

جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم

المرجع: 01

كلية الحقوق و العلوم السياسية

قسم القانون العام

مذكرة نهاية الدراسة لنيل شهادة الماستر

مسؤولية الناقل الجوي ()

ميدان الحقوق و العلوم السياسية

التخصص: قانون دولي عام

تحت إشراف الأستاذ(ة):

- بنور سعاد -

الشعبة: حقوق

من إعداد الطالب(ة):

كريم سومية

أعضاء لجنة المناقشة

الأستاذ(ة): بن سطا علي جميلة..... رئيسا

الأستاذ(ة): رحوي فؤاد..... مشرفا مقررا

الأستاذ(ة): بنور سعاد..... مناقشا

السنة الجامعية: 2019/2018

نوقشت يوم: 2019/06/ 26

كلمة شكر وتقدير

قال رسول الله صلى الله عليه وسلم: "من أراد الدنيا

فعليه بالعلم ومن أراد الآخرة فعليه بالعلم

ومن أرادهما فعليه بالعلم "

الشكر والفضل لله وحده الذي أعطانا الصبر

والقوة لانجاز هذا العمل.

كما نشكر جميع الأساتذة الذين لقنونا ولو حتى حرفا

وعلى رأسهم استاذتي المشرفة بنور سعاد التي نورتنني بما استطاعت من علم و لم تبخل علي

اية مساعدة ، وكل الذين ساهموا في

تخرجنا و اهتمامهم الدائم و المتواصل بعملية التكوين قصد تأهيلنا لحمل مشعل الحرية و

لمواصلة درب أسلافنا الذين دافعوا عن هذه الأرض الزكية حتى اخر قطرة من دمائهم

الإهداء

إلى عمود الأسرة و أساس الحياة ، و سر الوجود إلى من كان بجانبني في كل قرار اتخذته
و كل خطوة خطوتها ، إلى الذي علمني عند غياب النور عدم الاستسلام للظلام بل الكفاح

بإشعال شمعة **أبي الغالي**

إلى أحلى ما ينطق به الفم ، و تتلفظ به الشفاه ، إلى ينبوع الحنان ، إلى من كانت القوة
وقت الضعف ، إلى أعز يد ملائكية باركتني و عين ساهرة حرسنتني و علمتني معنى

الكفاح و أرضعتني من حليب النجاح **أمي الغالية**

إلى قنديل الحب ، و توأم الروح ، و مشفى الجروح ، و بلسم الحياة إلى من كان سنداً لي
في مشواري **زوجي الغالي**

إلى التي ينشرح صدري بحسها و تسعد عيني برويتها و يبتهج قلبي يلقياها و لا تستطيع
مخليتي

تصور الدنيا بدونها ، و لا حتى الحياة في غيابها ، أهواها وهي تعرف كم أهواها **حبيبتي**

مريم

إلى النجوم التي تنير دربي و البراعم التي تزين طريقي ابنائي **الهام والمختار**

إلى أعلى ما أملك في الوجود البرعم **اخوتي**

إلى امي التي لم تلدني الى منبع الحنان **ماما فاطمة**

وكل العائلة.....

إلى كل اساتذتي و زميلاتي طلبة الحقوق

اليكم.....

إليك يا من لا أستطيع أن أحيا بعيداً عنكي ، يا مدينة السلام ، السعادة و الحنان ، فمهما

ابعدني القـدر عنك

زادت أشواقي لك ، و زاد حنيني لتدوق مياهاك العذبة ، و أزقتك العتيقة ، اليك يا سعيدة

وفي الأخير أهدي هذا العمل إلى من كانت حقاً رمزاً للتحدي ، و منبعاً للعطاء ، و أهلاً للثقة

التي وضعت فيها

كـ ريم سومية

كلمة شكر وتقدير

قال رسول الله صلى الله عليه وسلم: "من أراد الدنيا

فعليه بالعلم ومن أراد الآخرة فعليه بالعلم

ومن أرادهما فعليه بالعلم "

الشكر والفضل لله وحده الذي أعطانا الصبر

والقوة لانجاز هذا العمل.

كما نشكر جميع الأساتذة الذين لقنونا ولو حتى حرفا

وعلى رأسهم استاذتي المشرفة بنور سعاد التي نورتي بما استطاعت من علم و لم تبخل علي

اية مساعدة ، وكل الذين ساهموا في

تخرجنا و اهتمامهم الدائم و المتواصل بعملية التكوين قصد تأهيلنا لحمل مشعل الحرية و

لمواصلة درب أسلافنا الذين دافعوا عن هذه الأرض الزكية حتى اخر قطرة من دمائهم

المقدمة

المقدمة

مقدمة :

ينسب القيام باختراع أول طائرة، والقيام بأول تجربة ناجحة في الطيران إلى الأخوين رايت، وشهد القرن العشرين تقدماً هائلاً في حقل الطيران على مدى ما يقارب مئة عام، تطوّرت فيه الطائرات ودخلت إلى عصر الإنتاج الصناعي بغزارة، وتنوّعت أشكالها وأحجامها ومهامها وأصبحت وسيلة رئيسية للمواصلات، وهذا نظراً لسرعتها وفعاليتها في النقل، ومن جانب آخر أدى الطيران إلى خلق مشاكل دولية، لا تستطيع دولة واحدة أن تتحمل عبء حلها. فالاحتياج إلى توفير الأمان، والانتظام للنقل الجوي، يتطلب بناء المطارات، وإقامة المساعدات الملاحية، وإنشاء محطات الرصد الجوي وحماية الركاب مع امتعتهم .

كما أصبح توحيد طرق العمل الفني في الطيران الدولي، ذا أهمية أساسية، حتى لا تحدث أخطاء نتيجة لعدم الخبرة، أو سوء الفهم، فيما يتعلق بقواعد الجو، أو بتنظيم حركة المرور الجوي، أو إجازات الطيران، أو تصميم المطارات، أو أي تفاصيل أخرى لا يمكن حصرها، وتتوقف عليها سلامة الطيران .

وكانت أولى المحاولات للوصول إلى اتفاق دولي، هو ما قامت به تسعة عشر دولة أوروبية بعد سبع سنوات من أول عملية طيران، بطائرات أثقل من الهواء. ولكن هذه المحاولة لم تكمل بالنجاح.

وكانت المحاولة الثانية في عام 1919م في مؤتمر فرساي للسلام، بعد أن كانت الحرب العالمية الأولى قد ساعدت على تطوير الطائرة إلى وسيلة فعالة للنقل. لهذا الغرض ظهرت

عدة اتفاقيات من بينها اتفاقية باريس التي وضعت الميثاق العالمي للملاحة الجوية سعياً منها لتحقيق التعاون الدولي في مجال الطيران المدني ثم تلتها عدة اتفاقيات كاتفاقية هافانا وليما وضلت الطائرات في هذه الفترة وسيلة نقل إقليمية أكثر منها عالمية كل هذه الاتفاقيات مهدت لظهور منظمة الطيران المدني في أعقاب الحرب العالمية الثانية بعد مؤتمر شيكاغو والتي تعتبر اليوم الهيئة العالمية التي تقوم بتنظيم الملاحة الجوية بين الدول وعبور الحدود وتسهيلها ومنع المجالات حيث يعتبر النقل الجوي بأنه الوسيلة الأسرع للربط بين الدول و القارات كما ساهم في ازدهار التجارة والالتقاء الحضاري بين الشعوب في وقت أصبح فيه العالم لم يقاس بتطور النقل الجوي وانتشار شبكة الخطوط الجوية المنتظمة تغطي كل بقعة في اليابسة في زمن أصبحت السرعة سمته البارزة.

ومع التطور والتقدم التكنولوجي الذي على إثره ظهرت مفاهيم جديدة ولعل أهم هذه المفاهيم هو موضوع المسؤولية الدولية، باعتبار أن المفهوم التقليدي للمسؤولية أصبح غير قادر على التلاؤم مع الأضرار التي سببتها الثورة العلمية الحديثة .

ففي عصر السرعة والحوادث اليومية للطائرات تضاعفت أهمية المسؤولية نظراً للأضرار الجسيمة التي تجاوزت حدود الدولة التي تستخدمها، بحيث صارت هذه الأضرار خطيرة وشاملة.

فكون الطائرة مركبة جوية تزن آلاف الكيلوغرامات وتحمل كميات كبيرة من المحروقات، والتي تعرف أنها الأكثر تقلباً عند مغادرة الأرض، ومع نظام المركبة المعقد والمؤلف من ملايين الأجزاء وقد صممت بدقة فائقة، حيث يجعلها تسيطر على كل من الجهاز نفسه و الأجهزة

المتركزة في الأرض، ومع الصيانة الدورية، حيث أن أصغر خطأ في الحسابات أو الصنع أو وظيفة جزء واحد منها يؤدي إلى كارثة .

ومع كثرة الحوادث الطيران التي يشهدها العالم حاليا ، و الأضرار التي تسببها على الأشخاص والساكنة ،نادت العديد من الدول على ضرورة تحيين الأحكام الخاصة بالمسؤولية، فالمسؤولية تقوم بصفة عامة نتيجة إخلال بالتزام سواء كان عقدي، وهي تركز على أركان وأسس لقيامها¹.

بصفة خاصة تحتل الصدارة بين موضوعات القانون الجوي نظرا للميزة التي يتميز بها والأهمية البالغة للمسؤولية والتي تهدف إلى استقرار العلاقات بين الدول.

كان هدف المجتمع الدولي مع نهاية الحرب العالمية الثانية هو الوصول إلى توحيد القواعد المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي ، وذلك راجع إلى الخلافات الفقهية حول أساس هذه المسؤولية، التي افتقدت إلى تشريع واضح سواء وطنيا أو دوليا عن طريق معاهدة دولية ، حيث اختلفت طرق إثبات مسؤولية الناقل الجوي الدولي.

وتحقيقا لهذا الهدف، انعقد بمدينة وارسو مؤتمرا دوليا في الرابع من شهر أكتوبر 1929 بحضور ثلاثة ثلاثين دولة وكان موضوع النقاش منصبا حول مهتمين أساسيتين وهما الأولى هي القضاء على الاختلاف المتباين بين الأنظمة القانونية التي تنظم المسؤولية الناقل الجوي والثانية هي التوفيق بين مصلحة الناقلين وبين مصلحة مستعملي الطائرة .

محمد فريد العريني ، القانون الجوي ، النقل الجوي الداخلي والدولي ، دار الجامعة الجديدة ، جمهورية مصر العربية ،
¹الطبعة الأولى ، 2004 ، ص175

ونجحت اتفاقية وارسو الموقعة في الثاني عشر من أكتوبر 1929 في تحقيقها فمن ناحية جاءت الأحكام الاتفاقية منتقاة من المفاهيم القانونية في النظامين العالميين لأنجلو الأمريكي والقانون المكتوب ومن ناحية أخرى أقامت توازن بين مصالح الناقلين ومستعملي الطائرة، فبينت احكام مسؤولية الناقل الجوي وحددت مسؤولية الناقل الجوي وحددت مسؤولية الناقل الجوي في مبلغ معين لا يلتزم بدفع أكثر منه مهما كانت قيمة الأضرار الحاصلة وأبطلت اتفاقية وارسو بطلانا مطلقا كل الشروط التي تهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته.¹

ونتيجة للمنافسة الكبيرة في ميدان النقل الجوي بعدما أصبح أكثر أمنا، كان ضروريا تحديث نظام المسؤولية في اتفاقية وارسو من خلال تعديله، مقتضى بروتكول لاهاي الموقع في سبتمبر 1955 والذي دخل حيز التنفيذ سنة 1963 وبمقتضاه تم رفع الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل الجوي.²

والملاحظ عم هذا البروتكول هو انحيازه إلى جانب الناقلين حيث أبقّت المسؤولية منعقدة على أساس الخطأ المفترض، وأجازت للناقل الجوي إدراج في عقد النقل شرط يعفيه من المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن العيب الذاتي في البضاعة.³

وبسبب ضآلة حد المسؤولية وعدم تناسبه مع التطورات الاقتصادية والاجتماعية والتقدم المذهل الذي وصل إليه الطيران المدني هددت الولايات المتحدة بالانسحاب من اتفاقية وارسو، وفي هذه الفترة سارع لاتحاد الدولي للنقل الجوي بإقناع العديد من شركات الطيران التابعة للعديد من

¹ التليلي عبد الستار ، شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي و الأسباب القانونية لدرئها ، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع ،

الجمهورية مصر العربية ط1 ، 1976 ، ص25

² هشام فضلي ، المرجع السابق ، ص47 .

³ التليلي عبد الستار ، المرجع نفسه ، ص27 .

الدول بضرورة توقيع اتفاق مع هيئة الطيران المدني الأمريكية يحقق ما تطمح إليه الولايات

المتحدة الأمريكية مت تعويض رعاياها تعويضا عادلا .¹

ومع توقيع اتفاقية مونتريال في 4 ماي 1966 أصبحت مسؤولية قائمة الخطر بعدها كانت قائمة

على أساس الخطأ فقط، ولا يجوز دفعها إلا في حالة الخطأ المضرور .

كما وقع هذا الاتفاق حدا أقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل الجوي ونظرا لان هذه لاتفاقية²

تتطوي على إخلال بمبدأ مساواة الأفراد، مما ألحت الضرورة إلى إزالة هذا التعارض بين اتفاقية

وارسو مونتريال 1966 لذا انعقد في مدينة جواتيمالا سيتي مؤتمرا دوليا وثم صدور بروتوكول

باسم المدينة بتاريخ 08 مارس 1971 المعدل لاتفاقية وارسو .

بينما ظلت مسؤوليته قائمة في حالة الأضرار الناشئة عن التأخير في نقل الركاب وأمتعتهم

وقائمة على أساس الخطأ المفترض، لا يسأل الناقل الجوي عن الضرر إلا اذا قام الدليل على

انه هو تابعيه قد اتخذوا كل الاحتياطات اللازمة لتفادي وقوعه أو كان من المستحيل عليهم

اتخاذها . وبالتالي أصبحت مسؤولية الناقل الجوي في بروتوكول جواتيمالا سيتي محدود بالمبلغ

المالي بالنسبة للحوادث التي تصيب الركاب والبضائع .³

¹ يذهب رأي غالب في فقه الامريكي الى القول بان اتفاقية مونتريال انما هو اتفاق خاص لتعديل قواعد وحدود ومبالغ التعويض عن المسؤولية وهو ما يعتبر محض تطبيق لنص المادة : 1/22 من اتفاقية وارسو التي تقرر (انه يمكن مع ذلك الناقل الجوي والمسافر الاتفاق على وضع حدودا اعلى للتعويض) 3 محمد فريد الفريني ، القانون الجوي الداخلي ، المرجع السابق ، ص173

² البهجي يناس محمد ، المرجع نفسه ، ص73 .

³ هشام فضلي ، المرجع السابق ، ص09 .

كما تبنى بروتوكول جواتيمالا 1971 التي يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن التعويض حتى ولو لم يقع أي خطأ من جانبه . ولا يستطيع أن يتحمل من المسؤولية إلا إذا اثبت المضرور قد تسبب أو ساهم بخطئه في إحداث الضرر .

للناقل الجوي بالنسبة لناقل الركاب وأمتعتهم، فإن بروتوكول مونتريال 1975 قد انتهج نفس النهج بالنسبة لنقل البضائع فالمادة الرابعة نهت نص على مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب البضاعة نتيجة هلاكها أو تلفها مادامت أن الواقعة المسببة للضرر قد حدثت وهي تحت حراسة الناقل الجوي ، ولا يستطيع هذا الخير التحليل من مسؤوليته إلا إذا أقام الدليل على أن الضرر يرجع لأحد الأسباب التالية:

طبيعة البضاعة ، العيب الذاتي ، سوء تغليف البضاعة سواء من جانب شخص غير ناقل أو تابعيه أو وكلائه ، أعمال الحرب أو النزاع المسلح.

وأي عمل صادر عن السلطة العامة ذو صلة بالبضاعة سواء دخولها أو خروجها من الميناء الجوي أو أثناء فترة عبورها به .

جاءت بعد ذلك اتفاقية مونتريال 1999 التي كان الهدف منها توحيد قواعد النقل الجوي الدولي، وتحقيق التوافق بين أحكام القانون الجوي الدولي الخاص وتحديث اتفاقية وارسو التي بلغ عمرها 70 سنة و سد كل الثغرات التي كانت محل جدل بين الأطراف المتنازعة سواء الناقل الجوي أو مستعملي الناقل الجوي خاصة على تحديد قيمة الضرر و الوصول الى تحصيل التعويض العادل على أساس مبدأ التعويض عن الضرر وتتنوع موادها على 75 مادة في سبعة فصول تتناول الموضوعات التالية : أحكام عامة المستندات وواجبات الأطراف فيما يتعلق بنقل الركاب

والأمتعة والبضائع و مسؤولية الناقل ومدى التعويض عن الضرر، النقل بعدة وسائل ، والنقل الجوي الذي يقوم به الشخص غير الناقل المتعاقد و أحكام أخرى و دخلت حيز النفاذ في 04 نوفمبر 2003 .¹

جمعت اتفاقية مونتريال 1999 كل أحكام اتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها في كل من لاهاي 1955 ومونتريال وجوانتيمالا 1971 وبروتوكولات مونتريال 1975 .

