

جامعة سعد دحلب – البليدة

كلية الحقوق

المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري

رسالة دكتوراه
في القانون

من إعداد الطالبة
بن ناصر وهيبة

أمام اللجنة المشكلة من:

- أ/ الدكتور بن الشويخ الرشيد أستاذ التعليم العالي جامعة البليدة..... رئيسا
- أ/ الدكتور محمودي مراد أستاذ التعليم العالي جامعة البليدة مشرفا ومقررا
- الدكتور جمال محي الدين أستاذ محاضر جامعة البليدة عضوا
- أ/ الدكتور تشوار الجيلالي أستاذ التعليم العالي جامعة تلمسان عضوا
- أ/ الدكتور حسين بلحساني أستاذ التعليم العالي جامعة محمد الأول المغرب... عضوا
- أ/ الدكتور جعفر محمد سعيد أستاذ التعليم العالي جامعة تيزي وزو..... عضوا

البليدة: جوان 2010/2009

Created with

 nitroPDF professional

download the free trial online at nitropdf.com/professional

شكر

أشكر الله عز و جل الذي أنعم علي بنعمة حب العلم.

أشكر الدكتور محمودي مراد على قبوله الإشراف على هذه الرسالة، و صبره طيلة مدة البحث و عرفاني بالمجهودات التي بذلها في الاشراف و التوجيهات القيمة التي أفادني بها.

أشكر عميد كلية الحقوق وجميع الزملاء الأساتذة الذين ساعدوني، خاصة معنويا تشجيعا لي لإتمام هذا العمل.

إهداء

إلى أعم ما في الوجود.....والذي

إلى نور حياتي.....ولدي سارة وياسر

إلى شريك حياتي.....زوجي.

إلى الروح الطاهرة.....حماتي.

إلى كل.....عائلي.

إلى كل من يتمنى لي الخير.....زميلاتي وزملائي وأصدقائي.

ملخص

يتميز النقل الجوي بالأهمية البالغة في جميع المجالات مقارنة بوسائل النقل الأخرى ، لما يعرفه من حداثة و سرعة و تطور تكنولوجي في الوسيلة المستعملة فيه بجميع أنواعها (الطائرة) و كذلك المطارات ، و في مقابل ذلك فهو يكتسي خطورة كبيرة بسبب الأضرار التي قد تصيب مستعمليه من ركاب و أصحاب بضائع نتيجة الحوادث الجوية التي تتميز بخطورتها الكبيرة بالنظر إلى مكان وقوع الحادث و هو الجو ، كما قد تصيب الغير على سطح الأرض أو ركاب أو بضائع طائرة أخرى في حالة التصادم الجوي ، لذلك تدخل المشرع الدولي و المشرع الوطني لوضع أحكام تنظم عملية النقل الجوي و مسؤولية الناقل الجوي تجاه الركاب و أصحاب البضائع و الغير على اليابسة ، و التصادم الجوي حماية للمستعملين من جهة و الناقلين من جهة أخرى .

و تظهر أهمية دراسة هذا الموضوع من خلال تحديد شروط المسؤولية المدنية للناقل الجوي و تحديد طبيعتها، خاصة و أن المشرع قد أخرجها عن نطاق المسؤولية عن الأشياء غير الحية فنحدد بذلك القانون الواجب التطبيق ، كما أن وجود مثل هذه المخاطر قد يؤدي إلى شلل هذا القطاع الهام الذي أصبح ركيزة الدول في مسار التنمية الاقتصادية، و ذلك بتهرب الناقلين الجويين منه و تخوف مستعمليه، إذا لم يتدخل القانون بتنظيم أحكامه ، كما نحاول تحديد معنى الحادث الذي يعتمد عليه القضاء لتحديد مسؤولية الناقل الجوي أو تشديدها .

و بالرجوع لنصوص قانون الطيران نجد أن المشرع يحيلنا في كل مرة إلى اتفاقية دولية معينة لتطبيقها ، و لهذا فالهدف من دراسة موضوع المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي يتمثل في تحديد مدى تحكم المشرع الجزائري في تنظيمه لأحكام هذه المسؤولية .

وتقوم مسؤولية الناقل الجوي بوقوع حادث نتيجة إخلاله بأهم التزاماته في عقد النقل المبرم بينه و بين الراكب أو صاحب البضاعة و هو ضمان السلامة ، فتترتب مسؤولية عقدية يلتزم فيها بالتعويض و قد تكون تقصيرية إذا كان الذي تسبب في الحادث أحد تابعيه مثلا كركبان الطائرة ، و قد يكون هذا الأخير مسؤولا مسؤولية شخصية في بعض الحالات ، و هذا الحادث قد يصيب مستعمل النقل الجوي بسبب تحطم الطائرة نتيجة عطل في محركاتها ، أو قد يصيبه في مكان إقلاع و هبوط الطائرة و هو المطار ، و يثبت عقد النقل الجوي من طرف المضرور بوثائق يقدمها له الناقل الجوي مثل تذكرة السفر أو خطاب نقل البضاعة .

كما يحدد محل عقد النقل الجوي صورة المسؤولية المدنية التي تترتب عن تنفيذه بسبب وقوع حادث جوي ، إما نقل الأشخاص أو البضائع أو الأمتعة المسجلة ، و قد تقوم المسؤولية بالرغم من عدم وجود عقد بين الناقل المسؤول و المضرور ، و هي حالة مسؤوليته تجاه الغير على السطح الذي يتسبب له الحادث في ضرر جسماني أو مالي ، أو نتيجة اصطدام طائرتين فتقوم مسؤوليته تجاه ركاب و أصحاب بضائع مستعملي طائرة أخرى التي وقع التصادم معها ، و يختلف أساس المسؤولية في كل صورة من صور هذه المسؤولية .

لقد أقرت الاتفاقيات الدولية و على غرارها القانون الوطني مبدأ تحديد التعويض خروجاً عن قاعدة لكل ضرر تعويض يناسبه تقرر السلطة التقديرية للقاضي ، حماية للناقل الجوي ، حيث حددت المبالغ القصوى للتعويض في كل حالة ، و ليس للقاضي تجاوزها إذا عرض عليه النزاع ، و حددت التعويضات بوحدة حسابية هي الفرنك بوانكاريه ، أما صندوق النقد الدولي فقد حددها بحقوق السحب الخاصة بالنسبة لأعضائه ، وفي مقابل ذلك اشترط المشرع أن يكون الناقل حسن النية ، أو تشدد مسؤوليته في حالات حددها القانون .

و ضمناً لحصول المضرور على التعويض المحدد قانوناً, نص هذا الأخير على إلزامية التأمين عن مسؤولية الناقل المدنية تثبت بشهادة تقدم له من شركة تأمين معتمدة .

و في المقابل للناقل الجوي دفع المسؤولية عنه بإثباته انتفاء الخطأ عنه ، بإثبات الخطأ الملاحي أو خطأ المضرور بالوسائل المحددة في القواعد العامة ، أما في المسؤولية تجاه الغير على السطح فقد حددت وسائل دفع المسؤولية على سبيل الحصر .

و على المضرور أو ورثته رفع دعوى قضائية للمطالبة بالتعويض عن الضرر الذي لحقه نتيجة الحادث ، أمام الجهة القضائية المختصة للنظر في النزاع و هو في الغالب يعود إلى مكان وقوع الحادث و للناقل كذلك دفع شكلية يتمسك بها قبل النظر في الموضوع ، أهمها الدفع بعدم قبول الدعوى ، أو تقادمها .

مقدمة

إن التطور الصناعي الذي يشهده العالم اليوم خاصة في مجال الآلات الميكانيكية، والتي أصبحت تحتل مكانة خاصة في حياتنا اليومية وزادت أهميتها يوماً بعد يوم وفق المتطلبات الاقتصادية والاجتماعية، قد أفرز في المقابل مخاطر جمة ، سواء كانت هذه الآلة الميكانيكية وسيلة نقل بري أو بحري أو جوي، فهي أشياء قد تشكل باستعمالها مخاطر تسبب أضراراً لمستعملها، فيصعب على المتضرر إثبات خطأ المالك للحصول على التعويض، لأن الخطأ هو أساس المسؤولية التقصيرية كأصل عام، مما أدى إلى ظهور فكرة الضرر كأساس للمسؤولية على أساس "الغرم بالغنم" دون إلزام المضرور بإثبات الخطأ بل يكفي للحصول على التعويض إثبات الضرر.

و لقد حدد المشرع الجزائري المسؤولية عن الأشياء غير الحية دون التفريق بين الأشياء المعيبة وغير المعيبة أو الخطرة وغير الخطرة تفادياً للجدل الفقهي حول هذا التفريق، فهو يشمل كل شيء تحت الحراسة سواء كان منقولاً أو عقاراً بالتخصيص و كل شيء مادي غير حي إلا ما استثنى بنص خاص، ويجب لقيامها توافر شروط : _ الشرط الأول يتمثل في الحراسة ، والتي تتطلب بدورها وجود ثلاثة عناصر تتمثل في الاستعمال، التسيير والإدارة والرقابة ومعيارها الحراسة المعنوية أي من تكون في يده هذه العناصر الثلاثة على الشيء الذي أحدث ضرراً سواء كان مالكا أو من الغير، _ أما الشرط الثاني فهو إحداث ضرر للغير، فالضرر قرينة قانونية على خطأ الحارس.

لكن استثنى المشرع من هذه الأحكام العامة بعض الأشياء غير الحية، وحدد لها نصوصاً خاصة، نذكر منها على سبيل المثال: تهدم البناء، السيارات و المصاعد الهوائية، الطائرات و ما في حكمها مثل السفن.

ويرجع استثناء الطائرات لأهميتها الاقتصادية والتجارية والاجتماعية، وكونها أداة نقل سريعة للأشخاص و البضائع ووسيلة اتصال محلي و دولي، مع ما ينشأ عن ذلك من أخطار تتسبب في أضرار للأشخاص المنقولين والأموال من أمتعة و بضائع في الجو أو على سطح الأرض، حيث ظهرت الحاجة إلى ضرورة وضع قواعد قانونية خاصة تحكم هذه الوسيلة.

و تتمثل القواعد التي تنظم عملية النقل الجوي عن طريق الطائرات في قواعد القانون الجوي والذي يتميز بحدائته وطابعه الدولي والطابع التنظيمي الأمر لقواعده، والتي تتميز بذاتيتها و استقلالها عن قوانين النقل الأخرى.

وهذا النوع من النقل له أهمية توازي الوسيلة المستعملة فيه وهي الطائرة، ويتميز بطابعه الدولي و بالتالي دولية المشاكل و الحلول المقدمة لها، ويعود ذلك إلى أن هذه الوسيلة معدة بطبيعتها للتنقل بين الدول و القارات، مما فرض على الدول وضع قواعد قانونية ذات صبغة دولية حتى تتمكن من مواجهة التعارض بين القواعد القانونية الداخلية للدول المنظمة لهذا الميدان، فكانت أول اتفاقية هي اتفاقية باريس لسنة 1919 والتي أنشأت لجنة دولية للملاحة الجوية CINA.

كما يتميز النقل الجوي بالتطور السريع وعدم الثبات، مقابل التطور التكنولوجي للطيران في كل من الطائرات و المطارات وفن الملاحة الجوية، لذلك نجد أن التشريعات الدولية والوطنية الخاصة بالطيران المدني والملاحة الجوية دائمة التغير بصفة مستمرة مواكبة لهذه التطورات.

وأهم التشريعات الدولية التي جاءت لتنظيم عملية النقل الجوي تتمثل في اتفاقية الطيران المدني الدولي في مدينة شيكاغو بتاريخ 07 ديسمبر 1944 والتي نصت على التوفيق بين سيادة الدولة على فضائها الجوي وحرية الطيران ، وأنشأت منظمة دولية للطيران المدني ICAO، وأجريت عليها عدة تعديلات.

أما عن المسؤولية المدنية التي تترتب عن عملية النقل الجوي، فقد وضع بشأنها اتفاقية خاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي وخاصة تنظيم المسؤولية المدنية للناقل الجوي، والموقعة في مدينة فارسوفيا في 12 أكتوبر 1929، بهدف القضاء على الاختلاف والتباين في الأنظمة القانونية التي تحكمها، كذلك التوفيق بين مصلحة الناقلين من جهة ومستعملي الطائرة من جهة أخرى، والتي أسست المسؤولية على الخطأ المفترض، لكنها تعرضت لعدة تعديلات متلاحقة محاولة من المجتمع الدولي مسايرة التطور، أهمها بروتوكول لاهاي الموقع في سبتمبر 1955 ودخل حيز النفاذ في 1963، ثم اتفاقية جوادالاهارا في المكسيك سنة 1961 ودخلت حيز النفاذ في 1964، ثم بروتوكول جواتيمالا سيتي الموقع في 08 مارس 1971 الذي عدل من أساس المسؤولية وآخرها اتفاقية مونتريال الموقعة في 28 ماي 1999 والتي عرفت باتفاقية لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي، حررت بستة لغات، ودخلت حيز النفاذ في 04 نوفمبر 2003، إلا أن نظام وارسو ما زال يحكم معظم عمليات النقل الجوي.

كما وضعت اتفاقية روما الموقعة في 07 أكتوبر 1952 الخاصة بالأضرار التي تلحقها المركبات الهوائية الأجنبية بالغير على سطح الأرض وأصبحت واجبة النفاذ في 04 فيفري 1958.

إضافة إلى الاتفاقيات الدولية التي تعد مصدرا من مصادر قانون النقل الجوي وتنظم الطيران المدني والمسؤولية الناتجة عن الحوادث الجوية، نظمت القوانين الداخلية للدول مسؤولية الناقل الجوي بانضمامها لهذه الاتفاقيات والمصادقة عليها، منها الجزائر فأصبحت نافذة على الملاحة الجوية الجزائرية، و قانون الطيران المدني الجزائري المعدل والتي جاءت أحكامه تطبيقا لنصوص هذه الاتفاقيات، بالإضافة إلى المراسيم التي وضعت لتنظيم بعض أحكام هذا القانون، فلو لم توجد هذه القوانين وتطورها لعمت الفوضى وهدرت حقوق المستعملين وانعدمت الحماية لهؤلاء الناقلين.

و إذا كانت مسؤولية الناقل الجوي محل خلاف بين الفقه والقضاء الدوليين حول مفهومها وطبيعتها وأساسها وأحكامها، إلا أن الكل يجمع على ضرورة تعويض الناقل الجوي أو تابعيه للمتضرر، مما دفعنا لاختيار هذا الموضوع ، محاولة منا تحديد المسؤول عن التعويض والنظام القانوني الواجب التطبيق على المسؤولية المدنية الناتجة عن حوادث النقل الجوي، خاصة وأن المشرع الجزائري أخرجها من نطاق القواعد العامة التي تحكم المسؤولية عن الأشياء غير الحية.

فالارتفاع الملحوظ في نسبة الحوادث الجوية في السنوات الأخيرة الخاصة بالطيران سواء في العالم أو الجزائر، أدى إلى تهديد سلامة مستعملي النقل الجوي ومنهم المستعمل الجزائري، رغم ذلك لا نجد دراسة خاصة سابقة لأحكام مسؤولية الناقل الجوي في القانون الجزائري.

كما تظهر أهمية الموضوع في معرفة ما يمكن تصنيفه كحادث يسمح لنا القانون طلب التعويض عن الأضرار الناجمة عنه، والبحث عما إذا كانت هناك قوانين خاصة تضيف على بعض الأفعال وصف الحادث الذي يمكن المطالبة بالتعويض عن الأضرار الناشئة عنه في مجال النقل الجوي، كذلك تحديد النطاق المكاني و الزماني للمسؤولية، ومن له الحق في المطالبة بالتعويض.

ولأننا حصرنا موضوع الدراسة في المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي، فيخرج من إطار البحث عنصرين، الأول يكمن في المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن التأخير سواء بالنسبة للمسافر أو الأمتعة أو البضائع ، فهو بدوره صورة من صور مسؤولية الناقل الجوي المدنية إلا أنه مجرد تأخر له أحكام خاصة به تطبق على المسؤولية الناتجة عنه ، و تختلف عن الأحكام المطبقة على الحادث الجوي.

أما العنصر الثاني فيتمثل في المسؤولية المدنية في مجال الطيران العسكري، فالمشروع قد أخرج، بموجب قانون القضاء العسكري رقم 71 - 28 من اختصاصه النوعي الدعاوى المدنية منها دعاوى المسؤولية المدنية الناتجة عن حوادث جوية لحقت الطائرات العسكرية، فالمتضرر يرفع دعوى التعويض أمام القضاء المدني إستنادا لقواعد القانون المدني، كما أن اتفاقية شيكاغو تخرجه بموجب المادة الثالثة منها عن نطاق القانون الجوي.

ولما كان المشروع الوطني يحيلنا في أغلب نصوصه إلى الاتفاقيات الدولية لمصادقته عليها، فالإشكال الذي نطرحه في موضوعنا يمكن تحديده بمدى تحكم المشروع الجزائري في تنظيم أحكام المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي ؟

وستكون دراسة هذه الإشكالية في إطار القانون الوطني اعتمادا على تحليل نصوص الاتفاقيات الدولية، لهذا إعتمدنا على المنهج التحليلي الوصفي في معالجة الموضوع .

و في سبيل الإجابة على الاشكالية المطروحة تم تقسيم الموضوع إلى بابين، الباب الأول خصص للأحكام العامة للنقل الجوي، والذي قسم بدوره إلى فصلين و كل فصل إلى مبحثين و أهم عناصره هو تحديد ركائز الملاحة الجوية ونظامها القانوني، والرابطة التعاقدية بين كل من الناقل الجوي ومستعملي النقل الجوي وصولا من خلال التعرض لآثارها إلى مسؤولية الناقل الجوي وتحديد جميع صورها في الفصل الثاني و كل صورة حدد فيها أساسها القانوني و شروط قيامها والمسؤول عن التعويض.

أما في الباب الثاني فيتعرض للأحكام الموضوعية والشكلية لهذه المسؤولية وقسم الباب إلى فصلين ، حيث حدد في الفصل الأول الأحكام الموضوعية للمسؤولية و فيها نحدد التعويض كجزاء للمسؤولية وأحكامه ثم الدفوع الموضوعية لها، ثم الأحكام الشكلية في الفصل الثاني وفيها نتطرق إلى دعوى المسؤولية بتحديد أطرافها والجهة القضائية المختصة بالنظر في هذه الدعاوى ثم الدفوع الشكلية التي يستعملها الناقل، و تطرقنا للدفوع الشكلية بعد الموضوعية وهو أمر فرضه تسلسل عناصر الموضوع .

كما نوضح الصعوبات التي تم مواجهتها أثناء البحث والتي تتلخص في صعوبة جمع جميع التنظيمات التي نص عليها المشروع الجزائري في قانون الطيران المدني، لصدورها في أعداد وسنوات مختلفة، و من جهة أخرى ندرة الاجتهادات القضائية إن لم نقل انعدامها في مجال النقل الجوي بصفة عامة والتي أردنا إثراء الموضوع من خلالها.

الفصل. 1

أحكام عامة في النقل الجوي

تركز الملاحة الجوية على عناصر هامة، لا بد من توافرها جميعا لقيام عملية النقل الجوي في إطار قانوني معين، تتمثل أهم هذه العناصر في وسيلة النقل الجوي وهي الطائرة وطاقمها ومكان إقلاعها و هبوطها، ويتم تنفيذ عملية النقل الجوي بموجب عقد نقل باختلاف محله أو موضوعه الذي يترتب عنه إختلاف كيفية إثباته ، وهو ما سنتناوله أولا ثم نبحث صور المسؤولية الناتجة عن الإخلال بتنفيذ إلتزام في عقد النقل الجوي من طرف الناقل و التي تستوجب التعويض لفائدة الطرف الثاني في العقد بسبب وقوع حادث لأهم عنصر من عناصر الملاحة الجوية و هو الطائرة، لذلك قسمنا هذا الباب إلى :

الفصل الأول: النظام القانوني للملاحة الجوية.

الفصل الثاني : صور المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي .

1.1. النظام القانوني للملاحة الجوية

إن التطرق للنظام القانوني للملاحة الجوية يعد عنصرا هاما وركيزة الموضوع محل الدراسة، محاولة لتحديد النطاق الزمني و المكاني للمسؤولية المدنية للناقل الجوي، بالتعرف على عناصر الملاحة الجوية المتمثلة في الوسيلة المستعملة في هذا النوع من النقل وهي التي قد تتعرض للحادث الجوي الذي يسبب ضررا لمستعمليها سواء المسافرين أو صاحب البضاعة، بالإضافة إلى طاقمها ومكان تنقلها على سطح الأرض سواء للإقلاع أو الهبوط وهو المطار.

وتترتب المسؤولية كذلك نتيجة تنفيذ الناقل الجوي باستعماله هذه العناصر، لعقد النقل المبرم مع مستعملي الطائرة، لذلك كان من الضروري التطرق لأحكام عقد النقل الجوي سواء الذي يتم داخل إقليم الدولة الواحدة أو خارجه لتحديد الشخص المسؤول، تطبيقا لأحكام المسؤولية العقدية من حيث تكوينه وإثباته وآثاره، بذلك نقسم دراسة العنصر إلى نقطتين :

- عناصر الملاحة الجوية

عقد النقل الجوي

1.1.1. عناصر الملاحة الجوية

إن ضرورة التطرق لهذه العناصر تفرضه طبيعة الموضوع محل الدراسة، فهي جزء لا يتجزأ منه ، حيث أنه لا يمكن التكلم عن المسؤولية التي تترتب عن حوادث النقل الجوي دون أن نتناول الأداة المستعملة في هذا النوع من النقل، والتي قد تكون هي محل الحادث الذي تترتب عنه المسؤولية و هي الطائرة ، و نستعرض نظامها الإداري والقانوني الذي تخضع له، كما لا يمكن تصور الطائرة دون طاقمها وهو العنصر البشري الذي يتكون من قائد الطائرة و بقية أفراد الطاقم^[1، ص21]، و المطار الذي تتحرك منه وإليه الطائرة و سنتناول ذلك في ثلاثة عناصر :

- الطائرة

- طاقم الطائرة

- المطار

1.1.1.1. الطائفة

باعتبار الطائفة الأداة الرئيسية في الملاحة الجوية ، فكل أحكام النقل الجوي متعلقة بها، و نظرا لأهميتها الفائقة اقتصاديا سواء باعتبارها أداة النقل الجوي الرئيسية أو إحدى عناصر الأسطول الجوي التجاري الذي تسعى كل دولة إلى تقويته، فإن التشريعات الداخلية تخضع الطائفة إلى نظام قانوني خاص متميز عن سائر المنقولات [2] ص 19،20، [3] ص 25، [4] ص 48.

و لدراسة هذا النظام القانوني نبحث في الطبيعة القانونية للطائفة فنبين تعريفها و الوثائق الخاصة بها لإمكانية القيام بالملاحة الجوية، و جنسيتها و شروطها و الحقوق العينية التي ترد عليها من ملكية و رهن و حجز، و نقسم هذا العنصر إلى كل من :

- تعريف الطائفة و طبيعتها القانونية
- النظام الإداري للطائفة
- النظام القانوني للطائفة

1.1.1.1.1. تعريف الطائرة و طبيعتها القانونية

نتناول في هذا الفرع كل من تعريف الطائرة و الطبيعة القانونية لوسيلة النقل الجوي.

1.1.1.1.1.1- تعريف الطائرة

حاولت كل من الاتفاقيات الدولية و التشريعات الداخلية و الفقه وضع تعريف للطائرة باعتبارها الأداة الأساسية لنقل الأشخاص و البضائع جوا و هي الموضوع الرئيسي في النقل الجوي ، لكن لم يتم الوصول إلى تعريف شامل جامع لهذا الجهاز بكافة صورته و ذلك نظرا للتطور السريع الذي يلاحق جهاز الطائرة و التغيير الذي نراه سريعا في الاختراعات الجديدة التي تستخدم في نقل الأشخاص و البضائع أو لأغراض سلمية أخرى [2]، ص 30 ، فقد حاول المشرع الفرنسي تعريفها في قانون ماي 1924 بأنها "الأجهزة التي تستطيع الارتفاع أو التحليق في الهواء"، و لقد عيب على هذا التعريف أنه غير شامل و غير دقيق، إذ أنه لا يشمل الطائرة وحدها كجهاز، وإنما كل الأجهزة التي تستطيع التحليق في الجو كالبالونات و الصواريخ و القذائف، و عيب عليه أيضا أنه أهمل الغرض الأساسي من استعمال الطائرة وهو نقل الأشخاص و البضائع [5]، ص 41، [1] ص 22، [6]، ص 48.

وجاء في الملحق (H) لمعاهدة شيكاغو سنة 1944 بتعريف الطائرة أنها "الجهاز الذي يستطيع البقاء في الجو بواسطة رد فعل الهواء" [5] ص 41 ، و هو التعريف الذي تبنته المنظمة الدولية للطيران لتفادي الوقوع في النقد السابق [7] ص 57، 58، [8] ص 114، 115، و هو نفس التعريف الذي جاء سابقا في اتفاقية باريس لسنة 1919 في الملحق الثامن منها.

وفي السادس من نوفمبر من عام 1967 استطاعت المنظمة الدولية للطيران المدني ICAO أن تورد تعريفا للطائرة لتفادي الانتقادات للتعريف الذي أورده اتفاقية شيكاغو حيث تم تعريف الطائرة "أنها كل آلة يمكنها الصمود في الفضاء بفضل رد فعل الهواء مع استبعاد رد الفعل الناشئ عن سطح الأرض" [9] ص 33.

و هو نفس التعريف الذي أخذ به المشرع الجزائري في المادة الثانية من القانون رقم 06/98 [10، 02] المتضمن قانون الطيران المدني الجزائري أنها: "كل جهاز يستطيع أن يخلق في الجو اعتمادا على رد فعل الهواء غير رد فعل الهواء على سطح الأرض".

ويؤخذ على هذا التعريف نفس الانتقاد السابق، وهو أنه جاء شاملا لجميع الأجهزة الأخرى فلم يعتمد في التعريف لا على خصائص الطائرة الفنية أو استخداماتها الأساسية في نقل الأشخاص و البضائع.

والتعريف المرجح للطائرة هو " كل جهاز يستطيع الارتفاع و السير في الهواء بقوة آلية محرّكة اعتمادا على رد فعل الهواء، والتي تستخدم في نقل الأشخاص و الأموال عبر الجو.

أو كما جاء به الدكتور أبو زيد رضوان " أنها الأجهزة التي تستطيع نقل الأشخاص و الأموال عبر الجو " [1] ص 23، [11] ص 74، [5] ص 42.

و الطائرات أنواع يمكن تقسيمها من خلال عدة نواحي ، منها من الناحية الفنية و منها من ناحية المهام . فمن الناحية الفنية تقسم الطائرات إلى طائرات أخف من الهواء و التي تحلق في الجو لأن الحجم الكثافي الذي تشغله في الهواء لا يشكل ثقلا ، وتسمى "الأيروساتات" ومنها بالونات و المناطيد، كما توجد الطائرات الأثقل من الهواء وهي تسمى " بالأيرودين " وتعتمد على قوة رد فعل الهواء في طيرانها [5] ص 42، [1] ص 24، [7] ص 60.

أما من ناحية المهام التي تقوم بها الطائرة فتقسم إلى طائرات عامة و طائرات مدنية، فالطائرات المدنية في المادة الثانية في فقرتها الثالثة من القانون رقم 06/98 ق ط م ج و التي جاء فيها " هي كل الطائرات باستثناءات طائرات الدولة " و طائرات الدولة هي تلك الطائرات التي تعمل في خدمة المرافق العامة للدولة [5] ص 46، [2] ص 36، و عرفت كذلك المادة 4/2 " أنها كل الطائرات المملوكة للدولة ... " أي المملوكة أو المؤجرة من طرف الدولة الموضوعة لخدمة مرافقها تشمل طائرات رئاسة الجمهورية والعسكرية ، و الدرك الوطني و الشرطة و الجمارك و الأمن الوطني وكل هذه تخرج عن الطائرات المدنية و تخرج بذلك من نطاق قانون الطيران المدني رقم 06/98، وقد استبعدت صراحة بمقتضى المادة الثالثة من معاهدة شيكاغو لسنة 1944 [2] ص 39 فتخرج عن نطاق القانون الجوي.

وبناء على ذلك فإن الطائرات المخصصة للنشاط الجوي التجاري أو أية أنشطة استغلالية أخرى تخضع لأحكام الطيران المدني الجديد سواء مملوكة للدولة أم لا، و هي بذلك مخصصة لأغراض مدنية و الإستغلال في الملاحة الجوية لنقل الركاب والبضائع.

أما من حيث جنسية الطائرة فتوجد الطائرات الوطنية و الطائرات الأجنبية، ولهذه التفرقة أهمية من حيث حصول الطائرة على امتياز العمل على الخطوط الجوية الداخلية [5] ص 43، [1] ص 24 ، و من حيث تحديد المحاكم المختصة بنظر المنازعات الخاصة بالطائرة، و تحديد القانون الواجب التطبيق [12] ص 56.

فالطائرات الأجنبية ليس لها الحق في التحليق في الفضاء الجوي الوطني إلا بموجب رخصة من السلطة المؤهلة لذلك (السلطة المكلفة بالطيران المدني)، شريطة خضوعها للوجوبي لقواعد وإجراءات الملاحة الجوية الجزائرية ، وحددت الطائرات الأجنبية المعنية في نص المادة 74 من القانون رقم 08-02 المؤرخ في 23 جانفي 2008 المعدل و المتمم للقانون 98-06 المتضمن قانون الطيران المدني [13]، ص [04].

2.1.1.1.1.1- طبيعة القانونية للطائرة

اختلف الرأي حول تحديد الطبيعة القانونية للطائرة ، فذهب رأي إلى أن الطائرة مال منقول باعتبارها تصلح لأن تكون محلا للحقوق المالية، و هناك رأي قال بأنها شخص معنوي باعتبار أن حياتها تبدأ من وقت الانتهاء من بنائها و تنتهي بفقدانها لصلاحيتها ولها جنسية و موطن و شخصية قانونية على أساس أن لها وحدة قانونية و اقتصادية، ويؤخذ على هذا الرأي أن الطائرة لم تذكر في المادة 40 من القانون المدني الجزائري [14] على أنها من الأشخاص المعنوية لأن الشخصية القانونية لا تثبت إلا للشخص الطبيعي أما الاعتباري فلا تثبت له إلا بنص قانوني ولا وجود لنص في القانون.

فالطائرة طبقا لنص المادة 29 من القانون رقم 06/98 المتضمن قانون الطيران المدني هي " ...أَمْلاكاً منقولة..."، فتخضع بذلك لجميع الأحكام التي تطبق على المنقول منها انتقال الملكية بمجرد التعاقد و في حالة الوصية بجميع الأموال المنقولة فتشمل هذه الوصية الطائرة، و رهن الطائرة حيازيا تخضع لأحكام رهن المنقول، كما أن لبائعها امتيازات بائع المنقول، فلا تتمتع الطائرة بالحماية التي تقررها دعاوى الحيازة لأنها دعاوى عقارية، كما أنه لا تطبق عليها أحكام الغبن في بيع العقار المملوك لشخص لا تتوافر فيه الأهلية [15] ص 43.

لكن و رغم أن الطائرة منقول إلا أن لها أحكاما خاصة تميزها عن باقي المنقولات منها أنها لا تخضع لقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية، و أنه يجوز رهنها رهنا رسميا مع أنه لا يرد إلا على العقارات، و كذلك يجب شهر التصرفات التي ترد عليها في سجل خاص بها، وأحكام الحجز عليها تقترب كثيرا من أحكام الحجز العقاري، و حقوق الامتياز الجوية تخول للدائن الممتاز حق التتبع للطائرة في أي يد تكون.

2.1.1.1.1.1 النظام الإداري للطائرة

ضمانا لتوفير جميع شروط الأمن و السلامة في الطائرة ، يجب أن تكون هذه الأداة خاضعة لشروط فنية دقيقة عند بنائها لمواجهة الأخطار، فلا تبدأ نشاطها إلا إذا قرر الفنيون المختصون

بصلاحيتها للملاحة الجوية و يثبت هذا التقرير في شهادة الصلاحية للطيران، كما يجب على قائد الطائرة الاحتفاظ ببعض المستندات و الوثائق الأخرى التي تسهل لأجهزة الرقابة الإدارية في الدولة في مهمتها لرقابة صلاحية الطائرة للطيران[5، ص 44)، (2، ص 32)، (1، ص 27)، (7، ص 63]] ، ونصت على أهمية هذه الوثائق معاهدة شيكاغو 1944.

1.2.1.1.1.1- شهادة الصلاحية للطائرة

تعد هذه الشهادة كشهادة ميلاد للطائرة تصدرها سلطات فنية مختصة للطيران المدني في الدولة التي سجلت فيها الطائرة، و تدل هذه الشهادة على مطابقة الطائرة للأوصاف والشروط الواجب توفرها في صناعة الطائرة و سلامة أجهزتها وآلاتها ومعداتنا و توافر كل ما تحتاجه الرحلة الجوية و الأجهزة اللازمة لمواجهة الأخطار، مثل أجهزة الحريق وسرعة الاتصال كأجهزة الرادار واللاسلكي [5] ص 45، جهاز تسجيل معطيات الطيران، جهاز تسجيل المكالمات[16] م 09.

وقد جاء في نص المادة 68 من القانون رقم 06/98 [10] " أنه لا يمكن استخدام طائرة مقيدة في السجل الجزائري لترقيم الطيران في الطيران الجوي إلا إذا كانت تتوفر على شهادة قابلية الملاحة أو رخصة مرور وطنية في حالة صلاحية. تحدد خصائص و شروط تسليم هذه الوثائق و تجديدها عن طريق التنظيم ".

ونصت المادة 69 على أنه "عندما تكون الطائرة غير مقيدة في سجل الترقيم الجزائري يجب أن تتوفر على شهادة قابلية الملاحة أو رخصة مرور في حالة صلاحية مسلمة لها من دون ترقيمها و معترف بصلاحيتها من طرف السلطات الجزائرية ".

فجاء المرسوم التنفيذي رقم 108-04 [17]، [18] المؤرخ في 13 أبريل 2004 الذي يحدد خصائص و شروط تسليم و تجديد شهادة قابلية الملاحة و رخصة المرور الوطنية للطائرات المقيدة في السجل الجزائري لترقيم الطيران، فعرف هذه الشهادة في مادته الثانية أنها "الوثيقة التي تسلمها السلطة المكلفة بالطيران المدني و ترخص بموجبها في مجال الأمن باستعمال طائرة مدنية في الطيران الجوي ترتبط هذه الوثيقة بالطائرة التي سلمت إليها و تنتقل معها ".

أما رخصة المرور الوطنية فقد عرفت المادة الثالثة من نفس المرسوم التنفيذي فهي "الوثيقة التي تسلمها السلطة المكلفة بالطيران المدني و ترخص بموجبها مؤقتا بالطيران الجوي وفقا للشروط المحدودة التي تذكر بالتفصيل في الوثيقة".

وإذا كانت المادة 33 من معاهدة شيكاغو 1944 أعطت لكل دولة الحق في منح طائرتها شهادة بصلاحيه الطيران فقد تواجه الملاحة الجوية الدولية صعوبة عدم اعتراف إحدى الدول بالشهادات الصادرة من دول أخرى، لذلك نجد أن هذه المادة ألزمت الدول المتعاقدة بالاعتراف بشهادات الصلاحيه للطيران الصادرة من الدول المتعاقدة الأخرى إذا كانت تتوافر فيها الحد الأدنى من الشروط التي يجب أن تتوافر في الطائرة لكي تكون صالحة للطيران، وقد خصصت المعاهدة الملحق رقم 8 لها لتحديد الشروط الواجب توافرها لمنح الطائرة هذه الشهادة، وحرصت الدول المنظمة على النص عليها في تشريعاتها الداخلية [1] ص 28، [5] ص 45.

وهذا ما جاء في نص المادة 87 من القانون 98-06 المتعلق بالطيران المدني حيث نصت "يعترف بصحة شهادات الملاحة و شهادات الكفاءة و الرخص و مؤهلات ملاحي الطيران المدني، التي تسلمها أو تعترف بتنفيذها الدولة التي تنتمي الطائرة إلى جنسيتها، للتخليق فوق التراب الوطني إذا كانت المعاملة بالمثل مقبولة بموجب معاهدات دولية أو اتفاق جوي ثنائي".

ويجب أن تتضمن شهادة القابلية للملاحة بيانات إجبارية عديدة أهمها : نوع الطائرة ورقم تسجيلها و صور لأجهزتها و الرقم الصناعي لها و سنة الصنع ، وشروط الاستعمال و غالبا ما تعطى هذه الشهادة لمدة قصيرة نسبيا يجب تحديدها بعد الفحص الفني للطائرة ، كذلك يجب تحديد الأغراض التي يصرح باستعمال الطائرة فيها [5، ص 45].

و حسب ما جاء في المرسوم التنفيذي رقم 04-108 [17] م 87 في المادة الخامسة منه لا بد أن تتضمن شهادة قابلية الملاحة تصميم طراز الطائرة و تثبت أن هذا التصميم مطابق لتنظيم الملاحة و إذا كانت طائرة مصنوعة في الخارج تحمل الشهادة عبارة " للاستيراد".

وتطبيقا للملحق الثامن من معاهدة شيكاغو فقد نصت نفس المادة الخامسة من المرسوم التنفيذي 04-108 ، أنه تسلم شهادة قابلية الملاحة الخاصة للطائرات التي تتوافر الشروط التي أوجبها هذا الملحق في الطائرة، كما تسلم هذه الشهادة للطائرات ذات صنع "هاو" وهي محدودة حسب تسميتها و شروط الطيران في أجواء التراب الوطني بقرار من الوزير المكلف بالطيران المدني .

وجاء في نفس المرسوم أن شهادة قابلية الملاحة من أجل التصدير أي أن الطائرة تستوفي كامل الشروط التقنية للطائرة الموجهة للتصدير، غير أن هذه الشهادة لا تسمح بالطيران الجوي.

وحددت المادة السادسة من نفس المرسوم أن هذه الشهادة يجب أن تتوافر على إشارة أو عدة إشارات تدل على استخدام الطائرات، مثال ذلك "ن ع ر 1" يدل أنها للنقل العمومي للركاب 1، " ن ع

ب ب " فهي خاصة بالنقل العمومي للبريد و البضائع ، " خاص " إشارة تسمح باستغلال الطائرة من طرف مالكيها أو أي مستغل آخر دون نقل الركاب أو البريد أو البضائع بمقابل أو أي عمل جوي، أما إشارات " رياضي " أو " ابتدائي " أو " بهلواني " تستعمل في الطائرات الشراعية أما الطائرات العمودية فتطبق إشارات " ن ع ب ب " أو " خاص " أو " ع ج " .

و تسلم شهادة قابلية الطائرة للملاحة الجوية بناء على طلب يقدم من طرف مالكيها أو صانعيها يودع لدى السلطة المكلفة بالطيران المدني ، و يحتوي على كل ما يخص الطائرة من وثائق تثبت خصائصها وحالتها التقنية الحالية بما يثبت صلاحيتها للطيران.

وبعد التأكد من هذه الوثائق عن طريق الفحص التقني و خضوع الطائرة لاختبارات تسلم هذه الشهادة للمعني، و إذا رفضت السلطة المختصة الطلب لا بد أن يعلم صاحبه خلال 45 يوما من تاريخ الانتهاء من الفحص التقني و له أن يقدم طعنا لدى الوزير المكلف بالطيران المدني في أجل لا يفوق شهرا من تاريخ تبليغه الرفض [17] م 07-19 ، أما رخصة المرور الوطنية فيقدم الطلب للسلطة المختصة و يحدد فيه جميع المعلومات وفقا لما جاء في نص المادة 20 من المرسوم التنفيذي رقم 04-108 للسماح بالقيام برحلات رقابية لغرض إما لتسليم شهادة قابلية الملاحة الفردية لطائرة تسلسلية منتهية الصنع ، و تحمل نموذجها على شهادة قابلية الملاحة للطراز أو لإعادة شهادة قابلية الملاحة للطائرة التي أحييت على الوضعية " R " وهي طائرة غير مرخص لها بالطيران، إلى الوضعية " V " وهي الطائرة المرخص لها بالطيران و التي طلب بشأنها تعديلات أو إصلاحات لأي سبب كان أو للسماح برحلات تجريبية ، أو لتمكين الطائرات التي انتهت صلاحية شهادة قابلية ملاحتها و الطائرات قيد الاستيراد من القيام برحلات المواكبة مع كل التحفظات [17] م 20، 21.

وتبقى هذه الشهادة صالحة طالما لم يصب الطائرة أي تعديل و في نفس غرض استعمالها و بالنسبة للطائرات التي تتحصل على شهادة قابلية الملاحة الفردية العادية و الخاصة فمدة صلاحيتها حددت في المادة 23 من نفس المرسوم بستة أشهر ، غير أنه يمكن أن ترفع إلى سنة و ذلك يعود إلى السلطة المكلفة بالطيران المدني و هي قابلة للتجديد، أما رخصة المرور الوطنية فتحدد مدة صلاحيتها في الوثيقة نفسها و تقرر تجديدها أو تعليقها السلطة المختصة .

كما يمكن أن تلغى أو تعلق شهادة قابلية الملاحة في الحالات التالية:

- إذا استخدمت الطائرة بشكل يخالف الشروط و المواصفات الفنية الواردة في الشهادة.

- إذا حدث أي تغيير أو تعديل في الطائرة بدون موافقة السلطة المختصة، أو لم يجر عليها تعديل إلزامي، أو إذا حدث خلل خطير في أجهزة الطائرة الرئيسية ([5] ص 45، [2] ص 39، [17] م 22-28) ويلغى تعليق شهادة القابلية للملاحة عند زوال الأسباب التي أدت إلى ذلك.

بالإضافة إلى هذه الشهادة و التي تحملها الطائرة دائما في كل رحلة تلزم معاهدة شيكاغو لسنة 1944 في المادة 09 منها أن تحمل وثائق أخرى تتمثل في:

- شهادة القيد في سجل الطائرات

- سجل الرحلات الخاصة بها أو الإقرار العام المتعلق بالرحلة.

- إجازات أعضاء طاقم الطائرة .

- قائمة بأسماء الركاب والمكان الذي سافروا منه و المكان المقصود إذا كانت تحمل ركابا.

- قائمة بالمشحونات و إقرار بكل التفاصيل الخاصة بها إذا كانت الطائرة تحمل بضائع.

- رخصة جهاز اللاسلكي [5] ص 46، [1] ص 29، [7] ص 63، [2] ص 38، [12] ص 60.

و لقد نصت المادة الخامسة من المرسوم التنفيذي رقم 09-207 على نفس هذه الوثائق.

وأضافت أنه يجب أن يكون على متن الطائرة:

- كتيب الاستغلال.

- كتيب الطيران إلا إذا كانت السلطة المكلفة بالطيران المدني قد اعترفت أن كتيب الاستغلال يحتوي على المعلومات ذات الصلة بهذه الطائرة [18].

وهذه الكتيبات تخضع وتعديلاتها لموافقة السلطة المكلفة بالطيران المدني، وتزود بها جميع المصالح المعنية من أجل التطبيق الصحيح للتعليمات والإرشادات الموجودة فيها، وهو ما جاء في نص المادة 11 من نفس المرسوم و المادة 63 منه حيث نصت على ما يجب أن يحدده المستغل في كتيب الاستغلال من تعليمات وإرشادات.

كما اشترط نفس المرسوم صيانة الطائرة ومحركاتها وتجهيزاتها وأجهزتها اللاسلكية بصفة منتظمة تطبيقا لإجراءات الصيانة التي أوصى بها صانعوها و وافقت عليها السلطة المكلفة بالطيران المدني، وتملاً بطاقة الصيانة من طرف تقني مؤهل يشهد بقيامه بعملية الصيانة ورزنامتها، ويحتفظ بها المستغل لمدة 90 يوما على الأقل ابتداء من تاريخ إصلاح العتاد [18] م 06، 07.

وأعطى القانون للدولة حق احتجاز الطائرة إذا ما اكتشفت عدم تطابقها مع قواعد الملاحة الجوية، إما لعدم توافر الشروط العامة للملاحة الجوية و الاستغلال أو عدم حيازة رخصة التحليق بالنسبة للطائرات الأجنبية والتي تسلم لها من طرف السلطة المكلفة بالطيران المدني، وهذا بموجب

المرسوم التنفيذي رقم 134/03، كما وضع نفس المرسوم كيفية ممارسة الرقابة التقنية للطائرات من طرف الدولة وفق أنواع حددتها المادة 12 منه و هي الرقابة الأولية، والرقابة الإضافية و التي تتم على اليابسة و أثناء التحليق حسب الحالة، و حدد نفس المرسوم الأشخاص المكلفون بهذه العملية [19].

2.2.1.1.1.1- تسجيل الطائرة

تحيل المادة 19 من معاهدة شيكاغو بخصوص التسجيل إلى التشريع الوطني، وقد اهتم المشرع الجزائري على غرار الدول المنظمة بهذه المعاهدة لتنظيم أحكام تسجيل الطائرة في القانون رقم 98-06 المتضمن قانون الطيران المدني ، فقد نظمه في مواد هذا القانون من المادة 17 التي جاء فيها أنه يؤسس سجل للترقيم لدى السلطة المكلفة بالطيران المدني و يسمى "سجل ترقيم الطيران"، فترقم كل طائرة على هذا السجل قبل بدايتها في الملاحة الجوية، و يسلم مستخرج منه يعد بمثابة وثيقة ملكية لها، طبقا للمادة 18 من نفس القانون رقم 98-06 ، وقد تم تعديل مضمون هذه المادة بموجب المرسوم رقم 05-2000 المؤرخ في 06 ديسمبر 2000 [20] ، حيث جعل استثناء الصلاحية للوزير المكلف بالطيران المدني أن يرخص بقيد الطائرات المستغلة من طرف شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري في سجل ترقيم الطيران، لكن مستخرج التسجيل في هذه الحالة لا يعد سند ملكية للطائرة [21] ص 281. و في المادة 2 من نفس المرسوم المعدلة للمادة 22 من القانون رقم 98-06 أن التسجيل يكون بترخيص من الوزير المكلف بالطيران المدني.

و تقيد في هذا السجل الطائرات التابعة للدولة ما عدا الطائرات العسكرية والطائرات المدنية المملوكة لأشخاص طبيعيين من جنسية جزائرية أو أشخاص اعتباريين خاضعين للقانون الجزائري و جاءت شروط هذا القيد بموجب المرسوم 03-260 المؤرخ في 23 جويلية 2003 [22] ، فيقدم طلب ترقيم الطائرة في هذا السجل بطلب وفقا للملحق رقم 01 لهذا المرسوم من طرف المالك لدى السلطة المكلفة بالطيران المدني يوضح فيه التعريف بالمالك و بالطائرة ، مرفقا بما يثبت ملكية الطائرة و حالتها إذا كانت أجنبية أو مقيدة في سجل دولة أجنبية بموجب شهادة تقدم من هذه الدولة ، وعلى السلطة المختصة إبداء رأيها في هذا الطلب خلال 45 يوما من تاريخ تقديمه، وأي رفض له لا بد أن يكون مسببا و قد يكون الرفض لعدة أسباب منها: - أن الطائرة لا تتوافر على شروط المادة 22 من قانون الطيران المدني و التي تمنع ترقيم أية طائرة لا تكون مملوكة كليا لشخص طبيعي ذو جنسية جزائرية أو مملوكة لشخص معنوي خاضع للقانون الجزائري ، وقد كان المشرع يشترط الملكية لقيد الطائرة و في التعديل استثناءا يكتفي بالاستغلال .

- أو أن الطائرة لم يتم شطبها من سجل الترخيم في الدولة الأجنبية، وكما هو الحال بالنسبة للطائرات المرقمة سابقا في الجزائر فلا تقيد في سجل ترقيم الطيران لدولة أجنبية إلا بعد شطبها في الجزائر من سجلها.

- كذلك الطائرات التي لا تتوافر على الشروط المحددة بموجب قرار من الوزير المكلف بالطيران المدني [10] م 25، 26، [22]، م 12.

و يذكر في شهادة الترخيم أي تحويل لمليتها خلال 06 أشهر للسلطة المكلفة بالطيران المدني كذلك العقد التأسيسي للرهن أو محضر للحجز أو تأجير الطائرة لمدة تفوق سنة، أو تغيير لخصائص الطائرة أو شطب الرهن أو شطب الطائرة من سجل الترخيم، وفي حالة فقدان هذه الشهادة بصفة غير إرادية تسلم نسخة ثانية للمالك [22] م 05-02.

و تبقى الطائرة مسجلة في سجل ترقيم الطيران، لكنها قد تشطب منه تلقائيا للأسباب التالية المذكورة في نص المادة 27 من قانون الطيران المدني في الحالات التالية:

- إذا صرحت السلطة المختصة أن الطائرة أصبحت غير قابلة للاستعمال بصفة نهائية.
- إذا انعدمت أخبار الطائرة لمدة 03 أشهر من يوم انطلاقها أو من آخر يوم سجلت في آخر أخبار عنها .
- إذا انعدم توافر جميع شروط الترخيم .

وفي الحالات السابقة الشطب يكون بصفة تلقائية بموجب قرار من الوزير المكلف بالطيران المدني ، وتسلم شهادة الشطب لصاحب المصلحة .

كما أن الطائرة لا يمكن شطبها في غير هذه الحالات إلا للأسباب التالية:

- إذا فقد مالكاها أو مستأجرها جنسية الدولة.
- إذا انتقلت ملكيتها إلى أجنبي [22] م 21-23، [5] ص 49.

وتلزم معاهدة شيكاغو إبراز علامات التسجيل بحروف واضحة على جسم الطائرة في مكان واضح و بحروف و أرقام بارزة .

ويترتب على تسجيل الطائرة آثارا قانونية جد هامة ، منها أنه من خلال سجل ترقيم الطائرات يمكن استيفاء جميع المعلومات الخاصة بالطائرة من ملكيتها والحقوق العينية الواردة عليها ، كما يمكن تمييز الطائرات بالرغم من تشابهها في الطراز والنموذج. و من خلال العلامات المميزة لكل سجل والتي تكون واضحة على جسم الطائرة بخط واضح، وأخيرا بتسجيل الطائرة تكتسب هذه الأخيرة جنسية الدولة التي سجلت فيها [5] ص 49، [1] ص 31، [4] ص 68.

3.2.1.1.1.1- جنسية الطائرة

أثير جدل و تردد فقهي كبير حول اكتساب الطائرة الجنسية أم لا، على أساس أن الجنسية يكتسبها الشخص الطبيعي استنادا للرابطة الموجودة بينه وبين الدولة التي ينتمي إليها التي تحكمها الولاء والتبعية، ثم اعترف بها للأشخاص المعنوية كالشركات والجمعيات، أما الأموال فلا تكتسب جنسية دولة ما.

لكن ضرورة تأمين الطيران تستلزم مراقبة مستمرة لصلاحية الطائرات و تحديد المسؤولية و مراقبة الطائرات التي تخترق الفضاء الجوي للدول المختلفة، لذلك أجمع غالبية الفقه أنه لا بد أن تحمل الطائرة جنسية دولة تدل على تبعيتها لها [5] ص 53، [23] ص 139.

كما اختلف الفقه في تحديد معيار أو ضابط منح الجنسية للطائرة أي شروط اكتساب الطائرة لجنسية دولة ما، فهناك من أخذ بالدولة التي صنعت فيها الطائرة و هي دولة المنشأ، و هناك من أخذ بضابط مركز الإدارة الرئيسي للمؤسسة الذي يقوم على استغلال الطائرة أو بضابط الملكية أو بضابط جنسية الطاقم أو بضابط دولة التسجيل، إلا أن معاهدة شيكاغو لسنة 1944 أخذت بمعيار ذكرته المادة 17 منها مقتضاه أن الطائرة تكتسب جنسية الدولة التي سجلت في سجلاتها أي دولة التسجيل، حيث نصت على أن: "تحمل الطائرات جنسية الدولة التي سجلت في سجلاتها" [1] ص 34، [5] ص 54، [15] ص 50، 48.

وانتقد هذا المعيار من الفقه على أنه شكلي، أي تستطيع الدول أن تتحايل عليه فتسجل طائراتها في سجلات دولة معينة لكي تتمتع بالمزايا التي قد تمنحها هذه الدولة لطائراتها الوطنية، لكن المادة 19 من نفس المعاهدة و تقاديا للنقد الموجه للمعيار المذكور في المادة التي تسبقها، ألزمت الدول أن تنص في قوانينها الداخلية على الإجراءات الواجب إتباعها لتسجيل أو نقل تسجيل الطائرة على إقليمها.

وقد تبني المشرع الجزائري المعيار الذي أخذت به معاهدة شيكاغو، ففي نص المادة 1/20 من القانون رقم 06-98 "تمنح الجنسية الجزائرية لكل طائرة مقيمة في سجل ترقيم الطيران، و تلزم الطائرة المرقمة في هذه الحالة بحمل الإشارات البارزة لهذه الجنسية وفقا لما هو محدد عن طريق التنظيم، والتنظيم المقصود هو المرسوم التنفيذي رقم 03-260 في مواد 14 و 15 - و جاءت المواد 17 إلى 20 لتبين كيفية توضيح الجنسية و التسجيل على الطائرة من نفس المرسوم، بالنسبة للطائرات الجزائرية و يرمز لها بالرمز 7T طبقا لنص المادة 15 من نفس المرسوم.

أما فيما يخص مؤسسات الاستغلال الجوي المشترك فطائراتها تعتبر و كأنها تتمتع بجنسية كل دولة من الدول المكونة لها [1] ص 36، [5] ص 56، 24.

ويترتب على اكتساب الطائرة لجنسية الدولة التي تتبعها مثلا الطائرة الجزائرية، على أنها تكون محمية من طرف الدولة الجزائرية داخليا و حماية سلطاتها الدبلوماسية والقنصلية في الخارج و ليس وقت السلم فقط ، و إنما حتى وقت الحرب باعتبارها من الطائرات المحايدة أو من طائرات الأعداء.

فالطائرات الوطنية تخضع لرقابة الدولة و إشرافها الإداري بما في ذلك منحها شهادة القابلية للملاحة و تنظيم العمل على ظهرها، كما أن سيادة الدولة تمتد إلى الطائرة باعتبارها جزء من إقليمها، و بالتالي يطبق عليها قانونها متى كانت تطير فوق أعالي البحار.

كذلك تتمتع الطائرات الوطنية بامتياز النقل الداخلي والحصول على الإعانات التي تقررها الدولة لأسطولها الجوي[2] ص 56، [1]، ص36، [15] ص 50، 52.

3.1.1.1.1. النظام القانوني للطائرة

تعتبر الطائرة طبقا لنص المادة 29 من القانون رقم 98-06 المتضمن قانون الطيران المدني من الأموال المنقولة ترد عليها حقوقا عينية أصلية فتنتقل ملكيتها بالبيع والميراث أو الهبة، أو تقوم إحدى شركات الطيران باستئجار بعض الطائرات لتلبية الطلبات المتزايدة على مرفق الطيران، كما أنها قد تكون محلا للحقوق العينية التبعية ضمانا لحقوق الدائنين من جهة ومن جهة أخرى تشجيع الائتمان في ميدان الاستغلال الجوي.

2.3.1.1.1.1- ملكية الطائرة

تعتبر الطائرة مالا منقولاً، فتخضع بذلك لأحكام تملك المنقول، و الذي يمكن أن يكتسب ابتداء بالبناء أو بطرق ناقلة للملكية كالميراث أو الهبة أو البيع و هي كلا قانونيا واقتصاديا ترد عليه الملكية رغم أنها أجزاء متعددة يمكن فصلها ، إلا أنها من الناحية القانونية وحدة متكاملة[7] ص 87، [25] ص 48.

ونظرا لأهمية الطائرة من الناحية الاقتصادية لكونها تمثل ثروة فهي مصنفة ضمن الأملاك العمومية بنص المادة 17 من دستور 1996 المعدل، كما نصت على ذلك المادة الرابعة حيث جاء فيها: "النقل الجوي ملكية عامة" ، كما تنص المادة 115 من نفس القانون على أن: "النقل الجوي للأشخاص والبضائع ملكية عامة" ، و نجد أن مختلف التشريعات الوطنية و من بينها القانون الفرنسي أفرد لها نظاما خاصا في انتقال ملكيتها رغم أنها مال منقول إلا أنه جعل لها نظاما يقترب من النظام الخاص بالعقارات، فلا تنتقل ملكية الطائرة للغير إلا بالكتابة والتسجيل في سجل خاص بالطائرات ،

لذلك يعتبر التسجيل سند الملكية فاستبعد بذلك تطبيق نظرية الحيازة في المنقول سند الملكية [7]، ص 87].

و نجد أن المشرع الجزائري قد نص على نفس الأحكام في المادة 29 من القانون رقم 98-06 المتضمن قانون الطيران المدني حيث نصت على أنه : "تشكل الطائرات أملاكاً منقولة، يثبت بيعها بعقد رسمي ولا يكون له مفعول إزاء الغير إلا بقيده في سجل الترقيم.

يجب أن يقيد كل تحويل ملكية بسبب الوفاة و كل حكم بنقل الملكية أو حكم تأسيسي أو تصريحي بالملكية في تسجيل ترقيم الطيران بطلب من المالك الجديد".

و يتضح لنا من خلال النص أن القانون الجزائري أعطى للطائرة أهمية كبيرة خاصة وأن النقل الجوي ملكية عامة، فأى تصرف يرد على الطائرة يشترط قيده في سجل ترقيم الطيران و يعد هذا التسجيل سند ملكية للمالك الجديد لهذه الطائرة.

وقد أخذ القانون الجزائري بهذا الحكم الذي جاء في نصوص مواد اتفاقية جنيف لسنة 1948 المتضمنة الاعتراف الدولي ببعض الحقوق التي ترد على الطائرة ، ولقد انضمت الجزائر لهذه الاتفاقية سنة 1964 بموجب الأمر رقم 64-151 المؤرخ في 05 جوان 1964 المتضمن المصادقة عليها [26]، (21، ص129)].

3.3.1.1.1- إيجار الطائرة

يمكن أن تكون الطائرة محلاً للإيجار، وهذا ما تلجأ إليه شركات الطيران خاصة في فترات معينة يتزايد عليها الطلب فيها مثل الحج والاصطياف وتعجز عن تلبيةها لضعف إمكانياتها [5] ص 59، [1] ص 40، [27] ص 231.

ولا يخضع تنظيم عقد إيجار الطائرة لاتفاقية وارسو لسنة 1929 والبروتوكولات المعدلة لها بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، لأنها تقتصر على تنظيم مسؤولية الناقل الجوي في مواجهة المسافرين أو المرسل، ما لم يوجد نص صريح في العقد ينص على تطبيقها [28] ص 26.

ونظم المشرع الجزائري أحكام إيجار الطائرة ضمن شروط إستغلال الخدمات الجوية في المواد 121، 122، 123، على أن الطائرة تكون محلاً للإيجار بموجب عقد الإيجار أو الاستئجار بموجب عقد الاستئجار و قد عرف الأول على أنه عقد يضع بموجبه صاحب الطائرة و بمقابل تحت تصرف

شخص آخر يدعى مستأجرا ، استخدام طائرة بدون طاقمها، أما الثاني فعرفه أنه عقد بموجبه يضع مؤجر يملك طائرة و بمقابل تحت تصرف مستأجر استخدام طاقات هذه الطائرة كليا أو جزئيا .

ويمكن تعريف عقد إيجار الطائرة على أنه "عقد بمقتضاه يلتزم المالك (المؤجر) بوضع طائرة معينة صالحة للملاحة الجوية تحت تصرف المستأجر لمدة محددة أو لرحلة معينة أو لعدة رحلات متتابعة لقاء مقابل معين" [1] ص 40، [41] ص 5، ص 59، [15] ص 52، 53.

و إيجار الطائرة إما أن يكون بوضع الطائرة دون طاقمها تحت تصرف المستأجر " location de l'aéronef"، أو توضع الطائرة بطاقمها تحت تصرفه أي مجهزة وهو ما سماه القانون الفرنسي "عقد إيجار الطائرة بمشاركة" "affrètement aérien" أو "عقد التأجير الجوي" [28] ص 11، 12، [5] ص 60، [27] ص 237، [7] ص 89، [09] ص 100، أما المشرع الجزائري فقد سماه "عقد الإستئجار"، و يبقى الطاقم تحت إشراف و مسؤولية المؤجر ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك ، و إذا أجزت الطائرة بدون طاقمها يستعين المستأجر بطاقم يتعاقد معه، ولا يشترط فيه أن يسجل في سجل الطائرات فهو أمر اختياري [15] ص 64، [28] ص 26، [7] ص 117، [29] ص 119.

وقد يثير عقد إيجار الطائرة عدة مسائل قانونية هامة ليس فقط بالنسبة للمتعاقدين و إنما حتى بالنسبة للغير.

و في العلاقة بين المؤجر و المستأجر يلتزم كل منهما بتنفيذ التزاماته ، فيلتزم الأول بتقديم طائرة صالحة للملاحة الجوية، و حسب الاتفاق إذا كانت مجهزة بطاقمها أو بدونه ، مع تمكينه من استغلالها في المدة المحددة في العقد مقابل دفع المستأجر القيمة أو المقابل المتفق عليه، وأن يرد الطائرة سليمة كما استلمها عند نهاية العقد، وأن يستخدمها في الأغراض المحددة في العقد، ويكون المؤجر مسؤولا عن العيب الخفي في الطائرة [1] ص 41، [5] ص 60، [28] ص 25، [9] ص 98.

و لقد جاء في نص المادة 126 من القانون الفرنسي أن كلا من المؤجر و المستأجر يسألان بالتضامن عن الالتزامات القانونية المترتبة عن خرق القواعد المنظمة للملاحة الجوية ، إلا إذا كان عقد الإيجار قد تم تسجيله في سجل الطائرات فيسأل المستأجر وحده عن هذه الالتزامات فيعتبر مستغلا للطائرة .

أما فيما يخص آثار العقد بالنسبة للغير، يمكن حصرها في أثر عقد الإيجار على هيئة قيادة الطائرة أو طاقمها ثم آثاره في حالة تقرير المسؤولية أمام المسافرين أو أصحاب البضاعة أو الأضرار التي تحدثها للغير على السطح [1] ص 41، [5] ص 61، [27] ص 241.

و فيما يتعلق بأثر العقد بالنسبة لهيئة القيادة نفرق فيه بين ما إذا كان العقد يتضمن تأجيرا لطائرة دون طاقمها، فإن الطاقم الجديد المكلف من طرف المستأجر يكون تحت رقابته وإشرافه وبالتالي مسؤوليته عنهم مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه ، لكن إذا أجر الطائرة بطاقمها كقاعدة عامة يظل الطاقم تحت رقابة وإشراف ومسؤولية المؤجر، إلا إذا تم الاتفاق بين طرفي العقد على خلاف ذلك أي أن الرقابة والإشراف على المستأجر.

أما بالنسبة للمسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالمسافرين أو البضاعة أو الغير على السطح، فيرى جانب من الفقه قيام مسؤولية كل من المؤجر و المستأجر تضامنيا فيما بينهما، و هو رأي أقرب إلى العدالة لأن الاتجاه الحديث الغالب الآن يميل إلى تأسيس المسؤولية عن حوادث الملاحة الجوية على فكرة المخاطر و تحمل التبعة سواء بالنسبة للناقل الجوي أو مستغل الطائرة، كما يذهب هذا الرأي إلى أن كل من المؤجر و المستأجر يشتركان في تنفيذ عقد النقل، فالأول عن طريق طائرته و الثاني بتنظيمه لعملية النقل[5] ص62، [15] ص54.

و قد يتحلل المستأجر من هذه المسؤولية إذا كان عقد الإيجار قد تم تسجيله في السجل الخاص بالطائرات و إظهاره فيه ، فتصبح مسؤولية المستأجر وحده[5] ص62، [29].

4.3.1.1.1- رهن الطائرة

نظرا لحاجة شركات الطيران إلى رؤوس أموال ضخمة لمواكبة و لمسايرة التطورات الحديثة في صناعة الطائرات، فهي تتسابق للحصول على أحدث ما ينتج في المصانع من طائرات مما يفرض عليها الحصول على الائتمان اللازم لتمويل مشترياتها من طائرات، فكان رهن طائراتها لمقرضها هو الحل للحصول على هذا الائتمان ضمنا لما منحوها من قروض[15] ص55، [5] ص63، [8] ص173، 174.

و لقد خصص المشرع الجزائري مادتين لأحكام رهن الطائرة، فجاء في نص المادة 32 من القانون رقم 98-06 المتضمن قانون الطيران المدني "يمكن أن تكون الطائرة محل رهن وفقا للتشريع الساري المفعول، يقيد الرهن في سجل ترقيم الطيران، و لا يكون ذا مفعول إزاء الغير إلا بعد قيده. ويخضع شطب الرهن لتقديم عقد يثبت رفع الرهن بموجب اتفاق بين الطرفين أو قرار قضائي (حكم قضائي)".

و باستقراء نص المادة نجد أن المشرع الجزائري يحيلنا إلى التشريع الساري المفعول، فهو يوجهنا إلى أحكام رهن المنقول باعتبار الطائرة مالا منقولاً ، و هذا ما يقف دون الحصول على الائتمان اللازم عن طريق رهن الطائرة، لأن رهن المنقول تسري عليه أحكام الرهن الحيازي مما يقتضي إنتقال

حيازة المال المرهون إلى الدائن المرتهن، وإذا نقلت شركات الطيران حيازة طائراتها إلى مقرضيها (دائنيها) استحال عليها استغلالها، وفوات الفرص من الحصول على الائتمان أصلا، كما أن الدائن المرتهن في الرهن الحيازي لا يملك الخبرة الفنية و الإدارية التي تمكنه من تشغيل الطائرة و اقتضاء دينه وإذا قام باستغلالها يتعرض للمسؤولية عن حوادث الطيران [30، ص39].

كما حددت المادة 23 من اتفاقية جنيف المؤرخة في 19 جوان 1948 مجال تطبيق هذه الاتفاقية و الحقوق و التأمينات التي ترد على الطائرة و كيفية الحجز عليها و بيعها جبرا [26].

وجاء في المادة 11 من نفس الاتفاقية أنها حتى تطبق لابد أن تكون الطائرة مسجلة في دولة متعاقدة و يراد الاعتراف بالحق (الرهن) الوارد عليها في دولة متعاقدة أخرى، فهذه المعاهدة تقتصر على الحماية الدولية للحقوق التي تنشأ في دولة متعاقدة في دولة متعاقدة أخرى، أما بالنسبة لحماية الحقوق التي ترد على الطائرة في نفس الدولة المسجلة فيها يرجع الاختصاص للتشريع الوطني فيما يخص الشروط، نقل التسجيل، القيد والآثار [31، ص125].

تحيلنا اتفاقية جنيف بذلك إلى القانون الوطني، نجد أن هذه الأحكام تناولتها المادة 32 من القانون رقم 98-06 السالفة الذكر، مما يوضح أن المشرع الجزائري أولى أهمية كبيرة للطائرة نظرا لقيمتها الاقتصادية والاجتماعية، فأخرجها من الأحكام العامة لرهن المنقول إلى حكم خاص يقترب من أحكام الرهن الرسمي و هو ضرورة التسجيل و القيد في سجل ترقيم الطيران .

