

جامعة عمار ثليجي بالأغواط
كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



عقد النقل الجوي للأشخاص في ضوء اتفاقية فارسوفيا 1929

مذكرة مكملة لنيل شهادة ماستر في الحقوق تخصص قانون أعمال

إشراف الدكتور:

• عمر بن الزوير

من إعداد الطالبين :

• صفية بن بريكة

• علال بـقيرة

لجنة المناقشة :

الدكتور : جيلالي شويرب رئيساً

الدكتور : عمر بن الزوير مشرفاً ومُقرراً

الدكتور : عطاء الله غريبي عضواً مُناقشاً

السنة الجامعية : 2019 - 2020

جامعة عمار ثليجي بالأغواط
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق

عقد النقل الجوي للأشخاص في ضوء اتفاقية فارسوفيا 1929

مذكرة مكملة لنيل شهادة ماستر في الحقوق تخصص قانون أعمال

إشراف الدكتور:

• عمر بن الزوير

من إعداد الطالبين :

• صفيية بن بريكة

• علال بـقيرة

لجنة المناقشة :

الدكتور : جيلالي شويرب رئيساً
الدكتور : عمر بن الزوير مشرفاً ومُقرراً
الدكتور : عطاء الله غريبي عضواً مُناقشاً

السنة الجامعية : 2019 - 2020

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

إهداء

أهدي هذا العمل المتواضع

إلى أبي رحمه الله .. وأبكنه فسيح جنانه

وإلى النبي فرشت دري بر بيع عمرها ورعتني بنور قلبها وأفهمتني بفضوية

صادقة أن العلم هو الحياة .. أمي .

إلى سندي إخواني وأخص بالذكر .. أخي بشير بن بريكة رحمه الله

إلى الذي كان لي خير معين ابن عمي .. **بن بريكة أحمد الأمين**

إلى كل من مفكر وطالب علم .. بحث من أجل الحقيقة

صفية بن بريكة

شكر وعرفان

الحمد لله الذي علم بالقلم علم الانسان ما لم يعلم والصلاة والسلام على نبينا

محمد (ﷺ) أما بعد :

فإنه يسعدنا أن نقدم بجزيل الشكر والامتنان إلى أستاذنا الفاضل

المشرف الدكتور **بن الزوبير عمر** على كل ما بذله من جهود في الاشراف، على

هذه المذكرة وعلى كل ما قدمه لنا من توجيهات ونصائح ولم يبخل علي بعلمه

من شيء فله منا كل الشكر والتقدير.

كما أتقدم بجزيل الشكر لأعضاء لجنة المناقشة الذين تفضلوا بقبول مناقشة

هذه المذكرة.

ولا أنسى أن أتقدم بالشكر الجزيل أيضا إلى جميع أعضاء هيئة التدريس في

كلية الحقوق على ما قدموه من جهود للارتقاء بالمستوى التعليمي فيها.

وشكراً ...

صفية ، علال

مقدمة

مقدمة

يعد النقل الجوي أحد الدعائم الأساسية التي يركز عليها النشاط الاقتصادي في العصر الحديث، الذي أصبحت فيه الحركة والتنقل ضرورة من ضروريات الحياة، كما يعتبر في الوقت ذاته واحد من المعايير التي يقاس على ضوءها مدى تقدم الدول ونهوضها.

إذا كانت السرعة السمة البارزة في العصر الحالي، كان من الطبيعي أن يصبح النقل الجوي ضرورة من ضرورياته، وذلك لاستنثار وسيلته بسرعة فائقة تمكنها من قطع مسافات طويلة جدا في زمن قصير⁽¹⁾، تعجز عن تحقيقه غيرها من مركبات النقل المستعملة في وسائل النقل الأخرى.

- أهمية موضوع عقد النقل الجوي للأشخاص فإنه موضوع جد واسع وذلك راجع لسرعة تكوينه وأهميته على الصعيدين الدولي والوطني، في التأثيرات التي يرتبها هذا النوع من النقل على المجتمعات المحلية والدولية، حيث يساهم بشكل كبير في تطوير كافة المجالات، خاصة منها الاقتصادية والاجتماعية والثقافية لمختلف الدول، ، فبالرغم من الأهمية الاقتصادية والتجارية وكذا الاجتماعية للنقل الجوي، كونه يعد أسرع وسيلة للنقل، وأكثرها انتشارا كما أنه يعد من أبرز وسائل النقل الدولية والمحلية، فقد توحدت الدول وعملت على وضع قواعد قانونية تحكم عملية النقل الجوي، وذلك نقاديا للنزاعات التي قد تحصل من جراء تعدد الأنظمة والقوانين وتجسد عمليا هذا التوحد من خلال اتفاقية «فارسوفيا» لسنة 1929⁽²⁾، أما بالنسبة للنقل الجوي الداخلي فقد وقعت الجزائر على اتفاقية «فارسوفيا» بموجب المرسوم التنفيذي رقم 74/64 المؤرخ في 2 مارس 1964⁽³⁾، غير أنها لم توقع على التعديلات اللاحقة لهذه الاتفاقية مما يجعلها غير نافذة كما أصدر المشرع الجزائري أول قانون للطيران المدني في سنة 1998، وذلك بموجب الأمر رقم 98/06 المتعلق بالطيران المدني⁽⁴⁾، المعدل والمتمم

(1) محمد فريد العريني، القانون الجوي، حوادث الطيران، دار الجامعة الجديدة الأزارطية، الإسكندرية، مصر، سنة 2007، ص 54-55.

(2) اتفاقية «فارسوفيا» لسنة 1929.

(3) المرسوم التنفيذي رقم 74/64 المؤرخ في 2 مارس 1964، الصادر في الجريدة الرسمية، العدد 26، سنة 1964

(4) الأمر رقم 98/06، المؤرخ في 27/06/1998، يحدد القواعد العامة المتعلقة بطيران المدني، الصادر في (ج.ر) رقم 48، سنة 1998.

بموجب القانون 15/14 الصادر في 15 يوليو 2015 المتعلق بالطيران المدني⁽¹⁾، بعد ما كان يخضع للقواعد العامة في القانون المدني والقواعد الخاصة في القانون التجاري فقط.

تهدف هذه الدراسة: إلى تجميع معلومات كافية عن النقل الجوي وعن حماية المسافرين وسلامتهم، لهذا أصبح من الضروري وضع قواعد تنظم هذا العقد، بحيث تلزم الناقلين أخذ الاحتياطات اللازمة للمحافظة على سلامة وأمن المسافرين.

أما أسباب اختيار الموضوع: لعقد النقل الجوي للأشخاص في ضوء اتفاقية «فارسوفيا» لسنة 1929 والمتمثلة في أسباب موضوعية وأخرى ذاتية.

(أ) الأسباب الذاتية: وهي الأسباب التي دفعتنا لاختيار هذا الموضوع هو رغبتنا وميولنا لهذا المجال (عقد النقل الجوي للأشخاص).

(ب) الأسباب الموضوعية: أما من الأسباب الموضوعية لاختيارنا لهذا الموضوع تعود لحدثة وحيوية الموضوع، حيث أن هذا الموضوع لم يلقى اهتماما كبيرا مكثفا، إلا في أواخر القرن العشرين، كذلك الاطلاع على خبايا هذا القانون والنقل الجوي باعتباره طريقة من طرق النقل المعاصرة وأكثر تطور ودقة بكل جوانبه، ومن هذا المنطلق فغن موضوع عقد النقل الجوي للأشخاص يعتبر من المواضيع الهامة والأكثر فاعلية بحيث قام المشرع بتكليفه وتنظيمه، وهذا ما دفع فضولنا إلى اختيار هذا الموضوع وإعطائه الأهمية البالغة، وأثناء دراستنا.

اعترضنا صعوبات في بحثنا صعوبة قلة أو انعدام المراجع الجزائرية المتخصصة في حين وجودها في القوانين (العراقية والمصرية واللبنانية والأردنية... إلخ).

الإشكالية: ومن هنا يجدر بنا طرح الإشكالية التالية: ما هو النظام القانوني لعقد النقل الجوي للأشخاص؟ وللإجابة عن هذه الإشكالية يجب أن نعتمد على:

المنهج المتبع في هذه الدراسة حيث لا يمكن أن نعتمد على منهج واحد في الدراسة بل نحتاج إلى جملة من المناهج المجتمعة، ومن بين هذه المناهج هي المنهج الوصفي والمنهج التحليلي حيث تم الاعتماد على المنهج الوصفي الذي يعد أول خطوة يقوم بها الباحث عند الدراسة عن طريق وصف وجمع المعلومات الدقيقة لفهم أعمق لدراسة الموضوع، والمنهج التحليلي يهدف إلى محتوى الفكرة إلى عناصرها لأولية، من خلال التحليل الدقيق للنصوص القانونية الواردة في القانون المدني وإسقاطها

(1) القانون 15/14 الصادر في 15 يوليو 2015، يعدل ويتم القانون 06/98 الصادر في (ج.ر) عدد 41، لسنة 2015.

على عقد النقل الجوي ونصوص القانون التجاري وقانون الطيران المدني بصفة خاصة، وزيادة على ذلك الاعتماد على اتفاقية «فارسوفيا» لسنة 1929⁽¹⁾ المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالنقل الجوي الدولي، ولمحاولة الإجابة على التساؤل المطروح قسمنا الدراسة إلى فصلين :

فتناولنا في **الفصل الأول**: إبرام عقد النقل الجوي للأشخاص وإثباته، حيث تطرقنا في المبحث الأول: إلى الأركان العامة لعقد النقل الجوي للأشخاص، وفي المبحث الثاني: إثبات عقد النقل الجوي للأشخاص.

أما **الفصل الثاني**: أثار عقد النقل الجوي للأشخاص، وتطرقنا فيه إلى مبحثين، فالمبحث الأول: التزامات أطراف عقد النقل الجوي للأشخاص، والمبحث الثاني: سقوط الدعوى وتقدمها كسبب معفي من المسؤولية والحدود القانونية للتعويض المستحق.



(1) اتفاقية «فارسوفيا» لسنة 1929.

الفصل الأول

إبرام عقد النقل الجوي للأشخاص وإثباته

تهديد :

قبل تطرقنا لأي موضوع لابد من أن نعرف موضوع مذكرتنا لأنه يعتبر من أساسيات البحث الأكاديمي، حيث عملت التشريعات الجوية الداخلية على تقديم تعريف خاص بعقد النقل الجوي، الذي لم يحظى بنص يعرفه في ظل اتفاقية «فارسوفيا» الدولية لسنة 1929م، ومن بين التشريعات الجوية الداخلية التي قامت بإعطاء تعريف لعقد النقل الجوي للأشخاص، نجد التشريع الجزائري وذلك من خلال القانون رقم 98/06، حيث جاء في نص المادة 131 من القانون سالف الذكر⁽¹⁾ ما يلي:

« ينبغي أن يتم أي نقل جوي عمومي طبقا لعقد، يلتزم بموجبه الناقل بواسطة الطائرة بمقابل نقل الأشخاص مسجلين بأمتعتهم أو بدونها، من جهة جوية إلى أخرى»، وفي الأخير يمكن القول أنه من خلال ما سبق ذكره إعطاء تعريف لعقد النقل الجوي للأشخاص بأنه:

«عقد يلتزم بمقتضاه شخص يسمى الناقل الجوي، بتوصيل شخص يدعى المسافر، من محطة جوية إلى أخرى، حيث يتم تنفيذ هذا العقد خلال المدة المحددة فيه، وذلك بواسطة الطائرة، مقابل أجر معلوم». كما يجب أن يتوفر في هذا العقد أركان من الأهلية والرضا والمحل والسبب، وهذا وفقا للقواعد العامة وإلا كان العقد النقل المبرم بين الناقل الجوي والمسافر باطلا⁽²⁾، أما من حيث الشكلية فالكتابة تعد شرطا من شروط إثبات عقد النقل الجوي، لأنه من شروط الانعقاد.

(1) القانون رقم 98/06، نص المادة 131 من قانون سالف الذكر.

(2) المادة: 54 ق.م.ج. رقم 05/07 المؤرخ في 13 ماي 2007، (ج.ر.) ، عدد 78، المؤرخ في 30 ديسمبر 1975.

المبحث الأول : الأركان العامة لعقد النقل الجوي

يرتكز عقد النقل الجوي على ثلاثة أركان رئيسية وهي الرضا والمحل والسبب.

المطلب الأول: الرضا في عقد النقل الجوي.

عرف المشرع الجزائري العقد في نص المادة 54 من القانون المدني الجزائري على أنه:
«اتفاق يلتزم بموجبه شخص نحو شخص أو عدة أشخاص آخرين بمنح أو فعل أو عدم فعل شيء ما».

نستخلص من هذا النص القانوني أن المبدأ العام عند تكوين أي عقد هو التراضي لأنه ذكر مصطلح اتفاق، وهذا الأخير يكون بين طرفين أو أكثر بينهم التزامات متبادلة والمقصود بالتراضي بصفة عامة تبادل طرفا العقد التعبير عن إرادتهما المتطابقتين دون الإخلال بالنصوص القانونية، وهذا ما أكدته المادة 59 من القانون المدني الجزائري (1).

ومن هذا المنطلق فإن العقد الرضائي هو ما يكفي في انعقاده تراضي المتعاقدين أي اقتران الإيجاب بالقبول، فالتراضي وحده هو الذي يكون العقد، وأكثر العقود في القانون الحديث هي العقود الرضائية، ولا يمنع العقد أن يكون رضائيا أن يشترط في ثباته شكل نصوص إذ يجب التمييز بين وجود العقد وطريقة إثباته، فما دام يكفي في وجود العقد رضا المتعاقدين فالعقد رضائي حتى ولو اشترط القانون الكتابة أو نحوها، والفائدة من هذا التمييز أن الكتابة إذا كانت لازمة للإثبات فإن العقد غير المكتوب يجوز إثباته بالإقرار واليمين.

أما إذا كانت ركنا شكليا في العقد غير المكتوب يكون غير موجود حتى مع الإقرار واليمين. وبناء على ما سبق التطرق إليه فإن المبدأ العام هو الرضائية أيضا في تكوين عقد النقل الجوي، وهذا ما نص عليه المشرع الجزائري في نص المادة 36 من القانون التجاري بتعريفه لعقد النقل عموما على أنه: «اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين» أيضا المادة 38 من القانون التجاري نصت على ما يلي: «يكون عقد النقل أو عقد

(1) المادة 59 من القانون المدني الجزائري رقم 05/07 المؤرخ في 13 ماي 2007. (ج.ر) ، عدد 78، المؤرخ في 30 ديسمبر 1975.

العمولة للنقل باتفاق الطرفين وحده» وعليه فإن تبادل الإيجاب والقبول بين الناقل والمستفيد من خدمات النقل يكفي لإبرام هذا العقد⁽¹⁾.

ولا يغير من الطبيعة الرضائية لهذا العقد قيام الناقل الجوي بتحرير وثيقة النقل وتسليمها لصاحب الشأن، سواء كانت هاته تذكرة للسفر أو استمارة للأمتعة أو رسالة النقل إذا لا تأثير لهذه الوثيقة على عقد النقل الذي يتم إبرامه دون حاجة إلى إفراغه في قالب شكلي معين. فعقد النقل ليس من العقود الشكلية، وينحصر دور وثائق النقل في إثبات وجود العقد ومضمونه، وهذه القاعدة تصدق على النقل الجوي داخليا أو دوليا⁽²⁾.

وخير دليل على ذلك ما قضت به اتفاقية « فانسوفيا » من أن تخلف وثيقة النقل أو عدم انتظامها أو ضياعها لا يؤثر على العقد من حيث وجوده أو صحته، بل يضل العقد مع ذلك خاضعا لأحكامها، والأصل في عقد النقل أن الناقل يعتبر في حالة إيجاب عام بحيث لا ينعقد العقد إلا إذا جاء قبول المسافر متطابقا مع هذا الإيجاب وشروطه، فإذا تحقق هذا التطابق فلا يجوز للناقل حسب الأصل أن يرفض إبرام عقد النقل، وإلا عدا متعسفا ومخلا بمبدأ المساواة بين الأفراد أمام المرفق العام ولا شك في اتفاق هذا الحل مع المصلحة العامة، فلا ينبغي مهما كان أن تترك للناقل حرية رفض طلب المسافر طالما أنه قد أبدى استعدادا لدفع الأجرة وتنفيذ سائر شروط النقل⁽³⁾.