كما أدرجت ضمن أحكامها جوادلاخار 1961 والتي كان موضوعها مسؤولية النقل المتتابع بين أكثر من ناقل، وبالتالي سميت بالاتفاقية توحيد قواعد الطيران المدني الدولي .²

كما تعتبر اتفاقية مونتريال 1999 فريدة من نوعها ، بما أصبح نظام اتفاقية وارسو 1929 في النقل الجوي الدولي في أفول و خاصة تلك المتعلقة بإجراءات مسؤولية الناقل إزاء إخلاله بالتزاماته والطرق الإجرائية للتعويض والتي شكلت حجر الزاوية في القانون الدولي الجوي والأهمية البالغة للمسؤولية التي تهدف إلى استقرار العلاقات بين الدول و لهذا انعقد مؤتمر دولي بكندا في مونتريال الفترة بين العاشر 10 والثمن والعشرين 28 ماي 1999 لمناقشة مشروع اتفاقية دولية جديدة في مجال النقل الجوي الدولي ، والذي انتهى بتوقيع دولية باسم الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مونتريال في 28 ماي 1999 .³

وكان لهذه الأسباب اثر في اختياري لهذا الموضوع من أجل إبراز أهمية مزايا اتفاقية مونتريال 1999 على الناحيتين سواء الناقل الجوي بصفته مسؤول مدني والركاب والشاحنين من جهة

¹ محمد العربي، القانون الجوي ، النقل الجوي الداخلي والدولي ، المرجع السابق ، ص 331 .
² محمد فريد العربي ، جلال وفاء محمدي ، القانون الجوي " الملاحة الجوية و النقل الجوي ، دار المطبوعات الجامعية ، جمهورية مصر العربية ، 1993، ص209 .
³ هشام فضلي ، المرجع السابق ، ص09 .

أخرى ومدى حدود مسؤولية الناقل الجوي في حالة حدوث ضرر التي تثبت الثقة بينهما. مع قلة الدراسات العلمية والموضوعية حول الموضوع .

يندرج مشروع البحث في التطرق إلى اتفاقية مونتريال 1999 التي تضمنت طياتها كافة أحكام مسؤولية الناقل الجوي الدولي التي كانت متناثرة بين الاتفاقيات و البروتوكولات السابقة و التي حققت مصلحة الراكب و الشاحن عن طريق تشديد مسؤولية الناقل الجوي وحدود التعويض المناسبة وإرساء مبدأ المساواة بين الطرفين . كل هذا سوف أتطرق إليه من خلال هذه الدراسة. تتمثل إشكالية الموضوع في :

ما الجديد الذي جاءت به اتفاقية مونتريال من حيث الاجراءات؟ وماهي المزايا الهامة اتجاه الأشخاص وأمتعتهم والبضائع ؟ وما هي قيمة التعويض؟ هل يحق للناقل الجوي ان يوقع تاميناً من مسؤوليته عن الاضرار اللاحقة بالركاب ؟

للإجابة عن هذه الإشكالية، سيتم الاعتماد على المنهج التاريخي الذي يقودنا إلى التطرق للأحداث التاريخية و الحقائق التي أرسى القواعد الأساسية للمسؤولية كما سوف يكون اعتمادنا على المنهج التحليلي الذي تفرضه الدراسة لتحليل كل آراء الفقهاء الدوليين الذي بها تمكن من وضع اللبنة الأولى في إرساء المعاهدات المتضمنة لقواعد القانون الجوي الدولي ، مع تحليل النصوص القانونية المتعلقة بالموضوع من أجل استخلاص المقومات التي تبرزها المسؤولية المدنية .

فالدراسة تتناول أحكام مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال 1999 والتي تنقسم الى الفصلين الأولى نخصه لدراسة الأحكام الموضوعية للناقل الجوي والذي يتكون من مبحثين

الأول بعنوان نوع الضرر الذي يستوجب التعويض مع اطاره الزمني والمكاني ، أما المبحث الثاني الخاص بالأساس الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل الجوي، وتتناول في الفصل الثاني الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل الجوي في مبحثين، الأول تتطرق فيه لدعوى المسؤولية عن الأضرار، أما المبحث الثاني تتناول قيمة التعويض والإعفاء عن المسؤولية . وهذا ما سوف أتطرق إليه من خلال هذه الدراسة بكل موضوعية من أجل تسليط ضوء مزايا اتفاقية مونتريال 1999 .

الفصل الأول:
الأحكام الموضوعية
لمسؤولية الناقل الجوي

الفصل الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل الجوي

مما لا شك في عقود النقل الجوي تقع على كاهل الناقل الجوي وتتفق في ذلك كل القوانين الداخلية¹ واتفاقية مونتريال 1999 والناقل هو من تعهد باسمه بنقل الأشخاص أو البضائع بالطائرة وبالتالي يعد ناقلا أو مالك الطائرة التي يستغلها بنفسه في عمليات النقل ومستغل الطائرة .

ان تحديد نطاق سريان اتفاقية مونتريال 1999 نجدها في نص الفقرة الأولى من المادة الأولى " تسري هذه الاتفاقية على كل نقل دولي لأشخاص أو الأمتعة أو البضائع تقوم بها الطائرة بمقابل .وتسري أيضا على النقل المجاني الذي تقوم به مؤسسة النقل الجوي ."² يتضح لنا من ذلك أن هناك أربعة شروط ينبغي توافرها في النقل الجوي الخاضع لأحكام الاتفاقية ومن ثم الأحكام المسؤولية الواردة بها : أن يكون النقل بواسطة طائرة وأن يكون هذا النقل الجوي دوليا ، وأن يكون من نوعية معينة ، وأن يتمتع بصفة تجارية .³ وهذا سوف أتطرق إليه في المبحث الأول عن الأضرار التي توجب التعويض و الإطار الزمني والمكاني لها و الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل الجوي .

¹ ذلك مثل القانون 06/98 مؤرخ في 27 جوان 1998 المتضمن تحديد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني المعدل والمتمم

بالامر 14/15 مؤرخ في 15 جوان 2015 ، و الفرنسي 1924 و العراقي 1970 الخاصين بالملاحة الجوية

² نص المادة الأولى من اتفاقية مونتريال 1999 .

³ عبد المجيد خلف منصور العنتري " أساس مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها ، مداخلة في ملتقى دولي بعنوان الطيران المدني

في التشريعات الوطنية والاتفاقات الدولية ، الإمارات العربية المتحدة ، 25.26.27 أبريل 2012 ص 21 .

المبحث الأول: نوع الضرر الذي يستوجب التعويض مع إطاره الزمني و المكاني

تحمل اتفاقية مونتريال 1999 لناقل الجوي ثلاثة التزامات أساسية هي الالتزام بسلامة الراكب، والالتزام بالمحافظة على سلامة الأمتعة والالتزام بالنقل في الميعاد .

وبذلك يكون الناقل الجوي مسؤولاً في حالة نشوء أضرار عن حالة وفاة راكب أو جرحه أو إصابته بأذى بدني وكذلك يكون مسؤولاً عن الأضرار الناتجة عن ضياع وهلاك البضاعة أو الامتعة وكذا مسؤولاً عن التأخر في نقل الركاب والبضاعة ،¹ والتي تحمله ثلاث التزامات تتناولها في المطلبين الأول عن طبيعة الأضرار التي يسأل عنها الناقل والثاني عن الإطار الزمني والمكاني لوقوع الضرر .

¹ منى حسب الرسول حسن "مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية وفقاً لمعاهدة مونتريال 1999 " مقال للمشاركة في ملتقى دولي بعنوان الطيران المدني في التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية ، الإمارات العربية المتحدة ، 25.26.27 أبريل 2012 . ص 160 .

المطلب الأول: طبيعة الأضرار التي يسأل عنها الناقل الجوي

من البديهي ان الناقل الجوي ملتزم بضمان سلامة الركاب إلى المكان المتفق عليه سليماً، وكذلك الالتزام بضمان المحافظة على البضائع واحترام مواعيد النقل وهذا ما تضمنته بنود اتفاقية مونتريال 1999 وفق الشروط المنصوص عليها وفي هذه البنود حتى تتعدد مسؤولية الناقل الجوي لاتجاهها وهذا ما سوف أتطرق إليه في ثلاث فروع الأول الضرر الذي يلحق بالأشخاص والثاني الضرر الذي يلحق و الثالث الضرر الناتج عن التأخير.

الفرع الأول: الضرر الذي يلحق بالأشخاص

ألزمت الفقرة الأولى من المادة السابعة عشر 17 من اتفاقية مونتريال 1999 إن الناقل الجوي بضمان سلامة الركاب وفي حالة الاخلال بهذا الالتزام الذي يرتي ضرراً للركاب تتعدد مسؤولية و بالتالي يوجب التعويض كما جاء في فحوى الفقرة الثانية من المادة 17 ان الناقل الجوي مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف الأمتعة المسجلة أو ضياعها أو تعييبها ، بشرط أن يكون الحدث الذي سبب الضياع و التلف أو التعييب قد وقع فقط على متن الطائرة أو أي فترة كانت الأمتعة مسجلة في حراسة الناقل الجوي ، و إذا كان الضرر ناجماً عن الخلل أو العيب في الأمتعة أو نوعيتها ، فلا يكون الناقل الجوي مسؤولاً و في حالة الأمتعة غير المسجلة بما

فيها الأمتعة الشخصية يكون الناقل مسؤولاً إذا كان الضرر نتيجة خطئه أو خطأ تابعيه أو وكلائه.¹

تؤكد الفقرة الثانية من المادة السابعة عشر 17/ 2 بأن مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالأمتعة المسجلة أو ضياعها أو تعييبها يكون بشرط أن وقوع الحدث الذي سبب التلف أو الضياع أو التعييب قد وضع فقط على متن الطائرة أو أثناء فترة كانت الأمتعة مسجلة في حراسة الناقل ففي هذه الحالة إذا أصاب الأمتعة المسجلة أي هلاك أو الضياع أو التلف تكون مسؤولية الناقل عنها مسؤولية موضوعية.²

أما إذا كانت الأمتعة غير مسجلة ، أو كانت من الأغراض الشخصية التي عادة ما يحتفظ بها المسافر أثناء رحلته وتحت حراسته ، تكون مسؤولية الناقل الجوي عما يصيبها من أضرار أو تلف أو الهلاك مسؤولية شخصية تقوم على أساس الخطأ الواجب الإثبات بمعنى أن مسؤولية الناقل تتعقد عندما يقدم المتضرر دليل على خطأ الناقل أو أحد تابعيه أو وكلائه .

حيث أن اتفاقية مونتريال 1999 تفرق بين مسؤولية الناقل على الأمتعة المسجلة و غير مسجلة فتتصد بالمسؤولية الموضوعية للأمتعة المسجلة لا يجوز للناقل الجوي نفيها أو الحد منها وفقاً للفقرة الأولى الواحد والعشرين 1/21 وتفرد الأمتعة الغير المسجلة والحاجيات الشخصية التي هي

¹ نص المادة 17 من اتفاقية مونتريال 1999 .

¹ عبد المجيد خلف منصور العنتري " أساس مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها ، مداخلة في ملتقى دولي بعنوان الطيران المدني في التشريعات الوطنية والاتفاقات الدولية ، الإمارات العربية المتحدة ، 25.26.27 أفريل 2012 ص19

تحت الحراسة الراكب بالمسؤولية الشخصية القائمة على أساس الخطأ الواجب إثباته من طرف الراكب المتضرر.¹

ويعتبر هذا في الظاهر في مصلحة المتضرر إذ لا يطلب منه في حالة الضرر سوى إثبات الضرر وقيمته لتتعدد مسؤولية الناقل وبالتالي في تلبية طلباته لكن الحقيقة على غير ذلك إذا أجازت اتفاقية مونتريال وفق المادة 20 للناقل الجوي نفي قرينة الخطأ المفترض ، و بالتالي درء مسؤوليته ، وإثبات أن الضرر لم ينجم عنه و لم يساهم في حدوثه ولم يكن نتيجة إهمال أو خطأ أو امتناع من جانبه أو جانب تابعيه، وهذا الإثبات أسهل من إثبات انه وتابعيه قد اتخذوا التدابير اللازمة والضرورية لتفادي وقوع الضرر أو كان من مستحيل عليهم اتخاذها²، فالمقصود النهائي من هذا الحكم هو حمل المضرورين على قناعة تامة بالمسؤولية المحدودة التي لا يتجاوز التعويض فيها حد الأقصى .

الفرع الثاني: الضرر الذي يلحق البضائع

أما عن نقل البضائع فإنه مجرد وقوع الحدث للضرر أثناء فترة النقل الجوي أكدت الفقرة الأولى من المادة الثامنة عشر 18 /1 من اتفاقية مونتريال بإقرارها بالمسؤولية الموضوعية للناقل عن ضياع أو هلاك أو تلف البضائع .³

¹ نص الفقرة الأولى من المادة 21 من اتفاقية مونتريال 1999 .

² هشام فضلي ، المرجع السابق ، ص 47 .

³ نص الفقرة الأولى من المادة 18 من اتفاقية مونتريال 1999 .

غير أن الفقرة الثانية من المادة الثامن عشر 2/18 نقت المسؤولية الناقل الجوي اثبت و بقدر ما يثبت أن تلف البضائع أو ضياعها أو تعييبها فد نتج عن سبب أو أكثر من الأسباب التالية :

(أ) وجود خلل كامن في تلك البضائع أو بسبب نوعيتها أو وجود عيب ذاتي فيها .

(ب) سوء تغليف البضائع من جانب شخص غير الناقل أو تابعيه أو وكلائه .

(ت) عمل من أعمال الحرب أو نزاع مسلح .

(ث) إجراءات اتخذتها السلطة العمومية بشأن دخول البضائع أو خروجها أو عبورها .¹

وفي كل الحالات المذكورة في الفقرة الأولى من المادة الثامن عشر 1/18 يشمل النقل الجوي المدة التي تكون خلالها البضائع في حراسة الناقل الجوي .

وتطرقت الفقرة الرابعة من المادة الثامن عشر 4/18 على النقل الذي يتم بوسائل أخرى برية وبحرية بجانب الطائرة بتقريرها "لا يشمل مدة النقل الجوي أي نقل بري أو نقل بحري أو نقل في بخار مائية خارج المطار ، غير أنه إذا حدث مثل هذا النقل تنفيذًا لعقد نقل جوي بفرض التحميل أو التسليم أو النقل من مركبة الى أخرى ، فيفترض أن الضرر قد نجم من حدث وقع أثناء النقل الجوي ، مالم يقيم الدليل على عكس ذلك "².

الفرع الثالث: الضرر الناتج عن التأخير

يعد عامل كسب الوقت أحد العناصر الأساسية في النقل الجوي ، إذ أن سرعة الطائرات هي إحدى مميزات التي ينفرد بها دون غيرها من وسائل النقل الأخرى فقد يتأخر الناقل الجوي عن

¹ نص الفقرة الثانية من المادة الثامنة عشر 2/18 من اتفاقية مونتريال 1999 .

² نص الفقرة الرابعة من المادة الثامنة عشر 4/18 من اتفاقية مونتريال 1999 .

موعد الرحلة المقررة حسب برنامج الرحلات، وقد تكون العوامل الطبيعية كالظروف الجوية أو ظروف طارئة سبب لا يد للناقل فيه ، أو بسبب عطب أو أعمال الصيانة الدورية للطائرة، فيحدث خلل يؤدي إلى تأخير موعد انطلاق الرحلة . وهذا التأخير قد يترتب بضرر على الراكب، كتفويت امتحان مصيري أو صفقة تجارية أو معرض اقتصادي هام أو خسارة تكلفة حجوزات الفنادق في بلد الوصول.

لهذا يعتبر التزام الناقل الجوي باحترام مواعيد النقل هو الغاية المرجوة من خلال نصوص اتفاقية مونتريال 1999 و نصت المادة التاسعة عشر من الاتفاقية عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو "ولا تتعقد مسؤولية الناقل إلا إذا وقع الضرر الذي قد ينشأ عن التأخير إذا أثبت أنه أتخذ هو و تابعوه ووكلاءه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر أو انه استحال عليه أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير"¹. وتثار مسألة تحديد مفهوم التأخير إذ يرجوع إلى مقتضيات اتفاقية مونتريال نجدها لم تحدد مفهومها للتأخير كمبدأ عام .

إن معنى التأخير هو عدم احترام الميعاد بحيث لا يصل الراكب أو الأمتعة أو البضائع إلى المكان المحدد للوصول إليه في العقد في الوقت المحدد و هذا المبدأ لا مرء فيه إذ لا يمكن التعرف على " التأخير " باعتباره شرط لقيام المسؤولية الناقل الجوي إلا إذا كانت هناك مدة

¹ نص المادة التاسعة عشر 19 من اتفاقية مونتريال 1999 .