فالرهن باعتباره عقد يلزم فيه توافر الأركان العامة في العقد من رضا ومحل وسبب [32] ، و يشترط أن يكون المدين الراهن هو مالك الطائرة المرهونة و أن تكون له أهلية التصرف، وتشترط الوكالة الخاصة في مثل هذا التصرف ، و بالإضافة إلى هذه الأركان لا يكفي أن يكون رهن الطائرة بموجب عقد رسمي و إنما لابد أن يقيد في سجل ترقيم الطيران، والحكمة من ذلك هو إعلام الغير بجميع التصرفات التي ترد على الطائرة، ولا يكون الرهن ساريا في مواجهة الغير إلا بعد قيده .

وقد يرد الرهن على الطائرة بأكملها أو على حصة شائعة فيها تطبيقا للقواعد العامة، كما يشمل الرهن الطائرة بملحقاتها اللازمة لاستغلالها دون ضرورة ذكرها صراحة في العقد، و يمكن الاتفاق على استبعادها دون أن يؤثر ذلك في حسن سير استغلالها مثل أجهزة "السينما"، وترهن مع الطائرة قطع غيارها نظرا لأهميتها الاقتصادية لدى المالك فلا يمكن أن يرهن قطع الغيار استقلالا عن رهن الطائرة. وإذا هلكت الطائرة ينتقل الرهن بمرتبته إلى حطامها بقوة القانون، و إذا كانت الطائرة مؤمنا عليها و هلكت فلا ينتقل الرهن هنا بقوة القانون إلى مبلغ التأمين أو التعويض بمرتبته [15]، ص 58

[1] ص41، [8] ص176، 180، [33] ص42، 43.

ويمكن أن يكون محلا للرهن أسطولا جويا لمالك واحد على أن يوضح فيه تفصيلا جميع الطائرات المكونة له و التي يشملها الرهن ، و الغرض من ذلك هو إمكانية المالك المدين من الحصول على رؤوس أموال ضخمة أو لكسب ثقة الدائن، و يجب أن يتم تسجيل هذا الرهن للطائرات في كل صفحة خاصة بطائرات الأسطول الجوي لكي يكون نافذا في مواجهة المتعاقدين و الغير[1] ص49 [25] ص 125.

ويترتب على رهن الطائرة أثارا فيما بين المتعاقدين وفي مواجهة الغير، و قد أحالتنا اتفاقية جنيف إلى قانون الدولة التي سجلت فيها الطائرة فيما يخص الآثار، ومن خلال إحالة اتفاقية جنيف إلى القوانين الداخلية، اشترطت على الدول النص على هذه الحقوق و قيدها في سجل الدولة المتعاقدة ، و هو ما يبين أنها لم تنجح في إقامة نظام موحد يغلب عليه الصفة الدولية، وهذه الإحالة قد تؤدي إلى الاختلاف في تكييف هذه الحقوق مما تعطل الفائدة من هذه الاتفاقية، كما أنها لم توجد وسيلة لشهر الحقوق العينية على الطائرة، ونجد أن المشرع الجزائري حدد الآثار في حالتين فقط ، هما فقدان الطائرة أو عطبها في نص المادة 34 من القانون رقم 98-06 فأعطى الحق للدائن المرتهن أن يحل محل المؤمن له في حقه في التعويض المستحق لكن في حدود مبلغ الدين فقط ، وفي مقابل ذلك للمؤمن الحق في طلب بيان التسجيلات الرهنية الواردة في سجل ترقيم الطيران قبل أن يدفع هذا التعويض، و أنه في حالة إذا لم تؤخذ في الحسبان حقوق الدائنين المسجلة في هذا البيان فلا يبرأ هذا الدفع أي لا يكون صحيحا .

فيما عدا هذه الآثار نعود إلى القواعد العامة خاصة و أن المشرع الجزائري ابتعد كغيره من القوانين و تطبيقا لاتفاقية جنيف لسنة 1948 عن أحكام الرهن الحيازي فتبقى حيازة الطائرة للمدين إدارتها واستغلالها و التصرف فيها أو إدخال تعديلات عليها طالما أن ذلك لا ينقص من الضمان العام، كما له الحق في تأجيرها و إبرام عقود النقل الجوي .

أما بالنسبة للغير فله حق التقدم وحق التتبع على الطائرة وفقا للقواعد العامة للرهن الرسمي [14] م882 [25] ص139، [8] ص 182، 183، و نطبق على رهن الطائرة أحكام الرهن الرسمي نظرا للتشابه الكبير بين هذا الأخير و الأحكام التي أخذ بها القانون الجزائري في رهن الطائرة فيما يخص عدم انتقال الحيازة و شرط الرسمية و القيد، كما أنها تعد استثناء من الاستثناءات التي أشارت إليها المادة 882 من القانون المدني.

4.3.1.1.1- الامتيازات الجوية

نصت المادة 33 من القانون رقم 98-06 المتضمن قانون الطيران المدني أنه "تعتبر الديون التالية المستحقة على الطائرات ذات أولوية (ذات امتياز)..." .

جاء هذا النص ليحل المشكل الذي ينشأ عن تعارض مصالح الدائنين المرتهنيين والدائنين أصحاب الامتيازات الجوية، فأعطى للدائنين الممتازين الأفضلية والأولوية وحدد امتيازهم في ثلاثة فئات و يكون ترتيبهم وفق ما جاء في نص المادة 33 في استيفائهم لهذه الامتيازات .

1- امتيازات المصاريف القضائية المنفقة للتوصل إلى بيع الطائرة: أي أن الدائن الذي قام بإجراءات البيع الجبري للطائرة لمصلحة جميع الدائنين في استيفاء هذه المصاريف التي أنفقها بالأولوية عن غيره من الدائنين [1]، ص53، [5]، ص65، [25] ص 93.

2- امتياز المكافآت المستحقة لإنقاذ الطائرة: و الحكمة من هذا الامتياز أن هذا الدائن الممتاز قد أنقذ الطائرة من الهلاك لفائدة جميع الدائنين.

3- امتياز المصاريف اللازمة المنفقة من أجل الحفاظ على الطائرة: لأن هذا الدائن حافظ على الضمان العام لفائدة الدائنين من الضياع و الهلاك، فله الأولوية في استرجاع هذه النفقات، و يشترط أن تكون هذه المصروفات ضرورية أو كما جاء في نص المادة "اللازمة" للمحافظة على الطائرة فلا تدخل في نطاق هذه المادة مصروفات إدخال بعض التحسينات على الطائرة [1] ص54، 55، [8] ص189.

وفي آخر نص المادة 33 السابقة الذكر " تخص هذه الديون الطائرة و تعويضات التأمين" هذه الفقرة تقضي بأن محل الامتياز هو الطائرة، و في حالة هلاكها ينتقل الامتياز إلى الحق الذي يترتب لمالكها وهو التعويض أو مبلغ التأمين.

و يترتب عن هذا الامتياز تقدم الدائنين الممتازين عن غيرهم من الدائنين في استيفاء ديونهم حسب الترتيب الوارد في نص المادة 33، كما لصاحب حق الامتياز حق التتبع في أي يد تكون [25] ص111 [4] ص119، و تنقضي هذه الحقوق طبقا للقواعد العامة في إنقضاء الامتيازات .

5.3.1.1.1- الحجز التحفظي

نصت المادة 30 من القانون رقم 98-06 " يمكن أن تكون الطائرة محل حجز تحفظي وفقا لقواعد اتفاقية روما المبرمة في 29 ماي 1933 و المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتصلة بالحجز التحفظي للطائرات" وأعطى المشرع بموجب نص المادة 32 من نفس القانون الطائرات المخصصة لخدمة الدولة فقط من الحجز التحفظي.

و لقد أخضع المشرع الجزائري من خلال هذه المادة نظام الحجز التحفظي لأحكام اتفاقية روما لسنة 1933، حيث عرفت المادة الثانية من هذه الأخيرة الحجز التحفظي على أنه "كل تصرف أيا كانت تسميته يتم بمقتضاه وقف الطائرة رعاية لمصلحة خاصة عن طريق أعوان القضاء أو رجال الإدارة إما

لصالح دائن أو مالك أو صاحب حق عيني يثقل الطائرة دون أن يكون في مقدور الحاجز أن يستند إلى حكم واجب النفاذ يكون قد حصل عليه مقدما عن الطريق العادي أو إلى سند تنفيذي مساو له" [34]، [21] ص138.

إن معاهدة روما حاولت أن تقرب مفهوم الحجز التحفظي من القوانين الداخلية التي لا تعرفه بأنه إجراء أيا كانت تسميته، حتى تسري أحكامه على الأنظمة المشابهة له في التشريعات الداخلية.

ويخرج عن نطاق الحجز التحفظي للطائرة بعض الطائرات التي حددتها المادة الثالثة من اتفاقية

روما و هي:

1- الطائرات المخصصة كلياً لخدمة الدولة

2- الطائرات المخصصة كلياً للإستغلال على الخطوط الجوية المنتظمة و الطائرات الاحتياطية أو الضرورية مراعاة للصالح العام (أي أن الدائن متى حصل على سند تنفيذي لا يحتاج إلى إجراءات تمهيدية لأنها تعمل بانتظام).

3- الطائرات المخصصة لعمليات نقل الأشخاص أو الأموال بمقابل متى كانت على وشك الرحيل و لم تحدد الإتفاقية ما معنى عبارة "على وشك الرحيل"، واتفق الفقه على أن الطائرة تكون على وشك الرحيل أي متى تزود بالوقود وتم شحنها ولم يبق سوى حصول قائدها على إذن بالرحيل من سلطات المطار.

وتطبق هذه الإتفاقية في إقليم كل دولة متعاقدة على كل طائرة مسجلة في إقليم دولة متعاقدة

أخرى أي لا تسري إلا بتوافر العنصر الأجنبي [2] ص115، [23] ص 203، [12] ص74، 77، [6]، ص81 [4] ص162.

2.1.1.1. طاقم الطائرة

يقصد بالطاقم مجموعة من الأفراد التي توجد على متن الطائرة بصفة مستمرة للقيام بالمهام التي تستلزمها الرحلة سواء كانت مهام فنية أو خدمة الركاب، و تشمل هذه المجموعة قائد الطائرة و مساعديه والمهندسين الجويين و الأفراد الذين يقومون على خدمة الركاب أثناء الرحلة الجوية، وقد اهتم المجتمع الدولي بتنظيم المركز القانوني لأفراد الطاقم في معاهدة شيكاغو لسنة 1944 [1] ص74، [35]، [21]، ص07.

أما المشرع الجزائري فقد نص على طاقم الطائرة في الباب التاسع تحت تسمية "مستخدمو الطيران المدني" و قسمهم إلى ثلاثة فئات:

- أعضاء طاقم القيادة والمستخدمين المكملين العاملين على متن الطائرة.

- المستخدمين التقنيين على اليابسة.

- المستخدمين الملاحيين الخواص.

وسنحاول دراسة ذلك في عنصرين :

1- المركز القانوني لطاقم الطائرة.

2- المركز القانوني لقائد الطائرة.

1.2.1.1.1. المركز القانوني لطاقم الطائرة

تنص المادة 185 من القانون رقم 98-06 المتضمن قانون الطيران المدني "يتشكل الطاقم من مجموع الأشخاص الراكبين من أجل خدمة الطائرة المحلقة و يكون تحت أوامر الربان".

فقد اهتم المشرع الجزائري بتنظيم المركز القانوني لأعضاء الطاقم ، و خاصة ضرورة حصوله على شهادة علمية [36] تؤهله للقيام بهذه المهمة، و تختلف الدرجات العلمية الواجب توافرها في كل عضو من أعضاء الطاقم حسب وظيفته و مهمته على متن الطائرة وهذا ما أكدته المادة 180 من القانون رقم 98-06 و التي جاء فيها "لا يجوز لأي كان أن يمارس وظائف عضو من أعضاء طاقم أو قيادة أو عضو من المستخدمين المكملين للطائرة و لا يقوم بخدمة داخل طائرة مرقمة بالقطر الجزائري إن لم يكن حائزا على إجازات و رخص أو شهادات صحيحة لوظائفه مسلمة و مجددة من قبل السلطة المكلفة بالطيران المدني...".

وحدد المشرع تشكيلة الطاقم بمجموع الأشخاص الراكبين من أجل إتمام خدمة الطائرة المحلقة و يكون تحت أوامر "الربان"- و هو قائد الطائرة - بنص المادة 185، وفي المادة 182 من نفس القانون حدد المستخدمين الملاحيين المهنيين، بربان الطائرة وطاقم القيادة كفئة أولى و الملاحون على متن الطائرة المكلفون بتشغيل الآلات و الأدوات الضرورية لملاحة الطائرة والمستخدمون التقنيون المكلفون بتشغيل العتاد على متنها، واشترط أن يكون المستخدم الملاحي المهني مقيدا في سجل خاص بهم و هذا ما نصت عليه المواد 175 و 176 من نفس القانون و يسلم لهم مستخرج من سجل قيدهم بطلبهم

وأحالنا إلى التنظيم في ذلك والمتمثل في المرسوم رقم 04-110 المؤرخ في 13 أبريل 2004 [37].
و قد جاء في نص المادة الرابعة تنوع هذه السجلات حسب الفئات حيث قسمها إلى:
- فئة التجارب والاستقبال – السجل أ-
- فئة النقل الجوي – السجل ب –
- فئة العمل الجوي – السجل ج- والمستخدمين الملاحيين الخواص يقيدون في سجل المستخدمين الخواص.

وهذه السجلات تمسك على مستوى السلطة المكلفة بالطيران المدني بتوافر الشروط التي حددتها المادة 06 من نفس المرسوم، وأهمها الجنسية الجزائرية والإجازة أو شهادة الأمن و الإغاثة و التمتع بالأخلاق والسيرة الحسنة، ويتم القيد بطلب من المعني بعد تقديمه للملف المحدد في نص المادة السابعة، وعلى سبيل الاستثناء يمكن قيد المستخدمين الملاحيين من جنسية أجنبية في السجل الموافق بنفس الشروط و نفس الملف لكن يطلب منه شهادة جنسيتهم طبعاً.

و في حالة رفض السلطة طلب القيد عليها تبرير ذلك ، و تبليغه إلى المعني في الشهر الذي يلي إيداع الطلب، وله الحق في تقديم طعن كتابي يوجهه إلى الوزير المكلف بالطيران المدني خلال شهر من تاريخ تبليغ الرفض.

كما أنه يمكن أن تعلق شهادة صفة الملاح إما بطلب من المعني أو تلقائياً عندما يتوقف المعني عن ممارسة الوظائف التي قيد للقيام بها و يتوقف تعليق القيد في حالة حادث مهني أو مرض بسبب عمله على شرط قرار الطبيب المعتمد بعدم أهلية المعني بالأمر، ويؤشر بالتعليق في سجل قيد المعني بالأمر و يتم إلغائه في حالة استئناف نشاطه بطلب منه [37].

أما شطب المستخدمين المهنيين من السجل تكون لتوافر سبب من الأسباب التي حددها القانون بنص المادة 10 من المرسوم رقم 04-110 و هي:

-اتخاذ الطبيب أو المركز الطبي المعتمد للطيران المدني بعدم أهلية المعني بالأمر على الطيران بصفة نهائية.

-تدابير تأديبية .

- وفاة المستخدم المقيد.

و يبلغ المعني بالشطب في الحالتين الأولى و الثانية و يلغى هذا التعليق بطلب منه بعد إستئناف نشاطه.

كما أنه لا يجوز قيادة طائرة مدنية مرقمة في الجزائر دون إعتقاد شهادة طيران أعضاء طاقم القيادة و كذلك المستخدمين الموجودين على متنها ، أو كما سمتها بعض التشريعات الأخرى "إجازة" بناء على طلب دولة تكون طرفا في الاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي، و إن كانت هذه الشهادة مستوفية لجميع الشروط المنصوص عليها في القانون الجزائري فإنها تعتمدها و هذا ما أقره المرسوم رقم 04-109 المؤرخ في 13 أبريل 2004، وجاءت عدة نصوص تنظيمية تتعلق بشروط وكيفيات ممارسة الوظائف التي يقوم بها مستخدمو الطيران المدني وتم تعديلها وكان آخرها المرسوم التنفيذي 206/90 المؤرخ في 11 جوان 2009 والذي يسمح للطيارين بطلب منهم وبترخيص من السلطة المكلفة بالطيران المدني الذين يقومون برحلات على متن طائرة بطيارين، ممارسة نشاطهم بعد سن الستين إلى 65 كأقصى حد، شرط إجراء خبرة طبية مدعمة وأن لا يتجاوز الطيار الثاني الستين من عمره، كما حدد كيفية إيداع طلب الاعتماد والملف المرفق به في المادة 03 من المرسوم 109/04. [38]، [39]، [40]، [41].

فإذا قبل الطلب يمكن للسلطة المكلفة بالطيران المدني إخضاع صاحب الشهادة لاختبارات نظرية و تطبيقية و تسلم وثيقة الاعتماد لمدة 12 شهرا على أن لا تفوق هذه المدة مدة صلاحية شهادة الطيران التي طلب اعتمادها، كما يمكن سحب الاعتماد وفق الشروط المحددة في نص المادة 06 من نفس المرسوم مع إعلام المعني.

و يكون رفض الاعتماد إما لنقص الملف أو تكون نتائج الاختبارات غير مرضية شرط تبليغ المعني بالرفض الذي له الحق في الطعن خلال شهر من تاريخ تبليغ الرفض [38].

ويرتبط أفراد طاقم الطائرة بمستغلها بعقد عمل عملا بالمادة 191 من القانون 98-06 حيث أنه يخضع للنظام النوعي لعلاقات الشغل الخاصة بالمستخدمين الملاحين المهنيين المحدد عن طريق التنظيم دون المساس طبعا و حسب نفس المادة بأحكام علاقات العمل ، و في حالة عدم وجود نص خاص في هذا النظام النوعي نرجع إلى القواعد العامة، والتنظيم المتمثل في المرسوم رقم 88-142 المؤرخ في 19 جويلية 1988 الذي حدد محتوى العقد و آثاره و هو يعود بنا في نصوص مواده من 36 إلى 162 منه إلى القانون رقم 12-78 المؤرخ في 05 أوت 1978 المتعلق بعلاقات العمل لتحديد هذه الآثار من حقوق وواجبات [42].

و لقد اشترط هذا المرسوم ألا يشغل المستخدم المهني في الطيران وظيفة أخرى لكن استثناء عن هذا الشرط في الفقرة الثالثة من المادة 45 أعطته الحق في ممارسة التعليم أو التكوين ، كما حدد طريقة تعيينهم و الشروط الواجب توافرها في عضو طاقم الطائرة و حقوقه وواجباته من تحديد فترة

التربص ثم التثبيت و الترقية أو التحويل و أسبابه، و الفصل و المدة القانونية للعمل (الطيران) و أوقات الراحة و العطل و التكوين و التأمين الاجتماعي[43].

أما على المستوى الدولي فقد اهتمت معاهدة شيكاغو لسنة 1944 و ملاحقها الفنية بتنظيم المركز القانوني لطاقم الطائرة في ملحقاتها الأول، و نصت على أحكامه القانونية في العديد من مواد الباب الخامس و السادس منها ، فقد اشترطت المادة 1/32 منها ضرورة حصول كل عضو من أعضاء الطاقم على الإجازة التي تؤهله للقيام بمهامه المكلف بها على متن الطائرة المعتمدة من الدولة المسجلة فيها الطائرة، كما ألزمت المادة 33 من المعاهدة الدول الاعتراف بالشهادات و الإجازات الصادرة من الدول المتعاقدة الأخرى لأفراد الطاقم ، شرط معادلتها أو أن تكون أعلى من الحد الأدنى، الذي يمكن أن تقرره المعاهدة في ملاحقها الفنية، كما تضمن الملحق الأول لمعاهدة شيكاغو أحكام تفصيلية للأوضاع القياسية المرغوب إحترامها كحد أدنى و التي يجب مراعاتها بخصوص أفراد الطاقم و إجازات كل عضو فيه[1]، [77] [5] ص98، 99، [23] ص 229.

و إضافة إلى الطاقم الجوي الذي يتعاون مع قائد الطائرة لحسن سير و توجيهه مرفق النقل الجوي، لا بد من وجود طاقم بري يتمثل في وحدات المراقبة الجوية في المطارات تقوم بخدمة الحركة الجوية فتقوم بتقديم الإشارات و المعلومات و التوجيهات لهيئة قيادة الطائرة لتجنب وقوع التصادم بين الطائرات أثناء الطيران ، أو على أرض المطار و تسهيل سرعة و انتظام الحركة الجوية من حيث تقديم المعلومات اللازمة لتنفيذ الرحلة الجوية من جهة ، و إخطار و معاونة الجهات المختصة في حالة وقوع كوارث جوية من جهة أخرى [27] ص 223، 224.

2.2.1.1.1. المركز القانوني لقائد الطائرة

يتمتع قائد الطائرة بمركز قانوني مستقل عن باقي أفراد الطاقم حيث نصت المادة 186 من القانون رقم 98-06 " يكون الربان في إطار ممارسته و وظائفه مسؤولاً عن قيادة الطائرة و أمنها خلال التحليق و بتلك الصفة له السلطة على جميع الركاب ..."، فقائد الطائرة في القانون الجزائري سماه "ربان الطائرة" وهو مسؤول عن قيادتها و أمنها أثناء فترة الطيران، و هو يباشر سلطات و وظائف خولها له القانون، فهو مسؤول فنيا من حيث تأكده من صلاحية الطائرة للقيام بالرحلة الجوية، و أعطاه المشرع بعض الصلاحيات الإدارية، كما أنه يمثل مستغل الطائرة فيمكنه ممارسة بعض التصرفات القانونية ، سواء بإذن من المستغل أو دونه، و التي من شأنها ترتيب آثار في ذمة شركة الطيران المالكة

للطائرة، فإذا أخل بهذه السلطات يسأل هذا الربان مسؤولية شخصية ، لذلك نحاول في هذا الفرع تناول وظائف ربان الطائرة و مسؤوليته المدنية[1] ص78 ، [5] ص100، 103.

1.1.2.2.1.1.1- وظائف ربان الطائرة

لربان الطائرة سلطات ووظائف عديدة يمكن حصرها في مايلي :

أ- الوظيفة الفنية لربان الطائرة

ب - الوظيفة التجارية لربان الطائرة

ج - الوظيفة الإدارية لربان الطائرة

1.1.2.2.1.1.1- الوظيفة الفنية لربان الطائرة

تعد هذه الوظيفة من أهم و أخطر وظائف ربان الطائرة لأنها تبدأ من تهيئة الظروف الملائمة للقيام بالرحلة أي الاستعداد للرحيل، و أثناء التحليق في الجو وحتى الهبوط في مطار الوصول، فقائد الطائرة حددت وظائفه الفنية بموجب اتفاقية شيكاغو لسنة 1944 في ملحقها الثاني "قواعد الملاحة الجوية، فهو ملزم بالتأكد من سلامة الطائرة وسلامة كافة أجهزتها، كما أنه يدرس آخر توقعات الأرصاد الجوية لأن له الحق في تأجيل الرحلة بسببها، و يتأكد من كفاية الوقود اللازم للرحلة و خاصة التغييرات المفاجئة[27] ص194، 195.

وعلى ربان الطائرة أن يحرر مخططا لرحلته و يودعه قبل الطيران محددًا فيه اطار الإقلاع و الوصول والمناطق التي يمر فوقها والمحطات الجوية التي يهبط فيها و السرعات وارتفاع التحليق و الوقت المستغرق للوصول، و حمولة الطائرة و عدد أعضاء الطاقم و مستغل الطائرة، و لهذا المخطط أهمية كبيرة في ضمان سلامة الطيران لأنه ينقل عن طريق الشفرة أو اللاسلكي إلى المطارات التي تمر بها الطائرة حتى تكون على اتصال دائم بها، و هذا ما أخذ به القانون الجزائري في المواد 186 و 187 من القانون رقم 98-06، فجعله مسؤولًا عن قيادة الطائرة و أمنها ، و أعطاه الحق في إنزال أي فرد من الطاقم أو من الركاب، و التأكد من الوقود و من الحمولة، و توزيعها عبر الطائرة، كما عليه تحديد المسلك أي مطار الإقلاع و الوصول و ارتفاع التحليق، كما له تأجيل الرحلة أو توقيفها وأنه يغير الاتجاه عند الاقتضاء حفاظًا على أمن الطائرة و الركاب، و عليه أن يقدم عرض حال بأسباب قراره للمستغل، وله الحق في تفريغ أو إسقاط جزء من الحمولة[27] ص196 ، حيث نصت المادة 186 من القانون رقم 98-06 " يكون الربان في إطار ممارسة وظائفه مسؤولًا عن قيادة الطائرة و أمنها خلال التحليق و بتلك الصفة له سلطة على جميع الركاب و هو مؤهل لإنزال أي فرد من الطاقم أو الركاب و تفريغ أو

إسقاط جزء من الحمولة... " و المادة 187 من القانون رقم 98-06: تنص: "في الحدود المعروفة من التنظيمات وتعليمات السلطة المختصة و المنتقل يقوم الربان بما يأتي:
- التأكد من الحمولة وتوزيعها عبر الطائرة..."، وهو كذلك ما نصت عليه المادة 18 من المرسوم التنفيذي رقم 09-207.

كما أضافت المادة 19 من نفس المرسوم أنه على ربان الطائرة في كل رحلة أن يراقب ويوقع على مخطط الطيران الذي يكلف المستغل مستخدمين مؤهلين وأكفاء بإعداده، والذي يجب أن يحتفظ به لمدة 3 أشهر على الأقل [18] م 19 ، كما اشترطت المادة 57 من نفس المرسوم أن تكون للربان معارف كافية أو وثائق ضرورية تسمح له بالحصول عليها في أجل ملائم حددتها نص المادة المذكورة حصرا.

2.1.2.2.1.1.1- الوظيفة التجارية لربان الطائرة

يعتبر ربان الطائرة نائبا عن مستغلا أو مالكا فقد جاء في نص المادة 188 من القانون رقم 98-06 " ربان الطائرة أمينها و مسئول عن حمولتها، و في حالة وجود صعوبات في تنفيذ وكالته يجب أن يطلب تعليمات من المستغل، و إذ تعذر عليه الحصول على تعليمات دقيقة يتخذ كل التدابير و الترتيبات الضرورية للقيام بمهمته".

و من خلال هذا النص جعل المشرع الجزائري ربان الطائرة وكيلًا عن المستغل أو المالك، ففي حالة صعوبة تنفيذ وكالته أي صعوبة إتمام الرحلة لأسباب معينة يتصل بالمستغل ليمده بالتعليمات اللازمة لكنه قد يستحيل الاتصال في بعض الأحيان بالمستغل، فأعطى المشرع للربان أن يقوم بجميع التدابير و الترتيبات الضرورية للقيام بمهمته فيضطر إلى إجراء بعض التصرفات القانونية التي تنتج عنها بعض الديون التي تثقل كاهل المستغل [5] ص 106 ، وهذا لتمكين الربان من مواصلة الرحلة و تأمين سلامة الركاب و أعضاء الطاقم، ومثال ذلك : الإصلاحات الضرورية لإكمال الرحلة ، تعيين أعضاء طاقم جدد عوضا عن غيرهم متى كان ذلك ضروريا لإكمال الرحلة .

لكن هناك بعض التصرفات القانونية التي لا يمكن للربان الطائرة إبرامها دون إذن من المستغل حتى ولو استحال الاتصال به، والمتمثلة في الرهن أو ترتيب أي حق عيني آخر عليها [1] ص 80، [5] ص 105، 106، لذلك أحسن المشرع الجزائري في استعماله مصطلح تدابير و ترتيبات و لم يستعمل مصطلح تصرفات ليمنع الربان من تصرفات تضر بالمستغل وتطلب وكالة خاصة ولتبيان ضرورة و حتمية اتخاذ هذه التدابير فقط، إذا ما استحال عليه الاتصال.

3.1.2.2.1.1.1- الوظيفة الإدارية لربان الطائرة

يتمتع ربان الطائرة بسلطات إدارية، فله سلطة رئاسية على أعضاء الطاقم، فله أن يصدر لهم الأوامر وعليهم الانصياع لها حتى تتم الرحلة الجوية [18] م32، [5] ص108، [27] ص198، كذلك نصت المادة 185 من القانون رقم 06/98: "يشكل الطاقم من مجموع الأشخاص الراكبين من أجل إتمام خدمة الطائرة المحلقة و يكون تحت أوامر الربان ."

كما له سلطة على الركاب تتمثل في ضرورة إلزامهم بالنظام المقرر داخل الطائرة حفاظا على أمنها وسلامتها وعلى حياتهم، و له أن ينزل أي فرد من الركاب، و قد أوضحت سلطات قائد الطائرة بموجب معاهدة طوكيو لسنة 1963 [44] في المواد من 05 إلى 10 منها، فله إذا ما تأكد أن أحد الركاب ارتكب مخالفة أو جريمة تعرض أمن الطائرة وسلامتها للخطر، أو أمن وسلامة المسافرين أو البضاعة، كفتح باب الطائرة أو الاعتداء على أحد الركاب ، فله اتخاذ جميع الإجراءات الضرورية لضمان سلامة الطائرة وإعادة النظام فيها ، هذا ما جاء في نص المادة 06 من نفس المعاهدة، فله أن يأمر بتقييد هذا الراكب أو تحذيره أو يطلب المساعدة من أعضاء الطاقم أو أحد المسافرين (المتطوع) وينزل في أول محطة يسلم فيها هذا الراكب إلى السلطات المختصة على أن يقدم تقريرا عما نسب إليه من مخالفات أو جرائم تطبيقا لنص المادة 08 من نفس المعاهدة ، و هذه الصلاحيات أعطيت له كإجراءات تحفظية ووقائية تنتهي بانتهاء الرحلة و هبوط الطائرة في مطار الوصول [1]، ص8، [5] ص 109، 110، نصت المادة 17 من المرسوم التنفيذي رقم 09-207: " يجب على ربان الطائرة أو المستغل أثناء غيابه ، أن يرسل فورا بعد عمل تدخل غير شرعي تقريرا مفصلا إلى سلطة الأمن المختصة التابعة للمحطة الجوية و كذا إلى السلطة المكلفة بالطيران المدني".

2.2.2.1.1.1- المسؤولية المدنية لربان الطائرة

تنص المادة 186 من القانون رقم 98-06 المتضمن قانون الطيران المدني: "يكون الربان في إطار ممارسته وظيفته مسؤولا عن قيادة الطائرة و أمنها خلال التحليق"، فربان الطائرة يتمتع بسلطات واسعة لإتمام الرحلة الجوية، إذ هو مسؤول عن الأضرار التي يسببها بخطئه الشخصي قبل المستغل الجوي والغير، فإذا كان قائد الطائرة هو مالكها في نفس الوقت تترتب مسؤوليته التقصيرية على أساس المادة 138 من القانون المدني – المسؤولية عن الأشياء غير الحية- باعتباره حارسا للطائرة، أما إذا كان قائد الطائرة ليس مالكها فلا يعد حارسا لها، لكن الغالب أن قائد الطائرة يكون تابعا لمؤسسة أو شركة الطيران فتطبق في هذه الحالة قواعد مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه بالتضامن مع المستغل

الجوي، لكن القائد لا يسأل في حالة تنفيذه لأوامر المستغل متى كانت هذه الأوامر تخرج عن وظيفته الفنية، وهذا ما ذهب إليه الفقه، فقائد الطائرة متى أهمل أو قصر في وظيفته الفنية لحماية الطائرة وسلامتها، حتى ولو تعارضت مع أوامر المستغل، وكان هذا الإهمال أو التقصير هما السبب المباشر للحادث، إعتبر مخطئاً وتأكدت مسؤوليته الشخصية وأنه أخطأ في إتباع أوامر المستغل مما كان السبب المباشر للحادث .

وخطأ القائد واجب الإثبات، فعلى المضرور إثبات أنه لم يقم ببذل العناية اللازمة [5] ص 110، 111، 114، ويعتبر القائد مخطئاً في عدة حالات :

- إذا أهمل إستعمال أجهزة وسائل الطيران و اعتمد على الرؤيا مع علمه بتغير الأحوال الجوية وتلبد الجو فوق أرض المطار بالغيوم مما أدى إلى ارتطام الطائرة بمرتفع قرب المطار [18، م 21 و 28].
- إذا حاول الهبوط ليلاً رغم تحذيره من المراقبة الأرضية بعدم كفاية الرؤيا الرأسية والأفقية فوق أرض المطار.

- أو شروعه في الهبوط فوق أرض المطار رغم تعذر الرؤيا تماما ورفض توجيهات المراقبة الأرضية بالتوجه إلى مطار آخر... [6] ص 162 [5] ص 112.

لكن إثبات الخطأ أمر صعب على المضرور لأنه يختلط بما يعرف بالغلط في التقدير من طرف قائد الطائرة ظنا منه أن ما فعله هو الحل الصحيح.

ويبقى للقاضي تقدير وجود الخطأ من عدمه مستعينا برأي أهل الخبرة في شؤون الطيران [15] ص 110، [27] ص 207.

وإذا كان قائد الطائرة تابعا للمستغل الذي يستفيد من تحديد مسؤوليته عن الأضرار التي تصيب الأغيار على سطح الأرض بمقتضى اتفاقية روما لسنة 1952، و الناقل الجوي بمقتضى اتفاقية وارسو لسنة 1929 بتعديلاتها المتكررة، فهل يستفيد القائد من هذه الأحكام إذا ما رفعت ضده دعوى مسؤولية لخطئه في القيادة الذي سبب ضررا للغير؟

جاءت الإجابة على هذا الإشكال في بروتوكول لاهاي لسنة 1955 المعدل لاتفاقية وارسو في مادته 14 الذي أعطى لتابعي الناقل الحق في الاستفادة من الحد الأقصى للتعويض الذي يستفيد منه الناقل، و أكدت هذا المبدأ التعديلات التي طرأت على اتفاقية وارسو مثل اتفاقية جوادالاجارا لسنة 1961 [45] [21] ص 144 و بروتوكول جواتيمالا سيتي لسنة 1971، كما جاء في نص المادة 09 من اتفاقية روما لسنة 1952 حيث تعطي الحق لتابعي المستغل في الاستفادة من تحديد المسؤولية عن

الأضرار التي تحدث للغير على السطح ، نتيجة خطئهم لكن حددتها بفترة الطيران فقط، أي أثناء التحليق فيما عدا ذلك لا تحدد المسؤولية و يسأل شخصيا[2]، ص134، [1] ص83، [23] ص239.

3.1.1.1. المطار

من العناصر المهمة في الملاحة الجوية المنشآت الأرضية التي تستعملها الطائرة في كل من عملية الإقلاع والهبوط، وتتمثل في المطارات التي تكون مجهزة بالوسائل التكنولوجية الحديثة التي تساعد الطائرة في الإقلاع و الهبوط بأمن وسلام، كما نجد بجوار هذه الأخيرة ما يسمى بالارتفاقات الجوية لتمكين الطائرة من القيام بمناورات الهبوط والإقلاع دون أن تعترضها أية حواجز أو عوائق .

و من خلال ما سبق توضيحه سيقسم هذا المطلب إلى فرعين ، الفرع الأول ندرس فيه المطار بما في ذلك نظامه القانوني، و كيفية إنشائه الذي يتطلب مواصفات فنية معينة و مسؤولية الدولة بإعتبارها تتكفل بإدارة المطار، أما الفرع الثاني فيتضمن الارتفاقات الجوية و كيفية تقسيمها إلى مناطق مختلفة، و مدى مساهرة المشرع لمضمون الاتفاقية الخاصة بهذا الموضوع.

- النظام القانوني للمطار

- الارتفاقات الجوية

1.3.1.1.1. النظام القانوني للمطار

اهتمت معاهدة شيكاغو لسنة 1944 بالنظام القانوني للمطارات و خصصت لها الملحق الرابع عشر من حيث وضع المواصفات والأوضاع القياسية للمطارات بالإضافة إلى المواد 28 و 37 و 38 منها، وقد عهدت إلى المنظمة الدولية للطيران المدني لمتابعة تطوير هذه الأوضاع و اتفاتها مع التطور السريع في هذا المجال و قد تعرض التشريع الوطني لهذا العنصر في الفصل الرابع من القانون رقم 98-06 المتضمن قانون الطيران المدني.

1.1.3.1.1.1- تعريف المطار و أنواعه

عرف المطار في المادة الأولى من الملحق الرابع عشر لمعاهدة شيكاغو لسنة 1944 بأنه "مسطح من اليابس أو المياه معد بطريقة خاصة لإقلاع الطائرات و هبوطها و تحركها عليه"[1] ص84، [5] ص124، [15] ص112.

كما عرفه المشرع الجزائري في المادة الثانية من قانون الطيران المدني رقم 98-06 بأنه "مجموعة من منشآت النقل الجوي موجهة لتسهيل وصول الطائرات ورحيلها ومساعدة الملاحة الجوية، وتأمين الركوب والنزول وتوصيل المسافرين والبضائع والبريد المنقول جوا".

وعرف مبنى المطار على أنه "منشأة فوقية تستعمل لتسهيل نقل الركاب و الشحن" لكننا نجد أن هذه التعريفات معيبة ، فهي ضيقة بالنسبة للمطارات الدولية الموجودة ومستلزمات الطيران الحديث، فالمطار يشمل بالإضافة إلى الممرات الأرضية مجموعة من الوسائل الفنية التي تقتضيها عملية إقلاع وهبوط الطائرات، وقد ظهر مصطلح "الميناء الجوي" الذي عرفته المنظمة الدولية للطيران المدني أنه " كل مطار يشمل على المنشآت والخدمات التي يحتاجها جمهور المسافرين وتقتضيها الملاحة الجوية من حظائر معدة لإيواء الطائرات و إصلاحها و صيانتها و الأماكن المخصصة لصعود و إنزال الركاب و شحن و تفريغ البضاعة".

وتختلف المطارات باختلاف النواحي الفنية في انشائها من مطارات معدة لصعود و هبوط الطائرات العمودية، ومطارات خاصة بالطائرات الأفقية، حيث تختلف المواصفات و المقاسات لكل مطار خاص بهذه الأنواع ، أما من الناحية الاقتصادية فنقسم إلى مطارات دولية و مطارات داخلية [23] ص 218، [5] ص 124، 125، [6] ص 134.

2.1.3.1.1.1-إنشاء المطار و مواصفاته الفنية

تنص المادة 8 من القانون رقم 98-06 المتضمن قانون الطيران المدني و المعدلة بموجب القانون رقم 05-2000 [20]، [46] ص 250 والتي جاء فيها "تقوم الدولة بإنشاء المحطات الجوية و انجازها و تشغيلها و استغلالها.

ويمكن أن يكون انجازها أو استغلالها محل إمتياز يمنح لأشخاص طبيعيين من جنسية جزائرية أو أشخاص اعتباريين خاضعين للقانون الجزائري وفقا للشروط التي يحددها هذا القانون".

من خلال المادة فالدولة تحتكر لنفسها بناء و إنشاء المطارات و تشغيلها و استغلالها في إطار مخططات شغل الأراضي وقواعد التهيئة العمرانية ومخططات تطوير نشاط الطيران، واستثناءا تمنح الدولة امتيازاً لفائدة أشخاص طبيعيين جزائريين أو أشخاص معنويين خاضعين للقانون الجزائري، ولا يكون منح هذا الإمتياز إلا من طرف السلطة المكلفة بالطيران المدني طبقا لنص المادة 41 من القانون رقم 98-06، والتي تم تعديلها بموجب القانون رقم 10-03 المؤرخ في 13 أوت 2003 المعدل والمتمم للقانون رقم 98-06 [47] ، كذلك كل ما يتعلق بالتغييرات اللاحقة التي تؤدي إلى توسيع محيط المطار

أو المحطة الجوية أو محطة الطوافات تخضع إلى منح إمتياز، و رخصة مسبقة من السلطة المختصة بالنسبة للتغيرات التي تجري على البناءات والاستغلال.

و يمنح هذا الإمتياز بموجب إتفاقية توقع بين السلطة المكلفة بالطيران المدني لحساب الدولة من جهة، و بين المعني من جهة ثانية تطبيقا لنص المادة 44 من نفس القانون بناء على إجراءات تقنية ومالية يحددها دفتر الشروط و المتعلقة ببناء هذه المطارات واستغلالها، وتتم المصادقة على كل من الإتفاقية و دفتر الشروط بموجب مرسوم يصدره الوزير المكلف بالطيران المدني ينشران في الجريدة الرسمية .

كما جاءت المادة 45 من القانون 98 - 06 لتوضح الأسباب التي يرفض فيها منح الإمتياز، وفي كيفية وضع هذه الاتفاقية و دفتر الشروط ، و قد أحالتنا المادة 46 من نفس القانون إلى التنظيم والذي يتمثل في المرسوم التنفيذي رقم 02-03 المؤرخ في 06 جانفي 2002 [48].

فإمتياز بناء أو إستغلال مطار أو محطة جوية حسب هذا المرسوم الموجهة للإستعمال الخاص - عبارة "الخاص" لم تذكر في المواد 43، 44، 46 من القانون 06/98 مما يفهم أنه يمكن للأفراد بناء واستغلال مطارات لاستعمالهم الخاص- يتم بناء على طلب المعني بتقديم الملف المحدد في هذا المرسوم التنفيذي مع توضيح الهدف المخصص للمحطة الجوية أو الطوافات، و تمنح له الرخصة بتوافر الشروط مرفقة بدفتر الشروط الذي يحدد كيفية الموافقة على المشاريع، ومراقبتها وتنفيذها ومراقبة استغلالها من طرف السلطة المكلفة بالطيران المدني، و التي تعذره في حالة إهماله، كما أنه يجبر المالك على تجهيز المباني و المنشآت والعتاد بوسائل الإرشاد في النهار والليل لأمن وسلامة الملاحة الجوية وأعطى صلاحيات للسلطة المختصة عن طريق سلطات ومصالح تعينها للمراقبة التقنية في أي وقت، وإذا أخل المستغل بالتزاماته المحددة في دفتر الشروط يعذر من طرف السلطة المختصة وإذا لم يصلح خطاه في المدة المحددة له في الإعذار تسحب منه الرخصة [48].

و يشترط في إنشاء المطارات توافر مقاسات دولية حددها الملحق الرابع عشر لمعاهدة شيكاغو لسنة 1944، وبما أن الجزائر عضو فيها عليها التقيد بهذه المواصفات والمقاسات بما في ذلك من معدات ومبان لازمة لمساعدة الطائرة في الإقلاع والهبوط، ويجب إقامة الممرات الأرضية و ممرات للهبوط الاضطراري، و تزويد المطار بكل الأجهزة العلمية اللازمة لتأمين سلامة هبوط الطائرات، وقد عهد إلى المجلس التنفيذي للهيئة الدولية للطيران المدني ICAO مهمة متابعة إلتزام الدول بإتباع هذه المواصفات والمقاسات الدولية في المطارات التي تنشئها، و تقدم لها النصح بما في ذلك خدمات الاتصالات السلكية واللاسلكية والرادارية والأرصاد الجوية وتخضع الدول لهذه الملاحظات غير الملزمة لحماية سمعة مطاراتها .

ولا يكفي ذلك وإنما يلزم في إنشاء المطار لاستقبال الطائرات أن يرتبط بغيره من المطارات الأخرى بممرات جوية تسمى " الدهاليز الجوية" [6] ص 126 ، وهي طرق جوية لها أهمية كبيرة في أمن وسلامة الطائرات تتمثل في خطوط مرسومة في الجو تبين وجهة الطائرة وتقابلها على الأرض الوسائل الفنية لتوجيه الطائرة وإرشادها وأنوار الملاحة الجوية والمطارات التي تعبر فوقها و مستوى ارتفاعها [1] ص 86 (5)، ص 127 ، [128] ، [49] .

وطبقا لنص المادة 50 من القانون رقم 98-06 المتضمن قانون الطيران المدني أن الدولة في إطار الإمتياز الذي تمنحه تطبيقا لنص المادة 08 من نفس القانون ، تقوم ببناء واستغلال وصيانة المنشآت الموجهة لضمان مراقبة الملاحة الجوية في المحطة الجوية على أن يتكفل بها صاحب الإمتياز كليا أو جزئيا حسبما هو متفق عليه في إتفاقية الإمتياز لبناء محطة جوية للإستعمال الخاص .
وأحالتنا المادة 48 ق ط م ج فيما يخص القواعد المتعلقة بإنشاء المحطات الجوية للمطارات ومحطات الطوافات وتشغيلها للتنظيم، كذلك المادة 49 أحالتنا بدورها للتنظيم فيما يخص الرقابة التقنية والإدارية و الصحية للدولة و شروطها على المطارات والمحطات الجوية و محطات الطوافات، ولم يصدر بعد التنظيم لتطبيق نص المادتين 48 و 49 .

3.1.3.1.1.1- إدارة المطار و مسؤولية الدولة عن الأخطاء و الإهمال في ذلك

تقوم الدولة بإدارة المطار بواسطة هيئة عامة تابعة لها و إذا ما أخطأ أحدهم وأهمل في القيام بوظائفه مما تتسبب في ضرر للغير نتيجة ذلك ، فتنترتب المسؤولية التقصيرية القائمة على الخطأ الواجب الإثبات، و بما أن المطار ملكا للدولة فتخضع المسؤولية لقواعد القانون الإداري بما يعرفه من تفرقة بين الخطأ الشخصي و الخطأ المرفقي، مثال ذلك : عدم تنبيه قائد الطائرة بتغير في الأحوال الجوية و ضرورة الهبوط في مطار آخر، أو إرسال إشارات لاسلكية خاطئة لقائد الطائرة، أو الإهمال في الحفاظ على الممرات مما يؤدي إلى إنحراف الطائرة عن مسارها، إلى غير ذلك من أخطاء تسبب ضرر للغير [1] ص 86، 87، [5] ص 129، 130 ، أما بالنسبة لمن له إمتياز بناء مطار أو محطة جوية للاستغلال الخاص فهو المسؤول وليست الدولة، ويبقى ذلك خاضعا للاتفاقية.

كما جاء المشرع الجزائري بأحكام خاصة تتضمن قواعد حماية الأملاك التابعة للمطار و حدد على سبيل الحصر الحالات التي يتم فيها حماية المطار والمحافظة عليه في المادة 62 من القانون رقم 98 - 06، أما في المادة 64 من القانون رقم 98-06 والتي تنص " تؤسس لدى السلطة المكلفة بالطيران المدني شرطة المطار وتكلف لحماية أملاك المطار والحفاظ عليها وفقا لما حددته المادة 62

أعلاه، تحدد كفاءات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم". [50] [51] ، تبين أن شرطة المطار هي التي تكلف بهذه المهمة والتي تؤسس لدى السلطة المكلفة بالطيران المدني، وتنحصر مهامهم في البحث ومعاينة المخالفات، بالإضافة إلى ضباط وأعاون الشرطة القضائية والمفتشون والخبراء في الطيران المدني وأعاون شرطة المطار بعد أدائهم اليمين المحدد في المادة 65 و تحرير محضر تحدد فيه الوقائع و التصريحات التي تلقاها وتوقع من طرفه، أو من الأعاون و من مرتكب أو مرتكبي المخالفة و هذا المحضر له حجية نسبية أي موثوق به حتى يثبت العكس، وترسل هذه المحاضر إلى وكيل الجمهورية المختص والسلطة المكلفة بالطيران المدني.

2.3.1.1.1. الارتفاقات الجوية

تؤسس بجوار المحطات الجوية و محطات الطوافات و المنشآت الموجهة لتسهيل الملاحة الجوية إرتفاقات للتوسعة والإرشاد والمسماة "إرتفاقات الطيران"، و هذا ما نصت عليه المادة 57 من القانون رقم 06-98 ، حيث جاء فيها: "تؤسس بجوار المحطات الجوية ومحطات الطوافات والمنشآت الموجهة لتسهيل الملاحة الجوية إرتفاقات للتوسعة والإرشاد والمسماة "إرتفاقات الطيران" .

وتحقيقا لتأمين حركة الطيران وسلامتها وتسهيل الملاحة الجوية ، فلا تكفي الممرات الأرضية في المطارات وإنما لا بد من أن يحيط بالمطار منطقة كافية تسمح للطائرة بالقيام بحركات تستلزمها عملية إقلاعها أو هبوطها، وهذه المنطقة تكون خالية من أي عائق مادي سواء طبيعية أو من صنع الإنسان تسمى "الإرتفاقات الجوية" كما جاء في نص المادة السابقة .

واهتمت معاهدة شيكاغو بتحديد هذه الإرتفاقات في ملحقاتها الرابع عشر لتأمين سلامة الطيران، كما حددها المشرع الجزائري في المواد من 58 إلى 61 من ق ط م ج، وحسب كل من المعاهدة و المشرع الجزائري تقسم هذه الإرتفاقات الجوية إلى ثلاثة مناطق على النحو التالي:

1.2.3.1.1.1- المنطقة الأولى: وهي المنطقة المحاذية أو الملاصقة للمطار مباشرة و تسمى

"منطقة الأمان"، و فيها يحظر إنشاء أي مبان أو غراس أو وجود أي مانع أو أية عقبة مهما كان نوعها.

2.2.3.1.1.1- المنطقة الثانية: و هي المنطقة التي يحظر فيها إقامة أي بناء أو عوائق أو إجراء

أي تغيير في طبيعة أو وجه إستعمال الأراضي الخاضعة للإرتفاق، إلا بموجب ترخيص مسبق من السلطة المكلفة بالطيران المدني.

3.2.3.1.1.1- المنطقة الثالثة: وهي منطقة ارتفاق أنوار الملاحة الجوية واتصالاتها اللاسلكية

وتجهيز بعض الحواجز والأماكن بأجهزة بصرية موجهة للدلالة على وجود الحواجز للملاحين الجويين

أو التعرف عليها[1]، ص88، [5] ص131، 132، [27] ص115، 116، و لقد أخذ المشرع الجزائري بهذا التقسيم تقريبا :

المنطقة الأولى: تشمل إرتفاقات الطيران الخاصة بالتوسعة و فيها يمنع إنشاء أو إلزام بالحد، واستبعاد العراقيل التي تشكل خطرا على الملاحة الجوية أو تضر بعمل أو إشتغال المستلزمات المساعدة للملاحة الجوية أو بأجهزة الأمن المقامة لصالحها، وداخل هذه المنطقة يحظر البناءات أو وضع السياج و النباتات التي يفوق علوها العلو المنصوص عليه في مخطط الإرتفاقات أو بالحد منها أو استبعادها أو تغييرها و ذلك لفائدة الأمن الجوي[52] م 04-13، [10] م58-60 .

المنطقة الثانية: منطقة لإرتفاق الطيران الخاصة بالإرشاد و الالتزام بتجهيز أو السماح بتجهيز بعض الحواجز أو الأماكن بأجهزة بصرية أو لاسلكية ، تفيد الدلالة على وجودها للملاحين الجويين والتعرف عليها، وأعطى الاختصاص للوزير المكلف بالطيران المدني في الأمر بوضع أو إلغاء أو تعديل أي جهاز بصري[52] م 14-16، فنجد أن المشرع الجزائري أدخل المنطقتين الأولى والثانية في مادة واحدة.

وهذه الارتفاقات قررت أساسا حماية للطيران فهي مرتبطة بالتطورات الفنية التي تتلاحق في هذا المجال فينتسج مضمونها و نطاقها تبعا للتطور ، و أية مخالفة لأحكام الارتفاقات الجوية حسب نص المادة 62 تطبق عليها قواعد حماية الأملاك التابعة للمطار و الحفاظ عليها و أعطى صلاحية إثبات المخالفة لأشخاص محددين قانونا عن طريق تحرير محضر المخالفة موقع عليه من طرف ضابط المخالفة و مرتكبها، و حددت عقوبة ذلك في نص المادة 211 من القانون رقم 98-06 المتضمن قانون الطيران المدني التي تنص " تعاقب مخالفات الأحكام التنظيمية المتعلقة بارتفاقات الطيران الخاصة بالتوسعة والإرشاد ستة أشهر إلى سنة واحدة و بغرامة مالية تتراوح بين 10.000 دج إلى 100.000 دج أو بإحدى العقوبتين فقط ، يلزم المخالفون بالشروع في إزالة أو تغيير المنشأة موضوع الارتفاقات" ..

2.1.1. عقد النقل الجوي

وصف النقل الجوي فقها أنه عملية مادية متمثلة في نقل الأشخاص و البضائع ، ليأتي العقد و يضي عليه الصفة القانونية فيحواله إلى تصرف قانوني يترتب عليه إلتزامات فيما بين طرفيه[53] ص14.

و لقد عرفه المشرع الجزائري في المادة 131 من القانون رقم 98-06 المتضمن قانون الطيران المدني " أنه ينبغي أن يتم أي نقل جوي عمومي طبقا لعقد يلتزم بموجبه الناقل بواسطة الطائرة بنقل أشخاص بأمتعتهم أو بدونها بمقابل من محطة جوية إلى أخرى".
كما يمكن تعريفه على أنه "الاتفاق بين من يرغب في السفر و مرسل البضاعة و بين الناقل الجوي الذي يتعهد بنقل المسافرين أو أمتعته أو البضاعة عبر الجو من مكان القيام إلى المكان المحدد في العقد و ذلك بمقابل أجر يدفعه المسافر أو مرسل البضاعة.

وهذا العقد لا يختلف عن غيره من العقود فتطبق عليه القواعد العامة من حيث خصائصه وأركانه وشروطه الموضوعية من محل وسبب وأهلية ورضا [5] ص182، [54] ص 15، [55] ص 311.

و من خلال التعريفين نستنتج أن:

- عقد النقل الجوي هو من العقود الرضائية التبادلية و في نفس الوقت من عقود الإذعان[56] ص36، ونصت على ذلك كل من اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي 1955 في المادة 2/3.
- أطرافه الناقل الجوي و المسافر و مرسل البضاعة.
- وسيلة النقل هي الطائرة.
- مدته الزمنية محددة في العقد.
- عقد النقل الجوي عقد تجاري لأنه يتم بمقابل.

وقد يكون النقل داخل الحدود الإقليمية للدولة، فالدولة صاحبة السيادة على إقليمها تنظم شبكة النقل داخليا وفقا لما يناسب الخصائص الفيزيائية والاقتصادية لإقليمها ، فيختلف النقل الجوي الداخلي حسب مساحة الدولة[46] ص62.

وعليه يخضع هذا النوع من النقل إلى التشريع الداخلي للدولة و قد عرفته المادة 112 من قانون الطيران المدني على أنه" الخدمة الجوية الداخلية التي تربط بين مطارين بالتراب الوطني و يقتصر استغلال خدمات الطيران الداخلية على الأشخاص الطبيعيين الجزائريين و المؤسسات الخاضعة للقانون الجزائري"، وجاء المرسوم رقم 2000-43 ليحدد كيفية هذا الاستغلال[10]،م112 [57] ، أما إذا كان

النقل بين الجزائر ودولة أخرى يسمى نقلا دوليا حسب نص المادة 112، ونكون بصدد علاقة قانونية تتضمن عنصرا أجنبيا مما يثير مشكل تنازع القوانين و يجعلنا نبحت في قواعد الإسناد لمعرفة القانون الواجب التطبيق، و نرجع دائما في ذلك إلى الأصل وهو اتفاقية وارسو لسنة 1929 والبروتوكولات المعدلة لها لكنها لا تشمل تنظيم جميع عقود النقل الجوية، فنجدها اقتصرت على توحيد بعض القواعد التي تحكم العقد ، فنعود بذلك إلى التشريعات الوطنية في الأحكام التي لم تنظمها اتفاقية وارسو. نحدد باختصار نطاق تطبيق اتفاقية وارسو:

- تشترط هذه الاتفاقية لتطبيقها توافر الشروط التالية :

1- أن يكون النقل بمقابل: الذي يكون مناسبا مع قيمة الخدمة في نص المادة الأولى منها، دون أن تشترط أن يكون مبلغا ماليا، فيخرج عن نطاقها النقل المجاني الذي تستعمله بعض الشركات مثلا بهدف الدعاية [7] ص 100، 102، [5] ص 234، [58] ص 6، [2]، ص 173، [9] ص 40.

2- أن يكون النقل دوليا: حسب نص المادة 2/1 منها، التي تنص: " كل نقل يشترط فيه الأطراف المتعاقدون أن تكون نقطتا القيام والوصول واقعتين إما على إقليم دولتين من الدول المتعاقدة وإما في إقليم دولة واحدة طرفا من الأطراف المتعاقدة في حالة ما إذا نص على حصول رسو جوي في إقليم خاضع لسيادة دولة أخرى أو لا مادتها أو لا نتدابها أو لسلطانها ولو كانت هذه الدولة غير متعاقدة ". من نص هذه المادة يتبين أن النقل يعتبر دوليا في حالتين:

1- إذا كانت نقطة القيام ونقطة الوصول نفقات في دولتين من الأطراف السامية المتعاقدة أي أطراف من الاتفاقية.

2- إذا كانت نقطتا القيام والوصول في دولة متعاقدة واحدة مع وجود اتفاق على رسو الطائرة في دولة أخرى أثناء الرحلة [12] ص 114، 18، [11] ص 82، 87، [46] ص 25، [03] ص 61، 68. أما النقل الجوي غير الخاضع لاتفاقية وارسو :

1- النقل الجوي الذي تتولاه الدولة بنفسها .

2- النقل الذي يتم وفقا للاتفاقيات الدولية للبريد، استبعدته الاتفاقية صراحة في مادتها 2/2، و هذا ما أكده بروتوكول مونتريال المعدل لأحكام اتفاقية وارسو سنة 1975 [03]، ص 61، 68.

3- النقل على سبيل التجربة في المادة 34 من اتفاقية وارسو و تخضع لنص المادة 127 مثلا في التشريع الوطني قانون 06/98 .

4- النقل في ظروف غير عادية خارج النطاق المألوف لعمليات الاستغلال الجوي: كعمليات إنقاذ الطائرات أو السفن أو نقل أحد الأشخاص للعلاج بصورة طارئة [7] ص 106 [2] ص 177 ، هذا النوع من النقل يتم في ظروف غير عادية لكنه لا يقع خارج الاستغلال الجوي المألوف، لأنه و بفضل

خصوصة قطاع النقل الجوي في الجزائر شاع استعمال هذا النوع من النقل بتوسيع نشاط "التاكسي الجوي" بجلب طائرات صغيرة الحجم [11] ص102، [9] ص54، 58.

1.2.1.1. تكوين عقد النقل الجوي

يعتبر عقد النقل الجوي من العقود الرضائية التبادلية مما يشترط لصحة انعقاده الشروط الموضوعية في العقود، من رضا و محل وسبب و أهلية، نتناول في تكوين العقد مايلي:

- موضوع العقد و سببه.

- أطراف العقد

1.1.2.1.1. موضوع العقد و سببه

يختلف موضوع عقد النقل الجوي باختلاف موضوع النقل فقد يكون إما نقل الأشخاص و أمتعتهم، أو نقل البضائع.

1.1.1.2.1.1. موضوع عقد النقل الجوي

1.1.1.1.2.1.1. نقل الأشخاص أو المسافرين والأمتعة

ينعقد عقد نقل الأشخاص و الأمتعة بمجرد تزويد المسافر بتذكرة السفر مشتملة على البيانات الإلزامية التي يستوجبها القانون، والعبرة من ذلك تمكين هذا المسافر من معرفة شروط نقله و نقل أمتعته مقابل أجر يدفعه، و هو الشرط المنصوص عليه في المادة 134 من القانون رقم 98-06 المتضمن قانون الطيران المدني " تحدد تعريفه النقل العمومي الجوي طبقا للتشريع المعمول به...".

كما اشترطت ذلك المادة 1/3 من الشروط العامة للآيات، حيث لا يمكن إصدار تذكرة السفر إلا بعد دفع قيمتها كاملة.

2.1.1.1.2.1.1. نقل البضائع

يتم عقد النقل الجوي للبضاعة بمجرد تمكين الناقل الجوي من طرف المرسل أو الشاحن من نقل البضائع، و ذلك بوضعها تحت تصرفه نظير أجر يدفعه، و إلزام الناقل كما سنرى فيما بعد لا ينحصر في المحافظة على البضاعة فقط أثناء المدة الموجودة فيها تحت حراسته، و إنما عليه نقلها وتسليمها إلى المرسل إليه المعين في خطاب النقل الجوي [59، ص181] (58، ص76).

وفي هذا النوع من العقود ، نلاحظ وجود طرف ثالث هو المرسل إليه تنصرف إليه آثار العقد من إلتزامات نتناولها في آثار العقد و صور المسؤولية.

2.1.1.2.1.1- سبب عقد النقل الجوي

السبب بالنسبة للناقل الجوي يتمثل في إلتزام المسافر أو مرسل البضاعة بدفع أجرة النقل، أما بالنسبة لهؤلاء فهو إتمام عملية النقل ، و هو السبب المباشر أو السبب بمعنى الباعث الدافع سيكون سببا مشروعاً بالنسبة للناقل الجوي و هو إشباع خدمة الجمهور[5، ص290].
أثير التساؤل في حالة إذا كان محل عقد النقل الجوي "جثث الموتى"، فكيف يكيف هذا المحل و هل يخضع نقلها لأحكام اتفاقية وارسو أم لا ؟

حيث يصعب إدخال الجثة في عداد الركاب أو الأمتعة أو البضاعة، فذهب العلامة روديير: أن الجثة تأخذ حكم البضاعة على أساس أن لها نفس أجرة نقل البضاعة من حيث الوزن و الحجم، و اعتبر أنه إذا كان من المؤلم تسويتها بالبضاعة، فليس أقل إيلا ما من تسوية الحيوانات الحية بالبضاعة ولم تثر أية خلافات قضائية في هذا التكييف، وأنه كحجة ثالثة لهذا الرأي أن النقل بالسكك الحديدية تضع جثث الموتى تحت مسمى "البضاعة"، فتأخذ نفس الحكم فلا يختلف التكييف باختلاف وسيلة النقل، وأخذ بهذا الرأي القضاء الأمريكي فأخضعها لنفس الحكم و تطبق عليها أحكام اتفاقية وارسو المتعلقة بنقل البضائع.

أما رأي الدكتور العريني أن التباين وقع بسبب الاختلاف في المعنى بين لفظ *merchandises* في النص الفرنسي للاتفاقية باعتبارها محررة بهذه اللغة فقط، و التي تعني جميع المنقولات المادية التي يمكن أن تكون محلاً للمعاملات التجارية فلا يستوعب هذا التعريف الجثة، و بين لفظ *goods* بالانجليزية الواردة بالترجمة غير الرسمية فتتنصرف فقط إلى الأشياء الجامدة و تشمل الجثة[(11، ص80) (27، ص291)].

لذلك عند تعديل اتفاقية وارسو لسنة 1929 بموجب بروتوكول لاهاي استبدلت لفظ *cargo* في النص الرسمي الانجليزي للبروتوكول المحرر بالفرنسية والانجليزية والاسبانية بلفظ *goods* لكن لفظ *merchandises* بقي كما هو.

و أخذ الدكتور برأي القضاء الفرنسي من عدم تشبيه جثث الموتى بنقل البضاعة لأن النص الأصلي الفرنسي يبقى هو الحجة بما ورد فيه و هو ما يتماشى مع المنطق، بل و ينبغي تسويتها بالركاب و تطبق عليها أحكام اتفاقية وارسو المتعلقة بالركاب، أما اتفاقية مونتريال لسنة 1999 فقد نصت على كلمة "cargo" في المادة 1/1 منها التي لها مدلول واسع [(11، ص78، 82) (60، ص90)].

2.1.2.1.1. أطراف العقد

من تعريفنا لعقد النقل الجوي سابقا، و باعتمادنا على نص المادة 131 من القانون رقم 98-06 المتضمن قانون الطيران المدني، لعقد النقل الجوي طرفين و هما الناقل الجوي من ناحية و المسافر أو صاحب الأمتعة أو المرسل من ناحية أخرى.

و بالنسبة للطرف الثاني في العقد لا يثير أي إشكال في تحديده فقد يكون هو الشخص الذي يرغب في الانتقال من مكان إلى آخر بواسطة الطائرة مقابل دفعه مقابل لذلك ،و قد يكون المرسل الذي تعاقد مع الناقل الجوي لتسليم البضاعة إلى المرسل إليه في المكان المرجو و المحدد في العقد، من ثم نقتصر في دراستنا لهذا الفرع على تحديد المقصود بالناقل الجوي.

فلقد جاء تعريف الناقل الجوي في اتفاقية جوادا لآخارا المبرمة في المكسيك سنة 1961 والمتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي فميزت بين الناقل الجوي المتعاقد و الناقل الجوي الفعلي في نص مادتها الأولى، فعرفت الناقل المتعاقد أنه "كل شخص يكون طرفا في عقد نقل خاضع لاتفاقية وارسو محرر مع مسافر أو شاحن أو من يمثلهما قانونا"، أما الناقل الجوي الفعلي فهو " كل شخص خلاف الناقل المتعاقد، يخول بموجب تصريح من الناقل القيام بعملية النقل أو بجزء منها دون أن يكون تابعا له" [15] ص138، [7] ص114، 115.

أما المشرع الجزائري فقد عرف الناقل الجوي في نص المادة 09 من قانون الطيران المدني أنه " تتولى شركة أو عدة شركات وطنية للنقل الجوي العمومي و خدمات العمل الجوي، و يمكن أن تكلف شركة أو عدة شركات بتأدية تبعات الخدمة العامة مقابل تعويض مالي تحدده الدولة وفق الواجبات والحقوق التي تحدد في دفتر الشروط الذي يحدده التنظيم [61].

كما أنه يمكن أن يكون استغلال خدمة النقل الجوي العمومي أيضا محل امتياز يمنح بموجب اتفاقية امتياز لفائدة أشخاص طبيعيين من جنسية جزائرية أو أشخاص اعتباريين خاضعين للقانون الجزائري، ويخضع هذا الاستغلال لمصادقة السلطة المكلفة بالطيران المدني، وهذا ما جاء في نصوص المواد 10 و 11 من نفس القانون والتي بدورها أحالتنا إلى التنظيم بعد أن عرفت الخدمات بجميع أصنافها، و أكدت أنها قد تكون محل امتياز وفق التنظيم ، و المتمثل في المرسوم رقم 43/2000 المؤرخ في 26/02/2000 الذي يحدد شروط استغلال الخدمات الجوية وكيفية [57].

و ما يلاحظ أن المشرع الجزائري قد حدد الناقل الجوي تحديدا عاما ، فقد يكون إما شخصا معنويا من أشخاص القانون العام أو شخصا من أشخاص القانون الخاص.

1.2.1.2.1.1- الناقل الجوي العام:

يتمثل في شركة الخطوط الجوية الجزائرية التي أنشئت سنة 1947، و كانت تحت تسمية " الشركة العامة للنقل الجوي"، و بتاريخ 18 فيفري 1963 أصبحت شركة وطنية تابعة لوزارة النقل بنسبة 51 % من الرأسمال الاجتماعي، و في سنة 1970 و باسترجاع الدولة الجزائرية لنسبة من الأسهم المستغلة من طرف شركات أجنبية ارتفع رأسمالها إلى 83% ثم إلى 100%، فأصبحت شركة وطنية تخضع لسيادة و رقابة الدولة الجزائرية بعد استرجاع 17% المتبقية في 15 ديسمبر 1972، و منذ هذا التاريخ أصبحت شركة الخطوط الجوية الجزائرية مؤسسة عامة تهيمن على قطاع النقل الجوي بنوعيه الداخلي و الدولي [62] ص 40، 41، [53] ص 3، [63]، [64].