فالتراضي إذا هو تطابق إرادتين، والمقصود بالإرادة التي تتجه لإحداث أثر قانوني معين هو إنشاء التزام، ويترتب على ذلك بدهاءة أن الإرادة لا يمكن أن تصدر من شخص معدوم الإرادة كالطفل غير المميز والمجنون ومن فقد الوعي لسكر أو مرض أو الذي انعدمت إرادته الذاتية تحت تأثير الإيحاء ونحو ذلك، ونرى من ذلك أن التعبير عن الإرادة هو مظهرها الخارجي وعنصرها المادي المحسوس يكون تارة تعبيراً صريحاً وتارة تعبيراً ضمناً، وهذا حسب نص المادة 60 من القانون المدني الجزائري، التي تنص على ما يلي: « التعبير عن الإرادة يكون باللفظ وبالكتابة أو الإشارة المتداولة

(1) المادة 36 و38 من القانون التجاري الجزائري رقم 02/05 المؤرخ في 6 فيراير 2005 المعدل والمتمم بالأمر رقم 59/75. (ج.ر.) ، عدد 78، المؤرخ في 30 ديسمبر 1975.

(2) محمد فريد العريني، النقل الجوي الداخلي والدولي، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية- مصر، 2004، ص123.

(3) عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوجيز في شرح القانون المدني الجديد، نظرية الالتزام بوجه عام، المجلد الأول، مصادر الالتزام، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت- لبنان، سنة 1998، ص163.

عرفا، كما يكون باتخاذ موقف لإيداع أي شك في دلالتة على مقصود صاحبه (1)، ويجوز أن يكون التعبير عن الإرادة ضمنا إن لم ينص القانون أو يتفق الطرفان على أن يكون صريحا، ولا يكفي أن التراضي موجودا بل يجب أن يكون صحيحا أي صادرا من ذي أهلية كما يجب أن تكون إرادة أحد المتعاقدين غير مشوبة بعيب من عيوب الإرادة» والمراد بالأهلية هنا هي أهلية الوجوب، التي تلازم الشخص منذ ميلاده حتى وفاته، وأهلية الأداء مناطها التمييز، وقد جعل القانون المدني سن التمييز ستة عشر سنة طبقا للمادة 42 وهي مدة متأخرة جدا بالنسبة للتمييز، والأصل أن كل شخص أهل للتعاقد ما لم تسلب أهليته أو يحد منها القانون، وحسب نص المادة 78 من القانون المدني الجزائري تعتبر أحكام الأهلية من النظام العام فلا يجوز لأحد أن يتنازل عن أهليته ولا أن يغير في أحكامها وكل اتفاق على ذلك يكون باطلا بطلانا مطلقا.

والقانون المدني الجزائري قد أشار إلى نظام الترشيد في نص المادة 28 فقرة 2 التي تنص على ما يلي: «ومع ذلك يكون للقاصر الذي بلغ 18 سنة وهو في حكمه موطن خاص بالنسبة للتصرفات التي يعتبره القانون أهلا لمباشرتها».

كما ذكر نظام الترشيد في قانون الأسرة في نص المادة 84 التي تقضي بما يلي: « للقاضي أن يأذن لمن لم يبلغ سن التمييز في التصرف جزئيا أو كليا في أمواله بناء على طلب من له مصلحته، وله الرجوع في الإذن إذا أثبت لديه ما يببر ذلك».

أيضا المادة 5 من القانون التجاري الجزائري ومتى بلغ الصبي سن الرشد والتي هي 19 سنة كاملة وكان متمتعا بقواه العقلية ولم يحجر عليه فإنه يصبح كامل الأهلية وأهلا للقيام بكل التصرفات (2).

وبهذا نسلط الضوء على النقل الجوي، فيجب أن تكون إرادة أطراف العقد سليمة غير معيبة بأي عيب من عيوب الإرادة كالإكراه والغلط والتدليس والاستغلال، فإذا شاب إرادة المتعاقدين عيب من العيوب المذكورة يعد العقد باطلا، أو قابلا للإبطال، كما يشترط في كل من المرسل والناقل توافر الأهلية التجارية، وينطبق نفس الأمر بالنسبة لعقد نقل الأشخاص، فيشترط في الرضا أن يكون غير معيب بأي عيب، أما إذا انعدم الرضا أو شابه عيب من العيوب يكون العقد باطلا أو قابلا للإبطال

(1) عبد الرزاق أحمد السنهوري، المرجع السابق، ص 183، 188.

(2) سمير جميل حسين الفتلاوي، العقود التجارية، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون - الجزائر، الطبعة الثانية، سنة 2001، ص 193، 194.

كما يشترط في المسافرين توافر الأهلية الكاملة، ولكن هذا لا يمنع من نقل الشخص المميز، وإذا كان الناقل عبارة عن شركة فغالبا ما يعلن للجمهور شروط معينة للانعقاد، ويعد هذا إيجابا عاما يكفي أن يعلن المسافرين قبوله لكي ينعقد العقد، وعلى المسافرين عندئذ أن يلتزم بالاستعداد والحضور في المكان والزمان المتفق عليه ويسمح الناقل للمسافر أن يركب بواسطة النقل المعنية بالعقد ومنذ تلك اللحظة يكون مسؤولا عنه، أما إذا لم يكن المسافر قد تعاقد على السفر أو لم يحصل على تذكرة وقد ركب بواسطة النقل واتخذ المكان المخصص للركاب أو في مكان آخر في الجانب الخارجي بواسطة النقل لا تسامح في ركوب المسافرين، إلا إذا حصل على تذكرة السفر، فيعد الراكب متسلا يتحمل مسؤولية الضرر أما إذا كان الركوب حرا أو بإرادة الناقل أو تابعيه وسيكون الناقل مسؤولا وكذلك إذا كان الركوب مما تعارف الناس على الجلوس أو الوقوف في مكان أو أمكنة معينة فيكون الناقل مسؤولا ويكون الانعقاد من ذلك ركوب المسافرين بواسطة النقل وعدم اعتراضه الناقل أو تابعيه⁽¹⁾.

المطلب الثاني: المحل في عقد النقل الجوي

لم يتضمن القانون المدني الجزائري تعريفا محددًا لمحل الالتزام، ولذا فإن محل الالتزام هو الأداء الذي يلتزم به المدين في مواجهة الدائن، وهذا الأداء قد يكون القيام بعمل أو الامتناع عن عمل، وقد يكون نقل حق عيني لصالح الدائن، ولهذا المحل شروط لكي يعتد بها، الشرط الأول نصت عليه المادة 93 من القانون المدني الجزائري وهو أن يكون الالتزام موجودا، ونصت المادة 94 على الشرط الثاني وهو أن يكون محل الالتزام معينا أو قابلا للتعيين إما بنوعه أو بمقداره وإلا كان العقد باطلا، أما الشرط الثالث والأخير هو المشروعية بمعنى ضرورة أن يكون محل الالتزام مشروعا فإذا كان مخالفا للنظام العام والآداب العامة كان العقد باطلا وهذا ما نصت عليه المادة 96⁽²⁾.

وبما أننا بصدد عقد النقل الجوي فإن محل الالتزام فيه هو نقل الأشخاص المسجلين لدى شركة النقل سواء بأمعتهم أو بدونها من محطة جوية إلى أخرى، وحسب نص المادة 36 من القانون التجاري نستنتج بأن محل عقد النقل الجوي مزدوج ألا وهو نقل الأشخاص أو الأمتعة ودفع الأجرة أي المقابل النقدي وذلك بقولها : «عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى

(1) سمير جميل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص194.

(2) خليل أحمد حسن قدارة، الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري، الجزء الأول، مصادر الالتزام، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، الطبعة الثانية، سنة 2005، ص 72-73.

بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين». والملاحظ على هذه المادة أنها حددت محل عقد النقل بصفة عامة وهو كما ذكرنا من قبل نقل الأشخاص مقابل دفع الثمن.

أما المواد 131 و138 من القانون 98/06 المعدل والمتمم بقانون 15/14 المتعلق بقواعد عامة لطيران خصصت وبيّنت بدقة على أن محل عقد النقل الجوي هو التزام الناقل الجوي إما بنقل الأشخاص المسجلين بأمّنتهم أو بدونها من محطة جوية إلى أخرى، في مقابل ذلك الالتزام هؤلاء المسافرين أو المرسلين بدفع أجرة.

فعقد نقل الأشخاص محله نقل المتعاقد ذاته مع أمّنته يقابله دفع الأجرة ويشترط في المحل أن يكون غير مخالف للقانون والنظام العام والآداب العامة.

كما أن انعدام الأجرة لا يعدم العقد⁽¹⁾، إذا يجوز للناقل الجوي أن يقوم بإصدار تذاكر سفر مجانية ويسلمها للمسافرين وهذا حسب ما جاء في نص المادة 134 فقرة 2 التي تنص على ما يلي: « يجب أن تأخذ هذه التعريفية بعين الاعتبار التخفيضات الواردة على تذكرة السفر أو مجانيّتها والمنصوص عليها في القانون».

المطلب الثالث: السبب في عقد النقل الجوي

لم يكن للسبب أهمية في القانون الروماني حيث كانت العقود شكلية وكان الشكل وحده هو الذي يجعل العقد تاماً، ولم يكن لوجود الإرادة أو لانعدامها أو لعيوبها أي أثر على العقد، ولكن لما نشأت في القانون الروماني عقود غير شكلية كالعقود الرضائية والعقود العينية وعقود التبرع اعتدت هذه العقود بالإرادة⁽²⁾، ووجب البحث عن سبب تتجه إليه الإرادة في هذه العقود، فوضعت حينئذ النظرية التقليدية للسبب وهي نظرية موضوعية تجعل السبب في العقود التبادلية هو التزام كل من المتعاقدين، فكل التزام من أحد المتعاقدين هو السبب في التزام المتعاقد الآخر.

ولقد تطورت فكرة السبب بالمعنى التقليدي حتى وصلت إلى الفقهاء الكنسيين الذين حرروا الإرادة من قيود الشكل التي كان القانون الروماني قد أحاط بها، وأصبحت الإرادة عندهم كافية لإنشاء الالتزام، وأحلوا السبب بمعنى الغرض الدافع إلى التعاقد محل الشكل، واعتبروا عدم تنفيذ الالتزام خطيئة واشتروا في الغرض من الالتزام أن يكون مشروعاً، وهكذا بدأت فكرة السبب بمعنى الباعث

(1) خليل أحمد حسن قدامة، المرجع السابق، ص 80.

(2) سمير جميل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص 194.

الدافع للتعاقد تبرر لدى الفقهاء الكنسيين في القرون الوسطى، واخفت النظرية التقليدية التي كانت تجعل كل التزام سببا في الالتزام المقابل وترى أن السبب شيء واحد في كل العقود وشيء داخلي في العقد لا يغير العقود ولا يختلف باختلاف الأشخاص، وحلت محلها فكرة السبب بمعنى الباعث الدافع الذي يختلف باختلاف الأشخاص ويعتبر خارجا عن العقد⁽¹⁾، غير أن فقيهي القانون الفرنسي القديم «دوما وبوتيه» لم يسايروا هذا التطور بل ارتدوا بالسبب إلى الفكرة الرومانية القديمة واعتباره في العقود الملزمة للجانبين الالتزام المقابل وفي العقود الملزمة لجانب واحد التسليم، وفي عقود التبرع نية التبرع، ثم تأثر تقنين نابليون برأييهما وبعد أن نص في المادة 1108 على أربعة أركان للعقد وجعلها التراضي والأهلية والمحل والسبب، المشرع عاد في المادة 1131 فاعتبر السبب ركنا في الالتزام إذا تخلف أو كان غير صحيح أو غير مشروع فلا يترتب على الالتزام أي أثر، وقد ترتب على ذلك أن انقسم الفقه في فرنسا إلى مؤيدين لفكرة السبب بالمعنى

التقليدي وعلى رأسهم (كاييتان)، وإلى معارضين لفكرة السبب وعلى رأسهم (بلانيول) الذي قام في نظرية السبب أنها غير صحيحة ولا فائدة منها، وتساءل كيف يكون الالتزام سببا في الالتزام المقابل مع أن الالتزامين يولدان في آن واحد، والمنطق يقضي بأن يسبق السبب المسبب، أما القضاء الفرنسي فلم ينقيد بالنظرية واتجه نحو فكرة السبب بمعنى الباعث الدافع وأخذ يقضي ببطلان العقود التي يكون الباعث فيها غير مشروع، وقد جاء القانون المدني المصري الجديد فنص بالمادة 136 منه على أن السبب ركن في الالتزام لا في العقد وبصدد هذا النص انقسم الفقه في مصر، فقالت أغلبيته أن القانون المدني الجديد قد أخذ بالنظرية الحديثة للسبب واعتبره الباعث الدافع للتعاقد وعلى رأس هذه الأغلبية الأستاذ السنهوري بينما تمسكت أقلية من الفقهاء في مصر إلى القول بازواجية السبب فيكون للالتزام سبب بالمعنى التقليدي وللعقد سبب بالمعنى الحديث وهو الباعث الدافع وهذا هو ما أخذ به القانون اللبناني⁽²⁾.

والظاهر أن القانون الجزائري قد تأثر بهذا المذهب لأنه بعد أن أسند السبب إلى العقد في المادة 97 عاد فأسنده إلى الالتزام في المادة 98/01 التي تقول: «كل التزام مفترض أن له سببا مشروعا، ما لم يقد الدليل على غير ذلك»، ولكن عاد فأسنده السبب إلى العقد في الفقرة الثانية من هذه المادة

(1) علي علي سليمان، مصادر الالتزام في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون-الجزائر، الطبعة 5، سنة 2003، ص73.

(2) علي علي سليمان، المرجع نفسه، ص73 وما يليها.

التي نقول: « ويعتبر السبب المذكور في العقد هو السبب الحقيقي حتى يقوم الدليل على ما يخالف ذلك » ، وعلى كل حال فالسبب المطلوب كركن في العقد هو السبب بالمعنى الحديث أي الباعث الدافع الذي دفع المتعاقد إلى إبرام العقد، ويشترط فيه شرط واحد هو أن يكون مشروعاً ويفترض أن السبب مشروع حتى يثبت العكس.

وإذا ظهر أن الباعث الدافع لأحد المتعاقدين غير مشروع فيشترط لبطلان العقد أن يكون المتعاقد الآخر على علم بهذا الباعث، ولا يشترط أن يكون منقفاً مع هذا المتعاقد فيه وهذا هو الرأي الراجح فإذا كان الباعث أحد المتعاقدين غير مشروع ولم يكن المتعاقد الآخر على علم به في العقد وإن كان في استطاعته أن يعلم به، فلا يكون العقد باطلاً ويؤخذ فيه بالإرادة الظاهرة لا بالإرادة الباطنة.

إذن يمكن القول في الأخير بأنه لا بد من أن يكون السبب مشروعاً في عقد النقل الجوي أي غير مخالف للنظام العام والآداب العامة لأنه شأنه شأن سائر العقود الرضائية. وبمعنى آخر يجب أن يكون سبب عقد النقل الجوي صحيحاً، فإذا كان عقد النقل مثلاً قد أبرم نتيجة دين قمار أو اقتراف جريمة أو أي علاقة غير مشروعة يعد العقد باطلاً، كما لا يجوز نقل شخص أيضاً لقتل آخر أو للقيام بعمل من شأنه أن يخل بالآداب العامة.