محددة في العقد سلفاً لتنفيذ عملية النقل إلا أنه و رغم وضوح هذا المبدأ أثار عدة صعوبات بسبب عامين أساسيين¹:

العامل الأول : أن مبدأ المسؤولية عن التأخير لقي معارضة شديدة من قبل الناقلين الجويين والاتحاد الدولي لمؤمني شركات الطيران L'UIAA² بحجة أنه يؤدي على عرقلة الملاحة الجوية وتعريض سلامتها للخطر ذلك أن هذه الملاحة مرتبهة بظروف معقدة و مختلفة كثيرة ليس بإمكان الناقل الجوي و تابعيه القدرة على السيطرة عليها³.

العامل الثاني: أن اتفاقية مونتريال اقتنعت بتقرير مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير دون أن تضع معيار يتسنى على ضوءه تحديد المقصود بالتأخير الذي سيؤدي الى مؤاخذة الناقل الجوي. إن اتفاقية مونتريال لم توضح بدقة نوع الضرر الذي يمكن جبره ، إلا أن ما استقر عليه الفقه الرجوع إلى القوانين المحلية و تطبيقها من أجل إيجاد صيغة في هذا المجال ، اختلف الفقه في تحديد "فترة النقل الجوي"⁴.

إلا أن تفسير الفقه للمادة التاسعة عشر 19 من اتفاقية مونتريال 1999 بالقول انه تقع مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير أثناء النقل الجوي بحدوده المذكورة في المادة 17 السابعة عشر فيما يتعلق بنقل الأشخاص و المادة 18 فيما يتعلق بنقل البضائع ، ولذلك يسأل الناقل الجوي عن التأخير في نقل الركاب إذا حدث أثناء الفترة الزمنية التي تمتد من لحظة مغادرة الركاب وتحت

¹ محمد فريد العريبي ، جلال وفاء محمدي "القانون الجوي " الملاحة الجوية و النقل الجوي ، المرجع السابق ص380 .

² L'UIAA هي الاتحاد الدولي لمؤمني شركات الطيران .

³م. ختار بكور ، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المغربي ، أطروحة لنيل الدكتوراه الدولة في القانون الخاص .جامعة محمد الخامس ، الرباط ، المملكة المغربية1989 ص34.

⁴ ختار بكور ، المرجع نفسه ، ص34 .

غمره الراكب أو احد تابعيه و قاعة تجمع المسافرين بالمطار للتوجه إلى الطائرة المخصصة لنقلهم حتى لحظة تخلصهم من وصايا الناقل الجوي أو أحد تابعيه بدخوله قاعة مطار الوصول، كما يسأل النقل الجوي عن التأخير في نقل البضائع و في حالة حدوث تأخير فترة تواجد البضاعة في وصاية وإمرة الناقل الجوي¹.

المطلب الثاني: الإطار الرماني والمكاني لوقوع الضرر

وضعت اتفاقية مونتريال 1999 على عاتق الناقل الجوي تحمل الأضرار التي يسببها للركاب والبضائع وبضمان سلامتهما وإذ حدث إخلال لهما انعقدت مسؤوليته وألزمه بالتعويض، ولكن بشروط هو حصول هذه الأضرار في إطار زماني ومكاني و هذا ما سوف أتطرق إليه في فرعين الأول بالنسبة للأضرار الواقعة على للأشخاص و الأمتعة و الثاني بالنسبة للأضرار الواقعة على البضائع .

الفرع الأول: بالنسبة للأضرار الواقعة على الأشخاص و الأمتعة

نصت المادة 17 من اتفاقية مونتريال 1999 على ضرورة وقوع الحادث فعلا الذي على إثره نجم الضرر على " متن الطائرة، أو أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم " هذه الفترة الزمنية هي التي يسري فيها التزام الناقل الجوي بضمان سلامة الركاب إذ لا تقتصر المدة

¹ محمد فريد العريني ، جلال وفاء محمدي "القانون الجوي " الملاحة الجوية و النقل الجوي ، المرجع السابق ص381

التي تكون الطائرة محلقة في الجو ، بل تشمل أيضا مدة عمليات الصعود والنزول¹ ، لم تتطرق اتفاقية مونتريال 1999 عن معنى عمليات الصعود والنزول ؟ لكن الفقه و القضاء انقسم إلى اتجاهين :

الأول: يفسر عبارات عمليات الصعود و النزول على الغاية المقررة وراء ذلك والغرض منها فرض الالتزام بضمان سلامة الراكب على عاتق الناقل وهي حماية المسافرين من المخاطر الخاصة بالطيران .

ويعتمد في ذلك على معيار ذو شقين متلازمين وهما: مخاطر الطيران ووجود الراكب تحت إمرة الناقل الجوي أو أحد تابعيه ولذلك يسأل الناقل الجوي عن الأضرار التي يتعرض لها المسافرين سواء أثناء تنقلاتهم من قاعة لانتظار إلى قاعة الإقلاع في هذه الفترة يكون تحت إمرة الناقل وفي مكان تحوم حوله كل المخاطر الطيران والطائرات² ، ولا يسأل الناقل الجوي الناقل الجوي عن الحوادث التي قد تقع للمسافر خارج المطار سواء بمروره بالحديقة قصد دخول قاعة المطار لأن الأمكنة بعيدة عن مخاطر الطيران.

أما التفسير الثاني لعمليات الصعود أو النزول تكون على طبيعة الراكب نفسه وما يقوم به من العمليات، وليس في مكان وجوده فالنسبة لعملية الصعود يجب تحديدها على ضوء أن الراكب يقوم بعملية الصعود على متن الطائرة وهو يتم في إجراءات الصعود سواء تقديم تذكرة السفر أو أمتعته مرورا ببوابة الجوازات و الجمارك فإن الناقل الجوي يسأل عن الحوادث التي تقع

¹حمدي مصطفى حسن " الاستثناءات الواردة على مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفقا للاتفاقية وارسو 1929 والبروتوكولات المعدلة لها واتفاقية مونتريال 1999 "مقال للمشاركة في ملتقى دولي بعنوان الطيران المدني في التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية ، الإمارات العربية المتحدة 25.26.27 افريل 2012 ص272 .
² حمدي مصطفى حسن ، المرجع نفسه ، ص274 .

للمسافرين في هذه الأمكنة أما عملية الهبوط فتتحدد بين خروج الركاب من الطائرة تحت إمرة

الناقل الجوي وتنتهي بدخولهم مباني مطار الوصول.¹

وبوضوح المعيار الثاني ثلاثة عناصر:

مكان وجود الراكب، والنشاط والعمل الذي يقوم به أثناء وقوع الحادث ومدى امتداد إمرة الناقل

الجوي أو تابعيه، والأخذ بهذا المعيار يلزم الناقل الجوي ضمان سلامة الراكب كاملة، يمثل ما

هو في العقد رغم أن الركاب يكون متمتع بحريته الكاملة داخل فناء المطار بعيدا عن سلطة

الناقل الجوي، لذلك أضاف القضاء الأمريكي عنصر آخر للمعيار الثاني ويتمثل في ضرورة أن

يكون الدخول إلى الحيز المخصص لجلوس الركاب داخل الطائرة على وشك الوقوع.²

الفرع الثاني: بالنسبة للأضرار الواقعة على البضائع

تنص الفقرة الأولى من المادة الثامنة عشر 1/18 من اتفاقية مونتريال 1999 بأن الناقل الجوي

يكون مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف البضائع أو ضياعها أو تعييبها بشرط أن

يكون الحادث الذي أو ضياعها أو تعييبها بشرط الذي ألحق الضرر على هذا النحو قد وقع فقط

خلال النقل الجوي.³

¹ محمد فريد العريني ، جلال وفاء محمدي ، المرجع السابق ، ص 209 .
² محمد فريد العريني ، جلال وفاء المحمدي ، المرجع نفسه ، ص 211 .
³ نص الفقرة الأولى من المادة الثامنة عشر من اتفاقية مونتريال 1999 .

ونستخلص من هذا النص أن انعقاد مسؤولية الناقل الجوي تكون عندما تتوفر الشروط التالية كون الإخلال بالالتزام بضمان على المحافظة على البضائع و الأمتعة قد نشأ بفعل الواقعة ، حدوث الواقعة أثناء فترة النقل الجوي ، وقوع ضرر نتيجة هذه الواقعة .¹

نتطرق للشرط الأول: الحدث أو وقوع الواقعة

إن اصطلاح كلمة حدث أو واقعة استعملت في اتفاقية مونتريال 1999 بكلمة événement في تطرقها المسؤولية في نقل البضائع و الأمتعة و استعملت كلمة accident عند التطرق للمسؤولية عن نفل الركاب ، اذ تأخذ كلمة الواقعة مدلول واسع عن مصطلح الحادث لأنها تشمل كل الأضرار الممكنة ، سواءا كانت أثناء النقل أو غيره وذلك راجع إلى سيطرة الناقل الجوي على البضائع المنقولة عكس حالة نقل الأشخاص المسافرين .²

أما الشرط الثاني:

فترة النقل الجوي تنص الفقرة الثالثة من المادة 18 المتعلقة بتحديد فترة النقل الجوي للبضائع على أنه الفترة " التي تكون البضائع خلالها في حراسة الناقل من خلال نص المادة يتبين لنا ربط المشرع في اتفاقية مونتريال 1999 بين المسؤولية و الحراسة .

إذا الناقل الجوي يعد مسؤول فقط عن الأضرار التي تلحق بالبضائع التي تكون تحت حراسته.³ تمتد هذه الحراسة من وقت استلام الناقل الجوي للبضائع في المطار الانطلاق إلى حين وصولها وتسليمها إلى المرسل إليه.

¹ محمد فريد العريني ، جلال وفاء محمدي . المرجع السابق ، ص 212 .
² محمد فريد العريني ، جلال وفاء محمدي . المرجع السابق ، ص 213 .
³ نص الفقرة الثالثة من المادة 18 من اتفاقية مونتريال 1999 .

كما تطرقت الفقرة الرابعة من المادة 18 على النقل الذي يتم بواسطة وسائل أخرى للنقل الجوي، برية وبحرية بتقريرها " لا يشمل مدة النقل الجوي أي نقل بري أو بحري أو نقل في بحار مائية خارج المطار، غير أنه إذا حدث مثل هذا النقل تنفيذا لعقد نقل جوي بغرض التحميل أو التسليم أو النقل من مركبة إلى أخرى فيفترض أن الضرر قد نجم من حدث وقع أثناء النقل الجوي، ما لم يقيم الدليل على عكس ذلك".¹

ومن خلال هذا النص يتبين أن قواعد مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال لا تنطبق على النقل البري أو الجوي أو النهري الذي يكون سابقا لعملية النقل الجوي وكذلك الذي يليها أو يتخللها، وهنا تطبق القواعد الخاصة في القانون الوطني الواجب التطبيق في مثل هذه الحالات سواء كان النقل البري أو البحري أو النهري و مع الصعوبة التي يكتنفها اثبات الواقعة والضرر الذي نجم عنها هل وقع أثناء فترة النقل الجوي أو الفترات الأخرى غير الناقل بالطائرة، فقد وضعت اتفاقية مونتريال قرينة قانونية مفادها أنه تنفيذا لعقد النقل الجوي يحتوي على النقل البري أو البحري أو النهري فإنه يفترض في هذه الحالة أن الضرر الذي وقع للبضائع قد وقع خلال النقل الجوي، وبالتالي تطبق قواعد اتفاقية مونتريال 1999، و يجوز تقديم قرينة بسيطة كدليل من أجل دحض مسؤوليته، كما يستطيع تقديم أدلة على أن حدوث الواقعة كان في فترة النقل البري أو البحري أو النهري.²

أما الشرط الثالث: تحقق الضرر

³ عبد المجيد خلف منصور العنتري " أساس مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها، مداخلة في ملتقى دولي بعنوان الطيران المدني في التشريعات الوطنية والاتفاقات الدولية، الإمارات العربية المتحدة، 25.26.27 أبريل 2012 ص 21¹

² عبد المجيد خلف منصور العنتري، المرجع نفسه، ص 27.

إن تحقق الضرر معناه أن شيء ما لحق بالبضائع ووصلت على خير طبيعتها الأصلية، وقد حددت الفقرة الثانية من المادة الثامنة عشر 2/18 من اتفاقية مونتريال 1999 أوردت كلمة التلف والضياع فضلا من تعييبها وهي عبارة عن حالات وصور الضرر الذي قد يلحق الأذى بالبضائع، ويقصد بالتلف الضرر قد يكون من أثره عدم الاستفادة والانتفاع بالشيء أو استخدامه، أما الضياع فهو عدم وجود البضائع لدى الناقل مع عدم علمه بمكان وجودها ، كأن يتم تسليمها لشخص آخر أو تسرق أو تسلم المجهول غير المرسل إليه ، أما التعييب فهو فقدان الشيء لقيمته لعيب أو عوار لحق به بحيث لا يحول هذا العيب أو العوار من الانتفاع بالشيء استخدامه.¹

المبحث الثاني : الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل الجوي

اختلف أساس المسؤولية عبر التاريخ من دولة إلى أخرى ، فقد كانت جل الدول تطبق في بادئ الأمر القواعد العامة للقانون ، لم توجد قواعد قانونية خاصة بالنقل الجوي بصفة عامة، وكانت تعتبر مسؤولية الناقل الجوي عقدية أساسها الخطأ، إذ لا يلتزم الراكب أو صاحب البضاعة بإقامة الدليل على خطأ الناقل بل يلتزم بإثبات نشوء الالتزام في ذمة الناقل وعدم قيام الناقل بتنفيذه فإذا اثبت ذلك انعقدت مسؤولية الناقل الجوي إلا إذا كان سبب عدم التنفيذ راجع إلى سبب أجنبي لا دخل لإرادته فيه.²

¹ عبد المجيد خلف منصور العنثري ، المرجع السابق ، ص29

² Jacque Navau , droit du transport aérien international , Bruylant , Bruxelles, 1980,p17

أما النظام لأنجلو أمريكي فقد اضطرت المحاكم إلى تطبيق مبادئ الشريعة العامة إذ لم يكن يعرف ما هو موجود اليوم بالقانون الجوي أو مسؤولية الناقل الجوي ويتوقف أساس المسؤولية على صفة الناقل وعلى موضوع النقل، فإن النظام القانوني لكل من إنجلترا وأمريكا يرى أنه إذا كان محل العقد نقل الأشخاص فإن مسؤولية الناقل الجوي تعتبر مسؤولية تقصيرية أساسها الإهمال وهنا على المضرر إثبات الضرر وذلك بإقامة الدليل وإن اعتمد كل من القانون الانجليزي والأمريكي على المسؤولية التقصيرية يرجع أساسا على وجوب التزام الناقل الجوي

بضمان سلامة الركاب لا يتولد عن عقد النقل و إنما ينشأ عن القانون مباشرة.¹

وأست أحكام أخرى مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ سواء كان الخطأ مفترضا أو واجب الإثبات ، كما أست بعض أحكام للمسؤولية الناقل الجوي على أساس فكرة الخطر وجعلت مسؤولية موضوعية على الأضرار التي تلحق بالأشخاص و البضائع حتى ولو لم يثبت أي خطأ من جانبه ، وهذا ما اعتمده النظام القانوني للملاحة الجوية في سويسرا.

وهذا ما سوف نتطرق له في مطلبين الأول متضمن قيام المسؤولية على أساس الخطأ و الثاني قيام المسؤولية على أساس المخاطر .

المطلب الأول : قيام المسؤولية على أساس الخطأ

إن عدم وجود تقنين خاص بالملاحة الجوية جعل كثير من الدول تعتمد على التشريع العام، على أساس التقنين المدني والمسؤولية تعتبر عقدية على أساس الخطأ المفترض الذي يعني أن المتضرر سواء كان راكبا أو شاحنا إثبات فقط التزام الناقل الجوي بعدم تنفيذ العقد وهذا ما

¹ Jacque Navau , droit du transport aérien international , Bruylant , Bruxelles, 1980,p19

سوف نتطرق له في الفرع الأول تطور فكرة الخطأ في القانون الدولي كإثبات مسؤولية في عنق الناقل الجوي لإخلائه بالتزاماته .¹

الفرع الأول: أساس الخطأ في القانون الدولي

إن اختلاف طبيعة المسؤولية من دولة إلى أخرى كان نتيجة افتقاد هذه الدول للتشريع الخاص بالنقل الجوي ، إذ كان تطبيق التشريعات العامة هو السائد ، ففي فرنسا مثلا كانت النصوص المتعلقة بالتجارة الصادرة عام 1707 هي الأحكام المطبقة بالنقل البري ، وتعتبر مسؤولية الناقل الجوي طبقا لهذه الأحكام مسؤولية عقدية أساسها الخطأ المفترض و بالتالي ترتيب مسؤولية الناقل بمجرد إثبات الراكب نشؤ الالتزام وعدم وفاء الناقل بتنفيذ عقده إلا في حالة إذا ثبت أن سبب أجنبي لا دخل لإرادة الناقل فيه كان سبب في عدم تنفيذ العقد .²

ففي القانون الانجليزي كان يتمتع بحرية مطلقة في التعاقد وفقا لهذا القانون كان الناقل الجوي سواء كان الناقل عام أو الناقل الخاص الحق في تحديد مسؤوليته والمبلغ محدد لتعويض الضرر وله اشتراط الإعفاء النهائي من المسؤولية .³

أما القانون الأمريكي قد منع شرط الإعفاء من المسؤولية وذلك لمخالفته النظام العام وسمح بتحديد التعويض على أن يكون معقولا ومناسبا، ما القانون الفرنسي وقد أباحت التشريعات

¹ هشام فضلي ، المرجع السابق ، ص25 .