2.2.1.2.1.1- الناقل الجوي الخاص

أعطى قانون الطيران المدني فرصة الاستغلال و الاستثمار في مجال النقل الجوي، وسمح بجلب أكبر عدد من الطائرات تحقيقا لمتطلبات السوق في هذا المجال سواء لنقل الأشخاص أو البضائع، و أصبح لازما على شركة الخطوط الجوية الجزائرية أن تغير من إستراتيجيتها التجارية و تواكب التطور المفروض في مجال تقديم الخدمات و تحديث أسطولها الجوي.

ومن بين الشركات الخاصة مثلا شركة الخطوط الجوية أنتينا للطيران و إيكو إير الدولية سنة 2002، حيث منح لهذه الشركات امتياز تطبيقا لنصوص المواد 10-11 و 116 من قانون الطيران المدني تطبيقا للمرسوم رقم 2000-43، و ذلك بموجب اتفاقية امتياز تمنح لها رخصة أو شهادة استغلال من طرف السلطة المكلفة بالطيران المدني [65] [66]، و يخضع امتياز خدمات النقل الجوي للأشخاص و البضائع للموافقة المسبقة للوزير المكلف بالطيران المدني، التي تسلم بعد موافقة مجلس الحكومة و تتم الموافقة بموجب مرسوم يصدر عن مجلس الوزراء و تنشر مع دفتر الشروط في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، و يلغى الامتياز بنفس الإجراءات [47].

أما بالنسبة لإيجار الطائرة كما وضحنا سابقا في التصرفات التي ترد على الطائرة، يعد فيها المستأجر ناقلا فعليا و فقا لتعريف الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي هو المالك، مثلا استئجار شركة أنتينا للطيران طائرات تعد ناقلا جويا.

و بالنسبة للوكالات السياحية إذا اقتصر دورها على مجرد تسليم تذاكر السفر للركاب، فلا تعد ناقلا جويا، فهي مجرد وسيط بين الناقل الجوي و المسافر أو المرسل، و الوكالات السياحية في الجزائر تقتصر على حجز تذاكر السفر و بيعها باسم و لحساب شركة الخطوط الجوية الجزائرية من بينها: الديوان

الوطني للسياحة ONAT ، وشركة التور للسياحة، فلا تكتسب صفة الناقل ، أما إذا أبرمت وكالة سياحية عقود النقل مع المسافرين أو أصحاب البضاعة واستأجرت طائرات و قامت بالنقل فتعد ناقلا جويا، أما إذا أبرمت عقود نقل و اتفقت مع ناقل جوي على قيامه بتنفيذها فتعتبر ناقلا متعاقد و الناقل الجوي ناقلا فعليا الذي نفذ العقد، ويخضعان لاتفاقية وارسو و تعديلاتها[15] ص140.

كذلك الأمر فيما يخص الوكيل بالعمولة: وهي الوكالات التي تخصصت في التوسط بين المسافرين أو أصحاب البضائع من ناحية و الناقلين الجويين من ناحية أخرى، حيث تسلم البضائع من أصحابها أو تبرم عقود نقل مع المسافرين و تتولى تنفيذ العقد عن طريق ناقلين جويين وتكون ملزمة تجاههم بتنفيذ عقد النقل فيبرم العقد باسمه و لحساب المسافر أو صاحب البضاعة، فهل يعد ناقلا جويا ؟

يرى البعض أنه لا يعد ناقلا جويا و إنما مجرد وكيل عن المسافر أو صاحب البضاعة فهو يضمن النتيجة النهائية لنقل العميل وليس عملية النقل ذاتها، فلا يكتسب صفة الناقل الجوي.

وما يؤيد هذا الرأي نص المادة الأولى من اتفاقية جوادالاهارا، حيث احتفظت بوصف الناقل المتعاقد لكل من يتعاقد مع الراكب، وإذا كان الوكيل يدخل في مفهوم هذا النص فإن وصف الناقل لا يمتد إليه و إنما يظل مقتصرًا على الشخص الذي تعاقد معه الوكيل بالعمولة.

و يرى الرأي الآخر مؤيدا بأحكام القضاء الفرنسي أن الوكيل بالعمولة أو وكالات النقل تعتبر ناقلا جويا في معنى اتفاقية وارسو 1929 ، لأن الوكيل هو الذي يبرم عقد النقل وشركة الطيران تتدخل لتنفيذه من الناحية المادية فلا تربطها بالمسافر أو صاحب البضاعة أية رابطة فتبقى ناقلا فعليا .

لكن الصورة الغالبة بالنسبة للوكالات السياحية أنها تتخصص في تنظيم رحلات لصالح السائحين و لذلك تقوم بإجراءات الحجز لصالح عملائها مبرزة صفتها كوكالة سياحية و لكن تتعاقد باسم العميل الراكب الذي تحجز له و ليس باسمها و تتقاضى عمولة على ذلك فهي لا تشارك لا من قريب أو بعيد في عملية النقل و تنفيذ عقود النقل التي تبرمها باسم عملائها فلا تكتسب صفة الناقل في هذه الحالة [7] ص 160،161.

و التساؤل الذي قد يثور هنا هو هل يحق للناقل الجوي رفض طلب النقل من قبل المسافرين أو أصحاب البضاعة ؟

نجد أن المسافر أو صاحب البضاعة إذا ما قبل عقد النقل الجوي يقبله كاملا فهو من عقود الإذعان و متى قبله يبرم العقد بصفة تلقائية.

أما بالنسبة للناقل الجوي فنستبعد أولاً بعض الحالات التي يكون فيها رفض الناقل ليس حقا و إنما واجبا، وهي رفض نقل الذخائر و مواد الحرب إلى داخل إقليم دولة إلا بترخيص من تلك الدولة حسب نص المادة 35 من اتفاقية شيكاغو لسنة 1944، و هذا الحكم أخذ به المشرع الجزائري في المادة 144 من القانون رقم 06-98، كما له رفض النقل بسبب عدم استيفاء المسافر للإجراءات المنصوص عليها في قانون دولة الإقلاع و دولة العبور أو دولة الهبوط أو عدم حيازته لجواز السفر أو الوثائق اللازمة، عملا بالمادة 15 للشروط العامة للآيات الخاصة بسفر الركاب و أمتعتهم [5] ص 291 [15] ص 138، 139.

ما عدا هذه الحالات نعود إلى التساؤل السابق فمن خلال نص المادة 33 من اتفاقية وارسو " ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يمنع الناقل من رفض إبرام عقد النقل..." لكن لو طبقنا هذه المادة على أساس مبدأ سلطان الإرادة والرضائية في عقد النقل لا نحقق الغاية من هذه الوسيلة كمرقق موجه للجمهور، ونفرق هنا بين الناقل الجوي غير المنتظم والناقل الجوي المنتظم [6] ص 195، 210، 211، [67] ص 35، 37.

فالناقل الجوي غير المنتظم هو الناقل حسب الطلب فلا يأخذ وصف المرفق العام ولا توجه خدماته للجمهور بلا تمييز و بصفة دورية، و إنما رحلاته بصفة غير منتظمة و حسب الطلب باتفاق خاص مع الناقل لكل رحلة على حدا، فيحقق في هذه الحالة للناقل رفض النقل إعمالا بمبدأ سلطان الإرادة و الرضائية في العقود.

أما الناقل الجوي المنتظم فهو الذي يستعمل طائرات نقل عامة مفتوحة للجمهور بلا تمييز ورحلاته دورية ومنتظمة و متكررة طبقا للجدول المعلن، فيغلب الطابع المرفقي على الناقل الجوي فلا يستطيع الرفض لأنه مرفق عام إلا إذا كان له عذر مقبول و معقول بسبب طبيعة الحمولة أو حجمها أو أمرا ضروريا لسلامة و أمن الطائرة أو تفاديا لخرق لوائح و نظام المرور فوق دولة الإقلاع أو السطح أو الهبوط، وله أن يرفض بسبب سلوك المسافر أو سنه أو حالته الصحية أو العقلية، و له رفض نقل بعض أنواع البضاعة إلا إذا استوفت الشروط التي يحددها كالسوائل و المجوهرات و الحيوانات الحية أو المأكولات القابلة للتلف السريع، و التي حددتها المادة 08 من الشروط العامة للآيات بشأن نقل الركاب و أمتعتهم و المادة 05 من الشروط العامة للآيات الخاصة بنقل البضائع.

2.2.1.1. كيفية إثبات عقد النقل الجوي

عقد النقل الجوي من العقود الرضائية فلا يشترط فيه شكلية معينة، حيث يخضع للقواعد العامة في الإثبات، فلا يجوز للناقل إثباته تجاه المسافر أو المرسل إلا طبقا لقواعد الإثبات المدنية ما لم يكن المسافر تاجرا وسافر لأعمال تجارته أو كان المرسل تاجرا وأرسل الأمتعة أو البضاعة تبعا لتجارته. أما المسافر أو المرسل فله إثبات العقد تجاه الناقل بكافة وسائل الإثبات باعتبار العقد تجاري دائما بالنسبة للناقل.

وتلعب تذكرة السفر بالنسبة للمسافر وإيصال الأمتعة وخطاب أو رسالة النقل بالنسبة للبضاعة دورا رئيسيا في الإثبات ونظمت هذه الوثائق في اتفاقية وارسو في المواد من 03 إلى 11 [5] ص 295 [15] ص 146.

والتي ستناولها في نقطتين :

- تذكرة السفر و بيان الأمتعة

- خطاب أو رسالة نقل البضاعة

1.2.2.1.1. تذكرة السفر و بيان الأمتعة

نص المشرع الجزائري على غرار ما جاء في اتفاقية وارسو على وثائق عقد النقل الجوي و المتمثلة في وثيقة الركوب، وهي تذكرة السفر في المادة 132 من القانون رقم 98-06 المتضمن قانون الطيران المدني وإيصال الأمتعة و سماها بيان الأمتعة في المادة 137 من نفس القانون والتي تسجل في وثيقة الركوب ورسالة النقل الجوي بالنسبة للبضائع .

أولا - تذكرة السفر – وثيقة الركوب –

ثانيا- بيان الأمتعة.

1.1.2.2.1.1- تذكرة السفر – وثيقة الركوب-

تنص المادة 132 على أنه : "يجب أن يثبت عقد نقل الأشخاص بتسليم وثيقة الركوب" وقد حددت المادة 03 من اتفاقية وارسو لسنة 1929 البيانات التي يتعين أن تتضمنها تذكرة السفر، و أخذ المشرع الجزائري بنص هذه المادة وأحكامها، وذكر أنه لا يؤثر غياب أو عدم صلاحية أو ضياع وثيقة

الركوب على وجود عقد النقل أو على صلاحيته ، و هذا ما أوضحتها المادة 2/03 من اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي سنة 1955 من قيمة نسبية لتذكرة السفر، بالنسبة للركاب فهي تنص "ما لم يتم الدليل على العكس تكون لتذكرة السفر حجبتها من حيث انعقاد عقد النقل و شروطه، و لا يؤثر على قيام عقد النقل أو على صحته عدم وجود التذكرة أو عدم صحتها و ضياعها " ، و جاءت في القانون 64-168 المؤرخ في 16/06/1964 الملغى بموجب ق 98-06 حيث سماها "تذكرة السفر".

وأنه إذا قبل الناقل راكبا لا يملك وثيقة ركوب يحرم من الاستفادة من أحكام قانون الطيران المدني، التي تعفيه من المسؤولية وتحدد منها، و ليس له الاحتجاج بأحكام اتفاقية وارسو المتعلقة بالمسؤولية المحدودة في نص مادتها 22، والتي عدلت بموجب بروتوكول لاهاي سنة 1955 في مادته الثالثة [68، م 3]، فعلى الناقل تسليم المسافر تذكرة السفر محتوية على البيانات المذكورة في نفس هذه المادة ، و إلا لما استفاد من الاحتجاج بالمادة 22 من الاتفاقية بمسؤوليته المحدودة .

وبصدور بروتوكول جواتيمالا سيتي لسنة 1971 ألغى نص المادة الثالثة من بروتوكول لاهاي لسنة 1955 في المادة الثانية، منه و مكن الناقل الجوي من الاستفادة من أحكام المسؤولية المحدودة واتفاقية وارسو - حتى و لو لم يسلم المسافر تذكرة السفر أو أغفل البيانات الجوهرية [54] ص 19، 21، [69] ص 20، 21 ، أما المشرع الجزائري لم يعدل من نص المادة 3/132 من قانون 98-06 ويبقى الناقل مسؤولا في حالة قبوله راكبا دون تذكرة سفر.

و لقد حددت اتفاقية وارسو 1929 البيانات الجوهرية في تذكرة السفر و التي عدلت ببروتوكول لاهاي سنة 1955 بالنظر للسرعة التي تقتضيها عملية النقل الجوي و كثرة البيانات المحددة في اتفاقية وارسو و التي تؤدي إلى مسؤولية الناقل في حالة عدم ذكر بيان منها، واقتصر بروتوكول لاهاي على ثلاث بيانات :

- 1- بيان نقطتي القيام والوصول: لتحديد التزام الناقل تجاه المسافر.
- 2- إذا وقعت نقطتا القيام و الوصول في إقليم دولة متعاقدة واحدة، و يكون أكثر من مرسى جوي في إقليم دولة أخرى يجب تحديد تلك المراسي، و الفائدة من هذا البيان معرفة نوع النقل إذا كان دولي يخضع لاتفاقية وارسو أو داخلي يخرج عن نطاقها ، كما تفيد في تنبيه الراكب إلى المكان الذي توجد فيه المحطات الجوية و التي قد تتوقف فيها الطائرة ليتخذ إجراءات التأشير للدخول على جواز سفره.
- 3- بيان يوضح للركاب الذين يقومون برحلة نقطة الوصول فيها، مرسى في بلد غير بلد القيام ، فنقلهم يخضع لأحكام اتفاقية وارسو، و بالتالي المسؤولية المحدودة للناقل.

أما اتفاقية مونتريال لسنة 1999 فقد نصت في المادة 1/3 منها على نفس البيانات التي يجب توافرها في تذكرة السفر، وألقت بدورها الجزاء المترتب على تخلف وثيقة السفر في المادة 5/3[60] ص133، [27] ص364.

ونصت الاتفاقية في المادة 2/3 منها أنه يجوز الاستعاضة عن تسليم مستند النقل بأية وسيلة أخرى تسجل بها المعلومات المذكورة في تلك الفقرة، وإذا استخدمت تلك الوسيلة فعلى الناقل أن يعرض على الراكب تسليمه بيانا كتابيا بالمعلومات المسجلة بهذه الوسيلة.

و يجب أن نقول هنا أن اتفاقية مونتريال تماشت مع التطور التكنولوجي واعتماد شركات الطيران على الأجهزة الالكترونية، لذلك بسطت وثائق النقل الجوي و البيانات الواجب توفرها فيها، ولا يكون الناقل بذلك قد أخل بالتزامه بتسليم الراكب تذكرة السفر إن قام هو بتزويد الحاسبات بالبيانات الواجب توافرها في وثيقة نقل الراكب[60] ص134، [70] ص71.

هذه البيانات لا تمنع من وجود بيانات أخرى يتفق عليها أطراف العقد أو يحددها الاتحاد الدولي للنقل الجوي الاياتا .

فقد نظمت الاياتا من جهتها الشروط العامة للاياتا الخاصة بنقل المسافرين وأمتعتهم في المادة 17، تذكرة السفر يعتبر هذا التنظيم نموذجا موحدا تأخذ به شركات الطيران المنضمة للاياتا وجرى العمل بإدماج هذه الشروط في تذكرة السفر، لكن لا يمكن اعتبار هذا التنظيم تشريعا دوليا أو معاهدة واجبة التطبيق، ويشترط في تطبيقها عدم تعارضها مع اتفاقية وارسو و القانون الداخلي الذي ينعقد له الاختصاص، ويرى الفقه أن الشروط العامة للاياتا تمثل تراجعا مؤسفا على الأثر التوحيدي لأحكام اتفاقية وارسو 1929 التي استهدفت توحيد قواعد تشريعية تلتزم بها جميع الدول أطرافها...

أما عن اللغة المستعملة في التذكرة فلم تحدد في الاتفاقية أو تعديلها[5] ص297، 299، [2] ص186، كما أن المشرع الجزائري لم يحدد ذلك لكن عمليا يستعمل اللغات الثلاثة في تذكرة السفر، العربية، الفرنسية، والإنجليزية، أما في القانون الفرنسي أصدر المشرع قانون 31 ديسمبر 1975 الذي يشترط استعمال اللغة الفرنسية في تحديد العقود المبرمة في فرنسا والتي يكون محلها تقديم خدمة، كما قضت محكمة باريس بحكم صادر في 08 فيفري 1978 باستعمال اللغة الفرنسية في تحرير بيانات تذكرة السفر المسلمة إلى راكب فرنسي والصادرة من شركة طيران أجنبية، ليتسنى له معرفة النظام القانوني الذي سيحكم علاقته بالناقل.

وبما أن القانون الدولي و الوطني لم يحدد اللغة الواجب استعمالها في تذكرة السفر، فمن المنطوق أن تكون البيانات مكتوبة بحروف ذات خصائص معينة و تكون مقروءة حتى تؤدي التذكرة وظيفتها في

التوضيح للراكب الصفة الدولية للنقل و بشروط العقد وخضوعه لأحكام اتفاقية وارسو 1929 بالنسبة للمسؤولية المحدودة للناقل الجوي [11] ص 137، 138.

وهذا ما أخذ به اتفاق مونتريال لسنة 1966 المنعقد بين شركات الطيران الأعضاء في الاتحاد الدولي للنقل الجوي و بين هيئة الطيران المدني الأمريكية – الشركات الأطراف-، ضرورة تنبيه الراكب بالتعويض المحدود بحروف كبيرة .

نلاحظ أن البيانات الإلزامية لتذكرة السفر لم يرد فيها اسم المسافر، مما قد يجعلها قابلة للتحويل و التداول، لكن بالرجوع إلى الشروط العامة للاتحاد الدولي للنقل الجوي الاياتا فإنها تحظر إصدار تذكرة سفر قابلة للتحويل و تشترط أن تكون اسمية ، و هذا الشرط صحيح لعدم مخالفته للاتفاقية و لا للقوانين الوطنية [11] ص 138، 139.

2.1.2.2.1.1- بيان الأمتعة

نص المشرع الجزائري في المادة 137 من القانون رقم 98-06 على أنه "ينبغي إثبات نقل الأمتعة، غير الأشياء الصغيرة الشخصية التي يحتفظ بها الراكب، بتسليم بيان الأمتعة أو بتسجيلها على وثيقة الركوب...".

كما ألزمت اتفاقية وارسو في مادتها 1/4 الناقل بتحرير إيصال أو استمارة نقل الأمتعة المسجلة للمسافر من صورتين، إحداها تسلم للمسافر و الأخرى يحتفظ بها الناقل، و يحتوي على بيانات حددها بروتوكول لاهاي لسنة 1955 هي نفسها المحددة في تذكرة السفر [68] م 3/4.

وهذا الإيصال أو البيان يسلم للراكب أو يسجل على وثيقة الركوب، ويعتبر حجة من حيث تسجيل الأمتعة و شروط عقد النقل ما لم يقدّم الدليل على العكس، وعدم وجود الإيصال أو عدم صحته أو ضياعه لا يؤثر على وجود عقد النقل وخضوعه لأحكام الاتفاقية، غير أنه في مثل هذه الحالة إذا قبل الناقل الجوي حراسة تلك الأمتعة و نقلها فإنه لا يحق له التمسك بأحكام المادة 2/22 من اتفاقية وارسو 1929 الخاصة بالإعفاء من المسؤولية والمسؤولية المحدودة [10] م 137 ، وألغى هذا الحكم ببروتوكول جواتيمالا سيتي سنة 1971.

كما وضع الاتحاد الدولي للنقل الجوي في الشروط العامة له في المادة 94 منها البيانات اللازم ذكرها في إيصال النقل، و أكدت على ضرورة نقل الأمتعة على نفس الطائرة التي تقل المسافرين، وإلا فيجب أن يكون في أول طائرة تسبق أو تلحق الطائرة التي تنقل أو نقلت المسافرين، واشترطت إحكام ربطها وتغليفها، وأنه لا يعد من قبيل الأمتعة الأشياء الهشة والقابلة للتلف والنقود والمجوهرات.

وجاء في نص نفس المادة ألا تحتوي الأمتعة على مواد متفجرة أو مائعات أو حيوانات أو زواحف و ذلك إلا إذا وافق عليها الناقل الجوي بشروط منفصلة[5] ص300، 301 [2] ص 187.

1.1.2.2.2. رسالة النقل الجوي – خطاب نقل البضاعة

يثبت عقد النقل الجوي للبضائع والمواد بوثيقة تسمى "رسالة النقل الجوي" يعدها المرسل ويقبلها الناقل الجوي وهو ما جاء في نصوص المواد من 05 إلى 11 من اتفاقية وارسو والشروط العامة لللاياتا، وهو ما نصت عليه المادة 139 من القانون رقم 98-06 ، فقد أخذ المشرع الجزائري التسمية عن القانون الفرنسي، لكن نجدها تسمية ناقصة تفتقد لتحديد المحل و هو البضاعة، مثلما جاءت تسميته في اتفاقية وارسو لسنة 1929 "خطاب نقل البضاعة".

و لقد نصت المادة 05 من اتفاقية وارسو لسنة 1929 أن ناقل البضائع له الحق في الطلب من المرسل إعداد و تسليمه مستند يطلق عليه "خطاب نقل البضاعة"، و لكل مرسل الحق في أن يطلب من الناقل قبول هذا المستند، ونصت المادة 06 من نفس الاتفاقية "يعد المرسل منه خطاب النقل الجوي...ويسلمه مع البضاعة"، و يرى الدكتور العريني أن المشرع الدولي لم يوفق في استعمال عبارة "الحق" فطلب إعداد المستند لا يعد حقا للناقل الجوي و إنما هو إلتزام يتقل كاهله ، و أن النص يحرم الناقل من التمسك بتحديد التعويض كجزاء على تخلف هذا المستند، فالمنطق أن يوقع الجزاء عند الإخلال بالالتزام وليس عند عدم استعمال الحق، فحق الناقل يتمثل في طلبه من المرسل البيانات الضرورية اللازمة لملى خطاب النقل المتعلقة بالطرود، مكان الوصول واسم و عنوان المرسل إليه [11] ص145.

ونصت اتفاقية مونتريال المؤرخة في 99/05/28 في المادة 4/7 منها "إذا قام الناقل بتحرير وثيقة الشحن الجوي بناء على طلب المرسل، فيعتبر الناقل في هذه الحالة متصرفا نيابة عن المرسل ما لم يقيم الدليل على خلاف ذلك" [11] ص 144، و يحزر هذا الخطاب من ثلاثة نسخ أصلية [5] ص302، [62] ص81، [11] ص150، [15] ص143، و تحرير الخطاب في ثلاثة نسخ كقاعة عامة يعد الحد الأدنى المطلوب، مع أن الفقه ذهب إلى أنه إذا حرر الخطاب من أصل واحد لا يحرم الناقل الجوي من الاستفادة من أحكام المسؤولية المحدودة و هو ما جاء في المادة 2/22 من اتفاقية وارسو لسنة 1929 ، وهذا العدد ليس شرطا - فقد جرى العمل في بعض الشركات الطيران على تحرير أكثر من 10 نسخ- تتضمن الأولى عبارة "الناقل الجوي" و يوقع عليها المرسل منه والثانية ذكر عبارة "المرسل إليه" و يوقع عليها كل من المرسل منه والناقل الجوي و ترفق هذه الصورة بالبضاعة، أما الثالثة فيوقع عليها الناقل الجوي ويسلمها للمرسل منه عند قبوله البضاعة[71] ص 10، وإذا وقع

تباين في الصور أو النسخ الثلاثة، تعتمد النسخة الثانية أي الخاصة بالمرسل إليه لأنها تحمل توقيع كل من الناقل الجوي و المرسل.

والتوقيع على خطاب النقل يكون بالإمضاء بخط اليد من طرف الناقل الجوي والمرسل، كما يجوز أن يكون بخاتم من طرف الناقل بدل الإمضاء، أما المرسل فيجوز أن يكون مطبوعاً أو بخاتم ، بذلك لا يكون توقيع الناقل أبداً مطبوعاً، ذلك لأن خطاب النقل يكون مطبوعاً فإذا سمح للناقل التوقيع طباعة لأدى ذلك إلى فتح باب الغش والتحايل على حساب الناقل الجوي، لكن نجد أن اتفاقية مونتريال لسنة 1999، أجازت توقيع الناقل والمرسل طباعة أو يستعاض عليهما بخاتم في المادة 3/7 منها.

و لم تحدد الاتفاقية أي جزاء في حالة تخلف توقيع المرسل ، أما إذا قبل الناقل بضاعة دون توقيع المرسل في خطاب النقل فلا يستطيع التمسك في مواجهة المرسل بالشروط المذعنة المقررة لمصلحته في عقد النقل في حالة نزاع، فيظل العقد صحيحاً، لكن الشروط غير نافذة في مواجهة المرسل، أما إذا تخلف توقيع الناقل في النسخة المعدة للمرسل وكذلك تلك المصاحبة للبضاعة والمعدة للمرسل إليه، تعد من قبيل الخطأ الموجب للمسؤولية غير المحدودة [11] ص 151.

و لقد حددت البيانات اللازمة في الخطاب في المادة 08 من اتفاقية وارسو سنة 1929 و عددها 17 وجرى تعديلها بموجب بروتوكول لاهاي 1955 وقصرها على ثلاثة فقط ، وهي نفس البيانات المذكورة في تذكرة السفر وبيان الأمتعة [5، ص 303] ، ويكون المرسل مسؤولاً في حالة عدم صحة البيانات والإقرارات المتعلقة بالبضاعة التي يدرجها في خطاب النقل الجوي، ومسؤول عن أي ضرر يلحق الناقل أو الغير من جراء البيانات المخالفة للقوانين أو غير صحيحة أو ناقصة [11] ص 153، [15] ص 149، وهذا ما ورد في نص المادة 2/140 من القانون رقم 06-98 " يكون المرسل مسؤولاً على صحة البيانات و التصريحات الخاصة بالبضائع و المواد التي يسجلها في رسالة النقل الجوي، ويتحمل مسؤولية كل خسارة تصيب الناقل الجوي أو أي شخص آخر من جراء هذه البيانات أو التصريحات غير القانونية أو الخاطئة أو الناقصة".

وأبقى بروتوكول لاهاي على نفس الحكم مع إدخال تعديل خاص بمسؤولية المرسل عن الأضرار التي تلحق بأي شخص آخر بخلاف الناقل، و يتمثل في تحديده المقصود بالشخص الآخر الذي يسأل تجاهه المرسل كالشاحنين الآخرين للبضاعة مثلاً.

وجاء في بروتوكول مونتريال الرابع سنة 1975 في مادته 3/10 أن الناقل يتحمل مسؤولية أي ضرر يلحق المرسل أو أي شخص آخر، و يكون المرسل مسؤولاً في مواجهته من جراء البيانات

المخالفة أو غير الصحيحة أو الناقصة التي يدرجها بنفسه أو باسمه في خطاب البضاعة، أو في المعطيات المسجلة بواسطة الوسائل الأخرى المنصوص عليها في المادة 2/5، ونفس الحكم ورد في اتفاقية مونتريال لسنة 1999 في مادتها 3/10.

كما أجاز هذا البروتوكول في المادة 2/5 منه استخدام أي وسائل أخرى تتولى تسجيل البيانات المتعلقة بالنقل المراد تنفيذه لتحل محل خطاب النقل الجوي، بعد أخذ موافقة المرسل، وتسليم الناقل للمرسل بناء على طلبه إيصالاً عن البضائع يسمح بتعيين الرسالة والنفاز إلى البيانات المسجلة بواسطة الوسائل المشار إليها، وأخذت اتفاقية مونتريال بنفس الحكم، والإيصال المستحدث في هذا البروتوكول عبارة عن صك مثقوب يتضمن شفرة خاصة تسمح بالمعالجة الالكترونية و تزويد المرسل بكافة البيانات المتعلقة بالبضاعة ، وهذا تسهيلاً لعمل شركات الطيران [11] ص 152، 153.

وخطاب نقل البضاعة أو رسالة النقل الجوي لها حجية في إثبات عقد نقل البضاعة، وتسليمها للناقل الجوي عملاً بنص المادة 1/11 من اتفاقية وارسو 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 التي تنص "يعتبر خطاب النقل الجوي حجة على أن العقد قد أبرم وأن البضاعة قد سلمت مع شروط النقل ما لم يقم الدليل على عكس ذلك" [72] م 2/8، [73] م 1، 2/10، فرسالة النقل الجوي دليلاً على إبرام عقد النقل الجوي، و استلام البضاعة أو المواد من طرف الناقل، وعلى شروط النقل الصادرة عن المرسل، تثبت البيانات الواردة في رسالة النقل الجوي المتعلقة بوزن البضائع وحجمها وتغليفها وكذا عدد الطرود إلى أن يثبت العكس...".

و رغم هذه الحجية إلا أن غيابه أو عدم صلاحيته لا يؤثر على وجود عقد النقل الجوي ولا على صلاحيته بنص المادة 2/139- أي نفس حكم تذكرة السفر و الأمتعة - تعد حجة البيانات الواردة في خطاب النقل الجوي بشأن وزن البضاعة وأبعادها و تغليفها وتعبئتها وعدد الطرود ما لم يقم الدليل على العكس، أما بالنسبة للبيانات الواردة فيه والمتعلقة بكمية البضاعة و حجمها وحالتها فلا تعتبر حجة على الناقل إلا بعد أن يتأكد من صحتها بنفسه وبحضور المرسل، وتم إثبات ذلك في خطاب النقل، وهو ما جاء في نص المادة 11 من اتفاقية وارسو سنة 1929 [5] ص 304، [60] ص 153، [27] ص 369، 370، و أخذ به القانون الجزائري في المادة 2/141، 3، واتفاقية مونتريال لسنة 1999 في المادة 3/7 منها [70]، ص 81.

و ليس للناقل الجوي أن يتمسك بأحكام اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي سنة 1955 في المادة 22 منها المتعلقة بالمسؤولية المحدودة أو الإعفاء من المسؤولية إذا قبل هذا الأخير برضائه شحن بضاعة على الطائرة دون إعداد رسالة النقل الجوي -خطاب نقل البضاعة - أو إذا كانت الرسالة لا

تحتوي البيانات اللازمة ، هذا ما أكدته المادة 09 من اتفاقية وارسو المعدلة [5] ص 303 و نصت عليه المادة 139 من القانون رقم 06-98.

1.3.2.1.1. آثار عقد النقل الجوي

يترتب عن عقد النقل الجوي آثارا بمجرد انعقاده في ذمة طرفيه تتمثل في التزامات متبادلة بين كل من الناقل الجوي و المسافرين أو مرسل البضاعة من جهة أخرى، و سنستعرض في هذا المطلب أهم الالتزامات التي تنشأ عن كل من عقد نقل الأشخاص و أمتعتهم أو نقل البضائع جوا ، و نخصص لكل منهما فرعا كما يلي :

- الالتزامات الناشئة في نقل الأشخاص و أمتعتهم.
- الالتزامات الناشئة في نقل البضائع.

1.3.2.1.1. الالتزامات الناشئة في نقل الأشخاص و أمتعتهم

تنقسم هذه الالتزامات إلى التزامات تقع على عاتق الناقل الجوي و أخرى تقع على عاتق المسافرين، كما أنه للمسافر حقوقا إضافة إلى التزاماته في مواجهة الناقل لكن نجدها نفس التزامات الناقل في مواجهته، لذلك نقسم دراستنا إلى كل من التزامات الناقل و التزامات المسافرين.

1.1.3.2.1.1. التزامات الناقل الجوي

1- يلتزم الناقل الجوي في مواجهة المسافرين بمجرد إبرام عقد النقل الجوي بتزويد المسافرين بتذكرة سفر مشتملة على البيانات الإلزامية المتطلبية قانونا محررة بخط مقروء و بوقت كاف قبل الرحيل لمعرفة شروط النقل [5] ص 317، [11] ص 163، [54] ص 62، [69] ص 50 ، حيث نصت المادة 132 من القانون رقم 06-98 " يجب أن يثبت عقد نقل الأشخاص بتسليم وثيقة الركوب".

2- يلتزم الناقل الجوي بنقل المسافرين من مكان الإقلاع إلى مكان الوصول على متن طائرة صالحة للملاحة الجوية، فأى تقاعس من طرفه أو امتناع عن تنفيذ التزامه بمنع المسافرين من السفر، إما بإلغاء مقعده أو بإلغاء الرحلة كلية مما يترتب مسؤولية الناقل يستوجب التعويض [11] ص 163، [74] ص 134، [27] ص 374، و هو ما جاء في نص المادة 131 من قانون الطيران المدني " ينبغي أن يتم أي نقل جوي عمومي طبقا لعقد يلتزم بموجبه الناقل بواسطة الطائرة بنقل أشخاص مسجلين بأمتعتهم أو بدونها بمقابل من محطة جوية إلى أخرى".

3- كما يقع على عاتق الناقل الجوي الالتزام بضمان سلامة المسافرين أثناء فترة النقل الجوي ونقله إلى المكان الذي يقصده دون تأخير، و ذكر هذين الالتزامين في اتفاقية وارسو و البروتوكولات المعدلة لها في

المادتين 18 و 19 منها في باب المسؤولية [15] ص 151، [9] ص 75، 77، 79، 91، [75] ص 234، ويجب على الناقل السهر على راحة المسافر ورعايته طول مدة الرحلة الجوية، و توفير الغذاء و المأوى إذا لزم الأمر إذا تعطلت الطائرة أثناء الرحلة لأي سبب مثل سوء الأحوال الجوية إلى غاية استئناف الرحلة و نقلهم على طائرة أخرى .

إن تحديد طبيعة التزام الناقل ما إذا كان التزاما بتحقيق نتيجة أم ببذل عناية، قليل الجدوى فطبيعة الالتزام لها أهمية كبيرة عند إثبات مسؤولية الناقل، وعند قيام الناقل بدفع المسؤولية عنه و قد تلاشت هذه الأهمية بعد أن صارت المسؤولية موضوعية أساسها الخطر وليس الخطأ المفترض للناقل في اتفاق مونتريال لسنة 1966 وبروتوكول جواتيمالا سيتي لسنة 1971.

د- لا يقتصر التزام الناقل الجوي على نقل المسافر و إنما بنقل أمتعته الشخصية أي التي يحتفظ المسافر بحراستها و تبقى في حوزته، و يلتزم الناقل بحملها مجانا طالما كانت في حدود الوزن المسموح به، كما يلتزم الناقل الجوي بحمل الأمتعة المسجلة المسلمة له في محطة الإقلاع مقابل إيصال ليودعها مخزن الأمتعة بالطائرة حتى محطة الوصول [5] ص 318، [11] ص 164، [15] ص 151، 152، [54] ص 62، 63، [69] ص 51، [74] ص 134، [76] ص 42، 43، وهو ما جاء في نص المادة 62 من ق ت ج : " يجب على ناقل الأشخاص أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافر وأن يوصله إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد".

2.1.3.2.1.1- التزامات المسافر

يتحمل المسافر التزامات تنشأ عن عقد النقل الجوي المبرم بينه و بين الناقل الجوي، يتعين عليه الوفاء بها وتمثل فيما يلي:

1- يلتزم المسافر بدفع أجرة النقل و سميت في قانون الطيران المدني الجزائري "تعريفة النقل" و هو الالتزام الرئيسي الذي يقع على عاتقه، و تقضي المادة 1/3 من الشروط العامة للإياتا " الشروط العامة لنقل الركاب " بعدم إصدار تذكرة سفر إلا إذا تم دفع قيمتها كاملة كما حددتها منظمة الإياتا، كما يحتفظ الناقل بالحق في رفض نقل أي مسافر لا يكون حائزا لتذكرة سفر قانونية .

2- يلتزم المسافر بحجز مكان له على الطائرة، و هذا وفقا للشروط العامة للإياتا "شروط نقل الركاب" نصت صراحة أنه " لا يضمن الناقل أن يضع تحت تصرف المسافر مقعدا محددًا في الطائرة ما لم يكن هناك اتفاق خاص على ذلك"، و ترجع الحكمة في ذلك العدد المحدد و الحمولة المحددة للطائرة لا يمكن تجاوزها لسلامة الرحلة الجوية .

3- على المسافر تقديم نفسه في مكان إقلاع الطائرة في الوقت و الساعة المحددة في تذكرة السفر، أما إذا لم تكن محددة فيها يتعين عليه الحضور في الوقت المناسب لإتمام الإجراءات الإدارية و الجمركية اللازمة لمغادرة المطار حسب نص المادة 3/7 من الشروط العامة للاياتا، و كل تقاعس منه في ذلك يحق للناقل عدم الانتظار وإلغاء حجز المكان دون أن يكون أي احتجاج من المسافر في مواجهة الناقل بأي أضرار لحقته أو التعويض عنها [54] ص 58، 59، [69] ص 49، [5] ص 316.

4- المسافر تطبيقا لأحكام معاهدة شيكاغو لسنة 1944 عليه احترام لوائح الضبط والبوليس و إجراءات التفتيش الجمركي و الصحي المقررة في دولة مطار القيام و العبور ودولة الوصول، كما أنه بعد انتشار حوادث الإرهاب و خطف الطائرات أصبح المسافر ملتزما بالخضوع لإجراءات التفتيش الذاتي التي تقوم به سلطات المطار قبل السماح له بالتوجه للطائرة، ففي فرنسا و مصر التفتيش من اختصاص البوليس أما في الولايات المتحدة الأمريكية من اختصاص شركات الطيران [11] ص 166، 167، وفي الجزائر التفتيش من اختصاص شركات الطيران حيث يتعين تفتيش المسافر و تقوم بانتظام بتفتيش حقائب اليد التي يحملها المسافرون و يحتفظون بها على متن الطائرة و بإخضاعهم للتفتيش الإلكتروني.

و أعطى القانون لربان الطائرة باعتباره ممثلا للناقل الجوي إنزال أي فرد من الطاقم أو الركاب الذي من شأنه تشكيل خطر على أمن الطائرة و النظام بداخلها و هذا طبقا لنص المادة 186 من قانون الطيران المدني الجزائري و التي تنص " يكون الربان في إطار ممارسة وظائفه.. و هو مؤهل لإنزال أي فرد من الطاقم أو الركاب... و التي من شأنها تشكيل خطر على أمن الطائرة و النظام بداخلها..."

5- يتعين على المسافر أن يكون حائزا على جميع المستندات و الوثائق المثبتة لشخصيته كجواز السفر و كافة الوثائق اللازمة لإتمام الرحلة، و عليه الالتزام بنظام الطائرة الداخلي، و يتمتع عن القيام بأي عمل أو فعل من شأنه الإخلال بأمن و سلامة الطائرة [5] ص 217.

1.1.2.3.2. الالتزامات الناشئة عن عقد نقل البضائع

يترتب على عقد نقل البضائع جوا التزامات في ذمة كل من الناقل و المرسل و علاقات قانونية تبادلية، فالناقل الجوي يقع على كاهله التزام أساسي هو نقل البضاعة على متن طائرته مقابل ما يدفعه المرسل، كما يوجد شخص ثالث تنصرف إليه آثار هذا العقد يتمثل في المرسل إليه و هو يتسلم البضاعة، والذي تربطه بالمرسل علاقة قانونية تخرج عن نطاق عقد النقل الجوي و ليس لها أي تأثير على العلاقة القائمة بين طرفيه، و نتطرق في هذا الفرع لكل من التزامات الناقل الجوي ثم المرسل في عقد النقل الجوي للبضاعة.

1.1.2.3.2.1- التزامات الناقل الجوي

الالتزام الأساسي للناقل الجوي و الهدف من إبرام عقد النقل الجوي للبضاعة هو قيامه بإتمام عملية نقل البضاعة جوا، و لتحديد مضمون هذا الالتزام رأينا توضيح مراحل ذلك بدءا من تسلم الناقل للبضاعة من طرف المرسل إلى غاية تسليها إلى المرسل إليه المعين في خطاب أو رسالة النقل الجوي وهذه المراحل هي ثلاثة :

1.1.2.2.3.2.1- المرحلة الأولى

تبدأ بالالتزام الناقل الجوي من وقت موافقته على استلام البضاعة المراد نقلها من طرف المرسل و التي يتحقق منها الناقل طبقا لنص المادة 141 من القانون رقم 98-06 من حيث كمية البضاعة و صحة بياناتها وحجمها وحالتها، فيلتزم بعد ذلك الناقل العناية بالبضاعة والحفاظ عليها وحراستها و يبدأ هذا الالتزام من وقت تسلم البضاعة في مطار القيام من طرف الناقل الجوي.

أما إذا سلمت البضاعة لحفظها قبل نقلها في مخازنه وسط المدينة إلى غاية نقلها مقابل مصروفات إضافية يدفعها المرسل، فحسب الشروط العامة للولايات في المادة 3/10 يبدأ الالتزام من ذلك التاريخ إلى غاية تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، و إذا فقدت من مخازنه فالناقل مسؤول عن ذلك .

و بعد تسلم البضاعة على الناقل شحنها تمهيدا لإتمام عملية النقل، وفقا لما يناسب حمولة الطائرة و حجمها و توزيع البضاعة على متن الطائرة من الأمور الفنية التي على الناقل الجوي مراعاتها باعتبارها مسؤولا على سلامة الطائرة، و حتى و لو اشترط في العقد أن المرسل هو الذي يشحن البضاعة على متن الطائرة – من الممكن خوفا على البضاعة- فهذا لا يمنع الناقل من التأكد من عدم إخلال عملية الشحن بمقتضيات الحد المقرر للحمولة و أمن و سلامة الطائرة [5] ص 306، 307، [15]، ص 157، [54] ص 51، [69] ص 45، [76] ص 67.

وأي ضرر يلحق بالبضاعة من جراء عملية الشحن تعد إخلالا من جانب الناقل في تنفيذ العقد فتترتب مسؤوليته عن ذلك .

2.2.2.3.2.1.1 المرحلة الثانية

تتمثل في عملية النقل ذاتها أي نقل البضاعة من مكان الإقلاع إلى مكان الوصول جوا، و تطبيقا لمبدأ تنفيذ العقود بحسن نية على الناقل الجوي أن يقوم بتنفيذ عملية نقل البضاعة في الميعاد المحدد في العقد، مع ذلك فقد جاءت الشروط العامة للإيالات الخاصة بنقل البضاعة في المادة 2/6- أ نجدها قد أعفت الناقل من ضرورة احترام الميعاد بنصها على أن " مواعيد الرحيل و الوصول المحددة من قبل الناقل أو في أية وثائق أخرى لا تعتبر جزءا من عقد النقل البضاعة، ولا يوجد، في مواجهة الناقل، أي ميعاد محدد لنقل أو تسليم البضاعة".

ويمكن أن يفهم من هذه المادة، ترك الحرية الكاملة للناقل الجوي من حيث بدء عملية نقل البضاعة و تسليمها للمرسل، لكن الصحيح أن يفهم من خلفية هذه المادة هو إعطاء الناقل مرونة لتنفيذ عقد النقل بالنظر إلى طبيعة الاستغلال الجوي، و الصعوبات التي قد تعترض عملية النقل [6]، [224] [15،158] [5] ص307، أي إعطاء الناقل رخصة في إتمام عملية نقل البضاعة في فترة معقولة، يمكن لقاضي الموضوع تحديدها على ضوء الواقع و طبيعة البضاعة و على ما يجري عليه العرف. و التزام الناقل في هذه المرحلة هو التزام الرجل العادي ، مثلا إذا تعلق الأمر ببضاعة قابلة للتلف أو الهلاك، واضطرت الطائرة للتوقف في محطة جوية لإصلاح العطب أو كانت طبيعة البضاعة تفرض عناية خاصة كوضعها في أجهزة تبريد أو تعيين حراس عليها نظرا لقيمتها الثمينة .

3.2.2.3.2.1.1 المرحلة الثالثة

تتمثل في تسليم الناقل الجوي البضاعة للمرسل إليه المعين في رسالة أو خطاب النقل في محطة الوصول، أو المكان المتفق عليه في العقد أو إلى شخص آخر تحدده هذه الرسالة أو الخطاب، حسب نص المادة 8 من شروط الإيالات الخاصة بنقل البضاعة ، وهو ما ورد في المادة 138 من قانون 06-98 التي تنص " يقضي كل نقل جوي للبضائع أو المواد أو الأمتعة إلى إبرام عقد يلتزم الناقل الجوي بموجبه بأن ينقل بواسطة الطائرة وبمقابل من مطار إلى آخر البضاعة والمواد التي يستلمها من المرسل قصد تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني".

وطبقا لنص المادة 2/13 من اتفاقية وارسو فإن الناقل الجوي يلتزم في هذه المرحلة بإخطار المرسل إليه بمجرد وصول البضاعة ، وأن يقدم له جميع المستندات اللازمة مع خطاب النقل الجوي لاستيفاء إجراءات الإفراج عنها كما أن المرسل إليه له الحق في طلبها إذا لم تسلم له، و تنص المادة 143 من القانون 06-98 أنه " يحق للمرسل إليه، إلا في الحالات المبينة في المادة السابقة، بمجرد وصول البضاعة إلى المكان الذي أرسلت إليه، أن يطلب من الناقل الجوي أن يسلم له رسالة النقل

الجوي والبضاعة مقابل دفع مبلغ الديون، و تنفيذ شروط النقل الجوي المبينة في رسالة النقل الجوي، وفي حالة وجود تنصيب مناف لذلك يلزم الناقل بإشعار المرسل إليه بمجرد وصول البضاعة ".
و يستطيع المرسل إليه رفض استلام البضاعة من الناقل الجوي لسبب أو لآخر، كأن تكون قد وصلت هالكة أو متلفة أو متأخرة و فقدت قيمتها بسبب ذلك بالنسبة للمرسل إليه، كما قد يستحيل تسليم البضاعة للمرسل إليه بسبب خطأ في العنوان ففي هذه الحالة تتحدد واجبات الناقل الجوي على ضوء قانون دولة التسليم، وتنص المادة 3/143 " إذا اعترف الناقل الجوي بضياح البضاعة، أو إذا لم تصل بعد انقضاء مهلة سبعة (07) أيام بعد التاريخ المتوقع لوصولها، يحق للمرسل إليه أن يطالب الناقل الجوي بالحقوق الناتجة عن عقد النقل".

كما جاء في المادة 3/142 من القانون رقم 06-98 أنه "في حالة تعذر تنفيذ أوامر المرسل، فعلى الناقل أن يخطر بذلك فوراً وإذا رفض المرسل إليه رسالة النقل الجوي، أو البضاعة إذا تعذر الاتصال به، يحتفظ المرسل بحقه في التصرف في البضاعة ".

فالشروط العامة للاياتا الخاصة بنقل البضاعة وجب تطبيقها ما دامت لا تتعارض مع القانون الداخلي، فطبقاً لنص المادة 4/8 منها [5] ص 310، [11] ص 169 حددت الشروط بأنه " على الناقل الجوي أن يتبع تعليمات المرسل المبينة في خطاب نقل البضاعة، وفي حالة عدم وجود مثل هذه التعليمات أو استحالة تنفيذها أو عدم ملاءمتها لظروف النقل، فإن الناقل الجوي يستطيع بعد إخطار المرسل كتابة بواقعة عدم تسليم البضاعة أن يعيد نقلها على طائراته أو طائرات أخرى إلى مطار القيام في انتظار تعليمات أخرى من المرسل، وفي حالة عدم وصول تلك التعليمات من المرسل خلال فترة لا تقل عن ثلاثين يوماً، يجوز للناقل الجوي التصرف فيها كلها أو بعضها بالبيع بالمزاد العلني أو بالممارسة ".

كما أن الناقل الجوي قد يكلف من طرف المرسل بتحصيل ثمن البضاعة من المرسل إليه، إذا كان بينهما عقد بيع متفق فيه أن دفع الثمن من المرسل إليه عند التسليم، يعتبر الناقل وكيلاً عن المرسل في قبض الثمن من المرسل إليه ويسأل بهذه الصفة عن تنفيذ التزامه، فإذا رفض المرسل إليه الوفاء بالثمن، جاز للناقل حبس البضاعة المنقولة المملوكة للمرسل [11] ص 169، [76] ص 72، 73.

3.1.2.3.2.1.1- التزامات المرسل و حقه في التصرف في البضاعة

1.2.2.3.2.1.1- إلتزامات المرسل : تتمثل فيما يلي :

1- أهم التزام يقع على عاتق المرسل في مواجهة الناقل الجوي للبضاعة تطبيقا و تنفيذا لعقد النقل المبرم بينهما ، هو دفع أجرة النقل و يظل ملتزما به حتى و لو وصلت البضاعة إلى المرسل إليه ، و الأصل أن الأجرة تدفع مقدما ما لم يتفق على خلاف ذلك مثلا كاشتراط دفع الأجرة في محطة الوصول .

و طبقا لنص المادة 4/6 من شروط الاياتا الخاصة بنقل البضاعة لا يدخل ضمن أجرة النقل المصروفات الإضافية التي يجب دفعها من طرف المرسل مقابل خدمات الإيداع والتأمين أو أية مصروفات أخرى يدفعها الناقل الجوي أو تابعوه تكون ضرورية لنقل البضاعة[5] ص312 [111]، 171، [76] ص63، 66.

وباعتبار أن عقد النقل يترتب التزامات متقابلة لأنه عقد ملزم للجانبين، فالمرسل يلزم بدفع أجرة النقل مقابل نقل البضاعة ، فإذا لم يوف المرسل بالأجرة جاز للناقل الامتناع عن استلام البضاعة حتى يستوفي أجرة النقل أما إذا كان استحقاقها عند الوصول، فللناقل الحق في حبس البضاعة تطبيقا للقواعد العامة، أما بالنسبة للناقل الجوي إذا لم يتم بنقل البضاعة رغم دفع الأجرة فالمرسل له الحق في طلب الفسخ والتعويض طبقا للقواعد العامة، أما إذا كان عدم التنفيذ نتيجة القوة القاهرة، انقضى الدين الأجرة طبقا للقواعد العامة، وإذا تم نقل جزئي تستحق الأجرة بالقدر الذي تم.

وتقرر الشروط العامة للاياتا في المادة 4/7-ب أنه يمكن للناقل اشتراط تقديم مبلغ على سبيل كفالة الأجرة يتوازى مع مقدارها، كما جاء في نص المادة 4/7 - د أنه يحق تتبع البضاعة و بيعها بالمزاد العام في حالة عدم دفع الأجرة طبقا لأحكام القانون الداخلي للدولة التي تتم على إقليمها هذه الإجراءات[5] ص312، [15] ص154، [11] ص 171.

2 - يلتزم المرسل طبقا لما جاء في اتفاقية وارسو سنة 1929 أو شروط الاياتا و القوانين ولوائح دولة مطار الإقلاع بتحرير خطاب أو رسالة النقل الجوي تتضمن جميع البيانات الكاملة و الصادقة عن البضاعة.

كما يلتزم بتسليم هذه البضاعة مغلقة و محكمة الربط كلما استلزم طبيعتها ذلك، ويقع على عاتقه احترام القوانين المطبقة في دولة الإقلاع و الوصول، كالتزامه بالقيام بالإجراءات الإدارية و الجمركية اللازمة لتصدير البضاعة و دفع الرسوم المقررة [(69، ص 45) (15، ص154) (11، ص 171)(77، م 41)].

2.2.2.3.2.1.1- حق المرسل في التصرف في البضاعة

يبقى المرسل طوال فترة نقل البضاعة هو الأمر المتصرف فيها، فهو الذي أبرم عقد النقل، وما دام حائزا لسند النقل يبقى له هذا الحق، وهو الأصل الذي لم تخرج عنه اتفاقية وارسو في المادة 12 منها [78، ص 11]، و تنص المادة 12 على أنه "مع عدم الإخلال بتنفيذ الالتزامات المترتبة على عقد النقل، للمرسل حق التصرف في البضاعة إما بسحبها من مطار القيام أو من مطار الوصول، و إما بوقفها في أثناء الطريق عند أي هبوط للطائرة، و إما بطلب تسليمها في مكان الوصول أو في أثناء الطريق إلى شخص آخر غير المرسل إليه المذكور في خطاب النقل الجوي، و إما بطلب إعادتها إلى مطار القيام، طالما أن استعماله لهذا الحق لا يترتب عليه ضرر للناقل أو للمرسلين الآخرين، و ذلك كله مع مراعاة التزامه بدفع المصاريف المترتبة على ذلك، فإذا امتثل الناقل لأوامر المرسل، دون أن يطالبه بإبراز صورة خطاب النقل المسلمة إليه، عد مسؤولا و ذلك دون الإخلال بحقه في الرجوع على المرسل بشأن الضرر الذي قد يلحق من جراء ذلك بمن له الحيازة القانونية لخطاب النقل الجوي".

ونفس الحكم أخذ به المشرع الجزائري في المادة 1/142 من القانون رقم 98-06 "يحق للمرسل- شريطة أن ينفذ جميع الالتزامات الناتجة عن عقد النقل أن يتصرف في البضاعة، إما بسحبها من مطار الانطلاق، وإما بتوقيفها أثناء نقلها عند الهبوط، وإما بتسليمها في مكان وصولها أو أثناء نقلها لشخص غير المرسل إليه المذكور في رسالة النقل الجوي، و إما بطلب إرجاعها إلى مطار الانطلاق شريطة أن لا تضر ممارسة هذا الحق لا بالناقل الجوي ولا بالمرسلين الآخرين و بوجود دفع التكاليف التي تنتج عن ذلك... في حالة تعذر تنفيذ أوامر المرسل... يحتفظ المرسل بحقه في التصرف في البضاعة" [77] م42.

و حق المرسل في هذه الحالة يعد تعديلا لعقد النقل و هو غير جائز طبقا للقواعد العامة إلا باتفاق الطرفين، لكن جرى العمل في مجال النقل الجوي على اعتبار أن المرسل يملك مباشرة هذه الحقوق دائما ليس باعتباره مالكا لها وإنما حائزا لها، وعلى الناقل تنفيذها متى كان في استطاعته ذلك، ولا يلحق به ضرر، و متى كان التنفيذ يسبب للناقل ضررا أو استحالة عليه التنفيذ و جب عليه طبقا لنص المادة 2/13 من اتفاقية وارسو إخطار المرسل فورا [69] ص 47، 48، [54] ص 54، وليس للمرسل إليه الاحتجاج على الناقل إذا ما نفذ أوامر المرسل، لأن المرسل إليه يبقى أجنبيا عن عقد النقل - إلى حد ما- حتى يتسلم البضاعة وقبولها، ولا علاقة للناقل بالنزاع بينه و بين المرسل بهذا الخصوص [5] ص 313، 314.

وإعطاء المرسل حق التصرف في البضاعة إلى غير المرسل إليه، المذكور في رسالة النقل الجوي كبيعها أو رهنها مثلا تشكل مشكلة، رغم أن سرعة النقل الجوي تجعل مثل هذه المشاكل نادرة

الحدوث، لكن ما دامت حقوقا مقررة قانونا فللمرسل حق هذا التصرف خاصة إذا حتمته الضرورة كإفلاس المرسل إليه، أو قيام حاجة ملحة أو عاجلة بالنسبة للمرسل كتقديم البضاعة ضمانا لقرض من أحد البنوك، غير أن هذه التصرفات تقتضي أن تكون حيازة خطاب النقل الجوي للبضاعة بمثابة حيازة البضاعة ذاتها أو بمعنى آخر أن خطاب النقل الجوي قابلا للتداول- وهذا الأمر أصبح ساريا- كما سبق ذكره [5] ص 314، [11] ص 171 - وهو نفس الحكم الذي أخذت به اتفاقية مونتريال الجديدة 1999 في المادة 11 منها- ، فقد كان الأمر مستحيلا في المادة 8 من اتفاقية وارسو قبل تعديلها ببروتوكول لاهاي سنة 1955 الذي أضاف المادة 15 من الاتفاقية فقرة ثالثة تجعل الخطاب قابلا للتداول، الذي أسقط الحاجز الذي كان يمنع المرسل من هذه التصرفات.

يتبين لنا مما سبق أنه لممارسة المرسل حقه في التصرف في البضاعة لا بد من توافر شروط تتمثل في:

1- أن يقوم المرسل بتنفيذ جميع الالتزامات التي يربتها عقد النقل على عاتقه و أولها دفع الأجرة حسب الاتفاق.

2- تقديم المرسل الصورة المسلمة له من خطاب النقل الجوي إلى الناقل، فإذا قام الناقل بتنفيذ أوامر المرسل دون مطالبته بهذه الصورة تحمل المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن ذلك.

3- أن تكون تعليمات المرسل الصادرة للناقل قابلة للتنفيذ و يصدرها قبل وصول البضاعة و إخطار المرسل إليه بذلك.

4- ألا يترتب على تنفيذ أوامر المرسل أضرارا للناقل أو المرسلين الآخرين مثل تلف بضائعهم بسبب اضطراب حركة النقل تنفيذا لأوامر المرسل.

وحسب اتفاقية جوادالاجارا في مادتها الرابعة، فإن الأمر بتوجيه البضاعة أثناء الطريق لا يكون له أي أثر في مواجهة الناقل الفعلي إلا إذا وجه أولا إلى الناقل المتعاقد [11] ص 174، [77] م 2/46.

و مما سبق دراسته عرفنا أن الطائرة وهي الأداة المستعملة في عملية النقل الجوي، معقدة التركيب و سريعة التطور، فقد تتعرض لمخاطر وحوادث جوية تؤدي إلى قيام مسؤولية مالكيها أو مستأجرها وهو الناقل الجوي الطرف الثاني في عقد النقل الجوي، وأعطيت الطائرة قيمة العقارات سواء على المستوى الوطني أو الدولي، رغم أنها منقول لقيمتها وأهميتها فتطبق عليها أحكاما خاصة شبيهة بالأحكام المطبقة على العقارات فيما يخص التصرفات التي ترد عليها، وبدراسة هذه الأخيرة نتعرف على الشخص المسؤول (المالك، المستأجر)، و قد يكون قائد الطائرة مسؤولا مسؤولية شخصية تجاه المضرورين مستعملي الطائرة في بعض الحوادث رغم أنه متبوع للناقل الجوي.

كما حددنا مكان إقلاع وهبوط الطائرة وهو المطار و شروط إنشائه ومواصفاته لحصر النطاق المكاني للمسؤولية في حالة وقوع الضرر بسبب حادث وقع للطائرة داخل المطار أو خارجه.

وتتم عملية النقل الجوي بموجب عقد النقل الجوي بين الناقل و مستعملي الطائرة سواء كان النقل داخليا أو دوليا، و الذي يتم إثباته عن طريق وثائق النقل الجوي المختلفة والمحددة قانونا.

وفي الأخير الآثار التي تترتب عن هذا العقد منها مسؤولية الناقل الجوي في حالة وقوع حادث للطائرة يسبب ضررا للطرف الثاني في العقد وفي الفصل الموالي نحدد صور هذه المسؤولية.

2.1. صور المسؤولية عن حوادث النقل الجوي

إن المسؤولية من أهم الآثار المترتبة عن عقد النقل الجوي، فهي جزاء الإخلال بالالتزام التعاقدية أو غير التعاقدية، مما يتطلب وضع قواعد دولية موحدة تحكم مسؤولية الناقل الجوي تراعى فيها التوفيق بين المصالح المتعارضة بين كل من الناقل الجوي و المتعامل معه (المسافر والمرسل)، هذا النظام القانوني الذي يوفر حماية اقتصادية و تشريعية لمؤسسات النقل الجوي [79] ص 8، 9، و يتمثل في اتفاقية وارسو لسنة 1929، وجاءت لتنظم في جوهرها وأساسها أحكام و قواعد مسؤولية الناقل الجوي، فحاولت من خلال نصوصها حماية الراكب ومرسل البضاعة نظرا لطبيعة الرحلة الجوية و المخاطر التي تعترضها دون إمكان توقع الإنقاذ في غالب الأحوال، و حاولت حماية الناقل الجوي من جهة أخرى عن طريق تمكينه من التمسك من تحديد مسؤوليته نهائيا في الحدود و الشروط المنصوص عليها في الاتفاقية [2] ص 191.

لكن و نظرا للتطور التكنولوجي الحاصل في مجال الطيران، أصبحت مسؤولية الناقل الجوي شبيهة بمسؤولية الناقل البري (السيارة و القطار) و الناقل البحري، لذلك جاء في تعديل اتفاقية وارسو لسنة 1929 بموجب بروتوكول لاهاي لسنة 1955 في عدة مواضع منها تعديل في الحد الأقصى للتعويض المقرر لمسؤولية الناقل الجوي، كما عدل نص المادة 25 من نفس الاتفاقية الخاصة بحالات المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي الدولي دون المساس بالأسس الجوهرية التي اعتمدها الاتفاقية. ثم جاء بروتوكول جواتيمالا سيتي لسنة 1971 الذي أجرى تعديلات جوهرية في اتفاقية وارسو خاصة ما يتعلق بأساس و طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في حالة إصابة أو وفاة الراكب و هلاك و تلف البضاعة [5] ص 323.

وقد أخذ المشرع الجزائري بأحكام اتفاقية وارسو و تعديلاتها [80]، في نص المادة 150 من قانون الطيران المدني التي تنص أنه " مع مراعاة أحكام المادة 152 أدناه تمارس مسؤولية الناقل الجوي إزاء كل شخص منقول طبقا لقواعد اتفاقية وارسو المؤرخة في 1929/10/12 و بروتوكول لاهاي في 1955/09/28 و المصادق عليها من طرف الجزائر... " ، و نظم مسؤولية الناقل الجوي تجاه المسافرين و الشحن و البضاعة في القسم الثالث، و مسؤولية المستغل إزاء الغير في القسم الرابع و القسم الخامس خصصه للمسؤولية عن تصادم طائرتين .

وباعتبار أننا حددنا دراستنا للموضوع في المسؤولية عن حوادث النقل الجوي فقط دون بحث المسؤولية في حالة التأخير.

نتناول في هذا الخصوص مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص ثم البضائع و الأمتعة أولاً ، ثم ندرس مسؤولية المستغل إزاء الغير على السطح ومسؤولية الناقل الجوي الناتجة عن النظام الجوي.

- مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص و البضائع
- مسؤولية المستغل إزاء الغير على السطح و مسؤولية الناقل الجوي الناتجة عن النظام الجوي.

1.2.1. مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص والأمتعة والبضائع في اتفاقية

وارسو وتعديلاتها

تترتب المسؤولية المدنية بسبب تنفيذ الناقل عقد النقل الجوي سواء كان الطرف الثاني راكبا أو صاحب بضاعة (مرسل أو مرسل إليه)، وقد نظمت اتفاقية وارسوا أحكام هذه المسؤولية و كذلك التعديلات المتلاحقة لها، لذلك خصصنا المبحث الأول للمسؤولية المدنية للناقل الجوي في تنفيذه لعقد نقل الأشخاص و الأمتعة و البضائع في اتفاقية وارسو وتعديلاتها والتي نظمها المشرع الجزائري بموجب المواد 145 إلى 156 من قانون الطيران المدني، نقسم دراستنا لذلك المبحث إلى :

- تطور أساس مسؤولية الناقل الجوي
- شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي

1.1.2.1. تطور أساس مسؤولية الناقل الجوي

استهدفت اتفاقية وارسو توحيد بعض قواعد قانون النقل الجوي و من بين هذه القواعد تحديد طبيعة وأساس مسؤولية الناقل الجوي، و كان الأمر صعباً بالنظر إلى التباين في القوانين الداخلية للدول المنظمة، و قد برزت في ذلك ثلاث اتجاهات [81] ص 251، [82] ص 21، [11] ص 177، [5] ص 325.

ففي فرنسا لم يكن قانون خاص بالنقل الجوي و كانت المسؤولية فيها تخضع للتقنين المدني والأحكام الخاصة بالنقل البري، فتعتبر المسؤولية فيه عقديّة أساسها الخطأ المفترض، فلا يلتزم المضرور بإقامة الدليل على خطأ الناقل، وإنما يلتزم فقط بإثبات نشوء الالتزام في ذمة الناقل و الذي لم يتم بتنفيذه أي في حالة عدم تحقيق نتيجة و لا ينفى خطؤه إلا إذا أثبت السبب الأجنبي.

والنظام الأنجلو أمريكي وهو الاتجاه الثاني عكس ما سبق ، يعتبر التزام الناقل بضمان السلامة مجرد التزام ببذل عناية، يقع فيه عبء إثبات الخطأ على عاتق المسافر وهذا الاتجاه يفرق بين الناقل العام والناقل الخاص، و أكد على أن التزام الناقل العام اتخاذ أقصى درجات الحيلة والعناية في تنفيذ عقد النقل دون التزامه بسلامة الركاب أو البضاعة وعلى الناقل لنفي مسؤوليته إثبات السبب الأجنبي [11] ص 178، 188، [5] ص 326، [56] ص 196، [9] ص 196، [83] ص 26، 33.

أما الاتجاه الثالث والذي برز نسبياً في مؤتمر وارسو لسنة 1929 وهو الاتجاه الذي ذهب إلى تأسيس مسؤولية الناقل الجوي على أساس فكرة المخاطر و تحمل التبعية أو المسؤولية الموضوعية أو المادية ، وتنعقد المسؤولية الموضوعية حتى لو أثبت المدين السبب الأجنبي مادام الضرر وقع بسبب نشاطه (والمدين في هذه الحالة هو الناقل الجوي) [84] ص 1067، أي أن الناقل مسؤول بقوة القانون بمجرد وقوع الضرر وإصابة الراكب و إثباته و تواجد العلاقة السببية بينه و بين نشاط الناقل و ليس له نفي مسؤوليته إلا إذا أثبت أن هذا الضرر نتيجة خطأ المصاب نفسه [5] ص 126، [12] ص 141.

وبما أن اتفاقية وارسو جاءت لتوازن بين مصالح الناقلين الجويين من جهة والركاب من جهة ثانية ، و اختارت قرينة افتراض الخطأ التي تعفي الراكب من الإثبات دون أن تحرم الناقل من حقه في التخلص من المسؤولية ، فأصبح الناقل بموجب نص المادة 17 من اتفاقية وارسو 1929 مسؤولاً بمجرد إصابة الراكب، إلا إذا أثبت هو وتابعوه أنهم قد اتخذوا الاحتياطات الضرورية لدرء الضرر أو استحالة عليهم ذلك هذا ما جاء في نص المادة 20 من نفس الاتفاقية أو أثبت أن الضرر ناتج عن خطأ المضرور نفسه طبقاً لنص المادة 21 منها [56] ص 196، 197، [85] ص 38.