المبحث الثاني : إثبات عقد النقل الجوي للأشخاص

إن عقد النقل الجوي للأشخاص يعد من العقود الرضائية، بحيث لا يشترط فيه شكلية معينة لانعقاده، كما أن عقد النقل الجوي للأشخاص يعد عملاً تجارياً دائماً بالنسبة للناقل المحترف لعملية النقل الجوي، لذلك يكون إثبات عقد النقل في مواجهته بكافة طرق الإثبات (1).

أما إذا كان عقد النقل الجوي مدنياً بالنسبة للمسافر فلا يستطيع الناقل إثبات هذا العقد في مواجهة المسافر إلا بالكتابة، كما أن عقد النقل الجوي للأشخاص يشترط على الناقل الجوي تسليم المسافر وثائق السفر، لكي يستطيع هذا الأخير السفر، وعليه سنقسم هذا المبحث إلى ثلاث مطالب، (المطلب الأول) نقوم فيه ببيان المقصود بوثائق السفر، أما (المطلب الثاني) نتناول فيه جزاءات تخلف أو عدم تسليم الناقل الجوي للمسافر وثائق السفر، أما (المطلب الثالث) والأخير نبين فيه الدور الذي تلعبه هذه الوثائق في إثبات عقد النقل الجوي.

المطلب الأول: التعريف بوثائق النقل الجوي

يقصد بوثائق النقل الجوي، تلك المستندات التي يلتزم الناقل الجوي بتسليمها إلى المسافر، وذلك من أجل إبرام عقد النقل الجوي للأشخاص، وهناك نوعان من الوثائق التي يجب على الناقل الجوي تسليمها للمسافر في عقد النقل الجوي للأشخاص، حيث تتمثل هذه الوثائق في تذكرة السفر واستمارة نقل الأمتعة.

الفرع الأول: تذكرة السفر

أولاً - تعريف تذكرة السفر: بأنها المستند الدال على عقد النقل للأشخاص جواً (2)، وقد ألزم المشرع الجزائري الناقل الجوي بمجرد إبرامه عقد النقل الجوي للأشخاص، بضرورة تسليم المسافر تذكرة السفر (3)، ويجب أن تكون هذه التذكرة مشتملة على البيانات الإلزامية المتطلبة قانوناً، كما يتعين عليه أن يحررها بخط مقروء وواضح، كما يكون ملزماً بتسليمها إلى المسافر قبل السفر بوقت كاف،

(1) علي بكر إبراهيم، مفهوم عقد النقل الجوي في بعض التشريعات العربية والاتفاقيات الدولية، مجلة كلية الشريعة والقانون، العدد 04، لسنة 2012 الموافق لـ 1433هـ، ص 410.

(2) رضوان أبو زيد، القانون الجوي (قانون الطيران المدني)، دار الفكر العربي، القاهرة- مصر، 1994، ص 145.

(3) هاني الدويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت- لبنان، سنة 2008، ص 346.

يسمح لهذا الأخير بمعرفة شروط النقل الجوي الذي ينوي القيام به، واتخاذ الإجراءات اللازمة لحماية نفسه إذا ما أمكنه ذلك⁽¹⁾.

ثانيا - البيانات الواجب توافرها في تذكرة السفر: ألزم المشرع الجزائري الناقل الجوي بتسليم المسافر تذكرة السفر، وذلك وفقا لما جاء في نص المادة 132 فقرة 1 من قانون رقم 98/06 التي تنص على أنه: «يجب أن يثبت عقد النقل للأشخاص بتسليم وثيقة الركوب»، ويجب أن تكون وثيقة السفر مشتملة على جميع البيانات المطلوبة قانونا، لقد حددت اتفاقية «فارسوفيا» لسنة 1929⁽²⁾ البيانات الواجب توافرها في تذكرة السفر حيث تتمثل هذه البيانات في ما يلي:

1. ذكر مكان وتاريخ إصدارها.
 2. ذكر نقطتا القيام ووصول الطائرة.
 3. تبيان المحطات التي ترسو فيها الطائرة والمنصوص عليها مع الاحتفاظ للناقل بحقه في تعديلها عند الضرورة.
 4. ذكر اسم وعنوان الناقل أو الناقلين التابعين.
 5. النص على أن النقل يخضع لنظام المسؤولية المقرر في اتفاقية «فارسوفيا» الدولية.
- كما أن تجدر الإشارة إلى أن بروتوكول «لاهاي» لسنة 1955، قد أجرى تعديلا على المادة الثالثة من اتفاقية «فارسوفيا» لسنة 1929، حيث اختصر البروتوكول البيانات الواجب توافرها في تذكرة السفر إلى ثلاث بيانات، وحسب المادة 3 من بروتوكول «لاهاي» لسنة 1955 فإن البيانات الواجب توافرها في تذكرة السفر تتمثل في:

1. ذكر نقطتي المغادرة والوصول.
2. إذا وقعت نقطتا المغادرة والوصول في إقليم طرف سامي، فيكون من المتوقع وجود مطار أو أكثر في إقليم الدولة الأخرى، فيجب بيان أحد تلك المطارات.

(1) محمد فريد العريني، النقل الجوي الداخلي والدولي، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية - مصر، طبعة 2004، ص 163.

(2) المادة 132 فقرة 1 من قانون رقم 98/06.

3. تنبيه وإعلام جميع المسافرين الذين يقومون برحلة تكون فيها نقطة الوصول النهائية، أو إحدى محطاتها في المطار غير بلد المغادرة، بأن نقلهم قد يخضع إلى أحكام اتفاقية «فارسوفيا» التي تحدد مسؤولية الناقل عند قيامها (1).

أما منظمة النقل الجوي العالمية (IATA) فنظمت تذكرة السفر في مادتها 17، كما أنها تعتبر هذا التنظيم بمثابة نموذجاً موحداً لجميع شركات الطيران المنظمة إليها، ولقد فرضت على جميع شركات الطيران في العالم إيقاف العمل بتذاكر الطيران الورقية (اليدوية والألية)، والعمل بالتذاكر الإلكترونية بنهاية سنة 2008 (2). ما يجدر بالإشارة إليه في هذا الصدد أن المشرع الجزائري يحاول يسائر التطور التكنولوجي، الذي سعت إليه منظمة النقل الجوي العالمية «أيانا» إلى تعميمه في مختلف دول العالم، حيث أجاز المشرع على أن تكون تذكرة السفر التي يسلمها الناقل الجوي للمسافر في شكل تذكرة إلكترونية، وقد نص على ذلك صراحة من خلال نص المادة 13 من القانون رقم 15/14 المعدلة لنص المادة 132 من القانون 98/06 والتي تنص على ما يلي:

« يجب أن يثبت عقد نقل الأشخاص بتسليم وثيقة الركوب التي يمكن أن تأخذ شكل تذكرة إلكترونية ».

الفرع الثاني: استمارة نقل الأمتعة.

- التمييز بين الأمتعة المسجلة والأمتعة غير المسجلة:

استمارة نقل الأمتعة على نوعين، أمتعة تكون بصحبة المسافر فيحتفظ بحراستها وحيازتها، ويطلق عليها اسم الأمتعة غير المسجلة كما تعرف باسم (حقائب اليد)، وأمتعة يصطحبها المسافر، لكنه يتخلص من حراستها بتسليمها إلى الناقل الجوي، ويطلق عليها اسم (الأمتعة المسجلة). يقصد بالأمتعة المسجلة: تلك التي يتعهد بها المسافر إلى الناقل الجوي، بحيث يقوم هذا الأخير بشحنها في المكان المخصص لها على متن الطائرة، فلا يدفع المسافر عنها أجرة إضافية، إلا إذا كان وزنها يتجاوز الوزن المسموح به، أما الأمتعة غير المسجلة التي يستبقها المسافر بصحبته فلا يتم تسجيلها، وبالتالي لا يسأل عنها الناقل الجوي لأنه لا يعلم بها ولا تكون تحت حراسته (3).

(1) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 133-134.

(2) رضوان أبو زيد، التوجيه في القانون الجوي، دار الفكر العربي، القاهرة، 1995، ص 277.

(3) هاني الدويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، سنة 2008، ص 349، 450.

يتضح من هذا النص أن المشرع الجزائري قد ألزم الناقل الجوي ملزم بتحرير بيان أو استمارة للأمتعة التي يسجلها المسافر، ويسلمها إليه، لكي تكون دليل إثبات يتمسك به كل من الناقل الجوي والمسافر، في حال تلف أو ضياع هاتاه الأمتعة المسجلة خلال الرحلة الجوية، كما ألزمت اتفاقية «فارسوفيا» لسنة 1929 من خلال نص المادة (4 و 1) المعدلة ببروتوكول «لاهاي» لسنة 1955، الناقل الجوي الدولي بتسليم المسافر استمارة لنقل الأمتعة حيث جاء في نص هذه المادة على أنه: «يتعين في نقل الأمتعة المسجلة أن تسلم استمارة أمتعة...» ما يمكن ملاحظته من خلال قراءة نص هذه المادة أن اتفاقية «فارسوفيا» لسنة 1929 والبروتوكولات المعدلة لها، وهي بصدد تنظيم وثائق النقل الجوي قد اهتمت بالأمتعة المسجلة فقط، حيث ألزمت الناقل الجوي بتحرير نسختين من إيصال أو استمارة نقل الأمتعة المسجلة، إحداها يسلمها الناقل الجوي للمسافر، والثانية يحتفظ بها (1)، كما يجب أن تحتوي هذه الاستمارة على البيانات التي حددها بروتوكول «لاهاي» لسنة 1955 المعدلة لاتفاقية «فارسوفيا» لسنة 1929 الدولية (2)، وتتمثل هذه البيانات فيما يلي:

1. ذكر نقطتي القيام والوصول.
2. إذا وقعت نقطتا القيام والوصول في إقليم طرف سامي متعاقد، وكانت هناك محطة أو عدة محطات، في إقليم دولة أخرى، وجب ذكر إحدى هذه المحطات.
3. تنبيه وإعلام جميع المسافرين الذين يقومون برحلة تكون فيها نقطة الوصول النهائية، أو إحدى محطاتها في المطار غير بلدة المغادرة، بأن نقلهم قد يخضع إلى أحكام اتفاقية «فارسوفيا» التي تحدد مسؤولية الناقل في حالة ضياع الأمتعة أو تلفها (3).

(1) محمد فريد العريني، النقل الجوي الداخلي والدولي، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، طبعة 2004، ص 139، 143.

(2) المادة 4 من «اتفاقية فارسوفيا» لسنة 1929 المعدلة ببروتوكول «لاهاي» سنة 1955.

(3) المادة 94 من شروط «أياتا» .

المطلب الثاني: جزاءات تخلف أو عدم تسليم الناقل الجوي وثائق النقل للمسافر (تذكرة السفر واستمارة نقل الأمتعة) (1).

الفرع الأول: جزاء تخلف أو عدم تسليم الناقل الجوي تذكرة السفر:

في حالة غياب تذكرة السفر، أو عدم تسليم الناقل الجوي للمسافر هذه الوثيقة، يترتب على الناقل الجوي في هذه الحالة جزاءا قاسيا ويتمثل هذا الجزاء في حرمانه من الاستفادة من الحدود القصوى للتعويض المنصوص عليها في القانون رقم 98/06 الذي يحدد القواعد القانونية العامة للطيران المدني، حيث جاء في نص المادة 132 فقرة 3 من القانون رقم 98/06 على أنه « إذا قبل الناقل راكبا لا يتوفر على وثيقة الركوب، فلا يكون له الحق في الاستفادة من أحكام هذا القانون الذي يعفيه من المسؤولية أو الحد منها».

كما رتب اتفاقية « فارسوفيا » لسنة 1929 في مادتها الثالثة فقرة 2 جزاءا على الناقل الجوي، في حالة تخلف أو عدم تسليم الناقل الجوي وثيقة النقل للمسافر، والتي تنص (... على أنه إذا قبل الناقل مسافرا لم تسلّم إليه تذكرة سفر، فليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التي تستبعد مسؤوليته، أو تحد منها).

الفرع الثاني: جزاء تخلف أو عدم تسليم الناقل الجوي للمسافر استمارة نقل الأمتعة:

رتب كل من المشرع الجزائري واتفاقية « فارسوفيا » لسنة 1929 المعدلة ببروتوكول « لاهاي » لسنة 1955 جزاءا قاسيا على الناقل الجوي الذي لا يقوم بتحرير إيصال للأمتعة المسجلة، أو الذي يقبل نقل الأمتعة ليس محرر لها استمارة، حيث قضى كل من التشريع الجوي الوطني واتفاقية « فارسوفيا » لسنة 1929 المعدلة ببروتوكول « لاهاي » لسنة 1955، بحرمان الناقل الجوي من الاستفادة، أو التمسك بأحكامها التي تعفي الناقل الجوي من مسؤوليته، أو تحد منها في حالة عدم تسليم المسافر إيصالا للأمتعة المسجلة.

(1) أنظر نص المادة 132 فقرة 3 من قانون 98/06 وأنظر نص المادة 3 فقرة 2 من اتفاقية « فارسوفيا » الدولية لسنة 1929. المادة 137 فقرة 3 من قانون رقم 98/06

المطلب الثالث: دور وثائق النقل في إثبات عقد النقل الجوي للأشخاص

من المعلوم أن مستندات النقل التي يتسلمها المسافر عند إبرام عقد النقل الجوي من الناقل الجوي تعطي له الحق في الدخول إلى أداة النقل الجوي، وبالإضافة إلى ذلك أنها تحدد مكانه في الدرجة المعنية بها، كما أنها هي التي تسمح للناقل الجوي بالإشراف والتنظيم الإداري داخل وسيلة النقل، فيتأكد الناقل الجوي من خلالها أن المسافر قد ركب في وسيلة النقل بالشروط المبينة فيها. إلا أن المهم والذي يجب بيانه ودراسته، فهو مدى أهمية هذه الوثائق في إثبات عقد النقل الجوي للأشخاص أمام القضاء، فيما لو حصل ضرر للمسافر أثناء قيام الناقل بتنفيذ عقد النقل الجوي، وأراد المسافر إثبات وجود عقد نقل بينه وبين الناقل الجوي الذي تعاقد معه.

حيث جرى العمل بأن يلجأ المسافر إلى وثائق النقل من أجل إثبات وجود عقد النقل المبرم بينه وبين الناقل الذي تعاقد معه، حيث تعد وثائق السفر متى اشتملت على البيانات الواجب توافرها فيها، دليلاً لإثبات عقد النقل الجوي للأشخاص وهذا ما نص عليه المشرع الجزائري صراحة من خلال نص المادة 132 فقرة 1 من القانون رقم 98/06 على ما يلي: « يجب أن يثبت عقد النقل للأشخاص بتسليم وثيقة الركوب » كما جاء في نص المادة 137 في فقرة 1 من نفس القانون رقم 98/06 أنه⁽¹⁾: « ينبغي إثبات نقل الأمتعة، غير الأشياء الصغيرة التي يحتفظ بها الراكب، بتسليم بيان الأمتعة، أو بتسجيلها على وثيقة الركوب » أما اتفاقية « فارسوفيا » لسنة 1929 المعدلة ببروتوكول « لاهاي » لسنة 1955 تقضي بأن وثائق السفر التي يسلمها الناقل الجوي للمسافر، تعد حجة من حيث انعقاد عقد النقل الجوي، ما لم يقدّم دليل على عكس ذلك، بمعنى أن حجية هذه الوثائق في إثبات عقد النقل الجوي للأشخاص ليست قاطعة، بل هي قرينة بسيطة يجوز إثبات عكسها، ذلك لأن الاتفاقية تقبل أي دليل لإثبات وجود العقد، وهي ليست الدليل الوحيد لوجود العقد⁽²⁾، إذا كانت لوثائق النقل الجوي هذه الحجة النسبية في الإثبات إلا أن الأمر لا يقلل من أهمية هذه الوثائق، وكذا الدور الذي تلعبه في

(1) نص المادة 137 من فقرة 1 من نفس القانون رقم 98/06.

(2) هذا تطبيقاً لما جاء في نص المادتين 132 ف 2 و 137 ف 3 من قانون رقم 98/06، ونص المادتين 03 ف 2 و 4 فقرة 4 من اتفاقية « فارسوفيا » لسنة 1929 المعدلة ببروتوكول « لاهاي » لسنة 1955.