² Rosine de barbeyrac . droit aérien , organisation et accords internationaux , Jean mermoz formationPN,1998 :p78.

³ محمد فريد العريني ، جلال وفاء محمدي . المرجع السابق ، ص374 .

الملاحية الصادرة بتاريخ 30 ماي 1924 شروط خاصة بتحديد التعويض والإعفاء من المسؤولية في حالة القوة القاهرة كالمخاطر الجوية و الأخطاء الملاحية ، لكن تبقى مسؤولية قائمة حيال الأخطاء الشخصية .¹

كان عديد من فقهاء القانون الدولي حاولوا اقتباس قاعدة الخطأ في المسؤولية الموجودة في القانون الداخلي ونقلها إلى القانون الدولي ، ولكنهم أخطوا بين نوعين من الأخطاء إذ لم يميزوا بين الخطأ المفترض والخطأ الواجب الإثبات فالخطأ قد يقع بشكل عمدي وتتعدد المسؤولية على أساس الخطأ عند التقصير، وقد يقع الخطأ بشكل غير عمدي .

لهذا كان في الحاجة ضرورية إلى وجود قواعد قانونية دولية موحدة لتسهيل وإيجاد حلول للمسائل المتعلقة بعبور الطائرات على حدود الدول وذلك بغرض استقرار المراكب القانونية ، كان تحقيق ذلك بتاريخ الثاني عشر أكتوبر 1929 في وارسو وسميت باسمها اتفاقية وارسو التي أصبحت نافذة في الثالث عشر من فبراير 1933². ووحدت هذه الاتفاقية الحكام القانونية لمسؤولية النقل الجوي، وكان الهدف من هذا التوحيد هو وضع حد للمصالح المتعارضة بين الناقلين الجويين من ناحية مستعملي الطائرة .

مسؤولية الناقل الجوي تقوم على أساس الخطأ المفترض ، و يعفي المسافر أو الشاحن من تقديم أي دليل على وجود الخطأ من أي نوع كان من جانب الناقل ثلاث المواد من السابعة عشر الى التاسعة عشر 17-18-19 وكان ذلك في مصلحة الركاب و الشاحنين و من اجل

¹ محمد هاني دويدار ، قانون الطيران التجاري ، دالر الجامعة الحديدة للشر ، الإسكندرية ، 1994 ص 171 .

² Rosine de barbeyrac . droit aérien , organisation et accords internationaux , Jean Mermoz formation PN,1998 :p79.

إعفاء فرصة للناقل الجوي بإثبات أنه وتابعيه قد اتخذوا كل الاحتياطات الضرورية لتجنب وقوع الضرر أو كان من المستحيل تفاديه أو بسبب الضرر نفسه منحت الاتفاقية في المادة عشرين والواحد والعشرين مبدأ الأول قرينة قاطعة في يد المتضررين ، وحددت قيمة التعويض الذي يلتزم به الناقل وفق المادة الثانية والعشرين¹.

وحتى لا يتهرب الناقل الجوي من مسؤوليته عن طريق الإعفاء أو تحديد مبلغ التعويض غير مستحق ، قررت المادة 23 من الاتفاقية بطلان الشرط الذي يهدف إلى إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية وتلك التي ترمي إلى وضع حد للتعويض أقل من الذي حددته الاتفاقية².

ولا يستفيد من النظام سوى الناقل حسن نية وإذا ثبت سوء نيته استمتع عليه الاستفادة من الحد الأقصى للتعويض الذي حددته الاتفاقية، وكذلك يحرم من التمسك بالإعفاء من المسؤولية كتقديم دليل على أنه وتابعيه اتخذوا كل الاحتياطات الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو كان من المستحيل اتخاذها أو من المستحيل تفادي هذا الضرر .

وقد تم تعديل بمقتضى البرتوكول الموقع في لاهاي في 28 سبتمبر 1955 لم يمس هذا التعديل أساس المسؤولية حيث ظلت قائمة على أساس الخطأ المفترض لكن أجازت للناقل الجوي إدراج في العقد شرطا يعفيه من المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن العيب الذاتي في البضاعة ، كما خفف من عقوبة مسلطة على الناقل سيئ النية وذلك السماح له بإثبات انه اتخذ كل الإجراءات الضرورية لتنافي وقوع الضرر من اجل إعفاء من المسؤولية ، وكان هذا

¹Rosine de barbeyrac . droit aérien , organisation et accords internationaux , Jean Mermoz formationPN,1998 :p79.

² محمد فريد العريبي ، المرجع نفسه ، ص 182 .

البروتوكول في صالح الناقلين ولم يقدم للراكبين والشاحنين سوى أنه رفع الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل.¹

الفرع الثاني: أساس الخطأ في اتفاقية مونتريال 1999

ركزت اتفاقية مونتريال 1999 على ان مسؤولية الناقل الجوي أساسها فكرة المخاطر كما أنها أبقّت المسؤولية على أساس الخطأ قائمة، وتحمل التبعة المسؤولية الموضوعية، حيث أن الناقل الجوي تقع مسؤوليته بمجرد وقوع الضرر ودون حاجة الى لإثبات خطته من قبل المتضرر حيث مسؤولية الناقل تكون مفترضة بحيث لا يجوز دفعها.²

عند استقراء المواد 18،19،21 من اتفاقية مونتريال 1999 تبين أن أساس مسؤولية الناقل الجوي قد تم تعديلها كلية بموجب هذه الاتفاقية اذ تفرق بين الحالات التالية:

وفق المادة 18 من اتفاقية مونتريال 1999 فيما يتعلق بالأضرار اللاحقة بالبضاعة كالتلف أو الضياع أو في تعبئتها فإن مسؤولية الناقل الجوي موضوعية قوامها الضرر .

تنص المادة 19 من اتفاقية مونتريال 1999 " يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو ، غير أن الناقل لا يكون مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير اذا أثبت أنه اتخذ هو تابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة اللازمة المعقولة لتفادي الضرر الذي

¹ محمد فريد العريني / المرجع نفسه ، ص 182 .

¹ عبد المجيد خلف منصور العنتري " أساس مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها ، مداخلة في ملتقى دولي بعنوان الطيران المدني في التشريعات الوطنية والاتفاقات الدولية ، الإمارات العربية المتحدة ، 25.26.27 أبريل 2012 ص33

ينشأ عن التأخير إذا ثبت أنه اتخذ هو تابعوه ووكلائه كافة التدابير المعقولة اللازمة المعقولة لتفادي الضرر أو إنه استحال عليه أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير"
 فيما يتعلق برحلات التأخير في نقل الركاب أو البضائع فإن الاتفاقية أبقّت على الطبيعة العقدية لمسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ العقدي المفترض الذي يقبل اثبات العكس أي أن مسؤولية الناقل الجوي تتعدّد في حالة الضرر الناشئ في نقل الركاب أو الأمتعة أو السلع والبضائع، ما لم يقدم الناقل الجوي الجوي تبريراته بأنه هو وتابعيه ووكلائه اتخذ كل الإجراءات والتدابير من أجل تفادي الضرر أو أنه كان من المستحيل اتخاذ مثل هذه التدابير مع شركائه ووكلائه .

الفرع الثالث: أساس الخطأ في التشريع الجزائري

صادقت الجزائر على الانضمام للاتفاقية وارسو المؤرخة في 12 أكتوبر 1929 حول توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي وبروتوكول لاهاي الدولي المؤرخ في 28 سبتمبر 1955 وذلك بالمرسوم رقم 06/98 وذلك بالمرسوم رقم : 76/64 المؤرخ في 02 مارس 1964، وقد تمّ تحيين قوانينها بإصدار القانون رقم 06/98 المؤرخ في 27 جوان 1998 الذي يحدد القواعد المتعلقة بالطيران المدني المعدل والمتمم بقانون رقم 14/15 في 15 جويلية 2015.¹

واعتبر المشرع الجزائري الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار التي تصيب المسافرين أو البضائع نتيجة خطأ ارتكبه هو ووكلائه وتابعيه على المتضرر إثبات خطأ الناقل الجوي حتى يستفيد

¹ خرشي عمر معمر ، أحكام مسؤولية الناقل الجوي في التشريع الجزائري ، المرجع السابق ، ص 333 .

من التعويض، وإذا برر الناقل الجوي أنه اتخذ هو وتابعيه كل التدابير والاحتياطات الضرورية من أجل تفادي الضرر يعفي من المسؤولية.

ويتضح هذا أن المشرع الجزائري قد حدا حدو اتفاقية وارسو 1929 بجميع جوانبها بمقتضى المرسوم رقم 74/64 المؤرخ في 02 مارس 1964 و المتضمن انضمام الجزائر الى اتفاقية وارسو المؤرخة في 12 أكتوبر 1929 حول توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل بالنقل الجوي الدولي وبيروتوكول لاهاي الدولي المؤرخ في 28 سبتمبر 1955 و التي تقوم أساسا على أن مسؤولية الناقل الجوي تقوم على أساس الخطأ المفترض و التي هي أصلا في غير صالح المتضررين إذ يعفى الناقل من المسؤولية في حالة إثبات عدم خطئه هو وتابعيه ووكلائه.¹

المطلب الثاني: قيام المسؤولية على أساس المخاطر

كان الاختلاف هو السيمة الواضحة في تحديد مسؤولية الناقل الجوي مما ظهرت الحاجة إلى الوصول لأحكام القانونية الموحدة مهمتها التنسيق والتوفيق بين المنظمة الحاكمة لمسؤولية الناقل الجوي وتحقيق التوازن بين مصالح الناقلين والركاب والشاحنين .

غن فكرة المسؤولية على أساس المخاطر جاءت وفق اتفاق مونتريال 1955 وذلك بعدما تحدد نسبة التعويض في "اتفاقية لاهاي"، الأمر الذي أدى بالولايات المتحدة الأمريكية إلى عدم التوقيع عليها و رغبتها في الانسحاب من اتفاقية وارسو 1929² وحتى لا يخسر الاتحاد الدولي عضوية الولايات المتحدة الأمريكية سارع لإقناع عدد كبير من شركات الطيران بضرورة الاتفاق

¹ خرشي عمر معمر ، أحكام مسؤولية الناقل الجوي في التشريع الجزائري ، المرجع السابق ، ص341
² عبد المجيد خلف منصور العنتري " أساس مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها ، مداخل في ملتقى دولي بعنوان الطيران المدني في التشريعات الوطنية والاتفاقات الدولية ، الإمارات العربية المتحدة ، 25.26.27 أفريل 2012 ص 23

على التوقيع مع هيئة الطيران المدني الأمريكي من أجل جعل مسؤولية الناقل الجوي المسؤولية الموضوعية¹.

وبذلك يكون هذا الاتفاق قد قلب طبيعة المسؤولية من المسؤولية على أساس الخطأ على مسؤولية موضوعية قوامها فكرة الخطأ وتحكم التبعية². وهذا ما سوف نتطرق عليه في هذا المطلب في ثلاثة فروع، الأول أساس المخاطر في القانون الدولي، والثاني أساس المخاطر في اتفاقية مونتريال 1999 أما الثالث نتطرق الى في التسريع الجزائري .

الفرع الأول: أساس المخاطر في القانون الدولي

كان ضروري تحديث نظام مسؤولية الناقل الجوي يعرف نوع من الأمن و الاستقرار وتناقصت حوادث الطيران وهذا ما حدث بتوقيع بروتوكول لاهاي في سبتمبر 1955 وذلك بعد تهديد الولايات المتحدة الأمريكية بالانسحاب من اتفاقية وارسو بسبب ضالة حد المسؤولية وعدم تناسبه مع التطورات الحديثة مما سارع الاتحاد الدولي لإيجاد حلول فعلية مع هيئة الطيران الأمريكي من أجل تعويض مناسب ولائق بالمتضرر وهذا ما تم بفعل التوقيع عليه بمقتضى اتفاقية مونتريال في 4 ماي 1966 و بمقتضاه أصبحت مسؤولية الناقل الجوي منعقدة على أساس الخطر في نقل البضائع بعدما كانت في السابق متعددة على أساس الخطأ³.

وبما أن اتفاقية مونتريال 1966 ليست تشريعا دوليا وانما هي اتفاق خاص بتعديل قواعد وحدود و مبالغ التعويض وذلك تبعا لفقرة الاولى من المادة الثانية والعشرين 1/22 من اتفاقية وارسو

¹ عبد المجيد خلف منصور العنتري ، المرجع السابق ، ص 24

² هشام فضلي ، المرجع السابق ، ص 07 .

³ هشام فضلي ، المرجع السابق ، ص 07 .

والتي خلقت نوع من عدم المساواة ما بين الأفراد أمام المرافق العمومية¹، بدت أمور واضحة من أجل إزالة هذا التعارض بين ما هو موجود في اتفاقية وارسو 1929 و ما احتوت عليه اتفاقية مونتريال 1966.

وبتاريخ 08 مارس 1971 انعقد مؤتمر دولي في جواتيمالا والذي يعرف بالوثيقة بروتوكول جواتيمالا سيتي المعدل للاتفاقية وارسو وبموجب هذا البروتوكول أصبحت مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية قائمة على أساس فكرة الخطر لا الخطأ فيما يتعلق بالحوادث التي تؤدي إلى وفاة الراكب أو إصابته بأذى بدني و كذلك الأضرار التي تلحق بالبضائع أو تلفها ، لا يستطيع الناقل الجوي التحلل من مسؤوليته إلا إذا اثبت هذا التأخير أن سبب الضرر راجع لخطأ و مساهمة المتضرر نفسه².

تبنى بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971 المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي بالنسبة لنقل الركاب وأمتعتهم حيث تصبح قائمة على أساس الخطر ، فإن بروتوكول مونتريال 1975 انتهج ذات المنهج بالنسبة لنقل البضائع ، حيث أصبحت هي كذلك قائمة على أساس الخطر، فنصت المادة الرابعة منه " على أن مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب البضاعة نتيجة هلاكها أو ضياعها أو تلافها مادامت أن الواقعة المسببة للضرر قد حدثت أثناء فترة النقل الجوي " ولا يستطيع الناقل الجوي التحلل من المسؤولية إلا اذا أثبت أن الضرر يرجع لأسباب التالية : طبيعة البضاعة، أو عيبها الذاتي سوء تغليف بضاعة من جانب الشخص الغير الناقل

¹ هشام فضلي ، المرجع السابق ، ص07

² هاني محمد ديدار ، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق ص 298 .

أو تابعيه أو وكلائه ، أعمال الحرب أو النزاع المسلح أو أي عمل صادر عن السلطة العامة
 ذو صلة بالبضاعة من حيث دخولها أو خروجها من المطار أو أثناء فترة عبورها به .¹

الفرع الثاني: أساس المخاطر في اتفاقية مونتريال 1999

إن وجود التنازع بين الاتفاقيات والبروتوكولات الخاصة بتنظيم الملاحة والنقل الجوي الدولي
 وذلك بسبب عدم مطابقة بين الدول المصادقة على الاتفاقية الأصلية و الدول المصادقة على
 البروتوكولات، أثار إشكالية أيهما يطبق مما يعرف بتنازع القوانين و هذا كان سبب في تهديد
 هدم مبدأ توحيد القواعد القانونية للنقل الدولي الجوي التي سعى على القائمين على إيجاد صيغة
 لتوحيد الآليات الحاكمة للنقل الجوي الدولي .²

ومن أجل ذلك انعقد مؤتمرًا دوليًا في مونتريال 1999 لمناقشة مشروع اتفاقية دولية جديدة في
 مجال النقل الدولي، والتي انتهت بالاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، و
 جمعت هذه الاتفاقية جميع أحكام المسؤولية الواردة في الاتفاقيات والبروتوكولات المعدلة لها
 سابقًا، لا يجوز للناقل التهرب أو نفيها أو الحياد عنها ما نصت عليه الفقرة الأولى من المادة
 الواحدة و العشرين 1/21 .

غير أن الاتفاقية خرجت على هذا الفاصل وذلك في حالة ما تجوز المضرر المطالبة
 بالتعويضات أكثر من مائة ألف فجعلت المسؤولية شخصية قوامها الخطأ المفترض وفق الفقرة
 الثانية من المادة الواحدة وعشرين 2/21³، وان كان هذا الحكم في الظاهر في مصلحة

¹ هشام فضلي ، المرجع نفسه ، ص09 .

² أماني احمد عبدالله موسى ، المرجع السابق ، ص 12 .

³ محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص319 .

