، طبعة 2006، 02-
2007.

--محمد نعيم علوة، موسوعة القانون الدولي العام، القانون الجوي، الجزء 07، منشورات زين الحقوقية.

-هشام الفضلي، مسؤولية الناقل الجوي، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، سنة 2005.

-سليمان فرج سيد، قانون الطيران المدني.

-يعقوب يوسف صرخوه، العقود التجارية، دار الكتب، طبعة 1986.

-عادل محمد خير، مسؤولية الناقل الجوي وآلية دعوى المسؤولية وحدود التعويض، دون ذكر سنة ودار للنشر
والطبعة.

-وهيبة بن ناصر، المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري، دار الجامعة الجديدة
للنشر، الإسكندرية، سنة 2014.

2- الرسائل الجامعية:

-السعيد مقدم، التعويض عن الضرر المعنوي في المسؤولية المدنية، رسالة ماجستير، الجزائر، 1982.

-بشار ياسمين، مسؤولية الناقل الجوي للركاب، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في جامعة الجزائر بن يوسف
بن خدة، كلية الحقوق بن عكنون،.

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

-دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص والبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في قانون النقل، جامعة أبي
بكر بلقايد، تلمسان، كلية الحقوق، 2003-2004.

-سماح محمودي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي، دراسة في ظل اتفاقية وارسو 1929
ومونتريال 1999، السنة 2014.

-وضحة فلاح المطيري، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد الركاب وفقا للقانونين الكويتي والأمريكي
والاتفاقيات الدولية السنة 2011.

-لقرادة زوييدة،مسؤولية الناقل الجوي في حالة وقوع حادث لمحادثة تمرناست،رسالة ماجستير،جامعة الجزائر،السنة2010-2011.

ثانيا : المراجع باللغة الفرنسية

-Sissli jacque – la ntion de faute dons la convention de versovie These doctorat lousanne 1960 .

*مقالات وأبحاث:

-دمانة محمد،المعايير التشريعية القضائية الحديثة لعدالة التعويض،مجلة الاجتهادات للدراسات القانونية والاقتصادية،المركز الجامعي،تمرناست،الجزائر .

-بن الزويير عمر،محاضرات في مسؤولية النقل الجوي في ضوء اتفاقية فارسوفيا،وقانون الطيران المدني الجزائري،الأغواط،كلية الحقوق،السنة2017/2018.

*النصوص القانونية:

-مرسوم رئاسي رقم95-2014 المؤرخ في 08/08/1995 المتضمن تعديل بتحفظات ثلاث اتفاقيات وبروتوكول المتعلقة بالطيران الدولي،جريدة رسمية،العدد44.

-مرسوم رئاسي 2000-43 المؤرخ في 26-02-2000 الذي يحدد شروط استغلال الخدمات الجوية وكيفياته الجريدة الرسمية ،العدد08.

-مرسوم رئاسي 457/94 المؤرخ في1994/12/20،يحدد قواعد تنظيم البحث عن الطائرات التي هي في خطر وسيرها وإنقاذها،جريدة رسمية رقم86.

-مرسوم رئاسي2000-249 المؤرخ في22/08/2000 يتضمن الموافقة على مخطط تنسيق عمليات البحث عن الطائرات التي هي في خطر وإنقاذها جريدة رسمية العدد52.

-مرسوم رقم03-501 المؤرخ في27/12/2003 يتضمن دفتر شروط المطبق على الشركة الوطنية للنقل الجوي المكلفة بتأدية تبعات الخدمة العامة مقابل استفادتها تعويضا ماليا من الدولة،جريدة رسمية،العدد82.

-الأمر رقم75-59 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم.

-المادة 131 قانون 98-06 المؤرخ في 27 جوان 1998، المتعلق بالطيران المدني المعدل والمتمم بموجب القانون 15-14.

-المادة 36 من الأمر 75-59 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم.