إثبات عقد النقل الجوي القائم بين الناقل الجوي والمسافر، ذلك لأن الناقل الجوي يكون ملزم بإصدار تذكرة السفر، وإيصال الأمتعة المسجلة وتسليمها إلى المسافر⁽¹⁾.

أما في حال تخلف هذه الوثائق رتب كل من القانون رقم 98/06، واتفاقية «فارسوفيا» لسنة 1929 الدولية جزاء قاسيا، المتمثل في حرمان الناقل الجوي من حق الاستفادة من الحكام الخاصة بالتعويض المنصوص عليها في كل من القانون رقم 98/06، واتفاقية «فارسوفيا» المعدلة ببروتوكول «لاهاي».



(1) هذا ما أكدته بروتوكول «لاهاي» المعدل لاتفاقية «فارسوفيا» في المادة 3 ف 2 بالنسبة للتذكير كما يلي: «تعتبر تذكرة السفر حجة إلى أن يثبت العكس على انعقاد العقد وشروطه...»، والمادة 4 ف 2 من الاتفاقية بالنسبة إلى إيصال الأمتعة فتصبح كما يلي: «تعتبر استمارة نقل الأمتعة حجة إلى أن يثبت العكس على تسجيل الأمتعة وشروط عقد النقل...».

الفصل الثاني

أثار عقد النقل الجوي للأشخاص

تمهيد :

بمجرد إبرام عقد النقل الجوي للأشخاص يترتب على عاتق أطرافه عدة التزامات، وعليه سنقوم من خلال هذا، بدراسة أهم الالتزامات التي يفرضها عقد النقل الجوي على عاتق أطرافه، الناقل الجوي من جهة والمسافر (متلقي خدمة النقل) من جهة أخرى.

المبحث الأول : التزامات أطراف عقد النقل الجوي للأشخاص

إذا تم إبرام عقد النقل الجوي للأشخاص بصورة قانونية صحيحة، فإنه ينتج آثاره القانونية بالنسبة لأطرافه، وباعتبار عقد النقل الجوي للأشخاص من العقود الملزمة لجانيه، فإنه يرتب مجموعة من الالتزامات المختلفة، تقع على عاتق طرفيه، فلا بد من تنفيذها، وإلا تعرض المخل بها للمسؤولية، فالناقل الجوي ملزم بالمحافظة على سلامة الأشخاص وأمتعتهم المسجلة طيلة الرحلة الجوية، كما يلتزم بإيصالهم إلى المكان المتفق عليه وذلك في الميعاد المحدد.

باعتبار عقد النقل الجوي للأشخاص من عقود المعاوضة، التي تشترط لقيامها الاتفاق على أجرة النقل، فإن المسافر يكون ملزم بموجب عقد النقل الجوي الذي قام بإبرامه مع الناقل الجوي بدفع أجرة النقل، ومن واجبه أيضا تواجد قبل السفر في الميعاد والمكان المحددين بالعقد، كما يلتزم كذلك باتباع جميع تعليمات الناقل الجوي أثناء الرحلة الجوية، لكن قبل أن نبين الالتزامات الناشئة عن عقد النقل الجوي للأشخاص، نقوم بتحديد أهم الالتزامات التي يرتبها عقد النقل الجوي للأشخاص على عاتق الناقل الجوي (المطلب الأول)، وفي (المطلب الثاني) سندرس أهم الالتزامات التي يمكن أن يرتبها هذا العقد على عاتق المسافر⁽¹⁾.

المطلب الأول: التزامات الناقل الجوي المترتبة عن عقد النقل الجوي للأشخاص

يرتب عقد النقل الجوي على عاتق الناقل عدة التزامات، فيكون ملزم بتنفيذ مضمون هذا العقد (الفرع الأول)، كما يكون ملزم بالمحافظة على سلامة المسافر وأمتعته المسجلة (الفرع الثاني)، بالإضافة إلى ما سبق يكون الناقل الجوي ملزم بإيصال المسافر في الميعاد المحدد والوقت المحدد دون تأخير (الفرع الثالث).

الفرع الأول: التزام الناقل الجوي بتنفيذ عقد النقل الجوي:

يلتزم الناقل الجوي بمجرد إبرام عقد النقل الجوي مع المسافر، بتنفيذ مضمون هذا العقد، أي التغيير المكاني للأشخاص من محطة جوية إلى أخرى⁽²⁾.

(1) محمد فريد العريني، جلال وفاء محمد، القانون الجوي (الملاحة الجوية والنقل الجوي)، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية- مصر، سنة 1998، ص 282-283.

(2) طبقا لما جاءت به نص المادة 131 من القانون رقم 98/06.

وربما كان هذا الالتزام هو جوهر عقد النقل الجوي للأشخاص، لأن الالتزام الأساسي الذي يقع على عاتق الناقل الجوي، هو نقل المسافر عن طريق الجو من محطة القيام إلى محطة الوصول على متن طائرة صالحة للملاحة الجوية، إلى المكان الذي ابتغاه عندما ارتبط وإياه بعقد النقل الجوي⁽¹⁾، فإن تقاعس أو امتنع عن تنفيذ هذا الالتزام كأن يقوم بمنع المسافر من السفر، إما بإلغاء المقعد المحجوز له على متن الطائرة، أو بإلغاء الرحلة كليا، قامت مسؤوليته طبقا لاتفاقية «فارسوفيا» لسنة 1929 إذا كان النقل الجوي دوليا⁽²⁾.

وتطبيقا لقواعد قانون رقم 98/06 الذي يحدد القواعد القانونية العامة للطيران المدني إذا كان النقل الجوي داخليا⁽³⁾، يكون الناقل الجوي ملزما بتنفيذ عملية النقل بواسطة طائرة صالحة للنقل من جميع الوجوه، وارتباطا بهذا الالتزام، فإنه يجب على الناقل الجوي أن يوفر للمسافر مكانا في الدرجة التي تعاقد عليها، فإذا ازدحمت وسيلة النقل الجوي، بحيث لا يمكن للمسافر من الحصول على المكان المخصص له، أو اضطر إلى الركوب في درجة أدنى من درجته، فإن للمسافر في هذه الحالة الحق في العدول عن عقد النقل الجوي، أما في حالة عدم عدوله يكون الناقل الجوي مسؤولا عن دفع الفرق في أجرة النقل، فضلا عن التعويض عن الضرر إن كان له مقتضى⁽⁴⁾، كما يكون الناقل الجوي ملزم أيضا بتوفير الراحة المناسبة للمسافر أثناء السفر، وإذا التزم أن يقدم للمسافر مقابل أجر إضافي تقديم خدمات أخرى، فإن عليه القيام بهذه الخدمات وتقديمها، وإلا كان مسؤولا عن رد المقابل، بالإضافة إلى التعويض إن كان له مقتضى.

(1) رضوان أبو زيد، القانون الجوي (قانون الطيران المدني)، دار الفكر العربي، ط 1995، ص 281، ص 282.

(2) محمد فريد العريني، القانون الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 163.

(3) نص المادة 173 مكرر 01 فقرة 2 من القانون رقم 04/15 الذي يعدل ويتمم القانون رقم 98/06 : «يستفيد ركاب النقل الجوي العمومي في حالة إلغاء رحلتهم أو تأخرها، أو تعذر ركوبهم لأسباب تعود للناقل، التكفل من حيث الإعلام، والتعويض وكل مساعدة تتناسب مع الأضرار الناجمة عن هذه الوضعيات».

(4) باسم محمد صالح، القانون التجاري، منشورات دار الحكمة، مطبعة الجامعة، بغداد-العراق، سنة 1987، ص 205-206.

الفرع الثاني: التزام الناقل الجوي بالمحافظة على سلامة المسافر وأمتعته المسجلة :

إن خصوصية النقل الجوي من حيث الطريقة التي يتم بها، تحتم على الناقل الجوي الحفاظ على سلامة المسافر طوال الرحلة الجوية، لذلك لأن الناقل الجوي يلتزم بتوصيل المسافر سالما ومعافى، هو وأمتعته إلى المكان الذي يقصده ويدعى هذا الالتزام بالتزام السلامة (1).

لقد جاء في كل من اتفاقية «فارسوفيا» لسنة 1929 وقانون رقم 98/06 كما يقر بهذا الالتزام ويؤكد، حيث يكون الناقل الجوي مسؤولا عما يصيب المسافر من ضرر فلا يمكن بيان مضمون التزام الناقل الجوي بضمان سلامة المسافر وأمتعته إلا من خلال البحث في الطبيعة القانونية لهذا الالتزام، إذا اختلفت الأنظمة القانونية حول تحديد الطبيعة القانونية للالتزام بضمان السلامة، وبهذا الصدد فإننا سنقوم بدراسة مضمون التزام الناقل الجوي بضمان سلامة المسافر وتحديد طبيعته القانونية، ثم نوضح مضمون التزام الناقل الجوي بالمحافظة على الأمتعة مع بيان الطبيعة القانونية لهذا الالتزام.

أولا - التزام الناقل الجوي بالمحافظة على سلامة المسافر :

نوضح المقصود بالتزام الناقل الجوي بضمان سلامة المسافر، وذلك من خلال التطرق إلى مضمون هذا الالتزام، مع تحديد الطبيعة القانونية.

أ) مضمون التزام الناقل الجوي بسلامة المسافر :

يعد الالتزام بضمان السلامة من أهم الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل الجوي، ذلك لأن الشخص المسافر يتمنى أن يحافظ على الناقل الجوي على سلامته وحياته أثناء عملية النقل الجوي، كما يعد من واجب الناقل الجوي السهر على راحة المسافر ورعايته طوال الرحلة الجوية فلو كانت الرحلة تستغرق وقتا طويلا، أو تعطلت الطائرة لسبب أو لآخر أثناء تنفيذه لعملية النقل الجوي، يتعين عليه أن يوفر لهم الغذاء وكذلك المأوى إذا لزم الأمر لذلك ريثما يتمكن من استئناف الرحلة الجوية أو ينقلهم على طائرة أخرى إذا أمكنه ذلك، لقد عرضت محكمة النقض الفرنسية الالتزام بالسلامة في الحكم الصادر لها بتاريخ نوفمبر 1911 جاء فيه: « إن تنفيذ عقد النقل يتضمن بالنسبة للناقل الالتزام

(1) ضمان السلامة: أنظر اسل باقر جاسم وآخرون، قيام مسؤولية الناقل عن الاخلال بضمان السلامة في حوادث الإرهاب الجوي، مجلة واسط للعلوم الإنسانية، العدد 22، ص 126، 135.

بتوصيل المسافرين سالما معافى إلى جهة الوصول « (1)، على هذا الأساس فقد استقر الرأي على اعتبار الناقل الجوي ملزما نحو المسافرين بالمحافظة على أمنه وسلامته خلال تنفيذه لعقد النقل الجوي، وهذا ما أخذت به معظم القوانين والتشريعات الجوية، ومن بينها التشريع الجزائري الذي يثير مسؤولية الناقل الجوي تلقائيا في حال إخلاله بضمان سلامة المسافرين خلال تنفيذه لعملية النقل الجوي (2).

ب) تحديد الطبيعة القانونية للالتزام الناقل الجوي بسلامة المسافرين:

لقد اختلفت التشريعات الجوية الداخلية وتضاربت في موقفها، حول تحديد الطبيعة القانونية للالتزام الناقل الجوي بضمان سلامة المسافرين (3)، فمنهم من اعتبر أن الالتزام بضمان السلامة يعد التزاما عقديا محله عقد النقل الجوي المبرم بين الناقل والمسافر، وعليه يكون الناقل الجوي ملزما تجاه المسافرين خلال تنفيذه لعقد النقل الجوي، بتحقيق نتيجة متمثلة في وصول المسافرين إلى الجهة التي يقصدها سالما معافى من أي ضرر، على عكس الأنظمة التي قضت بأن التزام الناقل الجوي بالسلامة هو التزام عقدي محله تحقيق نتيجة، اتجهت في المقابل أنظمة قانونية أخرى، إلى القول بأن الالتزام بالسلامة هو التزام قانوني مصدره القانون، ومحلله الالتزام ببذل عناية على إثر ذلك يكون الناقل الجوي وفقا لهذا النظام ملزم ببذل العناية اللازمة لضمان سلامة المسافرين خلال تنفيذه لعقد النقل الجوي للأشخاص (4).

أما التباين الحاصل في الأنظمة القانونية حول تحديد الطبيعة القانونية لضمان السلامة، قام واضعي اتفاقية «فارسوفيا» لسنة 1929 بتوحيد الموقف حيث أقامت الاتفاقية توازنا بين مصالح الناقل الجوي والمسافر في عقد النقل الجوي للأشخاص، فاعتبرت اتفاقية «فارسوفيا» لسنة 1929 التزام الناقل بضمان السلامة التزاما عقديا مصدره عقد النقل الجوي، ومحلله بذل العناية اللازمة، مع

(1) ولقد أكدت المحكمة على أن تسليم المسافرين لتذكرة السفر في حد ذاته التزاما يقع على عاتق شركة النقل بتوصيل المسافرين سالما معافى إلى جهة الوصول، وبهذا الحكم الشهير استقر على عاتق الناقل التزاما أساسيا وهو الالتزام بضمان سلامة المسافرين.

(2) المادة 145 من القانون رقم 98/06، والتي تقابلها نص المادة 17 من اتفاقية «فارسوفيا»، سنة 1929.

(3) أنظر في ذلك، ثروت أمين الأسيوطي: مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، طبعة 2، 1966، ص 159-160.

(4) هذه النظم مجسدة في القانون «الأنجلوسكسوني» الذي يرى بأن الناقل الجوي لا بد له أن يبذل قدرا من الحيطه والحذر الواجبين من أجل حماية الراكب من تعرضه للضرر فكان الالتزام بالسلامة، أي التزام ببذل العناية اللازمة لضمان سلامة المسافرين.

إلقاء عبء الإثبات على عاتق الناقل الجوي كما يقاس معيار العناية بالمعيار الموضوعي أي الرجل الحريص أو الناقل الجيد.

بالرجوع إلى التشريع الوطني، نجد أن المشرع الجزائري قد ألزم الناقل الجوي بالمحافظة على حياة وسلامة المسافر، كما يعتبر هذا الالتزام التزاما عقديا محله بذل العناية اللازمة لتفادي وقوع الضرر (1).

ثانيا - التزام الناقل الجوي بالمحافظة على سلامة أمتعة المسافرين:

لا يلتزم الناقل الجوي للأشخاص بنقل المسافرين إلى الوجهة التي يقصدونها وضمان سلامتهم فحسب، وإنما هو ملزم أيضا بنقل الأمتعة التي يصطحبونها معهم، والحفاظ عليها طوال الرحلة الجوية باعتبارها جزءا لا يتجزأ من عقد النقل الجوي للأشخاص (2)، كما أن الالتزام بالمحافظة على الأمتعة ذو طبيعة قانونية، مثله مثل الالتزام بضمان السلامة للمسافر، فهل هو التزام بتحقيق نتيجة، أم أنه التزام ببذل عناية؟

تختلف الطبيعة القانونية لالتزام الناقل الجوي بالمحافظة على الأمتعة باختلاف نوع هذه الأمتعة، حيث ميزت اتفاقية «فارسوفيا» لسنة 1929 وكذلك القانون رقم 98/06، بين نوعين من الأمتعة، وبالتالي فإن الطبيعة القانونية لالتزام الناقل الجوي بالمحافظة على هاته الأمتعة تختلف بحسب نوع هذه الأمتعة.

أ) الطبيعة القانونية لالتزام الناقل الجوي بالمحافظة على سلامة الأمتعة غير المسجلة:

من المعلوم أن الأمتعة غير المسجلة تتمثل في تلك الأشياء الصغيرة أو الشخصية التي تبقى في حراسة المسافرين وحوزته أثناء السفر، بعد أن يقبلها الناقل الجوي، كالحقيبة اليدوية الصغيرة وما شابه ذلك (3)، وعليه لا يعد التزام الناقل الجوي بالمحافظة على الأمتعة غير المسجلة، إلا التزاما ببذل عناية، لأن هذه الأمتعة تظل تحت حراسة المسافرين، فمن الطبيعي أن يتحمل هذا الأخير الحفاظ

(1) هذا ما يفهم من مضمون نص المادة 148، من القانون رقم 98/06.