المضرر إذ له حق المطالبة بتعويض يجاوز الحد الأقصى سوى إثبات ذلك حتى تتعقد مسؤولية الناقل ، لكن الحقيقة غير ذلك لأن الاتفاقية أجازت للناقل نفي قرينة و بالتالي الإغفاء من المسؤولية وذلك بإثبات أنه ووكلائه وشركائه اتخذوا كل التدابير و الاحتياطات لتفادي الضرر و كان من المستحيل عليهم اتخاذها .¹

الفرع الثالث: أساس المخاطر في التشريع الجزائري

إن هدف الاتفاقيات و البروتوكولات الدولية في تنظيم الملاحة الجوية هو محاولة ايجاد صيغة للتقارب بين الأنظمة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي بين الناقلين الجويين و مستعملي الطائرات صادق المشروع الجزائري على اتفاقية وارسو التي تقوم أساسا على الخطأ المفترض، وبالتالي اعتبر المشروع الجزائري الناقل الجوي مسؤولا عن الأضرار التي تلحق بالركاب والبضائع والأمتعة نتيجة خطأ ارتكبه هو وتابعيه، نرى ان المشروع الجزائري حدا حدا اتفاقية وارسو 1929 التي تعتمد على أساس الخطأ المفترض وليس على أساس المخاطر، إذا أثبت الناقل الجوي أنه وتابعيه اتخذ كل الإجراءات والتدابير من أجل تفادي الضرر أو استحالة عليه الحال يعفي من المسؤولية .²

وهذا ما يصعب الأمر على المتضررين خاصة بالنسبة إلى نقل البضائع والواضح أن هذه القاعدة لا تخدم إطلاقا الضحية المتضرر، وتعطى كل الفرص للناقل الجوي بإثبات في شتى المجالات اللازمة مما يعفيه من المسؤولية .

¹ خرشي عمر معمر ، أحكام مسؤولية الناقل الجوي في التشريع الجزائري ، المرجع السابق ، ص332 .
² محمد فريد العريبي ، المرجع السابق ، ص319

ولهذا كان على المشروع الجزائري مواكبة التطورات الحاصلة في تحيين النصوص القانونية المتعلقة بتنظيم الملاحة الجوية وفق ما جاءت به اتفاقية مونتريال 1999 والتخلي عن نصوص اتفاقية وارسو 1929 الذي يزيد عمرها عن 70 سنة .

حيث جاءت اتفاقية مونتريال 1999 بنصوص جديدة فيما يتعلق بالأحكام المسؤولية لا يستطيع الناقل الجوي التحلل من المسؤولية موضوعية قائمة على أساس فكرة الخطر .

الفصل الثاني:
الأحكام الاجرائية
لمسؤولية الناقل الجوي

الفصل الثاني: الأحكام الاجرائية لمسؤولية الناقل الجوي

لا يخلو أي تشريع من المسؤولية، إذ تظهر صورته من خلال استقرار المجتمع نفسه لهذا اهتدى واضعي أحكام في إتفاقية مونتريال 1999 بتنظيم ذلك على نحو لا يخل بالتوازن بين مصالح الناقل الجوي و بين مصالح المتضرر سواء كانوا ركاب أو شاحنين، من أجل استمرار وديمومة الملاحة كان لازماً تبني أحكام قانونية الناتجة عن المسؤولية ، وتتمثل خاصة بجبر الضرر الذي يلحق بالمتضرر ولا يكون ذلك إلا بالالتزام بالتعويض.¹ وهذا ما سوف أتطرق إليه في مبحثين الأول حول دعوى المسؤولية عن الأضرار و الثاني حول القيمة التعويضية والإعفاء عن المسؤولية .

¹ خرشي عمر معمر ، المرجع السابق ، ص335

المبحث الأول: دعوى المسؤولية عن الأضرار

عادة عندما لا يتم الالتزام بعقد النقل فمعنى ذلك أن اخفاق الناقل الجوي قد أخفق في تنفيذه فهذا ما يسبب الضرر للركاب أو الشاحنين، وما على المتضررين سوى اللجوء إلى القضاء لرفع دعواهم من أجل رفع جبر الضرر الذي لحقهم وذلك بطلب التعويض . صور دعوى أحكام المسؤولية تدور حول المسائل الآتية: أطراف الدعوى الذي سوف نتطرق لهما في المطالبين الأول أطراف الدعوى المسؤولية و الثاني الاختصاص القضائي ومواعيد رفع الدعوى.

المطلب الأول: أطراف دعوى المسؤولية

إن إتفاقية مونتريال 1999 لم تعتمد على أساس قانوني واحد يتم عليه قيام المسؤولية الناقل الجوي بل العديد من الأسس القانونية التي لها ارتباط وثيق بموضوع النقل ونوع الضرر اللاحق وبما ان تحديد طرق دفع المسؤولية مرتبط أساسا بتحديد اساسها القانوني، غير أن اطراف الدعوى محددين سابقا بالمدعي هو الذي لحقه الضرر سواء كان راكبا أو شاحنا للبضاعة وبالتالي يريد استرداد أو جبر الضرر عن طريق رفع الدعوى التعويض والمدعى عليه هو الناقل الجوي بصفة عامة¹. وهذا ما سوف نتطرق اليه بالتفصيل في الفرعين الأول والثاني المدعي عليه.

الفرع الأول: المدعي

في الاصل أنه كل من أصابه الضرر وهو تحت وصاية الناقل الجوي سواء كان راكبا بنفسه أو الغير أو ورثة الراكب لهم الحق في رفع الدعاوي باعتبارهم من الغير في حالة وفاته، مورثهم الضرر الذي أصابه قبل الوفاة وهي دعوى عقدية تنتقل إليهم مع تركته و دعوى عن الضرر الشخصي الذي أصابهم من جراء فرد من عائلتهم وهو الراكب وفي هذه الحالة نكون أمام دعوى تقصيرية .

¹ هشام فضلي، المرجع السابق ، ص109

كما أنها نصت في المادة 29 من اتفاقية مونتريال 1999 " في حالة نقل الركاب والأمتعة والبضائع، لا يجوز رفع أي دعوى للتعويض مهما كان سندها، سواء بمقتضى هذه الاتفاقية أو بناء على عقد أو سبب عمل غير مشروع أو لأي سبب آخر، إلا وفقا للشروط و حدود المسؤولية المقررة في هذه الاتفاقية ، دون المساس بمسألة تحديد الأشخاص الذين لهم حق المقاضاة وبحقوق كل منهم، ولا يمكن بالمطالبة في أي دعوى كهذه بأي تعويضات جزائية أو ي تعويضات تخرج عن نطاق تعويض الضرر ¹ .

اما بالنسبة للنقل الجوي للبضائع وتبعاً للمادة 29 من اتفاقية مونتريال 1999 ومع مراعاة كل الحدود والاضاع التي حددتها هذه المادة ، فإنه يحق لكل من المرسل ، والمرسل اليه اذا كان اسمائهم مذكورة في قد نقل البضائع ان يرفعا دعوى المسؤولية على اساس المسؤولية العقدية و في حالة عدم ذكر اسمهما فيخق لهما متابعة الناقل الجوي على اساس المسؤولية التقصيرية

الفرع الثاني: المدعي عليه

في الاصل العام فان الدعوى تقام على الناقل الجوي نفسه ، قبل التطرق لحالة وفاة الناقل الجوي نعرف من هو الناقل الجوي ؟ وفق الفقرة الأولى من المادة الأولى من اتفاقية مونتريال 1999 فإن الناقل الجوي هو "نقل دولي لأشخاص أو الأمتعة أو البضائع تقوم به طائرة بمقابل وتسري أيضا على النقل المجاني بطائرة ، الذي تقوم به المؤسسة النقل الجوي إذن هو كل من يقوم بالنقل الجوي الدولي .

¹ نص المادة 29 من اتفاقية مونتريال 1999

أما الفقرة الثانية من المادة تخص اغراض هذه الاتفاقية، تعني عبارة "النقل الدولي" أي نقل تكون نقطتنا المغادرة والمقصد النهائي، وفقا للعقد المبرم بين الأطراف، وقعتين إما في إقليم دولتين طرفين أو في إقليم دولة واحدة طرف، سواء كان أو لم يكن هناك انقطاع للنقل أو كان هناك نقل من طائرة إلى أخرى، وذلك إذا كانت هناك نقطة توقف متفق عليها في إقليم دولة أخرى ، حتى وإن لم تكن تلك الدولة طرفا .

كما أن الفقرة الثالثة من نفس المادة "يعتبر النقل الذي يقوم به عدد من الناقلين المتتابعين نقلا واحدا لا يتجزأ إذا ما اعتبرته الأطراف عملية واحدة، سواء كان الاتفاق بشأنه قد أبرم في صورة عقد واحدة أو سلسلة من العقود، ولا يفقد صفته الدولية لمجرد وجوب تنفيذ أحد العقود أو سلسلة منها تنفيذا كاملا داخل إقليم نفس الدولة .

أما الفقرة الرابعة من نفس المادة تخص أيضا المنصوص عليه في الفصل الخامس، وهم:

- النقل الجوي الذي يقوم به شخص غير ناقل المتعاقد.
- الناقل المتعاقد – الناقل الفعلي.
- المسؤولية التضامنية.
- مسؤولية كل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي.¹

¹ نص المادة الأولى من اتفاقية مونتريال 1999 .

حالة وفاة الناقل الجوي:

نصت المادة 32 من اتفاقية مونتريال 1999 في حالة وفاة الشخص المسؤول " في حالة وفاة الشخص الذي تقع عليه المسؤولية، يجوز أن تقام دعوى التعويض، وفقا لأحكام هذه الاتفاقية ضد أصحاب الحقوق الشرعيين في تركته.¹

✓ الناقل المتابع والناقل الفعلي:

قد بينت اتفاقية مونتريال 1999 الفرق بين الناقل المتعاقد الذي هو كل شخص يكون طرفا في عقد نقل خاضع للاتفاقية مونتريال ومبرم بعقد مع الراكب أو المرسل مركب لحساب الراكب أو المرسل، أما الناقل الفعلي هو كل شخص آخر خلاف الناقل المتعاقد والذي يقتضي أن يكون هناك إذن من الناقل المتعاقد سواء جزء من النقل أو كل النقل دون ان يكون هماك جزء للناقل المتتابع.²

ووفق المادة التاسعة والثلاثون من اتفاقية مونتريال 1999 يفترض إن يكون هناك ترخيص ما لم يقد الدليل على عكس ذلك .

كما أن مسؤوليتهما قائمة وفق المادة 40 من اتفاقية مونتريال 1999 التي تنص "...أن كلاهما خاضعان الأحكام الاتفاقية الأول بالنسبة لمجمل عملية النقل موضوع العقد والثاني بالنسبة للنقل الذي يقوم به فقط" أما المادة 41 من اتفاقية مونتريال 1999 على المسؤولية التضامنية.³

¹ نص المادة 32 من اتفاقية مونتريال 1999
² هشام فضلي ، المرجع السابق ، ص110
³ نص المادة 40 من اتفاقية مونتريال 1999

أقيمت دعوى ضد واحد من هذين الناقلين ، بحق لذلك الناقل أن يطلب إدخال الناقل الآخر في الدعوى، على أن تخضع الإجراءات و الآثار المترتبة على ذلك لقانون المحكمة التي تتولى نظر الدعوى¹.

كما حددت المادة الخامسة والاربعون من اتفاقية مونتريال 1999 الحالة التي يمكن لأشخاص المتضررين الرجوع عليهم عندما يقوم بتنفيذ النقل الجوي ناقلون متعاقدون و ناقلون فعليون بقولها "فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي ، يجوز اقامة دعوى التعويض حسب اختيار المدعي ، اما على ذلك الناقل او على الناقل المتعاقد او عليهما معا متضامنين او منفردين ، و اذا أقيمت الدعوى ضد واحد فقط من هذين الناقلين ، يحق لذلك الناقل ان يطلب إدخال الناقل الآخر في الدعوى ، على ان تخضع الاجراءات و الآثار المترتبة على ذلك لقانون المحكمة التي تتولى نظر الدعوى"¹

✓ الناقلون المتتابعون:

وفق المادة 39 من اتفاقية مونتريال 1999 الناقلون المتتابعون هو ذلك النقل الذي يتم من خلال عدة خطوط جوية مختلفة ويكون بمقتضى عقد واحد أو عدة عقود ويكون بعدد من الطائرات متتابعين.²

أما بالنسبة للمادة 36 من اتفاقية مونتريال 1999 فحددت المدعي عليه في دعوى المسؤولية التي يتم رفعها بسبب النقل الجوي المتتابع للأشخاص بنص التالي: " لا يحق للراكب أو لأي

¹ نص المادة 45 من اتفاقية مونتريال 1999 .

² نص المادة 39 من اتفاقية مونتريال 1999 .

شخص يستمد منه حقه في التعويض ، الرجوع إلا الناقل الذي تولى النقل الذي وقع خلاله الحادث او التأخير ، ما لم يكن الناقل الأول قد اتخذ على عاتقه المسؤولية عن الرحلة بأكملها بموجب اتفاق صريح¹.

أما في ما يخص نقل الأمتعة فيحق للراكب الرجوع على الناقل الأول وفق المادة 3/36 من اتفاقية مونتريال 1999 كما يحق للراكب أو المرسل اليه الحق في الاستلام الرجوع على الناقل الاخير و فضلا عن ذلك لكل من الراكب والمرسل إليه الحق في الرجوع على الناقل الذي تولى مرحلة النقل التي وقع من خلالها التلف أو الضياع أو التعيب أو التأخير، ويكون هؤلاء الناقلون مسؤولين بالتضامن تجاه الراكب أو المرسل أو المرسل إليه.²

المطلب الأول: الاختصاص القضائي ومواعيد رفع الدعوى

حين يخل الناقل الجوي بتنفيذ التزاماته بمقتضى عقد النقل تتعقد مسؤوليته وبالتالي يلجأ المتضرر إلى القضاء من أجل رفع دعواه لتحصيل التعويض الذي يجبر الضرر الذي لحقه أما إذا قدم الناقل الجوي الدليل على انتفائه، قد تبرأ ذمته من قبل الركاب والشاحنين، ودفع بالمسؤولية يرتبط ارتباط وثيق بالأساس الذي تستند اليه قد تكون شخصية قوامها الخطأ المفترض ويتم التحلل منها في حالة إثبات انتفاء الخطأ و إن كانت مادية أساسها الخطر فيتحمل الناقل الجوي التبعية.³

¹ نص المادة 36 من اتفاقية مونتريال 1999 .

² نص الفقرة الثالثة من المادة 36 من اتفاقية مونتريال 1999 .

³ محمد فريد العريبي ، جلال وفاء محمدي ، المرجع السابق ، ص 407 .

غير اتفاقية مونتريال 1999 والتي تأخذ بنظام المسؤولية الموضوعية القائمة على أساس الخطر أو تحمل التبعة، إلا أن الاتفاقية جاءت بنظام جديد للمسؤولية حيث أخذت بمجموعة من الأسس القانونية التي قامت عليها مسؤولية الناقل الجوي، حيث ربطت أساس مسؤولية بقيمة الأضرار الناشئة عن وفاة الراكب أو إصابته بأذى جسماني وذلك من أجل خلق نوع من التوازن بين الطرفين الركاب والشاحنين من جهة و مصالح الناقلين من جهة أخرى¹، وهذا ما سوف نتطرق إليه في فرعين الأول المحاكم المختصة في نظر في دعوى المسؤولية والثاني مواعيد رفع الدعوى.

الفرع الأول : المحاكم المختصة بالنظر في دعوى المسؤولية

منحت اتفاقية مونتريال 1999 الحرية التامة للمدعي في اختيار المحكمة وفق المادة الثالثة والثلاثون بنصها على ان 1/33 " تقدم دعوى التعويض وفقا لاختيار المدعي في إقليم إحدى دول الأطراف، إما أمام محكمة محل إقامة الناقل، أو أمام محكمة مركز أعماله الرئيسي أو أمام محكمة المكان الذي لديه فيه مركز أعمال تم بواسطته إبرام العقد، أو أمام محكمة مكان نقطة المقصد."²

أما بالنسبة للمادة الثانية والثلاثون 2/33 فنصت على وجوب توفر الشروط في المتضرر للاستفادة من حق رفع دعواه أمام المحكمة التي يقع فيها مقره الرئيسي منها شرط وجوب مصادقة الدولة على اتفاقية مونتريال 1999 التي يريد المتضرر رفع دعواه أمامها، وأن يكون محل الإقامة الرئيسي الدائم للراكب في وقت وقوع

¹ أماني أحمد عبد الله موسى "المرجع السابق ، ص 14 .

² محمد فريد العريبي ، المرجع السابق ، ص 387 .