ثم جاءت مرحلة لاحقة أبرم فيها اتفاق مونتريال لسنة 1966 بين شركات النقل الجوي وهيئة الطيران المدني الأمريكي C.A.B، الذي يفرض التشديد من مسؤولية الناقل الجوي، و لكن هذا الاتفاق لا يرقى إلى اتفاقية فلا يلزم إلا أطرافه، كما أنه لا يطبق إلا إذا كانت نقطة الانطلاق أو الوصول أو الهبوط في الولايات المتحدة الأمريكية مما جعل نوعا من التعارض في أحكام المسؤولية مما أهدر وحدة قواعد القانون الجوي، لذلك عقد مؤتمر لتعديل أحكام اتفاقية وارسو نتج عنه بروتوكول جواتيمالا سيتي لسنة 1971 وهو بمثابة تعديل جذري لأحكام المسؤولية المنصوص عليها في اتفاقية وارسو 1929، فقد أخذ بالمسؤولية الموضوعية بدلا من الشخصية [56] ص 197، نقسم الدراسة في ذلك إلى :

- أساس مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو و بروتوكول لاهاي
- أساس المسؤولية في اتفاق مونتريال و بروتوكول جواتيمالا سيتي.

1.1.1.2.1. أساس مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو بروتوكول لاهاي المعدل لها

أخذت اتفاقية وارسو طبقا لنص المادة 17 منها بهدف التخفيف من المسؤولية المقررة على عاتق الناقل الجوي بنظام المسؤولية الشخصية، القائمة على أساس افتراض الخطأ و الذي يقبل إثبات العكس [86]، [79] ص 404، [58] ص 142، [70] ص 100، [87] ص 55، فقد وازنت بذلك بين كل من الاتجاهين اللاتيني والأنجلو أمريكي هذا الأخير الذي يخفف من المسؤولية والقائم على الخطأ الواجب الإثبات، أما الأول فهو يشدد منها ويقوم على الخطأ المفترض غير القابل لإثبات العكس. ولم يعدل بروتوكول لاهاي لسنة 1955 من أساس المسؤولية الوارد في اتفاقية وارسو و بقيت قائمة على الخطأ المفترض وهو الساري اليوم.

1.2.1.1.2.1 – أساس مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية وارسو

رغم أن أساس المسؤولية في هذه الاتفاقية هو الخطأ، إلا أنه لم يذكر صراحة في نص المادة 17 و إنما ذكرت "يسأل الناقل عن الضرر"، فيكون الناقل مسؤولا عن الضرر الناتج عن نشاطه أثناء عملية النقل الجوي، لكن جاء نص المادة 20 من نفس الاتفاقية وأقرت أنه يمكن أن يتخلص من هذه المسؤولية إذا أثبت أنه أو تابعوه اتخذوا جميع التدابير اللازمة أو الضرورية لتفادي الضرر أو استحال عليهم اتخاذها، أي بإثبات السبب الأجنبي.

يتبين الارتباط بين المادة 17 و المادة 20 من نفس الاتفاقية في وضعه لمفهوم الخطأ وهو إخلال الناقل بالتزامه ببذل العناية في الحفاظ على سلامة الركاب بعدم اتخاذ التدابير الضرورية لدفع الضرر [56] ص 200، و الرأي الراجح في تحديد معيار لمعرفة التدابير الضرورية أنها تشمل كل

التدابير المعقولة و المعتادة دون التدابير الاستثنائية أو غير المألوفة التي يتخذها ناقل حريص ، يقظ في نفس ظروف الناقل المسؤول [56]ص 200.

وأهم ما جاءت به اتفاقية وارسو نجعله فيمايلي :

1- أنها أقامت مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ المفترض ، بمعنى أن المسافر أو المرسل يرفع عن عاتقه عبء إثبات و إقامة الدليل على وجود خطأ من الناقل من أي نوع كان، وقد راعت الاتفاقية في ذلك مصلحة المسافر والمرسل في موادها 18، 17 و 19.

2- بما أن الاتفاقية جاءت توازن بين مصلحتين المسافر و المرسل من جهة و الناقل الجوي من جهة أخرى، خففت من قسوة قرينة الخطأ المفترض و لم تجعله قرينة قانونية قاطعة، و إنما أعطت الناقل فرصة نفي المسؤولية عنه بإثبات أنه أو تابعوه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية لتجنب وقوع الضرر أو استحال عليهم ذلك أو الضرر كان بخطأ المضرور نفسه وهو ما ورد في نصوص المواد 20 و 21 منها [88] ص 40.

3- كما حددت الاتفاقية قيمة التعويض تخفيفا منها لحددة قرينة الخطأ المفترض فحددت مبلغ التعويض الذي يلتزم الناقل بدفعه في حالة مسؤوليته عن الضرر الواقع للمسافر أو المرسل ، ب 125 ألف فرنك بوانكاريه لكل راكب و 250 ألف فرنك بوانكاريه عن كل كيلوغرام من البضائع و الأمتعة المسجلة طبقا لنص المادة 22 من الاتفاقية [82] ص 110.

4- كما أن الاتفاقية أبطلت بطلانا مطلقا الشروط التي تهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أو التي تهدف إلى حد للتعويض أقل من الحد المقرر فيها ، و هذا لعدم تمكين الناقل الجوي من التهرب من المسؤولية عن طريق وضعه هذه الشروط، من نص المادة 23 من الاتفاقية [68] م 17 - 23، [56] ص 202، [11] ص 121، 122، [85] ص 38، [83] ص 34، 35.

فأحكام اتفاقية وارسو المتعلقة بالمسؤولية تطبق فقط على الناقل الجوي حسن النية، أما إذا كان سيء النية فلا يستفيد منها وبالتالي من المسؤولية المحدودة ونفي المسؤولية.

ويعد الناقل الجوي سيء النية حسب نفس الاتفاقية في حالتين:

الحالة الأولى: إذا ثبت أن الضرر كان راجعا إلى غشه أو إلى خطأ منه يعد وفقا لقانون المحكمة المختصة التي تنظر في النزاع يساوي الغش، هذا ما جاء في نص المادة 25.

الحالة الثانية: إذا تخلفت وثائق السفر أو إذا لم تشتمل على البيانات الإلزامية التي حددتها اتفاقية وارسو المواد 3، 4 و 9 منها [11] ص 182.

2.2.1.1.2.1 - مسؤولية الناقل الجوي وفقا لبروتوكول لاهاي لسنة 1955

اعتبرت المحاكم نظام المسؤولية الذي وضعته اتفاقية وارسو لا يحقق التوازن المطلوب الذي وضعت من أجله ، و إنما رجح الكفة للناقلين الجويين على حساب المسافرين و الشاحنين على أساس أن قيمة التعويض تقل بكثير عما يحصل عليه ضحايا وسائل النقل الأخرى، خاصة بعد أن تناقشت الأخطار الجوية بالتطور الملحوظ في هذا المجال و أن أهم مبادئ الطيران هو السلامة الجوية .

فأرادت المحاكم حماية ضحايا حوادث الطيران و تشديد مسؤولية الناقل الجوي وذلك بتطبيقها للنصوص الخاصة بسوء نية الناقل و حاولت التوسع في تفسيرها حسب ما تريد الوصول إليه في حكمها، فجاءت تفسيراتها متناقضة و متعارضة بتطبيقها لنصوص المواد 3،4، 9 و 25 من اتفاقية وارسو [11] ص183، [88] ص34.

ولقد تعرض موقف هذه المحاكم للنقد لأنها خرقت أحكام الاتفاقية الموحدة لقواعد النقل الجوي وجعلها عديمة الفائدة، مما دعت الحاجة إلى تعديل هذه الاتفاقية تعديلا يزيد في حماية المسافرين والشاحنين ويقضي على أسباب اختلاف المحاكم في تفسير نصوصها الموحدة.

وعدلت هذه الاتفاقية بموجب بروتوكول لاهاي سنة 1955 الذي أصبح واجب النفاذ في 01 أوت 1963، لكنه لم يعدل من أساس المسؤولية، كما أنه أجاز للناقل الجوي إدراج شرط إعفائه من المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن العيب الذاتي في البضاعة، وضع تعريفا مضيقا للخطأ المساوي للغش، وخفف من الجزاءات الموقعة على الناقل الجوي سيء النية فقصرها فقط على حرمانه من التمسك بالحد الأقصى من التعويض المحدد في الاتفاقية، وأعطى له الحق في نفي المسؤولية عنه بإثبات أنه اتخذ الإجراءات الضرورية لاستبعاد الضرر.

ولم يأت هذا البروتوكول إلا برفعه لقيمة الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل تجاه كل راكب إلى 250 ألف فرنك بوانكاريه [85] ص39، [79] ص406، [11] ص184، 185.

لم يأت بروتوكول لاهاي بأي تعديل لفائدة المسافرين سوى رفع قيمة التعويض و كل الأحكام الباقية دائما لصالح الناقل حتى الناقل سيء النية.

2.1.1.2.1. أساس المسؤولية في اتفاق مونتريال و بروتوكول جواتيمالا سيتي

بعد تعديل اتفاقية وارسو ببروتوكول لاهاي رفضت الولايات المتحدة الأمريكية التصديق عليه وهددت بالانسحاب من اتفاقية وارسو بحجة عدم كفاية الحد الأقصى لتعويض الأمريكيين في حالة وفاة الراكب أو إصابته بأذى جسماني [56] ص 204، [11] ص 185.

و تجنباً لذلك و لما قد يترتب من نتائج سلبية بسبب انسحاب الولايات المتحدة الأمريكية، سارع الاتحاد الدولي للنقل الجوي IATA [8] ص 53، 56، [62] ص 53 إلى دفع العديد من شركات الطيران الأعضاء فيه إلى إبرام اتفاق مع هيئة الطيران المدني الأمريكي CAB لتحقيق ما تريده الولايات المتحدة الأمريكية، و تم توقيع هذا الاتفاق فعلاً في 04 ماي 1966، وأصبح واجب النفاذ بعد أن أقرته CAB في 13 ماي 1966 [89] ص 344 .

1.2.1.1.2.1 - أساس المسؤولية في اتفاق مونتريال لسنة 1966

جاء هذا الاتفاق بنظام للمسؤولية يختلف عما هو مقرر في اتفاقية وارسو في مجال المسؤولية عن الركاب فقد نص على أنها مسؤولية موضوعية أساسها الخطر و تحمل التبعة ولا يستطيع الناقل التهرب من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت رجوع الضرر إلى خطأ المضرور نفسه على أساس أن المسؤولية الشخصية لا تتواكب والتطور المذهل الذي حققه العلم في مجال الطيران.

كما وضع حداً أقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل في مواجهة كل راكب بـ 75 ألف دولار شاملة مصروفات التقاضي وأتعاب المحامين و يخفض هذا المبلغ إلى 57 ألف دولار أمريكي في الدول التي يكون فيها هذه المصروفات مقررة بنصوص خاصة [11] ص 186، [56] ص 205.

غير أن هذا الاتفاق لا يسري على الرحلات التي لا تكون فيها الولايات المتحدة الأمريكية نقطة قيام أو وصول أو عبور، و يشترط أن يكون النقل دولياً طبقاً لنص المادة الأولى من اتفاقية وارسو لسنة 1929، فأصبحت القرينة القانونية المحددة في المادة 17 لا قيمة لها بعد أن صارت المسؤولية موضوعية أساسها الخطر و تحمل التبعة بموجب اتفاق مونتريال، فالناقل الجوي في ظل هذا الاتفاق لم يعد يستطيع دفع المسؤولية عنه إلا إذا أثبت أن خطأ المضرور أو الحالة الصحية للراكب هي السبب في الضرر الواقع له [56] ص 205، [5] ص 330، 331، [9] ص 204، 205.

2.2.1.1.2.1. أساس المسؤولية في بروتوكول جواتيمالا سيتي لسنة 1971

ترتب عن اتفاق مونتريال من الناحية العملية الإخلال بهدف رئيسي لاتفاقية وارسو 1929 و هو توحيد نظام مسؤولية الناقل الجوي، فأصبح هناك نظامان متعارضان للمسؤولية أحدهما يأخذ بالمسؤولية الشخصية والثاني يأخذ بالمسؤولية الموضوعية، فقد تطبق بذلك معاملة مزدوجة على راكبي طائرة واحدة، مما أدى بالدول إلى المسارعة إلى العمل على تعديل اتفاقية وارسو بما يتماشى مع الاتجاهات الحديثة للمسؤولية فتم انعقاد مؤتمر بمدينة جواتيمالا في 08 مارس 1971 نتج عنه بروتوكول جواتيمالا سيتي لعام 1971 الذي لم يدخل حيز التنفيذ بعد [8] ص 357 ، على المستوى الدولي بمثابة تعديل جذري لاتفاقية وارسو لسنة 1929 و بروتوكول لاهاي المعدل لها، وبما أن الناقلين الجويين الأمريكيين الأكثر نسبة من الموقعين المتمثلة في 40 % من المجموع الكلي لحركة النقل الجوي الدولي المنتظم لشركات طيران الدول الأعضاء من منظمة الطيران المدني المسجلة خلال السنة نفسه 1970 مادة 20 من البروتوكول و التي لم تصادق على هذا البروتوكول، فنجاحه و نفاذه يعتمدان على تصديق الولايات المتحدة الأمريكية عليه والذي لم يحدث إلى اليوم.

جاءت فيه المادة 1/4 منه تعدل المادة 17 من اتفاقية وارسو [56] ص 206، [87] ص 68، 69، كما ألغى نص المادة 20 منها و أبقى على المادة 21 التي عدلها في فقرتها الأولى، فمن خلال هذه التعديلات جاء يفرق بين الفروض التالية أو الحالات التالية:

1- أن الناقل يكون مسؤولاً عن تعويض الضرر الذي يقع في حالة وفاة الراكب أو إصابته بأذى بدني لحق به ، كذلك في حالة الأضرار التي تصيب أمتعته يكون الناقل مسؤولاً حتى ولم يقع الضرر منه إلا إذا أثبت أن الضرر تسبب أو ساهم بخطئه في إحداث الضرر، أي بإثباته حسب نص التعديل قد نتج الضرر عن حالة الراكب الصحية فقط [90] م 1/4 ، [91] ص 304، [56] ص 207، [11] ص 188 أو خطأ المصاب، حيث نصت المادة 1/4 من بروتوكول جواتيمالا ستي "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة الراكب أو إصابته بأذى بدني لحق به، و ذلك بشرط أن تكون الواقعة التي تولدت عنها الوفاة أو الأذى البدني قد وقعت على متن الطائرة أو في أثناء عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم فقط و مع ذلك فلا يعتبر الناقل مسؤولاً إذا كانت الوفاة أو الأذى البدني قد نتج في حالة الراكب الصحية فقط".

2- تترتب مسؤولية الناقل عن الأضرار الناشئة عن هلاك البضائع و ضياعها و تلفها، إلا إذا أثبت أنه وتابعوه اتخذوا كافة الاحتياطات الضرورية لاستبعاد الضرر أو استحالة عليهم ذلك .

فأصبحت مسؤولية الناقل من خلال هذا البروتوكول تتقرر بالنسبة للحوادث التي تؤدي إلى وفاة المسافر أو إصابته بأي أذى بدني، كذلك مسؤوليته عن هلاك أو ضياع أو تلف البضاعة أو الأمتعة

المسجلة مسؤولية موضوعية أساسها الخطر وتحمل التبعية وليس الخطأ، بينما بقيت المسؤولية في الحالات الأخرى قائمة على أساس الخطأ المفترض.

أما الحد الأقصى للتعويض فقد فرق فيه بين الحوادث التي تصيب الركاب و ضرر التأخير و هلاك و تلف البضاعة أو الأمتعة و حدد لكل منه حدا أقصى للتعويض عنها.

كما أضاف هذا البروتوكول حكما جديدا مفاده أنه رخص لكل دولة أن تضع نظاما خاصا للتعويض الإضافي يطبق في إقليمها إضافة إلى التعويض المنصوص عليه في المادة 14- أ منه.

و قد أقرت هذه التعديلات المسؤولية الموضوعية في مجال نقل الركاب ثم جاء آخر تعديل لأحكام المسؤولية المتمثل في بروتوكول مونتريال الرابع الموقع سنة 1975 [92] ص 32 الذي أقر المسؤولية الموضوعية في نقل البضاعة في مادته الرابعة بأن الأضرار التي تصيب البضاعة نتيجة هلاكها أو ضياعها أو تلفها طالما أن الواقعة المسببة للضرر قد حدثت أثناء فترة النقل الجوي، وأن الناقل الجوي لا يستطيع التحلل من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت إحدى الأسباب التي حددها هذا البروتوكول على سبيل الحصر " أن الضرر يرجع إلى:

- طبيعة البضاعة أو عيبها الذاتي
- سواء تغليف البضاعة بسبب شخص آخر غير الناقل أو أحد تابعيه
- أعمال الحرب أو النزاع المسلح
- أي عمل صادر عن السلطة العامة ذو صلة بالبضاعة من حيث دخولها أو خروجها من المطار أو أثناء فترة عبورها به.

وفي اتفاقية مونتريال الجديدة لسنة 1999 و التي أخذ بنظام ثنائية المسؤولية [70] ص 114 [85] ص 42 بغرض تحقيق التوازن بين شركات الطيران و المسافرين، في نص المادة 21 منه أن المسؤولية تختلف باختلاف الأضرار الناشئة إما وفاة الراكب أو إصابته بأذى جسماني وفقا لقيمة هذه الأضرار:

1- إذا كانت الأضرار لا تتجاوز قيمتها 100.000 وحدة سحب خاصة، فالناقل يسأل مسؤولية موضوعية.

2- أما إذا تجاوزت قيمة الأضرار 100.000 وحدة سحب خاصة، فإن الناقل يسأل مسؤولية شخصية قائمة على الخطأ المفترض [85] ص 44.

مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو وتعديلاتها أصبحت مسؤولية موضوعية أساسها الخطر و تحمل التبعية، وتقلصت المسؤولية القائمة على أساس الخطأ المفترض ولم يعد لها أي وجود إلا في

حالة واحدة وهي المسؤولية عن التأخير في نقل الركاب والبضائع والأمتعة وهو ما يخرج من إطار دراستنا.

لكن المشرع الجزائري بقي يأخذ بها بنص المادة 145، فالناقل الجوي مسؤول عن الأضرار التي تتمثل في وفاة أو جرح أو أي أضرار أخرى للراكب أو هلاك أو تلف البضاعة، لأنه لم يصادق إلى يومنا هذا على آخر التعديلات اتفاقية جواتيمالا سيتي لسنة 1971 و اتفاقية مونتريال لسنة 1999، مما يجعله يبني المسؤولية على أساس الخطأ المفترض الذي ينفيه الناقل الجوي عن طريق إثبات السبب الأجنبي .

و يتضح لنا مما سبق أن مسؤولية الناقل الجوي بدأت على أساس الخطأ المفترض في اتفاقية وارسو في مادتها 17 نظرا لأن الطيران المدني كان في بدايته يستوجب حماية الناقل الجوي لتحفيزه على القيام بعمله سواء من الناحية التشريعية أو الاقتصادية، فوسع المشرع الدولي أمامه طرق تخلصه من المسؤولية و حدد منها .

إلا أنه و مع التطور الواضح في علم الطيران الذي شهده العالم في القرن العشرين وخاصة في نصفه الثاني، مما أصبح الطيران أكثر أمنا و راحة، فتطورت معه مسؤولية الناقل الجوي في كل من اتفاقية جواتيمالا سيتي و اتفاق مونتريال لسنة 1975 وأسست على أساس الخطر و ليس الخطأ وضيق من وسائل نفي المسؤولية [85] ص 41.

2.1.2.1. شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي

بما أن قيام المسؤولية يعد جزءا لإخلال الناقل الجوي بالتزامه سواء كان عقديا أو غير عقدي، يستتبع ذلك مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الناشئة عن وفاة المسافر أو جرحه أو بإصابته بأي أذى بدني آخر، كما يكون مسؤولا عن الأضرار الناجمة عن هلاك البضاعة أو الأمتعة أو ضياعها أو تلفها و لكل حالة شروط .

- رأينا أن نخصص في هذا المطلب لكل حالة مع تحديد شروطها.
- شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي في نقل الأشخاص.
- شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي في نقل البضائع والأمتعة المسجلة.

1.2.1.2.1. شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي في نقل الأشخاص

من الالتزامات المترتبة عن عقد النقل الجوي المبرم بين كل من الناقل الجوي والمسافر هو الالتزام بضمان السلامة، حيث يلتزم الناقل بتوصيل المسافر من مكان إلى المكان المتفق عليه سليماً معافاً، فهو التزام تعاقدي بتحقيق غاية و الإخلال به تترتب عنه مسؤولية عقدية بمجرد عدم الحصول على النتيجة دون حاجة إلى إثبات خطأ الناقل من طرف المسافر، ولا يمكن للناقل دفع هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر كان نتيجة قوة قاهرة أو خطأ المضرور نفسه أو عن فعل الغير [54] ص77، [69] ص53، [11] ص191، [4]، [3]، [75]، [32] [83]، ص76، ، طبقاً لنص المادة 17 من اتفاقية وارسو لسنة 1929 والتي تنص "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 الراكب إليها و نزولهم منها"، لكن المسؤولية أصبحت مادية أساسها الخطر و ليس الخطأ المفترض بمقتضى بروتوكول جواتيمالا سيتي لسنة 1971.

وجاء في نص المادة 145 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 "الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر والأضرار التي يصاب بها شخص منقول و التي تؤدي إلى وفاته أو تسبب له جرحاً أو ضرراً شريطة أن يكون سبب الخسارة أو الجرح قد حدث على متن الطائرة أو خلال أي عملية إركاب أو نزول..." ومن هذه المادة نجد أن المشرع الجزائري مازال يأخذ بحكم المادة 17 من اتفاقية وارسو.

يتضح من هذه المواد ضرورة توافر شروطاً ثلاثة لقيام مسؤولية الناقل الجوي في هذه الحالة :

أولاً - وقوع حادث أدى إلى الإخلال بضمان السلامة .

ثانياً - وقوع الحادث أثناء عملية النقل.

ثالثاً - حدوث ضرر للمسافر.

1.1.2.1.2.1. وقوع حادث أدى إلى الإخلال بضمان السلامة

هو أول شرط لعقد مسؤولية الناقل الجوي، يشترط توفره عما يصيب المسافر من ضرر بدني، و كل من الفقه و القضاء مستقر على ذلك و على المضرور إثبات وقوع الحادث و إلا انتفت المسؤولية عن الناقل الجوي [58] ص125، [93] ص44، [5] ص336، وانتقدت اتفاقية وارسو لاستعمالها مصطلح حادث على أساس أنها لو استعملت مصطلح واقعة أفضل لتكون أكثر شمولاً يستهدف حماية

المسافر إذ تغطي جميع حالات الضرر الممكن حدوثها و مصطلح واقعة وردت في نص المادة 18 من نفس الاتفاقية.

لكننا لا نجد تعريفا للحادث في اتفاقية وارسو ولا في القانون الوطني، وحتى اتفاقية مونتريال لسنة 1999، نلجأ في ذلك إلى الآراء الفقهية والقضائية.

اختلف الفقه في تحديد تعريف الحادث ، و يمكن حصر هذا الاختلاف في اتجاهين رئيسيين: الاتجاه الضيق: يقصر مفهوم الحادث على الواقعة الفجائية الناجمة عن عملية النقل الجوي والمرتبطة من حيث أصلها باستغلال الطائرة مثاله كل عطل فني أو خلل ميكانيكي للطائرة.

و الاتجاه الموسع: أن أي عامل خارجي عن الشخص المضروب يترتب عنه المساس به أو كل أمر طارئ ناتج عن عملية النقل ذاتها[54] ص77، [6] ص53، [11] ص193، [9] ص118، [94] ص59، [23] ص500، [3] ص73.

أما في القانون الجزائري فقد عرف الحادث في نص المادة 93 من قانون الطيران المدني رقم 98-06 كما يلي "يقصد في مفهوم هذا القانون بعبارة حادث:- واقعة مرتبطة باستغلال طائرة يحدث خلالها:

* اختفاء أو تحطم طائرة .

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

* تعرض الطائرة لخسارة من شأنها أن تقلل بصفة ملحوظة من مقاومتها و أدائها عند الطيران و تتطلب تصليحا هاما"- أسوأ حادث عرفته الجزائر منذ استقلالها كان يوم 06 مارس 2003 بتحطم طائرة ركاب بعد دقائق من إقلاعها من مطار تمنراست جنوب الجزائر متجهة إلى الجزائر العاصمة، كانت تقل 103 شخصا من بينهم 97 راكبا وطاقم الطائرة مكون من ستة أفراد، أدى الحادث إلى مقتل 102 راكبا ما عدا شخصا واحد كانت إصابته خطيرة.

و يمكن تفسير مصطلح "الحادث" على أنه "كل واقعة ناجمة عن عملية النقل و مرتبطة من حيث أصلها باستغلال الطائرة" ، فالقضاء الأمريكي تصدى لمشكلة تعريف مصطلح الحادث و عرفه في حكم صادر في 85/03/04 في قضية air France و v.saks أنه "يعني من الناحية القانونية كل الأمور التي تحدث على خلاف السير العادي للرحلة الجوية"، كذلك محكمة باريس التي أخذت بعدم قصر مفهوم الحادث على العطل الفني أو الميكانيكي للطائرة "[56] ص 121، 126، وقد أخذ مفهوم الحادث يتوسع لظهور مخاطر للطيران والمتمثلة في عمليات الإرهاب والقرصنة الجوية و خطف الطائرات والتي تدخل في مفهوم الحادث في اتفاقية وارسو، وتقرير المسؤولية الموضوعية بمقتضى

اتفاق مونتريال لسنة 1966، مما يقلص و ينقص من وسائل دفع المسؤولية من طرف الناقل الجوي وحصرها فقط في إثبات خطأ المضرور الأمر الذي يجعل بالناقل الجوي يبحث عن طريق آخر لذلك وهو نفي وصف الحادث عن الواقعة التي سببت الضرر [54] ص 78، [11] ص 194، [4] ص 4، فيدخل في مفهوم الحادث والذي أخذ به القضاء "كل من" إصابة المحرك بعطب أثناء الهبوط، التصادم بين طائرتين، و اعتبر المشرع الجزائري تصادم طائرتين حادثا طبقا لنصوص المواد من 165 إلى 170 تترتب عليه مسؤولية مستغلي الطائرتين، كذلك الهبوط المفاجئ للطائرة مما أدى بالمسافر إلى الإصابة بالصمم، سقوط أشياء على الركاب أثناء جلوسهم على مقاعدهم، الإنذار بوجود قنبلة على الطائرة... إلخ [4] ص 4، [15] ص 259، [95]، و مثال ذلك انحراف طائرة تركية من نوع بوينغ 737 تركية مؤجرة لفائدة الخطوط الجوية الجزائرية عن مسارها مطار عين أميناس ولاية إليزي في رحلة داخلية قسنطينة - عين أميناس بتاريخ 2009/02/16 و سبب الانحراف خلل تقني، لكن أكد قائد الطائرة أن الانحراف كان بسبب سوء الأحوال الجوية وهبوب رياح خفيفة [95].

و من توسيع مفهوم الحادث تدخل في إطاره اختطاف الطائرات و تحويل مسارها بمفهوم اتفاقية وارسو باعتبار أن الحادث ناجم عن عملية النقل تم خلال الفترة الزمنية المحددة في نص المادة 17 منها، فالاستيلاء غير المشروع على الطائرات والإعتداء على سلامة الطيران المدني و منشآته تعد من قبيل الحادث الذي يسبب خطرا جسيما على المسافرين و طاقم الطائرة، و قد يصيب الطائرة نفسها، و هذه الأخيرة تعد جرائم لم ينص عليها المشرع الجزائري في نص 93 ق ط م ج، كما أن استخدام الدول الطائرات المدنية في مهام عسكرية أدى إلى تزايد العنف و العمليات الإرهابية ضد أمن و سلامة الطيران المدني، مثل إسقاط طائرة جزائرية في ماي 1982، استخدمتها لجنة عسكرية للوساطة في الحرب العراقية الإيرانية نتيجة قصفها من قبل طائرتين عسكريتين مجهولتي الجنسية، لكن دوليا وقعت اتفاقيتين: الأولى اتفاقية لاهاي 16 ديسمبر 1970 الخاصة بمنع الاستيلاء على سلامة الطائرات و الثانية اتفاقية مونتريال لسنة 23 سبتمبر 1971 الخاصة بمكافحة الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني [44]، [9] ص 57، 58، و من بين هذه الأفعال مثلا:

- تدمير طائرة، أو إتلاف يؤدي إلى عجزها عن الطيران.
- الإقدام بالقوة أو بالتهديد بالاستيلاء على طائرة أو السيطرة عليها في حالة طيران.
- تدمير أو إتلاف منشآت الملاحة الجوية أو تخريبها أو عرقلة أعمالها مما يؤدي إلى تعريض سلامة الطائرات و هي في حالة طيران للخطر... إلخ [96] ص 308، [15] ص 272، 276.

ويتضح بذلك مدى انعكاس تزايد الاعتداءات الإرهابية على توسيع مصطلح الحادث مما تسببه عملية الاختطاف من أزمات نفسية و صدمات عصبية من تهديدات المختطف أو المختطفين [9] ص 122، خاصة وأن المادة 17 ذكرت " وأي أذى بدني آخر"، فيدخل في نطاق الأذى البدني كافة

صور الأذى الجسدية أو النفسية أو العصبية أو العقلية، بينما تمسك الناقلون بالأذى الجسدي فقط[56] ص128.

أما في المادة 145 من القانون رقم 98-06 فذكرت "... و التي تؤدي إلى وفاته أو تسبب له جرحا أو ضررا ..."، في هذه المادة الضرر المادي يتمثل في الوفاة والجرح والضرر المقصود في الأخير يتمثل في الضرر المعنوي (النفسي و العقلي).

وقد حصر المشرع الجزائري معنى الحادث في الحالات المذكورة في نص المادة 93، لكن وبما أن الجزائر عضو في اتفاقية وارسو، عليها أن تأخذ بما توصل إليه القضاء و الفقه في تفسير المادة 17 منها و إضافة الوقائع التي تعتبر حادثا جويا ولم تذكر في المادة 93.

و قد فرق المشرع بين الحادث و العارض حسب نفس المادة 93، فالحادث هو واقعة مرتبطة باستغلال طائرة لكن العارض واقعة تعرقل أو من شأنها أن تعرقل أمن الاستغلال، كما عرف متى تكون الطائرة في حالة خطر هي و ركابها أي حالة وجودها في خطر كبير وشيك الوقوع و هم في حاجة إلى إنقاذ فوري[97] [98] [99] [100]، كل هذه الحالات تدخل ضمن مفهوم الحادث حسب التفسير القضائي و الفقهي للمادة 17 من اتفاقية وارسو، نجد أن المشرع أخرج عن تعريف الحادث مسبباته من عرقلة أمن الطائرة و حالة الخطر الكبير التي تؤدي إلى إمكانية وقوع الحادث ووقوع أي ضرر للركاب في كل هذه الحالات تترتب عنه مسؤولية تستوجب التعويض، فنرجع إلى نفس الأحكام التي تطبق في حالة الحادث، فلا جدوى من التفرقة بين الحادث و مسبباته.

و الحادث في القانون الجزائري يستوجب تحريات فور وقوعه تفتحه السلطة المكلفة بالطيران المدني تنصب لهذا الغرض لجنة تحقيق وحددت المواد 94 إلى 97 حالة وقوع حادث لطائرة جزائرية على تراب دولة أجنبية و العكس تشارك الجزائر في التحريات وإذا وقع الحادث في أعالي البحار تطبق الملحق 13 من اتفاقية شيكاغو لسنة 1944، وتشكل لجنة البحث عن الطائرات و إنقاذها برئاسة قائد قوات الدفاع الجوي و أعضاؤها من عدة وزارات و حددت القائمة الاسمية لأعضاء اللجنة الوزارية المشتركة بموجب القرار المؤرخ في 17/05/1999.

2.1.2.1.2.1 . وقوع الحادث أثناء عملية النقل

اشتراطت المادة 17 من اتفاقية وارسو لاعتبار الواقعة حادثا أن تقع على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود أو الهبوط، أي معاصرة بين الواقعة التي أصابت المسافرين بضرر وبين نشاط الناقل الجوي.

لكن هذه المادة لم تحدد ما هي الحوادث التي تقع على متن الطائرة، وما المقصود بعمليات الهبوط أو الصعود، فتركت بذلك المجال مفتوحاً أمام القضاء والفقهاء. فمسؤولية الناقل لا تبدأ بمجرد انعقاد عقد نقل الأشخاص وإنما تبدأ من وقت بدء الناقل في تنفيذ العقد، باعتبار أن المسؤولية هي جزاء الإخلال بالالتزام.

و السؤال المطروح: ما هي الفترة الزمنية التي تقع فيها واقعة تسبب ضرراً للمسافر يكون فيها الناقل مسؤولاً عنه باعتباره قد أخل بالتزامه في ضمان السلامة؟

قلنا سابقاً أن المادة 17 حددت هذه الفترة بعمليات الصعود والهبوط وحددت المكان بمتن الطائرة، فلا تقتصر فقط على مرحلة تحليق الطائرة وإنما تشمل عمليات الصعود والهبوط لما قد يتعرض له المسافر من أخطار مرتبطة بالملاحة الجوية [11] ص 197، [93] ص 45، [83] ص 48 [3] ص 79، [101] ص 146، [12] ص 145، [78] ص 16.

لكن هذه العبارة جاءت غامضة مما جعل الفقهاء يبحث في تحديد زمان و مكان وقوع الحادث الذي تترتب عنه مسؤولية الناقل الجوي، فذهب بعضهم إلى تحديد التزام السلامة بوجود المسافر تحت إمرة ورعاية الناقل له منذ مرافقته هو أو أحد تابعيه من مباني المطار حتى وجود الطائرة و صعوده إليها و ينتهي بخروج المسافر من مطار الوصول .

و قد انتقد هذا المعيار لأن المسافر متى كان تحت رعاية الناقل من وسط المدينة إلى مبنى المطار ، و بتطبيق هذا المعيار تدخل هذه المرحلة في فترة النقل الجوي، و هذا ما لا يقره أحد [1] ص 187.

أما البعض الآخر فقد أخذ بمعيار مخاطر الطيران على أن فترة النقل الجوي تتحدد منذ تواجد المسافر في مجال مخاطر الطيران و تنتهي بالخروج منها، أي تبدأ منذ وجود المسافر مع الناقل الجوي أو أحد تابعيه منذ دخوله إلى مبنى المطار وتوجهه للطائرة وصعوده إليها و فترة الإقلاع والهبوط و خروجه من مطار الوصول.

كما انتقد هذا المعيار لأن أساسه غامض وهو "مخاطر الطيران" فهي غير محددة، وردّ على هذا النقد أن ذلك يعطي للقاضي السلطة التقديرية ما إذا كان الحادث المتسبب في الأضرار قد وقع فعلاً أثناء فترة النقل الجوي أم لا [2]، ص 194، [1] ص 188، [93] ص 45 - 56.

وذهب البعض الآخر إلى الجمع بين المعيارين، و هو ما استقر عليه الفقه، ففسر عمليات الصعود و الهبوط بناء على الغاية التي من أجلها تقرر فرض الالتزام بضمان سلامة الراكب على عاتق الناقل وهي حماية المسافرين من أخطار الطيران، لذلك أجمع الفقه و القضاء على أن مساءلة الناقل الجوي تطبيقاً لأحكام اتفاقية وارسو تترتب على الإخلال بالالتزام ضمان السلامة لا تسري إلا من لحظة مغادرة المسافر بأمر من الناقل الجوي أو أحد تابعيه قاعة الإنتظار الخاصة بالمسافرين في المطار للتوجه إلى الطائرة لنقله، و تبقى هذه المسؤولية طوال تواجد المسافر على متن الطائرة و تنتهي لحظة وصوله مبان مطار الوصول و تخلصه من وصاية الناقل الجوي أو تابعه، فتعرض المسافر خلال هذه الفترة لأي ضرر نتيجة حادث تترتب عنه مسؤولية الناقل الجوي [94] ص 237، [1] ص 189.

فالقضاء أخذ بمعيار المكان لتحديد مفهوم "عمليات الصعود و الهبوط" و الذي يعتمد على توافر عنصرين: العنصر الأول هو بدء الناقل في عملية النقل الجوي بمعنى المسؤولية العقدية للناقل عما يصيب الركاب من أضرار بدنية بوضعهم تحت وصاية الناقل أو تابعه، أما العنصر الثاني وهو أن يوجد المسافر في مكان تحف به المخاطر الخاصة بالطيران والاستغلال الجوي [11] ص 198، [9] ص 157، [78]، ص 16.

بذلك يخرج عن نطاق مسؤولية الناقل الجوي طبقاً لاتفاقية وارسو 1929 الحوادث التي تقع للركاب خارج هذه الفترة، مثال ذلك نقل المسافرين من مكاتب الناقل وسط المدينة إلى المطار، أين يتوافر عنصر وجودهم تحت رعاية الناقل الجوي دون معيار مخاطر الطيران، كذلك الحوادث التي تقع للراكب في صحن المطار أو في الأماكن المعدة لانتظار الجمهور أو لإتمام الإجراءات الإدارية في المطار فلا يتوافر العنصر الأول رغم توافر الثاني [94] ص 253، [11] ص 198، ففي تلك الحالات يسأل الناقل وفقاً للقواعد العامة للمسؤولية العقدية.

فمعظم قضاء الدول يأخذ بهذا المعيار في تحديده لعمليات الصعود و الهبوط، إلا أن بعض الأحكام الأمريكية أخذت بمعيار مغاير بسبب قضايا حوادث الإرهاب و القرصنة الجوية، و فصلت فيها بناء على المعيار الذي مفاده أن عمليات الصعود و الهبوط ليس فقط مكان تواجد المسافر أو موطأ قدمه وقت وقوع الحادث، فهي لا تحدد حدوداً مكانية بقدر أنها تحدد طبيعة العمليات التي يقوم بها الراكب وهي لازمة من أجل صعوده على متن الطائرة مثل إتمام الإجراءات الإدارية للصعود إلى الطائرة منها تقديم جواز السفر و المرور ببوابة الجوازات و الجمارك و الخضوع للتفتيش الذاتي، و عليه فالناقل يسأل بتطبيق أحكام المادة 17 من اتفاقية وارسو عن الحوادث التي تقع للمسافر أثناء تواجده في مكان ما داخل المطار، أما عمليات الهبوط فتنتهي المسؤولية بدخول المسافر مبنى مطار الوصول لعدم وجود أية إجراءات يطلب الناقل إتمامها من المسافرين [58] ص 113، [11] ص 201، 202، و لهذا المعيار ثلاثة

عناصر: 1- مكان وجود الراكب -2- النشاط الذي يقوم به أثناء وقوع الحادث-3- مدى خضوعه لرقابة الناقل أو تابعيه.

نجد أن هذا المعيار جاء واسعا و يغطي عملية النقل الجوي بأكملها مما يجعل الناقل مسؤولا عن بعض الأضرار غير المسؤول عنها لحرية حركة الراكب داخل مبنى المطار، فجعل من القضاء الأمريكي يضيف عنصراً رابعاً وهو ضرورة أن يكون الدخول إلى الحيز المخصص لجلوس الركاب داخل الطائرة على وشك الوقوع أي اصطفا فهم للصعود على متن الطائرة [1] ص 22 [5] ص 7، [3] ص 81، مما يؤدي إلى عودته للعمل بالمعيار المستقر عليه سابقا في القضاء والفقه.

وقد أخذ المشرع الجزائري بالمعيار المستقر عليه حسب ما ورد في نص المادة 145 من القانون رقم 98-06 "...أن يكون سبب تلك الخسارة أو الجرح قد حدث على متن الطائرة أو خلال أي عملية إركاب أو نزول".

3.1.2.1.2.1 . حدوث ضرر للمسافر بسبب الحادث

جاء في نص المادة 17 من اتفاقية وارسو "الضرر الحاصل في حالة وفاة الراكب أو جرحه أو إصابته بأي أذى بدني آخر".

وفي نص المادة 93 من القانون رقم 98-06 "...وفاة شخص أو عدة أشخاص على متن الطائرة أو على الأرض أو إصابتهم بجروح بليغة...".

والمادة 145 من نفس القانون تنص "الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر والأضرار التي يصاب بها شخص منقول و التي تؤدي إلى وفاته أو تسبب له جرحا أو ضررا شريطة أن يكون سبب هذه الخسائر أو الجرح قد حدث على متن الطائرة أو خلال عملية إركاب أو نزول".

فاتفاقية وارسو لم تحدد نوع الضرر الواجب التعويض عنه من طرف الناقل الجوي، ولم يكن يثير ذلك أي إشكال نظرا لأن أغلب الحوادث تسفر عنها إما وفاة أو جرح الراكب وهو الضرر المادي، وأن قيمة التعويض محددة في الاتفاقية لم تعط الفرصة للمحاكم التعويض عن أي نوع آخر من الضرر .

غير أن ذلك لم يدم بعد توقيع اتفاق مونتريال سنة 1966 بين عدد كبير من شركات الطيران للعديد من الدول مع هيئة الطيران المدني الأمريكي يقضي برفع قيمة التعويض المخصص للراكب بـ 75 ألف دولار، و اشترط لتطبيقه أن يكون النقل دوليا طبقا للمادة الأولى من اتفاقية وارسو، و أن تكون إحدى نقاط القيام أو الوصول أو الهبوط الجوي واقعة على أراضي الولايات المتحدة الأمريكية حماية

منها للمضروبين التابعين لها من حوادث الطيران ، فاتجهت بذلك المحاكم الأمريكية إلى إمكانية التعويض عن أنواع أخرى من الضرر خاصة إذا كانت قيمة الأضرار المادية أقل من حد التعويض المقرر في اتفاق مونتريال 1966 [56] ص162، 163.

لكن الأمر الذي أثار الخلاف هو العبارة المذكورة في المادة 17 من اتفاقية وارسو "أو أي أذى بدني آخر"، و خاصة بعد ظاهرة الإرهاب الجوي و القرصنة الجوية أي تعرض الطائرات للإختطاف والذي لا ينتج عنه وفاة أو جرح و إنما إرهاب عسبي ونفسي من خلال تهديدات المختطفين، فهل يفهم من العبارة هو التعويض عن مثل هذه الحالات و لو لم تكن هناك أضراراً جسمية؟

اقتصر بحث هذا التساؤل على القضاء الأمريكي دون الفرنسي لأن القانون الفرنسي لا يفرق بين الضرر الجسماني و الضرر غير الجسماني، و إنما يقسمه إلى ضرر مادي و ضرر معنوي أو أدبي ، فالمادي هو إصابة المضرور في جسمه و ماله أما الأدبي كافة أنواع الأضرار الأخرى و كلاهما يعوض عنهما شرط أن يكون مؤكداً و شخصياً و مباشراً [84] ص1196، على خلاف القضاء الأنجلوأمريكي لا يعرف سوى الضرر المادي [56] ص163، [9] ص166، و قد مر القضاء الأمريكي في ذلك بمرحلتين:

المرحلة الأولى: إنكار الأضرار النفسية كنوع من أنواع الضرر المستوجب التعويض استقلالاً، أي رفض التوسع في معنى عبارة "الأذى البدني" استناداً على:

1- أن نص المادة 17 أصلها فرنسي "lésion corporelle" أما الأذى النفسي "lésion mentale"، و طالما أن النص تضمن عبارة الأذى البدني فقط فهو دليل على اتجاه نية واضعي الاتفاقية إلى رفض التعويض عن الأذى النفسي إذا ما وقع استقلالاً .

2- أن اصطلاح "أذى بدني" يقتضي إرجاعه إلى الأضرار الجسمانية دون النفسية، و إلا كانت إضافة "أذى بدني" إلى مصطلح جرح الوارد في المادة 17 من قبيل التزويد لا مبرر له.

3- أن واضعي الاتفاقية لو أرادوا النص على التعويض عن الضرر النفسي لنعوا على ذلك صراحة [11] ص203، [56] ص166، 167، [60] ص218، [3] ص98، 99، كذلك لم تنص اتفاقية مونتريال لسنة 1999 على التعويض النفسي في المادة 17 منها .

أما المرحلة الثانية : تبني فيها القضاء الأمريكي اتجاهاً موسعاً في تفسير عبارات المادة 17 من اتفاقية وارسو، فسمح بالتعويض عن الأضرار النفسية التي تصيب الراكب نتيجة عمليات اختطاف الطائرات للأسباب التالية :

1- أن النص الفرنسي هو الأصل وليس الإنجليزي، و بما أن المصطلح الفرنسي أوسع في معناه و أن واضعو الاتفاقية من المتأثرين بالقانون الفرنسي الذي يعرف فكرة التعويض عن الضرر النفسي، وبما أنه لا وجود لما يخالف ذلك لدى هؤلاء الفقهاء فمرد ذلك أنهم أرادوا الأخذ بالمفهوم الواسع الذي يشمل التعويض عن الأضرار النفسية حتى ولو لم يصاحبها أضراراً جسمية .

2- أن المصطلح الإنجليزي ترجمة خاطئة للنص الفرنسي و ما يثبت ذلك ما طرأ من تطورات لاحقة منها اتفاق مونتريال لسنة 1966 بروتوكول لاهاي لسنة 1955 وجواتيمالا سيتي لسنة 1971 المعدلين لاتفاقية وارسو تضمنوا في النسخة الإنجليزية منهما عبارة "personal injury" أي الأذى الشخصي - والنص بالفرنسية لم يتغير - وهو يشمل كل ما يصيب الإنسان من أذى جسماني أو نفسي.

بقي القضاء الأمريكي يأخذ بهذا المفهوم إلى أن تبنت المحكمة العليا للولايات المتحدة الأمريكية موقفا مغايراً و هو إعادة تضييق مفهوم الأذى البدني و حصره في الأضرار الجسمية دون غيرها.

لكننا نجد أن الاتجاه الثاني يستند إلى اتفاق مونتريال، و هو مجرد اتفاق بين الناقلين الجويين وهو ليس بمعاهدة لا حجية له في تفسير اتفاقية وارسو، وأن بروتوكول لاهاي 1955 وجواتيمالا سيتي 1971 لم يصدق عليهما مجلس الشيوخ الأمريكي، وأن الهدف منهما لم يكن تعديل أو شرح المادة 17

من اتفاقية وارسو والمصطلح الفرنسي بقي كما هو دون أي تعديل ، ونفس المصطلح أخذ به بروتوكول لاهاي لسنة 1955 في المادة 27 منه وبروتوكول جواتيمالا سيتي لسنة 1971 في المادة 26 منه [11] ص208، 209، [101] ص119.

مما سبق بقي السؤال مطروحاً يمكن أن نجيب عنه أنه:

- لو أرادت الاتفاقية استبعاد الضرر النفسي لجا في نصها أنها تحدد التعويض عن الضرر المادي فقط و تستبعد صراحة في نصها الضرر النفسي ، لكننا نجد في نص المادة الشروط الثلاثة التي نحن بصدد دراستها، يفهم من ذلك أنها قصدت الضرر كله سواء الجسدي أو غير الجسدي [56] ص182، [9] ص181، مصطلح الضرر "lesion" يعني: التغيير الذي يطرأ على أعضاء الجسم في أية صورة أو التغيير الخطير في الصفات التشريحية والنفسية للإنسان بسبب مرض أو حادث، والقول أن "lésion corporelle" معناها الأذى الجسدي فقط تفسير يحد من فاعلية اتفاقية وارسو التي أوردت ثلاثة مصادر للضرر الواجب التعويض وهي الموت، الجرح والأذى البدني، فلا يمكن اعتبار المصدر الثالث مجرد تكرار للمصدر الثاني وهو الأمر المخالف لما ورد في اتفاقية فيينا لسنة 1969 والتي توجب تفسير المعاهدة الواحدة على نحو يجعلها ذات فاعلية تحقق الغرض منها وتوضح قصد أطرافها .

- أن الاتفاقية فرقت بهذه العبارة بين الأذى الذي يصيب الشخص في شخصه و الذي يصيبه في ماله، والذي يصيبه في شخصه قد يصيبه في جسمه أو نفسيته، وبالتالي من المنطق خضوع الضرر النفسي لأحكام اتفاقية وارسو .

- كما أن استبعاد الضرر النفسي تعد وسيلة جديدة يدفع بها الناقل المسؤولية عنه، و هو بمثابة تعديل لنص المادة 20 من اتفاقية وارسو المتعلقة بوسائل دفع المسؤولية، فيدفع بأن الضرر الذي أصاب الراكب مجرد ضرر نفسي وهذا ما تبطله الاتفاقية عملا بالمادة 23 منها.

- و في نفس الوقت استبعاد الضرر النفسي من نطاق اتفاقية وارسو قد يضر بالناقل الجوي الذي جاءت هذه الاتفاقية تحد من مسؤوليته عن الأضرار البدنية، فالضرر النفسي يخضع للقوانين الداخلية، يستطيع بذلك المسافر الحصول على تعويضين أحدهما تطبيقا للاتفاقية و الثاني طبقا للقانون الداخلي المختص، وهذا ما يتنافى وهدف الاتفاقية و هو تحديد قيمة التعويض عن كل راكب [11] ص 209، 210، [56] ص 190.

أخيرا فيما يخص إثبات الأذى النفسي، حيث أن الاتفاقية تأخذ بالخطأ المفترض للناقل، وإذا كان الضرر النفسي لا يدخل ضمن الاتفاقية فهو واجب الإثبات، وهذا ما يعد إخلالا بالاتفاقية التي تهدف إلى إقامة التوازن بين مصلحة الناقل الجوي بافتراض الخطأ وإعفاء المسافر من عبء إثبات الخطأ.

كما أن القول باستبعاد الضرر النفسي لصعوبة إثباته، هذا القول خطأ وذلك للتطور العلمي في مجال الطب النفسي الذي يسهل الكشف عن حالات الاضطراب النفسي والانهيار العصبي وتقدير مدى جسامتها، مما يمكن القاضي من تقدير قيمة التعويض المناسبة والجابر للضرر، خاصة مع ما توصل إليه علم وظائف الأعضاء وهو الارتباط الوثيق والتأثير الكبير بين كل من جسد الإنسان و أداء أعضائه لوظائفها الطبيعية و بين الجهاز العصبي و النفسي له مما يصعب الفصل بينهما [11، ص 210].

أما في المادة 145 من القانون رقم 98 - 06 فذكرت "... والتي تؤدي إلى وفاته أو تسبب له جرحا أو ضررا شريطة أن يكون سبب تلك الخسارة أو الجرح قد حدث على متن الطائرة أو خلال عملية إركاب أو نزول...".

و قد أخذ المشرع الجزائري بما ورد في اتفاقية وارسو بأن الراكب له الحق في طلب التعويض عن الأضرار التي تصيبه من جراء حادث سواء على متن الطائرة أو أثناء عملية الإركاب أو النزول و جاءت المادة صريحة بالنسبة للضرر المادي المتمثل في وفاة الراكب أو جرحه، وعبارة "أو ضررا" قد يقصد بها الضرر النفسي أو المعنوي و لم يوضحه تاركا ذلك للسلطة التقديرية للقاضي ، فكان على المشرع تحديد المقصود من عبارة "ضررا" ، للرجوع إلى القانون الوطني فيما لم تنص عليه الاتفاقية.

إن المشرع الجزائري في مسؤولية الناقل الجوي تجاه المسافرين و قياسا على ما جاء في تحليلنا لما ورد في اتفاقية وارسو و تعديلاتها المتتابعة نجد أنه أخذ في نص المادة 145 بالخطأ المفترض للناقل و الذي يمكنه أن يثبت عكسه حسب نص المادة 148 ، إلا أنه لا يعد مسؤولا إذا ما برهن أنه اتخذ مع كل مندوبيه أو تابعيه الإجراءات الضرورية لتفادي الخسارة أو أنه استحال عليهم اتخاذها، و هو نفس ما جاء في نص المادتين 20 و 21 من اتفاقية وارسو.

كما أنه أعطى الناقل فرصة التخلص من المسؤولية إذا أثبت أن الخسارة بسبب شخص المتضرر نفسه أو بمساهمته، فيعفى أو تخفف عنه المسؤولية من طرف الجهة القضائية المختصة و هذا ما نصت عليه المادة 143.

وقد أكد المشرع الجزائري أنه أخذ بما ورد في اتفاقية وارسو و بروتوكول لاهاي المعدل لها دون باقي التعديلات حسب نص المادة 150 و بقيمة التعويض المحدد في بروتوكول لاهاي 1955.

لكن الناقل سيء النية لا يستفيد من حدود التعويض إذا ثبت أن الضرر ناتج عن غش أو خطأ مساو للغش ، أو خطأ ارتكبه هو أو أحد تابعيه خلال ممارستهم لوظائفهم [68، م25].

و لم يأخذ قانون الطيران المدني الجزائري بالمسؤولية الموضوعية التي تقوم على الخطر وتحمل التبعة ، و إنما أخذ بالخطأ المفترض كأساس لمسؤولية الناقل الجوي في نقل الأشخاص.

1.2.1.2.1. شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي في نقل البضائع والأمتعة المسجلة

و إذا كان محل عقد النقل الجوي نقل بضاعة من مطار الإقلاع إلى مطار الوصول و هلكت هذه الأخيرة أو تلفت أو ضاعت بطريقة لا يمكن للناقل إعادتها، فالتساؤل المطروح: على من تقع تبعة الهالك؟ وما هي شروط تحقق مسؤولية الناقل في هذه الحالة؟

إن اتفاقية وارسو 1929 ألزمت الناقل الجوي بموجب إبرامه لعقد نقل بضاعة أن يلتزم بضمان المحافظة عليها، فإن أخل بهذا الالتزام يفترض منه خطأ و انعقدت مسؤوليته، إلا إذا أثبت أنه وتابعوه قد اتخذوا جميع الاحتياطات الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو استحال عليهم اتخاذها، أو أن الضرر راجع إلى عيب في البضاعة الذاتي أو إلى خطأ المرسل نفسه، فالالتزام الناقل هو التزام يبذل عناية يفترض خطأه إذا أخل به.

وفي آخر تعديل لاتفاقية وارسو لسنة 1929 ذكرناه و المتمثل في بروتوكول مونتريال لسنة 1975 الذي أسس مسؤولية الناقل الجوي للبضاعة مسؤولية موضوعية أساسها الخطر و ليس الخطأ [11] ص 211، 212، [6] ص 1968، [1] ص 190، [70] ص 115، [78] م 2/17. وافترض الخطأ كأساس للمسؤولية تقتضيه العدالة لأنه ليس بإمكان المرسل أو المرسل إليه إقامة الدليل على وقوع خطأ الناقل لأن حيازته المادية للبضاعة انتقلت بتسليمها للناقل.

كما نص قانون الطيران المدني الجزائري على مسؤولية الناقل الجوي عن الخسائر والأضرار التي تصيب الأمتعة المسجلة و الشحن ، بموجب المادة 146 منه التي جاء فيها "يكون الناقل بالطائرة مسؤولاً عن الخسائر و الأضرار الناتجة عن ضياع أو تلف أو خسارة تصيب الأمتعة المسجلة أو الشحن شرط أن يكون السبب الأصلي للخسارة قد حدث في الوقت الذي كانت فيه الأمتعة المسجلة أو الشحن تحت حراسة الناقل الجوي، سواء كان ذلك في المطار أو على متن الطائرة أو في أي مكان في حالة هبوط هذه الأخيرة خارج محطة جوية. لا تغطي مدة النقل الجوي أي نقل بري أو بحري يتم خارج المحطة الجوية غير أنه عند إتمام مثل ذلك النقل في إطار تنفيذ عقد النقل الجوي من أجل الشحن أو التسليم أو إعادة الشحن يفترض في كل خسارة، إلا عند إثبات العكس، أنها ناتجة عن حدث وقع أثناء النقل الجوي" [77] م 47، [103] ص 181.

و نصت المادة 1/18 من اتفاقية وارسو "يسأل الناقل عن الأضرار التي تقع في حالة هلاك البضاعة أو الأمتعة المسجلة أو ضياعها أو تلفها متى حدثت الواقعة التي تولد عنها الضرر خلال فترة النقل الجوي".

من خلال النصين، يتضح أنه لا بد من توافر شروط لقيام مسؤولية الناقل الجوي في حالة تلف أو ضياع أو هلاك بضاعة أو أمتعة مسجلة و هي:

1.2.2.1.2.1 - حدوث واقعة سببت ضرراً

ذكرت الاتفاقية في المادة 18 منها أن يكون الضرر الذي أصاب البضاعة نتيجة واقعة [104] ص 84 و المشرع الجزائري سماها "بالحدث"، الحدث Evènement والحادث Accident المذكور في المادة 17 من نفس الاتفاقية ليسا بمعنى واحد.

فالأرجح فقها و قضاء في تعريف الواقعة المذكورة في نص المادة 18 من الاتفاقية هي: "كل الأسباب المؤدية للضرر سواء كانت هذه الأسباب متصلة بعملية النقل أم غير متصلة بها"، ذلك لأن الناقل له هيمنة وسيطرة مطلقة على البضائع، فالمسؤولية في نقل البضائع تعد مسؤولية شخصية بينما

في نقل الركاب فهي موضوعية [54] ص 74، [85] ص 34، [11] ص 213، [69] ص 59، [2] ص 196، [3] ص 124.

مثال الواقعة: أن تضيع البضاعة بسبب سرقتها من مبنى مطار الإقلاع أو الوصول، فساد بضاعة أدت بسببها إلى روائح كريهة تنبعث من بضائع أخرى... الخ.

2.1.2.1.2.1 - حدوث الواقعة أثناء عملية النقل

جاء في نص المادة 2/18 من اتفاقية وارسو تحديد فترة النقل الجوي المذكورة في فقرتها الأولى والتي يكون الناقل الجوي مسؤولاً خلالها، فهي الفترة "التي تكون البضائع أثناءها في حراسة الناقل سواء في المطار أو في داخل الطائرة أو في مكان ما في حالة الهبوط الاضطراري خارج المطار".

و هو نفس التعريف الذي أخذ به المشرع الجزائري في نص المادة 1/146 من القانون رقم 06-98 لكنه أسقط عبارة "اضطراري".

وفي الفقرة الثالثة من المادة 18 من نفس الاتفاقية نصت على استثناءات عن الفقرة الثانية منها، أي حددت ما يخرج من حدود فترة النقل الجوي فنصت: "لا يدخل ضمن فترة النقل الجوي أي نقل بري أو بحري أو نهري للبضاعة يقع خارج المطار، ومع ذلك إذا تم مثل هذا النقل بصدد تنفيذ عقد النقل الجوي، إما بقصد شحن البضاعة على الطائرة أو بقصد تفريغها منها وتسليمها أو بقصد نقلها منها إلى طائرة أخرى افتراض أن الضرر الذي أصاب البضاعة قد نتج عن واقعة حدثت أثناء فترة النقل الجوي ما لم يقدّم الدليل على عكس ذلك" [73] م 18، [85] ص 34، [11] ص 214، [3] ص 127، 130.

و الملاحظ أن قانون الطيران المدني الجزائري أخذ بنفس الحكم من قراءة نص المادة 146 منه السابقة الذكر.

و من خلال هذه النصوص تحدد فترة النقل الجوي بوضع البضاعة تحت حراسة الناقل الجوي وفي المجال الجوي فقط ويشترط في ذلك عنصرين هما:

العنصر الأول: أن تكون البضاعة و الأمتعة المسجلة تحت حراسة الناقل أو أحد تابعيه، لإمكانية تحقق مسؤوليته عما يصيبها من هلاك أو ضياع أو تلف نتيجة تقصير من جانبه أو من جانب تابعيه لوجوب المحافظة عليها و حراستها.

العنصر الثاني: أن تكون الحراسة محققة في مجال المرحلة الجوية أي على متن الطائرة أو في المطار أو خارج مطار هبطت فيه الطائرة اضطراريا [11] ص215.

ففترة النقل الجوي تتحدد منذ تسليم البضاعة للناقل الجوي أي بانتقال الحيازة المادية له من المرسل من مطار القيام إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه في مطار الوصول، فإذا ما تحقق سبب الضرر في هذه الفترة يعد الناقل مسؤولا وعليه جبر الضرر.

أما في حالة الهبوط الاضطراري خارج إحدى المطارات، فالضرر الذي يلحق البضاعة أو الأمتعة يعد واقعا في فترة النقل الجوي لأن السبب تحقق أثناء أو بعد هبوط الطائرة اضطراريا و قبل إعادة نقل البضاعة من جديد بریا أو نهريا أو بحريا رغم أن الهبوط كان خارج المطار، أو كما ذكر المشرع الجزائري "خارج محطة جوية" فتطبق عليه أحكام المسؤولية المقررة في الاتفاقية [68] م18 [10] م146 .

كما تعد فترة النقل الجوي في هذه الحالة أوسع نطاقا من الفترة التي حددناها بالنسبة لمسؤولية الناقل الجوي في نقل المسافرين، حيث أن الضرر يعتبر موجودا للبضائع والأمتعة المسجلة في فترة النقل، الجوي ولو حصل نتيجة حدث واقع في أبنية المطار وقبل الدخول إلى ساحة الطيران والسبب في ذلك بسيط جدا وهو أن هذه البضائع والأمتعة المسجلة في حراسة الناقل أو أحد تابعيه [54] ص74، [11] ص215.

و مما سبق يخرج من نطاق فترة النقل الجوي، كل واقعة سببت ضررا للبضاعة أو الأمتعة قبل دخولها مطار القيام أو بعد خروجها من مطار الوصول أو بعد نقلها بطريق غير جوي، فهو يخضع لنظام المسؤولية في القانون الداخلي وليس للاتفاقية، كما نصت المادة 3/18: "لا يدخل ضمن فترة النقل الجوي أي نقل بري أو بحري أو نهري للبضاعة يقع خارج المطار..." و هو ما نصت عليه المادة 2/146 قانون الطيران المدني و المادة 4/18 من اتفاقية مونتريال لسنة 1999..

لذلك فلا يخضع لنظام المسؤولية المقررة في اتفاقية وارسو كل ضرر يصيب البضاعة أو الأمتعة المسجلة حتى و لو كانت في حراسة الناقل، و يكون ناشئا عن سبب متحقق أثناء النقل البري من مخازن الناقل التي تقع وسط المدينة إلى المطار أو العكس، أو أثناء إعادة النقل بالطريق البري أو البحري أو النهري في حالة الهبوط الاضطراري خارج المطار إلى جهة الوصول أو إلى مطار آخر لإعادة شحنها من جديد بالطريق الجوي [78] ص16، أما داخل المطار فنقل البضاعة بوسيلة أخرى لتحويلها من طائرة إلى أخرى تدخل في فترة النقل الجوي و تطبق المادة 1/18 من الاتفاقية والمادة 2/146 من القانون 98-06.

ونظرا لأن إثبات حدوث الواقعة المسببة للضرر في فترة النقل الجوي هو مناط تطبيق نظام مسؤولية الناقل الجوي طبقا للمادة 18 من اتفاقية وارسو، فهو أمر صعب يقع عبؤه على المضرور، لذلك وضعت هذه المادة قرينة قانونية على أن الضرر الذي يصيب البضاعة أو الأمتعة أثناء وجودها في حراسة الناقل يفترض أنه قد نشأ عن واقعة أو حدث أثناء فترة النقل الجوي وهذه القرينة نص عليها المشرع الجزائري في المادة 2/146.. يفترض.. أنها ناتجة عن حدث وقع أثناء النقل الجوي " لكن و لتطبيق هذه القرينة يجب توافر شرطين:

- 1- أن يكون هناك نقل بري أو نهري أو بحري واقعا خارج المطار.
- 2- و أن يكون الغرض منه تنفيذ عقد النقل الجوي إما بهدف شحن البضاعة على الطائرة أو تفرغها منها أو تسليمها إلى صاحب الشأن أو بقصد نقلها إلى طائرة أخرى.

وهذه القرينة قابلة لإثبات عكسها بكافة طرق الإثبات و إقامة الدليل على حصول الضرر من واقعة وقعت خارج فترة النقل الجوي، من طرف من له مصلحة في ذلك سواء الناقل الجوي للاستفادة من شرط إعفاء من المسؤولية في القانون الوطني، أو من طرف المرسل أو الراكب صاحب الأمتعة لعدم تمكين الناقل من الاستفادة من التعويض المحدد في الاتفاقية [58] ص119، [54] ص75، [11] ص216، [78] ص16 .

أخيرا يمكن القول أن الناقل مسؤول في حالة أية خسارة أو تلف يصيب البضاعة أو الأمتعة المسجلة بسبب واقعة و حدث وقع أثناء فترة النقل الجوي، و التي تبدأ منذ اللحظة التي تنتقل فيها حراسة البضاعة أو الأمتعة المسجلة إلى الناقل أي تنتقل له حيازتها المادية و تنتهي بانتهاء هذه الحراسة، أي بتسليمها إلى المرسل إليه أو وكيله أو الأمين الذي يعينه القاضي، لأنه ملزم بالمحافظة عليها، و تطبق عليه أحكام المادة 18 من اتفاقية وارسو و أحكام المادة 146 من قانون الطيران المدني الجزائري.

ولا تمتد فترة النقل الجوي لتشمل الفترة التي تكون فيها هذه البضائع أو الأمتعة محل نقل بري أو بحري أو نهري يقع خارج المطار إلا إذا كان هذا النقل لازما لشحنها أو لتسليمها أو لنقلها من طائرة إلى طائرة أخرى تنفيذا لعقد النقل الجوي.

2.2.1. مسؤولية مستغل الطائرة تجاه الغير على السطح والمسؤولية الناتجة عن اصطدام

طائرتين

نص قانون الطيران المدني الجزائري رقم 98-06 المعدل والمتمم على أن مستغل الطائرة يكون مسؤولاً عن أي ضرر يقع للغير على السطح وأورد لها أحكاماً خاصة بها في المواد من المادة 157 إلى المادة 164، كما جاء في المواد من المادة 165 إلى المادة 170 من نفس القانون أحكام مسؤولية مستغل الطائرة في حالة اصطدام طائرتين أو مسؤولية المستغلين معاً، فنتبع هذا التقسيم في دراستنا كما يلي :

- مسؤولية مستغل الطائرة تجاه الغير على السطح .
- المسؤولية الناتجة عن التصادم الجوي .

1.2.2.1. مسؤولية مستغل الطائرة تجاه الغير على السطح

لا تقتصر الأضرار التي يسببها النقل الجوي على المسافرين والبضائع الموجودين على متنها فقط، وإنما قد تتعداهم إلى الغير على السطح أي على اليابسة مثال ذلك الضوضاء الشديدة التي تحدثها الطائرة مما يصعب معها استغلال الشخص لأرض يملكها لبناء مستشفى أو فندق، أو سقوط طائرة أدى إلى تهدم مساكن الأحيار أو حرقها أو إصابة بعض الأشخاص إلى غير ذلك ، مثل سقوط الطائرة العسكرية ببلدية بني مراد البلدة سنة 2003، سببت أضراراً لسكان المنطقة (التعويض عن مثل هذه الأضرار بموجب دعوى مدنية أمام القضاء العادي فهي تخرج عن اختصاص القضاء العسكري).

وتفادياً لتنازع القوانين الداخلية في تنظيم مثل هذه المسؤولية عقدت اتفاقية روما سنة 1952 محل اتفاقية روما لسنة 1933، وقد انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 64-76 المؤرخ في 02 مارس 1964 [105].