(2) دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في عقد النقل الجوي الداخلي والدولي، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، سنة 2005، ص 104.

(3) طبقا لما جاء في نفس المادة 67، من القانون التجاري الجزائري فإن الناقل لا يكون مسؤولا عن الأمتعة الشخصية التي يحتفظ بها المسافر، وبالتالي يكون المسافر وحده المسؤول عنها باعتباره الحارس الفعلي لها، كما نصت المادة 06 فقرة 05 من الشروط العامة لمنظمة «إياتا - IATA» بأن المسافر يكون مسؤولا عن الأشياء التي يحتفظ بها تحت حراسته، ولا يكون الناقل مسؤولا ولو قام تابعوه بمساعدة المسافرين في نقل هذه الأشياء أو وضعها.

عليها، فإن أصابها ضرر أو تلف فالأولى مسألته هو، أما في حالة ما ادعى عكس ذلك فعليه إثبات ذلك، في المقابل ذلك يستطيع الناقل الجوي أن ينفي الخطأ من جانبه، أو من تابعيه فيتم ذلك بإثبات أنه بذل هو وتابعيه القدر اللازم من العناية في المحافظة على هذه الأمتعة⁽¹⁾.

كما تجدر الإشارة على أنه على الرغم من أن المسافر يكون مسؤولاً عن أمتعته الشخصية وعن الأضرار التي تسببها للغير، إلا أن ذلك لا يمنع الغير من الحق في مطالبة الناقل الجوي بالتعويض عن الضرر على أساس المسؤولية التقصيرية، وعلى إثر ذلك يكون للناقل الجوي الحق في الرجوع على المسافر بما أداه من تعويض، وفي كل الأحوال فإنه يجب على الناقل الجوي القيام بفحص الأمتعة التي يصطحبها المسافر معه قبل البدء في تنفيذ عقد النقل الجوي، وذلك لغرض التحقق من مطابقة الأمتعة لشروط العقد⁽²⁾.

ب) الطبيعة القانونية لالتزام الناقل الجوي بالمحافظة على سلامة الأمتعة المسجلة:

الأمتعة المسجلة هي تلك التي يحملها المسافر معه وتصاحبه في رحلته، حيث يتم تسليمها إلى الناقل الجوي⁽³⁾، ليضعها في المكان المخصص للشحن بالطائرة، كما يعد التزام الناقل الجوي بالمحافظة على أمتعة المسافر المسجلة، التزاماً ببذل عناية مع قلب عبء الإثبات، وذلك بافتراض الخطأ من جانب الناقل الجوي، مما يقضي مع معطيات العدالة، لأن تكليف المسافر بإثبات وقوع الخطأ من جانب الناقل الجوي من شأنه أن يؤدي إلى الإجحاف في حقه، وذلك لكونه سلم حيازتها للناقل الجوي، وعليه فإنه من المنطقي افتراض التقصير من جانب الناقل الجوي فمن واجبه المحافظة على سلامة هذه الأمتعة المسجلة، التي تكون تحت حراسته طوال الرحلة الجوية⁽⁴⁾.

(1) دلال يزيد، المرجع السابق، ص 117، 119.

(2) باسم محمد صالح، القانون التجاري، المرجع السابق، ص 207.

(3) تقضي المادة 17 من اتفاقية «فارسوفيا» الدولية وكذا المادة 146 من قانون رقم 98/06 بأن الناقل الجوي يكون مسؤولاً عما يلحق الأمتعة المسجلة من ضرر إذا كانت الواقعة التي تولد منها ضرر قد حدثت خلال النقل الجوي، غير أن المادة 20 من اتفاقية «فارسوفيا» والتي تقابلها نص المادة 148 ف 1 من قانون رقم 98/06 تنص على أن الناقل الجوي لا يكون مسؤولاً إلا إذا أثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو أنهم كانوا من المستحيل عليهم اتخاذها.

(4) محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي، المرجع السابق، ص 103.

الفرع الثالث: التزام الناقل الجوي بإيصال المسافرين في الميعاد المحدد

يعد عامل كسب الوقت واحد من العناصر التي لا يستقيم النقل الجوي بدونها، لأن مستعملي الطائرات يفضلون ميزة السرعة التي تتفرد بها الطائرات دون غيرها من وسائل النقل الأخرى، لكن معظم الناقلين الجويين لا يلزمون بالمواعيد المحددة في عقد النقل الجوي، مما دفع التشريعات الجوية بفرض التزاما على الناقل الجوي مفاده احترام مواعيد النقل الجوي، فما هو مضمون هذا الالتزام وما هي طبيعته القانونية؟

أولاً: مضمون التزام الناقل الجوي بإيصال المسافرين في الميعاد المحدد

لا شك بأن السبب وراء إقبال المسافرين على إبرام عقد النقل الجوي، هو السرعة الفائقة التي تتميز بها وسيلة تنفيذه، إذ أن عامل كسب الوقت هو الركيزة الأساسية التي يقوم عليها النقل الجوي⁽¹⁾، لهذه الأسباب ولأجلها كان من الطبيعي أن يقع على عاتق الناقل الجوي التزاما باحترام مواعيد النقل الجوي⁽²⁾، بحيث تنشأ مسؤوليته إذا ما أخل بهذا الالتزام⁽³⁾، ويسأل الناقل الجوي عن التأخير في النقل سواء كان هذا التأخير بسبب التأخر في إتمام إجراءات السابقة على السفر، أو الإجراءات اللاحقة للوصول، أو كان التأخير أثناء مرحلة الطيران، متى ترتب على هذا التأخير ضرر للمسافر إذا لا يسأل الناقل الجوي عن التأخير بل يسأل عن الضرر الناتج عن هذا الأخير.

لكن هل يعني ذلك أن الالتزام بنقل المسافرين وإيصالهم في الميعاد المحدد دون تأخير هو التزام بتحقيق نتيجة؟

ثانياً: الطبيعة القانونية لالتزام الناقل الجوي بإيصال المسافرين دون تأخير

لقد اعتبر كل من المشرع الجزائري في ظل قانون رقم 98/06، وكذا المشرع الدولي من خلال اتفاقية «فارسوفيا» لسنة 1929 أن التزام الناقل في الميعاد يعد التزاما ببذل عناية، مما يعني أن الناقل الجوي ملزم ببذل العناية اللازمة لإتمام عملية النقل الجوي في الميعاد المحدد مع تفادي الضرر الذي

(1) امير خالد عدلي، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، منشأة المعارف، الإسكندرية- مصر، سنة 2005، ص 81.

(2) باسم محمد صالح، القانون التجاري، المرجع السابق، ص 205.

(3) لقد أقامت اتفاقية «فارسوفيا»، مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير وذلك من خلال نص المادة 19 منها والتي تقابلها نص المادة 147 من قانون رقم 98/06 تنص على: «يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل المسافرين وأمتعتهم جواً».

قد ينشأ عن ذلك التأخير، يجب على الناقل الجوي أن يقيم الدليل على أنه قام ببذل هذه العناية، لأن نظام المسؤولية الذي أخذت به اتفاقية «فارسوفيا» لسنة 1929 وقانون رقم 98/06 يفترض وقوع الخطأ من الجانب الناقل الجوي، فإذا ما أراد هذا الأخير التخلص من مسؤوليته يجب عليه إقامة الدليل على أنه قام مع تابعيه باتخاذ كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع التأخير، أو أنه استحال عليهم ذلك.

إلى جانب الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل الجوي، توجد التزامات أخرى يلتزم بها تجاه المسافرين، حيث يكون الناقل الجوي ملزماً بتوفير الراحة، وتقديم الخدمات الضرورية، واللازمة للمسافرين خاصة منهم ذوي الاحتياجات الخاصة، حيث يستفيد هؤلاء من المساعدات الضرورية التي يكون الناقل الجوي ملزم بتقديمها لهم من أجل القيام بعملية النقل الجوي⁽¹⁾، كما يمنع على كل مؤسسة نقل جوي عمومي أن ترفض حصول الأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة على تذكرة سفر تمكنهم من القيام بعملية النقل الجوي، بسبب إعاقته⁽²⁾.

المطلب الثاني: التزامات المسافر في عقد النقل الجوي للأشخاص.

في مقابل الالتزامات التي يترتبها عقد النقل الجوي للأشخاص على عاتق الناقل الجوي، توجد التزامات يفرضها هذا العقد على عاتق المسافر الذي يعد طرفاً جوهرياً فيه، حيث يكون المسافر ملزم بدفع أجرة النقل (الفرع الأول)، كما يفرض عليه عقد النقل الجوي الذي قام بإبرامه مع الناقل الحضور في المكان والوقت المحددين للمغادرة (الفرع الثاني)، وفي الأخير يكون المسافر ملزم بإتباع تعليمات الناقل الجوي طوال الرحلة الجوية (الفرع الثالث).

الفرع الأول: التزام المسافر بدفع أجرة النقل الجوي

يعد عقد النقل الجوي من العقود المعاوضة، حيث يشترط كل من قانون رقم 98/06 واتفاقية «فارسوفيا» لسنة 1929 الدولية، لكي تنطبق أحكامها على عقد النقل الجوي أن يتم تنفيذ عملية النقل الجوي بمقابل⁽³⁾، سواء كان هذا المقابل نقدي أو عيني.

(1) طبقاً لنص المادة 173 مكرر 02 من القانون رقم 15/14 المعدل والمتمم القانون رقم 98/06.

(2) أنظر في مضمون ذلك وفي الاستثناءات الواردة على هذا المنع نص المادة رقم 173 مكرر 3 من القانون رقم

15/14 المعدل والمتمم للقانون رقم 98/06.

(3) طبقاً لنص المادة 131 من قانون رقم 06/98، وكذا نص المادة الأولى من اتفاقية «فارسوفيا» لسنة 1929.

وعليه فإن الالتزام الجوهرى الذي يربته عقد النقل الجوي للأشخاص على عاتق المسافر، هو دفع أجرة النقل الجوي، أي الوفاء بثمن تذكرة السفر وعادة يتم تحصيل هذه الأجرة مقدما عند تسليم تذكرة السفر⁽¹⁾.

على أساس ذلك يمكن القول بأن المسافر يلتزم بأداء أجرة النقل الجوي في موعدها المحدد حسب الاتفاق المحدد في عقد النقل الجوي، وكذا كيفية أداء الأجرة، حيث جرى العرف على قيام المسافر بسدادها قبل تنفيذ عملية النقل، وغالبا ما تكون هذه الأجرة محددة سلفا من قبل الناقل الجوي، فيعلن عنها في صورة تعريفية للجمهور كما لا يقبل المناقشة فيها، فلا حاجة للتفاوض بشأنها عند إبرام العقد⁽²⁾، فبالنسبة للنقل الجوي الداخلى فإن الجهات الوطنية المختصة هي التي تقوم بتحديد التعريفات النقل المقررة⁽³⁾، أما بالنسبة للنقل الجوي الدولي فإن الاتفاقيات الثنائية للنقل الجوي أو متعددة الأطراف، هي التحديد بشروط تعريفية النقل الجوي الدولي، كما يمكن أن تحدد وفقا لقواعد المنافسة، يمكن القول أن يتمتع المسافر عن القيام بتسديد أجرة النقل قبل قيام الناقل الجوي بتنفيذ عملية النقل الجوي وذلك لسبب يعود إلى الناقل الجوي أو تابعيه، أو عطل ميكانيكي أو خلل تقني في الوسيلة المستعملة للنقل (الطائرة)، وبالتالي فإنه من العدل في هذه الحالة التعويض للمسافر عما لحقه من ضرر وعلى وجه الخصوص بسبب التأخير، كما لا يستحق الناقل الجوي أجرة النقل أيضا، في حالة عدول المسافر عن السفر⁽⁴⁾.

لكن يجب التنويه إلى أنه يجب على المسافر في حال عدوله عن السفر القيام بإخطار الناقل قبل مدة لا تقل عن 24 ساعة من موعد الرحلة الجوية المقررة في عقد النقل الجوي المبرم بينه وبين الناقل الجوي، أو عند الضرورة القصوى في اليوم نفسه، وإلا فقد حقه في العدول، ومن البديهي أن تسقط أجرة النقل كذلك عند قيام قاهرة تحول دون تنفيذ النقل الجوي، أو قيام ظروف معينة تجعل من النقل الجوي خطرا على سلامة المسافرين وأرواحهم⁽⁵⁾.

(1) عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الجوي الخاص، مكتبة الجلاء الجديدة، المنصورة-مصر، سنة 1999، ص255.

(2) باسم محمد صالح، القانون التجاري، المرجع السابق، ص 209-210.

(3) المادة 134 القانون رقم 06/98.

(4) طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان-الأردن، 1998، ص131.

(5) باسم محمد صالح، المرجع السابق، ص211-212.

تجدر الإشارة إلى أنه على الرغم من أن الالتزام الرئيسي الذي يرتبه عقد النقل الجوي على عاتق المسافر، المتمثل في دفع الأجرة إلا أن كلا من اتفاقية «فارسوفيا» لسنة 1929، والمشرع الجزائري لم يزودان الناقل الجوي بأي دعوى لمواجهة المسافر في حالة عدم قيام هذا الأخير بدفع أجرة النقل⁽¹⁾، ومن ثم يرجع في تنظيم هذا الأمر إلى القانون الواجب التطبيق، وإذا أخطأ الناقل الجوي وزود المسافر بتذكرة سفر بقيمة أقل من قيمتها الحقيقية، هذا الأخير يمنع عليه مطالبة بما تبقى من فرق القيمة، إلا إذا أقام الدليل على سوء نية المسافر ويكون ذلك بإثبات أنه كان على علم بما وقع من خطأ في حساب قيمة التذكرة⁽²⁾، وهذا ما جاء في نص المادة 103 من شروط (IATA).

وعليه يكون المسافر ملزماً بدفع أجرة النقل الجوي، ذلك لأن عقد النقل الجوي للأشخاص يعتبر من عقود المعاوضة، التي تستوجب على طرفيها أن يتم تنفيذ هذا العقد بمقابل، فيكون الناقل الجوي ملزماً بتنفيذ الالتزامات التي يترتبها عقد النقل الجوي عليه، وذلك في مقابل دفع المسافر أجرة النقل، كما أن عقد النقل الجوي يعد عملاً تجارياً هدفه تحقيق الربح، فلا يتصور أن يكون هذا العقد تجارياً إذا لم يترتب على عاتق المسافر التزاماً بدفع أجرة النقل، مقابل الخدمات التي يقدمها له الناقل الجوي⁽³⁾.

الفرع الثاني: التزام المسافر بالحضور في المكان والوقت المحددين للمغادرة

يجب على المسافر التواجد في المطار قبل إقلاع الطائرة بوقت كاف، حتى يتمكن من إنهاء الإجراءات الجمركية والإدارية اللازمة لعملية السفر، مثل وزن الحقائب والأمتعة والمرور من نقاط التفتيش ومراجعة شرطة المطار للتأكد من حمل الوثائق المطلوبة⁽⁴⁾، فإذا تقاعس عن الحضور في الميعاد المحدد أو المناسب لتلك الإجراءات التي تسبق عملية النقل الجوي، يكون للناقل الجوي في هذه الحالة حق في الرحيل دون انتظار المسافر، كما يمكن له إلغاء حجوز المكان، وهذا دون أن يكون للمسافر حق الاحتجاج في مواجهة الناقل الجوي، بأية أضرار لحقته والمطالبة بالتعويض عنها⁽⁵⁾.

(1) باسم محمد صالح، المرجع نفسه، ص 213.

(2) محمد فريد العريني، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 164-165.

(3) أنظر المادة 3 فقرة 1 من الشروط «IATA».