الحادثة يكون شغل الناقل إليه و منه خطوطا لنقل الركاب جوا إما على متن طائرته الخاصة أو على متن طائرات ناقل آخر طبقا لاتفاق تجاري¹. وان يزاول الناقل الاول اعماله في نقل الركاب جوا من مبان ستاجرها او يملكها الناقل ذاته او ناقل آخر يرتبط معه باتفاق تجاري

كما تؤكد الفقرة الثالثة من نفس المادة معنى عبارة "اتفاق تجاري" أي اتفاق بخلاف اتفاق الوكالة معقود بين الناقلين الجويين ويتعلق بتقديم خدماتهم المشتركة لنقل الركاب جوا . كما بينت نفس الفقرة معنى "محل الإقامة الرئيسي والدائم" وهو مكان السكن الأوحد الثابت والدائم للراكب في وقت وقوع الحادثة، ولا تعتبر جنسية الراكب العامل الحاسم في هذا الصدد.²

وبالنظر للمفروقات الواضحة بين الاتفاقيين وارسو 1929 ومونتريال 1999 خاصة وأن هذه الأخيرة أعطت الحق للمتضرر في رفع دعواهم في حالة وفاة أمام محكمة المقر الرئيسي والدائم طبقا للمادة 33 من اتفاقية مونتريال 1999 يساعد كثيرا المتضررين في ربح الوقت ومصاريف المكلفة خاصة اذا كانت المسافة بعيدة و بالنظر الى المدة التي تستغرقها المحاكمة من تحقيقات وتعيين اللجان والمحقيين في معرفة اسباب الحادث .

وتضع اتفاقية مونتريال شروط عديدة لاختصاص محكمة موطن المدعي بنظر دعوى المسؤولية وهي :

¹ هشام فضلي ، المرجع السابق ، ص 113

² هشام فضلي ، المرجع السابق ، ص 113 .

• ينحصر مجال هذا الاختصاص الاضافي في حالات الوفاة أو الاصابة، ولا يشمل حالات التأخير، والأضرار التي تلحق بأمّعة الركاب، والأضرار في نقل البضائع .

• إن الاختصاص الاضافي ينعقد للمحكمة التي توجد فيها محل الإقامة الرئيسي و الدائم للراكب وقت وقوع الحادث .

• يشترط عند مباشرة دعوى المسؤولية على أساس الاختصاص القضائي الخامس ان يكون للناقل التجاري في محل إقامة الراكب الرئيسي والدائم .

• يشترط الانعقاد الاختصاص لمحكمة محل إقامة الراكب الرئيسي و الدائم أن ويزاول فيه الناقل أعماله لنقل الركاب جوا من مبان يستأجرها أو يملكها الناقل ذاته أو ناقل آخر يرتبط معه باتفاق تجاري.

كما انه و استثناء من قواعد الاختصاص وفق المادة 34 من الاتفاقية الالتجاء الى شرط التحكيم في نقل البضاعة بيد أنها اشترطت ما يلي :

1 - أن يكون الاتفاق على التحكيم مكتوبا .

2 أن تتم إجراءات التحكيم في إحدى جهات الاختصاص عليها في المادة 33 من الاتفاقية وفقا لاختيار المحكم .

3- أن تطبق المحكمة أو هيئة التحكيم قواعد اتفاقية مونتريال 1999¹

كما منحت الفقرة السادسة من م 22 للتفاقية على انه يحق استفاة بمبلغ يوازي او بعض تكاليف الدعوى ونفقات التقاضي الارى التي تكبدها المدي بما فيها الفوائد

¹ خرشي عمر معمر ، المرجع السابق ص359

الفرع الثاني : مواعيد رفع دعوى المسؤولية

يسقط الحق في التعويض إذا لم ترفع الدعوى خلال سنتين من تاريخ الوصول الى نقطة المقصد أو من التاريخ الذي يجب أن تصل فيه الطائرة او من التاريخ الذي توقفت فيه عملية النقل هذا حسب المادة 1/35 من اتفاقية مونتريال 1999¹ في تحديد مواعيد الدعوى بين السقوط و التقادم ، كما حددت الفقرة الثانية من المادة 35 على أن المحكمة التي رفعت أمامها الدعوى طريقة حساب هذه المدة وتنطبق هذه الأحكام على نقل الركاب و البضائع والامتعة.²

¹نص المادة 35 من اتفاقية مونتريال

²نص الفقرة الثانية من المادة 35 من اتفاقية مونتريال 1999 .

المبحث الثاني : تحديد قيمة التعويض والإعفاء من المسؤولية

يلتزم المدعى عليه بإصلاح الضرر الذي سببه للمتضرر ، وذلك عن طريق التعويض النقدي اذا استحال ارجاع الحالة التي كان عليها الوضع قبل وقوع الضرر إذ في مثل هذه الحالات يقوم المدعي برفع دعواه أمام القضاء من أجل الحصول على تعويض مناسب لما لحقه من الضرر، وفي حالة إخفاق الناقل بإثبات دليل انتفائه من الخطأ هو وتابعيه تتعدد مسؤوليته، وبالتالي عليه التعويض الضرر الذي يلحق بركاب و شاحني البضائع والأمتعة .¹

وهذا ما سنتناوله في مطلبين الاول تحيد قيمة التعويض والثاني الاعفاء من المسؤولية

المطلب الأول : تحديد قيمة التعويض

وضعت اتفاقية وارسو 1929 حدود قصوى يلتزم بها الناقل الجوي بدفعه من التعويض ول يتحصل المتضرر على الحد الاقصى الا اذا كانت قيمة الضرر مساوية له او تتجاوزه . أما اتفاقية مونتريال 1999 قد نصت على الحالات التي يتجاوز فيها الحدود القصوى للتعويض، أما المشرع الجزائري أخذ حذو الاتفاقية وارسو 1929 ووضع حدا للتعويض الذي يتحمله الناقل الجوي و لا يجوز النزول عنه حسب العقد لاتفاقي² .

الفرع الأول : قيمة التعويض غي اتفاقية وارسو 1929 والتشريع الجزائري

¹ أماني احمد عبد موسى ، المرجع السابق ، ص 335 .

² أماني احمد عبد موسى ، المرجع السابق ، ص 338 .

وفقا لاتفاقية وارسو 1929 والبروتوكولات المعدلة لها، فان المضرور لا يحصل على الحد الاقصى الا اذا كانت قيمة الضرر مساوية له او تتجاوزه ، اما في حالة اذا كن الضرر اقل فانه لا يحصل الا على القيمة الاخيرة وفق المبدأ التعويض على قدر الضرر كما حددت هذه الاتفاقية الحدود القصوى للتعويض كما يلي :

حالة وفاة الراكب أو إصابته بأذى جسماني يكون الحد الأقصى للتعويض مائة ألف وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب (بالنسبة للدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي) إما بالنسبة للدول غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي فالحد الاقصى للتعويض مليون وخمسمائة ألف وحدة نقدية مكونة من 65.50 ميلغراما من الذهب عيارتسعمائة 900 في الألف عن كل راكب .

تكون قيمة التعويض محدودة بمقدار ألف وحدة حقوق سحب عن كل راكب في حالة هلاك الأمتعة أو تلفها أو ضياعها أو تأخيرها، ولا فرق بين الأمتعة المسجلة والغير المسجلة) بالنسبة للدول غي الأعضاء في صندوق النقد الدولي 15 الف وحدة نقدية)

يكون الحد الأقصى للتعويض 17 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل كيلوغرام في حالات هلاك ، ضياع، تلف أو هلاك البضاعة او تاخيرها و250 وحدة نقدية في حالة عدم عضوية الدولة لصندوق النقد الدولي .

يكون الحد الأقصى للتعويض 4150 وحدة حقوق سحب خاصة أو 22500 وحدة نقدية عن كل راكب سواء كانت الدولة عضوا أو غير عضو في صندوق النقد الدولي عن كل الأضرار الناشئة عن التأخير في نقل الركاب .¹ وتعتبر هذه الحدود القصوى للتعويض باطلّة في حالة وجود شرط للنزول عنها.

كما حددت اتفاقية وارسو 1929 الحالات التي يمكن تجاوزها للتعويض منها:

¹ محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص 325 .

• وفق الفقرة الثانية من المادة الواحدة و العشرين 2/21 وما يتعلق بنقل الاشخاص اذا قدم المضرور ادلة على ان قيمة الضرر تتجاوز الحد الاقصى المقرر ، وهو مائة الف وحدة حقوق سحب خاصة وفشل الناقل الجوي وتابعيه ووكلائه في دفع مسؤوليته او اثبات ان الضرر ناشئ عن خطأ الغير .

• وفق الفقرة الثانية و الثالثة من المادة الواحد والعشرين 2/22 و3 ويتعلق بنقل الأمتعة المسجلة والبضاعة في حالة تقديم المضرور عند تسليم الأمتعة أو البضاعة إلى الناقل بتقديم بيان خاص يوضح فيه مصلحته في تسليمها عند نقطة الوصول وبدفع مبلغ إضافي إذا اقتضى الأمر وفي هذه الحالة يلتزم الناقل بدفع قيمة المبلغ المعلن ¹.

• وفق الفقرة الخامسة من المادة الثانية والعشرون 5/22 بأنه في حالة التأخير في نقل الركاب أو حالة هلاك أو تلف أو ضياع الأمتعة أو تأخيرها بفعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعه أو وكلائه بقصد احداث ضرر او برعونة تكون مدركة ان ضرر سينجم عن ذلك حتما لا تسري الحدود القصوى للتعويض و يشترط في تابعي الناقل الجوي ووكلائه أنهم في حالة وقوع الفعل أو الامتناع أنهم في نطاق ممارستهم لوظيفتهم ².

كما هو معروف بأن المشرع الجزائري انضم إلى اتفاقية شيكاغو المتعلقة بالطيران المدني الدولي مباشرة بعد الاستقلال يوم 07 ديسمبر 1944 بمقتضى مرسوم رقم 8463 المؤرخ في 05 مارس 1963، بعد ذلك انظم الى اتفاقية وارسو يوم 12 أكتوبر 1929 المتضمنة توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي وبروتوكول لاهاي الدولي وبالتالي تكون أحكام مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ المفترض، مع تحديد مبلغ معين لا يلتزم بدفع اكثر منه مهما كانت قيمة الاضرار الحاصلة

وقد حدد قانون 06/98 المعدل والمتمم في المادة 155 من قانون 06/98 بنصها "مع مراعاة أحكام 152 أدناه، تمارس مسؤولية الناقل إزاء كل شخص منقول طبقا لقواعد اتفاقية وارسو

¹ نص الفقرة الثانية والثالثة من المادة 22 من اتفاقية مونتريال 1999 .
² نص الفقرة الخامسة من المادة 22 من اتفاقية مونتريال 1999 .

1929 وبرتوكول لاهاي المؤرخ في 28 سبتمبر 1955 و المصادق عليها من طرف الجزائر¹.

كما سبق حددت المادة 22 الحد الأقصى لقيمة التعويض ، ففي مجال مسؤولية الناقل تجاه الركاب ب 125.000 فرنك وإذا هو قانون المحكمة المعروض عليها النزاع يسمح بأن يكون التعويض في صورة ريع ، فلا يمكن تجاوز رأس المال على الحد المذكور ، و حددت الفقرة الثانية من المادة 2/150 قيمة التعويض "...ب250.000 وحدة حسابية كحد أقصى عن كل مسافر"².

و يقصد بالوحدة الحسابية في مفهوم هذا القانون وحدة حساب متشكلة من خمسة وستين ميلغراما و نصف من الذهب على اساس تسعمائة من الالف من الذهب الخالص ف03 من م 150 كما حددت الفقرة د من المادة 167 "بالنسبة لكل الأشياء التي كانت لدى كل شخص على متن الطائرة وتحت حراسته 5000 وحدة حسابية لكل شخص "، كما حددت الفقرة هـ من نفس المادة بالنسبة للإتلاف وضياع او خسارة أي شيء موجود على متن الطائرة بما في ذلك الأمتعة المسجلة والبريد: 250 وحدة حسابية للكيلوغرام الواحد"³.

تأخذ اتفاقية مونتريال 1999 بنظام المزدوج للمسؤولية الخاصة في حالة وفاة المسافرين أو إصابته بأذى جسماني، حيث تبني قواعد المسؤولية الموضوعية في حالة لا تتجاوز قيمتها مائة ألف وحدة سحب خاصة عن كل راكب، لا يجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته أو أن يحد عنها المادة 21.و يتبنى مسؤولية على الخطأ المفترض في حالة الاضرار التي تزيد على مائة الف وحدة سحب خاصة ، بالتالي يوجد انفصال تام بين نظامي المسؤولية داخل مبلغ التعويض الواحد ، فمثلا لو طلب المدعي تعويضا مقدرا ب 200.000 وحدة حقوق سحب خاصة فان الناقل الجوي مجبر على التعويض وفق قيمة الضرر وهي قاعدة عامة في أحكام المسؤولية، إذ ان

¹نص المادة 155 من القانون 06/98 المتضمن القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني .

² خرشي عمر معمر ، المرجع السابق ، ص358 .

³ خرشي عمر معمر ، نفس المرجع ، ص 361 .

إنفاقية مونتريال 1999 أثرت أن لا تطبق قاعدة التعويض الجابر لكل الأضرار بصفة مطلقة حرصا على تحقيق التوازن بين مصالح الناقلين من جهة ومصالح المسافرين والشاحنين من جهة أخرى، فقد أخذت الاتفاقية بالنوع الثاني من المسؤولية وبنيت في المقابل على قواعد المسؤولية بدون تحديد على فكرة الخطأ المفترض وليس على المسؤولية الموضوعية.¹

وهذا الاختلاف الواضح في تحديد قيمة التعويض بين اتفاقية وارسو 1929 التي صادق عليها المشرع الجزائري رغم تم تحيين القانون سنة 1998 واتفاقية مونتريال 1999 كان على المشرع الجزائري إعادة تحيين نصوصه القانونية وفق التطورات الحديثة في مجال القانون الجوي الدولي والطيران المدني لأن تأخره على عدم مصادقة على اتفاقية مونتريال 1999 يهدر حقوق الركاب و الشاحنين في حالات رفع دعاوى أما الجهات الوطنية القضائية ، بنظر إلى قيمة التعويض المجحفة التي حددتها اتفاقية وارسو 1929 و التي تلقت انتقادات خاصة من طرف الولايات المتحدة الأمريكية و طالبت بإنصاف المسافرين بزيادة في التعويض خاصة في حالة وفاة و إصابة بالضرر الجسماني ، إن مسؤولية الناقل الجوي في التشريع الجزائري تقوم على اساس الخطأ المفترض وفي حالة اثبات الناقل الجوي على عدم مسؤوليته يعفى من المسؤولية .

وهذا ما تدعو اليه المنظمة الدولية للطيران المدني في كل مرة في المناسبات الدولية و مؤتمرات والمحافل الدولية بمسارعة الدول منها العربية بمواكبة التطورات و مصادقة على اتفاقية مونتريال 1999، لأن عدم الانضمام لها والبقاء على المسايرة اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكولاتها يجعل النظام الدولي الجوي يخضع لنظامين لكل منهما قوة الإلزامية رغم أن الملاحة الجوية واحدة وهذه الازدواجية لا تخدم الملاحة الدولية ولا مستعمليها.²

¹ خرشي عمر معمر ، نفس المرجع ، ص 362 .
² خرشي عمر معمر ، نفس المرجع ، ص 365

الفرع الثاني: قيمة التعويض في اتفاقية مونتريال 1999

حددت اتفاقية مونتريال 1999 مسؤولية الناقل الجوي ومدى التعويض عن الضرر، كما نصت على تجاوز الحدود القصوى للتعويض في الحالات التالية:

تحديد قيمة التعويض على أساس المستوى الثاني للمسؤولية، إذ ان اتفاقية مونتريال 1999 تأخذ بنظام المزدوج للمسؤولية، وبهما يتم التفرقة بين نوعين من الأضرار النوع الاول من الاضرار هي تلك التي لا تتجاوز قيمتها المحددة في الاتفاقية، وبالتالي لا يجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته أو يحد منها وفق لقواعد المسؤولية الموضوعية المادة 21 من الاتفاقية هذا لا يعني أن الناقل الجوي غير ملزم بجبر الأضرار التي تزيد قيمتها ما هو محدد في الاتفاقية بل ننقل إلى النوع الثاني من الأضرار التي تزيد عن ما هو منصوص عليها في الاتفاقية وهنا في الفقرة الثالتية من م 21 على الأضرار المنصوص عليها في الفقرة الاولى من المادة 71 التي تتجاوز قيمة التعويض ما هو منصوص عليه في الاتفاقية لا يكون الناقل الجوي مسؤولاً إذا أثبت ما يلي :

أ) أن الضرر لم ينشأ عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الناقل وتابعيه ووكلائه .

ب) أو أن هذا الضرر نشأ فقط عن الإهمال أو الخطأ أولم الامتناع من جانب الغير .

وهنا يسأل الناقل الجوي على جبر هذه الأضرار وفق لقواعد المسؤولية المبنية على الخطأ المفترض وهنا يكون التعويض كل الضرر وعلى قدره . وهي قاعدة عامة في أحكام المسؤولية، إذ أن اتفاقية مونتريال 1999 أثرت أن لا تطبق قاعدة التعويض الجابر لكل الأضرار الجابر بصفة مطلقة، حرصاً على تحقيق التوازن بين مصالح الناقلين من جهة ومصالح المسافرين والشاحنين من جهة أخرى فقد أخذت الاتفاقية بالنوع الثاني من المسؤولية، وبنيت في المقابل على قواعد المسؤولية بدون تحديد فكرة الخطأ المفترض وليس على المسؤولية الموضوعية.¹

- تشديد مسؤولية على الناقل سيء النية، نصت الفقرة الخامسة من المادة 22 من اتفاقية مونتريال 1999 بأنه " لا يسري الواردة في الفقرتين (1)و(2) من هذه المادة، إذا ثبت أن

¹ هشام فضلي ، المرجع السابق ، ص73 .