و لقد جاءت اتفاقية روما لسنة 1952 لوضع قواعد موحدة تضمن تعويض عادل للمضرور على السطح وتحديد المسؤولية الناجمة عن هذه الأضرار بوضع حد أقصى للتعويضات في هذه الحالة، وتسري أحكام هذه الاتفاقية بتوافر الشروط التالية:

1- أن يلحق ضرراً بأموال أو أشخاص الغير على السطح، فلا تطبق الاتفاقية على ركاب الطائرة أو أموال تحملها الطائرة أو حالة التصادم الجوي [106] م24.

2- أن يتحقق الضرر على إقليم دولة من الدول الموقعة على الاتفاقية، وأثناء تواجد الطائرة في أعالي البحار تعتبر جزءا من إقليم الدولة التي تحمل جنسيتها.

3- أن يكون مصدر الضرر طائرة مسجلة في دولة أخرى من الدول الموقعة على الاتفاقية [106] م1،2/23، [107] ، فلا تطبق الاتفاقية لو تحقق الضرر في إقليم دولة متعاقدة بواسطة طائرة تحمل جنسية الدولة نفسها فهي علاقة داخلية (وطنية) تخضع للقانون الداخلي، كما لا تطبق على طائرة تحمل جنسية دولة ليست طرفا في الاتفاقية.

تخرج عن نطاق الاتفاقية كذلك الطائرات الحربية، الجمركية، طائرات الشرطة، أما طائرات الدولة فتدخل في نطاقها.

4- ألا يوجد اتفاق مسبق بين المضرور ومستغل الطائرة فيما يخص تنظيم المسؤولية والتعويضات التي قد تستحق للمضرور، فوجود الاتفاق لا تطبق الاتفاقية.

و تطبق أحكام هذه الاتفاقية بتوافر شروطها دون النظر إلى جنسية المسؤول، فالأساس هو مكان وقوع الضرر و مكان تسجيل الطائرة، فإذا سقطت طائرة مصرية على الأراضي الجزائرية، فألحقت أضرارا بشخص لا ينتمي لدولة طرفا في الاتفاقية تطبق عليه الاتفاقية لأن الضرر تحقق في دولة موقعة على الاتفاقية وبواسطة طائرة جنسيتها لدولة موقعة على الاتفاقية.

ونص على هذه المسؤولية في قانون الطيران المدني الجزائري في القسم الرابع من الفصل الثامن المتضمن عقد النقل الجوي والمسؤوليات والتأمينات، والتي يتوضح من خلال قراءة نصوصه أن المشرع الجزائري أخذ بأهم مبادئ الاتفاقية ، ندرس هذه المسؤولية في كليهما، نقسم هذا العنصر إلى :

- أساس مسؤولية مستغل الطائرة تجاه الغير على السطح .

- تحديد المسؤول تجاه الغير على السطح

- شروط قيام مسؤولية المستغل تجاه الغير على السطح.

1.1.2.2.1. أساس مسؤولية مستغل الطائرة تجاه الغير على السطح

تبني المشرع الجزائري في نص المادة 159 من قانون الطيران المدني المعدل والمتمم نفس الأساس الذي جاء في اتفاقية روما لسنة 1952 و هو المسؤولية الموضوعية حيث تقوم مسؤولية مستغل الطائرة متى أثبت المضرور أن الضرر قد لحقه بسبب الطائرة دون أن يكون للمستغل أن يتخلص من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي.

حيث نصت الاتفاقية في مادتها الأولى: "كل شخص يلحقه ضرر على السطح، يكون له حق في التعويض طبقا للشروط المحددة بالاتفاقية الحالية، و ذلك إذا أثبت فحسب أن الضرر نتج عن طائرة في حالة طيران أو عن شخص أو أي شيء يسقط منها " .

ونصت المادة 159 من قانون الطيران المدني الجزائري "يكون مستغل الطائرة مسؤولاً عن الخسائر التي يسببها تحليق الطائرة و الأشياء التي تنفصل عنها وتقع على الأشخاص والأماكن الموجودين باليابسة، و يحق لكل شخص يتعرض لخسارة على السطح في الظروف المحددة في هذا القانون التعويض عندما يبرهن أن الخسارة ناتجة عن تحليق الطائرة أو سقوط شخص أو شيء منها":

على ذلك تنعقد مسؤولية مستغل الطائرة بمجرد تحقق الضرر و لا يكفي إثبات بذله للعناية المطلوبة، وإنما عليه إثبات إحدى الدفوع المنصوص عليها في الاتفاقية على سبيل الحصر هي خطأ المضرور أو وجود منازعات مسلحة أو استيلاء الدولة على الطائرة [15] ص 179، 180، [7] ص 200، [108]، 214، [109] ص 3، وتأسيس المسؤولية على الفكرة الموضوعية لمصلحة المضرور.

و تشترط اتفاقية روما توافر العنصر الأجنبي أي أن الطائرة التي أحدثت الضرر مسجلة في دولة أخرى غير الدولة التي وقع الضرر على إقليمها، فإذا كانت طائرة وطنية وقع منها الضرر على إقليمها يطبق القانون الوطني دون النظر إلى جنسية المضرور [15] ص 167، [10] م 159، [109] ص 23.

ووفقاً للقواعد العامة تتعدد الأسس التي يرجع بها المضرور على المستغل لطلب التعويض عما لحقه من ضرر نتيجة الفعل الضار، فله الرجوع إما على أساس:

- أساس فكرة التعدي: و هو كل الأفعال غير المشروعة التي تلحق أضراراً مباشرة بالأشخاص أو الأرض أو المنقولات، فاختراق الطائرة الارتفاع المعقول لها عن أرض الغير يعد تعدياً و المضرور غير ملزم بإثبات الضرر، و إنما يثبت أن الفعل المكون للتعدي وقع عمداً أو بإهمال، و لتخلص المستغل من المسؤولية يثبت أن التعدي لم يكن عمداً أو عن إهمال أو أنه قام بالفعل بناءً على إذن المالك أو نتيجة لحادث لا يمكن تجنبه في حالة الضرورة بإلقاء بعض الحمولة من الطائرة إنقاذاً لحياة الركاب.

- أساس الإزعاج: و هي الأفعال التي تعرقل أو تعكر على أصحاب الحقوق استعمالهم أو ممارستهم لهذه الحقوق سواء كان هذا الإزعاج خاصاً أم عاماً و مثال ذلك: الضوضاء المقلقة للراحة، إثارة الأتربة والغبار، تكسر الزجاج... الخ، و المضرور يثبت في هذه الحالة وقوع الضرر و أن الفعل المتمثل في الإزعاج كان عمداً أو إهمالاً، و للمستغل نفي هذه المسؤولية عنه بنفي العمد أو الإهمال أو إثبات أن الحادث وقع نتيجة أمر خارج عن إرادته.

- أساس الإهمال: أن المضرور عليه أن يثبت أن المستغل يقع عليه التزام قانوني باتخاذ الحيطة تجاهه وأنه أخل بهذا الالتزام مما أدى إلى إصابته بضرر ، و للمستغل نفي الإهمال المفترض أو إثبات سبب الحادث أو إثبات أن الطائرة لم تكن تحت سيطرته [07] ص32-37، [78] ص 6-16.

و يكون الناقل الجوي مسؤولاً طبقاً لنص المادة 159 من القانون رقم 98-06 المعدل ، مسؤولية موضوعية على أساس إما التعدي أو الإزعاج أو الإهمال، و له أن يتخلص منها بإثبات معقولة الارتفاع و هي مسألة واقع فالارتفاع المعقول عند بدء التحليق ليس هو نفس الارتفاع المعقول عندما تستوي في الفضاء فلا يستطيع مالك السطح منع الطائرة من حق المرور البريء وإعاقة الملاحة الجوية، والغير على السطح ليس له رفع دعوى التعدي أو الإزعاج لمجرد ما يلحقه من نتائج عرضية للطيران كالضوضاء والهزات وحجب الضوء والتلوث فعليه تحملها لعدم إعاقة الملاحة الجوية، لكن يمكن له رفع دعوى في حالة ما خلق مالك الطائرة ذهاباً و إياباً بهدف إزعاج مالك السطح أو بهدف الدعاية والإعلان.

كما جاء في الفقرة الأخيرة من نفس المادة " تخضع لأحكام القانون العام كل الأضرار والخسائر التي لم تشمل أحكام القسم الرابع من الفصل الثامن من هذا القانون " ، و طبقاً لنص هذه الفقرة من المادة 159 نطبق القانون الوطني في حالة عدم توافر شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي تجاه الغير المنصوص عليها في كل من الاتفاقية ، و التي أخذ بها المشرع الجزائري و بذلك نطبق نص المادة 138 من القانون المدني المتعلقة بالمسؤولية عن الأشياء غير الحية و التي تقوم على أساس الخطأ المفترض غير قابل لإثبات العكس ، وليس للمستغل سوى إثبات السبب الأجنبي للتخلص من هذه المسؤولية والتي تنص " كل من تولى حراسة شيء وكانت له قدرة الاستعمال والتسيير، والرقابة، يعتبر مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء ، و يعفى من المسؤولية الحارس للشيء إذا أثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية ، أو الغير أو الحالة الطارئة ، أو القوة القاهرة "

لكن الدكتور مختار البربري يرى أن تأسيس المسؤولية وفقاً لما جاء في اتفاقية روما لا تتناسب معنا كدول مسلمة حيث لا يمكن تحميل شخص تبعاً الآفة السماوية و هو التعبير المقابل للقوة القاهرة، وحسب رأي الدكتور أنه يكفي تأسيس المسؤولية على أساس الخطأ المفترض غير القابل لإثبات العكس إلا إذا أثبت المسؤول السبب الأجنبي لدفع المسؤولية عنه، فهو أساس كفيل بحماية المضرور فهو يعفيه من الإثبات و في نفس الوقت يسمح للمستغل إثبات العكس، وهذا الموقف يتناسب مع أحكام الضمان في الشريعة الإسلامية.

2.1.2.2.1 . تحديد المسؤول تجاه الغير على السطح

تقع مسؤولية المستغل الجوي حسب نص المادة 1/2 من معاهدة روما والمادة 159 من قانون الطيران المدني الجزائري، و عرفت المادة 02 من نفس القانون المستغل الجوي أنه " كل شخص اعتباري مرخص له باستغلال خدمات النقل الجوي العمومي أو العمل الجوي.

- كل مالك مقيد في سجل ترقيم الطيران الجوي

- كل مؤجر طائرة احتفظ بالتسيير التقني و بقيادة طاقم الطائرة أثناء مدة التأجير.

- كل مستأجر طائرة بدون طاقم يتولى قيادتها التقنية بواسطة طاقم يختاره بنفسه " والمستغل في نص المادة 2/2 من اتفاقية روما هو كل شخص كان يستعمل الطائرة حال وقوع الضرر، ويعتبر مستعملا أو مستغلا للطائرة كل شخص احتفظ لنفسه بحق الرقابة الملاحية حتى لو خول غيره بصورة مباشرة أو غير مباشرة حق استعمال الطائرة [106] م2/2ب، ويستوي في استعمال الطائرة أن يستعملها المستغل بنفسه أو بواسطة تابعيه أو وكلائه ما داموا يتصرفون أثناء ممارستهم لوظائفهم حتى لو خرجوا عن حدود و نطاق اختصاصهم [106] م2/2 أ .

كما يفترض في المالك المقيدة باسمه الطائرة أنه المستغل لها و بالتالي يكون مسؤولا ما لم يقيم الدليل على أن شخصا غيره هو المستغل و يدخله في الدعوى [106] م3/2، و تتحدد فكرة المستغل في ثلاثة عناصر:

1.2.1.2.2.1 . استعمال الطائرة وقت وقوع الضرر

سواء كان هذا الاستعمال بنفسه أو بواسطة تابعيه أو وكلائه الذين يعملون تحت إشرافه ورقابته ولو تجاوزوا نطاق اختصاصهم مثلا كطيار يتعمد القيام بحركات بهلوانية أثناء قيادته لرحلة منتظمة، أو هبوطه في دولة غير مقرر الرسو فيها لزيارة مكان ما أو أصدقائه، فإذا ألحقت هذه الطائرة ضررا بالغير على السطح فالمستغل هو المسؤول [5] ص142، 165. وعرفت اتفاقية روما لسنة 1933 المستغل في المادة 2/4 منها "الشخص الذي له حق التصرف بالطائرة و يستعملها لحسابه الخاص" [110] ص، 60، [5] ص165، [58] ص51، [1] ص99، 101، [79] ص155.

2.2.1.2.2.1 - الإشراف والرقابة الملاحية

ضمانا لحق المضرور في الحصول على التعويض، أقرت الاتفاقية مسؤولية الشخص الذي خول لغيره سواء بصفة مباشرة أو غير مباشرة استعمال الطائرة فهو يعد مستغلا طالما أنه احتفظ بحق إدارتها

الملاحية ومثاله تأجير طائرة مزودة بطاقمها ومجهزة بما يخص الرحلة تجهيزا كاملا مع احتفاظ المؤجر بحق توجيه الطائرة وإدارة ملاحتها، فهنا المؤجر يكون هو المستغل وهو المسؤول في حالة وقوع ضرر للغير على السطح بسبب هذه الطائرة .

في حين أن المستأجر هو المستغل في حالة إذا ما استأجر الطائرة بمشاركة إيجار زمنية أي بدون طاقم أو مع حقه في الرقابة و التوجيه لأنه الحارس القانوني للطائرة وهو المستفيد من نشاط الطائرة، واختلف الرأي في هذه الحالة على أن المستأجر مستفيد ولكن المؤجر كذلك يستفيد ماديا ولو لم يحتفظ بالرقابة و الإشراف فيكونان مسئولان بالتضامن [5] ص144، 159، [58] ص151، [1] ص 99، 110، [7] ص369، [15] ص176 (29). و مثاله: انحراف طائرة من بيوينغ 737 تركية مؤجرة لفائدة الخطوط الجوية الجزائرية يوم 2002/02/16 عن مسارها بمطار عين أمناش ولاية إليزي يقودها طيار من جنسية تركية ومضيفة تركية كانت تنقل ركابا جزائريين من مطار قسنطينة إلى عين أمناش ولم تكن هناك أضرار جسدية أو مالية [95].

3.2.1.2.2.1- قرينة اعتبار مالك الطائرة واستغلالها

إن المالك الذي تقيد الطائرة باسمه في سجل الطائرات هو المستغل لأن له حق استعمال الشيء واستغلاله والتصرف فيه، وهي قرينة وضعتها الاتفاقية فقد يصعب على المضرور تحديد المستغل وهي قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس، و يثبت المالك عكسها على أن شخصا غيره هو المستغل الحقيقي للطائرة كأن يثبت أنه أجرها عارية أو بطاقمها الذي يخضع لأوامر المستأجر.

لكن إعمالا لهذه القرينة قد يترتب عنه إخضاع الدولة التي تملك الطائرة و المقيدة باسمها في سجل الطائرات لولاية قضائية أجنبية، الأمر الذي يمس و يتعارض مع فكرة سيادة الدولة وهو ما كان عائقا أمام التصديق على هذه الاتفاقية من طرف بعض الدول [108] ص338، [111] م2، و عدلت الاتفاقية في مادتها الثانية بموجب بروتوكول مونتريال لسنة 1978 بإضافة "إذا كانت الطائرة مسجلة بوصفها مملوكة للدولة، فإن المسؤولية تقع على عاتق الشخص المكلف وفقا لقوانين هذه الدولة باستغلالها".

وفي حالة تعدد الطائرات فالأضرار التي نجمت نتيجة اصطدام طائرتين أو أكثر في حالة تحليق أو بسبب إعاقة إحدهما سير الأخرى ، فنظرا لصعوبة تحديد المسؤول نصت المادة السابعة من اتفاقية روما [15] ص177 على أن المستغلون يتقاسمون المسؤولية عن هذه الخسائر، و هذا ما نصت عليه المادة 162 من قانون الطيران الجزائري: "إذا وقعت خسائر لأشخاص و أملاك على اليابسة إثر اصطدام طائرتين أو عدة طائرات في حالة تحليق، يتقاسم المستغلون مسؤولية هذه الخسائر".

أما المسؤولية عند الاستعمال المؤقت للطائرة أي بصفة عرضية فقد جاء في نص المادة الثالثة من اتفاقية روما 1952، أن الاستعمال المؤقت للطائرة هو الإيجار أو العارية الذي تقل مدته عن 14 يوماً، المسؤولية تكون تضامنية بين كل من الطرفين عن الأضرار التي تلحق بالغير على السطح.

والاستغلال غير الشرعي نصت عليه المادة الرابعة من اتفاقية روما 1952، وهو استعمالها من طرف شخص ليس له الحق في استعمالها قانوناً كالمسارق أو المودع له أو المستأجر الذي انتهت مدة عقد إيجاره، أو تابع للمستغل خارج حدود عمله و في هذه الحالة كذلك المسؤولية تكون تضامنية بين كل من المستغل الشرعي و المستغل غير الشرعي وهذه المسؤولية تقوم على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس، يتخلص منها المستغل بإثباته أنه اتخذ العناية اللازمة لتفادي الاستعمال غير الشرعي من طرف أي شخص آخر [15] ص 178، [1] ص 111، 112.

وهو نفس ما جاء في نص المادة 154 من قانون الطيران المدني الجزائري المعدل والمتمم كما يلي: "إذا كانت الخسارة من فعل شخص استعمل طائرة دون موافقة مستغله، يتقاسم هذا الأخير مسؤولية الاستعمال غير المشروع إلا إذا أثبت أنه قدم العناية المطلوبة لتفادي ذلك الاستعمال، وكل منهما ملزم بالشروط والحدود المنصوص عليها في هذا القانون " عبارة " يتقاسم مسؤولية الاستعمال غير المشروع" معناه أن المسؤولية تضامنية بين كل من المستغل الشرعي والمستغل غير الشرعي وهي مسؤولية تقوم على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس ليتحمل المستغل منها بإثباته أنه اتخذ العناية المطلوبة لتفادي ذلك الاستعمال غير المشروع .

3.1.2.2.1. شروط قيام مسؤولية المستغل تجاه الغير على السطح

يشترط لقيام مسؤولية مستغل الطائرة تجاه الغير على السطح توافر ثلاثة شروط نستنتجها من اتفاقية روما و من المادة 159 من قانون الطيران المدني المعدل.

أولاً: أن يكون مصدر الضرر طائرة في حالة طيران أو سقوط شيء أو شخص منها.

ثانياً: أن يلحق ضرراً بالغير على السطح

ثالثاً: إثبات العلاقة السببية بين نشاط الطائرة و الضرر.

1.3.1.2.2.1- أن يكون مصدر الضرر طائرة في حالة طيران أو سقوط شيء أو شخص

منها

نصت المادة الأولى من اتفاقية روما لسنة 1952 في فقرتها الثالثة على هذا الشرط، وهو أن الضرر عليه أن يثبت أن الضرر الذي لحقه من جراء طائرة في حالة طيران أو سقوط شيء أو شخص منها، وهذا ما يتحقق حسب الفقرة الثانية من نفس المادة في حالة الطائرة المحمولة في الهواء [12] ص 94.

وتكون الطائرة في حالة طيران حسب قانون الطيران المدني في نص المادة 2/157 "تعتبر الطائرة محلقة من وقت تحركها بوسائلها الخاصة بغرض الإقلاع إلى غاية توقفها نهائيا".

وعلى ذلك تعتبر الطائرة في حالة طيران منذ بدء تحركها بقوة الدفع الذاتية لفصل الطائرة عن سطح الأرض حتى اللحظة التي تتوقف فيها هذه القوة المحركة بعد انتهائها من الهبوط، فتترتب مسؤولية المستغل عن الأضرار التي تصيب الغير الناجمة عن الطائرة حسب اتفاقية روما والمادة 157 من قانون الطيران، إذا كانت هذه الأضرار ناشئة عن طائرة متحركة بغرض الإقلاع سواء كانت على أرض الممر المخصص للإقلاع إلى غاية استعدادها للهبوط والانتهاء منه، ولا يكون ذلك بمجرد ملامستها للأرض و إنما حتى تتوقف محركاتها [109] ص 651، [15] ص 168، [1] ص 106، [112] ص 166، وأخذ المشرع الجزائري بنفس المعنى في عبارة "تتوقف نهائيا" في المادة 2/157، وهناك من يوسعها إلى الفترة اللازمة لنزول الركاب وتفريغ البضائع وذلك إذا كانت الطائرة تستعد لاستئناف الطيران من جديد [109] ص 651.

فلا تطبق الاتفاقية على الأضرار الناجمة عن الطائرة قبل استعدادها للإقلاع أو بعد هبوطها النهائي، وإنما يطبق في ذلك القانون الوطني للدولة التي وقع على إقليمها الضرر، وفي القانون الجزائري نصت المادة 159/الفقرة الأخيرة: "تخضع لأحكام القانون العام كل الأضرار والخسائر التي لم تشملها أحكام القسم الرابع من الفصل الثامن من هذا القانون"، كذلك أضرار التحليق تطبق عليها القوانين الوطنية فهي تخرج عن نطاق المادة الأولى من الاتفاقية [14] م 138، [7] ص 190، وتترتب المسؤولية سواء كان الضرر الحاصل بسبب الطائرة ذاتها أو بسبب سقوط شخص أو شيء منها دون أن تحدد الاتفاقية أو قانون الطيران المدني ظروف السقوط حتى ولو كان الراكب مثلا سقط منتحرا فسبب أضرارا على السطح [7] ص 191، [109] ص 650، [15] ص 169.

2.3.1.2.2.1- أن يلحق ضررا بالغير على السطح

يحيوي هذا الشرط شرطين تفصيليين و هما أن يقع الضرر على السطح و أن يقع هذا الضرر على الغير و هو الشخص الذي لا تربطه بالمسؤول علاقة تعاقدية .

أ- أن يقع الضرر على السطح، والسطح يشمل اليابسة والأنهار والمياه الإقليمية، كما جاء في اتفاقية روما 1952 في المادة 2/23 منها أن السفينة أو الطائرة في أعالي البحار كأنها جزء من إقليم الدولة التي تم تسجيلها فيها، فالضرر الذي يقع بها في أعالي البحار كأنه واقع على سطح دولة التسجيل لأن الطائرة أو السفينة تعد امتدادا لإقليمها أي لسطحها[15] ص169، [108] ص234.

ب- كما يشترط أن يلحق ضررا بالغير ومن ثم يخرج عن نطاق تطبيق هذه الاتفاقية من لا يعد غيرا بالنسبة لها والأضرار التي لا تطبق عليها أحكامها هي:

1- الأضرار التي تلحق بالأشخاص والأموال الموجودين على متنها، فتطبق بشأنها أحكام المسؤولية المحدودة في اتفاقية وارسو 1929 ، فهم ليسوا غيرا لوجود رابطة عقدية بينهم وبين الناقل.

2- الأضرار التي تلحق بطائرة أخرى في حالة طيران: نصت المادة 24 من اتفاقية روما 1952 على أنها لا تطبق في مثل هذه الحالة، فهي تستبعد عن نطاقها حالة التصادم الجوي بين الطائرات لأنها تخص الأضرار التي تقع للغير على اليابسة و ليس في الجو[15] ص170، [1] ص106، 107 ، وهو نفس الحكم الذي أخذ به المشرع الجزائري فقد جعل للمسؤولية الناتجة عن التصادم الجوي أحكاما خاصة مستقلة عن أحكام مسؤولية المستغل تجاه الغير على السطح ، ولاستبعاد تطبيق هذه الاتفاقية في حالة التصادم الجوي كما يرى الفقه يجب أن تكونا الطائرتين في حالة طيران، أما إذا كانت إحدى الطائرتين في حالة طيران و الأخرى رابضة في المطار فتسري أحكام الاتفاقية، حيث تعتبر الطائرة الرابضة على أرض المطار امتدادا للسطح ويجب أن تكون الطائرة التي وقع عليها الضرر في حالة سكون، فإذا كانت في حالة طيران نكون أمام تصادم جوي.

3- كما تستبعد المادة 25 من الاتفاقية الأضرار التي تلحق الأشخاص على السطح الذين تربطهم مع مستغل الطائرة رابطة عقدية، فإما أن يكونوا تابعين له أو وكلاء عنه، فتحكم المسؤولية في هذه الحالة أحكام المسؤولية العقدية كأحكام عقد العمل مثلا، وليست أحكام اتفاقية روما 1952 لأن الضرر قد لحقهم أثناء ممارستهم لوظائفهم، أما إذا كان خارج إطار ممارستهم لوظائفهم فتطبق أحكام الاتفاقية لأنهم يعدون غيرا في هذه الحالة [15] ص170، [1] ص 107.

4- إذا وجد اتفاق سابق بين المستغل والمضروب تحدد فيه التعويضات المستحقة للمضروب مثلا الاتفاق بين المستغل وملاك السطح المجاور للمطار طبقا المادة 25 من الاتفاقية، يطبق في ذلك الاتفاق و ليست الاتفاقية.

5- كما تستبعد المادة 26 من الاتفاقية الأضرار التي تنتسب فيها الطائرات التي تستخدمها الدولة في خدمة إحدى مرافقها كطائرات الشرطة وطائرات الجمارك وما عداها من طائرات الدولة تطبق عليها الإتفاقية [7] ص184، [12] ص95.

و نفس الأحكام السابقة تطبق بالنسبة للطيران المدني الجزائري لأن قانون الطيران لم ينص صراحة على هذا الشرط والاستثناءات الواردة عنه، وبما أن الجزائر صادقت على اتفاقية روما لسنة 1952 الخاصة بمسؤولية المستغل تجاه الأغير على السطح، نطبق في ذلك ما جاء في مضمون المواد 25 و 26 من الاتفاقية و غيرها من الاستثناءات.

3.3.1.2.2.1- إثبات العلاقة السببية بين نشاط الطائرة والضرر

لانعقاد مسؤولية المستغل تجاه الغير على السطح يشترط توافر العلاقة السببية بين الضرر على السطح ونشاط الطائرة، واكتفت الاتفاقية بالنص في مادتها الأولى الفقرة الأولى منها أن المسؤولية تكون عن الأضرار المباشرة بنصها: "كل من أصابه ضرر على السطح له الحق في التعويض بمجرد ثبوت أن الضرر قد نشأ عن نشاط طائرة في حالة طيران أو من شخص أو من شيء وقع منها ولا محل للتعويض إذا لم يكن الضرر نتيجة مباشرة للحادث الذي وقع"، وتبقى بذلك السلطة التقديرية لمحكمة الموضوع لتقدير مدى توافر العلاقة السببية بين الضرر الحاصل و نشاط الطائرة، لأن الاتفاقية لم تضع معيارا يستند عليه القضاء لتحديد ما إذا كان الضرر مباشرا أم غير مباشر[1] ص108.

و بتحديدنا لما يدخل في نطاق تطبيق الاتفاقية من أضرار و ما يخرج عن نطاقها، يثور التساؤل حول ما يسمى أضرار التحليق، وهي الأضرار التي يكون سببها نشاط الطائرة لكن لا توجد بينها وبين هذا النشاط صلة مادية مباشرة وإنما هي ناتجة عما تسببه الطائرة من إزعاج أو ضجيج عند الصعود والهبوط و مناورات التحليق و أثناء الطيران وهنا فرق الفقه بين نوعين من الأضرار هي :

1- الأضرار التي تلحق بالمناطق المحيطة بالمطارات و هناك مؤيد ومعارض حول طلب التعويض عنها و حتى الرأي المؤيد انقسم في تحديد أساس المسؤولية فرأي يأخذ بحقوق الجوار كأساس و آخر يتحمل التبعة، وهذا الرأي يترك السلطة التقديرية للقاضي لتحديد مدى جدية و خطورة الأضرار مستعينا بالخبرة.

2- الأضرار التي تلحق بالمناطق البعيدة عن المطارات الناتجة عن التحليق، فلا تعويض يترتب عن ذلك إذا التزمت الطائرة بالتحليق في الارتفاعات المحددة لها و ما عدا ذلك يستوجب التعويض [1] ص109، [104] ص213 - 225.

و لم ينص المشرع الجزائري في مواده على اشتراط الضرر المباشر لاستحقاق التعويض من طرف المضرور، فلم ينص على ذلك صراحة كما فعلت الاتفاقية، فقد ترك بذلك المجال واسعاً أمام قضاء الموضوع لتقدير إذا كان الضرر يستوجب التعويض أم لا، فقد يكون الضرر غير مباشر لكنه يستحق التعويض، كذلك الأمر بالنسبة لأضرار التحليق.

1.2.2.2.1. المسؤولية الناتجة عن التصادم الجوي

نظم القانون الجزائري أحكام المسؤولية الناتجة عن التصادم الجوي في القسم الخامس من الفصل الثامن من القانون رقم 98-06 المتضمن قانون الطيران المدني المعدل و المتمم في مواده من 165 إلى 170 تحت عنوان " المسؤولية الناتجة عن اصطدام طائرتين " ، نتطرق أولاً إلى مفهوم التصادم الجوي بتعريفه و تحديد أنواعه و ثانياً أساس مسؤولية المستغل في حالة التصادم الجوي وفق مشروع اتفاقية مونتريال لسنة 1964 و القانون الجزائري الذي وضع لها أحكاماً بخلاف القوانين العربية الأخرى مثل القانون المصري و القانون السوري ، وبالرغم كذلك من عدم وجود اتفاقية دولية تنظمها و إنما هي مجرد مشروع اتفاقية .

حيث لا توجد على الصعيد الدولي اتفاقية نافذة تنظم المسؤولية عن التصادم الجوي، و إنما يقتصر الأمر على مجرد مشروعات لاتفاقيات دولية ، آخرها اتفاقية مونتريال لسنة 1964 .

1.2.2.2.1. مفهوم التصادم الجوي

نحاول تعريف التصادم الجوي الذي يعد حادثاً تترتب عنه المسؤولية لمعرفة حدود هذه الأخيرة ثم أنواعه.

1.1.2.2.2.1- تعريفه

لا وجود لتعريف للتصادم الجوي سواء على الصعيد الوطني أو على الصعيد الدولي، غير أنه يمكن استخلاص التعريف من نص المادة 165 من قانون الطيران المدني "في حالة اصطدام طائرتين في الجو" يفهم من ذلك أن التصادم الجوي هو تصادم يقع بين طائرتين أو أكثر في حالة طيران كأن تكون إحداهما في حالة طيران و الأخرى تستعد للإقلاع أو الهبوط فتعد هي الأخرى في

حالة طيران، كما يستوي في ذلك أن يقع التصادم بين طائرتين تابعتين لمستغل واحد أم لأكثر من مستغل، و يسمى التصادم بين طائرتين لمستغل واحد " التصادم بين الطائرات الشقيقة"، فالعبارة التي استعملها المشرع الجزائري "في الجو" جاءت غامضة فكان من الأجدر أن يغيرها بعبارة " حالة الطيران" أي أن التصادم لا يقع أثناء التحليق فقط وإنما قد يحصل بصدد الإقلاع أو الهبوط.

والمادة 168 من نفس القانون أخذت بتطبيق نفس الأحكام المطبقة على الأضرار الناتجة عن التصادم الجوي، على الخسارة الناتجة عن عرقلة تسبب لطائرة من جراء تحليق طائرة أو عدة طائرات أخرى.

أما بالنسبة لمشروع اتفاقية مونتريال لسنة 1964 بدورها لم تعرف التصادم الجوي، وإنما لا تعتبر تصادما جويًا بالنسبة لها إلا التصادم بين طائرتين في حالة طيران، أي طائرتين تتحركان اعتماداً على قوتها الذاتية، حتى ولو وقع التصادم على الأرض ما دامت الحركة كانت بهدف الإقلاع أو الهبوط [96] ص 287، 288، [7] ص 216، 217، [15] ص 269.

2.1.2.2.1- أنواع التصادم الجوي

طبقاً للقواعد العامة نجد للتصادم عدة أنواع تتمثل في:

* التصادم القهري: وهو التصادم الذي يكون نتيجة قوة قاهرة، فتتقضي مسؤولية مستغل الطائرة الأخرى و يتحمل المضرور الضرر.

*التصادم بسبب الخطأ: قد يكون التصادم بسبب خطأ قائد إحدى الطائرتين بأنه خالف قواعد الملاحة الجوية، و قد يكون بسبب المستغل الجوي مثلاً كعدم صلاحية الطائرة للملاحة الجوية و في مثل هذه الحالات يكون على من تسبب في الضرر تعويض الأضرار التي أصابت الطائرة الأخرى على أساس المسؤولية التقصيرية عن الخطأ الشخصي طبقاً للقواعد العامة الواردة في المادة 124 من القانون المدني ، و بذلك لا بد من إثبات هذا الخطأ على من يدعيه [15] ص 270، و لقد أخذ قانون الطيران المدني بهذا النوع في المادة 2/165.

*التصادم بخطأ مشترك : وهو التصادم الذي يقع بخطأ كل من قائدي الطائرتين أي خطأ مشترك بينهما، كما لو ثبت أن كل منهما لم يحترم قواعد الملاحة الجوية، أو خطأ اشترك فيه مستغلا الطائرتين كما لو ثبت أن كلتا الطائرتين غير صالحتين للملاحة الجوية .

هنا و تطبيقا للقواعد العامة تتوزع المسؤولية بينهما بنسبة جسامه خطأ من صدر عنه، فمن صدر عنه الخطأ الأكبر تحمل نسبة أكبر في التعويض وهو ما نص عليه المشرع الجزائري في المادة 3/165 من قانون الطيران المدني.

*التصادم المشتبه في سببه: وهو التصادم الذي لا يمكن تحديد سببه مثل الحالات السابقة، و طبقا للقواعد العامة فلا مسؤولية ما لم يقد الدليل على مصدر الضرر [15] ص 270، 271، [74] ص 274 و هو تقريبا نفس التقسيم الذي جاء به مشروع اتفاقية مونتريال الذي أخذته عن أحكام التصادم البحري من اتفاقية بروكسل لسنة 1910 [96] ص 290.

1.2.2.2.1 أساس مسؤولية المستغل في التصادم الجوي

قد ينجم عن حادث التصادم أضرارا متعددة قد تصيب الطائرتين نفسيهما أو تلحق بالأشخاص أو الأموال الموجودة على متن كل منهما، وهنا تثار عدة تساؤلات منها: على أي أساس تكون مسؤولية كل مستغل لطائرة تجاه المستغل الآخر للطائرة الأخرى عن الأضرار التي لحقت به؟ وهل تقتصر مطالبة التعويضات من طرف المسافرين وأصحاب الأموال من الناقل على أساس المسؤولية العقدية المنصوص عليها في اتفاقية وارسو 1929، أم لهم الحق في مقاضاة ناقل الطائرة الأخرى وفقا لأحكام المسؤولية التقصيرية؟ و هل يكون كل من الناقلين مسؤولين تضامنيا تجاه المضرورين؟ [96] ص 288.

للإجابة على هذه التساؤلات قسمنا هذا الفرع إلى عنصرين:

- 1- أساس مسؤولية المستغل في مشروع اتفاقية مونتريال لسنة 1964 .
- 2- أساس مسؤولية المستغل في قانون الطيران المدني الجزائري .

1.2.2.2.2.1- أساس مسؤولية المستغل في مشروع اتفاقية مونتريال لسنة 1964

إن مشروع اتفاقية مونتريال يشترط أن يكون التصادم قد وقع بين طائرتين في حالة طيران والمستغل هو المسئول عن الأضرار التي قد تلحق من جراء حادث التصادم، و حدد هذا المشروع المستغل أنه هو من يستعمل الطائرة لحظة وقوع الحادث بنفسه أو بواسطة تابعيه.

ولقد وضع هذا المشروع أساس مسؤولية المستغل على الخطأ الواجب الإثبات في ثلاثة حالات وهي: 1- الأضرار الواقعة على الطائرة الأخرى المتصادمة.

2- الأضرار التي تلحق الأشخاص الموجودين على متنها و الذين لا تربطهم بمستغلها اتفاق نقل و هم عادة تابعو المستغل.

3- الأضرار المترتبة على الأموال التي توجد على متن الطائرة من دون عقد نقل و هي عادة أموال المستغل.

في هذه الحالات مسؤولية كل مستغل تجاه الآخر مبنية على الخطأ الواجب الإثبات.
- أما الأضرار التي تصيب المسافرين على الطائرة الأخرى بموجب عقد نقل أو الأموال الموجودة بموجب عقد نقل المسؤولية تكون على أساس الخطأ المفترض للمستغل تجاه ركاب و بضائع الطائرة الأخرى ، و على المستغل الآخر أن يدفع عنه المسؤولية إذا أثبت أنه و تابعوه قد اتخذوا الاحتياطات الضرورية لتوقي الضرر أو كان يستحيل عليهم اتخاذها [96] ص 289، 290، [113] ص 19.

1.2.2.2.2- أساس مسؤولية المستغل في قانون الطيران المدني الجزائري

جاء في نص المادة 165 من قانون الطيران المدني المعدل و المتمم: " في حالة اصطدام طائرتين في الجو:

- 1- إذا ثبت أن مستغل إحدى الطائرتين أو أحد مندوبيه أثناء ممارسة وظائفهم سبب ضررا لطائرة أخرى أو لأشخاص و أملاك على متن هذه الطائرة يكون المستغل مسؤولا عن جميع الأضرار المذكورة
- 2- إذا كانت الخسائر ناتجة عن خطأ من مستغلي طائرتين أو أكثر أو من مندوبيه يكون كل واحد منهم مسؤولا إزاء الآخرين عن الخسارة التي أصابتهم حسب نسبة خطورة الخطأ الذي ارتكبه كل واحد منهم و المسبب للخسارة " ، فأساس المسؤولية الناتجة عن اصطدام طائرتين في هذه المادة هو الخطأ الواجب الإثبات من طرف المضرور، سوا كان هذا الضرر قد أصاب الطائرة الأخرى المتصادمة أو المسافرين أو الأموال الموجودين على متنها تجاه مستغل الطائرة الأخرى، إذا أثبت المستغل الذي تضررت طائرته أو المسافر المتضرر أو صاحب البضاعة أو الأمتعة المسجلة خطأ المستغل الآخر أو أحد مندوبيه، كان هذا الأخير مسؤول عن التعويض.

وإذا كان الخطأ مشترك بين مستغلي الطائرتين أو أكثر أو خطأ مندوبيهم(تابعيهم) يكون كل واحد منهم مسؤولا تجاه الآخر عن الأضرار أو الخسائر التي أصابتهم بنسبة خطورة خطأ كل واحد منهم و المسبب لهذه الأضرار.

مما سبق فإن أساس المسؤولية في حالة التصادم الجوي مبني على أساس الخطأ الواجب الإثبات بالنسبة للأضرار التي تسبب للطائرة أو المسافرين الموجودين على متنها ، أو الأموال الموجودة على متنها في حصولهم على التعويض من المستغل الآخر، أما الأضرار التي تصيب الأعيان على السطح من جراء التصادم الجوي تطبق قواعد معاهدة روما لسنة 1952 .

أما المسافرين أو أصحاب البضائع أو الأمتعة الموجودين على متن الطائرة للمطالبة بالتعويض من مستغل الطائرة المتعاقد معه تطبيق عليهم أحكام اتفاقية وارسو 1929، و هي أحكام المسؤولية العقدية و الخطأ المفترض بالنسبة للمسؤولية التقصيرية .

و مما سبق نجد أن المسؤولية المدنية للناقل الجوي، تنوعت صورها باختلاف نوع الضرر الذي قد يصيب إما الأشخاص في عقد نقل الأشخاص أو البضائع في عقد نقل البضائع، كما قد تصيب أشخاصا لا علاقة لهم بالناقل الجوي على سطح الأرض إما في أجسامهم أو أموالهم، كما قد تكون نتيجة التصادم الجوي بين طائرتين أو أكثر.

واختلف الأساس القانوني لكل صورة من هذه الصور عن الآخر فأستت مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص على أساس الخطأ المفترض في اتفاقية وارسو و بروتوكول لاهاي المعدل لها و القابل لإثبات العكس وهو ما نص عليه القانون الجزائري للطيران المدني، لكنه عدل بموجب التعديلات المتلاحقة للاتفاقية وأصبحت مسؤولية موضوعية، في حين أن المشرع الجزائري مازال يحتفظ بنفس الأساس الأول، كما أنه نفس الأساس الذي بنيت عليه المسؤولية في حالة هلاك البضاعة أو الأمتعة المسجلة أو ضياعها أو تلفها، و عدل بموجب اتفاقية مونتريال لسنة 1975 المعدلة لاتفاقية وارسو 1929 وأصبحت مسؤولية موضوعية.

أما المسؤولية المدنية للمستغل الجوي تجاه الغير على السطح تضمنتها اتفاقية روما لسنة 1952 وأستتتها على أساس الفكرة الموضوعية، فتتحقق مسؤولية المستغل بمجرد إثبات الضرر أن الضرر لحقه بسبب نشاط الطائرة، وهو نفس ما جاء في نص المادة 159 من قانون الطيران المدني.

وآخر صورة من صور المسؤولية الجوية هي المسؤولية الناتجة عن التصادم الجوي، والتي أستت على أساس الخطأ الواجب الإثبات من طرف المضرور في نص المادة 165 من قانون الطيران المدني ، و المضرور يتمثل في ركاب و بضائع الطائرة الأخرى أما بالنسبة للمسافرين أو البضائع الموجودة على متن طائرة المستغل المسؤول فتخضع المسؤولية لاتفاقية وارسو، وإذا لحق الضرر بالغير على السطح من جراء هذا التصادم الجوي، فتخضع لأحكام اتفاقية روما 1952.

و في الأخير نخلص إلى أن النقل الجوي يحكمه قانون يتأثر بمدى تطور الوسيلة المستعملة فيه، و هي الطائرة، فهي حديثة الصنع لكنها سريعة التطور وتنطوي على خطورة لا يمكن تجاهلها أو إغفالها، ومصادر هذا القانون تتمثل في الاتفاقيات الدولية و التشريعات الوطنية و الفقه و القضاء. حاولنا في هذا الباب إدراج جميع ما يتعلق بالملاحة الجوية وصولا إلى صور المسؤولية المدنية للناقل الجوي، قسمناه إلى فصلين، تناولنا في الأول النظام القانوني للملاحة الجوية، فحددنا عناصرها بنوع من التفصيل

تسهيلاً للدراسة اللاحقة للموضوع وتجنباً للتكرار، فهي أساس البحث لأنها ركيزة الملاحة الجوية، وأهمها الطائرة وهي الأداة التي تستعمل في تنفيذ عملية النقل الجوي، والتي قد تتعرض لحادث يسبب ضرراً لركابها أو أمتعتهم المسجلة أو البضائع المشحونة على متنها، كما قد تصيب طائرة أخرى بأضرار أو ركابها أو الأموال الموجودة على متنها، وطاقم الطائرة وهو العنصر البشري الذي يسير هذه الآلة، والمطار هو مكان تنقلها على سطح الأرض للإقلاع أو الهبوط لتمكننا من تحديد المسؤول و النطاق المكاني للمسؤولية.

والإطار القانوني الذي تتم فيه عملية النقل الجوي هو عقد النقل الجوي بين مستعمليه والناقل الجوي، حيث تترتب مسؤولية هذا الأخير نتيجة إخلاله بالتزاماته التعاقدية وأهمها ضمان السلامة، ومنه دخلنا في الفصل الثاني الذي تضمن أهم صور مسؤولية الناقل الجوي المدنية الناتجة عن الحوادث التي قد تصيب الطائرة مما تسبب أضراراً للأشخاص أو الأموال الموجودين على متنها، أو الأشخاص أو الأموال الموجودين على سطح الأرض أو تصادم بين طائرتين أو أكثر.

و لقد وجدنا أن الأسس القانونية التي تبنى عليها هذه الصور اختلفت حسب الاتفاقيات الدولية التي تنظمها وقانون الطيران المدني الجزائري، واختلفت هذه الأسس بالنظر لعدم تمكن المضرور من إثبات خطأ الناقل في كل صورة من صور المسؤولية، وعرفنا أن لكل صورة شروطاً لا بد من تحققها لتحقيق مسؤولية الناقل الجوي، وأهمها وقوع الحادث فعرفنا ما هو الحادث الذي يؤدي إلى ضرر يستوجب التعويض والذي توسع مفهومه بعدما أصبحت الطائرة تتعرض أكثر لمخاطر الإرهاب الجوي و القرصنة الجوية في المسؤولية تجاه الأشخاص في عقد نقل الأشخاص أو كما سمي في المسؤولية عن هلاك أو تلف البضائع أو الأمتعة "بواقعة" تكون هي السبب المباشر لحدوث هذا التلف أو الهلاك.

والشرط الموحد من هاتين الصورتين هو أن يقع الضرر في فترة النقل الجوي، ولكن يختلف تحديد هذه الفترة ما بين الصورتين.

أما في مسؤولية المستغل تجاه الغير على السطح يشترط حدوث ضرر من طائرة في حالة طيران يصيب الغير على السطح ووجود علاقة سببية بين الضرر و نشاط الطائرة، وفي المسؤولية الناتجة عن التصادم الجوي أهم شروطها هي أن يقع التصادم بين طائرتين أو أكثر في حالة طيران و تترتب المسؤولية المشتركة بين مستغلي الطائرات المتصادمة إذا كان الخطأ مشترك بينهما، ويكون قائد الطائرة مسؤولاً مسؤولية شخصية أو تضامنية مع المستغل إذا كان الخطأ يرجع له. وفي الباب الثاني نتطرق إلى أحكام المسؤولية المدنية عن حدوث النقل الجوي.

الفصل 2 . أحكام المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي

إن المسؤولية التي تترتب في ذمة المستغل الجوي جبرا للضرر الذي يقع على المسافرين أو الأموال الموجودين على متنها أو على الأعيان على اليابسة ، أو على المسافرين أو الأموال الموجودين على متن الطائرة الأخرى في حالة التصادم الجوي أو إصابة الطائرة الأخرى ذاتها بأضرار يستوجب التعويض من طرف مستغل الطائرة، إخلالا منه بالتزامه بضمان السلامة كالتزام عقدي تترتب عليه مسؤولية عقدية أو مسؤولية تقصيرية بالنسبة للغير سواء على السطح أو المسافرين أو أصحاب البضائع للطائرة الأخرى على أساس الخطأ المفترض غير القابل لإثبات العكس.

و لقد قسمنا هذا الباب إلى عنصرين أساسيين ، الأول منهما يتضمن الأحكام الموضوعية لهذه المسؤولية المتمثلة في التحديد القانوني للمسؤولية و متى يمكن أن تكون هذه المسؤولية غير محدودة و هل يمكن الإعفاء من تحديد المسؤولية كشرط يضعه الناقل الجوي لصالحه، كما نعرف من خلاله الأسباب الموضوعية لدفع المسؤولية من طرف المستغل الجوي .

وفي الثاني نتناول كيفية رفع دعوى المسؤولية عن طريق معرفة الأحكام الإجرائية للمسؤولية من أطراف الدعوى والجهة القضائية المختصة للفصل في النزاع، ثم نتطرق إلى الدفع بعدم قبول الدعوى بسبب سقوط الدعوى أو تقادمها وأسباب أخرى للدفع بعدم قبول الدعوى. فقسمنا دراستنا في هذا الباب إلى :

- الأحكام الموضوعية للمسؤولية عن حوادث النقل الجوي
- الأحكام الإجرائية للمسؤولية عن حوادث النقل الجوي

1.2. الأحكام الموضوعية للمسؤولية عن حوادث النقل الجوي

أهم التزام الناقل الجوي هو الالتزام بضمان السلامة للمسافرين، والمحافظة على البضائع و الأمتعة المسجلة و البضائع على متن الطائرة، فإذا أخل هذا الناقل بالتزامه بالضمان تترتب في ذمته مسؤولية مدنية إذا لم يستطع إثبات أنه قام بجميع التزاماته والاحتياطات الضرورية رفقة تابعيه أو كان يصعب عليهم اتخاذها، كان عليه أن يجبر الضرر الواقع تجاه المسافرين و أصحاب الأموال وتقديم التعويض.

والأصل أن لكل ضرر تعويض يناسبه تقرره السلطة التقديرية للقاضي وهو دائما متروك لسلطة قاضي الموضوع لتقدير مدى خطورة الضرر فيتضخم التعويض و العكس صحيح، لكننا نجد أن اتفاقية وارسو قد حددت قيمة محددة للتعويض عن الضرر الذي قد يلحق بالمسافر أو الأموال، محاولة منها حماية الناقل من تحمله قيمة كبيرة للتعويض عن ضرر ناجم عن حادث جوي فأقرت مبدأ التعويض المحدد بحد أقصى، حيث لا يلتزم الناقل بأكثر منه، لكن الاتفاقية وبالموازاة مع ذلك لا يستفيد من هذا المبدأ سوى الناقل حسن النية، أما الناقل الذي لا ينبه ركابه بخضوع الرحلة الجوية لنظام التعويض المحدد المادة 2/3 من اتفاقية وارسو أو الناقل سيء النية المادة 25 من نفس الاتفاقية، فلا يتمتع من حكم المسؤولية المحدودة، فتكون الاتفاقية قد حققت التوازن بين طرفي عقد النقل الجوي الناقل من جهة والمسافرين و أصحاب الأموال من جهة أخرى، كما أن هذا الحد لا يجوز النزول عنه اتفاقا [56] ص 255، [54] ص 91، [11] ص 241، [1] ص 210، [93] ص 312، 313، [85] ص 61، كذلك بالنسبة لاتفاقية روما 1952 فحددت قيمة التعويض الذي يلتزم به المستغل الجوي تجاه المضرورين على سطح الأرض، أما بالنسبة للمسؤولية الناتجة عن التصادم الجوي فقد حدد المشرع الجزائري قيمة التعويض عن الأضرار الناجمة عنها .

- التحديد القانوني للمسؤولية عن حوادث النقل الجوي .
- الدفوع الموضوعية لمسؤولية الناقل الجوي عن الحوادث .

1.1.2. التحديد القانوني عن حوادث النقل الجوي

محاولة من اتفاقية وارسو تحديد الحد الأقصى للقيمة التعويضية، أخذت بمبدأ تحديد المسؤولية للتوفيق بين المصالح المتعارضة بين كل من الناقلين الجويين من ناحية والمسافرين وأصحاب البضائع من ناحية أمنها، وجاءت تعديلاتها على نفس المبدأ مع تعديل قيمة الحد الأقصى للتعويض فقط، لكن وفي نفس الوقت سمحت الاتفاقية بتشديد المسؤولية اتفاقا بين الناقل ومستعملي الطائرة، فتصبح غير محدودة، كما أنها قد تكون مشددة قانونا، ومنعت الاتفاقية كل تخفيف أو إعفاء من المسؤولية.

و لقد تبنت اتفاقية روما 1952 نفس المبدأ، وحددت قيمة التعويضات عن الأضرار التي تصيب الأعيان على سطح الأرض والتي يلتزم بها المستغل الجوي تجاههم.

أما بالنسبة للمسؤولية الناتجة عن التصادم الجوي و في غياب التشريع الدولي نرجع مباشرة إلى القانون الوطني الذي اعتمد نفس المبدأ ووضع الحدود القصوى للتعويض التي تقع على عاتق المستغل المسؤول.

نتناول ذلك في عنصرين :

- تحديد قيمة التعويض.
- تشديد المسؤولية .

1.1.1.2. تحديد قيمة التعويض

إن اتفاقية وارسو كما سبق و ذكرنا قد راعت مصلحة الناقل الجوي، و ذلك لحثه على مواصلة العمل في مجال النقل الجوي و عدم تهربه لعدم ضمان حماية قانونية له في حالة وقوع حوادث جوية، و في نفس الوقت جاءت تحمي مستعملي الطائرة من مسافرين وأصحاب بضائع، لذلك قصرت تحديد المسؤولية على الناقل حسن النية ، كما قررت إلغاء جميع الشروط التي يضعها الناقل في عقد النقل الجوي بقصد إعفائه من المسؤولية أو تخفيفها أو تخفيض قيمة التعويض عن حده الأقصى. بدوره يقسم إلى كل من :

- مبدأ تحديد قيمة التعويض
- كيفية حساب قيمة التعويض بالعملة الوطنية

1.1.1.1.2. مبدأ تحديد قيمة التعويض

إن مبدأ تحديد التعويض أقرته اتفاقية وارسو لفائدة الناقل الجوي على أن يكون أقصى تعويض يلتزم به الناقل في مواجهة الراكب أو صاحب البضاعة لجبر الضرر الذي لحقهم بسبب خطأ الناقل ، وهذا المبدأ ليس مستحدثا في القانون الجوي على أساس أنه قانون حديث و لا يقتصر فقط على النقل الجوي ، بل هو معروف سابقا في مجال النقل البحري و النقل بالسكك الحديدية ، و ليستفيد الناقل الجوي من هذا المبدأ لابد من أن تتوافر ثلاثة شروط:

الشرط الأول: أن يكون النقل الجوي دوليا بالمعنى الذي حددته اتفاقية وارسو، أي أن يتم النقل بين نقطتين واقعتين في دولتين متعاقبتين أو الذي يتم بين نقطتين واقعتين على إقليم دولة متعاقدة مع وجود مرسى في إقليم دولة أخرى حتى و لو لم تكن متعاقدة، و أن يكون النقل بمقابل [5] ص389، [1] ص216، [6] ص307، 308.

الشرط الثاني: أن يكون الناقل الجوي قد أصدر تذكرة السفر بالنسبة للراكب حسب نص المادة 2/3 من الاتفاقية المعدلة ببروتوكول لاهاي سنة 1955، و إيصال الأمتعة م4/4 منها مستوفيا للشروط و البيانات المقررة وخطاب نقل جوي مشتملا على كافة البيانات الإلزامية المنصوص عليها في المادة 8 من اتفاقية وارسو، و في حالة عدم وجود هذه الوثائق تؤدي إلى حرمان الناقل من المسؤولية المحدودة .

وقد أعطى بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971 للناقل الجوي الاستفادة من الحد الأقصى للتعويض بالرغم من عدم مراعاة البيانات اللازمة في تذكرة السفر أو إيصال الأمتعة في المادة 3 منه، فيتمتع بذلك الناقل الجوي من المسؤولية المحدودة، أما بالنسبة لخطاب نقل البضاعة فلم يتعرض له، لذلك لابد من توفر جميع البيانات اللازمة فيه ليستفيد الناقل من أحكام المسؤولية المحدودة [88] ص78، أما في الجزائر فتبقى أحكام اتفاقية وارسو وتعديلها بروتوكول لاهاي ساريا المفعول لعدم مصادقتها على بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971 بعد.

الشرط الثالث: تشترط المادة 22 من اتفاقية وارسو ألا يكون الحادث الناجم عنه الضرر قد جاء نتيجة لفعل ايجابي أو امتناع من جانب الناقل الجوي أو تابعيه ، و ذلك إما بقصد إحداث ضرر إما برعونة مقرونة بادراك أن ضررا قد يترتب على ذلك [5] ص390، 391، [1] ص217.

نبحث في هذا الفرع عنصرين: الأول مبررات هذا المبدأ و طبيعته القانونية والثاني الحد الأقصى للتعويض.

1.1.1.1.1.2- مبررات مبدأ الحد الأقصى للتعويض و طبيعته القانونية

ظهرت فكرة تحديد مسؤولية الناقل الجوي في بعض التشريعات الداخلية قبل اتفاقية وارسو و قد نقلتها هذه التشريعات عن القانون البحري سواء في التشريعات الداخلية أو الدولية المتمثلة في اتفاقية بروكسل لسنة 1924 بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بسند الشحن كما أخذت به اتفاقية برن للسكك الحديدية كل من اتفاقية نقل البضائع CIM، واتفاقية نقل الركاب و الأمتعة CIV، لكن لم يؤخذ بمبدأ التحديد الشامل لكل حالات المسؤولية الناشئة عن الحادث أيا كان أساسها أو كانت طبيعتها سواء عقدية أو تقصيرية أو موضوعية، فهذه الطريقة عرفت في القانون البحري لكنها لا تصلح للتطبيق في القانون الجوي لأنها تقوم على فكرة "الترك" [79، ص101، 106] ومحتواها أنه إذا لم يؤد الحادث إلى غرق السفينة فإنها تعتبر قيمة حقيقية بغض النظر عن قدر العطب أو التلف الذي أصابها من الحادث، و عليه يمكن لدائني الناقل التنفيذ عليه، أما في النقل الجوي فغالبا لا يبقى من الطائرة بعد الحادث سوى الحطام الذي لا يساوي شيئا [114]، ص1228.

لكن اتفاقية وارسو اعتمدت على تحديد المسؤولية عن كل راكب و عن كل وحدة وزن بالنسبة للبضاعة والأمتعة المسجلة الملائمة أكثر لطبيعة النقل الجوي، فهي لصالح الناقل الذي يستطيع تقدير مدى الخسارة التي يمكن أن يتعرض لها أثناء الرحلة الجوية وبذلك يسهل عليه أن يغطي هذه الخسارة عن طريق التأمين، كما أن المسافر أو صاحب البضاعة يكون على علم كامل بحدود التعويض الذي يستحقه أو ورثته في حالة وقوع حادث، فيستطيع أن يعقد تأمينا إضافيا إذا قدر أن قيمة الضرر الذي قد يصيبه أكبر من الحد الأقصى للمسؤولية المقررة في الاتفاقية [79] ص106، 108، [93] ص312 [115] ص40، 41، فالتقاضي ليس له أن يحكم بأزيد من الحد الأقصى للتعويض ولو كانت قيمة الضرر الواقع أزيد منه، فتثور تساؤلات في هذا الصدد حول مبررات تحديد التعويض وحول طبيعته القانونية .

1.1.1.1.1.2- مبررات تحديد التعويض

يمكن تبرير وجود و تبني اتفاقية وارسو لهذا المبدأ بعدة اعتبارات:

1- من الناحية الاقتصادية : إن الحوادث التي تتعرض لها الطائرة غالبا ما تؤدي إلى تحطمها و هلاكها الكامل بما فيها من أشخاص أو بضائع، فإذا قررنا مسؤولية الناقل الجوي من تعويض عن كل ضرر يترتب عن الحادث لانهى الأمر إلى إفلاسه لأن التعويضات قد تفوق حجم ميزانيته، كما قد تؤدي إلى إخراجها من السوق الدولية للنقل الجوي الذي يعد حاليا منفعة عمومية لا يمكن الاستغناء عنه .

فالناقل يلتزم بجملة من التعويضات تتمثل في التعويض بسبب وفاة المسافرين وطاقم الطائرة وهو عدد ليس بالقليل بالنظر لاتساع إمكانات الطائرة حالياً، أين توجد الأوتوبيسات الطائرة التي تتسع لأكثر من 400 مسافر، كما يكون مسؤولاً عن تعويض أصحاب البضائع الهالكة أو التالفة، زيادة على هلاك الطائرة، لذلك و محافظة على المرفق الهام والحيوي في مجال النقل و كفالة لاستمراره، كان لزاماً تحديد قيمة التعويض الذي يلتزم به الناقل المسؤول تجاه المضرورين و هو ليس أمر حديث كما ذكرنا [11] ص 242، [93] ص 326، 327، [96] ص 210.

انتقد البعض و منهم الدكتور البهناوي هذا المبرر على أساس أن الطائرات تستفيد من حماية في صناعتها كالمساعدات المالية من الدولة أو مشروعات التأمين التبادلي إذا ما رفضت شركات التأمين إبرام عقود تأمين عن مسؤولية غير محدودة، كما أن الناقل عليه أن يدفع بما انه يتلقى ربحاً كلما زادت سعة الطائرة - لأنه كلما زادت سعة الطائرة زادت قيمة التعويض المستحقة عند وقوع حادث- وأن علم التأمين قد تقدم، الأمر الذي اسقط هذا المبرر تماماً ولم تعد المسؤولية الكاملة عائفاً دون إبرام عقد تأمين يغطي مسؤولية الناقل و يترتب على ذلك اطمئنانه على مركزه المالي و ابتعاده عن شبح الإفلاس مهما بلغ حجم التعويضات المستحقة [93]، ص 328، 331.

2- من الناحية القانونية : تحديد المسؤولية حسب رأي الفقه أصبح أمراً حتمياً بعد التعديلات التي طرأت على اتفاقية وارسو بموجب بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971 و بروتوكول مونتريال لسنة 1975 واستبدال فكرة الخطر بفكرة المخاطر كأساس المسؤولية، أصبح هذا التحديد شرطاً ضرورياً لحساب الخسائر التي يمكن التأمين عليها [93] ص 332، [79] ص 109.

ذلك لاستحالة قيامه مسبقاً بحساب المخاطر التي قد يتعرض لها مشروعها، فهو مثلاً لا يعرف قيمة البضائع التي يقوم بنقلها، كما لا يستطيع التحديد المسبق لقيمة التعويضات المستحقة للمضرورين الركاب وهذا يرجع إلى أن قيمة التعويض تحدد تبعاً لعوامل كثيرة منها المركز الاجتماعي للمسافر، والظروف التي تترتب على إصابته أو وفاته.

لكن إذا حددت قيمة التعويض القسوى و يعلم الناقل الجوي أنه قد يحكم بها عليه، يستطيع أن يحسب المخاطر التي قد يتعرض لها و إبرام التأمين اللازم لمواجهتها [11] ص 243.

وانتقد هذا المبرر على أنه تطور علم الإحصاء و حساب الاحتمالات يسمحان بتحديد مدى الأضرار المحتمل وقوعها نتيجة الحادث الجوي بدرجة كبيرة من الدقة حتى في حالة المسؤولية غير المحدودة [6] ص 308، 303، [93] ص 332.

و نرى أن الانتقادات الموجهة لكلا المبررين معقولة، لكنها جاءت تهاجم حماية الناقل الجوي بطريقة واضحة، حيث أنه كان من الضروري التدخل القانوني للحد من مسؤولية الناقل الجوي بوضع الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار التي قد تصيب مستعملي الطائرة الناتجة عن حوادث النقل الجوي، لتفادي التناقض في الأحكام القضائية فيما بين الدول و الذي يرجع إلى التناقض بين القوانين الداخلية لها، مما قد يؤدي إلى صدور أحكام غير عادلة و يمكن أن تكون مجحفة في حق أحد طرفي العقد سواء بالنسبة للناقل الجوي أم بالنسبة لمستعمل الطائرة.

كذلك تحفيزاً للناقل الجوي و عدم هروبه من المواصله في هذا المرفق الهام بسبب ما قد يتعرض له من إفلاس كما سبق و أن ذكرنا، وفي نفس الوقت عملت الاتفاقية على حماية مصلحة مستعملي النقل الجوي بإعلام الناقل بقيمة التعويض الذي قد يلتزم بالوفاء به لفائدتهم مع اشتراط بعض الشروط التي يجب أن تتوفر في هذا الأخير ليتمتع بأحكام المسؤولية المحدودة ، وفي حالة عدم توفرها أو ثبت سوء نيته يحرم منها، و نجد أن الاتفاقية وفقت إلى حد ما للموازنة بين المصلحتين و توحيد احكام المسؤولية التي تطبق في جميع الدول الموقعة عليها، إضافة إلى ذلك يمكن لمستعمل الطائرة أن يبرم عقد تأمين إضافي لحماية حقه في التعويض في حالة ما إذا فاق الضرر قيمة التعويض المحدد [11] ص243، [6] ص303، [93] ص332.

كما نرى أن الفقه المنتقد لهذا المبدأ نظر من الزاوية السلبية له على أن المضرور قد لا يحصل على التعويض المناسب و عرفنا أن هذا الإشكال له حل و هو التأمين الإضافي لضمان الحصول على ما يناسب قيمة الضرر إذا لم يكف الحد الأقصى للتعويض المقرر في الاتفاقية ، لكن لهذا المبدأ جانب ايجابي و هو التقليل من المنازعات والسرعة في استقرار الأوضاع مع توحيد القانون المطبق منعاً للتضارب بين قوانين الدول الداخلية، كما نجد أن الاتفاقية منعت وضع أي شرط يعفي الناقل من المسؤولية أو يخفف منها أو يخفض من قيمة التعويض.

2.1.1.1.1.2- طبيعته القانونية

تنص المادة 22 من اتفاقية وارسو 1929 على انه " في نقل الأشخاص تتحدد مسؤولية الناقل تجاه كل مسافر بمبلغ 125 ألف فرنك" وضوعف هذا المبلغ ببروتوكول لاهاي و رفعه ببروتوكول جواتيمالا إلى مليون و خمسمائة ألف فرنك.

1- تحديد التعويض تحديد قانوني و ليس اتفاقي، فلا يتطلب قبول المسافر لسريانه، فهو يسري على كل نقل يخضع لاتفاقية وارسو [93] ص335، [56] ص262..

2- تحديد المسؤولية من طبيعة أمره: يستخلص هذا من نص المادة 22 السالفة الذكر والمادة 23 التي تنص: "كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته أو تقرير حد أدنى من الحد المبين في هذه الاتفاقية يكون باطلا..."، فتحديد المسؤولية من النظام العام الدولي الذي يلتزم به القاضي الوطني حتى ولو كان قانونه الوطني لا يضع حدا للمسؤولية أو يضع حدا أدنى مما حددته الاتفاقية [79] ص116، [93] ص334، [56] ص262، والاتفاق على رفع قيمة التعويض يكون صحيحا في حين يبطل الاتفاق على التخفيض منه.

3- تحديد المسؤولية ليس تقديرا جزافيا: فلا يحصل المضرور إلا على المبلغ الذي يعادل الضرر الفعلي و لو كانت قيمته اقل من التعويض المحدد في الاتفاقية، وليس له أن يدعي حقه في التعويض كاملا ، كما أنه يحصل على التعويض المحدد كحد أقصى حتى و لو فاقت قيمة الضرر قيمته، فيشترط للحصول على الحد الأقصى للتعويض أن يكون الضرر مساويا أو أكبر منه، أي أن المضرور يحصل على أقل المبلغين: قيمة الضرر الفعلي أو الحد الأقصى المنصوص عليه [79] ص122، [11] ص35، [5] ص382، [6] ص309، [96] ص212، [9] ص262، [82] ص99.

2.1.1.1.1.2- الحد الأقصى للتعويض

وضعت اتفاقية وارسو حدا أقصى للتعويض عن الأضرار التي قد تصيب المسافرين أو أصحاب البضائع نتيجة إخلاله بالتزامه التعاقدية و هو الالتزام بضمان السلامة، ثم جاءت تعديلاتها و رفعت من هذا الحد ، و رغم أنه تقرر لفائدة الناقل الجوي إلا أنه قد لا يستفيد منه لعدم توافر شروط استفادته المقررة في نفس الاتفاقية.

1.2.1.1.1.1.2- تطور الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية وارسو وتعديلاتها

حددت الاتفاقية التعويض كما يلي :

- بالنسبة للمسافرين: نصت المادة 23 منها على أنه" في نقل الأشخاص تكون مسؤولية الناقل قبل كل راكب محدودة بمبلغ مائة وخمسة وعشرين ألف فرنك، وإذا كان قانون المحكمة المعروض عليها النزاع يجيز أن يكون التعويض في صورة ربع، فلا يجوز أن يزيد رأس المال على الحد المذكور".