(4) طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 132 وص 133.

(5) رضوان أبو زيد، القانون الجوي (قانون الطيران المدني)، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، 1994، ص 291.

يجب التنويه هنا بأن حصول المسافر على تذكرة السفر، لا يخول له الحق الزام مؤسسات النقل الجوي العمومي بنقله، ولو حضر في التاريخ المحدد للنقل الجوي، حيث جرى العرف أنه يجب على المسافر أن يقوم بطلب تأكيد حجزه على يوم سفره⁽¹⁾، وقبل ذلك يعد حجزه مؤقتاً وغير مؤكد وهذا ما نصت عليه المادة 07 فقرة 2 من شروط «IATA»، ويبرر سبب تأكيد الحجز بسبب الطاقة المحدودة لاستيعاب الطائرة، وفي حالة إصدار المسافر على الصعود على متن الطائرة برغم من عدم قيامه بتأكيد الحجز ووجود الأولوية لغيره من المسافرين، فلا يسأل الناقل الجوي إذا قام بإجباره على مغادرة الطائرة دون أن يلتزم تجاهه بأي تعويض، في حالة عدم رغبته في السفر فإنه يجب عليه إخطار شركة الطيران المعنية، للإلغاء الحجز أو تثبيت الموعد الجديد للسفر على التذكرة⁽²⁾، يجب على المسافر أن يحضر في مكان إقلاع الطائرة، في الوقت والساعة المحددة بتذكرة السفر، كما يتعين عليه الحضور في الوقت المناسب للإتمام الإجراءات الإدارية والجمركية اللازمة لمغادرة المطار، ويفترض عليه أن يكون حائزاً لكافة المستندات المطلوبة لسفره، مثل جواز السفر نافذاً ومستوفياً لكافة الشروط القانونية المتطلبة للسفر.

الفرع الثالث: التزام المسافر باتباع تعليمات الناقل الجوي

يضع الناقل الجوي عادة تعليمات محددة تأميناً لسلامة عملية النقل الجوي تراعي بها مصلحته ومصلحة المسافر عموماً، لا يلتزم الناقل بإحاطة المسافر علماً بتعليمات الناقل الجوي، في مقابل ذلك يكون المسافر ملزماً باتباع هذه التعليمات، حيث يسعى الناقل الجوي من جانبه بفرض احترامها على الركاب جميعاً وبدون استثناء أو تمييز، ويعد كل اتفاق خلاف ذلك غير منتج لأثره إلا بين الطرفين المتعاقدين⁽³⁾.

وعليه يجب على المسافر مراعاة تعليمات الناقل الجوي الخاصة بعملية النقل واتباعها فلا يجوز له الإخلال بالنظام المقرر للخدمات، وحسن انتظام النقل وعدم التعسف في التصرف، كما يجب عليه مراعاة راحة غيره من المسافرين ويكون ملزماً بالاحتفاظ بتذكرة السفر، لحين انقضاء السفر، وهو ملزم

(1) ففي الكويت مثلاً يجب على المسافر أن يؤكد حجزه قبل 72 ساعة من الموعد المحدد على تذكرة السفر.

(2) طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان-الأردن، 1998، ص231.

(3) باسم محمد صالح، القانون التجاري، المرجع السابق، ص117.

بتقديمها كلما طلب منه ذلك، وعليه استعمال المكان المخصص له من حيث درجته المبين في تذكرة السفر (1).

تعد التزامات المسافر المتعلقة بتعليمات الناقل الجوي، التزامات تعاقدية يفرضها عليه عقد النقل الجوي المبرم بينه وبين الناقل الجوي، لذا فإن الإخلال بهذه الالتزامات يترتب مسؤوليته التعاقدية عن تعويض الضرر الذي يلحق بالناقل الجوي، أن مسؤولية المسافر عن تعويض الأضرار التي قد تلحق بالمسافرين الآخرين بسبب مخالفة تعليمات الناقل، فنقوم على أساس المسؤولية عن الفعل الضار (2)، كما يعد هذا الالتزام من جانب آخر، التزام أدبي يفرضه واقع حماية المسافرين وضمان راحتهم الشخصية، وكذا المحافظة على الوسيلة المستعملة في تنفيذ عقد النقل الجوي (3).

وفي الأخير يمكن القول بأن المسافر ملزم بإتباع تعليمات الناقل الجوي مع احترامها، مثل جلوسه على المقعد المخصص له، وعدم مضايقة المسافرين الآخرين، والامتناع عن التدخين، إلا في الأماكن المسموح بها، ويجب ان يحرص المسافر على أن تكون تصرفاته لائقة فإن كانت ليست كذلك أو كان المسافر في حالة سكر مثلاً، جاز للناقل الجوي الطلب منه مغادرة الطائرة، ومن تعليمات الناقل الجوي.

كذلك ضرورة أن يكون المسافر عند بوابة الطائرة في الموعد المناسب والتوجيهات والطلبات التي يقوم الناقل الجوي والطاقم المساعد له بتوجيهها إليه (4).

(1) باسم محمد صالح، المرجع السابق، ص 211 و ص 214.

(2) عزيز العكيلي، شرح القانون التجاري والأعمال التجارية والعقود، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان-الأردن، 1998، ص 354.

(3) أكرم ياميلي، القانون الجوي (دراسة مقارنة)، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان-الأردن، 1998، ص 116.

(4) أكرم ياميلي، المرجع نفسه، ص 117-118.

المبحث الثاني : قيام مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص وسقوط الدعوى وتقادمها والحدود القانونية للتعويض

في حالة إخلال الناقل بالتزاماته تقوم مسؤوليته، والتي فرضها عليه العقد النقل الجوي الذي يربطه بالشخص، وأهم هذه الالتزامات، التزام الناقل بسلامة الأشخاص، والتزامه بالنقل في الميعاد. وإزاء هذا الإخلال وما يؤدي إليه من أضرار تلحق بالأشخاص أفرزت اتفاقية « فارسوفيا » لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي العام 1929 مبدأ مسؤولية الناقل الجوي عن كل ضرر يعيب الشخص، وفرضت الاتفاقية شروط قيام هذه المسؤولية في المادة 17 الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار البدنية الحاصلة للأشخاص والمادة 19 الخاصة بالمسؤولية عن ضرر التأخير في النقل وتقضي عدالة واستقرار المعاملات⁽¹⁾، الا يترك عبء دعاوى المسؤولية يستقر طويلا على عاتق الناقل الجوي بما يتضمنه من جسامه وإرهاق، وحتى لا ترتبك أعماله أو تتعطل، حرصت الأنظمة القانونية على مراعاة مصلحة الناقل، فمكنت له وسائل فعالة، يستطيع بهما وضع حد لتلك الدعاوى وقد أخضعت اتفاقية « فارسوفيا » الدولية لعام 1929، والتشريعات الجوية اللاحقة بها إلى نظام التعويض عن الضرر الذي يلزم الناقل بدفعه إلى الشخص المضرور وسنتناول في هذا المبحث مطلبين نستعرض في المطلب الأول إلى شروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص وطرق استبعادها أما المطلب الثاني إلى سقوط الدعوى وتقادمها والحدود القانونية للتعويض المستحق.

(1) المادة 17 و 19 من اتفاقية « فارسوفيا » الدولية لسنة 1929.

المطلب الأول: شروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص واستبعادها

يلتزم الناقل بضمان سلامة المسافرين، بمعنى أنه يكون ملتزماً بتوصيل المسافر إلى المكان المتفق عليه سليماً معافى، وقد نصت عنه المادة 17 من اتفاقية (فارسوفيا) : « يسأل الناقل عن الضرر الحاصل في حالة وفاة الراكب أو جرحه أو إصابته بأي أذى بدني آخر، متى وقع الحادث الذي نجم عنه الضرر على متن الطائرة أو أثناء عمليات صعود الركاب إليها أو نزولهم منها». وتقوم مسؤولية الناقل الجوي بمجرد إخلاله بالتزاماته الأساسية الواقعة عليه من الالتزام بالسلامة في نقل الركاب والتزامه بالنقل في الميعاد، ويتجسد هذا الإخلال في وقوع حادث أو تأخير في النقل ويترتب عليه إلحاق أضرار بالمسافر، وبإثبات الضرر تتعقد مسؤولية الناقل.

الفرع الأول: شروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص**أولاً : وقوع الحادث**

اشتترطت اتفاقية « فارسوفيا » ضرورة وقوع حادث حتى تقوم مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الحاصل بالمسافر واكتفت المادة 17 من الاتفاقية بالإشارة لعبارة حادث والمدى الزمني الذي يجب أن يقع خلاله هذا الحادث (1).

- وقوع الحادث أثناء فترة زمنية معينة:

لقد اشتترطت المادة 07 من اتفاقية « فارسوفيا » لعام 1929 أنه لإضفاء صفة الحادث علة الواقعة المسببة للضرر، هو أن تقع خلال فترة النقل الجوي، وحددت هذه الفترة التي يقع فيها الحادث إما على متن الطائرة أو أثناء عملية الصعود أو الهبوط، فلا بد للحادث أن يقع خلال هذه الفترة حتى تقوم مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر اللاحق بالمسافر، ولهذا الشرط أهمية كبيرة في تحديد نطاق أحكام المسؤولية الواردة في اتفاقية « فارسوفيا » من أحكام الإعفاء والتخفيف من المسؤولية، والأحكام الخاصة بالتعويض، ففي خلال هذه الفترة تطبق أحكام اتفاقية « فارسوفيا »، أما خارجها فتخضع المسؤولية لأحكام مسؤولية الناقل الجوي في القانون الوطني (2).

(1) المادة 17 من اتفاقية « فارسوفيا » الدولية لسنة 1929.

(2) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 194.

وتحدد عملية الصعود للطائرة بالفترة التي يغادر فيها المسافر مبنى المطار وتطأ قدماه صحن المطار، ويصعد لمتن الطائرة بينما عمليات الهبوط تتحدد من الفترة التي يبدأ فيها المسافر في مطار الوصول الهبوط من سلم الطائرة واجتيازه صحن المطار حتى دخوله مبنى المطار⁽¹⁾.

ثانيا - وقوع ضرر بالمسافر:

إن عدم تحقق الضرر يعني عدم قيام المسؤولية، وعنصر الضرر من الأركان التي تقوم عليها المسؤولية، لذلك اتفاقية « فانسوفيا » عملت على توحيد بعض قوانين النقل الجوي الدولي، فاشتترطت أن ينتج الحادث عن ضرر سواء كان ضرر وفاة أو إصابة بجروح، أو أدى بدني.

1. طبيعة الضرر الحاصل للمسافر:

لقد اتجهت القوانين اللاتينية لتقسيم الضرر إلى مادي ومعني، وسنحاول في هذا العنصر التطرق للضرر المادي وأيضا المعنوي.

- الضرر المادي الحاصل للمسافرين:

ويعرف الضرر المادي بأنه إخلال بمصلحة للمضروب ذات قيمة مالية وهذه المصلحة إما أن تكون حقا من حقوق المضروب أو مجرد مصلحة مالية⁽²⁾.
فالكل شخص حقوق شخصية ومنها حقه في سلامة جسده وحياته، فالاعتداء على حياة شخص أو إصابته بجروح كلها أضرار تخل من قدرته على الكسب، ولقد تناولت المادة 17 والمادة 19 من اتفاقية « فانسوفيا » الضرر المادي.

1. الوفاة والأضرار البدنية الحاصلة للمسافر:

حصرت المادة 17 من اتفاقية « فانسوفيا » لسنة 1929 الأضرار التي يسأل عنها الناقل، فكل من ضرر الموت والإصابة بجروح تمثل ماسا بالحقوق الشخصية للمسافر، وهذه الأضرار تعد إخلالا بحق المسافر بسلامة جسده وحياته، ويسأل الناقل الجوي عن هذا الإخلال متى وقع على متن الطائرة أثناء عمليات الصعود والهبوط طبقا للمادة 17 من اتفاقية « فانسوفيا » لسنة 1929.

(1) طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 150-151.

(2) عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، جزء 1، نظرية الالتزام بوجه عام، طبعة 1952، ص 855-856.

2. الضرر المادي الناجم عن التأخير:

ولا يعتبر التأخير سببا حتى تقوم مسؤولية الناقل، لأن التأخير في ذاته لا يعتبر دليلا على الضرر فقد يحصل تأخير في نقل المسافرين ولكنه لا يترتب عنه أي ضرر، والتأخير الذي ينجم ضرر للمسافر وبقيم مسؤولية الناقل هو ما نصت عليه المادة 19 من اتفاقية « فانسوفيا » لسنة 1929⁽¹⁾.

وعن الأضرار المادية الحاصلة للمسافر نتيجة التأخير، كحالة مثلا: تعطل الطائرة في الطريق مما يضطر الناقل للهبوط، ولا يتمكن الناقل من إحضار طائرة أخرى إلا بعد يوم أو يومين، فيتحمل المسافر مصاريف الإقامة خلال هذه المدة وقد يضطر آخرون استئناف رحلتهم بوسيلة أخرى، وهذا ما يوجب قيام المسؤولية ووجوب التعويض.

ب) الضرر المعنوي:

وهو الضرر الذي يقع بمصلحة غير مالية للشخص فهو لا يصيب الشخص في ماله، كما هو الحال في الضرر المادي⁽²⁾، ومن حالات الضرر المعنوي، الضرر الذي يصيب الشخص في شرفه وسمعته وكرامته أو يلحق ضرر بعاطفته، وهو ذلك الضرر الأدبي الذي يصيب الجسم، فالمسافر مثلا إذا أصيب بجرح كتشويه في الوجه أو تلف عضو أثناء النقل، لحقه من جراء ذلك ضرر أدبي⁽³⁾.

1. إثبات الضرر الحاصل للمسافرين:

حتى تقع المطالبة بإصلاح الضرر لا بد للمضروب إثبات الضرر الحاصل فعلا، وعبء إثبات الضرر على المضروب سواء كان ماديا أو معنويا.

2. إثبات الضرر المادي:

والضرر إما أن يكون محل إثبات، إما أن يكون ضرر حال بحيث وقع فعلا وعلى المسافر إثباته بمجرد الوقوع، أو أن يكون ضرر مستقبلي أي محقق الوقوع في المستقبل، كإصابة المسافر في

(1) المادة 19 من اتفاقية « فانسوفيا »، التي قضت: « يسأل عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل المسافرين أو الأمتعة بطريق الجو ».

(2) عبد الرزاق أحمد السنهوري، المرجع السابق، ص 864.

(3) خليل أحمد حسن قدارة، الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري، جزء 1، مصادر الإلزام، طبعة 1994، ص 250.

حادث نقل ولا تعرف إصابته إلا بعد مرور فترة من الزمن، فإذا رجع المسافر المتضرر على الناقل لمطالبته للتعويض فوجب التريص لمعرفة مدى الضرر ليتقاضى عنه تعويضاً.

2. إثبات الضرر المعنوي:

ويعتبر هذا الضرر من أهم الدوافع التي جعلت القضاء يمتنع عن القضاء فيه، والاعتراف به نظراً لصعوبة إثباته، ولقد قضت اتفاقية « فارسوفيا » بأن للمضروب حق إثبات الضرر الذي يدعيه، طبقاً « لقاعدة البيئة على من ادعى » فالضرر المعنوي اللاحق بالمسافر من أزمات، وخوف، وفي حالة اختطاف الطائرة مثلاً، فهنا يصعب إثبات الضرر المعنوي الحاصل بالمسافر، أنه إثبات من أنواع المضاربة البحتة⁽¹⁾.

ثالثاً - العلاقة السببية :

فالعلاقة السببية بين الخطأ والضرر أمر مفترض إلى أن يقوم الدليل على عكس ذلك ولهذا لا يطلب من الدائن (المسافر) في النقل الجوي إثبات وجود علاقة سببية وإنما على المدين (الناقل) أن ينفي هذه العلاقة السببية.

الفرع الثاني: استبعاد مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص.