الضرر عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه بقصد إحداث ضرر أو برعونة مقرونة بإدراك أن ضررا سينجم عن ذلك في غالب و يشترط أيضا في حالة وقوع الفعل أو الامتناع من أحد التابعين أو الوكلاء، إثبات أن هذا التابع أو الوكيل كان يتصرف في نطاق ممارسته لوظيفته¹.

وقد يحرم الناقل الجوي من الاستفادة من نظام المسؤولية إذا وقع في الخطأ في منطقة وسطى بين الغش والخطأ الجسيم، فهو أقل من الغش لأنه لم ينوي قصد إلحاق الأضرار ولكنه أعلى قصوى من الخطأ الجسيم لأنه يتطلب عنصر الإرادة في الفعل أو الامتناع أو عنصر العلم أو الإدراك في حالة القيام بالفعل أو الامتناع بعدم أخذ الحيطة بأنه سوف يرتب ضررا².

اتفاق ارادي للمسؤولية ، اتاحت اتفاقية مونتريال 1999 للطيرين الناقل والمرسل في عقد اتفاق في زيادة حدود التعويض اما باعلان المرسل مصلحته في التسليم وفقا للتوضيح الاتي يكون التشديد في زيادة حد المسؤولية بإرادة طرفي العقد ، وذلك حسب المادة 25 من الاتفاقية " يجوز للناقل أن يشترط خضوع عقد النقل لحدود مسؤولية أعلى من الحدود المنصوص عليها في هذه الاتفاقية أو أنه لا يخضع لأي حدود للمسؤولية " وذلك حماية للناقل الجوي من الإفلاس والخراب نتيجة تحمله لعبئ كبير من التعويضات³.

ولا يعتبر التعويض التي تم الاتفاق عليه من قبيل التقدير الجزافي، الذي يجب استحقاقه مهما كانت قيمة الأضرار، بل هو بمثابة حد الأقصى جديد للتعويض لا يصح تجاوزه ولكن ليس بضرورة بلوغه ، إذ قيمة التعويض محددة حسب حجم الضرر ، فإذا ثبت أن قيمة الضرر أقل من الحد الجديد الذي تم الاتفاق عليه من أجل التعويض، فلا يلزم الناقل الجوي إلا بقيمة الأقل⁴.

¹ نص الفقرة الخامسة من المادة 22 من اتفاقية مونتريال 1999 .

² أماني احمد عبد الله موسى ، المرجع السابق ، ص 338 .

³ نص المادة 25 من اتفاقية مونتريال 1999 .

⁴ أماني أحمد عبد الله موسى ، المرجع السابق ، ص 339 .

تبعاً للمادة 26 من اتفاقية مونتريال 1999 لا يجوز للناقل الجوي التنازل على حد من مسؤوليته المقررة لمصلحته " كل بند يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته أو وضع حد أدنى من الحد المعين في الاتفاقية يكون باطلاً ولاغياً ولكن بطلان هذا البند لا يترتب عليه بطلان العقد بأكمله ، الذي يظل خاضعاً لأحكام هذه الاتفاقية " لأن مستعملي الطائرة سواء كانوا ركاباً أو من الشاحنين هم الطرف الضعيف في عقد النقل الجوي.¹

صرامة التشديد في التسليم من جانب واحد في كثير من الأحيان تكون البضاعة والأمتعة المسجلة من الأشياء الثمينة و باهظة الثمن، مثل متحف المجوهرات من الذهب والفضة والتي تزيد قيمتها الحقيقية الحد الأقصى للتعويض الاتفاقي وفق الفقرة الثانية والثالثة من المادة الثانية والعشرين 22/3 من الاتفاقية مونتريال 1999 تؤكد على أنه باستطاعة الراكب أو الشاحن الحصول على مبلغ يفوق الحد الأقصى للتعويض المقرر، إذا قام عند تسليم الأمتعة أو البضاعة إلى الناقل بتقديم بيان خاص يوضح فيه مصلحته في تسليمها عند نقطة الوصول وبدفع مبلغ إضافي إذا اقتضى الأمر، وفي حالة التزام الناقل الجوي بدفع مبلغ لا يتجاوز المبلغ المعين، إلا إذا أثبت أن هذا المبلغ يفوق مصلحة الراكب أو المرسل في استلام الأمتعة أو البضائع عند نقطة الوصول.²

المطلب الثاني: الاعفاء من المسؤولية

إذا كان الخطأ بسبب خارجي لا علاقة له بارادة الناقل الجوي او وكلائه ، او اذا ثبت ان الناقل الجوي يقوم بتنفيذ التزامه فاذا كانت المسؤولية تقوم على اساس الخطر فاعفاء الناقل الجوي من المسؤولية بمجرد اثبات ان الضرر كان بسبب من الاسباب التي تم اعفائه منها قانوناً من اتخاذ كل الاجراءات الضرورية لتفادي الخطر هو او وكلائه او من خطأ المضرور نفسه.

¹ نص المادة 26 من اتفاقية مونتريال 1999 .

² نص الفقرة الثانية و الثالثة من المادة 22 من اتفاقية مونتريال 1999 .

وقد تطرقت اتفاقية مونتريال 1999 من المادة 20 لشروط دفع المسؤولية ، كما تضمنت اتفاقية وارسو 1929 في المادة 20 كذلك وجوب توفر شروط لإعفاء من المسؤولية وقد تم نقلها من طرف المشرع الجزائري من خلال نص المادة 148 و 149 من قانون رقم 06/98 المتضمن أحكام الإعفاء من المسؤولية.¹

وهذا ما سوف نتطرق إليه من خلال الفروع التالية أولها اتخاذ الناقل الجوي ووكلائه كافة الإجراءات لتفادي الضرر أو استحالة اتخاذه أما الثاني هو وجود أسباب خاصة بإعفاء من المسؤولية في نقل الأشخاص والأخير هو وجود أسباب خاصة بإعفاء من المسؤولية في نقل البضائع وعن التأخير.

الفرع الأول : اتخاذ الناقل الجوي ووكلائه كافة الإجراءات لتفادي الضرر أو استحالة اتخاذه
تنص المادة 20 من اتفاقية مونتريال 1999 على أنه " إذا اثبت الناقل ان الضرر قد نجم عنه، أو أسهم في حدوثه، إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص المطالب بالتعويض، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه، يعفى الناقل كليا او جزئيا من مسؤوليته تجاه المطالب بقدر ما يكون هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع قد سبب الضرر أو أسهم في حدوثه، وإذا تقدم بطلب التعويض عن وفاة الراكب أو إصابته الشخص آخر غير الراكب، يعفى الناقل كذلك كليا أو جزئيا من مسؤوليته بقدر ما يثبت أن حدوث الضرر أو الإسهام في حدوثه قد حصل نتيجة إهمال أو خطأ هذا الراكب .

وتنطبق هذه المادة على جميع أحكام المسؤولية في هذه لاتفاقية بما في ذلك فقرة الاولى من المادة 21

نستخلص من هذا النص ما يلي : يعفى الناقل الجوي من المسؤولية جزئيا أو كليا نتيجة إهمال أو خطأ او امتناع المسافر يشمل جميع أنواع المسؤولية المنصوص عليها في اتفاقية مونتريال

¹ خرشي عمر معمر ، المرجع نفسه ، ص 367 .

1999 أي كل من المسؤولية عن نقل الركاب، والأمتعة والضائع وعن التأخير، بغض النظر إن كانت المسؤولية الموضوعية قائمة على أساس الضرر أو شخصية قائمة على أساس الضرر أو شخصية قائمة على أساس إثبات الخطأ المفترض أو خطأ واجب إثباته¹.
 يقرر النص قاعدة موضوعية منها إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية كلياً أو جزئياً بحسب الخطأ المرتكب سواء كان إهمال أو خطأ أو امتناع للمضروب هو من سبب الضرر و ساهم في وقوعه ، فإن كان السبب هو خطأ المضروب وحده يعفى الناقل الجوي كلياً من المسؤولية وإن كان مساهمة الناقل في حدوثه يعفى الناقل جزئياً من المسؤولية بقدر المساهمة والعبرة ليس بجسامة الخطأ الذي سبب الضرر بل بمدى مساهمة كل طرف فيه².
 من خلال النص فإن الاعفاء الكلي أو الجزئي للناقل الجوي من المسؤولية يسري حتى في حالات أن يكون رافع الدعوى أشخاص آخرين ذوي الحقوق الذين يردون استرداد حقوق الركاب، وكان هدف واضعي بنود اتفاقية مونتريال 1999 هو استفادة الناقل الجوي بكل طرق دفع المسؤولية في مواجهة طالبي التعويض أياً كان الأساس الذي تقوم عليه الدعوى المطالبة بالتعويض³.

الفرع الثاني : الأسباب الخاصة بإعفاء من المسؤولية في نقل الأشخاص

حسب المادة 20 من اتفاقية مونتريال لسنة 1999 فإن المسؤولية لا تدفع إلا بخطأ المضروب و مهما كانت مسؤولية الناقل الجوي سواء موضوعية او شخصية التي تقوم على اساس الخطأ المفترض مهما كان اختلاف في سبب دفع المسؤولية وذلك مثل المسؤولية على الاضرار التي تسبب الوفاة او الاصابة بادي جسماني اذا لم تتجاوز مائة الف وحدة سحب خاصة وفق الفقرة 2 م 17 من نفس الاتفاقية، اما المسؤولية القائمة على اساس الخطا المفترض المنصوص عليها في الفقرة الثانية من المادة 21 فان دفع المسؤولية من جانب الناقل الجوي ، وتابعيه ووكلائه يكون سواءا باثبات ان الضرر لم ينشأ عن الخطا او اهمال او امتناع او بتقديم دليل

¹ محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص 321 .

² محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص 321 .

³ أماني احمد عبد الله موسى ، المرجع السابق ، ص 341 .

على ان الضرر نشأ فقط نتيجة خطأ او اهمال او امتناع من جانب الغير ومثال على ذلك الاضرار التي لا تتجاوز قيمتها مائة الف وحدة سحب خاصة في حالة الوفاة او الاصابة باي اذى جسماني ف2 م21

وما نستخلصه من هذا المجال بان لاثبات الاعفاء من مسؤولية الناقل الجوي في حالة اهمال او خطأ او امتناع يكون وفق المعيار الموضوعي وهو حالة الناقل الجوي العادي الذي يكون في ظروف الناقل المدعي عليه ، كما ان الاتفاقية لم تشترط اثبات الناقل الجوي انه وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية لتفادي نشوء ضرر او كان من المستحيل عليهم اتخاذه لاعفائه من المسؤولية وهذا عكس ما نجده بالنسبة للاضرار الناشئة عن التأخير في نقل الركاب

الفرع الثالث : الأسباب الخاصة بإعفاء من المسؤولية في نقل البضائع و عن التأخير

وفق للفقرة الثانية من المادة 17 إعفاء الناقل الجوي من المسألة في حالة وجود خلل كامن في الأمتعة أو نوعيتها أو عيب فيها ذلك في الأمتعة المسجلة.

أما في حالة هلاك أو تلف أو ضياع البضاعة فإن المسؤولية تبقى طرق دفعها وفق بروتوكول مونتريال الرابع و تبقى مسؤولية الناقل الجوي إذا كان نشؤ الضرر لأسباب التالية وفق المادة 2/18 " غير أن الناقل الجوي لا يكون مسؤولاً إذا ثبت ويقدر ما يثبت أن تلف البضائع أو ضياعها وجود خلل كامن في البضاعة أو بسبب نوعها أو وجود عيب ذاتي في البضاعة "1. وجود خلل كامن في تلك البضائع أو بسبب نوعيتها أو وجود عيب ذاتي فيها سواء تغليف البضائع من جانب شخص الناقل أو تابعيه أو وكلائه، عمل من أعمال الحرب أو نزاع مسلح، إجراءات اتخذتها السلطة بشأن دخول البضائع أو خروجها أو عبورها .2

في هذه الحالة تبقى مسؤولية الناقل الجوي قائمة على أساس الخطأ المفترض، فلا يستطيع الناقل الجوي درء هذه المسؤولية إلا بإثبات جدي وواقعي أنه وتابعيه ووكلائه فعلا قد اتخذوا

¹ محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص324 .

² أماني احمد عبد الله موسى ، المرجع السابق ، ص342 .

كل الإجراءات والتدابير اللازمة والفعلية لتفادي هذا الضرر أو أنه استحالة عليهم ذلك الأسباب
جد مستحيلة .

ولتذكير فإن اتفاقية مونتريال 1999 قد نقلت نفس الحكم المقرر لدفع المسؤولية الوارد في
اتفاقية وارسو و البروتوكولات المعدلة .

الخاتمة

خاتمة:

تختلف القواعد القانونية التي تحكم النقل الجوي باختلاف النطاق المكاني للرحلة الجوية، فإضافة إلى النقل الجوي الداخلي الذي عادة ما تنظمه قوانين وأنظمة داخلية خاصة بكل دولة، هناك النقل الجوي الدولي الذي يخضع في أحكامه للاتفاقيات والمعاهدات الدولية. تعد اتفاقية مونتريال أهم وأشمل الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل الجوي الدولي، التي جاءت لتوحيد قواعد النقل الجوي الخاصة بنقل الأشخاص والبضائع. حملت هذه الاتفاقية الناقل الجوي بعدة التزامات لعل أهمها الالتزام بسلامة الركاب، والالتزام بسلامة الأمتعة أو البضائع. فقد نصت المادة 17 من الاتفاقية المذكورة أعلاه على أنه؛ يكون الناقل الجوي مسؤولاً تجاه الركاب عن الأضرار التي تلحق بهم في حالة الوفاة أو الإصابات الجسدية، وذلك بشرط أن تكون الحادثة التي أدت إلى الوفاة أو الضرر قد وقعت على متن الطائرة، أو أثناء عمليتي الصعود أو النزول منها، ومع ذلك، لا يكون الناقل الجوي مسؤولاً إذا ما أثبت أن الوفاة أو الضرر البدني كان نتيجة لظروف وحالة الراكب الصحية. إضافة إلى التزامه بسلامة الراكب؛ فإن الناقل الجوي يكون مسؤولاً أيضاً عن الأضرار التي تلحق بالأمتعة أو البضائع، إلا أن مسؤوليته هنا تختلف بحسب ما إذا كانت هذه البضائع مسجلة أو غير مسجلة. فإذا كانت البضاعة مسجلة وأصابها التلف أو الضياع أو الهلاك؛ تكون مسؤولية الناقل مسؤولية موضوعية قائمة على الخطأ المفترض في حقه والتي لا تنتفي بإثبات عدم ارتكاب الناقل أو تابعيه أو وكلائه أي خطأ. أما في حالة عدم تسجيل البضاعة، أو في حال كون البضاعة تعد من الأشياء الشخصية التي

عادة ما يحتفظ الراكب بحراستها أثناء الرحلة، فإن مسؤولية الناقل عن تلف هذه البضائع تعد مسؤولية شخصية تقوم على الخطأ واجب الإثبات في حق الناقل أو تابعيه أو وكلائه.

كما تعد اتفاقية مونتريال 1999 الوعاء الذي وحد وطور عدد من الاتفاقيات و التي كان موضوعها الأساسي مسؤولية الناقل الجوي ، لا ننسى بأنها أرست تكاملا و توافقا ، و قد شملت جميع الاتفاقيات السابقة ذلك لأنها تضمنت في أحكامها كافة أحكام مسؤولية الناقل الجوي الدولي التي كانت متناثرة بين مواد الاتفاقيات و البروتوكولات السابقة و حققت الغرض الذي سعت الدول إليه من خلال تعديلات المختلفة الاتفاقية وارسو 1929 و تعديلاتها في كل من لاهاي 1955 و مونتريال 1999 و جواتيمالا 1971 و بروتوكولات مونتريال الاضافية الأولى ، و الثانية والثالثة كما أدرجت ضمن أحكامها اتفاقية جواتيمالا 1961 و التي كان موضوعها مسؤولية النقل السريع بين أكثر من ناقل وكل ذلك مراعاة مصلحة المسافر عن تشديد مسؤولية الناقل الجوي و حدود التعويض المناسبة و إرساء المساواة بين الأفراد والشركات الطيران المدني

1 .

إن هدف اتفاقية مونتريال 1999 هو دمج الآليات الحاكمة للنقل الجوي الدولي في اتفاقية واحدة، لأن تعدد الآليات الحاكمة للنقل الجوي على المستوى الدولي من شأنه إثارة التنازع بينها، الذي كان ينذر بهدم فكرة توحيد القواعد الدولية التي سعت اتفاقية وارسو 1929 و بروتوكولاتها إلى تحقيقه، ولذلك كان أهم الأهداف السياسية لإبرام اتفاقية مونتريال هو إحلال اتفاقية جديدة محل آليات متعددة، ويثار هنا التساؤل هل بفعل نجحت اتفاقية مونتريال 1999 في القضاء على إشكالية التنازع التي ثارت في ظل نظام وارسو 1929 .