-المادة 112 من القانون رقم 98-06 ونظمها المرسوم رقم 2000-43 جريدة رسمية العدد 08.

-المادة 71 قانون خدمات جوية 64/165.

الملاحق

الاتفاقيات الدولية :

1- اتفاقية فارسوفيا Varsovie الدولية لتوحيد بعض القواعد النقل الجوي الدولي ،
الموقعة في فارسوفيا بتاريخ 12/10/1929، المتضمنة 141 مادة دخلت حيز النفاذ
في 13/02/1933 والمصادق عليها من قبل الجزائر بموجب المرسوم رقم 64-74
المؤرخ في 2 مارس 1964

2- بروتوكول لاهاي lahay المعدل لبعض المواد اتفاقية فارسوفيا الخاصة بتوحيد بعض
قواعد النقل الجوي الدولي ، الموقع بتاريخ 28/09/1955 في لاهاي ، دخل حيز
النفاذ بتاريخ 01/08/1963 المصادق عليه من قبل الجزائر بموجب المرسوم رقم
64-74 المؤرخ في 02 مارس 1964.

3- اتفاقية جواد لاجار Guadalajara المكملة لاتفاقية فارسوفيا ، والمتعلقة بالنقل الجوي
الدولي الذي يقوم به شخص غير النقل المتعاقد والموقعة بتاريخ 18/09/1961،
دخلت حيز النفاذ في 01/05/1964 المصادق عليها من قبل الجزائر بموجب
الامر رقم 64-267 المؤرخ في 25 اكتوبر 1965

4- اتفاق مونتريال Montréal المعدل لاحكام لاتفاقية الموقع في 04-05-1966
5- بروتوكول جواتيما Guatemala المعدل لكل من احكام اتفاقية فارسوفيا وبرتوكول
لاهاي الموقع في 08/13/1971

6- اتفاقية مونتريال Montréal لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة بمدينة
مونتريال بتاريخ 28-05-1999 ، دخلت حيز النفاذ بعد المصادقة عليها من قبل
30 دولة في 04/11/2003

- التشريعية الداخلية :

- 1- قانون الطيران المدني الجزائري ، رقم 98-06 الصادر بتاريخ 27 جوان 1998 ،
المحدد للقواعد العامة المتعلقة بطيران المدني ، الملكية للطباعة والاعلام والنشر والتوزيع
، الجزائر ، 1988 ، الجريدة الرسمية رقم 1998/48
- 2- قانون التامينات الجزائري ، الصادرة بموجب الامر رقم 95-07 المؤرخ في 25
جانفي 1995 ، الجريدة الرسمية ، ع . 13
- 3- القانون المدني الجزائري ، الصادر بموجب الامر 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر
1975 المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 10-05 المؤرخ في 26 جوان 2005
- 4- قانون التجاري الجزائري ، الصادر بموجب الامر رقم 75-59 المؤرخ في 26
سبتمبر 1975 ، الديون الوطني للمطبوعات الجامعية 1999
- 5- قانون الاجراءات المدنية الجزائري الصادر بموجب الامر رقم 66-154 المؤرخ في
8 جوان 1966 ، ديوان المطبوعات الجامعية ، 1996 . المعدل بموجب القانون 08-09
المؤرخ في 25 فيفري 2008 .
- 6- قانون 64/166 في 08 جوان 1964 المتعلق بالخدمات الجوية ، الجريدة الرسمية
رقم 49 طبقا للمادة 71 ، 72 ، 73 ، 74 .