- بالنسبة للبضائع والأمتعة المسجلة: نصت المادة 2/23 على تحديد مسؤولية الناقل الجوي بمبلغ مائتي وخمسين فرنك عن كل كيلوغرام، أما الأشياء التي يحتفظ بها الراكب لحراستها كحقائب اليد مثلا حدد التعويض في الفقرة الثالثة من نفس المادة بمبلغ خمسة آلاف فرنك لكل راكب.

ويقصد بالفرنك الفرنك الذهبي وهو ما ورد في نفس المادة فقرة رابعة "المبالغ المبينة بالفرنكات في هذه المادة تعتبر مقدره بواقع وحدة نقدية مكونة من 65 ملغ ونصف من الذهب عيار تسعمائة من الألف ذهبا خالصا، و تكون هذه المبالغ قابلة للتحويل إلى كل عملة وطنية في أرقام دائرية" [11] ص122، [1] ص212، [54] ص91، 92، [79] ص126، 127، [56] ص259، [5] ص381، 382، [96] ص212، [58] ص174، 178، فمثلا 125 ذهب هو حوالي 10.000 دولار أمريكي، 250 فرنك ذهب أي حوالي 20 دولار أمريكي و500 فرنك ذهب أي حوالي 400 دولار أمريكي.

وهذه التعويضات لا تستحق تلقائيا، بل يجب أن تتناسب مع الضرر الحقيقي الذي أصاب الراكب أو الشاحن [116] ص8، [1] ص212، 213.

- وفي بروتوكول لاهاي المعدل للاتفاقية في سنة 1955، الذي عدل من قيمة الحد الأقصى للتعويض لأنه أصبح لا يتناسب و ارتفاع مستوى المعيشة والأسعار في جميع أنحاء العالم، كما أن التطور السريع في مجال النقل الجوي أدى إلى تناقص الخطر الجوي، و تؤكد مبدأ السلامة الجوية في الطيران، فحدد القيمة القصوى للتعويض في المسؤولية عن الأضرار التي تصيب الأشخاص بضعف القيمة السابقة أي 250 ألف فرنك دون أن يغير في قيمة التعويض عن الأضرار التي تلحق بالبضائع أو الأمتعة المسجلة، و لكنه وضع الأساس المعتمد عليه لحساب الحد الأقصى للتعويض عنها في المادة 2/11 منه، ويتمثل هذا الأساس في الوزن الكلي للطرد أو الطرود التي لحقها الضرر دون غيرها التي تضمنها خطاب النقل الجوي أو استمارة الأمتعة، إلا إذا أدى هذا الضرر الجزئي إلى الانتقاص من قيمة الطرود الأخرى، فيتم الحساب على أساس الوزن الكلي لجميع الطرود ما لحقه منها الضرر مباشرة وما انتقصت قيمته بالتبعية [11] ص246، 247، [1] ص213، [54] ص93، 97، [5] ص382.

كما استحدث بروتوكول لاهاي مادة جديدة و التي أصبحت هي المادة 25 من اتفاقية وارسو والخاصة بالضرر الناتج عن الخطأ الشخصي لتابعي الناقل الجوي، بعد أن وجهت انتقادات للاتفاقية بعدم النص على ذلك مما يسبب تعطيل نصوص الاتفاقية الخاصة بالمسؤولية المحدودة لأن هدف المضرور هو الحصول على التعويض الكامل برفعه دعوى ضد تابعي الناقل [56] ص268، [4] ص186، حيث تنص المادة 25 من الاتفاقية على: "1- إذا رفعت الدعوى على تابعي الناقل بناء على ضرر مما هو مذكور في الاتفاقية، جاز لهذا التابع متى أثبت أنه تصرف أثناء تأدية وظيفته، أن يستفيد من حدود المسؤولية التي يستطيع الناقل التمسك بها طبقا للمادة 22.

2- لا يجوز أن يزيد على الحدود المذكورة المبلغ الكلي للتعويض الذي يمكن الحصول عليه في هذه الحالة من الناقل و تابعيه"، و يشترط أن تتوافر العلاقة السببية بين خطأ التابع و الضرر الحاصل لتطبيق أحكام هذه المادة [56] ص268، 269 [102] ص33).

فحكم هذه المادة لا يسري في مواجهة الدعاوى التي يكون القضاء الأمريكي هو المختص بالفصل فيها لأن الولايات المتحدة الأمريكية لم تصادق على بروتوكول لاهاي. - أما في بروتوكول مونتريال لسنة 1966، رفع قيمة التعويض إلى 75 ألف دولار أمريكي لكل راكب عن وفاته أو إصابته، بعدما أعلنت الولايات المتحدة انسحابها من اتفاقية وارسو بسبب رفض أعضائها رفع حد المسؤولية إلى 100 ألف دولار أمريكي، مما اضطر تدخل الاتحاد الدولي للنقل الجوي الاياتا IATA و أقتع مجموعة من شركات الطيران الأمريكية و الأجنبية و هيئة الطيران الأمريكية CAB، تم إعلان هذا الاتفاق بين مجموعة شركات الطيران في 04 ماي 1966 بمدينة مونتريال و صادقت عليه هيئة الطيران المدني الأمريكية في 15 ماي 1966 [11] ص246، 247، [1] ص514، [5] ص382، 383.

ولم يتعرض هذا الاتفاق إلى الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار التي تلحق بالبضائع والأمتعة المسجلة والأشياء التي يحملها الراكب على متن الطائرة، فتطبق في هذه الحالة اتفاقية وارسو.

كما أنه لا يسري هذا الاتفاق إلا على عقود النقل الجوي الخاضعة لاتفاقية وارسو شرط أن تقع نقطة القيام أو الوصول أو المرسى الجوي أثناء الرحلة على الأراضي الأمريكية [56] ص97 [11] ص247، [5] ص514.

ثم جاء بروتوكول جواتيمالا سيتي الموقع في 08 مارس 1971 الذي كان بمثابة المراجعة الشاملة لاتفاقية وارسو ، على اعتبار أن اتفاق مونتريال 1966 مجرد إجراء وقتي لا بد أن يليه تدخل الدول الأعضاء في الاتفاقية، فعدل في أساس المسؤولية فأصبحت مسؤولية موضوعية و في بعض الأحكام الجوهرية الأخرى [11] ص247، [5] ص386، [3] ص185، 186 فوضع حدا أقصى للتعويض بالنسبة للحوادث التي تصيب الركاب بمليون و خمسمائة ألف فرنك ، و عن هلاك الأمتعة أو تلفها و التأخير بمبلغ 15 ألف فرنك، و حدد التعويض بالنسبة للبضائع بمبلغ 250 فرنك عن كل كيلوغرام [90] م8.

و لقد جاء بروتوكول جواتيمالا سيتي ليواجه التغير المستمر في القيمة الفعلية لمبلغ الحد الأقصى للتعويض، كما جاء فيه عدم قابلية حد المسؤولية المقرر فيه للتجاوز لأي وجه كان، منه فقد ألغى ما ورد في الجملة الأخيرة من الفقرة الأولى للمادة 22 من اتفاقية وارسو و بروتوكول لاهاي، التي

تسمح بالاتفاق على الزيادة في القيمة القصوى المحددة للتعويض فيهما [79] ص 132، 133، [104]، [11]، حيث نصت المادة 09 من نفس البروتوكول: " غير قابل للتجاوز أيا كانت الملابس التي يرتد إليها أساس المسؤولية".

كما نص على تقرير زيادة دورية في حد المسؤولية بغرض التغلب على المشاكل التي تثار كل مرة حول ذلك ، حسب ما تتطلبه الظروف الاقتصادية فقد نصت المادة 15 منه على أنه "يجوز إضافة مبلغ 187500 فرنك إلى الحد الأقصى للتعويض في نهاية السنة الخامسة و العاشرة من دخول البروتوكول حيز التنفيذ و يشترط لتطبيق ذلك موافقة ثلثي الدول الأطراف في البروتوكول"، لكنه ترك الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار التي تصيب البضائع المنقولة كما هو في اتفاقية وارسو.

و نجد أنه يصعب على بعض الدول الانضمام و المصادقة على هذا البروتوكول لرفعه قيمة التعويض إلى مليون و نصف المليون فرنك بوانكاريه أو 100 ألف دولار أمريكي، مما لا يسمح للدول الفقيرة و النامية الانضمام له [5]، ص 387.

- و آخر تحديد لأقصى قيمة للتعويض كان في بروتوكول مونتريال لسنة 1975 لحساب التعويض طبقا لاتفاقية وارسو و تعديلاتها إلى الوحدات الحسابية التي يحددها صندوق النقد الدولي FMI ، حيث تصبح التعويضات وفقا لهذه البروتوكولات كما يلي :

- الحد الأقصى عن وفاة الراكب أو إصابته هو 100.000 وحدة سحب خاصة.

- الحد الأقصى عن تلف الأمتعة أو ضياعها أو هلاكها أو تأخيرها 1000 وحدة سحب خاصة.

أما بالنسبة للبضائع فحدد التعويض ب 17 وحدة سحب خاصة عن كل كيلوغرام ، لكن تجدر الإشارة إلى أن هذه الوحدة الحسابية لا تطبق إلا على الدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي ، و هذا ما تبنته اتفاقية مونتريال 1999 التي لم تدخل حيز النفاذ بعد فقد جاءت بأحكام جديدة في مسائل التعويض عن الأضرار منها عدم تحديد المسؤولية إلا في حالات ، فالتعويض يكون على قدر الضرر كما أخذت بحقوق السحب الخاصة كوحدة حساب يتم على أساسها حساب قيمة التعويض بالعملة الوطنية ، و تبنت أيضا آلية لمراجعة حدود المسؤولية على فترات دورية لمواجهة التغير في القوة الشرائية للمبالغ المنصوص عليها كحد أقصى للتعويض [85] ص 60، [3] ص 187.

و لقد نصت المادة 150 من قانون الطيران المدني الجزائري على أنه: "مع مراعاة أحكام المادة

152 أدناه تمارس مسؤولية الناقل الجوي إزاء كل شخص منقول طبقا لقواعد اتفاقية وارسو المؤرخة في 12 أكتوبر 1929 وبروتوكول لاهاي في 28 سبتمبر 1955 والمصادق عليها من طرف الجزائر.

وتحدد قيمتها بمائتي وخمسين ألف (250.000) وحدة حسابية متشكلة من خمسة وستين ميلغراما و نصف من الذهب على أساس تسعمائة من الألف من الذهب الخالص، ويمكن أن تحول وحدات الحساب المذكورة للعملة الوطنية بأرقام صحيحة، ويتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة في تاريخ النطق بالحكم".

كما نجد أن قانون الطيران المدني نص صراحة على الرجوع إلى اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي 1955 المعدل لها، وحددت المادة 150 قيمة التعويض عن كل مسافر ب 250 ألف وحدة حسابية كحد أقصى للتعويض، والوحدة الحسابية تقابلها وحدة نقدية في اتفاقية وارسو و تساوي 65.5 ملغ من الذهب على أساس 900 من ألف ذهبا خالصا، أي 95، 58 ملغ من الذهب الخالص، دون تحديد منه للتعويض عن الأضرار التي قد تلحق بالبضائع و الأمتعة المسجلة من تلف أو هلاك، فنرجع في ذلك إلى نص المادة 2/23 من اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي المعدل لها ، أين حددت قيمة التعويض عن الأضرار التي تلحق بالبضائع والأمتعة المسجلة ب 250 فرنك عن كل كيلوغرام، أما الأشياء التي يحملها الراكب معه على متن الطائرة ب 5 آلاف فرنك لكل راكب.

2.2.1.1.1.1.2- الحد الأقصى للتعويض في مسؤوليتي المستغل عن الغير على السطح

و التصادم الجوي

1- الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار التي تلحق الغير على السطح حددته المادة 11 من اتفاقية روما 1952 [15] [184] [185] [1] ص118، [12] ص105 و عدلت المادة 2/11، بموجب بروتوكول مونتريال لسنة 1978 الذي جاء فيه أن الوحدات النقدية المذكورة هي تلك الوحدات المكونة من 65.5 ملغ من الذهب عيار 900 في الألف وأجاز تحويلها إلى العملات الوطنية وفقا للتشريعات المعمول بها في الدول المعنية، الذي ارتبط بوزن الطائرة المتسببة في الحادث و هو الوزن المصرح به عند إقلاع الطائرة حسب شهادة صلاحيتها للطيران :

- 50 ألف فرنك للطائرة التي تزن 1000كلغ فأقل .

- 50 ألف فرنك يضاف إليها 400 فرنك عن كل كلغ يزيد عن الألف للطائرة التي يزيد وزنها عن ألف كلغ و لا يتجاوز 6000 كلغ .

- 2.500.000 فرنك يضاف إليها 250 فرنكا عن كل كلغ يزيد على 6000 كلغ للطائرة التي يزيد وزنها عن 6000 كلغ و لا يتجاوز 20 ألفا .

- 6.000.000 فرنك يضاف إليها 150 فرنكا عن كل كلغ يزيد على 20 ألف كلغ للطائرة التي يزيد وزنها عن 20 ألف كلغ و لا يتجاوز 50 ألفا.

- 10.000.000 فرنك يضاف إليها 100 فرنك عن كل كلف يزيد على 50 ألف كلف للطائرة التي يزيد وزنها عن 50 ألف كلف .

وحددت المادة 11 في فقرتها الثانية الحد الأقصى عن الأضرار الجسدية التي تلحق بالأشخاص على السطح بنصها على أنه: " لا يجوز في حالة الوفاة أو الإصابة أن يزيد التعويض عن 500 ألف فرنك لكل شخص مات أو أصيب" و هذا الحد الأقصى لا يختلف من شخص لآخر باختلاف وضعه الاجتماعي أو جنسيته لأن قيمة الإنسان لا تتفاوت [96] ص 280، 281، [7] ص 208، [6] ص 402، [108]، 403 ص 388.

كما تضمنت المادة 13 من اتفاقية روما 1952 حكما أنه في حالة تعدد المسؤولين عن الضرر لا يتجاوز التعويض الحد الأقصى المقرر في الاتفاقية و التضامن بينهم، كما في حالة التضامن بين المستغل الحقيقي للطائرة والمستغل المؤقت لها (المستأجر)، و التضامن بين المستغل الحقيقي و المستغل غير الشرعي [1] ص 119، [5] ص 184، [108] ص 389.

وفي الفقرة الثانية من نفس المادة نصت على أنه في حالة الأضرار على السطح الناتجة عن تصادم طائرتين في حالة طيران، للمضروب الحق في المطالبة بالحد الأقصى المقرر عن كل طائرة حسب وزنها و تكون قد ساهمت في إحداث الضرر، دون أن يكون للمضروب الرجوع على مستغل الطائرة إلا في حدود التعويض المقرر لكل طائرة مستقلة عن الأخرى أي المسؤولية غير تضامنية ما لم تكن مسؤولية غير محدودة [11] ص 119، [10] ص 395، [1] ص 186، [5] ص 185.

ونجد أن المادة 14 من نفس الاتفاقية قد فرقت بين حالتين إذا ما تجاوزت قيمة التعويضات المحكوم بها عن الأضرار قيمة الحد الأقصى للتعويض المحدد في الاتفاقية ، وكيفية توزيعه بين المضروبين على السطح كما يلي:

- الحالة الأولى: أن تكون التعويضات متعلقة فقط بأضرار أصابت الأشخاص إما وفاة أو إصابات، أو بأضرار لحقت الأموال وحدها، هنا يتم تخفيض التعويضات بالنسبة لكل مضروب أو وراثته بحيث يتقاضى مبلغا بنسبة ما قضي لصالحه إلى المجموع الإجمالي للتعويضات.

- الحالة الثانية: إذا كانت المطالبات بالتعويض و في وقت واحد عن الوفاة و الإصابة و الأضرار بالأموال، خصص على سبيل الأسبقية نصف المبلغ الإجمالي المعد للتوزيع لتعويض حالات الوفاة و الإصابة، فإذا تبين عدم كفايته وزع توزيعا نسبيا بينها، أما النصف الثاني فيوزع نسبيا بين الطلبات الخاصة بالتعويض عن الأضرار التي أصابت الأموال، وإذا فاض عن هذا النصف شيء انصرف إلى

تعويض ما لم يمكن تسويته عن الأضرار المتمثلة في الوفاة و الإصابة [7] ص208، 209، [1] ص120، [108] ص395، 396، [15] ص186.

فاتفاقية روما 1952 أعطت أهمية لحياة الإنسان و الأولوية للسلامة الجسدية، حيث قضت بتوزيع النصف الثاني توزيعا نسبيا لتعويض الأضرار التي لحقت بالأموال والجزء المتبقي لحالات الوفاة و الإصابات التي لم يكف النصف الأول لتغطيتها [6] ص403، 404، [58] ص135 [74] ص247، [15] ص186، [5] ص180.

وجاء قانون الطيران الجزائري بتقرير قيمة التعويضات وفقا لما قرره اتفاقية روما 1952 عن الأضرار التي تصيب الغير على السطح نتيجة حادث يصيب الطائرة، وأخذ بنفس المعيار المنصوص عليه في نفس هذه الاتفاقية و هو تقدير الحد الأقصى للتعويض حسب كل طائرة وكل حدث ، حيث جاء في نص المادة 161 من القانون رقم 98-06 المتضمن قانون الطيران المدني المعدل والمتمم: "لا يمكن لمبلغ التعويض المستحق على المستغل عن الخسائر التي تصيب الأشخاص والأموال على اليابسة، أن يفوق بالنسبة لكل طائرة وحسب الحدث، الحدود المبينة في اتفاقية روما المبرمة في 07 أكتوبر 1952 المتعلقة بالخسائر التي تصيب الغير على اليابسة بفعل طائرة أجنبية".

ونصت المادة 162 "إذا وقعت خسائر لأشخاص و أملاك على اليابسة اثر اصطدام طائرتين أو عدة طائرات في حالة تحليق يتقاسم المستغلون مسؤولية هذه الخسائر".

و من نص هذه المادة نجد أن المشرع جعل المسؤولية تضامنية بين مستغلي الطائرات المتصادمة في حالة تحليق و أصابت الغير على اليابسة بضرر فيتقاسمون التعويض فيما بينهم بالتساوي.

كما أكدت المادة 161 على عدم جواز تجاوز قيمة التعويض الحدود القصوى المحددة في اتفاقية روما لسنة 1952، لكن القانون لم يتطرق إلى حالة تجاوز التعويضات المحكوم بها عن الأضرار التي أصابت الغير على السطح ، قيمة الحد الأقصى للتعويض المحدد في الاتفاقية ؟ نطبق في ذلك نص المادة 14 من اتفاقية روما التي فرقت بين حالتين.

2- الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار الناتجة عن التصادم الجوي ، كما سبق و أن ذكرنا أنه لا توجد اتفاقية نافذة تحكم هذه المسؤولية، و إنما مجرد مشروع اتفاقية مونتريال لسنة 1964، و قد وضع هذا المشروع حدا أقصى للتعويض يرتبط بقيمة الطائرة الأخرى وقت وقوع التصادم أو تكاليف الإصلاح أو الاستبدال أيهما أقل في حالة هلاك الطائرة الأخرى أو ضياعها أو تلفها أي كل مستغل تتحدد مسؤوليته بقيمة طائرة المستغل الآخر.

و لقد حدد فيها الحد الأقصى للتعويض بالنسبة لكل راكب 250 ألف فرنك، و مبلغ 250 فرنك عن كل كلغ من البضائع أو الأمتعة حسب ما حددته اتفاقية وارسو و بروتوكول لاهاي 1955 المعدل لها .

وتصبح المسؤولية مطلقة إذا وقع الضرر نتيجة عمل أو امتناع عمدي من جانب المسؤول [117] م 10 و 11، [96] ص 290، 291، [7] ص 218.

أما في القانون الوطني فقد نصت المادة 167 من القانون رقم 98-06 المعدل والمتمم على حدود التعويض القصوى بنصها على ما يلي: " لا تتعدى مسؤولية مستغل طائرة متورط في اصطدام ، الحدود التالية :

أ- بالنسبة لضياع الطائرة الأخرى أو إصابتها بأضرار: القيمة التجارية لما قبل الاصطدام أو ثمن التصليحات أو الاستبدال مع اعتماد أصغر رقم.

ب- بالنسبة لعدم استعمال الطائرة المعنية: 10% من القيمة المعتمدة لهذه الطائرة في الفقرة أ أعلاه.

ج- بالنسبة لوفاة أشخاص على متن تلك الطائرة و لجروح أو تأخير أصابهم: مائتين وخمسين ألف وحدة حسابية لكل شخص طبقا لاتفاقية وارسو.

د- بالنسبة لكل الأشياء التي كانت لدى كل شخص على متن الطائرة و تحت حراسته، خمسة آلاف وحدة حسابية لكل شخص.

هـ- بالنسبة لإتلاف وضياع خسارة أي شيء موجود على متن الطائرة بما في ذلك الأمتعة المسجلة والبريد: مائتان و خمسون وحدة حسابية للكيلوغرام الواحد".

كما نصت المادة 168 من نفس القانون على أنه: " تماثل الخسائر الناتجة عن عرقلة تسبب لطائرة من جراء تحليق طائرة أو عدة طائرات أخرى، الخسائر التي يسببها اصطدام ".

و نجد أن المشرع الجزائري أخذ بنفس أحكام اتفاقية مونتريال 1964 غير النافذة، ذلك تفاديا منه للفراغ القانوني في حالة تصادم طائرتين أو أكثر مع غياب التشريع الدولي الواجب التطبيق على هذه الحالة ، خاصة إذا ما وقع الاصطدام و كانت إحدى الطائرات جزائرية أو على الإقليم الجزائري و كان القضاء الجزائري هو المختص ،فحدد الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار التي تصيب الطائرة نفسها بقيمتها التجارية أو بقيمة تصليحها أو استبدالها بأقل القيمتين، أما الأضرار التي تصيب الأشخاص و البضائع والأمتعة المسجلة و الأشياء التي يحملها الراكب معه على متن الطائرة بنفس ما نصت عليه اتفاقية وارسو و بروتوكول لاهاي المعدل لها.

وهي نفس الأحكام التي تطبق بالنسبة للخسائر التي تسببها عرقلة طائرة جراء تحليق طائرة أو عدة طائرات أخرى.

1.2.1.1.2. كيفية حساب قيمة التعويض بالعملة الوطنية

تنص المادة 23 من اتفاقية وارسو على انه: "في نقل الأشخاص تكون مسؤولية الناقل قبل كل راكب محدودة بمبلغ مائتين و خمسين ألف فرنك... المبالغ المبينة بالفرنكات في هذه المادة تعتبر مقدرة بواقع وحدة نقدية مكونة من خمسة وستين ميلغرام ونصف من الذهب عيار تسعمائة من الألف، و يمكن تحويل هذه المبالغ إلى أية عملة وطنية في أرقام دائرية"، و قد عدلت مبالغ التعويضات المقدرة في هذه المادة بموجب بروتوكول لاهاي لسنة 1955 ثم بروتوكول جواتيمالا سيتي لسنة 1971 الذي لم ينفذ بعد.

و يستفاد من هذا النص أن اتفاقية وارسو وضعت مبلغا من وحدات الحساب يتم ترجمتها إلى عملات وطنية، و كانت وحدة الحساب هي وحدة نقدية ذهبية تتمثل في الفرنك الفرنسي [85] ص 82، [79] ص 145، [58] ص 187، و يتم تحويل هذه الوحدة إلى أية عملة وطنية وفقا لقيمة الذهب المقدر لتلك العملة، فلا يتأثر بذلك المضرور فيما يحصل عليه من تعويضات باختلاف قيم عملات الدول التي يعرض النزاع أمام محاكمها [118] ص 225.

لكن هذه الاتفاقية أغفلت جانبيين في غاية الأهمية :

أولا- التاريخ الذي يجب الاعتراف به عند التحويل إلى العملة الوطنية و كان أمام القضاء ثلاثة حلول:

1- أن يأخذ بقاعدة تاريخ صدور الحكم.

2- أو يأخذ بقاعدة تاريخ وقوع الضرر.

3- أو بقاعدة تاريخ الوفاء.

وقد عدل بروتوكول لاهاي المادة 22 من اتفاقية وارسو في فقرتها الخامسة والتي نصت على الأخذ بقاعدة يوم صدور الحكم [79] ص 146، بنصها: "...ويجري تحويل هذه المبالغ عند التقاضي إلى عملات وطنية غير النقد بالذهب وفقا للقيمة الذهبية لتلك العملات يوم صدور الحكم".

ثانيا- الكيفية التي يتم بها التحويل و سعر الصرف، فهل يتم التحويل على أساس السعر الرسمي للسوق أو سعر السوق الحرة أم هناك وسيلة أخرى ؟

لم يكن يثير تحويل الفرنك الذهبي إلى العملات الوطنية أي مشكل في البداية وذلك بثبوت السعر الرسمي للذهب، فإذا كانت عملة دولة القاضي هي النقد بالذهب، فإن التحويل من الفرنك الفرنسي إلى عملة دولة القاضي أي وحدة الدفع الوطنية يكون أساس العلاقة بين قدر الذهب في الودعتين: وحدة الحساب أو القياس و هي الفرنك الفرنسي ووحدة الدفع هي العملة الوطنية، وإذا كانت العملة الوطنية غير مقومة بالذهب فيستعان في ذلك بسعر التحويل الرسمي للفرنك الفرنسي أو بقيمة عملة ثلاثة مقومة بالذهب [85] ص83، [79] ص147.

وبدخول اتفاقية جمايكا المعدلة لاتفاقيات "بريتون وودز" وهي مجموعة من القرارات صيغت في شكل اتفاقيات ناتجة عن مؤتمر عقده الدول الأعضاء في مجمع الذهب، والتي أرست قاعدة الذهب وقاعدة الصرف بالذهب حيز النفاذ ابتداء من 01 أبريل 1978، و لقد اتضح صعوبة استخدام الفرنك الفرنسي كوحدة قياس وتحويلها إلى العملات الوطنية، وذلك بسبب ما قرره هذه الاتفاقية من خطر على الدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي ربط عملاتها بالذهب و بسبب إلغائها السعر الرسمي للذهب [11] ص249، 250، [79] ص148، [85] ص83.

لذلك جاءت بروتوكولات مونتريال الإضافية – الأربعة - لسنة 1975 المعدلة لاتفاقية وارسو، واستبدلت حقوق السحب الخاصة بالفرنك الذهب المنصوص عليه في الاتفاقية الأصلية كأساس لحساب التعويض، و قد قومت هذه الوحدة الجديدة في بداية الأمر بالمقابلة لمجموعة من عملات الدول الأعضاء طبقا لنظام سلة العملات، ثم على أساس وزن معين من الذهب، وألزم صندوق النقد الدولي الدول الأعضاء أن تحدد أسعار عملاتها في البنوك المركزية على أساس حقوق السحب الخاصة هذه، لكن مشكلة تحويل الفرنك الفرنسي لم تنته بذلك فهي تبقى قائمة ببقاء اتفاقية وارسو أساسا لمسؤولية الناقل الجوي الدولي [79] ص148، 149، وظهرت هذه الوحدة بسبب الوضع المتدهور لنظام النقد الدولي بسبب إلغاء السعر الرسمي للذهب مما أدت بدراسات صندوق النقد الدولي إلى قرار وحدة نقدية جديدة تحل محل الذهب و التي تعادل 15 فرنك بوانكاريه.

و لا يزال الفقه منقسم إلى عدة اتجاهات حول الحل الواجب إتباعه لحل مشكل تحويل الفرنك الفرنسي إلى العملة الوطنية:

الاتجاه الأول: هذا الاتجاه يرفض اتخاذ سعر الذهب أساسا لتحويل الفرنك بوانكاريه إلى العملة الوطنية، وهو ما أخذ به القضاء المصري الذي يرى أن التعويض يكون بعدد من الجنيهات المصرية الورقية

مساو لعدد من الجنيهات الذهبية المشتمة على ذهب يعادل وزن الذهب الذي تشتمل عليه الفرنكات بوانكاريه التي أقرتها الاتفاقية كحد للمسؤولية .

انتقد هذا الرأي القضائي على أساس إن اتفاقية جمايكا منعت ربط العملة الوطنية بالذهب، كما أنه قد يضر بمصلحة المدعي أمام المحاكم المصرية بسبب انخفاض قيمة الجنيه المصري [79] ص 150، [85]، 151 ص 83، [9] ص 273.

الاتجاه الثاني: يرى وجوب تحويل الفرنك الفرنسي إلى العملة الوطنية على أساس سعر الذهب الرسمي، لأن هذا ما يتفق مع قصد الاتفاقية في اختيار وحدة نقدية يتحقق بها الاستقرار و الثبات. و لقد انتقد هذا الرأي على أن السعر الرسمي للذهب لا يستعمل إلا في المعاملات التي تربط البنوك المركزية بعضها ببعض [119] ص 308، [79] ص 151، [85] ص 85، وقد أوصت اللجنة القانونية للايكاو منذ 1974 بالأخذ به، و أخذ به القضاء في العديد من الدول.

الاتجاه الثالث: أن التحويل يجب أن يتم على أساس سعر الذهب في السوق الحرة، و هذا الاتجاه يهدف إلى مصلحة المضرور لأن سعر الذهب في السوق الحرة مرتفع عن السعر الرسمي له ذو الطابع التحكيمي، وأخذ به قضاء عدة دول.

الاتجاه الرابع: يرى أن تحويل الفرنك الفرنسي إلى العملة الوطنية على أساس حقوق السحب الخاصة التي اقرها صندوق النقد الدولي والتي تعادل الوحدة منها 15 فرنكا، لكن هذا الرأي يقتصر على الدول أعضاء الصندوق فقط [79] ص 152، [85] ص 85، [118] ص 220، [71] ص 4، 5.

الاتجاه الخامس: يرى أنه يتم تقدير التعويض على أساس العملة الفرنسية الجديدة لأنها حلت محل العملة القديمة.

كما انتقد هذا الرأي على انه يربط مصير جميع المضرورين في كل أنحاء العالم بالسياسة النقدية الفرنسية في تحديد قيمة الفرنك الفرنسي [119]، ص 308 (85، ص 85)].

وفي قانون الطيران المدني الجزائري فقد أخذ بالوحدة الحسابية كوحدة لتقدير الحد الأقصى للتعويض و الوحدة الحسابية في مفهوم القانون الجزائري وحسب ما ورد في نص المادة 3/150 من القانون رقم 98-06 على أنه: "... مشكلة من خمسة وستين ملغ ونصف من الذهب على أساس تسعمائة من الألف من الذهب الخالص، ويمكن أن تحول وحدات الحساب المذكورة للعملة الوطنية بأرقام صحيحة و يتم التحويل، في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة في تاريخ النطق

بالحكم" من هذه المادة نجد أن المشرع قد حدد تاريخ تحويل الوحدة الحسابية إلى العملة الوطنية بتاريخ النطق بالحكم، أي بنفس حكم المادة 22 من الاتفاقية المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955.

و الوحدة الحسابية و هي نفسها الوحدة النقدية في اتفاقية وارسو تساوي 65.5 ملغ من الذهب على أساس 900 من الألف من الذهب الخالص و يتم تحويلها حسب قيمة الذهب في الجزائر وقت النطق بالحكم.

فالذهب يبقى أساسا للتحويل من الفرنك الفرنسي إلى العملات الوطنية لذلك يبقى القانون الجزائري يعتمد عليه و ذلك تطبيقا لأحكام اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي المعدل لها وهو أمر واقع طبقا لنص المادة 22 من الاتفاقية والمادة 05/22 من بروتوكول لاهاي 1955 و نص المشرع على ذلك صراحة في نص المادة السالفة الذكر، والتي جاء فيها: "...ويتم التحويل من حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة في تاريخ النص بالحكم"، والذهب كأساس للتحويل للعملة الوطنية يكون على أساس سعره الرسمي في البنوك المركزية [11] ص284، 285. خاصة وأن اتفاقات مونترال الأربعة لسنة 1975 لم تدخل حيز النفاذ بين الدول الأعضاء في الاتفاقية لتحل حقوق السحب الخاصة محل الفرنك بوانكاريه.

ونرى أن الأخذ بهذا المعيار للتحويل إلى العملة الوطنية في الجزائر و إن كان يخلق نوعا من الاستقرار و الثبات، لكن رغم ذلك فإنه يؤدي إلى جماد قيمة النقود منذ وجود الاتفاقية، وأن الأخذ بسعر السوق الحرة يكون أكثر تحقيقا للتوازن بين مقدار التعويض المحدود و بين القدرة الشرائية للنقود، حيث أنه سيؤدي إلى التغيير في قيمة التعويض الذي يحصل عليه المضرور بحسب القوة الشرائية لهذه العملة مما يجعله عادلا مهما تدهورت قيمة النقود.

2.1.1.2. تشديد المسؤولية واتفاقات الإعفاء أو التخفيف منها

بتوفر الشروط التي أقرتها اتفاقية وارسو و تعديلاتها يستفيد الناقل الجوي من الحد الأقصى للتعويض، و عدم توافر إحدى هذه الشروط نرجع إلى القواعد العامة في تحديد قيمة التعويض وهي التعويض بما يناسب الضرر الذي لحق بالمضرور، ولا تكون محدودة فعاقبته الاتفاقية بالحرمان من الاستفادة من نصوصها التي تحد من مسؤوليته أو تعفيه منها متى كان سيء النية [11] ص286، [15] ص225، [1] ص217، [54] ص100، [5] ص391، [6] ص315، [102] ص34، 35، [88] ص92.

وأباحت الاتفاقية تشديد المسؤولية للناقل اتفقا بينه و بين مستعملي الطائرة، عكس اتفاقات الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها التي تعد باطله بطلانا مطلقا.

لذلك نتطرق أولاً للتشديد القانوني لمسؤولية الناقل الجوي و التشديد الاتفاقي ثم اتفاقات الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية .

1.2.1.1.2. تشديد المسؤولية

يشترط في اتفاقية وارسو و البروتوكولات المعدلة لها أن يكون الناقل حسن النية ليستفيد من نظام المسؤولية المحدودة، أما إذا كان الناقل الجوي سيء النية فإنه يحرم من استفادته من التعويض المحدد في الاتفاقية، و تشديد المسؤولية يكون أما بالنص الصريح في الاتفاقية على الحالات التي تشدد فيها المسؤولية و قد تكون بموجب الاتفاق بين طرفي العقد .

أولاً: التشديد القانوني للمسؤولية

ثانياً : التشديد الاتفاقي للمسؤولية

1.1.2.1.1.2- التشديد القانوني للمسؤولية

إن فكرة التشديد القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو 1929 ترتبط أساساً بتنفيذه لالتزاماته التعاقدية بحسن نية من ناحية، أي دون ارتكابه هو أو أحد تابعيه لخطأ عمدي بقصد إحداث الضرر أو الإهمال أو غش، و من ناحية ثانية إصدار مستندات النقل مستوفية لجميع الشروط و البيانات اللازمة.

و إخلال الناقل الجوي لهذه الالتزامات تترتب عنه عدم تمكنه من التمسك بأحكام المسؤولية المحدودة المقررة لصالحه في اتفاقية وارسو [5] 391، [96] ص 219، [54] ص 106 [115] ص 4.

الحالة الأولى: تخلف وثائق السفر أو عدم اشتغالها على البيانات اللازمة

ألزمت اتفاقية وارسو في المواد الثالثة و الرابعة و الثامنة الناقل الجوي أن يسلم الطرف الثاني و وثائق تثبت عقد النقل الجوي مشتملة على بيانات ضرورية نصت عليها المواد السابقة و هي بمثابة تبصير الركاب و الشاحنين للصيغة الدولية للرحلة و خضوعها لنظام المسؤولية المحدودة، من أجل إعطائهم فرصة للتأمين على حياتهم أو على بضائعهم إذا أرادوا ذلك.

و تتمثل هذه الوثائق في تذكرة السفر و استمارة الأمتعة و خطاب نقل البضائع، ففي حالة عدم إصدارها أو فقدانها بعد إصدارها وسمح الناقل بإتمام عملية النقل رغم ذلك، فهو مخل بواجباته القانونية و بالتالي لا يستفيد الناقل الجوي من احكام المسؤولية المحدودة تطبيقاً لنصوص المواد 3، 2/4 و 9 من الاتفاقية [71]، ص 6، 7.

و السؤال الذي يطرح نفسه هو: هل يطبق نفس الحكم السابق في حالة وجود نقص في البيانات الواجب ذكرها في هذه الوثائق؟

و لقد سبق وأن عرفنا البيانات اللازمة في كل من تذكرة السفر (المادة 03)، و في استمارة الأمتعة(المادة 4) و خطاب نقل البضاعة (المادة 08)، و التي خفف منها بروتوكول لاهاي المعدل للاتفاقية سنة 1955 و قصرها على ثلاثة بيانات في كل وثائق السفر وهي:

1- بيان نقطتي القيام و الوصول.

2- إذا وقعت نقطتا القيام و الوصول في إقليم طرف واحد متعاقد، ويكون من المتوقع وجود مرسى جوي أو أكثر في إقليم دولة أخرى فبيان أحد تلك المراسي.

3- تنبيه بأن النقل يخضع لاتفاقية وارسو التي تحدد بوجه عام مسؤولية الناقل عند وقوع وفاة أو إصابة للراكب أو ضياع أو هلاك أمتعته أو تلف أو هلاك أو فقد البضاعة.

فغرض الاتفاقية هو توحيد هذه المستندات في جميع الدول المنظمة من جهة و حماية مستعملي هذا المرفق (النقل الجوي) و لفت انتباههم إلى الصفة الدولية للنقل و أحكام المسؤولية المحدودة من جهة أخرى.

فالتعديل الذي جاء به بروتوكول لاهاي 1955 قصر جزاء حرمان الناقل من أحكام المسؤولية المحدودة في حالة عدم تسليمه ووثائق السفر أصلاً، و في حالة خلو المستند من ذكر البيان الخاص بتنبيه الركاب و أصحاب البضائع بأن النقل يخضع لاتفاقية وارسو و بالتالي نظام المسؤولية المحدودة . لكن وبعد رفع قيمة التعويض في بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971 إلى المليون ونصف فرنك في حالة وفاة الراكب أو إصابته بجراح في المواد 2 و 3 منه على أن عدم مراعاة البيانات الإلزامية في تذكرة السفر أو استمارة الأمتعة لا تؤثر على استفادة الناقل الجوي من الحد الأقصى للتعويض، لكن هذا الحكم و حسب نفس البروتوكول لا ينطبق على حالة عدم إصدار الناقل الجوي لتذكرة السفر أو استمارة الأمتعة، كما أنه لا يسري على إهمال ذكر بيانات خطاب نقل البضاعة [5] ص 391، 396، [11] ص 287، 292، [54] ص 106، 108، [2] ص 211.

لكن بروتوكول مونتريال 1975 المعدل لاتفاقية وارسو نص على استفادة الناقل من التحديد القانوني للتعويض رغم تخلف خطاب النقل الجوي أو عدم اشتماله على البيانات اللازمة [54] ص 108.

الحالة الثانية: رجوع الضرر إلى غش الناقل أو إلى خطأ من جانبه مساو للغش

و تنص المادة 25 من اتفاقية وارسو على أنه : "1- ليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها، إذا كان الضرر قد تولد عن غشه أو خطأ يراه قانون المحكمة المعروض عليها النزاع معادلاً للغش.

2- وكذلك يحرم الناقل من هذا الحق إذا أحدث الضرر في نفس الظروف أحد تابعيه في أثناء تأديته لأعمال وظيفته".

و لقد أثار تحديد المقصود بعبارة "الغش و الخطأ المعادل له" صعوبات في التطبيق خاصة وقد تركت الاتفاقية الأمر في ذلك لقانون المحكمة المعروض عليها النزاع ، فهل يقصد به القانون الداخلي للدول لتحديد المقصود بالخطأ المعادل للغش أو يقصد وضع قاعدة موضوعية دولية ، فما هي هذه الأخيرة ؟

و لقد انقسم الفقه في ذلك إلى فريقين [104] ص123:

- ذهب الفريق الأول إلى أن المادة 25 تتضمن قاعدة إسناد إلى القانون الداخلي، والقاضي له الحرية في تطبيق قانونه الوطني و تعريفه للخطأ المعادل للغش.

أما الفريق الثاني فقال أن القاضي ليست له الحرية في تحديد معنى الخطأ المعادل للغش، و أن المادة 25 تتضمن قاعدة موضوعية هدفها ليس إسناد إلى القوانين الداخلية، وإنما السماح للدول التي لا يوجد في قانونها الداخلي اصطلاح مقابل و مطابق لفكرة الغش كالدول الأنجلوساكسونية مثلا أن تستعين بأقرب فكرة موجودة في قانونها الداخلي إلى فكرة الغش [1] ص221، 222 [11] ص292، [54] ص109، [5] ص396، 398.

ولقد أخذ القضاء الفرنسي و قضاء الدول التي تأثرت بالنظام القضائي الفرنسي بالرأي الأول ، ففضت أن الخطأ المعادل للغش هو الخطأ الجسيم، فلا يستفيد الناقل من المسؤولية المحدودة سواء بسبب غشه أو خطئه الجسيم.

أما قضاء الدول التي لا تعرف الغش فأخذت بالرأي الثاني، و قررت أن الخطأ المعادل للغش هو "الخطأ الإرادي وهو كل فعل أو امتناع إرادي يعلم مرتكبه أن من شأن هذا الفعل أن يؤدي إلى الإخلال بواجب ملقى على عاتقه، أو إلى احتمال إحداث ضرر للغير، أو يجهل مرتكبه عن عدم اكتراث و رعونة، أو لا يهمنه أن يعلم ما إذا كان من شأن هذا الفعل أو الامتناع أن يؤدي إلى ذلك ". فيتوافر في هذا الخطأ شرطين:- اتجاه الإرادة إلى ارتكاب فعل أو الامتناع عن أداء واجب معين.

- توافر حالة نفسية معينة لدى مرتكبه أو الممتنع تتمثل في وعيه بالنتائج الضارة المحتمل ترتبها على فعله أو امتناعه وعدم اكترائه [11] ص294، [9] ص295، [104] ص126.

و هذا الاختلاف يؤثر على ما جاءت من أجله اتفاقية وارسو و هو توحيد قواعد النقل الجوي، ف جاء بروتوكول لاهاي 1955 بتعريف للخطأ المعادل للغش في المادة 13 منه: "لا تسري حدود المسؤولية المقررة في المادة 22 متى قام الدليل على أن الضرر ناشئ عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه واقع إما بقصد إحداث ضرر و إما برعونة مقرونة بإدراك احتمال ترتب ضرر على ذلك فإذا وقع الفعل أو الامتناع من جانب التابعين فيجب كذلك إقامة الدليل على أنهم إنما تصرفوا عندئذ في نطاق تأدية وظائفهم" جعل هذا التعديل صيغة موحدة للخطأ بوضعه لقاعدة دولية موضوعية الذي يؤدي إلى حرمان الناقل من التعويض المحدود تلتزم به محاكم الدول الأطراف في الاتفاقية بعد تعديلها [2] ص209، 210، [11] ص294، 295، [1] ص222، 223.

وهو الحكم الذي أخذ به القانون الجزائري في المادة 151 من قانون الطيران المدني: "لا تسري حدود المسؤولية المحددة في هذا القانون إذا ثبت أن الخسارة ناتجة عن غش أو خطأ يقدر أنه معادل للغش أو الخطأ الذي ارتكبه الناقل أو مندوبوه خلال ممارسة وظيفتهم".

و الخطأ المعادل للغش لم يعرفه القانون الجزائري لذلك نأخذ بالتعريف الذي ورد في المادة 13 من بروتوكول لاهاي على أساس ما جاء في نص المادة 150 صراحة على أنها تأخذ بجميع أحكام اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي [10] م150.

أما بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971 في مادته العاشرة أقر نص المادة 25 من اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي دون تعديل، لكنه قصر تطبيقها على نقل البضائع دون نقل الأشخاص والأمتعة و لم يتم استبعاد تطبيق هذه المادة في مجال نقل البضاعة إلا بمقتضى بروتوكول مونتريال الرابع 1975 (المادة 9) [11] ص295، [2] ص211.

وهو نفس الحكم الذي أقرته اتفاقية روما لسنة 1952 المتعلقة بمسؤولية المستغل عن الأضرار التي تصيب الغير على السطح في المادة 1/12 منها و هي حرمان الناقل من المسؤولية المحدودة فيها في حالتين: 1- رجوع الضرر إلى فعل متعمد أو امتناع مقصود من جانب المستغل أو تابعيه أو وكلائه مقرونا بنية إحداث ضرر و على المضرور إثبات ذلك [6] ص408، [96] ص273، [74] ص253 [58] ص139.

2- حالة الاستيلاء بصورة غير مشروعة على الطائرة و استعمالها دون رضاء من له الحق في استعمالها و توجيه ملاحظتها [10] م2/12.

أما المشرع الجزائري فلم ينص على هاتين الحالتين في أحكام مسؤولية المستغل إزاء الغير على اليابسة، فنطبق بذلك نص المادة 59/أخيرة التي جاء فيها: "تخضع لأحكام القانون العام كل الأضرار و الخسائر التي لم تشملها أحكام القسم الرابع من الفصل الثامن من هذا القانون"، فنطبق بذلك ما جاء في اتفاقية روما ثم القواعد العامة للمسؤولية و المتمثلة في مسؤولية حارس الأشياء غير الحية.

تطبق أحكام المسؤولية غير المحدودة في الحالات التي نص عليها القانون، كما يستطيع الطرفان الاتفاق على الزيادة في المبالغ المحددة في الاتفاقية و هو ما يسمى بالتشديد الاتفاقي للمسؤولية.

2.1.2.1.1.2- التشديد الاتفاقي للمسؤولية

جاءت اتفاقية وارسو بالحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل الجوي حماية له وأقرت بطلان الاتفاق على التنازل عنه أو الإعفاء منه، لكن من نص المادة 1/22 نجدها تسمح بالاتفاق على رفع قيمة التعويض في نقل الأشخاص حيث تنص: "يجوز للراكب بناء على اتفاق خاص مع الناقل أن يضع حدا أعلى للمسؤولية".

لكننا نجد أن هذا النوع من الاتفاقات نادر جدا في نقل الركاب لأنهم غالبا ما يلجؤون إلى التأمين لضمان جبر ما يزيد من أضرار لا يكفي تعويضها الحد الأقصى القانوني لمسؤولية الناقل [79] ص135، [54] ص101، [115] ص46، [3] ص205، [9] ص279.

و يرى البعض أن اتفاق مونتريال لسنة 1966، يعد من قبيل اتفاقات تشديد المسؤولية برفعه لقيمة التعويض إلى 75 ألف دولار، لكننا نجد أن هذا الاتفاق لا يمكن اعتباره كذلك لأنه مفروض على شركات الطيران من طرف هيئة الطيران المدني، كما أن الاتفاق على تشديد المسؤولية يعرضه الراكب ويوافق عليه الناقل و يبرم بينهما اتفاق خاص بذلك [85] ص75، [11] ص296، مثلا في حالة إذا كانت هذه الحماية القانونية هي السبب في إفلاسه و شل حركة النقل الجوي و عرقلة الاستغلال الجوي، مما يؤدي بالناقل إلى التنازل عن هذه الحماية و قبوله لأعلى من قيمة التعويض المحددة في الاتفاقية.

كما أن التعويض الاتفاقي لا يعد من قبيل التقدير الجزافي الذي يستحق بصفة تلقائية مهما كانت قيمة الضرر، وإنما هو بمثابة حد أقصى جديد للتعويض، لا يمكن تجاوزه ولا يفترض الوصول إليه أو بلوغه، فإذا ثبت أن الضرر أقل من التعويض الاتفاقي الجديد، فالمضرور لا يستحق إلا مقدار جبر الضرر تطبيقا لقاعدة مساواة التعويض للضرر [54] ص101، [11] ص296، 297.

أما فيما يخص نقل البضائع والأمتعة المسجلة، جاءت الاتفاقية صريحة بجواز الاتفاق على رفع الحد الأقصى للتعويض، وهو موجود مقارنة مع نقل الأشخاص وسمي "بإعلان المصلحة في التسليم"، حيث تنص المادة 2/22 على أنه: "في نقل الأمتعة المسجلة والبضائع تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ مائتي وخمسين فرنك عن كل كيلوغرام، ما لم يذكر المرسل بصفة خاصة عند تسليمه الطرد إلى الناقل مصلحته في تسلمه ومتى يدفع رسماً إضافياً إن وجب ذلك.

وفي هذه الحالة يكون الناقل ملزماً بالتعويض في حدود المبلغ المعلن، ما لم يثبت أن هذا المبلغ يفوق المصلحة الحقيقية التي يعلقها المرسل على التسليم".

و لا يعد هذا الإعلان بمثابة وضع حداً أقصى أعلى مما قرره الاتفاقية، و لا من قبيل تحديد قيمة البضاعة أو الأمتعة المسجلة كما يرى الفقه، وإنما هو تصرف من جانب واحد يقدر بموجبه المرسل مسبقاً قيمة الضرر الذي قد يصيبه من جراء خطأ الناقل في تنفيذه لعقد النقل.

و لا بد أن تتوفر شروطاً في هذا الإعلان لينتج أثره وهي:

1- أن يتم الإعلان عند قيام المرسل بتسليم البضاعة إلى الناقل فإذا تم بعد ذلك يشترط قبول الناقل لينتج أثره.

2- أن يتم الإعلان مقابل دفع رسم إضافي فوق أجره النقل إلى الناقل.

3- أن يدون هذا الإعلان في خطاب نقل البضاعة أو استمارة نقل الأمتعة.

و يتمثل هذا الأثر في استبدال القيمة المعلنة فيه بالحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه في الاتفاقية ولا تعد هذه القيمة المعلنة تقديراً جزافياً يستحق بصفة تلقائية، وإنما لا تستحق بكاملها إلا إذا كان الضرر الواقع مساوياً لها، وإذا كان الضرر قيمته أقل فلا يلتزم الناقل إلا بالقيمة الأقل، ويقع على الناقل عبء إثبات نقصان قيمة الضرر عن التعويض المعلن.

كما تسري اتفاقات تشديد المسؤولية في حق الناقل الذي أبرم عقد النقل، لكن لا يكون لها أثر على الناقل الفعلي الذي يقوم بتنفيذ العقد إلا إذا قبلها طبقاً للمادة 2/3 من اتفاقية جواد الاخارا [79] ص135، 144، [11] ص298، [54] ص102، 103، [85] ص78، [120] ص517، [96] ص225.

و لم ينص المشرع الجزائري صراحة على إمكانية تشديد المسؤولية اتفاقاً بين الناقل و مستعملي النقل الجوي، نطبق في ذلك أحكام المادة 2، 1/22 من اتفاقية وارسو و التي لم يتم تعديلها في كل من بروتوكول لاهاي و بروتوكول مونتريال لسنة 1975، كذلك نأخذ بنص المادة 2/3 من اتفاقية جواداخارا المعدلة لاتفاقية وارسو [45].

2.2.1.1.2. اتفاقات الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية

سمحت اتفاقية وارسو لطرفي عقد النقل بالزيادة في القيمة المحددة القصوى للتعويض أي تشديد المسؤولية اتفاقا، لكنها في مقابل ذلك أبطلت أي شرط يكون الغرض منه إعفاء الناقل من المسؤولية تماما أو التخفيف من قيمة التعويض.

1.2.2.1.1.2- بطلان اتفاقات الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية

قررت اتفاقية وارسو بطلان اتفاقات الإعفاء أو التخفيف من مسؤولية الناقل الجوي، وتعرف اتفاقات المسؤولية على أنها: "الاتفاقات التي يقصد منها تنظيم آثار المسؤولية على غير الوجه الذي نظمت عليه في القانون، فهي تعدل من أحكام المسؤولية الناشئة عن الإخلال بالعقد أو الناتجة عن إتيان فعل غير مشروع إما برفع المسؤولية عنه فلا تترتب آثارها في ذمته رغم توفر جميع عناصرها فلا يلتزم بدفع تعويض إلى الدائن، أو يستفيد من التخفيف من المسؤولية مع بقائها على عاتق المدين لكنها تنقص ولا يلتزم إلا بجزء من التعويض، أو إنقاص المدة التي يجوز فيها للدائن رفع دعوى المسؤولية عليه" [121] ص 521، [11] ص 300، [54] ص 109، 110، [115] ص 53، كما نصت المادة 65 من ق ت ج: "يكون باطلا كل شرط بإعفاء الناقل كليا أو جزئيا من مسؤوليته المتسببة عن الأضرار البدنية الحاصلة للمسافرين".

كما أقرت اتفاقية وارسو هذا البطلان حماية منها لمستعملي النقل الجوي من مسافرين أو شاحنين، وحرصا منها على المحافظة على التوازن الذي أقامته بين مصلحتين متعارضتين و هما مصلحة الناقل الجوي و مصلحة مستعملي الطائرة، فجاء في نص المادة 23 منها: "كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته أو إلى تقرير حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلا و كأن لم يكن، على أن بطلان هذا الشرط لا يترتب عليه بطلان العقد الذي يظل خاضعا لأحكام هذه الاتفاقية".

وقد جاء بروتوكول لاهاي في المادة 12 منه المعدلة للمادة 21 من اتفاقية وارسو واستثنى من حكم هذا البطلان الشروط المتعلقة بالضياع أو الضرر الناتج من طبيعة البضاعة أو من عيب ذاتي فيها [11] ص 301، 302، [54] ص 110.

كما جاءت المادة 149 من قانون الطيران المدني الجزائري بنفس حكم المادة 21 المعدلة بنصها على ما يلي: "في حالة تقديم الناقل الجوي البينة عن كون الخسارة صادرة عن الشخص المتضرر أو مساهمة هذا الأخير فيها، يمكن إعفاؤه من المسؤولية أو التخفيف منها من طرف الجهة القضائية المختصة"، أي أنه لا يعفى من المسؤولية اتفاقا وإنما إذا أثبت خطأ المضرور أو مساهمته في إحداثه الضرر.

2.2.2.1.1.2- نطاق البطلان

المبدأ في اتفاقية وارسو هو بطلان اتفاقات الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها المنصوص عليها بطريقة مباشرة، و يمتد هذا المبدأ إلى كل شرط يهدف إلى ذلك بطريق غير مباشر مثل الانتقاص من الحقوق التي تقرها الاتفاقية للمضروب، كالانتقاص من مدة سقوط أو تقادم الدعوى، أو تقصير مواعيد الاحتجاج، أو نقل عبء الإثبات على المسافر أو على المرسل بدلا من الناقل، لظهور التحايل على ما تقره الاتفاقية من بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية نظرا لتعذر قيام الراكب أو الشاحن بالإثبات.

لكن يخرج عن نطاق البطلان الشروط التي تهدف إلى تشديد المسؤولية على عاتق الناقل الجوي الواردة في المادة 22 لأنها لا تتناقض مع أحكام المادة 23 من نفس الاتفاقية، لكن صحة هذه الشروط تقديرها متروك للقانون الوطني الواجب التطبيق.

كما يخرج عن نطاق هذا البطلان كل اتفاق على الإعفاء من المسؤولية أو النزول بعدها عن الحد الأقصى المقرر في المادة 22 الذي يكون معقودا بعد وقوع الضرر، لأن البطلان الذي أقرته الاتفاقية يقع على الاتفاقات التي تسبق وقوع الضرر وهذا ما ورد في نص المادة 32 من الاتفاقية: "تكون باطلة جميع شروط عقد النقل وجميع الاتفاقات الخاصة السابقة على وقوع الضرر إذا خالف الأطراف المتعاقدون بمقتضاها قواعد هذه الاتفاقية، إما بتعيين القانون الواجب التطبيق أو بتعديل قواعد الاختصاص".

وهو أمر منطقي، لأن عقد النقل من عقود الإذعان، فيتدخل المشرع لحماية الطرف الضعيف وهو مستعمل الطائرة، ليرفع هذه الشروط التعسفية و التي لا يعتد بصفتها التعسفية إلا عند إبرام العقد وقبل حدوث الضرر لعدم تمكن المستعمل من رفضها ليستفيد من خدمة النقل، أما إذا وضعت هذه الشروط بعد وقوع الضرر فهي شروط صحيحة لأن المتعاقد يستطيع رفضها، لكن هذه الاتفاقات المبرمة بعد وقوع الضرر تخضع من حيث تقرير صحتها إلى القانون الوطني الواجب التطبيق [54] ص111، 112، [11] ص302، 303.

3.1.1.2. ضمانات المسؤولية للناقل الجوي

لم يرد تنظيم ضمانات المسؤولية في اتفاقية وارسو 1929 ولا تعديلاتها المتلاحقة، والتي تكفل للمضروبين سواء الركاب أو أصحاب البضائع أو الأمتعة المسجلة حصولهم على التعويض المستحق لهم عن الأضرار التي تلحق بهم، في حين أن اتفاقية روما خصت الفصل الثالث منها لتحديد الضمانات المخصصة لتغطية مسؤولية المستغل الجوي تحت عنوان "التأمينات المخصصة لضمان مسؤولية المستغل" في المواد من 15 إلى 18 منها، وتم تبسيط هذه الأحكام بموجب بروتوكول مونتريال لسنة 1978 الذي استبدل مصطلح "الضمان" بـ "التأمين" [3] ص212، 213، و يتضح من نص المادة 28 من اتفاقية مونتريال لسنة 1999 أنها أضافت ضمانة جديدة من ضمانات تغطية مسؤولية الناقل الجوي وحصول المضروب على التعويض المستحق له عن الضرر الذي أصابه على وجه السرعة وذلك بإلزام الناقل أن يدفع إلى المضروب مبالغ مسبقة حتى يقضى في دعوى المسؤولية، فإذا قضي في الدعوى خصمت هذه المبالغ من التعويض المحكوم به و اشترطت لتطبيقها ما يلي: 1- أن يتمثل الضرر في الوفاة أو الإصابة -2- أن يكون مبدأ الوفاء المعجل ببعض المبالغ للمضروب مقرر في القانون الوطني للناقل -3- أن يكون المضروب شخصا طبيعيا أو أشخاصا طبيعيين .

أما القانون الجزائري فقد خص القسم السادس من الفصل الثامن تحت عنوان "التأمينات" في المواد 171 إلى 173 حيث أكد على إلزامية التأمين بصفة عامة أي بالنسبة لجميع أنواع المسؤوليات فهي تغطي جميع الأضرار سواء التي تلحق بالمسافرين أو البضائع الذي تربطهم بالمستغل رابطة عقدية ومستخدمي المستغل الجوي المعرضين لمخاطر الطيران بموجب عقد العمل، كذلك الأضرار التي تلحق الأغيار على سطح الأرض، والذين لا تربطهم بالمستغل علاقة عقدية .

أما التأمين الجوي فهو إلزامي في القانون الجزائري إذ شرط من الشروط الواجب توافرها في الطائرة، لكنه لم ينظم العلاقة بين المؤمن أو الضامن من جهة و المضروب من جهة أخرى تاركا في ذلك تطبيق القواعد العامة في التأمين [119] ص465.

1.3.1.1.2. النظام القانوني للتأمين الجوي

للتأمين دور هام جدا في تغطية الأضرار و الحد منها، و من التعويضات الكبيرة في حالة تعرض الطائرة لحادث من حوادث الطيران، وذلك بعد مضاعفة الحد الأقصى للتعويض، لإعطاء ضمان أكبر للمضروبين، والتأمين يعمل على التوفيق بين مصلحتين، مصلحة الناقل الجوي لتشجيعه على مواصلة العمل في هذا القطاع الحيوي ولضمان المضروبون حصولهم على التعويضات المحددة.

و لقد اتسع سوق التأمين الجوي بسبب قلة المخاطر الجوية نتيجة التطور التكنولوجي السريع في هذا المجال، حيث امتد ليشمل التأمين عن الأضرار الناجمة عن الإزعاج والضجيج الذي تسببه الطائرة أثناء اختراقها حواجز الصوت [122] ص 51.

فالتأمين هو عقد يلتزم بمقتضاه المؤمن له بقسط من المال يدفعه إلى المؤمن، مقابل تأمين مسؤولية و في حدود مبلغ التعويض، حيث تنص المادة 619 من القانون المدني الجزائري تنص: " التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيراد أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المهني بالعقد وذلك مقابل قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن".

ونظام التأمين بالرغم من عمومية نصوصه في قانون الطيران المدني الجزائري، إلا أنه لا يختلف عما جاءت به اتفاقية روما لسنة 1952، لذلك نتطرق في هذا الفرع إلى التأمين و بدائله ثم صوره.

1.1.3.1.1.2. التأمين و بدائله

1.1.1.3.1.1.2. التأمين

و لقد نصت المادة 171 من ق ط م ج على أنه "يجب على كل مستغل طائرة يقوم بالقطر الجزائري بالخدمات الجوية المبينة في هذا القانون أو يخلق فوق القطر الجزائري سواء كان مسجلا بالجزائر أو بالخارج، أن يكتتب تأمينا يغطي مسؤولياته".

و لم يحدد المشرع الجزائري مضمون الالتزام بالتأمين فقد جاء النص عاما، لكننا إذا رجعنا إلى قانون الطيران المصري رقم 28-1981 مثلا نجده قد حدد مضمون الالتزام بالتأمين في المادة 138 منه بثلاثة أنواع من الأضرار هي:-1- الأضرار التي تلحق متلقي خدمة النقل -2- الأضرار التي تسببها الطائرة للغير على السطح -3- الأضرار التي تصيب مستخدمي مستثمر الطائرة، المعرضين لمخاطر الطيران. وهو ما نستشفه من نص المادتين 196 و 198 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمين في الجزائر، فهو نفس مضمون الالتزام بالتأمين الجوي في القانون الجزائري رغم أنه لم يحدد ذلك في قانون الطيران المدني. و لكن من خلال نصوص قانون التأمين 95-07 [123] المؤرخ في 25 جانفي 1995 في المادة 196 منه: "يجب على كل ناقل جوي أن يكتتب تأمينا لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر لتغطية مسؤوليته المدنية اتجاه الأشخاص والبضائع المنقولة واتجاه الغير".

كما جاء في نص المادة 1/198 من الأمر 07-95 أنه: "يجب على كل مستعمل لمركبة جوية مسجلة في الجزائر أو مستأجرة، التأمين لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر على مسؤوليته المدنية اتجاه الغير على سطح الأرض" [119] ص 468، 470، ويقصد بـ"كل مستعمل" هو كل مستغل أو مستثمر للطائرة سواء مالكاها أو مؤجرا لها عارية فهو ناقل جوي، و الناقل الجوي حسب اتفاقية روما 1952 يعتبر مسؤولا عن الأضرار التي تلحق بالغير على السطح و ملزم بالتأمين سواء كان مالكا لها أو مؤجرا لها أو ناقلا فعليا أو ناقلا متعاقدا، نجده قد تبني الأحكام الخاصة بذلك في اتفاقية روما 1952.

أما التأمين من المسؤولية عن الأضرار التي تصيب مستخدمي مستثمر الطائرة من جراء حوادث الطيران، فهي تدخل ضمن التأمين من المسؤولية المدنية تجاه الأشخاص.

و التأمين يكتتب لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر، وهذه الشركات قد تأخذ شكل شركة ذات أسهم و التي حددت شروطها نص المادة 35 من القانون رقم 04-06 [24] المعدل للأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات، وجاء المرسوم التنفيذي رقم 95-344 المؤرخ في 30 أكتوبر 1995 يحدد رأسمالها [125] ، وقد تأخذ الشركة الشكل التعاضدي [126] ، والتي نصت المادة 34 من القانون 04-06 على العناصر الأساسية لقيامها، أو شركة متخذة شكل الشركة التعاضدية ونصت عليها المادة 215 من الأمر 795 المتعلق بالتأمينات.

و هذه الشركات مهما كان شكلها فرض عليها المشرع في المادة 204 من الأمر 07-97 لقيامها بعمليات التأمين الحصول على الاعتماد بقرار من الوزير المكلف بالمالية (المادة 218) وشروط منح هذا الاعتماد حددها المرسوم التنفيذي رقم 96 - 267 المؤرخ في 03 أوت 1996 المعدل والمتمم بالمرسوم رقم 07-152 المؤرخ في 22 ماي 2007 [127] [128].

فالتأمين الجوي إلزامي في القانون الجزائري المادة 171 و يثبت بموجب شهادة التأمين تقدم من طرف المؤمن، و لم يفرق المشرع الجزائري بين الطائرات سواء كانت وطنية أم أجنبية في مجال التأمين فهو إجباري لكل مستثمر يقوم على الإقليم الوطني بالخدمات الجوية مهما كانت جنسيته، كما تنص المادة 195 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمين على: "كل مركبة جوية مسجلة في الجزائر يجب التأمين عليها".

كما يتميز التأمين الجوي مثله مثل باقي أنواع التأمينات بخصائص تتمثل في: الخطر والضمان [122] ص 53، 54.

والخطر في التأمين الجوي يتميز عن باقي التأمينات الأخرى- الأمر الذي يرجع إلى طبيعة النقل الذي يتصف بالشمولية والدولية-، بالتعدد فهو يشمل الخدمات الجوية للنقل العام في نص المادة 110 من

ق ط م ج، خدمات العمل الجوي في المادة [13]124، ص376، خدمات الطيران الخفيف في المادة 126 والخدمات الجوية الخاصة في المادة 1/128، ونصت المادة 127 و129 على إلزامية التأمين في جميع هذه الحالات.

كما يتميز الخطر بالسرعة في التطور الذي رجع إلى التطور التكنولوجي في قطاع النقل الجوي، مما يؤدي إلى صعوبة تقديم الإحصائيات بشأن نسبة الأخطار المحتمل وقوعها. أما الضمان فقد جاءت به اتفاقية روما لسنة 1952، حيث نصت المادة 1/15 منها على اشتراط التأمين جوازيا للدول المتعاقدة التي تباشر الطيران فوق إقليمها، بعد أن عدلت عن إجبارية التأمين الذي كانت تشترطه اتفاقية روما 1933، كما يلي: "لكل دولة متعاقدة أن تطالب مستغل الطائرة المسجلة في دولة متعاقدة أخرى بإبرام عقد تأمين في الحدود القصوى للتعويضات المقررة في المادة الحادية عشرة من الاتفاقية لتغطية مسؤوليته عن الأضرار التي تقع في إقليمها و تبرر المطالبة بالتعويض وفقا لأحكام المادة الأولى من هذه الاتفاقية"، فللدول المتعاقدة أن تلزم مستغل الطائرة الأجنبية إبرام عقود تأمين لتغطية مسؤوليته عما قد يصيب الغير على سطحها من الأضرار بسبب طائرته المحلقة على أرضها كما لها أن تعفيه من ذلك، و يكون التأمين وفقا للحدود القصوى التي وضعتها الاتفاقية [96] ص 401 [93] ص414، [58] ص367، [74] ص256، ويشترط أن يكون كافيا لتغطية الأضرار وفقا لهذه الحدود و يكون التأمين كافيا متى أبرم لدى مؤمن مرخص له بالتأمين على مثل هذه الأضرار طبقا للقوانين الدولية المسجلة فيها الطائرة، أو دولة موطن المؤمن أو مركز أعماله الرئيسي شريطة أن تتحقق دولة تسجيل الطائرة أو دولة المركز الرئيسي من ملاءة هذا المؤمن المادة 2/15 .