و أثناء مناقشة مشروع مونتريال 1999 كانت المادة 2/51 من المشروع تلزم الدول الأعضاء ي اتفاقية مونتريال 1999 بأن تعلن تخليها عن التزاماتها في الآليات القديمة، وارسو وتعديلاتها

¹ ابراهيم سيد أحمد ، " النقل الجوي ، مكتب الجامعي الحديث ، ط2010، ص1، ص143 .

بمجرد توقيع عدد كاف عليها يتعين على أية دولة ترغب في أن تكون عضوا في هذه الاتفاقية بعد دخولها حيز النفاذ أن تعلن أولاً تخليها عن آليات وارسوا وبروتوكولاتها، ثم تتقدم للانضمام إلى الاتفاقية .

غير أنه تم حذف هذه المادة في اللحظة الأخيرة وتم تخصيص مادة خاصة تحكم علاقة اتفاقية مونتريال 1999 باتفاقية وارسوا وتعديلاتها في المادة 1/55 .

وكان هذا الإجراء بحذف المادة 1/51 هو فشل اتفاقية مونتريال 1999 في تحقيق هدفها المتمثل في توحيد ودمج كل الآليات الحاكمة للنقل الجوي الدولي في اتفاقية واحدة. وأصبحت بجانبها 18 آلية قديمة في مجال النقل الجوي الدولي لا تزال قائمة جنباً إلى جنب مع اتفاقية مونتريال 1999.¹

ومن الملامح الرئيسية للاتفاقية مونتريال 1999 مفهوم المسؤولية غير المحدودة ومن فوائد الانضمام لها ما يلي :

كما أنها أقرت المسؤولية المزدوجة أولها المسؤولية الموضوعية والتي قوامها الخطر عن نقل البضائع، والثانية المسؤولية الشخصية التي تقوم على أساس الخطأ عن نقل الأشخاص والأمتعة .

إزالة التعارض بين نظام المسؤولية التعويضية و أحكام الشرعية الإسلامية ، التعارض يتجلى في أمرين :

• الأول هو مبدأ اتفاق على تحديد قيمة التعويض عن الأضرار قبل وقوعها بغيرها وإن كان حجم الضرر أكبر.

وفق الأحكام الشرعية الإسلامية الناقل الجوي مؤمن ولا يسأل عن الأضرار ما لم يتعدى أو يفرط، فإن ثبت تفريطه أو تعديه فهو مسؤول مسؤولية كاملة عن تعويض المتضرر

¹ ارجع الى نص المادة 55 من اتفاقية مونتريال 1999 .

عن الأضرار التي لحقت به أو ببضاعته طوال فترة النقل، وليس له أي الناقل الجوي أن يستند إلى اتفاق الذي تم مع الطرف المتضرر في تحديد قيمة التعويض، وهذا ما لا يعارض أحكام الشريعة الإسلامية.¹

• إما الأمر الثاني فقيمة التعويض كان مقدرا عن الوفاة الراكب هو 16600 دولار أمريكي حسب بروتوكول لاهاي 1955 المعدل الاتفاقية وارسوا 1929 وهو أقل من قيمة التعويض الذي تقدره الشريعة.²

الآن فإن اتفاقية مونتريال 1999 جعلت التعويض محدد عن الوفاة كما أنها لا يستطيع الناقل رد مسؤوليته أو الاتفاق على تخفيض قيمة التعويض، ولكن الاتفاقية عادت و أعطت فرصة للناقل بإثبات أن الحادث الذي ترتب عنه الوفاة الراكب لم يكن بسبب إهمال أو خطأ منه أو أحد تابعيه ففي هذه الحالة يصبح التعويض مقدر 100.000 سحب خاصة وزال التعارض الذي كان قائم بسبب قيمة التعويض، كما سمحت بمراجعته كل 5 سنوات.³

كما نتيج اتفاقية مونتريال 1999 أمام المدعي عدة خيارات لمحل إقامة دعواه أمام الناقل سواء محكمة محل الناقل، أو محكمة مركز أعمال الناقل الرئيسي أو محكمة محل إبرام العقد أي محل شراء التذاكر، أو محكمة محل نقطة الوصول، ومن باب المساعدة وتسهيل ومراعاة لظروف الصحية والمادية للراكب، أتاحت اتفاقية مونتريال في حالة وفاة الراكب أو إصابته البدنية أن يرفع دعواه للمطالبة بالتعويض في محل إقامته الرئيسي وقت وقوع الحادث، وبهذه الميزة لمحل إقامة الدعوى تكون اتفاقية مونتريال قد تميزت على غيرها من الاتفاقيات السابقة .

¹ أماني احمد عبد الله موسى ، المرجع السابق ، ص 345 .
² إبراهيم عبد الرحمن " مسؤولية الناقل الجوي و أثارها في التعويض "، مداخلة في الملتقى الدولي بعنوان الطيران المدني في التشريعات الوطنية والاتفاقية الدولية، الإمارات العربية المتحدة، 25، 26، 27 أبريل 2017 ص 21 .
³ خرشي عمر معمر، المرجع السابق، ص 371 .

كما أجازت اتفاقية لطرفي عقد النقل الجوي اختيار التحكيم لحل اختلاف الناشئ بينهما لكن هذا الخيار منصوص عليه فقط على نقل الركاب والبضائع.

كما شجعت الاتفاقية مونتريال 1999 إحلال التذاكر الالكترونية بديلا عن التذكرة الورقية وقد أصبحت مسألة إخطار الراكب عن تطبيق أحكام الاتفاقية ونظام المسؤولية متروك للناقل إن شاء نشره وإن شاء تركه .

كما أنه لأول مرة في تاريخ منظمة الطيران المدني الدولي يتم إصدار اتفاقية باللغة العربية كلغة رسمية من اللغات التي تصدر بها الاتفاقيات و الوثائق الإدارية، وبالتالي لا حاجة إلى ترجمة بعض بنود الاتفاقية سواء لقرائها أو أمام الجهات القضائية .

كما أنها حددت مدة التقادم والتي هي الفترة التي يجب أن ترفع دعوى التعويض خلالها ، مدة التقادم بسنتين من تاريخ الوصول إلى نقطة المقصد أو التاريخ الذي يجب أن تصل فيه الطائرة أو التاريخ الذي توقفت فيه عملية النقل، والفائدة التي تعود من إقرار حق التقادم هو وضع حد الانشغال ذمة الناقل لما يتميز به النشاط الجوي من سرعة وكبر الحجم عمليات النقل بما يصعب معه الاحتفاظ ببيانات ومستندات وملابس الحالة التي ترتب عليها الخلاف .

وفي الأخير يمكن القول بأن اتفاقية مونتريال 1999 قد نجحت في تفادي النقص الذي كانت اتفاقية وارسو تعاني منه ولاسيما فيما يتعلق بأساس المسؤولية وحدود التعويض واليوم معظم الدول العالم تطبق قواعد النقل الجوي وفق لأحكام اتفاقية مونتريال 1999 ولاسيما تلك المتعلقة بمسؤولية النقل الجوي اتجاه المسافرين أو أصحاب الأمتعة أو البضائع .

لهذا يجب توحيد القواعد النقل الجوي و إلزام كل الدول المصادفة على اتفاقية مونتريال 1999 من أجل الحد من التنازع القائم بين نظامين مختلفين يحكمان نفس الأشخاص من الناقل الجوي و المتضرر و نفس النشاط وهو في ميدان النقل الجوي .

ان استمرار المشرع الجزائري في عدم الانضمام إلى اتفاقية مونتريال 1999 وتعديل القوانين الوطنية بما يوافق هذه الاتفاقية يجعله في موضع حرج ، وذلك بسبب اختلاف الأنظمة القانونية التي تحكم النقل الجوي ، فالإضافة إلى مصادقة أغلب الدول الأوروبية على الاتفاقية ، هناك كذلك العديد من الدول العربية منها الإمارات العربية المتحدة وقطر ومملكة العربية السعودية والسودان وهناك دول عربية لم تصادق عليها بقيت دائماً مصادقة على اتفاقية وارسوا 1929 وهذا ما يضر بمصالح المتضررين أكثر زيادة على تنازع بين الأنظمة القانونية نفسها.

فما كان على المشرع الجزائري إلى أن يحذو خطوة جبارة في تحيين قوانينه ومصادقة على اتفاقية مونتريال 1999 وإدخالها وتعديل قوانينه الوطنية بما يتوافق مع أحكام هذه الاتفاقية وخاصة وخاصة وأن الدول العربية تسعى مجتمعة إلى توحيد قوانين الطيران المدني فيها وإيجاد سوق نقل جوي عربي واحدة وتحرير النقل الجوي العربي خاصة لحل جميع مشاكل المتنازع عنها من بروتوكولات ومونتريال الإضافية الأولى و الثانية و الثالثة والرابعة حيز التنفيذ والتي هدفها توحيد قواعد النقل الجوي.

قائمة المراجع

1- الكتب:

1. البهجي يناس محمد، القانون الجوي، المركز القومي للإصدارات القانونية، الطبعة الأولى، السنة 2013
2. التليبي عبد الستار، شروط قيام المسؤولية الناقل الجوي والأسباب لدرئها، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، الطبعة الأولى، سنة 1976 .
3. سيد أحمد ابراهيم، النقل الجوي، مكتب الجامعي الحديث، الطبعة الأولى، جمهورية مصر العربية ، سنة 2010 .
4. العربي محمد فريد ،محمدي جلال وفاء " القانون الجوي" القانون الجوي، الملاحة الجوية والنقل الجوي، دار المطبوعات الجامعية، جمهورية مصر العربية، الطبعة الأولى، سنة 1998 .
5. العربي محمد فريد، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، دار الجامعة الجديدة الطبعة الأولى، جمهورية مصر العربية، السنة 2004.
6. فضلي هشام، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي دراسة في اتفاقية مونتريال 1999، قانون التجارة الجديد، دار الجامعة الجديدة للنشر، جمهورية مصر العربية، الطبعة الأولى، سنة 2005 .
7. موسى طالب حسن، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، جمهورية مصر العربية، سنة 2005.
8. هاني محمد دويدار، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1994 .

2- الرسائل والمذكرات الجامعية:

1- مختار بكور، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المغربي، أطروحة لنيل دكتوراه الدولة في القانون الخاص. جامعة محمد الخامس، الرباط المملكة المغربية، 1989.

2- بشير خليف، احكام مسؤولية الناقل الجوي ، مذكرة لنيل شهادة الماستر ، جامعة سعيدة، الجزائر، 2015-2016

3.المقالات

1. بحوث مؤتمر الطيران المدني " المؤتمر الدولي السنوي العشرون، الإمارات العربية المتحدة، الجزء الأول، إبراهيم عبد الرحمن " مسؤولية الناقل الجوي وأثارها في التعويض " مقال للمشاركة في ملتقى دولي بعنوان الطيران المدني في التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية 25.26.27 أفريل 2012 .

2. بحوث مؤتمر الطيران المدني " المؤتمر الدولي السنوي العشرون، الإمارات العربية المتحدة، الجزء الأول، أماني أحمد عبد الله موسى "تطور طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي مابين اتفاقية وارسو 1929 واتفاقية مونتريال 1999 " مقال للمشاركة في ملتقى دولي بعنوان الطيران المدني في التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية 25.26.27 افريل 2012 .

3. بحوث مؤتمر الطيران المدني " المؤتمر الدولي السنوي، الإمارات العربية المتحدة، الجزء لأول، خرشي عمر معمر أحكام مسؤولية الناقل الجوي في التشريع الجزائري مقال للمشاركة في ملتقى دولي بعنوان الطيران المدني في التشريعات الوطنية و الاتفاقيات الدولية 25.26.27 أفريل 2012 .

4. بحوث مؤتمر الطيران المدني " المؤتمر الدولي السنوي العشرون، الإمارات العربية المتحدة، الجزء الأول، حمدي مصطفى حسن " الاستثناءات الواردة على مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفقا لاتفاقية وارسو 1929 والبروتوكولات المعدلة لها واتفاقية مونتريال 1999 "مقال للمشاركة في ملتقى دولي بعنوان الطيران المدني في التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية 25.26.27 أبريل 2012 .

5. بحوث مؤتمر الطيران المدني " المؤتمر الدولي السنوي العشرون، الإمارات العربية المتحدة، الجزء الأول، عبد المجيد خلف منصور العنتري " أساس لمسؤولية الناقل الجوي وحالاتهما مقال للمشاركة في ملتقى دولي بعنوان الطيران المدني في التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية 25.26.27 أبريل 2012 .

6. بحوث مؤتمر الطيران المدني " المؤتمر الدولي السنوي العشرون ، الإمارات العربية المتحدة، الجزء الأول، منى حسب الرسول حسن " مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية وفقا لمعاهدة مونتريال 1999 " مقال للمشاركة في ملتقى دولي بعنوان الطيران المدني في التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية 25.26.27 أبريل 2012 .

7. . بحوث مؤتمر الطيران المدني " المؤتمر الدولي السنوي العشرون، الإمارات العربية المتحدة، الجزء الأول، كامران الصالحي "الطبعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي في الاتفاقيات الدولية وفي القانون الإماراتي مقال للمشاركة الطيران المدني في التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية 25.26.27 أبريل 2012 .

4. الاتفاقيات الدولية:

1- اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي وارسو 12 أكتوبر 1929 .

2- اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة بمونتريل في 28 ماي 1999 .

5. النصوص:

4- قانون رقم 6/98 مؤرخ في 03 ربيع الأول 1419 الموافق 27 جوان 1998 المتضمن تحديد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني المعدل والمتمم.

3- الأمر رقم 14/15 مؤرخ في 28 رمضان عان 1436 الموافق 15 يوليو 2015 ويتم القانون رقم 06/98 مؤرخ في 03 ربيع الأول 1419 الموافق 27 جوان 1998 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني .

المراجع الأجنبية

- 1- Jacque Navau , droit du transport aérien international , Bruylant ,Bruxelles, 1980.
- 2- Rosine de barbeyrac , droit aérien , organisation et accords internationaux , jean Mermoz formation PN, 1998 .

الفهرس

1	مقدمة
13	الفصل الأول : الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل الجوي المبحث الأول: نوع الضرر الذي يستوجب التعويض مع اطاره الزماني و المكاني
14	المطلب الأول : طبيعة الأضرار التي يسأل عنها الناقل
15	الفرع الأول : الضرر الذي يلحق بالأشخاص
17	الفرع الثاني: الضرر الذي يلحق بالبضائع
18	الفرع الثالث : الضرر الناتج عن التأخير
21	المطلب الثاني :الإطار الزماني و المكاني لوقوع الضرر
21	الفرع الأول : بالنسبة للأضرار الواقعة على للأشخاص
23	الفرع الثاني : بالنسبة للأضرار الواقعة على البضائع
26	المبحث الثاني : الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل الجوي
27	المطلب الأول : قيام المسؤولية على أساس الخطأ
28	الفرع الأول : أساس الخطأ في القانون الدولي
31	الفرع الثاني : أساس الخطأ في اتفاقية مونتريال 1999
32	الفرع الثالث : أساس المخاطر في التشريع الجزائري
33	المطلب الثاني : قيام المسؤولية على أساس المخاطر
34	الفرع الأول : أساس المخاطر في القانون الدولي
36	الفرع الثاني : أساس المخاطر في اتفاقية مونتريال 1999
37	الفرع الثالث : أساس الخطأ في التشريع الجزائري
40	الفصل الثاني : الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل الجوي
41	المبحث الأول : دعوى المسؤولية عن الأضرار
	المطلب الأول : أطراف دعوى المسؤولية
	الفرع الأول : المدعي

	الفرع الثاني : المدعي عليه
46	المطلب الثاني :الاختصاص القضائي و مواعيد رفع الدعوى
47	الفرع الأول :المحاكم المختصة في نظر دعوى المسؤولية
49	الفرع الثاني : مواعيد رفع الدعوى
50	المبحث الثاني :تحديد قيمة التعويض والإعفاء من المسؤولية
50	المطلب الأول : تحديد قيمة التعويض
50	الفرع الأول : قيمة التعويض في اتفاقية وارسو 1929 و التشريع الجزائري
54	الفرع الثاني : قيمة التعويض في اتفاقية مونتريال 1999
58	المطلب الثاني : الإعفاء من المسؤولية
59	الفرع الأول :اتخاذ الناقل الجو ووكلائه الإجراءات لتفادي الضرر أو استحالة اتخاذه
60	الفرع الثاني :الأسباب الخاصة بإعفاء من المسؤولية في نقل الأشخاص
58	الفرع الثالث : الأسباب الخاصة بالإعفاء من المسؤولية في نقل البضائع و عن التأخير
	خاتمة
	قائمة المراجع