قانون الطيران مدني الجزائري رقم 98-06

الصادر بتاريخ 1998/06/27

القسم الثالث

مسؤولية الناقل الجوي ازاء المسافرين والشحن والامتعة

المادة 145: الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر والاضرار الذي يصاب بها الشخص

المنقول والتي تؤدي الى وفاته او تسبب له جرحا او ضررا شريطة ان يكون سبب تلك

الخسائر او الجرح قد حدث على متن الطائرة او خلال اي عملية الركاب والنزول

تشمل عبارة الضرر حسب مفهوم هذه المادة اي ضرر جسدي او عضوي او وظيفي بما في

ذلك الضرر الذي يصيب المدارك العقلية

المادة 146 : يكون الناقل بالطائرة مسؤولا عن الخسائر قد حدث في الوقت الذي كانت فيه

الامتعة المسجلة او الشحن تحت حراسة الناقل الجوي سواء اكان ذلك في المطار او على

متن الطائرة او في اي مكان او في حالة هبوط هذه الاخيرة خارج محطة جوي

لا تغطي مدة النقل في اطار تنفيذ عقد نقل بري او بحري يتم خارج المحطة الجوية غير انه

عند اتمام مثل ذلك النقل في اطار تنفيذ عقد نقل جوي من اجل الشحن او التسليم او اعادة

الشحن بفرض في كل خسارة الا عند اثبات العكس انها ناتجة عن حدث وقع اثناء النقل

الجوي

المادة 147 : الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر الناتجة عن تاخر في النقل الجوي

للاشخاص والامتعة والشحن طبقا للقواعد المنصوص عليها في التشريع المعمول به

المادة 148 : الناقل الجوي غير مسؤول عندما يبرهن انه اتخذ الصحبة كل مندوبيه

الاجراءات الضرورية لتفادي الخسارة او استحالة اتخاذه ذلك ان لا يكون الناقل الجوي

مسؤولا عند نقل الامتعة و الشحن اذا برهن ان الخسارة ناتجة عن عيب في البضاعة ذاتها

- المادة 149 : في حالة تقديم الناقل الجوي البينة عن الكون الخسارة صادرة عن الشخص المسؤولية او التخفيفا منها من متضرر او مساهمة هذا الاخير فيها يمكن اعفاءه من المسؤولية او التخفيف منها من طرف الجهة القضائية المختصة
- المادة 150: مع مراعاة احكام المادة 152 ادناه تمارس مسؤولية الناقل الجوي ازاء كل الاشخاص منقول طبقا لقواعد اتفاقية وارسوا المؤرخة في 12 اكتوبر 1929 وبروتوكول لاهاي في 28 اكتوبر 1955 والمصادق عليهما من طرف الجزائر وتحدد قيمتها ب مائتي وخمسين الف 250000 وحدة حسابية كحد عن كل مسافر
- يقصد بالوحدة الحسابية في مفهوم ها القانون وحدة حساب متشكلة من خمسة قستين ملغزاما ونصف من الذهب على اساس تسعمائة من الالف من الذهب الخاص ويمكن ان تحول وحدات الحساب المذكورة من العملة المذكورة من العملة الوطنية بارقام صحيحة ويتم تحويل في حالة دعوة قضائية حسب قيمة الذهب بلعملة المذكورة في تاريخ النطق بلحكم المادة 151 : لاتسري حدود المسؤولية المحددة في هذا القانون اذا تبث ان الخسارة ناتجة عن غش او خطأ يقدر انه معادل للغش او الخطأ الذي ارتكبه الناقل او المندوبوه خلال ممارسة وظيفتهم .
- المادة 152 : يشكل تسلم الامتعة المسجلة والشحن دون احتجاج من المرسل اليه قرينه عن تسلمها في حالة جيدة طبقا لسند النقل الا في حالة اثبات العكس
- في حالة التلف يجب ان يواجه المرسل اليه الناقل احتجاجا فور اكتشاف ذلك وفي مهلة اقصاها ثلاث 3 ايام فيها يتعلق بلمتعة وسبعة ايام فيما يتعلق بالشحن ابتداء من تاريخ تسليمها وعند الضياع او التأخر يجب ان يكون الاحتجاج في مهلة اقصاها اربعة عشر يوما من التاريخ الذي كان من المفروض ان توضع فيه الامتعة او الشحن تحت تصرفه يجب ان يسجل اي احتجاج بتحفظ خطي مدون على سند النقل او باي محرر اخر يرسل في المهلة المنليها بشأن ذلك الاحتجاج