أولاً - اتفاقات الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية:

قد تتوجه نية أطراف المسؤولية إلى الاتفاق على تحطيم آثار المسؤولية على غير الوجه الذي انتظمت عليه في القانون، وهذا الاتفاق يطلق عليه باتفاقات المسؤولية التي يكون الهدف منها تعديل أحكام المسؤولية المنبثقة عن الإخلال بالعقد، أو المتولدة عن إتيان فعل غير مشروع، وذلك إما برفع المسؤولية عن المدين (الناقل)، أي بإعفائه من المسؤولية وعليه لا يترتب في ذمته دفع أي تعويض للدائن (المسافر)، وإما بتخفيف عبء المسؤولية، مع بقائها على عاتق المدين فيتضاءل أثرها قبله، مثلاً: دفع تعويض جزئي، أو إنقاص المدة التي يتوجب فيها للدائن رفع دعوى المسؤولية⁽²⁾.

(1) طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، ص 153.

(2) سليمان مرقس، انوافي في شرح القانون المدني، المجلد الأول، مصر الجديدة، طبعة 1988، ص 644.

1. بطلان الإعفاء والتخفيف من مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص.

إذا كانت المسؤولية عقدية تجبز لأطرافها الاتفاق على الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية، فإن مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص ورغم اعتبارها مسؤولية عقدية في حالتها الأضرار البدنية والوفاة اللاحقة بالمسافرين والضرر الناجم عن التأخر، فإن كل اتفاق بإعفاء الناقل من مسؤوليته أو تخفيفها يعد باطلاً وكأنه لم يكن، ولقد تقرر بطلان اتفاقات الإعفاء والتخفيف من مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية « فانسوفيا » لسنة 1929 من خلال المادة 23 والتي جاءت فيها « إن كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته أو إلى تقرير حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلاً... ».

2. جواز اتفاقات تشديد مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص

قد يتم الاتفاق بين طرفي المسؤولية، المسؤول والمضروب على وضع شروط تزيد من حد آثار هذه المسؤولية، فالناقل الجوي والمسافر قد يتفقا على الارتفاع بالتعويض زيادة على الحد الأقصى الوارد في اتفاقية « فانسوفيا »، فمثل هذا الشرط جائز. وهذا ما أكدته المادة 22 في فقرتها الأولى من اتفاقية (فانسوفيا): « أنه يجوز للراكب بناء على اتفاق خاص مع الناقل أن يضع حداً أعلى للمسؤولية »⁽¹⁾.

ثانياً - طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص :

لقد مكن القانون الجوي للناقل الجوي إمكانية دفع المسؤولية حال قيامها، وترتبط هذه السبل ارتباطاً وثيقاً بالأساس الذي تقوم عليه سواء كانت المسؤولية شخصية قوامها الخطأ أو مسؤولية موضوعية قوامها الخطر تحمل التبعة.

1. طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في كل من اتفاقية فانسوفيا

وبروتوكول لاهاي:

تقوم مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في كل من اتفاقية « فانسوفيا » لسنة 1929 وبروتوكول لاهاي لسنة 1955 على أساس الخطأ المفترض، المتمثل في إخلال الناقل الجوي بالتزاماته في ضمان سلامة المسافرين والتزامه في النقل في الميعاد، وبذلك يفترض خطئه وتفترض مسؤوليته.

(1) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 294.

2. اتخاذ الناقل وتابعوه لكافة التدابير الضرورية لتفادي الضرر والاستحالة:

وتعتبر هذه الطريقة من أهم طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص، إذ نصت المادة 20 من اتفاقية « فانسوفيا » على عدم مسؤولية الناقل إذا أثبت أنه وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية لتفادي الضرر، فقد قام شراح القانون الجوي بصرفها إلى حالة السبب الأجنبي الذي لا يمكن توقعه، من قبل الناقل الجوي وهذا في حالة القوة القاهرة وفعل الغير.

*** خطأ المضرور:**

وهذا ما جاء في نص المادة 21 من اتفاقية « فانسوفيا » الدولية لسنة 1929 على ما يلي: « إذا أثبت الناقل الخطأ للشخص المضرور تسبب في الضرر أو ساهم في وقوعه، جاز للمحكمة طبقاً لقانونها أن تستبعد مسؤوليته أو التخفيف منها ». فالناقل الجوي حسب ما جاء في هذه المادة له الحق في إعفاءه من المسؤولية متى ثبت أن السبب في وقوع الضرر لا يعود إليه، وإنما يعود إلى خطأ الضحية.

3. طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في قانون الطيران المدني الجزائري 98/06:

نجد أن المشرع الجزائري ظل يسير على نفس نظام المسؤولية الشخصية التي تقوم على أساس الخطأ المفترض، ولقد اعتمد المشرع الجزائري، نفس طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي المنصوص عليها في المادة 20 والمادة 21 من اتفاقية « فانسوفيا »، من إثبات الناقل وتابعيه، اتخاذهم التدابير الضرورية لتفادي أي ضرر⁽¹⁾، أو استحالة أخذهم بها، وكذلك خطأ المضرور كوسيلة لدفع المسؤولية وهي نفسها المنصوص عليها في المواد 148 و149 من قانون الطيران الجزائري،.

*** انتفاء خطأ الناقل وتابعيه:**

وقد نصت المادة 148 من قانون الطيران المدني الجزائري 98/06 كسبيل لدفع المسؤولية متى أثبت الناقل أو أحد تابعيه، باتخاذهم التدابير الضرورية لتفادي أي ضرر، أو استحالة اتخاذهم لذلك، وتتمثل في السبب الأجنبي، والقوة القاهرة، أما فعل الغير فيعتبر سبباً من أسباب عدم مسؤولية الناقل إذا تبين أنه كان السبب الوحيد في وقوع الضرر.

(1) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 229.

* خطأ المضرور:

وقد نص عليه صراحة في المادة 149 من قانون الطيران المدني الجزائري⁽¹⁾، أنه إذا وقع الضرر بفعل المضرور نفسه، فهذا يعد سببا لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية، فمعنى حالة تقديم الناقل الجوي البينة عن كون الخسارة صادرة عن الشخص المتضرر أو بمساهمته، يمكن إعفائه من المسؤولية أو التخفيف منها من طرف الجهة القضائية المختصة، وهذا ما نصت عليه أيضا المادة 20 من اتفاقية « فارسوفيا » الدولية لسنة 1929.

المطلب الثاني: سقوط الدعوى وتقدمها كسبب معفي من المسؤولية والحدود القانونية للتعويض المستحق.

إذا لم يتم الشخص المضرور برفع دعوى المسؤولية ضد الناقل الجوي، خلال المدة التي حددتها كل من اتفاقية « فارسوفيا » لسنة 1929 والقانون الجزائري رقم 98/06، سقط حقه في مقاضاة الناقل الجوي بعد مرور هذه المدة القانونية المحددة وإلى الأبد، غير أن الوضع يختلف بين كون عقد النقل الجوي دوليا وداخليا، ففي الأول تسقط دعوى المسؤولية، وتتقدم الدعوى في النوع الثاني، وبنوضح كيف يتم ذلك فيما يلي:

الفرع الأول: سقوط دعوى المسؤولية للناقل الجوي الدولي وتقدمها

أولا - سقوط دعوى المسؤولية للناقل الجوي الدولي:

حددت اتفاقية « فارسوفيا » مدة التقادم دعوى مسؤولية الناقل الجوي، بمقتضى نص المادة 29 منها على ما يلي: « 1- تقادم دعوى المسؤولية في بحر سنتين اعتبارا من تاريخ الوصول أو من اليوم الذي كان يتعين وصول الطائرة فيه أو من تاريخ وقف النقل، وإلا سقط الحق في رفع الدعوى⁽²⁾.
2- ويعين قانون محكمة النزاع طريقة احتساب المدة المذكورة ».

ما يستفاد من هذا النص أنه يتوجب على المضرور من مستعلمي الطائرة رفع دعواه على الناقل الجوي خلال مدة سنتين، تبدأ من تاريخ وصول الطائرة، أو من اليوم الذي كان يتعين أن تصل فيه

(1) المحكمة المختصة طبقا للمادة 149 من قانون الطيران المدني الجزائري 98/06 سلطة تقدير خطأ كل من

الضحية والناقل ومدى مساهمتها في الضرر.

(2) عزيز العكيلي، المرجع السابق، ص 356.

في حال لم تصل أبداً إلى المطار مقصدها، أو من تاريخ وقف عملية النقل الجوي في حالة امتناع الناقل الجوي عن إتمام الرحلة الجوية لأي سبب من الأسباب.

قد ثار جدل كبير في الفقه والقضاء حول تحديد الطبيعة القانونية لمدة السنتين المذكورة في نص المادة 29 من اتفاقية « فانسوفيا » التي يتوجب على المضرور أن يرفع الدعوى خلالها على الناقل الجوي، فهل هذه المدة هي مدة تقادم تسري عليها أحكام وقف التقادم وانقطاعه، أم أنها مدة سقوط الدعوى ؟

ففي حين ذهب البعض من الفقه والقضاء، إلى اعتبار مدة سنتين التي حددتها المادة 29 من الاتفاقية هي مدة تقادم⁽¹⁾، وتكون بالتالي قابلة للوقف والانقطاع، وحجتهم في ذلك تستند إلى أن دعوى المسؤولية في أنواع النقل أخرى، يجب أن ترفع كذلك خلال فترة وجيزة، لكن تلك الفترة تعد دائماً فترة تقادم فلما يشذ النقل الجوي عن هذه القاعدة، كما يقولون أيضاً أن ما أشارت إليه الفقرة الثانية من المادة 29 بالرجوع إلى قانون القاضي المعروض عليه النزاع من أجل تحديد طريق احتساب مدة السنتين، يعني بالضرورة أنه يرد على هذه المدة وقف وانقطاع تتحدد أحكامها وفقاً لقانون القاضي، وإلا فلا معنى لورود الفقرة الثانية المذكورة⁽²⁾.

غير أن الرأي الراجح فقها وقضاء، هو أن مدة السنتين هي مدة سقوط غير خاضعة للوقف والانقطاع⁽³⁾.

والإلا لما كانت استعملت « déchéang » وهي تعني السقوط الحق في رفع الدعوى، فلو كان بذهن واضعي الاتفاقية أن هذه المدة هي مدة تقادم لما ترددوا في استعمال تعبير « Prescription » أي تقادم الدعوى، كما إن الأخذ بفكرة السقوط الحق في رفع الدعوى يؤدي إلى توحيد الحكم بالنسبة لجميع الأعضاء في الاتفاقية نظراً لاختلاف قوانينها الوطنية في مسألة تحديد أسباب انقطاع التقادم ووقفه⁽⁴⁾.

(1) رضوان أبو زيد، التوجيه في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 243.

(2) رضوان أبو زيد، القانون الجوي (قانون الطيران المدني)، دار الفكر العربي، ط 1994، ص 423.

(3) محمد فريد العريني، القانون الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 167-168.

(4) من أنصار هذا الاتجاه نجد الفقيه محمد فريد العريني والدكتور رضوان أبو زيد، والأستاذ هاني الدويدار.

- أنظر في ذلك: محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 169، رضوان أبو زيد، ص 424.

- هاني الدويدار، قانون الطيران المدني، ص 459.

ثانياً - تقادم دعوى المسؤولية للناقل الجوي الوطني

تتناول المشرع الجزائري موضوع تقادم دعوى المسؤولية في نص المادة 156 من القانون رقم

98/09 التي تنص على ما يلي: « تحدد مهلة تقادم الدعوى بمضي سنتين (2) فيما يتعلق:

1. بالدعاوى من أجل سداد الإتاوات المستحقة للأبحاث والإسعاف والإنقاذ، وتسري المهلة

اعتباراً من اليوم الذي تنتهي فيه العمليات.

2. بدعوى المسؤولية الخسائر المسببة للأشخاص المنقولين والأمتعة والشحن المنقول

للأعضاء الطاقم مع مراعاة أحكام المادة 153 وتسري المهلة اعتباراً من يوم وصول

الطائرة، أو اليوم الذي يفترض فيه وصولها إلى المكان المقصود».

يتضح من هذا النص أن المشرع الجزائري قد اجتنب النقاش والجدل الذي ثار بين الفقه

والقضاء الدوليين في شأن اعتبار المدة المنصوص عليها في نص المادة 29 من اتفاقية «فارسوفيا»

سنة 1929 مدة تقادم أم مدة سقوط الدعوى، ونص صراحة على أن تقادم دعوى المسؤولية بمضي

سنتين.

كما تسري القواعد المتعلقة بالوقف⁽¹⁾ والانقطاع⁽²⁾ المتعلقة بالتقادم على دعوى مسؤولية الناقل

الجوي، ولقد حدد المشرع الجزائري طريقة احتساب مدة التقادم، فجعل هذه المدة تسري اعتباراً من يوم

وصول الطائرة سواء وصلت في الميعاد المحدد للوصول، أو تأخرت في الوصول، وفي حالة عدم

وصولها تحسب مدة التقادم من اليوم الذي كان من المفترض فيه وصول الطائرة⁽³⁾.

الفرع الثاني: الحدود القانونية للتعويض المستحق

نتطرق إلى الحد الأقصى للتعويض في الاتفاقية الدولية «فارسوفيا» لسنة 1929 ثم نبين

موقف المشرع الجزائري.

(1) يقصد بوقف التقادم حصول مانع من شأنه أن يوقف حائلاً دون رفع الدعوى في الوقت المحدد لها، وقد نصت المادة

06 الفقرة 3 من القانون المدني على الوقف بما يلي: «لا يسري التقادم كلما وجد مانع مبرر شرعاً يمنع الدائن من

المطالبة بحقه كما لا يسري فيما بين الأصيل والنائب».

(2) لقد حددت المادتين 317، 318 من القانون المدني الجزائري أسباب الانقطاع: «بحيث ينقطع التقادم بالمطالبة

القضائية، لقد حددت المادتين 317، 318 من القانون المدني الجزائري، أسباب الانقطاع، بحيث ينقطع التقادم

بالمطالبة القضائية حتى ولو رفعت أمام محكمة غير مختصة، وكذلك في حال إقرار المدين بحق الدائن إقراراً

قاطعاً.. وإذا انقطع التقادم تسقط المدة السابقة لهذا الانقطاع وتبدأ مدة جديدة للتقادم من تاريخ الانقطاع».

(3) محمد فريد لعربي، طبعة 2004، المرجع السابق، ص 168.

إن مقدار الحد الأقصى للتعويض في التشريع الدولي لقد تصاعد في نقل الأشخاص بصفة مستمرة ويرجع هذا التصاعد لسببين تضائل مخاطر الطيران بسبب تقدم التكنولوجيا والسبب الثاني هو تضائل القيمة الحقيقية بمبالغ التعويض نتيجة لانخفاض قيمة النفوذ بارتفاع الأسعار (1).

أولاً - الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية « فارسوفيا » 1929 وبروتوكول لاهاي 1955:

حددت اتفاقية « فارسوفيا » 1929 في المادة 22 الحد الأقصى للتعويض فإذا تعلق الأمر بنقل المسافرين تكون مسؤولية الناقل تجاه كل مسافر محدودة ب 12 ألف فرنك أما فيما يتعلق بنقل الأمتعة المسجلة فحددت الفقرة الثانية من المادة المذكورة التعويض يكون ب 250 فرنك عن كل كيلوغرام.

أما الأشياء التي يحتفظ بها المسافر كالحقائب فقررت الاتفاقية تحديد المسؤولية ب 5000 فرنك فرنسي لكل مسافر.

اتفاقية « فارسوفيا » لم تضع حدوداً قصوى عن أضرار التأخير مما يؤدي إلى تطبيق الاتفاقية سواء عن أضرار التأخير في نقل المسافرين أو نقل الأمتعة المسجلة، ونظراً لتطور المرفق الجوي وارتفاع الأسعار الأمر الذي أدى إلى تعديل الاتفاقية بمقتضى بروتوكول الموقع في لاهاي 1955/09/28 فقرر التعديل مضاعفة الحد الأقصى في مجال نقل المسافرين إلى 250 فرنك (2)، إلا أن الولايات المتحدة رفضت التصديق على البروتوكول بالرغم من مضاعفة المبلغ في (نقل المسافرين)، مما أدى إلى وضع اتفاقيات مع هيئة الطيران الأمريكي فأصبح الحد الأقصى للتعويض هو (75 ألف دولار) بما في ذلك مصاريف التقاضي.