و يعتبر التأمين غير كاف في حالة ما إذا كانت دولة التسجيل أو دولة موطن المؤمن غير متعاقدة في الاتفاقية، والسبب في ذلك طبقا لنص المادة 3/15 يرجع إلى إجحاف المؤمنين المعتمدين في تحديد أقساط التأمين لو تركت المسألة لهم ، وأن تتحقق الدولة التابع لها المؤمن من ملاءته المالية لا يعني اعتبارها ضامنة له، وإن كان هذا لا يمنع من مساءلتها طبقا لقواعد القانون الدولي [96] ص401.

و تعتبر الاتفاقية أن التأمين غير كاف إذا امتنع المؤمن الجوي عن دفع مبلغ التعويض بالعملة الوطنية للدولة التي حكم لها بالتعويض وصدر حكم نهائي بشأن ذلك فاعتبر معسرا إلى أن يتم الوفاء.

وتشترط الاتفاقية أن تحمل الطائرة شهادة مقدمة من المؤمن تؤكد أن التأمين تم فعلا، وشهادة أخرى صادرة من سلطات الدولة التي سجلت فيها الطائرة أو سلطات دولة موطن المؤمن أو مركزه الرئيسي تؤكد أن المؤمن مليء ماليا [123] م224، وهو ما نصت عليه المادة 5/15 والمادة 173 من

ق ط م ج "يجب أن تقدم شهادة التأمين عند كل تفتيش تقوم به السلطة المكلفة بالطيران المدني أو القوة العمومية[123] م227، [119] ص479.

كما جاء في نص المادة 7/15 من الاتفاقية حكما يجيز للدولة المتعاقدة المحلق فوقها إذا ما راودها شك جدي حول ملاءة المؤمن أو البنك مقدم الضمان، أن تطالب أدلة إضافية عنها ، و في حالة إذا ما ثار نزاع حول عدم كفاية الأدلة، يعرض النزاع بين الدول المعنية بناء على طلب إحداها على هيئة تحكيم تتمثل في مجلس الايكاو أو في شخص أو هيئة تتفق عليها هذه الدول، و في هذه الفترة على الدول المحلق فوقها اعتبار التأمين أو الضمان صحيحا بصفة مؤقتة إلى حين الفصل في النزاع[15] ص254.

2.1.1.3.1.1.2. بدائل التأمين

هو نظام استحدثته اتفاقية روما لسنة 1933 الخاصة بالمسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض، و حلت محلها اتفاقية روما لسنة 1952، حيث أن الأولى وضعت صورتين لبدائل التأمين في المادة 2/12 منها والثانية جاءت بالصورة الثالثة و هي كالتالي:

1- الوديعة النقدية: إيداع تأمين نقدي في خزانة عامة في دولة تسجيل الطائرة أو في مصرف مرخص له بذلك.

2- تقديم ضمان من بنك مرخص له بذلك من دولة تسجيل الطائرة المتعاقدة بشرط أن تتحقق هذه الدولة من قدرة المستغل الجوي على الوفاء بالتزامه.

3- تقديم كفالة من دولة تسجيل الطائرة شرط أن تتعهد هذه الدولة بعدم الدفع بأية حصانة قضائية عند النزاع حول تلك الكفالة [120] ص484،497، [7] ص186، [93] ص417،416، [15] ص417.

و لقد قررت اتفاقية روما امتيازاً على هذه الضمانات لصالح المضرور، فهي تفترض أن تكون دولة تسجيل الطائرة دولة متعاقدة.

ويجب أن تكون هذه الضمانات كافية تتفق مع الحدود القصوى للتعويضات المحددة في الاتفاقية لتغطية جميع الأضرار حسب وزن الطائرة، أما إذا كان المستغل يستغل طائرتين أو أكثر، فالضمان يجب أن يساوي مجموع الحدود القصوى للتعويض المستحق عن أثقل طائرتين يقوم باستغلالهما طبقاً للمادة 2/17 [15] ص253، [93] ص417.

و لم ينص المشرع الجزائري على الضمانات البديلة للتأمين، لاعتماد شركات التأمين في الجزائر على صيغة السيولة النقدية في حالة الوفاء بأقساط التأمين أو حالة التعويض عن الأضرار، فهي

تعمل بذلك على مراعاة التوازن الاقتصادي بين مختلف القطاعات ، وحتى لا تتحمل الدولة أعباء جميع القطاعات في حالة حدوث كارثة، فالمشرع الجزائري تبنى الضمان في التأمين الجوي و اشترط أن يكون الضمان يساوي المبلغ المؤمن عليه وفي حدود المسؤولية المحدودة، حيث جاء في نص المادة 172 من ق ط م ج: " لا يمكن في أية حال أن يكون المبلغ المؤمن من أجل تعويض الخسائر دون حدود المسؤولية المحددة في هذا القانون".

2.1.3.1.1.2 . صور تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي

تختلف صور التأمين باختلاف صور المسؤولية في حد ذاتها، حيث نصت المادة 196 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمين "يجب على كل ناقل جوي أن يكتتب تأميناً لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر لتغطية مسؤوليته المدنية تجاه الأشخاص و البضائع المنقولة و تجاه الغير"، و مهما كانت صورة التأمين، فمن الضروري وضع نظام تأمين لمسؤولية الناقل الجوي إما لصالح المسافر تبرمه شركات أو مؤسسات الطيران اختياراً بغية الضمان لهؤلاء و ذوي حقوقهم الحصول على التعويضات دون اللجوء إلى القضاء[122] ص55، أو تبرمه شركات الطيران لصالحها بهدف ضمان المطالبات الناشئة عن مسؤولياتها المدنية تجاه المسافرين أو وراثتهم أو الغير، و هذه النظم هي :

1- نظام التأمين التلقائي للمسافرين.

2- نظام تأمين المسؤولية العقدية و التصيرية للناقل الجوي.

و تتمثل صور التأمين في:

1.2.1.3.1.1.2 - تأمين مسؤولية الناقل الجوي اتجاه المسافرين والبضائع

الناقل الجوي ملزم باتخاذ جميع التدابير الضرورية لتنفيذ أهم التزاماته الناشئة عن عقد النقل و هو ضمان السلامة للمسافرين، ومن هذه التدابير التأمين على الأضرار التي تلحق متلقي الخدمة [129، ص6، 7] في النقل الجوي، ويقصد بملئتي الخدمة الراكب أو المسافر.

و لقد أخذت الجزائر بالنظامين السابقين الذكر في التأمين، أخذت بالنظام الأول على أساس أنه اختياري بمقارنته مع الثاني الذي يعد إلزامياً [10] م 171-173، ففيه تتم تغطية الأضرار التي تلحق بالمسافرين، و يكون لهم الحق في الحصول على التعويضات مباشرة من المؤمن بشرط موافقة المضرور كتابة على التنازل أو عدم اللجوء إلى القضاء ضد الناقل الجوي، فيتقرر له الحق في التعويض تلقائياً [122] ص58، 59، ويرى البعض أنه يعد اشتراطاً لمصلحة الغير – شركة الطيران المشترط، شركة التأمين المتعهد، المسافر أو وراثته المنتفع أو المستفيد- نفس الحكم الوارد في المادة 60 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمين.

ولقد ظهر هذا النظام لأول مرة سنة 1925، و أول شركة طيران ألمانية أبرمت وثيقة تأمين لصالح المسافرين ثم انتشر في مختلف دول العالم و قامت شركة الطيران الفرنسية Air France بتحسين أحكامه و أصبحت وثيقة نموذجية تأخذ بها مختلف الدول منها الجزائر.

و يقوم الناقل الجوي بإدراج شروط في تذكرة السفر وبمجرد امتثال الراكب لها يعتبر قبولا بهذا التأمين، وعلى شركة التأمين ضمان كل مسافر حصل على تذكرة سفر في حدود ما هو محدد كأقصى قيمة للتعويض عن الأضرار التي قد تصيب الركاب المحددة في اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي، رغم حداثة هذا التأمين لكنه دعم بالوثيقة الفرنسية الموجودة على تذكرة السفر المحدد فيها قيم جميع التعويضات القصوى و تعويضات بنسب متفاوتة حسب نسبة الضرر والعجز الذي حدث.

كما يعتبر هذا التأمين نوع من أنواع التأمين على الأشخاص يخضع لنفس الشروط العامة التي تحكم التأمين الفردي من الحوادث الواقعة جوا، برا، بحرا، فلا نجد أحكاما خاصة بذلك في قانون الطيران المدني الجزائري، فنطبق في ذلك نص المادة 62 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمين في الجزائر، التي جاء فيها : "يمكن أن يتخذ التأمين على الأشخاص شكلا فرديا أو جماعيا، عقد التأمين الجماعي المسمى تأمين الجماعات هو تأمين مجموعة من أشخاص تتوفر فيهم صفات مشتركة يخضعون لنفس الشروط التقنية في خطر أو عدة أخطار منصوص عليها في التأمين على الأشخاص ، ولا يمكن أن يكتب عقد التأمين الجماعي إلا شخص معنوي أو رئيس مؤسسة ما، قصد إنخراط المستخدمين"، وحددت المادة 63 [123] م63 من نفس الأمر جملة الأخطار التي يغطيها تأمين الأشخاص و الذي عرفته المادة 60 من نفس الأمر على أنه "اتفاقية احتياطية بين المؤمن وهو المتعهد والمؤمن له وهو المشترك، يلزم بموجبها المؤمن بأن يدفع للمكاتب أي المشترك نفسه أو المستفيد أي المضرور أو ورثته مبلغا محددًا رأسمالا كان أو ريعا نسبة للعجز الدائم الكلي أو المؤقت في حالة وقوع الحادث" ، ونصت المادة 77 منه "يصبح تعيين المستفيد قطعا بمجرد موافقته الصريحة أو الضمنية"، و ذلك بالرجوع على المسؤول وديا دون اللجوء إلى القضاء.

و تقوم شركة الطيران بمقتضى التأمين الذي تبرمه على نفقتها مع شركة التأمين بتغطية كافة رحلاتها الجوية، ومدة العقد غالبا ما تكون سنة واحدة قابلة للتجديد بعد تعبير الطرفين على نية التجديد في العقد، والعقود الطويلة المدى تحدد مدتها مسبقا والتجديد بصورة تلقائية، وفي حالة الفسخ أو إنهاء العقد على المؤمن تبليغ شركة الطيران في مدة أقصاها شهرا بعدم التجديد.

و في هذا النوع من التأمين لا يستطيع المضرور المطالبة بالحد الأقصى للتعويض المحدد في اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي في حالة وقوع حادث لأن التعويضات محددة من طرف المؤمن وفقا لنسبة العجز الذي حدث، والمؤمن يطبق في ذلك الشروط المحددة سلفا من طرف وزارة المالية، وليس

للمؤمن مناقشتها، أما عن التعويضات المحددة في الاتفاقية فهي تطبق في حالة الوفاة، بذلك يسقط حق الورثة في المطالبة القضائية سواء في مواجهة الناقل أو المؤمن لحصولهم على أقصى قيمة للتعويض. فالمشرع الجزائري لم يتوسع في أحكام التأمين الجوي، تاركا بذلك الرجوع للأحكام العامة الواردة في الباب الأول الخاص بالتأمينات البرية [130] ص150.

أما التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي فهو إلزامي كما ذكرنا، و فيه يحل المؤمن محل الناقل الجوي في مواجهة الغير [131] ص66، 68، [119] ص511 وهذا الحل مصدره عقد التأمين عن الأضرار التي تلحق هذا الناقل شخصا من جراء تحريك دعوى المسؤولية ضده ، و الحد الأقصى للتعويض محدد في نص المادة 150 من ق ط م ج، ولا مجال للتعويض الجزافي فيه.

كما توجد تأمينات أخرى مثل إكتتاب عقد التأمين على الحياة، و التأمين على الرحلة يلجأ إليها المسافر خوفا من استفادة الناقل من أحكام المسؤولية المحدودة فلا يستطيع الحصول على التعويض هو أو ورثته .

أما بالنسبة للبضائع [129] ص9، [122] ص109، فنجد نقص في الأحكام الخاصة بالتأمين الجوي على الأضرار التي تصيب البضائع فأحالتنا المادة 162 من الأمر 95-07 إلى الأحكام العامة للباب الثاني الخاص بالتأمينات البحرية و الاتفاقيات الخاصة [130] ص150.

ويتمثل هذا التأمين في تحديد الضمان الذي يقدمه المؤمن للمؤمن له لتغطية الأضرار المترتبة على قيام مسؤولية الناقل الجوي الناتجة عن الخسارة أو التلف أو النقص الحاصل في البضاعة أو الأمتعة المسجلة خلال مرحلة النقل الجوي، و طبقا لنص المادة 146 من ق ط م ج أن مسؤولية الناقل الجوي تقوم في هذه الحالة، شرط أن تكون السبب الأصلي للخسارة قد حدث في الوقت الذي كانت فيه هذه البضائع المشحونة أو الأمتعة المسجلة تحت حراسة الناقل الجوي خارج المحطة الجوية، فالعبرة هنا بوجود وحضور الناقل الجوي أو أحد أتباعه وقت التسليم، فلا يتحلل الناقل من المسؤولية إلا إذا قام بتسليم البضاعة عن طريق مؤسسة الميناء الجوي المكلفة بشحن البضائع وإخراجها من على متن الطائرة و تسليمها للمرسل إليه، و قيمة التعويض في هذا التأمين هي المحددة في المادة 22 من اتفاقية وارسو و بروتوكول لاهاي و المادة 153 من ق ط م ج.

2.2.1.3.1.1.2 . تأمين مسؤولية الناقل الجوي تجاه الغير على سطح الأرض

تناولت اتفاقية روما لسنة 1952 أحكام التأمين عن مسؤولية المستغل الجوي تجاه الغير على السطح [122] ص123، كما جاء نص المادة 198 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمين "يجب على كل مستعمل لمركبة جوية مسجلة في الجزائر أو مستأجرة، التأمين لدى شركة تأمين معتمدة في الجزائر على مسؤوليته المدنية تجاه الغير على سطح الأرض، يجب ألا يقل المبلغ المؤمن به لتعويض الأضرار التي تلحق الأشخاص والأموال على سطح الأرض مقدار مسؤولية المستغل [10] م161 المحددة في التشريع المعمول في هذا المجال" ، فالتأمين في هذه الصورة من صور المسؤولية تأمين إلزامي فعلى كل ناقل جوي سواء كان مالكا للطائرة أو مستأجرا لها أن يكتتب عقد تأمين لدى شركة معتمدة بالجزائر عن الأضرار التي قد تصيب الأعيان على السطح، و تتحدد شروط هذا العقد بشروط عامة نجدها في جميع عقود التأمين تحددها وزارة المالية بإعتبارها الجهة الوصية على شركات التأمين، و فيها شروطا خاصة تترك للمتعاقدين، والحد الأقصى للتعويض عن هذه المسؤولية محددة في اتفاقية روما وأخذ عنها قانون الطيران المدني بـ 250.000 وحدة حسابية [1] م150.

2.3.1.1.2. القواعد المنظمة للعلاقة بين المؤمن أو الضامن و المضرور

وهي القواعد التي تحكم العلاقة المترتبة إما عن عقد التأمين بين المؤمن والمضرور، أو ضمانا بديلا تترتب عنه علاقة بين الضامن و المضرور، وهي قواعد تكفل للمضرور المطالبة بالتعويض المستحق له طبقا لاتفاقية روما 1952 من المؤمن أو الضامن مباشرة، كما يجب أن تكون حماية مقابلة للمؤمن أو الضامن في هذه القواعد بتقرير دفع يتمسك بها كل منهما بها في مواجهة المضرور.

1.2.3.1.1.2 . حقوق المضرور تجاه الضامن أو المؤمن

أقرت الاتفاقية حماية للمضرور على السطح ما يلي :

1- أنها منعت في نص المادة 18 منها دائني المستغل الذي أبرم تأمينا لتغطية مسؤولية من حجز المبلغ المستحق له لدى المؤمن أو اتخاذ إجراء تنفيذي اتجاهه إلا بعد انقضاء حقوق المضرورين وفقا لما حددته الاتفاقية، و منحت للمضرور في المادة 1/17 حق امتياز على الضمان البديل المقدم له من المستغل.

2- منحت الاتفاقية للمضرور في المادة 5/16 رفع دعوى مباشرة ضد المؤمن أو الضامن في حالتين:

أ- إذا امتد سريان مفعول الضمان طبقا لأحكام المادة 1/16 (أ، ب).

ب- إذا أشهر إفلاس مستغل الطائرة.

حيث أن المستغل لا يستطيع الرجوع على المؤمن في هاتين الحالتين، و يمنع على المضرور ذلك باعتباره دائنا للمستغل [5] ص 189، فرغبة من الاتفاقية تمكين المضرور من الحصول على التعويض والرجوع عليهما قررت منحه رفع دعوى مباشرة في الحالتين [6] ص 417، [93] ص 422 [74] ص 262 وهذه الحالات ليست محصورة، فيمكن أن تتحقق حالات أخرى يتضمنها القانون الوطني الذي يطبق على عقد التأمين أو الضمان م 5/16، فالتأمين هو اشتراط لمصلحة الغير وتطبيقا لنص المادة 2/116 من القانون المدني الجزائري يكسب الغير حقا مباشرا في مواجهة المتعهد بتنفيذ الاشتراط ، فله أن يطالبه بالوفاء [15] ص 255، [93] ص 423، [5] ص 164، [1] ص 113 [119] ص 508، 509.

1.2.3.1.1.2 . الدفوع التي يتمسك بها المؤمن أو الضامن في مواجهة المضرور

نصت الاتفاقية على بعض الدفوع التي قد يتمسك بها المؤمن أو الضامن في مواجهة المضرور إذا ما رفع ضده دعوى مباشرة طبقا لأحكام الاتفاقية المادة 1/16 على سبيل الحصر و هي:

- 1- كل الدفوع التي للمستغل الجوي أن يتمسك بها تجاه المضرور و هي خطأ المضرور أو أحد تابعيه، النزاع المسلح ... الخ
- 2- الدفع بتزوير المستندات.
- 3- الدفع بوقوع الضرر بعد انتهاء مفعول أو مدة التأمين أو الضمان، لكنه إذا انقضى أجله خلال رحلة معينة فان مفعوله يمتد حتى أول هبوط مقرر في خط سير الرحلة وبشرط ألا يزيد ذلك على 24 ساعة. أما إذا بطل مفعول الضمان لسبب غير انقضاء الأجل أو لتغيير شخص المستغل، امتد التأمين أو الضمان، إما لمدة 15 يوما تحسب من وقت إخطار المؤمن أو الضامن بأن الضمان لم يعد صالحا، و إما لحين سحب شهادة التأمين أو الضمان إذا تم ذلك قبل انقضاء مدة 15 يوما، و يتم الإخطار للسلطة المختصة في الدولة التي أكدت الملاءة المالية للمؤمن أو الضامن.
- 4- وقوع الضرر خارج نطاق تطبيق الضمان الإقليمي الذي يغطيه التأمين أو الضمان، ما لم يكن قد تبين أن الطيران خارج هذا النطاق قد اقتضته القوة القاهرة أو كان لتقديم مساعدة أملتها الظروف أو لخطأ في القيادة، أو عمليات الطيران أو الملاحة [15] ص 256، [93] ص 325، [74] ص 261.

و لقد جاءت هذه الدفوع في الاتفاقية على سبيل الحصر يتمسك بها المؤمن أو الضامن في مواجهة المضرور الذي يرفع الدعوى المباشرة تطبيقا لأحكامها، أما إذا رفعت دعوى وفقا لأحكام القانون الوطني فهو الذي ينظم الدفوع وكيفية التمسك بها [119] ص 510، [15] ص 256، [93] ص 425.

وفي حالة تغير المستغل أثناء سريان التأمين أو الضمان ، نصت المادة 3/16 بامتداد التأمين أو الضمان لتغطية مسؤولية المستغل الجديد وفقا لأحكام الاتفاقية، إذا لم تكن مسؤولية مضمونة بتأمين أو ضمان آخر أو كان استغلاله غير مشروع.

2.1.2 . الدفوع الموضوعية لمسؤولية الناقل الجوي عن الحوادث

لقد أسست اتفاقية وارسو مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الركاب والبضائع على أساس الخطأ المفترض حماية منها لمستعملي الطائرة بسبب حادث وقع أثناء فترة النقل الجوي، لكن بالموازاة مع ذلك حدد واضعو الاتفاقية التزام الناقل الجوي على أساس الرأي الراجح فقها وقضاء أنه التزاما بوسيلة أو ببذل عناية، فتترتب مسؤولية الناقل الجوي بإخلاله بتنفيذ عقد النقل الجوي، كما وضعت وسائل يدفع بها الناقل المسؤولية عنه في مادتيها 20 و 21 فسمحت له إقامة الدليل على انتفاء خطئه المفترض والتخلص من مسؤوليته بوسائل حددتها المادتين.

وجاءت اتفاقية روما لتؤسس مسؤولية المستغل الجوي تجاه الغير على السطح على أساس المخاطر و تحمل التبعة ، فهي مسؤولية موضوعية لا يستطيع المستغل دفعها إلا بطرق محددة في نفس الاتفاقية دون غيرها .

أما المسؤولية الناتجة عن التصادم الجوي و في غياب تشريع دولي ينظمها، و إنما مجرد مشروع اتفاقية ، و رجوعا إلى القانون الوطني نجده لم يحدد وسائل خاصة ليدفع المستغل المسؤول عن التعويض المسؤولية عنه، ذلك لأن هذه الصورة من المسؤولية مرة يكون أساسها الخطأ المفترض فتخضع لأحكام اتفاقية وارسو و بالتالي يستعمل المسؤول الدفوع المحددة فيها ، كما أنه قد تكون مسؤوليته موضوعية فتخضع لأحكام اتفاقية روما 1952 في وسائل دفع المسؤولية.

نتعرض لهذه العناصر كما يلي :

- أسباب دفع مسؤولية الناقل الجوي في نقل الأشخاص و البضائع
- أسباب دفع مسؤولية المستغل تجاه الغير على السطح و المسؤولية الناتجة عن التصادم الجوي.

1.2.1.2. أسباب دفع المسؤولية في نقل الأشخاص و البضائع

حددت المادتين 20 و 21 من اتفاقية وارسو وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي في نصيهما على

التوالي:

1- لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت أنه و تابعوه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها.

2- و لا يكون الناقل مسؤولاً في حالة نقل البضائع و الأمتعة إذا أثبت أن الضرر تولد من خطأ في الطيران أو قيادة الطائرة أو في الملاحة و أنه هو و تابعوه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة من كافة الوجوه الأخرى لتفادي وقوع الضرر".

وتنص المادة 21 : "إذا اثبت الناقل أن الخطأ الشخصي المصاب هو الذي تسبب عنه الضرر أو ساعد على وقوعه فللمحكمة بالتطبيق لأحكام قانونها الخاص ، أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخفيفها " وهي نفس الأحكام المنصوص عليها في المواد 148 و 149 من قانون الطيران الجزائري، فجاء في نص المادة 148 منه: "الناقل الجوي غير مسؤول عندما يبرهن أنه اتخذ صحبة كل مندوبيه الإجراءات الضرورية لتفادي الخسارة أو استحالة اتخاذهم ذلك .

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

كما تنص المادة 149 من نفس القانون : "في حالة تقديم الناقل الجوي البينة عن كون الخسارة صادرة عن الشخص المتضرر أو مساهمة هذا الأخير فيها، يمكن إعفاؤه من المسؤولية أو التخفيف منها من طرف الجهة القضائية المختصة".

و من قراءة هذه النصوص نجد أن كل من الاتفاقية و القانون الوطني قد حددا ثلاثة وسائل أمام الناقل الجوي لنفي خطئه المفترض و دفع المسؤولية عنه يمكن تحديدها كمايلي :

1- انتفاء الخطأ أي اتخاذ الناقل و تابعوه كافة التدابير الضرورية لتلافي وقوع الضرر أو استحالة اتخاذهم لها.

2- الخطأ الملاحي.

3- خطأ المضرور.

إضافة إلى أسباب أخرى و هي العيب الذاتي أو الخفي في الطائرة الذي كان مذكورا في المشروع النهائي للاتفاقية في المادة 20 ثم لم يرد فيها، بالإضافة إلى فعل الغير.

ثم جاءت تعديلات لاتفاقية وارسو مما أدخلت تغييرات على هذه الوسائل خاصة بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971 الذي لم يدخل حيز النفاذ بعد و الذي جعل أساس المسؤولية في حالة وفاة المسافر أو إصابته بأذى جسماني أو فقد أو تلف أمتعته مسؤولية موضوعية [11] ص 230، [1] ص 198، [5] ص 359، [54] ص 124، [88] ص 47.

1.1.2.1.2. أسباب دفع المسؤولية في اتفاقية وارسو 1929

حددت اتفاقية وارسو ثلاثة وسائل لدفع الناقل المسؤولية عنه و ذلك إما باتخاذ جميع الاحتياطات الضرورية لتفادي الضرر أو كان من المستحيل اتخاذها مثلا إذا كانت ترجع الاستحالة إلى القوة القاهرة أو الحادث الفجائي، أو خطأ المضرور، أو خطأ الملاح، إضافة إلى بعض الأسباب مثل العيب الذاتي أو الخفي في الطائرة و فعل الغير، و القوة القاهرة و الحادث الفجائي، بذلك تتحدد وسائل دفع المسؤولية بستة دموع كما يلي :

1.1.1.2.1.2 - انتفاء الخطأ

و هو من أهم الدفوع التي يستعملها الناقل الجوي في دفع المسؤولية عنه و نصت عليه الاتفاقية في المادة 20 و قانون الطيران في المادة 148، كما ألزمت الاتفاقية و القانون الوطني الناقل إثبات أنه و تابعوه اتخذوا جميع الاحتياطات أو التدابير الضرورية لنفي الخطأ المفترض عنه [2] ص 201، [1] ص 198، [74] ص 155، [3] ص 143، [76] ص 120، 122، [9] ص 211، لكنهما لم يبينا ماهي هذه الإجراءات التي يلزم الناقل أن يقوم بها ؟

لذلك اختلف الفقه في تفسير عبارة "التدابير الضرورية"، فجاء رأي يفسرها تفسيراً لفظياً على أن الإجراءات الضرورية يجب أن ترتبط ارتباطاً مباشراً بسبب الحادث الذي نتج عنه الضرر، مثلا على الناقل أن يثبت إذا ما سقطت الطائرة محترقة بسبب ارتطامها بإحدى الجبال الشاهقة التي لم يتمكن قائد الطائرة من رؤيته، أن الرحلة كانت مزودة بجميع البيانات و النشرات الجوية الضرورية، أو أن إصابة أحد المسافرين كان بسبب فتح مسافر أحد الصندوق المخصص للحقائب في الطائرة لجلب حقيبته قبل توقفها النهائي مما أدى إلى سقوط حقيبته على هذا المسافر، على الناقل هنا إثبات أنه قام بجميع إجراءات تنبيه المسافرين بالإبقاء على الأحزمة و عدم فتح الصناديق قبل التوقف النهائي و بيان ضرر سقوط الحقائب بسبب ذلك [11] ص 230، [1] ص 199، [5] ص 361، [15] ص 200، [78] ص 18.

و لقد انتقد هذا الرأي على أنه تشدد بالنسبة للناقل الجوي لأن الأمر مستحيل الإثبات في أغلب الأحيان، لأنه يجدر أن يكون الناقل على علم بسبب الحادث و إثباته للتدابير الضرورية التي اتخذها لذلك

يذهب الرأي الراجح [6] ص285، [11] ص233، [5] ص362، [54] ص124 إلى التوسع في تفسير عبارة التدابير الضرورية فعلى الناقل الجوي أن يثبت أنه اتخذ التدابير المعقولة أو بذل العناية المعقولة لتفادي الضرر التي يتخذها في مثل مهنته الناقل العاقل لتفادي الضرر، و يرجع تقدير ذلك إلى القاضي المعروض عليه النزاع، فإذا ثبت للقاضي أن الناقل بذل العناية المعقولة للناقل العاقل أو الحريص انتفت مسؤوليته لانتفاء خطئه عن الضرر الذي حدث، كأن يثبت الناقل مثلا الصيانة الدورية للطائرة، تزويدها بجميع الأجهزة الضرورية و الخرائط والنشرات الجوية، مزودة بالوقود الكافي، طاقم الطائرة مستوفي لجميع الشروط الضرورية في ممارسة الطيران و ظروف الرحلة كانت عادية فلم تكن تنبئ بأي أخطار محتملة الوقوع، تزويد الطائرة بجهاز قياس مغناطيسي للكشف عن الأسلحة و مراقبة عملية التفتيش، فللناقل الجوي أن يمنع صعود أي راكب على متن الطائرة أو دخول حقيبته إذا تبين له أنها تهدد أمن و سلامة الرحلة الجوية [132] ص272، [56] ص218، إلى غير ذلك من التدابير التي تراها محكمة الموضوع ضرورية ولازمة، فإذا وقع الحادث رغم ذلك ينتفي خطأ الناقل الجوي وتنتفي مسؤوليته، إذا كان السبب معروفا يثبت الناقل أنه اتخذ جميع التدابير الضرورية لمواجهة هذا السبب أما إذا بقي مجهولا كما هو الأمر في أغلب الحوادث الجوية فإنه يثبت أنه قام باتخاذ التدابير الضرورية المعقولة في ظروف و ملابسات الحادث [133] ص36، [15] ص201.

ومثال ذلك: قضية انحراف طائرة من طراز بوينغ 600/737 تابعة للخطوط الجوية الجزائرية بمطار اشبيليا بإسبانيا أدى إلى خسائر في الطائرة وإصابة شخصين بسبب الظروف الجوية السيئة خلال عملية الهبوط، حيث انحرفت الطائرة بفعل قوة الرياح، و العواصف الرعدية [134] ص2، [135] ص23.

وكذلك قضية تحطم طائرة الشحن "لوكهيدآل 382" التابعة لخطوط الجوية الجزائرية بتاريخ 13 أوت 2006 الذي يعود إلى اشتعال النار في مقصورة الطائرة بصفة مفاجئة وامتداد النيران مما صعب السيطرة عليها بسبب عاصفة رعدية قوية كانت تضرب منطقة "بياساترا" جنوب مدينة "ميلانو" وقت تحطم الطائرة، وأكدت مؤسسة أمن الطيران أن العاصفة الرعدية السبب الأساسي في انحراف مسار الطائرة، وأن الطائرة لم تكن تعاني من أي خلل فني أو تقني حيث خضعت لعملية الصيانة و المراقبة التقنية [136] ص3، [137] ص3، [138] ص9.

2.1.1.2.1.2- الخطأ الملاحي في نقل البضاعة

ورد النص على هذا الدفع في كل من المادتين 20 من الاتفاقية و 148 من قانون الطيران، و قد قصر هذا الدفع على نقل البضائع و الأمتعة دون الأشخاص، و هذا النص مأخوذ من نص مماثل له في معاهدة بروكسل 1924 الخاصة بسندات الشحن في النقل البحري التي تعفي الناقل البحري عن الأخطاء الملاحية دون التجارية و المقصود به إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية عما يرتكبه أفراد الطاقم من أخطاء متعلقة بعمليات التسيير الفني للطائرة دون الأخطاء الجوية، و ذلك بالنظر إلى استقلال أعضاء الطاقم أثناء الطيران بالقيام بهذه العمليات و توجيهها دون تدخل من الناقل و إشرافه عليهم في ذلك.

لكن هذا النص لقي اعتراضات بسبب حماية الناقل في أغلب الأحوال، و تمكنه من الإفلات من المسؤولية بإثبات رجوع الخطأ في نقل البضائع و الأمتعة إلى طاقم الطائرة، كما أنه لا مبرر للتفرقة بين نقل الأشخاص و الأموال، لهذا السبب جاء بروتوكول لاهاي و ألغى هذا الدفع الذي كانت تنص عليه المادة 2/20 من اتفاقية وارسو بموجب المادة العاشرة منه [1] ص 205، [12] ص 158، [77] م 48.

3.1.1.2.1.2- خطأ المضرور

من نص المادة 21 من اتفاقية وارسو و المادة 149 من القانون الوطني، نجدها تحيلنا إلى قانون المحكمة المختصة بنظر النزاع لتحديد مدى تأثير الخطأ الذي وقع من المضرور على مسؤولية الناقل الجوي، و هو يعد دفعا من الدفوع العامة للتخلص من المسؤولية المدنية باعتباره سببا أجنبيا يعفي الناقل من المسؤولية [5] ص 369، [1] ص 203، [102] ص 27، [74] ص 161، [9] ص 246، [71] ص 18، [88] ص 57، [77] م 63، ترجع الإحالة إلى قانون المحكمة لعدم اتفاق المؤتمرين على تحديد ما هو خطأ المضرور و أثره على المسؤولية .

و يشترط في خطأ المضرور ليستعمله الناقل كوسيلة لدفع المسؤولية عنه شرطين هما:

الشرط الأول: أن يتوافر في الخطأ عناصر السبب الأجنبي بالنسبة للناقل، أي عدم توقعه له و عدم إمكانية تدارك آثاره، أي أن يكون المضرور شخصا عاقلا و مميزا تصرفا شاذا و خارجا عن المؤلف كأن يفتح باب الطائرة متعمدا الانتحار [139]، مثل قضية الشاب الجزائري " زهير " الذي اختبأ في غرفة عجلات الطائرة وسقط منها عندما كانت تهم الطائرة بالهبوط، و عثر على جثته قرب مطار " روسي شارل ديغول " بباريس.

الشرط الثاني: أن يكون خطأ المضرور هو السبب الوحيد في إحداث الضرر الذي لحق بالركاب بأن يثبت الناقل اتخاذه هو وتابعوه جميع التدابير الضرورية ولكن الضرر كان بسبب خطأ المضرور نفسه وإذا كان الخطأ ينقسم بين كل من الناقل و المضرور تنقسم بينهما المسؤولية بنسبة خطورة خطأ كل منهما وإسهامه في حدوث الضرر و هي مسألة تقديرية لمحكمة الموضوع [83] ص84، 93، [5] ص373.

وقياسا على خطأ المضرور في نقل الأشخاص يعتبر بالضرورة العيب الذاتي في البضاعة أو طبيعتها أو خطأ المرسل من وسائل دفع المسؤولية عن الناقل الجوي في عقد نقل البضاعة عن الأضرار التي تلحق بها، و التي تكون نتيجة هذا العيب الذاتي أو خطأ المرسل [75] ص80، 157.

كما عدل بروتوكول لاهاي نص المادة 23 من اتفاقية وارسو التي تمنع شروط الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها على أنه لا يسري هذا المنع على الشروط الخاصة بالضياع أو التلف الناتج عن طبيعة البضاعة المنقولة أو عيب ذاتي فيها، يستطيع الناقل بموجب هذا التعديل أن يضع شرطا لإعفائه من المسؤولية في عقد نقل البضاعة مثل نقل السوائل التي يتبخر جزءا منها بسبب الحرارة أو تعرضها للجو أي بسبب طبيعتها أو بسبب عيب ذاتي فيها و يقع على الناقل عبء ذلك [94] ص493، 494، [5] ص374، 375، [83] ص94، 101.

إضافة إلى هذه الوسائل الثلاثة المحددة في النصوص السابقة الذكر، نجد وسائل أخرى يلجأ إليها الناقل الجوي لنفي خطئه أو دفع المسؤولية عنه و هي:

- العيب الذاتي أو الخفي في الطائرة.
- القوة القاهرة أو الحادث الفجائي.
- فعل الغير.

– العيب الذاتي أو الخفي في الطائرة

لم تذكر هذه الوسيلة في اتفاقية وارسو و على غرارها في قانون الطيران الجزائري، على الرغم من أن هذه الوسيلة كانت موجودة في المشروع النهائي للاتفاقية إلا أنها لم ترد في الصياغة النهائية، والتي حذفت نتيجة اعتراض بعض الوفود على ذلك بسبب إثارة هذه الوسيلة مسؤولية منتج الطائرة عن الأضرار التي تصيب الراكب أو البضاعة بسبب العيب الخفي أو الذاتي في الطائرة ، حيث يلتزم صانع الطائرة بإعطاء جميع المعلومات التي تخص الطائرة من حيث الاستعمال، أي التحذير الكافي اللازم من الأخطار المتوقعة من استخدام الطائرة أو استعمالها و يلصق التحذير بالمنتج [140] ص39، 40 [141] ص40، وتقررت مسؤولية موضوعية لمنتج الطائرة في حالة وقوع حادث للطائرة بسبب عيب

خفي أو ذاتي فيها ، إما في التصنيع أو التصميم أو عدم القدرة على الارتطام أو عدم كفاية التحذيرات و التعليمات [142] ص 131.

لكن الفقه و القضاء يأخذ بها كوسيلة لدفع المسؤولية عن الناقل متى أثبت أنه و تابعوه قد اتخذوا جميع التدابير الضرورية لتفادي الضرر و أن الحادث يرجع إلى عيب ذاتي أو خفي في الطائرة و أن المراقبة الدورية من طرف المتخصصين لم تسمح باكتشافه لإصلاحه ، فقد يؤدي العيب في التصميم أو التصنيع إلى تسرب كميات من غاز أكسيد الكربون إلى كابينة القائد وهو ما أدى لفقده سيطرته على الطائرة و سقوطها و موت الركاب فهنا تتحقق مسؤولية صانع الطائرة و ليس الناقل [94] ص 493، و تنتقر المسؤولية الموضوعية لمنتج الطائرة في حالة وقوع حادث للطائرة بسبب عيب خفي أو ذاتي فيها، إما في التصنيع أو التصميم أو عدم القدرة على الارتطام أو عدم كفاية التحذيرات و التعليمات.

لكن استعمال الناقل لهذه الوسيلة مقصور على علمه بسبب الحادث، أما إذا بقي سبب هذا الحادث مجهول و هو ما يغلب حدوثه في أغلب الكوارث الجوية كانهجار الطائرة في الجو فلا يستطيع الاستناد على هذا العيب و إنما يفترض خطؤه رجوعاً إلى القاعدة التي وضعتها الاتفاقية .

معنى ذلك أن الناقل لم يعد مسؤولاً دائماً في حالة العيب الذاتي وإنما يخضع للمادة 20 من الاتفاقية، متى أثبت أنه و تابعوه اتخذوا جميع التدابير الضرورية لتوقي الضرر أو استحالة عليهم ذلك، فيجب أن يكون العيب خفياً أي لا يمكن كشفه ببذل عناية الناقل الحريص و يكفي في ذلك أن يبرز شهادة صلاحية الطائرة للملاحة الجوية و أنها محل فحص و مراقبة دورية و استحالة التوقع أي توفر عنصر عدم التلافي، فإذا أدى العيب في المحرك إلى تعطله فجأة و لم يرقم القائد بالهبوط الاضطراري يعتبر مهملًا، ولا يعد الناقل قد اتخذ و تابعوه التدابير الضرورية لتوقي الضرر، و هذا الدفع يشترط فيه توافر عنصر السبب الأجنبي من عدم إمكان التوقع و عدم إمكان التلافي [94] ص 497، 498.

– القوة القاهرة والحادث الفجائي

لم تذكر هذه الوسيلة في الاتفاقية صراحة و لا في قانون الطيران الوطني، لكنها تعد سبباً من أسباب دفع المسؤولية و قد عبرت عنها الاتفاقية بعبارة "أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها" في آخر نص المادة 20 منها و في آخر نص المادة 148 من قانون الطيران "أو استحالة اتخاذهم ذلك".

أي يجب على الناقل أن يثبت أنه استحالة عليه و تابعوه اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الضرر و أن الاستحالة ترجع إلى القوة القاهرة، وهذه الاستحالة ليست بالنسبة إليه فقط و إنما لأي ناقل يكون مكانه [94] ص 365، [5] ص 366، [56] ص 234، [6] ص 298، [84] ص 1224، [143]، ص 99، [102] ص 23، [74] ص 158، [76] ص 13، 124، [9] ص 234، 235، كما نصت المادة

48 ق ت ج: " يمكن إعفاء الناقل عن مسؤولية... وذلك عند إثبات حالة القوة القاهرة... " وكذلك نص المادة 63 من نفس القانون التي جاء فيها: " يجوز إعفاء الناقل عن المسؤولية... بشرط أن يثبت أن ذلك ناشئ عن قوة القاهرة أو خطأ المسافر ".

و القوة القاهرة التي يستطيع الناقل الجوي أن يدفع بها المسؤولية عنه هي تلك الحوادث الفجائية التي تخرج عن دائرة نشاط الناقل ولا يمكن توقعها أو رد خطرها [5] ص 367، وذلك في وقت معين و في نشاط معين، تتمثل القوة القاهرة في مخاطر الجو أو التغير السريع في طبيعة المكان الذي يباشر الناقل الجوي نشاطه فيه [1] ص 201.

فيستطيع الناقل الجوي التحلل من مسؤوليته بإثباته أن الضرر الذي أصاب الراكب أو البضاعة كانت بسبب تعرض الطائرة فجأة لعاصفة ثلجية بالرغم من تزويدها بنشرة الأرصاد الجوية، أو بإثباته وفاة قائد الطائرة فجأة بسكتة قلبية.

و على عكس ذلك لا يدخل في نطاق القوة القاهرة كسبب لدفع المسؤولية عن الناقل الحوادث الفجائية المتوقعة في دائرة النشاط الجوي مثل عطل محرك الطائرة أو عجلات الهبوط فهي حوادث متوقعة في مجال النقل الجوي، فهي قرينة على إهمال الناقل الجوي في الكشف الدوري الفني على الطائرة ، ولا يلتزم الناقل بإثبات أن الحادث كان نتيجة قوة القاهرة و إنما يكفي أن يثبت أنه و تابعوه قد اتخذوا جميع التدابير الضرورية لتوقي الضرر طبقا لمعيار الناقل الحريص [144، ص 65، 79، [5] ص 369، [1] ص 202، [145] [31] ص 127.

– فعل الغير

لم يرد هذا الدفع بدوره في نص المادة 20 من الاتفاقية ولا في المادة 148 من قانون الطيران، لكن يبقى للناقل الجوي أن يتخلص من المسؤولية إذا أثبت أنه و تابعوه قد اتخذوا الاحتياطات الضرورية اللازمة لتفادي الضرر الذي كان سببه فعل الغير، الذي لا تربطه أية علاقة بالناقل الجوي، و يعد فعل الغير سببا من الأسباب العامة لدفع المسؤولية.

و لابد من توفر شرطين ليستعمل الناقل هذا الدفع و هما: الشرط الأول- أن يكون هذا الغير ليس من تابعي الناقل أي لا تربطه أية علاقة تعاقدية معه مثل أن يكون قائد الطائرة أو أحد أفراد الطاقم أو المضيفين أو مستخدمى و عمال الناقل الذين يعملون على خدمة طائراته على الأرض ، فالناقل مسؤول عن أعمال تابعيه و يعتبرون غيرا بالنسبة إليه فلا يستطيع دفع مسؤوليته بفعل الغير في هذه الحالة .

لكن إذا أثبت أن الخطأ الذي تسبب في الضرر صادر من موظفي برج المراقبة [146] ص 84 أو من أحد موظفي الجمارك ، الموظفين و العمال التابعين لإدارة المطار فيستطيع أن يدفع المسؤولية عنه بذلك لأنهم غيرا ولا تربطهم أية علاقة تعاقدية معه، ولا يشترط أن يكون هذا الغير معروفا على وجه التحديد بالنسبة للناقل، إذ يعفى من المسؤولية حتى ولو بقي مجهولا [5] 370،369 [1] ص 202.

- أما الشرط الثاني: فهو أن يكون فعل الغير هو السبب الوحيد للحادث و أن يتمثل هذا الفعل في سلوك خاطيء لا يأتيه الرجل العادي، إضافة إلى أنه يجب أن تتمثل في هذا السلوك سمات القوة القاهرة أو الحادث الفجائي بالنسبة للناقل، كأن يحول شخص مسار الطائرة بالقوة و تحت التهديد بالسلاح الأمر الذي ترتب عليه أضراراً للركاب أو البضاعة، أو سقوط الطائرة أو انفجارها لنفاذ المحركات.

و للناقل الجوي أن يدفع المسؤولية عنه استنادا إلى إثباته فعل الغير الذي تسبب في وقوع الضرر وأنه هو و تابعوه قد اتخذوا جميع الاحتياطات الضرورية لتوقي و تفادي مثل هذا الحادث [83] ص 80، 81.

2.1.2.1.2. أسباب دفع المسؤولية في التعديلات المتلاحقة لاتفاقية وارسو

في ظل اتفاقية وارسو 1929 للناقل الجوي أن يدفع المسؤولية عنه بالوسائل المقررة فيها وغيرها من الوسائل التي تعرضنا لها، لأن مسؤوليته تقوم على أساس الخطأ المفترض ، لكن أصبحت المسؤولية موضوعية في بروتوكول مونتريال لسنة 1966 أساسها المخاطر و تحمل التبعة، فلا يستطيع فيها الناقل الجوي دفع المسؤولية عنه إلا إذا أثبت خطأ المضرور كسبب لوقوع الضرر، فلا يستطيع استعمال الوسائل المقررة في اتفاقية وارسو، ثم جاء بروتوكول جواتيمالا سيتي لسنة 1971 و الذي أسس المسؤولية على أساس المخاطر و تحمل التبعة في المسؤولية عن وفاة الركاب و إصابتهم بجروح أو أذى جسماني و فقد أو تلف أمتعتهم فقط، لكن المسؤولية عن التأخير بالنسبة للمسافرين و أمتعتهم أو تلف و هلاك البضاعة و تأخيرها أبقى على الخطأ المفترض كأساس لمسؤولية الناقل، و الذي يهمننا كأساس للمسؤولية في بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971 هو المسؤولية عن الحوادث دون المسؤولية عن التأخير لذلك نقول أن المسؤولية موضوعية بالنسبة لوفاة الركاب أو إصابتهم بجروح أو بأذى جسماني و فقد أو تلف أمتعتهم و الخطأ المفترض أساس المسؤولية بالنسبة لتلف أو هلاك البضاعة، ثم جاء بروتوكول مونتريال الرابع لسنة 1975 و أقر المسؤولية الموضوعية لهلاك و تلف البضاعة [11] ص 236، [5] ص 375، 376، [1] ص 205، 206، [74] ص 163.

1.2.1.2.1.2. أسباب دفع المسؤولية في بروتوكول جواتيمالا سيتي لسنة 1971

قررت المادة الرابعة من بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971 أساسا لمسؤولية الناقل الجوي في حالة وفاة الركاب أو إصابتهم بجروح أو أذى جسماني أو فقد وتحطيم أمتعتهم بالمسؤولية الموضوعية ، فحددت هذه المادة وسائل يستعملها الناقل لدفع المسؤولية عنه في هذه الحالة هي :

أ- الحالة الصحية للراكب : نصت عليه المادة 1/4 من البروتوكول، للناقل أن يدفع المسؤولية عنه بإثباته أنه و تابعوه قاموا بجميع الاحتياطات الضرورية لتفادي وقوع الضرر، لكن الحالة الصحية للراكب هي السبب الوحيد في وفاته أو إصابته مثل كبر سنه مع مرضه، أو مصاب بمرض مزمن، أو بجروح خطيرة أثرت فيها تحليق الطائرة، وهذا دليل على تشدد بروتوكول جواتيمالا سيتي لأنه يصعب على الناقل إثبات الحالة الصحية للراكب عند صعوده للطائرة، فلا يطلب الناقل من الركاب شهادة طبية تثبت حالته الصحية لكن هذا ما تفرضه الطبيعة المشددة للمسؤولية الموضوعية .

ب- خطأ المصاب : نصت عليه المادة 6 من البروتوكول:

أن الناقل الجوي يستطيع أن يتخلص من المسؤولية إذا أثبت أن وفاة الركاب أو إصابته بجروح أو بأذى جسماني يرجع إلى خطأ المصاب نفسه و كان هذا الخطأ هو السبب الوحيد الذي أدى إلى وقوع الضرر [2] ص203، [5] ص377، [1] ص207، [3] ص154، 155 ، أما إذا كان خطأ المصاب مشتركا في إحداث الضرر تتوزع المسؤولية بين الناقل والراكب كل بنسبة اشتراكه في الخطأ [1] ص207 (76) ص127.

ج -العيب الذاتي للأمتعة: نصت عليه المادة 2/6 من البروتوكول، يدفع الناقل الجوي المسؤولية الناجمة عن فقد و تحطيم الأمتعة، بإثباته أن السبب الوحيد لوقوع الضرر يرجع إلى طبيعة الأمتعة أو عيب ذاتي فيها مثلا كأن تكون الأشياء قابلة للكسر بطبيعتها لم يعلن عنها المسافر للناقل، أو أن حقائب الركاب كانت تحتوي على سوائل تسربت داخل الحقائب و أتلفت ما فيها [5] ص377، [1] ص207.

- أما عن دفع المسؤولية عن تلف البضاعة أو هلاكها، فقد احتفظ بروتوكول جواتيمالا سيتي بنفس الأساس المقرر في اتفاقية وارسو و هو الخطأ المفترض، فلا يستطيع الناقل دفع المسؤولية عنه إلا بإثبات أنه و تابعوه قد اتخذوا التدابير الضرورية لتفادي الضرر أو استحال عليهم ذلك و هذا ما ورد في نص المادة الخامسة من بروتوكول جواتيمالا سيتي المعدل للمادة 20 من اتفاقية وارسو، كما له أن يستعمل جميع وسائل دفع المسؤولية المقررة في اتفاقية وارسو.

2.2.1.2.1.2 . أسباب دفع المسؤولية في بروتوكول مونتريال الرابع لسنة 1975

جاء بروتوكول مونتريال الرابع لسنة 1975 معدلاً لأساس المسؤولية عن هلاك وتلف البضاعة، فجعلها مسؤولية موضوعية أساسها المخاطر و تحمل التبعة، و سوى بينها و بين الأضرار التي تصيب الراكب من وفاة أو جروح أو أذى جسماني أو تحطيم أمتعته، فلا يتخلص الناقل من مسؤوليته في هذه الحالة إلا إذا أثبت أن هذه الأضرار ترجع إلى إحدى الأسباب التي نصت عليها المادة الرابعة من بروتوكول مونتريال وهي:

- 1- طبيعة البضاعة أو العيب الذاتي بها.
- 2- سوء تغليف البضاعة الراجع إلى شخص آخر غير الناقل أو أحد تابعيه .
- 3- أعمال الحرب أو النزاع المسلح.
- 4- عمل صادر من السلطة العامة ذو صلة بالبضاعة من حيث وصولها أو خروجها من المطار أو أثناء مرورها العابر به.

أما اتفاقية مونتريال لسنة 1999 [60] ص 330، 335، [11] ص 332، 333، [3] ص 156، 157 فيختلف بسبب دفع المسؤولية باختلاف أساسها، فإذا كانت موضوعية فلا تدفع إلا بخطأ المضرور طبقاً للمادة 20 منها، أما إذا كانت شخصية قائمة على الخطأ المفترض فعلى الناقل إثبات أن الضرر لم ينشأ عن إهمال أو خطأ أو امتناع منه أو من تابعيه م 2/21- أ، أو إثبات خطأ الغير.

أما عن البضائع فقد أخذت بما جاء في بروتوكول مونتريال 1975 في مادتها 2/17.

2.2.1.2 . أسباب دفع مسؤولية المستغل تجاه الغير على السطح و المسؤولية الناتجة عن

التصادم الجوي

وضعت اتفاقية روما لسنة 1952 المخاطر و تحمل التبعة أساساً لمسؤولية المستغل الجوي تجاه الغير على السطح أي مسؤولية موضوعية مطلقة، لكن وفي نفس الوقت أعطت فرصة للناقل الجوي أن يدفع المسؤولية عنه بوسائل حددتها هذه الاتفاقية، كذلك الأمر بالنسبة للمسؤولية الناتجة عن التصادم الجوي، فتتعدد وسائل دفع مسؤولية المستغل المسؤول عن التعويض باختلاف أساس مسؤوليته.

1.2.2.1.2. أسباب دفع مسؤولية المستغل تجاه الغير على السطح

أقرت اتفاقية روما مبدأ المسؤولية الموضوعية المؤسسة على فكرة المخاطر وتحمل التبعة، فيكفي لانعقادها توافر الضرر الناتج عن نشاط الطائرة، و نجد أن الاتفاقية حددت وسائل لدفع هذه المسؤولية عن الناقل الجوي لكنها تضيق النطاق عليه لأنها مسؤولية موضوعية فقصرتها على خطأ المضرور أو وجود نزاع مسلح، أو استيلاء الدولة على الطائرة، أو الاستعمال غير المشروع للطائرة جبرا دون موافقة المستغل و لا يجوز له الاستناد إلى وسائل دفع أخرى لأن الاتفاقية هي المختصة حتى و لو كان القانون الداخلي يسمح بقبول دفع أخرى، فيقتصر أعمال هذه النصوص الداخلية على المنازعات التي لا تتوافر على شروط سريان اتفاقية روما [7] ص200، [1] ص113 [108] ص362، 363.

و لقد نص المشرع الجزائري على نفس الدفع الواردة في اتفاقية روما 1952 في نص المادة 160 من قانون الطيران المدني: "المستغل غير ملزم بتعويض الضرر.

1- إذا كان الضرر نتيجة مباشرة لنزاع مسلح أو اضطرابات مدنية أو إذا حرم المستغل من استعمال الطائرة بفعل من السلطة العمومية.

2- إذا برهن أن الخسارة ناتجة أساسا عن خطأ سببه الشخص الذي تعرض للخسارة أو مندوبوه و إذا كان الخطأ المذكور جزء فقط من سبب الخسارة يخفض التعويض بقدر مساهمة الخطأ في الخسارة".

1.1.2.2.1.2. خطأ المضرور أو مندوبوه

و هو ما نصت عليه المادة 6 من اتفاقية روما لسنة 1952 بقولها: "لا يلتزم مستغل الطائرة بتعويض الضرر إذا ما أقام الدليل على أن هذا الضرر يرجع إلى إهمال أو امتناع أو خطأ الشخص الذي لحقه الضرر دون سواه أو تابعيه أو وكلائه دون سواهم"، كذلك المادة 2/160 من قانون الطيران الجزائري.

و يقع عبء إثبات خطأ المضرور على المستغل الذي أدى إلى وقوع الضرر، وأنه هو السبب الوحيد لوقوع الضرر، و يشترط أن يكون هذا المضرور مميزا عاقلا [94] ص390، [12] ص100. كما يستطيع الناقل دفع المسؤولية عنه إذا أثبت أن الضرر كان نتيجة إهمال أو امتناع أو خطأ أحد تابعي المضرور أو وكلائه مثلا إهمالهم في مكافحة النيران رغم توافر وسائل الإطفاء لديهم، و قد اعتبرت الاتفاقية أن أعمال تابعي المضرور امتدادا لأفعاله الشخصية لأنه هو المسؤول عنهم و المكلف برقابتهم، لكن يستطيع المضرور أن يثبت مسؤولية المستغل إذا ما أثبت أن الخطأ أو الإهمال الواقع من أحد تابعيه كان خارجا عن حدود اختصاصه و بذلك تبقى مسؤولية المستغل قائمة.

و قد يساهم فعل المضرور أو تابعيه في وقوع الضرر مما لا يؤدي إلى إعفاء المستغل من المسؤولية كلية، وإنما يكون فعل المضرور أو تابعوه سببا من أسباب وقوع الضرر و هو ما تعرضت له المادة 6 من اتفاقية روما بقولها: "يتعين النزول بالتعويض نزولا مطردا يتمشى مع درجة هذا الاشتراك في إحداث الضرر"، و ما نصت عليه المادة 2/160 ق ط م ج : "... و إذا كان الخطأ المذكور جزء فقط من سبب الخسارة يخفض التعويض بقدر مساهمة الخطأ في الخسارة".

أي على القاضي أن يأخذ بعين الاعتبار عند تقديره للتعويض مدى مساهمة فعل المضرور أو فعل تابعيه في إحداث الضرر ، و تتناسب قيمته من حيث مداه تناسباً عكسياً مع درجة تدخل المضرور في إحداث ما لحق به من ضرر.

كما تعرضت المادة 3/6 لما يسمى "الضرر المرتد" و هي أن ترفع الدعوى ضد المستغل من شخص غير المضرور كالورثة إذا توفي أو من يعولهم إذا أصيب بعجز يمنع عن العمل، فنصت هذه الفقرة على أنه : "إذا رفع شخص دعوى تعويض عن ضرر ناشئ عن موت شخص آخر أو إيذاعات لحقت به فإن خطأ هذا الأخير (المضرور) أو تابعيه يكون له ذات الآثار المشار إليها في الفقرة السابقة"، من خلال هذا النص للمستغل الجوي أن يستعمل هذا الدفع في حالة الضرر المرتد أو التخفيف من المسؤولية [5] ص 178، [1] ص 115.

2.1.2.2.1.2 . النزاع المسلح أو الاضطرابات المدنية

لمستغل الطائرة طبقاً لنص المادة الخامسة من اتفاقية روما أن يدفع المسؤولية عنه بإثبات أن الضرر الذي أصاب الغير على السطح جاء نتيجة نزاع مسلح أو اضطرابات مدنية، و أن يتوافر في هذا النزاع المسلح أو الاضطرابات المدنية سمات القوة القاهرة من حيث عدم التوقع أو التلافي [94] ص 393، [1] ص 116، [12] ص 101، مما أدى إلى سقوط الطائرة أو سقوط أشخاص أو أشياء منها.

و يشمل مصطلح المنازعات المسلحة: الحروب بين الدول، الحرب الأهلية، حالات العصيان المدني، والاضطرابات الداخلية التي قد تشمل مرافق الدولة و تعوق حسن سير العمل بالمطارات، مما يترتب عليه سوء الخدمات و عدم إرشاد الطائرات مما قد يؤدي إلى سقوط الطائرة على الغير على السطح [7] ص 202، [74] ص 239.

لكن المستغل لا يستفيد من هذا الدفع إذا كان يعلم مسبقاً بوجود هذه النزاعات المسلحة أو الاضطرابات المدنية أو أنها محتملة الوقوع، مع ذلك أصر على استمرار الطيران أو الهبوط في

مطار الدولة التي يسودها هذا النزاع أو الاضطراب المدني، فتتعدد المسؤولية كاملة في مواجهته [11] ص202، [1] ص115، 116.

3.1.2.2.1.2 . استيلاء السلطة العامة على الطائرة

نصت المادة 5/5 من اتفاقية روما: "إذا كان قد أحيل بينه و بين استعمال الطائرة بمقتضى أمر صادر من السلطات العامة"، وهو نفس ما نصت عليه المادة 1/160 من ق ط م ج "... أو إذا حرم ذلك المستغل من استعمال الطائرة بفعل من السلطة العامة".

فلقد أعطت هذه النصوص للمستغل أن يدفع المسؤولية عنه إذا حرم من استعمال طائرته بأمر صادر من السلطة العامة، حيث لا يمكن تصور نشأة المسؤولية أصلا في هذه الحالة، لأنه من بين الشروط التي ذكرناها لقيام مسؤولية الناقل هو أن يكون مستعملا للطائرة وقت وقوع الحادث الذي سبب الضرر، لكن في هذه الحالة تنزع من يده الطائرة بأمر من السلطة العامة، فيفقد المستغل صفته كمستغل و تنتقل إلى الدولة إذا استخدمت الطائرة في أغراض النقل التجاري و تلتزم هي بالتعويض عن الأضرار التي تحدثها الطائرة للغير على السطح خلال هذه الفترة، أما إذا خصصت الطائرة لخدمة أحد المرافق العامة في الدولة لا تطبق عليها اتفاقية روما 1952 [7] ص203، [5] ص179، [1] ص116، [74] ص241.

4.1.2.2.1.2 . الاستعمال غير الشرعي للطائرة جبرا عن إرادة المستغل

يدفع المستغل الجوي المسؤولية عنه إذا أثبت أنه اتخذ من جانبه العناية اللازمة لتفادي هذا الاستعمال و هو ما نصت عليه الاتفاقية في مادتها الرابعة، و ما نصت عليه المادة 154 من ق ط م ج: "إذا كانت الخسارة من فعل شخص استعمل طائرة دون موافقة مستغله يتقاسم مع هذا الأخير مسؤولية الاستعمال غير المشروع إلا إذا أثبت أنه قدم العناية المطلوبة لتفادي ذلك الاستعمال...". بذلك يعد الاستعمال غير الشرعي للطائرة دون موافقة مستغله دفعا يستطيع استعماله لدفع مسؤوليته عن الأضرار التي تحدثها للغير على السطح أثناء هذا الاستعمال غير المشروع، لكن يشترط لذلك أن يثبت المستغل أنه اتخذ العناية المطلوبة واللازمة لتفادي هذا الاستعمال غير المشروع واستقر الفقه على أن العناية اللازمة هي اتخاذ الاحتياطات المعقولة والممكنة التي يجب على المستغل القانون اتخاذها لتفادي هذا الاستعمال غير المشروع [5] ص 180، [1] ص116، 117.

2.2.2.1.2. أسباب دفع المسؤولية الناتجة عن التصادم الجوي

رأينا أن أساس المسؤولية الناتجة عن التصادم الجوي يختلف، فهي تتأسس على أساس الخطأ الواجب الإثبات في بعض الحالات، كما أنها قد تبنى على أساس الخطأ المفترض أو على أساس المخاطر و تحمل التبعة في حالات أخرى.

1.2.2.2.1.2. أسباب دفع المسؤولية المبنية على أساس الخطأ

إن المسؤولية الناتجة عن التصادم الجوي تبنى على أساس الخطأ الواجب الإثبات بالنسبة للأضرار التي أصابت الطائرة ، أو المسافرين الموجودين على متنها أو الأموال الموجودة على متنها في حصولهم على التعويض من مستغل الطائرة الأخرى المتصادمة، فلهذا الأخير أن يدفع المسؤولية عنه إذا ما أثبت المضرور هذا الخطأ و ترتبت مسؤوليته عن طريق نفي العلاقة السببية بين هذا الخطأ و الضرر بإثباته للسبب الأجنبي أي أن الضرر كان نتيجة إما:

- القوة القاهرة أو الحادث الفجائي.
- فعل المضرور نفسه و هو إثبات خطأ المستغل المضرور نفسه.
- فعل الغير .

و تطبق القواعد العامة في نفي العلاقة السببية في المسؤولية المبنية على أساس الخطأ الواجب الإثبات.

أما إذا كانت الأضرار التي تصيب الركاب أو البضائع و الأمتعة الموجودة على متن الطائرة المتصادمة للمطالبة بالتعويض من مستغلها المتعاقد معه تطبق عليها أحكام اتفاقية وارسو 1929 و بروتوكول لاهاي 1955 المعدل لها و أساسها الخطأ المفترض، و الناقل يدفع المسؤولية عنه بالوسائل المحددة في هذه الاتفاقية و التي تطرقنا لها سابقا وهي : - اتخاذ الناقل و تابعوه التدابير الضرورية.

- الخطأ الملاحي - خطأ المضرور -القوة القاهرة و الحادث الفجائي -فعل الغير
- العيب الذاتي و الخفي في الطائرة.

2.2.2.2.1.2- أسباب دفع المسؤولية المبنية على أساس المخاطر و تحمل التبعة

وهي الأضرار التي تلحق بالأغيار على السطح من جراء التصادم الجوي تطبق بشأنها أحكام اتفاقية روما 1952 ، فهي مسؤولية موضوعية أساسها المخاطر و تحمل التبعة و يدفع فيها المستغل المسؤول المسؤولية عنه عن طريق إثبات إما:

- خطأ المضرور نفسه أو مندوبيه.

-وقوع الضرر بسبب نزاع مسلح أو اضطراب مدني.

- حرمان المستغل من استعمال الطائرة بأمر من السلطة العامة.

-الاستعمال غير المشروع للطائرة جبرا دون موافقة المستغل.

و نخلص إلى أن اتفاقية وارسو وتعديلاتها واتفاقية روما قررت مبدأ تحديد التعويض، الذي يعد جزءا المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين والأمتعة المسجلة و البضائع والأغيار على سطح الأرض، شرط أن يكون الناقل حسن النية وتتوافر شروط استفاذته من المسؤولية المحدودة المحددة في الاتفاقيات.

و لقد أخذ المشرع الجزائري بنفس المبدأ في جميع صور المسؤولية حيث حدد الحدود القصوى للتعويض فيها التي يلتزم بها الناقل الجوي في قانون الطيران المدني.

فتحديد التعويض هو تحديد قانوني و ليس اتفاقي كما أنه ليس جرافيا، وكانت الوحدة المقررة له هي الفرنك بوانكاريه وفي آخر تعديل لاتفاقية وارسو بموجب بروتوكول مونتريال 1975 أصبحت الوحدة الحسابية و تقابلها الوحدة النقدية هي "وحدة سحب خاصة"، واختلف الفقه في كيفية حساب قيمة التعويض بالعملة الوطنية، حيث كانت وحدة الحساب هي وحدة نقدية تتمثل في الفرنك الفرنسي يتم تحويله إلى أي عملة وطنية وفقا لقيمة الذهب المقدر لتلك العملة فلا تختلف قيمة التعويض باختلاف العملات، لكن بعد تبين صعوبة الاعتماد على هذه الوحدة النقدية كوحدة قياس لما يسببه من خطر على الدول أعضاء صندوق النقد الدولي، وبسبب إلغاء السعر الرسمي للذهب في اتفاقية جمايكا لسنة 1978، استبدلت الوحدة الحسابية بحقوق السحب الخاصة.

في حين أن المشرع الجزائري حدد قيمة التعويضات بوحدة حسابية التي قومت على أساس وزن معين من الذهب يساوي 65.5 ملغ من الذهب على أساس 900 من الألف ذهبيا خالصا.

أما إذا كان الناقل سيء النية أو لم تتوافر شروط استفادته من المسؤولية المحدودة تشدد المسؤولية قانونا فلا يستفيد منها، وقد تشدد اتفاقا بين طرفي العقد، و يبطل أي اتفاق للإعفاء أو التخفيف منها.

و ضمانا لحصول المضرورون أو ورثتهم على التعويض عن الأضرار التي تصيبهم نتيجة الحادث الجوي اشترط المشرع التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي، وحمل الشهادة التي تثبت ذلك في الطائرة وإظهارها عند كل تفتيش، وقد نصت اتفاقية روما على بدائل التأمين والتي لم ترد في اتفاقية وارسو أو تعديلاتها ولا في القانون الوطني، وتختلف صور التأمين باختلاف صور المسؤولية، كضمان لها تحفيزا للناقل لمواصلة نشاطه و ضمانا لحصول المضرور على التعويض المحدد في القانون.

و للناقل الجوي وسائل يدفع بها المسؤولية عنه متى تحقق الحادث الجوي وأدى إلى ضرر أصاب المسافرين أو الأمتعة أو البضائع أو للغير على السطح فقد حددت هذه الدفوع في اتفاقية وارسو و تعديلاتها، بالخطأ الملاحي، خطأ المضرور وغيرها، أما اتفاقية روما فجاءت بدفوع محددة محصورة منها الحالة الصحية للراكب وأعمال الحرب والنزاع المسلح... الخ وعن المسؤولية الناتجة عن التصادم الجوي فهي تجمع بين هذه الدفوع حسب أساس مسؤولية المستغل المسؤول.

وفي الفصل الثاني نحدد أهم المسائل الإجرائية للمطالبة بهذه التعويضات.