الملاحق:

وفي حالة حدوث خسارة لشخص منقول من جراء التأخر في النقل يجب ان يتم الطلب في

مدة ثلاثين يوما 30 حسب تاريخ توقيع الوصول

وعند انعدام الاحتجاج في المهلة المحددة تكون كل دعوى مرفوعة ضد الناقل مرفوضة

ماعدا في حالة غش صادر عن هذا الاخير

المادة 153: في حالة اتمام النقل الجوي من طرف عدة ناقلين متتاليين يعد كل ناقل يقبل

المسافرين و الامتعة او شحنا طرفا متعاقدا في عقد النقل بحدود الجزاء من النقل تم تحت

رقابته في حالة حدوث خسارة او ضرر :

1) لايمكن للمسافر او ذوي حقوقه ان يرفعوا دعوى الا ضد الناقل الجوي الذي اتم النقل

الذي وقع خلاله الحادث او التأخر الا اذا وقع التنصيب الصريح بان النقل الجوي الاول

تولى مسؤولية اثناء الرحلة باكملها

2) يمكن لمرسل امتعة او سلع ان يرفع دعوى ضد الناقل الجوي الاول والمرسل اليه صاحب

حق التسليم ضد الناقل الاخير فضلا عن ذلك يمكن للثنتين التصرف ضد الناقل الذي

اتم النقل الذي وقع خلاله التلف او الضياع او الخسارة او التأخر

3) يتقاسم هاذان الناقلان المسؤولية اتجاه المرسل والمرسل اليه

حكم محكمة الجزائر الصادر في قضية تحطم طائرة تمست

الصادرة بتاريخ 06*06*2006 عن محكمة سيدي احمد

بتاريخ 06-03-2003 على الساعة الثانية زوالا و 14 دقيقة و 52 ثانية وقع حادث للطائرة من نوع بوينغ 737-200 التابعة لخطوط الجوية الجزائرية عند اقلاعها من بلحظات من مطار تمرست باتجاه الجزائر العاصمة ادى الحادث الى لجنة التحريات لتحرير التقرير الرسمي لتحقيق بعدها احيلت الضية الى محكمة الجزائر سيدي احمد من قبل عائلات الضحايا للمطالبة للخطوط الجوية الجزائرية بجبر الضرر اللاحق بهم فصدر حكم محكمة سيدي احمد بتاريخ 06-06-2006 قضي في الدعوى بما يلي

- ان المحكمة المختصة هي محكمة المكان باعتباره ان المقر الرئيسي للمدعي عليها الخطوط الجوية الجزائرية : كائن بالجزائر وذلك طبقا لما تنص عليه المادة 155 قانون 98-06

- حيث قررت المحكمة عدم سريان حدود المسؤولية على المدعى عليها كون ان السلوك الذي اتخذه الطيارين عند حدوث العطب والتحضير الاسطحي للطيران اخطاء ترتيب عليها عدم سريان حدود المسؤولية المحددة في القانون رقم 98-06
- وفيها يخص تعويض الضحايا فقد اعتمدت القاعدة العامة في التعويض ، التعويض بقدر الضرر كون ان المسؤولية غير محدودة للناقل الجوي
- كما قضت المحكمة ان التعويض المستحق للمدعين لايعتبر تركه لكونه لم ينشأ عند حياة المرحوم وهو الراكب المتوفي فتم توزيع مبلغ التعويض على كل فرد واحد من ذوي الحقوق حسب درجة القرابة وحسب الضرر الفعلي الذي نتج لكل واحد منهم ، فقضت للارملة مبلغ 2.000.000 دج وللام مبلغ 1.500.000 دج وللبنات 1.500.000 دج وللأخوة والاخوات مبلغ 1.000.000 دج تقسم بالتساوي فيها بينهم .