ثانياً - مقدار الحد الأقصى للتعويض في التشريع الجزائري:

إن الحوادث التي تتعرض لها الطائرة كثيراً مما يؤدي بكل ما بداخلها من أشخاص، فإذا انعقدت مسؤولية الناقل الجوي على أساس جبره لكل الأضرار التي نجمت عن الحادث لأقصى ذلك إلى إفلاس مؤسسات النقل الجوي، وشل حركة الملاحة الجوية، لذا حرصت اتفاقية « فارسوفيا » التي صادقت عليها الجزائر، على التوفيق بين مصلحة الناقل الجوي من ناحية ومصلحة مستعملي الطائرة (المسافرين) من ناحية أخرى فأخذت بمبدأ التعويض الذي لا يتجاوز حداً معيناً بحيث لا يجوز إلزام

(1) دمانة محمد، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق

والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، سنة 2010-2011، ص 152.

(2) دمانة محمد، المرجع نفسه، ص 154.

الناقل بأن يدفع للمضرور أكثر منه، وفي المقابل فإن الاتفاقية الدولية لم تحمل جانب مستعملي الطائرة، حيث قصرت الاستفادة من التعويض المحدد على الناقل حسن النية وسمحت بدفع حد المسؤولية بانفاق يبرم بين مستعملي الطائرة (المسافر) والناقل الجوي، وفي الجزائر لا زالت اتفاقية « فانسوفيا » هي السارية المفعول فهي جزء من القانون الوطني وسنحاول أن نبين فيما يلي الحدود القصوى للتعويضات عن كل حالة من حالات مسؤولية الناقل الجوي وفقا لقانون الطيران المدني رقم 98/06 والقوانين المكملة له.

ثالثاً - الحد الأقصى للتعويض في نقل الأشخاص والأمتعة المحمولة :

تنص المادة 150 من قانون الطيران المدني رقم 98/06 على الحد الأقصى للتعويض تحدد قيمتها بمائتي وخمسون ألف (250000) وحدة حسابية كحد أقصى عن كل مسافر، والوحدة الحسابية في مفهوم هذا النص هي وحدة حسابية متشكلة من خمسة وستين (65) ميلغرام ونصف على أساس تسعمائة من الألف من الذهب الخالص ويمكن تحويل وحدات الحساب المذكورة إلى العملة الوطنية بأرقام صحيحة ويتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة من تاريخ النطق بالحكم أي أنه إذا لحق الضرر بأكثر من مسافر⁽¹⁾، ويشمل الحد الأقصى في نقل الأشخاص كافة الأضرار التي تضمنتها المادة 145 من قانون الطيران المدني رقم 98/06 المتعلقة بمسؤولية النقل الجوي في نقل المسافرين وهي الأضرار الناجمة عن الوفاة أو إصابته بجروح أو أي ضرر جسدي أو عضوي أو وظيفي كما يشمل الحد الأقصى لتعويض الأضرار الناجمة عن التأخير والتي نصت عليها المادة 147 من قانون الطيران المدني.

أما الأضرار التي تصيب الأمتعة المحمولة مع المسافر على متن الطائرة فإن قانون الطيران المدني رقم 98/06 لم يُشرِ المشرع إليها إطلاقا وبالرجوع إلى قانون الخدمات الجوية رقم 166/64 نجد أن المشرع وضع حد أقصى للتعويض عن الأضرار التي تلحق بهذه الأمتعة وهو 5000 وحدة حسابية عن كل مسافر.

وتشمل الأضرار اللاحقة بالأمتعة القابلة للضياع والتحطيم وكذا أضرار التأخير في نقلها طبقا للمادة 72 من قانون 166/64⁽²⁾.

(1) دمانة محمد، المرجع السابق، ص155.

(2) المرجع نفسه، ص155.

خاتمة

الخاتمة

إن عقد النقل الجوي هو نوع من العقود التجارية، إن يتعهد بمقتضاه الناقل الجوي بأن ينقل أشخاص مسجلين بأمتعتهم أو بدونها بواسطة الطائرة من محطة جوية إلى أخرى مقابل ثمن نقدي ولهذا العقد أهمية بالغة نظرا لكثرة التعامل به في الواقع ويعتبر الركيزة الأساسية التي يعتمد عليها النشاط الاقتصادي وأن عقد النقل الجوي للأشخاص يخضع في إبرامه إلى القواعد العامة من القانون المدني من حيث توافر أركانه العامة وهي الرضا والمحل والسبب أما القواعد الخاصة في القانون التجاري، كما أن هذا العقد يرتبط بوثائق معينة لإثباته، في حالة وقوع نزاع والتي نظمها القانون رقم 06/98 المعدل والمتمم بقانون رقم 14/15 والمتضمن القواعد العامة للطيران المدني والمتمثلة في تذكرة السفر واستمارة نقل الأمتعة، كما يترتب على عقد الجوي بمجرد انعقاده التزامات متبادلة على عاتق طرفيه، الناقل من جهة والمسافر من جهة أخرى فنفرض على الناقل التزامات عديدة، أهمها الالتزام بضمان سلامة المسافر، والمحافظة على سلامة الأمتعة، مع تنفيذ عقد النقل في الميعاد المتفق عليه، كما توجد التزامات يفرضها العقد على عاتق المسافر ويكون ملزم بدفع أجرة النقل، والحضور في المكان والوقت المحددين للمغادرة، وملزم باتباع تعليمات الناقل الجوي.

ولقد عرفت مسؤولية الناقل الجوي الاستقرار في مبادئها الأساسية، كونها أنها مسؤولية عقدية مصدرها عقد النقل الجوي الذي تنبثق منه التزامات تقع على عاتق الناقل الجوي ومن أهمها الالتزام بالسلامة والالتزام بالنقل في الميعاد، فكل حادث يقع على متن الطائرة أو أثناء عملية الصعود والهبوط وينتج عنه ضرر بالمسافر يعتبر إخلالا بالتزام السلامة المتمثل في وصول المسافر سليما معافى إلى المكان المتفق عليه في عقد النقل، وتكون مسؤولية الناقل تقصيرية مدى انعدام العقد.

وقد تسقط وتتقادم دعاوى المسؤولية على الناقل الجوي بمضي سنتين وخلالها يرفع المضرور دعوى وهذا ما نصت عنه المادة 29 من اتفاقية «فارسوفيا» الدولية والمادة 56 من القانون رقم 06/98 من القانون المدني للطيران، وللمطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بالمسافر وأمتعته، وهذا حسب ما نصت عنه المادة 22 من اتفاقية «فارسوفيا» الدولية والتي قامت بتحديد المبالغ القصوى للتعويض عن الضرر، ونص عنه المشرع الجزائري في المادة 150 من القانون رقم 98/06.

النتائج المقترحة:

توصلنا من خلال دراستنا لموضوع عقد النقل الجوي للأشخاص، إلى عدة نتائج أهمها:

- أنه يخضع عقد النقل الجوي للأشخاص في ظل اتفاقية «فارسوفيا» لسنة 1929 المعدل ببروتوكول «لاهاي» لسنة 1955 الخاصة بتوحيد قواعد النقل الجوي الدولي والتي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم التنفيذي رقم 74/64 المؤرخ في 2 مارس 1964.

- وأن المشرع الجزائري قد نظم أحكام عقد النقل الجوي الداخلي للأشخاص من خلال القانون رقم 06/98 المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 15/14 المتعلق بالطيران المدني، وقد اعتمد على نصوص اتفاقية «فارسوفيا» لسنة 1929 المعدل ببروتوكول «لاهاي» لسنة 1955 الخاصة بتوحيد قواعد النقل الجوي الدولي عند سنه للتشريع الجوي الوطني مما جعل أحكام عقد النقل الجوي للأشخاص تكاد تتطابق القواعد الواردة في اتفاقية «فارسوفيا» لسنة 1929 وبروتوكول «لاهاي» لسنة 1955.



قائمة المراجع

قائمة المراجع

■ أولاً - الكتب العامة :

1. خليل أحمد حسن قداد، الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري، الجزء الأول- مصادر الالتزام، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون-الجزائر، الطبعة الثانية، 2005.
2. سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، المجلد الأول، مصر الجديدة، طبعة 1988، ص644.
3. سمير جميل حسين الفتلاوي، العقود التجارية، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون-الجزائر، الطبعة الثانية، سنة 2001.
4. عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوجيز في شرح القانون المدني الجديد، نظرية الالتزام بوجه عام، المجلد الأول، مصادر الالتزام، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت- لبنان، سنة 1998.
5. عزيز العكيلي، شرح القانون التجاري والأعمال التجارية والعقود، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، سنة 1998.
6. علي علي سليمان، مصادر الالتزام في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون-الجزائر، طبعة 5، سنة 2003.

■ ثانيا - الكتب المتخصصة :

1. أكرم ياميليكي، القانون الجوي (دراسة مقارنة) ، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، سنة 1998.
2. أمير خالد عدلي، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، سنة 2005.
3. باسم محمد صالح، القانون التجاري، منشورات دار الحكمة، مطبعة الجامعة، بغداد، العراق، سنة 1987.
4. ثروت أمين الأسيوطي: مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، طبعة 2، 1966،

5. رضوان أبو زيد، القانون الجوي (قانون الطيران المدني)، دار الفكر العربي، القاهرة- مصر، سنة 1994.
6. رضوان أبو زيد، الوجيز في القانون الجوي، الوجيز في القانون الجوي، دار الفكر العربي، القاهرة، 1995.
7. طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان-الأردن، سنة 1998.
8. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الجوي الخاص، مكتبة الجلاء الجديدة، المنصورة-مصر، سنة 1999.
9. محمد فريد العريني جلال وفاء محمدين، القانون الجوي (الملاحاة الجوية والنقل الجوي)، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية- مصر، سنة 1998.
10. محمد فريد العريني، النقل الجوي الداخلي والدولي، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية- مصر، طبعة 2004.
11. محمد فريد العريني، القانون الجوي الداخلي والدولي، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية-مصر، سنة 2004.
12. محمد فريد العريني، القانون الجوي، دار الجامعة للنشر والطباعة، الإسكندرية- مصر، سنة 1986.
13. هاني الدويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت-لبنان، سنة 2008.

■ ثالثاً - الرسائل والمذكرات :

1. دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في عقد النقل الجوي الداخلي والدولي، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، سنة 2005.
2. محمد دمانة، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، سنة 2010، 2011.

■ الرابعاً - المجلات والدوريات :

1. علي بكر إبراهيم، مفهوم عقد النقل الجوي في بعض التشريعات العربية والاتفاقيات الدولية ، مجلة كلية الشريعة والقانون، العدد 04، لسنة 2012 الموافق لـ 1433هـ ، ص410.

■ خامساً - النصوص القانونية :

I. الاتفاقيات والمعاهدات الدولية:

1. اتفاقية فارسوفيا الدولية المؤرخة في 12 أكتوبر 1929 م حول توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي.
2. بروتوكول لاهاي الدولي المؤرخ في 28 سبتمبر 1955 المعدل والمتمم لأحكام اتفاقية فارسوفيا الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي.

II. النصوص التشريعية :

1. القانون رقم 166/64، المتعلق بالخدمات الجوية، الصادرة في الجريدة الرسمية، رقم 09، سنة 1964.
2. القانون رقم 98/06، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، المؤرخ في 27 جوان 1998، الصادر في الجريدة الرسمية رقم 48، سنة 1998.
3. القانون رقم 15/14 المؤرخ في 15 يوليو 2015، يعدل ويتم القانون رقم 98/06 المؤرخ في 27 جوان 1998، الذي يحدد القواعد العامة للطيران المدني، الصادر بالجريدة الرسمية، العدد 41، المؤرخة في 29 يوليو 2015.
4. الأمر رقم 59/75 المؤرخ في 26/06/1975، المتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم، الصادر في الجريدة الرسمية، العدد 101، لسنة 1975.
5. القانون رقم 07/05 المؤرخ في 13 ماي 2007، المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم، الصادر بالجريدة الرسمية، العدد 31، المؤرخة في 13 ماي 2007.

II. النصوص التنظيمية :

- المرسوم رقم 64/74 المؤرخ في 02 مارس 1964، المتضمن انضمام الجزائر إلى اتفاقية «فارسوفيا» المؤرخة في 12 أكتوبر 1929 م حول توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي وبروتوكول لاهاي الدولي المؤرخ في 28 سبتمبر 1955، الصادر بالجريدة الرسمية، العدد 26 سنة 1963.



فهرس المحتويات

فهرس المحتويات

الصفحة

الموضوع

■ إهداء	
■ شكر وتقدير	
■ مقدمة	2

الفصل الأول

إبرام عقد النقل الجوي للأشخاص وإثباته

■ تمهيد :	6
■ العبحث الأول: الأركان العامة لعقد النقل الجوي	7
● المطلب الأول : الرضا في عقد النقل الجوي	7
● المطلب الثاني: المحل في عقد النقل الجوي	10
● المطلب الثالث: السبب في عقد النقل الجوي	11
■ العبحث الثاني : إثبات عقد النقل الجوي للأشخاص	14
● المطلب الأول : التعريف بوثائق النقل الجوي	14
○ الفرع الأول: تذكرة السفر	14
○ الفرع الثاني: استمارة نقل الأمتعة	16
● المطلب الثاني: جزاءات تخلف أو عدم تسليم الناقل الجوي وثائق النقل للمسافر	18
○ الفرع الأول: جزاء تخلف أو عدم تسليم الناقل الجوي تذكرة السفر	18
○ الفرع الثاني: جزاء تخلف أو عدم تسليم الناقل الجوي للمسافر استمارة نقل الأمتعة	18
● المطلب الثالث: دور وثائق النقل في إثبات عقد النقل الجوي للأشخاص	19

الفصل الثاني

آثار عقد النقل الجوي للأشخاص

27	■ تمهيد :
28	■ العبحث الأول : التزامات أطراف عقد النقل الجوي للأشخاص
28	● المطلب الأول : التزامات الناقل الجوي المترتبة عن عقد النقل الجوي للأشخاص
28	○ الفرع الأول : التزام الناقل الجوي بتنفيذ عقد النقل الجوي
30	○ الفرع الثاني : التزام الناقل الجوي بالمحافظة على سلامة المسافر وأمتعته المسجلة
34	○ الفرع الثالث : التزام الناقل الجوي بإيصال المسافر في الميعاد المحدد
35	● المطلب الثاني : التزامات المسافر في عقد النقل الجوي للأشخاص
35	○ الفرع الأول : التزام المسافر بدفع أجرة النقل الجوي
37	○ الفرع الثاني : التزام المسافر بالحضور في المكان والوقت المحددين للمغادرة
38	○ الفرع الثالث : التزام المسافر باتباع تعليمات الناقل الجوي
	■ العبحث الثاني : قيام مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص وسقوط الدعوى وتقادمها والحدود القانونية
40	للتعويض المستحق
41	● المطلب الأول : شروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص واستبعادها
41	○ الفرع الأول : شروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص
44	○ الفرع الثاني : استبعاد مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص
47	● المطلب الثاني : سقوط الدعوى وتقادمها كسبب معفي من المسؤولية
47	○ الفرع الأول : سقوط دعوى المسؤولية للناقل الجوي الدولي وتقادمها
49	○ الفرع الثاني : الحدود القانونية للتعويض المستحق
53	■ خاتمة
56	■ قائمة المراجع



مكتب المشكاة

أحمد الأمين بن بريكة
تقني سامي في الإعلام الآلي

الذوق الرفيع - والفن العراقي
في صناعة الكتب والمؤلفات والمذكرات

06.62.45.08.15 : ☎