فهرس المحتويات

الصفحة	المحتوى
	بسملة
	شكر وعرقان
	إهداء
	قائمة المختصرات
أ	مقدمة
الفصل الأول: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي للأشخاص	
01	المبحث الأول: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي للأشخاص
01	المطلب الأول: الطبيعة العقدية لالتزام الناقل الجوي
01	الفرع الأول: عقد النقل الجوي للأشخاص
01	أولاً: إبرام عقد النقل الجوي للأشخاص
04	ثانياً: إثبات العقد (وثيقة النقل التذكرة)
07	الفرع الثاني: التزامات الناقل الجوي للأشخاص
07	أولاً: الالتزام بالسلامة
08	ثانياً: الالتزام بالنقل في الميعاد
09	المطلب الثاني: الطبيعة التقصيرية لالتزام الناقل الجوي للأشخاص
10	الفرع الأول: حالة النقل بالمجان
11	أولاً: النقل على سبيل المجاملة

12	ثانيا: النقل المصلي
12	الفرع الثاني: التزامات المسافر
13	أولا: الحضور في الوقت والمكان المحددين للمغادرة والالتزام بدفع أجرة
13	ثانيا: إتباع تعليمات الناقل الجوي
15	المبحث الثاني: شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص
15	المطلب الأول: الفعل الضار (الحادث الجوي-التأخير)
15	الفرع الأول: الحادث الجوي
18	الفرع الثاني: التأخير في عملية النقل
20	المطلب الثاني: تضرر الراكب
20	أولا: الضرر المادي (جسدي، مادي محض)
21	ثانيا: الضرر المعنوي
24	ثالثا: إثبات الضرر في مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص
25	المطلب الثالث: العلاقة السببية بين الحادث الجوي والضرر
الفصل الثاني: أحكام مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص	
28	المبحث الأول: تعويض الضرر في إطار مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص
28	المطلب الأول: دعوى المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي
28	الفرع الأول: دعوى المسؤولية
28	أولا: أطراف الدعوى

فهرس المحتويات

32	ثانيا: الاختصاص القضائي
35	الفرع الثاني: عناصر التعويض
36	أولاً: الحد الأقصى للتعويض في التشريع الجزائري
36	ثانيا: الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية وارسو وتعديلاتها
38	المطلب الثاني: دور التأمين في مجال تعويض الأضرار الناجمة عن النقل الجوي للأشخاص
38	الفرع الأول: إلزامية التأمين في مجال النقل الجوي للأشخاص
40	الفرع الثاني: الدعوى المباشرة للمضروب في مواجهة شركة التأمين
41	المبحث الثاني: أساس مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص والاتفاقات المعدلة
41	المطلب الأول : مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص
41	الفرع الأول: أساس مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في ضوء قانون الطيران المدني والاتفاقيات الدولية
41	أولاً: مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في ضوء قانون الطيران المدني.
43	ثانيا: مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في ضوء الاتفاقيات الدولية
45	الفرع الثاني: وسائل نفي مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص
46	أولاً: اتخاذ الناقل وتابعيه التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر
48	ثانيا: استحالة اتخاذ التدابير (السبب الأجنبي)
48	المطلب الثاني: تحديد مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص
49	الفرع الأول: تحديد مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص

فهرس المحتويات

50	الفرع الثاني: الشروط المتطلبية لاستفادة الناقل الجوي من نظام تحديد المسؤولية
50	المطلب الثالث: المسؤولية الغير محدودة لناقل الجوي للأشخاص
50	الفرع الأول: انعدام تذكرة النقل
51	الفرع الثاني: رجوع الضرر إلى غش الناقل الجوي
53	الخاتمة.
55	التوصيات
	قائمة المراجع
	الملاحق
	فهرس المحتويات