2.2. الأحكام الشكلية للمسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي

يقع على عاتق الناقل الجوي تنفيذ التزاماته التعاقدية الناشئة عن عقد النقل الجوي الذي قد يكون موضوعه نقل الأشخاص أو نقل البضائع، وأهم التزام هو الالتزام بضمان السلامة، أين يقع عليه تحمل تبعة أي ضرر ينشأ عن حادث قد يصيب الطائرة وبالتالي يصيب المسافرين و البضائع الموجودين على متنها، كما قد يصيب هذا الضرر الغير على السطح، سواء في جسمه أو في ماله، أو يلحق الضرر بطائرة أخرى أو بمستعملها نتيجة حادث التصادم الجوي بين الطائرتين، فيلجأ في هذه الحالات المضرور إلى القضاء مطالبا بالتعويض جبرا للضرر الذي أصابه ، لذلك اهتم المشرع سواء الدولي أو الوطني بتنظيم دعوى المسؤولية التي ترفع ضد الناقل الجوي، و وضعت لها أحكاما مراعية في ذلك مصلحة المضرور وفي نفس الوقت مصلحة الناقل الجوي، و أهم التشريعات المنظمة لدعوى المسؤولية اتفاقية وارسو لسنة 1929، كذلك قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06-98 المعدل والمتمم.

و تتضمن الأحكام الشكلية للمسؤولية ، المسائل الرئيسية المتمثلة في أطراف الدعوى والجهة القضائية المختصة للنظر في هذه الدعوى لحل النزاع و الدفوع التي يتمسك بها المسؤول وهو الناقل الجوي.

1.2.2. دعوى المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي

للمضرور أن يطالب بحقه في التعويض في مواجهة الناقل الجوي بسبب الضرر الذي قد أصابه من الحادث الذي وقع للطائرة الذي كان المضرور على متنها، أو أصاب بضاعته الموجودة في الطائرة أو الغير على السطح في جسمه أو ماله ، كما قد يكون المضرور المسافر أو صاحب البضاعة الموجودة على متن طائرة أخرى تعرضت للتصادم مع هذه الطائرة ، فله أن يرفع دعوى قضائية أمام الجهة القضائية المختصة المحددة قانونا سواء في اتفاقية وارسو أو في القانون الوطني، و نقسم دراستنا في ذلك إلى تحديد أطراف الدعوى و الجهة القضائية المختصة للنظر في دعوى التعويض التي يرفعها المتضرر من الحادث .

- أطراف الدعوى.

- الجهة القضائية المختصة بنظر الدعوى

1.1.2.2. أطراف الدعوى

أطراف الدعوى هم عادة المدعي و المدعى عليه، و المدعى عليه دائما في هذه الدعوى هو الناقل الجوي، أما المدعي فقد يكون المضرور، أو صاحب البضاعة، أو الغير على السطح أو المتضرر من التصادم الجوي سواء كان المسافر أو صاحب البضاعة على الطائرة نفسها أو صاحب البضاعة أو مستغل الطائرة الأخرى المتصادم ، لنعرض جميع هذه العناصر سنقسم دراستنا إلى عنصرين:

- المدعي

- المدعى عليه.

1.1.1.2.2. المدعي

يختلف الطرف المدعي باختلاف نوع النقل و نوع الحادث الذي أصاب الطائرة المتسبب في الضرر الواقع.

1.1.1.1.2.2. في نقل الأشخاص

نصت المادة 145 من قانون الطيران المدني على مايلي: " الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر والأضرار التي يصاب بها شخص منقول و التي تؤدي إلى وفاته أو تسبب له جرحا أو ضررا شريطة أن يكون سبب الخسارة أو الجرح قد حدث على متن الطائرة أو خلال عملية إركاب أو نزول".

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

من خلال النصين نستطيع تحديد المدعي في حالة إذا ما أصاب الضرر المسافر نتيجة إخلال الناقل الجوي بالتزامه بضمان السلامة في عقد نقل الأشخاص، و هو في هذه الحالة المضرور نفسه أو ورثته أو من كان يعولهم المضرور إذا أصيب بعجز يمنعه عن العمل .

فالورثة لهم حق رفع هذه الدعوى لأنها تعد من الحقوق التي تنتقل لهم بالميراث فهي دعوى مورثهم عن الضرر الذي أصابه قبل وفاته، فهي دعوى عقدية تنتقل لهم بالميراث ، و دعواهم عن

و الضرر الشخصي الذي أصابهم بسبب وفاة مورثهم تقوم على أساس المسؤولية التقصيرية [56] ص 311، 314، [11] ص 307، [54] ص 115، [147] ص 49، [58] ص 231، [9] ص 312، 313، [14] ص 997، [149] ص 07، فتخرج عن نطاق اتفاقية وارسو و يطبق بشأنها القانون الوطني.

وتركت اتفاقية وارسو مسألة رفع الدعوى في حالة وفاة المسافر للقوانين الوطنية لأنها لم تنظم هذه المسألة ، لكنها نصت في المادة 24 منها على أنه إذا رفعت هذه الدعوى لا يكون ذلك إلا وفقا للأوضاع و في الحدود المقررة في هذه الاتفاقية، دون الإخلال بتحديد الأشخاص الذين لهم حق التقاضي ولا بحقوق كل منهم، هذا ما أكد معناه بروتوكول جواتيمالا سيتي في مادته التاسعة: "أنه في نقل الأشخاص و أمتعتهم فان كل دعوى ترفع على الناقل أيا كان سببها، سواء طبقا للاتفاقية أو بسبب عقد أو عمل غير مشروع أو لأي سبب آخر، لا يمكن مباشرتها إلا بالشروط و في الحدود المقررة للتعويض في الاتفاقية و التي لا يصح تجاوزها مهما كانت الظروف التي تؤسس عليها مسؤولية الناقل" ، مما يؤدي ذلك إلى حرمان مشتر البضاعة من رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي لعدم ورود اسمه في خطاب النقل الجوي ([147] ص 50، [7] ص 167، 168، [71] ص 11).

2.1.1.1.2.2. في نقل البضائع

المدعي في هذه الحالة قد يكون المرسل أو المرسل إليه أي من لحقه ضرر منهما، فترفع الدعوى من طرف من ورد اسمه في خطاب النقل الجوي سواء المرسل أو المرسل إليه [71]، ص 10] ، و جاء في نص المادة 4/12 و المادة 13 من اتفاقية وارسو أن للمرسل أن يرفع دعوى تعويض ضد الناقل الجوي باعتبار أن له السيطرة على البضاعة و لا ينتهي حقه هذا إلا عندما يبدأ حق المرسل إليه بتسلمه البضاعة أو خطاب النقل أو اعتراف الناقل بفقدان البضاعة أو بفوات سبعة أيام على اليوم الذي يجب أن تصل فيه، وأضيفت هذه المدة إلى 31 يوما بموجب المادة 15 من بروتوكول لاهاي.

وقد يصيب الضرر كلا من المرسل والمرسل إليه بسبب عدم تنفيذ العقد ، فيحق لكل منهما المطالبة بالتعويض ، لكن الناقل لا يعرض مرتين و إنما تقدر القيمة الذاتية للبضاعة مرة واحدة و لا يحسب لكل من المرسل و المرسل إليه سوى الضرر الزائد على هذه القيمة [15] ص 237.

وكما أقرت المادة 1/152 من قانون الطيران المدني الجزائري أنه في حالة تسلم الأمتعة و البضاعة دون احتجاج من المرسل إليه دليل على حالتها الجيدة وقت تسلمها من طرفه طبقا لسند النقل.

أما في الفقرة الثانية و الثالثة من نفس المادة تؤكد على أنه يجب على المرسل إليه أن يقدم احتجاجه في حالة ضياع أو تلف البضاعة في مدد محددة في الفقرتين .

ففي حالة تلف الأمتعة يوجه الاحتجاج خلال مدة أقصاها ثلاثة أيام، أما البضاعة في مدة سبعة أيام ابتداء من تاريخ تسلمها.

أما بالنسبة لضياع البضاعة حددت مدة الاحتجاج بأربعة وعشرين ساعة كأقصى مدة ابتداء من التاريخ الذي كان من المفروض أن توضع فيه الأمتعة أو الشحن تحت تصرفه .

وهذا الاحتجاج يعد إجراءا جوهريا لقبول دعوى المرسل إليه ضد الناقل الجوي وهو ما يفهم من نص المادة 152 في فقرتها الأخيرة : " وعند عدم الاحتجاج في المهلة المحددة تكون كل دعوى مرفوعة ضد الناقل مرفوضة ما عدا في حالة غش صادر عن هذا الأخير".

كما نصت المادة 153 من نفس القانون في فقرتها الرابعة: "يمكن للمرسل أمتعة أو سلع أن يرفع دعوى ضد الناقل الجوي الأول و المرسل إليه صاحب حق التسلم ضد الناقل الأخير".

و من خلال هذا النص أعطى القانون لكل من المرسل أو المرسل إليه الحق في رفع الدعوى ضد الناقل الجوي أي من لحقه الضرر منهما ، شرط أن يتقدم المرسل إليه باحتجاج في مواجهة الناقل في المدة المحددة في المادة 152 من نفس القانون حسب كل حالة، حيث تنص : " يشكل تسلم الأمتعة المسجلة والشحن دون احتجاج من المرسل إليه، قرينة عن تسلمها في حالة جيدة طبقا لسند النقل إلا في حالة إثبات العكس.

و في حالة التلف، يجب أن يوجه المرسل إليه للناقل احتجاجا فور اكتشاف ذلك وفي مهلة أقصاها ثلاثة أيام -03- فيما يتعلق بالأمتعة وسبعة أيام -07- فيما يتعلق بالشحن ابتداء من تاريخ تسلمها.

وعند الضياع أو التأخر يجب أن يتم الاحتجاج في مهلة أقصاها أربعة عشرة يوما -14- من التاريخ الذي كان من المفروض أن توضع فيه الأمتعة أو الشحن تحت تصرفه.

كما يجب أن يسجل أي احتجاج بتحفظ خطى مدون على سند النقل أو بأي محرر آخر يرسل في المهلة المنصوص عليها بشأن ذلك الاحتجاج.

وفي حالة حدوث خسارة لشخص منقول من جراء تأخر في النقل، يجب أن يتم الطلب في مهلة ثلاثين يوما -30- حسب تاريخ توقع الوصول.

وعند إنعدام الاحتجاج في المهلة المحددة تكون كل دعوى مرفوعة ضد الناقل مرفوضة ما عدا في حالة غش صادر عن هذا الأخير. "

وما عدا ذلك تطبق أحكام اتفاقية وارسو على هذه الحالة مما لم يذكره القانون الوطني، ومثال ذلك الحكم المتعلق بالضرر الذي يلحق بكل من المرسل و المرسل إليه، فالناقل الجوي لا يعرض مرتين و إنما تقدر القيمة الذاتية للبضاعة مرة واحدة و لا يحسب لكل من المرسل و المرسل إليه سوى الضرر الزائد على هذه القيمة .

كما أن شركة التأمين التي أمنت لديها البضاعة ، و التي دفعت التعويض للمرسل أو المرسل إليه لها الحق أن ترجع على الناقل الجوي برفع دعوى المسؤولية ضده تطبيقاً لفكرة الحول العيني [7] ص168، [15] ص237، فشرية التأمين تحل محل المضرور منهما في حقوقه و منها حقه في استعمال دعوى المسؤولية [150].

3.1.1.1.2.2- في المسؤولية تجاه الغير على السطح

المدعي في هذه الحالة هو الغير، و هو كل من لحقه ضرر بسبب نشاط طائرة، أي بتوفر العلاقة السببية بين الضرر الذي لحق الغير على السطح و نشاط الطائرة سواء في جسمه أو في ماله، فله الحق في المطالبة بالتعويض أو لورثته إذا توفي هذا الغير عن طريق رفع دعوى باعتبارها تنتقل لهم بالميراث فهي تدخل في الذمة المالية لمورثهم، طبقاً لنص المادة 2/159 من القانون رقم 98-06 التي تنص: "يحق لكل شخص يتعرض لخسارة على السطح في الظروف المحددة في هذا القانون، التعويض عندما يبرهن أن الخسارة ناتجة عن تحليق الطائرة أو سقوط شخص أو شيء منها".

4.1.1.1.2.2 . في المسؤولية عن التصادم الجوي

هذه الحالة تجمع بين الحالات الثلاثة السابقة:

بالنسبة لركاب كلا الطائرتين المتصادمتين، فالمدعي يكون الراكب المضرور بنفسه أو ورثته في حالة وفاته، و ترفع الدعوى ضد مستغل الطائرة التي كان على متنها أو ضد مستغل الطائرة الأخرى، أو ضد كل من المستغلين [10] م165.

أما بالنسبة للبضاعة، الموجودة على متن كل من الطائرتين، لكل من المرسل والمرسل إليه الحق في رفع دعوى التعويض ضد المتسبب في الضرر للبضاعة من مستغلي الطائرتين، أو كليهما.

و الغير الموجود على السطح الذي أصابه ضرر من جراء تصادم الطائرتين، فله أو لورثته في حالة وفاته رفع دعوى المسؤولية ضد المتسبب في الضرر له من مستغلي الطائرتين أو كليهما، المادة 162 من القانون رقم 98-06: "إذا وقعت خسائر لأشخاص و أملاك على اليابسة اثر اصطدام طائرتين أو عدة طائرات في حالة تحليق، يتقاسم المستغلون مسؤولية هذه الخسائر".

2.1.1.2.2. المدعى عليه

الأصل أن ترفع دعوى المسؤولية ضد الناقل الجوي ، الذي لا يصعب تحديده إذا تم التعاقد بين الراكب أو الشاحن و الناقل الجوي مباشرة و الذي يتولى التنفيذ بنفسه، فيكون الناقل هو المسؤول وحده في هذه الحالة[11] ص309، [54] ص116، [15] ص 238، [147] ص30، [56] ص316، [5] ص453، [58] ص239.

لكن الإشكال يثور في تحديد المدعى عليه أو المسؤول الذي ترفع ضده الدعوى في حالة وفاة الناقل الجوي، و في حالة الناقلين المتتابعين و الناقلين المتعاقدين و الفعلين؟

1.2.1.1.2.2- وفاة الناقل الجوي

لم ينص المشرع الجزائري صراحة على هذه الحالة ، فنرجع في ذلك إلى المادة 27 من اتفاقية وارسو التي تنص على ما يلي:"في حالة وفاة المدين تقام دعوى المسؤولية في الحدود المقررة في هذه الاتفاقية ضد من يخلفونه"، إذن ترفع الدعوى في حالة وفاة الناقل الجوي ضد ورثته [85] ص110 [56] ص316، [317]، [5] ص453، [11] ص310، [15] ص238، [9] ص316.

2.2.1.1.2.2 . الناقلون المتتابعون

يصعب تحديد المسؤول أو المدعى عليه في دعوى المسؤولية في النقل الجوي المتتابع، و هو النقل الذي يتعدد فيه الناقلون الجويون خلال خطوط جوية مختلفة بموجب عقد واحد أو عدة عقود. نظم المشرع الجزائري هذه الحالة من خلال نص المادة 153 من قانون الطيران المدني التي تنص على أنه : " في حالة إتمام نقل جوي من طرف عدة ناقلين متتاليين، يعد كل ناقل يقبل مسافرين و أمتعته أو شحنا طرفا متعاقدا في عقد النقل في حدود الجزء من النقل الذي تم تحت رقبته...".

و في نفس المادة تفرق بين الحكم في نقل الأشخاص و في نقل البضائع، ففي نقل الأشخاص تنص على انه:"في حالة حدوث خسارة أو ضرر:

1-لا يمكن للمسافر أو ذوي حقوقه أن يرفعوا دعوى إلا ضد الناقل الجوي الذي أتم النقل الذي وقع خلاله الحادث أو التأخر إلا إذا وقع التنصيب الصريح بأن الناقل الجوي الأول تولى المسؤولية أثناء الرحلة بكاملها".

وهو نفس الحكم المنصوص عليه في المادة 2/30 من اتفاقية وارسو، فالمدعى عليه في هذه الحالة هو آخر ناقل جوي أتم النقل الذي وقع خلاله الحادث، إلا إذا تم النص صراحة في العقد على أن

الناقل الأول يبقى مسؤولاً طوال الرحلة فترفع الدعوى ضده [2] ص215، [56] ص316، [11] ص310، [15] ص238، [3] ص235، 236، [71] ص11.

أما في نقل البضائع فقد نصت المادة 4/153 أنه: "يمكن للمرسل أمتعة أو سلع، أن يرفع دعوى ضد الناقل الجوي الأول والمرسل إليه صاحب حق التسلم ضد الناقل الأخير وفضلاً عن ذلك يمكن للثنتين التصرف ضد الناقل الذي أتم النقل الذي وقع خلاله التلف أو الضياع أو الخسارة أو التأخير".

وهو نفس ما ورد في اتفاقية وارسو في المادة 30 منها، فالمرسل له أن يرفع دعوى التعويض ضد الناقل الأول و للمرسل إليه أن يرفع الدعوى ضد الناقل الأخير، ولكليهما رفع الدعوى ضد الناقل الذي وقع التلف أو الهلاك أو الضياع في مرحلة النقل التي تولاها، و يكون هؤلاء الناقلين مسؤولين تضامنياً أمام المرسل و المرسل إليه [2] ص216، [85] ص111، [147] ص31، [11] ص311 [15] ص 238، 239 ، وأعطت كل من الاتفاقية و قانون الطيران المدني للمرسل رفع دعوى ضد الناقل الأول و المرسل اليه ضد الناقل الأخير بسبب قرب المدعي من المدعى عليه. و لقد أخذ قانون الطيران المدني عن اتفاقية وارسو نفس الحكم الخاص بالمسؤولية التضامنية بين الناقلين، ليكفل للمضروب الحصول على حقه، و حمايته من إفسار أحد الناقلين أو إفلاسه.

3.2.1.1.2.2. الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي

لم يرد تعريف للناقل الجوي في اتفاقية وارسو و لا في قانون الطيران المدني، لكنه جاء تعريف له في اتفاقية جوادالاجارا المكملة لاتفاقية وارسو الموقعة بتاريخ 18 سبتمبر 1961 [45] ، وفي تعريفها له فرقت بين الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي [85] ص110، 111، [56] ص317، 318، [3] ص236، 237، [71] ص12 فعرفت الناقل المتعاقد في المادة الأولى منها فقرة "ب" على أنه: "كل شخص يكون طرفاً في عقد نقل خاضع لاتفاقية وارسو و مبرم مع الراكب أو المرسل أو أي شخص يعمل لحساب الراكب أو المرسل".

أما الناقل الفعلي فهو طبقاً لنص المادة الأولى فقرة ج: "أي شخص آخر خلاف الناقل المتعاقد يقوم بمقتضى إذن الناقل المتعاقد بكل النقل المشار إليه في الفقرة "ب" من المادة الأولى السالفة الذكر أو بجزء منه، و لكنه لا يعد بالنسبة لهذا الجزء من العملية ناقلاً متتابعاً بالمعنى المقصود في اتفاقية وارسو، و يفترض هذا الإذن إلا أن يثبت العكس".

و نفرق بين الناقل الفعلي و الناقل المتتابع، بأن الناقل الفعلي لا يعد طرفاً في عقد النقل الجوي الذي يقوم بتنفيذه، بينما الناقل المتتابع فهو طرف في عقد النقل بالنسبة للجزء الذي تولى تنفيذه بنفسه.

والإشكال يطرح في حالة ما إذا تولى تنفيذ عقد النقل ناقلون متعاقدون و ناقلون فعليون، فكيف يحدد الشخص المسؤول في هذه الحالة ؟

و لقد جاء الحل في اتفاقية جوادالاجارا لهذا الإشكال في المادة السابعة منها حيث تنص على أنه:" يجوز إقامة دعوى المسؤولية فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي، إما على هذا الناقل الفعلي أو على الناقل المتعاقد أو على كل منهما مجتمعين أو منفصلين ، وفقا لما يختاره المدعي، وإذا أقيمت الدعوى على أيهما بمفرده جاز له أن يطلب ضم الآخر إلى هذه الدعوى و ينظم قانون محكمة النزاع هذا الضم و الإجراءات الخاصة به"[11] ص311، 312، [54] ص117، 118، قانون محكمة النزاع هو قانون المحكمة المختصة بالفصل في النزاع.

و من خلال نص هذه المادة، فإذا تعدد الناقلون، ووجد ناقل فعلي و ناقل متعاقد، فإن المرسل أو المرسل إليه يستطيع رفع الدعوى ضد الناقل الفعلي عما حدث أثناء مرحلة النقل التي قام بتنفيذها، كما يستطيع أن يرفعها ضد الناقل المتعاقد عما وقع من أضرار أثناء الرحلة كلها، أو حتى عن الأضرار التي وقعت في مرحلة النقل التي قام بها الناقل الفعلي، أو ترفع ضدهما مجتمعين أو منفصلين، وفي حالة رفعها ضد أحدهما بمفرده له طلب ضم الآخر له [76] ص164، [88] ص202.

و الأحكام الخاصة بتحديد أطراف الدعوى لم تعدل سواء بموجب بروتوكول لاهاي 1955 ووجواتيمالا سنة 1971 و مونتريال 1975 ، فنطبق هذه الأحكام بالنسبة للقضايا المطروحة أمام القضاء الجزائري، و إذا تعلق الأمر بنقل نفذه ناقلون منهم متعاقدون وفعليون نطبق أحكام اتفاقية جوادالاجارا .

2.1.2.2. الجهة القضائية المختصة للفصل في الدعوى

حددت كل من الاتفاقيات الدولية و القوانين الداخلية الجهة القضائية المختصة للنظر في دعوى التعويض المرفوعة من طرف المضرور، سواء كان راكبا أو وراثته أو صاحب بضاعة سواء المرسل أو المرسل إليه ، أو الغير على السطح أو المضرور من حادث التصادم الجوي، لذلك نقسم هذا المطلب إلى نقطتين الأولى نتناول فيها الجهة القضائية المختصة للفصل في دعوى المسؤولية في عقد نقل الأشخاص والبضائع والأمتعة والثانية نحدد فيه الجهة القضائية المختصة للفصل في دعوى المسؤولية تجاه الغير على السطح والتصادم الجوي.

1.2.1.2.2. في المسؤولية الناتجة عن نقل الأشخاص والبضائع والأمتعة

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

ولم يفرق المشرع بين النقل الداخلي والنقل الدولي في تحديده للاختصاص القضائي لرفع دعوى المسؤولية، فأعطى للمضروور الخيار في رفع دعوى التعويض ضد الناقل الجوي أمام إحدى المحاكم الثلاثة وهي:

- 1- إما أمام محكمة موطن الناقل الجوي أي المدعى عليه و هذا تطبيقا للقاعدة العامة في الاختصاص المحلي المنصوص عليه في المادة 08 من قانون الإجراءات المدنية الجزائري [151] م08.
- 2- محكمة المقر الرئيسي لمؤسسة الناقل الجوي .
- 3- محكمة مكان تواجد المؤسسة التي أبرم فيها العقد.

و تحديد الاختصاص في هذه المادة مأخوذ عن اتفاقية وارسو في تحديدها للاختصاص القضائي الذي ينظر في دعوى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي يسببها للأشخاص أو البضائع أو الأمتعة .

فتنص المادة 28 من اتفاقية وارسو على أنه: "يقيم المدعي دعوى المسؤولية في إقليم أحد الأطراف السامية المتعاقدة وفقا لما يختاره، إما أمام موطن الناقل، أو محكمة المركز الرئيسي لنشاطه، أو محكمة الجهة التي يكون له فيها منشأة تولت عنه إبرام العقد بمعرفتها وإما أمام محكمة جهة الوصول" [5] ص 455، [11] ص 305، [15] ص 239، [69] ص 120، 121، [12] ص 159، [9] ص 223، [71] ص 13، وقد أغفلت هذه النصوص اختصاصا رئيسيا هو اختصاص المحكمة التي يقع في دائرتها الحادث.

و لقد أعطت اتفاقية وارسو للمضروور أو المدعي الخيار في رفع الدعوى بين محكمتين:

- 1- محكمة الناقل: و هي محكمة موطن الناقل، أو محكمة المركز الرئيسي لمؤسسته أو المحكمة التي يقع فيها أحد فروع مؤسسته إذا أبرم فيه العقد.
- 2- محكمة جهة الوصول: أي مكان وصول الطائرة فعلا، أو المحدد وصولها إليه، لا عبرة بمكان تسليم البضاعة، إذا ما أراد الناقل تطوعا منه إيصال البضاعة إلى المرسل إليه [2] ص 217، [11] ص 305، [88] ص 210، [69] ص 121.

وأعطت الاتفاقية للمدعي اختيار الجهة القضائية لرفع دعوى التعويض ضد الناقل الجوي، وعلى غرارها فعل المشرع الجزائري، لما لذلك من أهمية تتمثل في أن:

- قانون المحكمة المختصة المختارة هو الذي ينظم إجراءات الدعوى و هو ما رأيناه في المادة 2/28 من اتفاقية وارسو [87] ص59.
- كذلك يحدد أثر خطأ المضرور على مسؤولية الناقل بالإعفاء أو التخفيف كما سبق وأن ذكرنا حسب نص المادة 21 من نفس الاتفاقية.
- كما يبين قواعد احتساب مدة سقوط الدعوى المادة 2/29 من اتفاقية وارسو.

أما بالنسبة لتعديلات الاتفاقية ، فلم يعدل بروتوكول لاهاي 1955 من أحكام المادة 28 من اتفاقية وارسو في حين أن بروتوكول جواتيمالا قد جاء بإضافة فقرة جديدة جاء فيها أنه: "في حالة الضرر الناجم عن وفاة المسافر أو إصابته بجرح أو تأخيرته أو فقد أو تلف أمتعته يجوز رفع الدعوى أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها منشأة مملوكة للناقل إذا كان للمسافر موطن أو يقيم بصفة دائمة على إقليم نفس الدولة المتعاقدة التي تقع عليه تلك المنشأة" [73] م33/3، [3] ص221.

إن الأحكام السابقة الذكر تخص الناقل الجوي المتعاقد، أما إذا كان الناقل فعلي تطبق أحكام اتفاقية جوادالاهارا في مادتها الثامنة، و التي أعطت الخيار للمدعي برفع دعواه إما أمام محكمة لها اختصاص على الناقل المتعاقد وفقا لأحكام المادة 28 من اتفاقية وارسو، وإما أمام المحكمة التي يقع في دائرتها موطن الناقل الفعلي أو المركز الرئيسي لمؤسسته.

ويشترط في المحاكم التي ينعقد لها الاختصاص طبقا لنص المادة 28 أن تكون واقعة في إقليم دولة طرف سامي متعاقد في اتفاقية وارسو لإمكانية إلزامها بأحكام الاتفاقية.

كما أن هذه المادة لا تحكم سوى الدعاوى المتعلقة بالمسؤولية عن حوادث تصيب المسافرين أو البضائع ، فلا تطبق و لا تسري على الدعوى التي يرفعها الناقل نفسه على المرسل عن الضرر الذي ألحقه به بسبب بيانات خاطئة دونها في خطاب نقل البضاعة [5] ص240، 242، [11] ص305، 306، [69] ص122.

و تعد قواعد الاختصاص المحددة في اتفاقية وارسو و في تعديلاتها من النظام العام لا يجوز الاتفاق على مخالفتها طبقا لنص المادة 33 من الاتفاقية، و استثناء عن هذا الأصل فقد سمحت المادة 32 من نفس الاتفاقية للجوء إلى التحكيم في نقل البضاعة طالما أن هذا النقل يتم في مكان من أماكن الاختصاص المحدد في المادة 1/28 .

وإجراءات التقاضي المطبقة أمام المحكمة، نصت المادة 2/28 على أنه تتبع إجراءات قانون المحكمة المعروف أمامها النزاع و هذا تطبيقا للقواعد العامة في الإسناد في القانون الدولي الخاص[5] ص452، [1] ص307.

2.2.1.2.2. في المسؤولية تجاه الغير على السطح و الناتجة عن التصادم الجوي

حدد الاختصاص بالنسبة لمسؤولية المستغل تجاه الغير على السطح في المادة 164 من قانون الطيران المدني التي تنص: "ترفع دعاوى مسؤولية الخسائر التي تصيب الغير على اليابسة، أمام محكمة مكان الواقعة التي أدت إلى الخسارة".

وهو نفس ما ورد في نص المادة 20 من اتفاقية روما لسنة 1952 [58] ص378، [74] ص264 على أن المحكمة المختصة هي محكمة الدولة التي وقع فيها الضرر، هذا تسهيلا على المضرور رفع دعواه أمام هذه المحكمة، ليتم التحقيق في الدولة مكان وقوع الضرر و تحديد الأضرار مما يساعد على السرعة في الحكم في الدعوى، وسمحت الاتفاقية للأطراف الاتفاق على محكمة أخرى بشرط أن تكون هذه المحكمة في دولة من الدول الموقعة على الاتفاقية، كما أجازت الاتفاقية للجوء إلى التحكيم .

كما حدد المشرع الجزائري الجهة القضائية المختصة في الفصل في دعاوى المسؤولية الناتجة عن التصادم الجوي، في نص المادة 170 من قانون الطيران المدني: "ترفع دعاوى المسؤولية عن الخسائر الناتجة عن الاصطدام أمام محكمة المكان الذي حدثت فيه الخسارة" بمعنى أن هذه الدعوى ترفع أمام محكمة وقوع الضرر [74] ص274، و إذا رفعت الدعوى من طرف مستعملي الطائرة المصطدمة ضد الناقل المتعاقد معه تطبق أحكام المادة 28 من اتفاقية وارسو و المادة 155 من قانون الطيران المدني، أما إذا تسبب الاصطدام في ضرر للغير على السطح تطبق أحكام المادة 20 من اتفاقية روما و المادة 169 من قانون الطيران المدني.

2.2.2 . الدفوع الإجرائية للمسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي

حرص كل من المشرع الدولي والوطني على حماية مصلحة الناقل، وعدم ترك دعوى المسؤولية تطول مما يسبب إرهاق وجسامة على عاتق الناقل الذي قد يعطل أعماله، فمكنه من دفوع يستعملها لدفع المسؤولية عنه إضافة إلى الدفوع الموضوعية التي تطرقنا إليها سابقا ، وتقام هذه الدفوع الإجرائية قبل النظر في الموضوع، لمنع القضاء من النظر في الموضوع أصلا والبحث في توافر أركان مسؤولية الناقل من عدمها ، وتتمثل هذه الدفوع في الدفع بعدم قبول الدعوى والدفع بسقوط الدعوى .

نتناول كل دفع على حدى كما يلي :

- الدفع بعدم قبول الدعوى
- الدفع بسقوط الدعوى أو تقادمها

1.2.2.2. الدفع بعدم قبول الدعوى

أعطى المشرع الدولي و الجزائري للناقل الجوي وسيلة فعالة لدفع المسؤولية عنه ووضع حدا للدعوى التي قد ترفع ضده و التي تتمثل في الدفع بعدم قبول الدعوى.

نصت المادة 3،2/152 من ق ط م ج : "في حالة تلف ،يجب أن يوجه المرسل إليه للناقل احتجاجا فور اكتشاف ذلك وفي مهلة أقصاها ثلاثة أيام فيما يتعلق بالأمثلة وسبعة أيام فيما يتعلق بالشحن ابتداء من تاريخ تسلمها .

وعند الضياع أو التأخر يجب أن يتم الاحتجاج في مهلة أقصاها أربعة عشر يوما من التاريخ الذي كان من المفروض أن توضع فيه الأمثلة أو الشحن تحت تصرفه"، وهو ما جاء به نص المادة 2/26 من اتفاقية وارسو.

و لقد عدل بروتوكول لاهاي المواعيد فأصبحت سبعة أيام و أربعة عشر يوما وواحد وعشرون يوما في مادته 2/15، ولا يجوز أن تقصر المواعيد لأن ذلك يعد من شروط الإعفاء من المسؤولية و التي تعد باطلة كما رأينا طبقا للمادة 23 من الاتفاقية، ولكن الشرط الذي يطيل المواعيد يعد صحيحا.

و أوجب القانون أن يسجل الاحتجاج بتحفظ خطي مدون على سند النقل أو بأي محرر آخر يرسل في المهلة المقررة للاحتجاج و ذلك في المادة 4/152 ق ط م والمادة 2/26 من الاتفاقية [11] ص 212، 213، [15] ص 243، [5] ص 458، [58] ص 370، [3] ص 232، 240، [73] م 42. كما نصت اتفاقية مونتريال لسنة 1999 على نفس الأحكام مع نصها على أن إرسال الاحتجاج إلى الناقل الفعلي له نفس الآثار ينتجها في مواجهة الناقل المتعاقد.

و لقد جاء في نص المادة 152/أخيرة ق ط م ج : " و عند انعدام الاحتجاج في المهلة المحددة تكون كل دعوى مرفوعة ضد الناقل مرفوضة ما عدا في حالة غش صادر عن هذا الأخير" نفس الحكم ورد في نص المادة 4/26 من الاتفاقية ، فإذا لم يثبت المرسل إليه احتجاجه في المواعيد و بالكيفية المحددة في المواد السابقة ، للناقل أن يتمسك في مواجهته بعدم قبول الدعوى ما لم يثبت أن تخلف الاحتجاج بسبب غش أو تدليس الناقل.

هذا و يثار عدم قبول الدعوى في حالة تخلف الاحتجاج في مواعيد المقررة قانونا ،أما إذا كان الاحتجاج واجبا فور التسليم وهذا في التلف الظاهر، فجزء عدم الاحتجاج هو أن ذلك قرينة على تسلمها في حالة جيدة طبقا لسند النقل إلا في حالة إثبات العكس [11] ص 212، [5] ص 459.

- و من خلال ما سبق نجد أن القانون يعطي الناقل استعمال الدفع بعدم قبول الدعوى في حالتين:
- 1- استلام البضاعة أو الأمتعة المسجلة دون اعتراض أو تحفظ ، قرينة على أنها كانت وقت تسليمها من طرف المرسل إليه في حالة جيدة ومطابقة لما ورد في وثائق النقل او أنه تقبل حالتها وتنازلا منه عن دعواه تجاه الناقل، ويتفادى المرسل إليه الحكم بعدم قبول الدعوى إذا أثبت أن البضاعة لم تكن في حالة جيدة رغم عدم اعتراضه.
 - 2- عدم قيام المرسل إليه بالاحتجاج في المدة المقررة قانونا في حالات الهلاك الجزئي أو ضياع أو تلف البضاعة.

والحكمة من تقرير إجراءات معينة ومواعيد قصيرة على المرسل إليه بالاحتجاج أمام الناقل لأن الناقل يكون مسؤولا عن الأضرار التي تلحق بالبضائع و الأمتعة المسجلة أثناء النقل و قبل تسليمها للمرسل إليه وفي حالة تسليمها له عليه أن يثبت أن الضرر وقع قبل التسليم ليكون الناقل مسؤولا، ومن المنطقي أن المرسل إليه يبدي تحفظات عند استلامه البضاعة أو إبلاغ الناقل عن الضرر، و يصعب إثبات سبب الضرر لو تركنا المدة غير محددة إذا ما كان الضرر قد وقع قبل أو بعد التسليم، كما يصعب على الناقل الدفاع عن نفسه، و بالتالي تقرير هذه الإجراءات هي حماية للناقل [15] ص 244، [94] ص 790، [85] ص 113.

كذلك دفع الناقل بعدم قبول الدعوى يهدف إلى منع القضاء من النظر إلى الدعوى والبحث في توافر أو عدم توافر مسؤوليته فهو دفع إجرائي قبل النظر في الموضوع.

2.2.2.2. الدفع بسقوط الدعوى أو تقادمها

للناقل الجوي استعمال هذا الدفع في مواجهة المضرور، لدفع المسؤولية عنه في جميع صور المسؤولية ، المسؤولية عن نقل الأشخاص و البضائع أو مسؤولية المستغل تجاه الغير على السطح أو المسؤولية الناتجة عن التصادم الجوي .
نقسم هذا المطلب إلى فرعين كما يلي :

الفرع الأول: الدفع بسقوط الدعوى أو تقادمها في المسؤولية عن نقل الأشخاص و البضائع
الفرع الثاني: الدفع بتقادم دعوى مسؤولية المستغل تجاه الغير على السطح أو المسؤولية الناتجة عن التصادم الجوي .

1.2.2.2.2. الدفع بسقوط الدعوى أو تقادمها في المسؤولية في نقل الأشخاص و البضائع

نصت المادة 156 من ق ط م ج: "تحدد تقادم الدعوى بمضي سنتين اثنتين فيما يتعلق:

1- بالدعوى من أجل سداد الإتاوات المستحقة للأبحاث والإسعاف والإنقاذ، تسري المهلة اعتباراً من اليوم الذي تنتهي فيه العمليات.

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

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

وهو نفس ما نصت عليه المادة 29 من اتفاقية وارسو: "يتعين رفع دعوى المسؤولية وإلا سقط الحق في إقامتها، خلال سنتين اعتباراً من تاريخ بلوغ الطائرة جهة الوصول، أو من اليوم الذي كان يتعين وصول الطائرة فيه أو من تاريخ وقف النقل. ويعين قانون المحكمة المطروح عليها النزاع طريقة احتساب المدة المذكورة".

و لقد اختلف الفقه حول اعتبار مدة السنتين مدة سقوط أم تقادم ، لاختلاف أحكامهما من حيث الانقطاع والوقف [11] ص216، [5] ص460، [56] ص231.

فيرى البعض أن هذه المدة هي مدة تقادم و ليست سقوط، فتسري عليها أحكام الوقف والانقطاع وحتتهم أن جميع أنواع النقل الأخرى يجب أن ترفع الدعوى خلال مدد قصيرة، والنقل الجوي لا يختلف عن أنواع النقل الأخرى إلا من حيث تنفيذه [2] ص218، و لقد أخذ المشرع الجزائري بهذا الرأي من خلال قراءتنا لنص المادة 156 من ق ط م ج، حيث سماه تقادماً و ليس سقوطاً.

فإذا انقطع التقادم يبدأ سريانه من جديد بتقادم قصير من نفس النوع، و هذا لا ينطبق على دعوى المسؤولية المبنية على الغش الذي يكون إما باحتيال الناقل لفوات مدة التقادم على المرسل إليه أو إذا كان خطأ أو خطأ أتباعه عمدياً فلا تسقط المسؤولية إلا بالتقادم الطويل.

و يجب أن يتمسك به الناقل لانقضاء الدعوى فلا يحكم به القاضي من تلقاء نفسه، ويجوز التمسك به في أية مرحلة كانت عليها الدعوى و لو أمام محكمة الاستئناف، ولا يجوز إثارته لأول مرة أمام محكمة النقض، ويجوز للناقل التنازل عن حقه في التمسك بانقضاء الدعوى بعد ثبوت حقه فيه [2] ص281.

لكن البعض الآخر من الفقه يرى أن هذه المدة هي مدة سقوط و ليست مدة تقادم، فلا يرد عليها الوقف والانقطاع، وللقاضي أن يحكم بالسقوط من تلقاء نفسه، وحتتهم في ذلك أن النص استخدم لفظ سقوط وبصراحة النص لا حاجة للاجتهاد، وأن اعتباره مدة تقادم يؤدي إلى اختلاف القوانين في تنظيمها لشروط وقف التقادم وانقطاعه قواعد احتسابه مما يناقض هدف الاتفاقية في توحيد أحكام النقل الجوي،

بينما اعتبارها سقوطاً ينهي هذا التناقض [5] ص 104، [7] ص 175، [15] ص 249، [11] ص 315،
316، [54] ص 130، [85] ص 117، 118.

لكن الرأي الراجح هو الأخذ بالمصطلح كما جاء في نص المادة، الذي أخذ بالسقوط و ليس
التقادم و هو ما جرى العمل به في قضاء أغلب الدول فلا يرد عليها الوقف و الانقطاع ن و ينطبق سواء
على نقل الأشخاص أو البضائع أو الأمتعة المسجلة.
كما أنه لا يجوز التقصير من مدة السنتين لأنه يعد إعفاء من المسؤولية وكل شرط إعفاء يعد
باطلاً طبقاً لنص المادة 23 من اتفاقية وارسو، لكن تجوز الإطالة فيها لأن السقوط ميزة لفائدة الناقل فمن
حقه التنازل فهي ليست من النظام العام [11] ص 316، [54] ص 131.

ويحسب الميعاد حسب نص المادة 29 من الاتفاقية: "... ويعين قانون المحكمة المطروح عليها
النزاع طريقة احتساب المدة المذكورة." أي يحددها قانون القاضي المعروض عليه النزاع.

لكننا نجد أن القانون الجزائري نص صراحة على اعتبار هذه المدة هي مدة تقادم وليست مدة
سقوط سواء في النص العربي أو الفرنسي [156] م 10، فتسري عليها أحكام الوقف والانقطاع، وهو
الرأي الصحيح في رأينا، تطبيقاً لما ورد في الفقرة الثانية من المادة 29 من الاتفاقية والتي تحيلنا إلى
قانون القاضي المختص لنظر الدعوى لتعيين طريقة احتساب المدة، فيجب اعتبار هذه المدة مدة تقادم
وليست سقوطاً، فلماذا تحيلنا المادة إلى القانون الداخلي لو كانت مدة السنتين لا توقف ولا تنقطع، حيث لا
يتصور في هذه الحالة إلا ورود وقف أو انقطاع [3] ص 243، [11] ص 315، كما أن جميع أنواع
النقل الأخرى المدد المحددة فيها لرفع الدعوى تعد مدد تقادم وليست مدد سقوطاً، فلا وجود لمبرر
لانفراد النقل الجوي بهذه المدة، وأن الاتفاقية قد راعت مصلحة الناقلين في إنهاء النزاعات بسرعة
بتحديد مدة السنتين لرفع الدعوى من ناحية، كان عليها مراعاة مصلحة المسافرين وصاحب البضاعة في
وقف هذه المدة أو انقطاعها إذا وجد السبب لذلك، وهو المعمول به في النقل البحري والبري.

أما فيما يخص احتساب الميعاد تتحدد الطريقة طبقاً لقانون القاضي، فإذا كانت دعوى المسؤولية
مرفوعة أمام القضاء الجزائري، نرجع في ذلك إلى نص المادة 156 أخيرة التي تنص على: "تسري
المهلة اعتباراً من يوم وصول الطائرة أو اليوم الذي يفترض فيه وصولها إلى المكان المقصود".

و جاءت المادة 35 من اتفاقية مونتريال 1999 تقابل نص المادة 29 من اتفاقية وارسو فنصت
على: "1- يسقط الحق في التعويض إذا لم ترفع الدعوى خلال سنتين من تاريخ الوصول إلى نقطة
المقصد، أو من التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه الطائرة أو من التاريخ الذي توقفت فيه عملية
النقل. 2- يحدد قانون المحكمة التي رفعت أمامها الدعوى طريقة حساب هذه المدة."

2.2.2.2.2. الدفع بتقادم الدعوى في المسؤولية تجاه الغير على السطح الناتجة عن

التصادم الجوي

حدد القانون سواء اتفاقية روما لسنة 1952 أو القانون الوطني مدة تقادم الدعوى التي ترفع من المتضرر ضد المستغل الجوي، كما حدد القانون الوطني مدة تقادم دعوى المسؤولية الناتجة عن التصادم الجوي.

1.2.2.2.2.2- الدفع بتقادم الدعوى في المسؤولية تجاه الغير على السطح

للمستغل الجوي أن يدفع عنه المسؤولية قبل النظر في الموضوع عن طريق الدفع بتقادم الدعوى خروجاً عن الميعاد القانوني المحدد في القانون لرفعها ، فدعوى المسؤولية التي ترفع من قبل الغير على السطح ضد الناقل الجوي بسبب الأضرار الواقعة على شخصهم أو أموالهم من جراء الحادث خلال سنتين من تاريخ وقوع الفعل الضار، نصت المادة 163 من ق ط م ج على أن: "تحدد مهلة تقادم دعاوى مسؤولية الخسائر التي تصيب أشخاصاً و أملاكاً على اليابسة بسنتين وتسري تلك المهلة اعتباراً من يوم الواقعة التي أدت إلى الخسارة"، أي تتقادم دعوى مسؤولية المستغل الجوي بسنتين من يوم الحادث الذي أدى إلى وقوع الأضرار التي أصابت الغير على السطح في جسده أو ماله.

وهو ما نصت عليه اتفاقية روما في المادة 1/21 منها ، فنتقادم بمضي عامين من تاريخ وقوع الفعل الضار و تحسب المدة و آثار وقفها أو انقطاعها طبقاً للقانون الوطني الواجب التطبيق، وهو غالباً ما يكون قانون الدولة التي وقع فيها الضرر، وطبقاً للفقرة الثالثة من نفس المادة، "أياً كانت آثار الوقف أو الانقطاع فإن الدعوى تنتقضي بمضي مدة ثلاثة سنوات من تاريخ وقوع الحادث"، فالاتفاقية تكون بذلك قد حددت حداً أقصى لا يمكن لأسباب الوقف أو الانقطاع تجاوزه في مدة التقادم [7] ص 205، [5] ص 192، [74] ص 266، [106] م 21، و المدة القصوى التي لا يمكن تجاؤها لرفع الدعوى لم يحددها القانون الجزائري لذلك نلجأ إلى تطبيق أحكام المادة 2/21 من اتفاقية روما و هي 3 سنوات.

كما أوردت الاتفاقية قيماً أخرى هو وجوب رفع الدعوى أو إعلانها قبل انقضاء ستة أشهر من تاريخ الواقعة المنشئة للضرر وعدم رفعها في هذه المدة لا يعني رفضها ، وإنما مصير دعواه يتوقف على ما تم بشأن دعاوى المضرورين الآخرين إن وجدوا، فإذا استغرقت تعويضاتهم الحد الأقصى للتعويض لم يبق له شيئاً طبقاً لنص المادة 19 منها، فإذا لم يتعدد المتضررون تتقادم دعواه بمرور

سنتين من وقوع الحادث وتحديد مدة 6 أشهر تقررت لحماية باقي المضرورين من تقاعس أحدهم ، لم يرد النص على هذا القيد في القانون الجزائري، نطبق في ذلك نص المادة 19 من اتفاقية روما .

2.2.2.2.2- الدفع بتقادم دعوى المسؤولية الناتجة عن التصادم الجوي

نصت المادة 169 من ق ط م ج في تحديدها لمدة تقادم دعوى المسؤولية في هذه الحالة كما يلي : "تحدد مهلة تقادم دعاوى المسؤولية من خسائر ناتجة عن اصطدام بسنتين اثنتين. تسري تلك المهلة اعتبارا من يوم الاصطدام".

في هذه الصورة من صور المسؤولية عن حوادث النقل الجوي، تسري عليها مجموع الأحكام السابقة، فتسري عليها مدة التقادم المنصوص عليها في المادة 156 المادة 29 من اتفاقية وارسو بالنسبة لدعوى المسؤولية الناتجة عن الاصطدام المرفوعة من طرف المسافرين وأصحاب الأمتعة المسجلة والبضائع الموجودين على متن الطائرة المصطدمة ضد الناقل الجوي المتعاقد معه، وتسري أحكام المادة 163 بالنسبة للدعاوى المرفوعة من طرف الغير المضرور على السطح بسبب حادث التصادم الجوي ضد الناقل الجوي المسؤول، أما نص المادة 169 فيطبق بالنسبة للمسافرين و أصحاب الأمتعة المسجلة والبضائع على الناقل الجوي مستغل الطائرة المصطدمة الأخرى، والتي حددت مدة التقادم بسنتين من يوم الاصطدام.

ف نجد أن جميع هذه المواعيد تتفق في المدة المحددة و هي السنتين ، لكنها تختلف في تاريخ بداية حساب هذه المواعيد، حيث أن الأولى من تاريخ وصول الطائرة أو اليوم المقترض وصولها فيه إلى المكان المقصود (ووقع لها حادث)، و الثانية ابتداء من يوم الواقعة التي سببت الخسارة (الحادث)، أما الثالثة فمن يوم الاصطدام (الحادث).

في الأخير نجد أن الطرف المضرور في عملية النقل الجوي سواء كان مسافرا أو صاحب بضاعة أو أمتعة مسجلة موجودة على متن الطائرة تنفيذا لعقد النقل الجوي، أو كان الغير على السطح والذي لا علاقة له بنشاط الطائرة ولا بالناقل، له الحق في المطالبة بالتعويض عن هذه الأضرار التي أصابته من جراء الحادث الذي وقع للطائرة، وعمل كل من القانون الدولي (الاتفاقيات الدولية) والقانون الوطني على تحديد أحكام رفع هذه الدعوى من تحديد لأطرافها وهم المدعي المتمثل في المضرور أو ورثته، ومن كان يعولهم إذا ما أصيب بعجز، أما المدعى عليه فهو الناقل الجوي كأصل عام كما توجد بعض الحالات الخاصة مثل وفاة الناقل والناقلين المتتابعين والناقل الفعلي والناقل المتعاقد، كما حددت القوانين الجهة القضائية المختصة للنظر في النزاع مراعية في ذلك مصلحة المضرور، مع تقرير

دفعاً إجرائية يستعملها الناقل الجوي لدفع المسؤولية عنه قبل النظر في الموضوع تمثل في الدفع بعدم قبول الدعوى والدفع بسقوط الدعوى أو تقادمها.

و لقد درسنا الدفع الإجرائية بعد الدفع الموضوعية، الأمر الذي فرضه علينا تسلسل عناصر الموضوع، حيث أنه بعد تطرقنا للتعويض كجزء للمسؤولية التي تتوافر شروطها، كان لزاماً معرفة الدفع الموضوعية التي يستعملها الناقل الجوي لنفي وجود هذه الشروط إضافة إلى دفع أخرى نص عليها القانون، لكن دائماً الدفع الإجرائية تثار قبل الدفع الموضوعية.

إذا ما توافرت شروط قيام المسؤولية المدنية للناقل الجوي في أية صورة كانت من صورها، تستوجب التعويض جبراً للضرر الذي أصاب المضرور، والذي له الحق في رفع دعوى قضائية للمطالبة بهذا التعويض الذي أقره له القانون لذلك خصصنا هذا الباب لأحكام المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن حوادث النقل الجوي وقسمناه إلى عنصرين ، الأول منهما تطرقنا فيه للأحكام الموضوعية للمسؤولية المدنية للناقل الجوي، وفيه إلى التحديد القانوني للمسؤولية حيث أن التعويض هو جزاء المسؤولية المدنية عن إخلال الناقل الجوي بالتزاماته التعاقدية وغير التعاقدية، وأقرت كل من القوانين الدولية والوطنية مبدأ تحديد التعويض فجعلتها مسؤولية محدودة لفائدة الناقل الجوي مما يساعده على معرفة ماهي التعويضات التي قد يستحقها المضرور في حالة وقوع حادث للطائرة، مما قد يلجأ إلى تأمين لمسؤوليته كما تساعد المضرور على معرفة قيمة التعويض المقرر له في حالة وقوع ضرر، هو بدوره قد يلجأ إلى التأمين على حياته مثلاً.

و لقد حددت اتفاقية وارسو وتعديلاتها، كذلك اتفاقية روما التعويضات المحددة والتي لا يمكن تجاوزها لفائدة الناقل الجوي حسن النية.

أما إذا كان سيء النية ولم تتوافر فيه الشروط المقررة في الاتفاقيات لاستفادته من المسؤولية المحدودة، تشدد المسؤولية قانوناً ولا يستفيد من أحكام المسؤولية المحدودة، كما يمكن أن تشدد اتفاقاً، لكنه يبطل بطلاناً مطلقاً أي شرط إعفاء، أو تخفيف من المسؤولية.

كما اشترطت كل من الاتفاقية و القانون الوطني على الناقل الجوي ضمانات للمسؤولية منها التأمين من المسؤولية فهو أمر إلزامي ويثبت بشهادة تأمين تسلم من شركة التأمين المعتمدة، كذلك وحماية للناقل الجوي نصت اتفاقية وارسو على ثلاثة دفع موضوعية له الحق في استعمالها لدفع المسؤولية عنه و المبنية على الخطأ المفترض ، يتمثل في نفي الخطأ أو إثبات خطأ المضرور أو الخطأ الملاحي إضافة إلى العيب الذاتي أو الخفي للطائرة أو القوة القاهرة والحادثة الفجائي أو خطأ الغير وهذه الأخيرة تعد وسائل دفع المسؤولية في القواعد العامة.

واتفاقية روما حددت وسائل موضوعية لدفع مسؤولية المستغل الجوي على سبيل الحصر ليس له استعمال غيرها، المسؤولية الناتجة عن التصادم الجوي فهي تجمع بين هذه الدفوع حسب الضرر الواقع.

أما العنصر الثاني فقد خصصناه للأحكام الشكلية للمسؤولية المدنية أي تحديد المسائل الإجرائية للمضرور للمطالبة بحقه في التعويض، فقد عرفنا أطراف الدعوى من مدعي وهو المضرور أو ورثته حسب كل وصورة من صور المسؤولية ثم المدعى عليه وهو في الغالب الناقل الجوي لكن حددنا بعض الحالات الخاصة، كوفاة الناقل الجوي أو الناقلين المتتابعين أو الناقل الفعلي والناقل المتعاقد، والجهة القضائية التي تختص بنظر النزاع في كل حالة وهي في الغالب مكان وقوع الضرر، ماعدا في نقل الأشخاص والبضائع ، فقد أعطى القانون للمضرور الاختيار بين ثلاثة محاكم لرفع دعواه. وتتبع في ذلك الإجراءات المحددة في قانون المحكمة المعروض أمامها النزاع بالإضافة إلى إمكانية اللجوء إلى التحكيم في جميع صور المسؤولية.

وأخيرا للناقل الجوي دفوعا إجرائية له أن يتمسك بها في مواجهة المضرور قبل النظر في الموضوع تتمثل في الدفع بعدم قبول الدعوى وذلك لعدم قيام المضرور بإجراء جوهري محدد قانونا في المسؤولية عن نقل البضائع كذلك الدفع بالسقوط أو التقادم.

خاتمة

إن التطور التكنولوجي لمختلف وسائل النقل خاصة النقل الجوي الذي تستعمل فيه آلة ميكانيكية معقدة التركيب وسريعة التطور، قد ينتج عنه أخطارا تسبب أضرارا لمستعمليها أو للغير على سطح اليابسة، تستوجب التعويض عنها من طرف الناقل الجوي، وقد نظم القانون الدولي عن طريق الاتفاقيات الدولية مسؤولية الناقل وسائرتها في ذلك التشريعات الداخلية، لذلك تمحورت الإشكالية في هذا الموضوع حول مدى تحكم المشرع الجزائري في تنظيم أحكام المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن حوادث النقل الجوي، وأخرجنا من دراستنا كل من مسؤوليته في حالة التأخير والمسؤولية في حالة الحوادث التي تنتج عن الطائرات العسكرية، و قد قسمنا خطة البحث إجابة على الإشكالية المطروحة إلى بايين.

خصصنا الباب الأول لدراسة الأحكام العامة للملاحة الجوية الذي قسمناه إلى فصلين، الفصل الأول تطرقنا فيه للنظام القانوني للملاحة الجوية والذي درسنا فيه عناصر الملاحة الجوية لأنها أساس الموضوع ، والمتمثلة في الطائرة التي حدد لها كل من القانون الدولي والوطني نظاما قانونيا وإداريا خاصا بها نظرا لأهميتها الاقتصادية والاجتماعية ، وهي الوسيلة المستعملة في النقل الجوي التي قد تكون محل حادث يسبب ضررا لمستعمليها أو للغير على سطح الأرض، وطاقتها المتكون من قائد الطائرة ومساعديه ويكون مسؤولا مسؤولية شخصية في بعض الحالات، والمطار حددنا فيه فترة تحقق المسؤولية أي تحديدها من حيث المكان وعرفنا أن الدولة مازالت تحتكر إنشاء المطارات وتسييرها.

وتتم عملية النقل الجوي بموجب عقد نقل يبرم بين كل من الناقل الجوي ومستعملي الطائرة، والذي يتم إثباته بموجب الوثائق التي يقدمها الناقل الجوي للطرف الثاني وتتمثل في تذكرة السفر بالنسبة للركاب وخطاب نقل البضاعة بالنسبة للبضائع المنقولة أما الأمتعة المسجلة فيسلم لصاحبها بيان الأمتعة، وهذه الوثائق يستعملها المتضرر لإثبات وجود عقد نقل بينه وبين الناقل الجوي المسؤول.

و في الفصل الثاني حددنا صور مسؤولية الناقل الجوي عن الحوادث الجوية والتي تتحدد حسب محل عقد النقل الجوي المبرم سواء نقل الأشخاص أو البضائع أو الأمتعة المسجلة ، كما يسأل الناقل عن الأضرار التي تصيب الغير على سطح الأرض سواء في جسيمة أو ماله و الذي لا علاقة له بالناقل الجوي ولا بنشاط الطائرة ، كما قد يقع الحادث في حالة تصادم طائرتين أو أكثر فتترتب مسؤولية مستغليها ، وعرفنا أسس جميع صور المسؤولية في القانون الوطني بتحليل نصوص الاتفاقيات الدولية

المنظمة لها، منها الخطأ المفترض الذي أقرته اتفاقية وارسو و برتوكول لاهاي لسنة 1955 المعدل لها كأساس للمسؤولية تجاه الأشخاص وأصحاب البضائع والأمتعة المسجلة، ثم عدل الأساس في التعديلات المتلاحقة الأخرى للاتفاقية و جعلتها مسؤولية موضوعية لكنها لم تدخل حيز النفاذ بعد و خاصة في القانون الوطني، و المسؤولية تجاه الغير على السطح هي مسؤولية موضوعية أساسها المخاطر و تحمل التبعة، أما المسؤولية الناتجة عن التصادم الجوي فهي تجمع بين الأساسين يختلف حسب المتضرر كما رأينا، وحددنا شروط كل صورة من صور المسؤولية والتي يجب توافرها جميعا لتترتب مسؤولية الناقل الجوي.

أما الباب الثاني فقد تناولنا فيه أحكام المسؤولية المتمثلة في الأحكام الموضوعية والشكلية أو الإجرائية، فنطرقنا في الفصل الأول منه إلى الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل الجوي و خروجنا عن الأصل أن لكل ضرر تعويض يناسبه تقررر السلطة التقديرية للقاضي، فهذه المسؤولية محدودة أي تعتمد على تحديد القيم القصوى للتعويض في القانون و ليس للقاضي أن يتجاوز هذه القيم في تحديده للتعويض إذا ما عرض أمامه النزاع في كل نوع من أنواع المسؤولية سواء اتجاه الركاب أو أصحاب البضائع أو الأمتعة المسجلة أو تجاه الغير على السطح، كذلك المسؤولية الناتجة عن التصادم الجوي التي حدد فيها المشرع الجزائري القيم القصوى للتعويض عن الأضرار الناجمة عنها في غياب التشريع الدولي الذي ينظمها، وحددت هذه التعويضات بالوحدة الحسابية وهي الوحدة النقدية أي الفرنك بوانكاريه، واختلف الفقه في كيفية تحويلها إلى العملة الوطنية و وضعت وحدة حسابية أخرى من طرف صندوق النقد الدولي تمثلت في حقوق السحب الخاصة ، و على أعضاء الصندوق الأخذ بها بدلا من الفرنك القديم، وتشدد مسؤولية الناقل الجوي قانونا إذا كان الضرر قد وقع بسبب غش الناقل أو خطأ مساو للغش أو تخلف وثائق السفر أو عدم اشتغالها على البيانات اللازمة، كما سمح القانون بالتشديد الاتفاقي للمسؤولية لكنه أبطل كل اتفاق على الاعفاء أو التخفيف منها، و لضمان حصول المتضرر على التعويض المحدد في القانون ألزم القانون الناقل بتأمين مسؤوليته المدنية تثبت بشهادة تقدم له من طرف شركة معتمدة و تتعدد صور التأمين بتعدد صور المسؤولية، حيث يحصل المضرور على التعويض مباشرة من المؤمن أو الضامن و لهذا الأخير دفع له أن يتمسك بها في مواجهته.

كما حددت كل من الاتفاقيات الدولية والقانون الوطني الدفع الموضوعية التي للناقل الجوي حق التمسك بها في مواجهة المضرور سواء كان المسافر أو صاحب البضاعة أو الأمتعة ، وهي ثلاثة بالإضافة إلى دفع أخرى من القواعد العامة لكن يشترط فيها عدم التوقع و عدم التلافي، وفي المسؤولية تجاه الغير على سطح الأرض حددت وسائل دفع المسؤولية في القوانين المنظمة لها على سبيل الحصر

ليس للناقل الجوي استعمال غيرها، أما المسؤولية الناتجة عن التصادم الجوي فهي تجمع بين كل هذه الدفوع تحدد حسب الشخص المتضرر و أساس المسؤولية فيها.

أما الفصل الثاني فقد تناولنا فيه الأحكام الإجرائية لهذه المسؤولية وأهمها دعوى المسؤولية بتحديد أطرافها والجهة القضائية المختصة بالنظر في النزاع والذي حدد في الغالب بمكان وقوع الحادث، وتعد قواعد الاختصاص المحددة من النظام العام لكن أعطت الاتفاقيات لأطراف النزاع اللجوء إلى التحكيم في جميع صور المسؤولية، وللناقل كذلك دفوع شكلية له أن يتمسك بها في حالة إغفال المتضرر من اتخاذ إجراء جوهري وهو التقدم باحتجاج فور اكتشاف تلف البضاعة أو الأمتعة ما عدا في حالة غش الناقل، كما له أن يتمسك بتقادم الدعوى لعدم رفعها من طرف المتضرر في المواعيد القانونية.

و من خلال دراسة الموضوع ووصولاً للإجابة على الإشكالية المطروحة في بداية بحثنا توصلنا إلى النتائج التالية:

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

- أن القانون الجزائري يعتمد اعتماداً واضحاً على نصوص الاتفاقيات الدولية في أغلب أحكامه، فنص على جميع عناصر الملاحة الجوية لكنه يحيلنا للرجوع إلى الاتفاقيات المتعلقة بكل عنصر، فأحالنا إلى اتفاقية جنيف لسنة 1948 المتعلقة بالحقوق العينية التي ترد على الطائرات بالنسبة لأحكام رهنها واكتفى هو بمادتين فقط، و لا نجد في كليهما نصاً عن إجراءات الرهن مما يجعلها ثغرة في النصوص المتعلقة بها، خاصة و أن أحكام رهنها من طبيعة خاصة لأنها منقول لكنها تخضع للقيد، فما هي الأحكام التي تطبق عليها؟ قواعد الرهن الرسمي أم الرهن الحيازي؟، كذلك اكتفى المشرع بمادة واحد فيما يخص الحجز التحفظي على الطائرة يحيلنا فيها إلى اتفاقية رومل لسنة 1933 ، دون النص حتى على إجراءاته غير المحددة في الاتفاقية و التي تركت للقانون الداخلي ، كما أن النصوص المتعلقة بالتعويضات المحددة في المسؤولية المدنية للناقل الجوي أحالنا القانون الوطني إلى اتفاقية وارسو لسنة 1929 و بروتوكول لاهاي لسنة 1955 المعدل لها، واتفاقية روما لسنة 1952.

- أن نصوص قواعد قانون الطيران المدني الجزائري تحيلنا في كل حكم إلى التنظيم، لكنها لم تصدر بعد في كل حالة، والموجود منها يعيد نفس صياغة مواد القانون مع إضافة بعض المواد.

- أنه بسبب عدم صدور التنظيمات في الوقت المناسب أفرز عدم التلاؤم في بعض الحالات ، مع بعض التعديلات التي وردت على قانون الطيران المدني مثال ذلك القانون رقم 05-2000 الذي جاء يعدل المواد 18 و 22 من قانون 98-06 و الخاصة بتسجيل الطائرة، الذي أعطى الصلاحية للوزير المكلف بالطيران الترخيص بقيد الطائرات المستغلة... فلم يشترط الملكية فقط وإنما حتى المستغلة مثلا من طرف المستأجر، في حين أن المرسوم رقم 03-260 المتعلق بكيفية التسجيل الذي جاء ينظم نصوص المواد 18 و 22 قبل تعديلها فيشترط تقديم طلب القيد من طرف مالكها كليا، فنجد أن التعديل 05-2000 لا يتماشى مع التنظيم الذي يطبق المواد 18 و 22 منه في هذه الحالة.

- أن شركة الخطوط الجوية الجزائرية تستعمل حاليا في التطبيق التذاكر الالكترونية مسايرة للتطور التكنولوجي ، في حين أن هذه التذكرة منصوص عليها في تعديلات اتفاقية وارسو التي لم تصادق عليها الجزائر بعد وهي اتفاق مونتريال لسنة 1975 واتفاقية مونتريال لسنة 1999.

- أن المشرع حصر معنى " الحادث " في الحالات المذكورة في نص المادة 93 من قانون الطيران المدني، في حين أن كلا من الفقه والقضاء في تفسيرهما للمادة 17 من اتفاقية وارسو أضافا وقائعا اعتبارا حادثا ، و هي غير مذكورة في نص هذه المادة.

-أنه يمكن إدخال حالة الإرهاب الجوي والقرصنة الجوية في إطار العارض، حيث أن المشرع حدد الحالات التي تعد حادثا و ميزه عن العارض بقوله "حالة الخطر الكبير و عرقلة أمن الاستغلال"، لكن لم ينص إن كان واجب التعويض أم لا.

- أن المشرع تفادى الفراغ القانوني، فأحسن بنصه على أحكام المسؤولية الناتجة عن التصادم الجوي ، خاصة في غياب التشريع الدولي.

- عدم تحديد القانون كيفية تحويل قيمة التعويضات المحددة في الاتفاقيات وخاصة في قانون الطيران إلى العملة الوطنية ، خاصة و أنه ينص على الرجوع لتحديد قيمة التعويضات إلى اتفاقية وارسو بروتوكول لاهاي المعدل لها، وقد حدد فيهما بلفرنك بوانكاريه، لكن صندوق النقد الدولي أثار مسألة عدم إمكانية تحويل قيمة التعويض إلى الفرنك الفرنسي لعدم الاعتماد على السعر الرسمي للذهب، وجعل وحدة جديدة بدلا عنه وهي " حقوق السحب الخاصة"، وأمر أعضاءه بالاعتماد عليها في تحديد قيمة التعويض، و رغم أن الجزائر عضو في هذا الصندوق إلا أنها لم توضح موقفها من هذا الرأي فمازالت و حتى آخر تعديل في قانون الطيران المدني مازالت تأخذ بأحكام الاتفاقية الخاصة بالوحدة الحسابية التي يحدد بها التعويض .

- غياب الاجتهادات القضائية المتعلقة بالموضوع في جميع عناصره مقارنة بأحكام النقل البحري و البري، يمكن تفسيره برضا المضرور بالتعويضات التي تقدم له وديا عن طريق شركة التأمين، أو التي يحكم بها القاضي تطبيقا للحدود القصوى للتعويض المحددة في الاتفاقية.

من كل ما سبق ، يقدمنا الاقتراحات التالية :

1- أن قواعد النقل الجوي رغم حداثها إلا أنها في حاجة إلى مراجعة جديّة ، يؤخذ فيها بعين الاعتبار التحولات التي يشهدها مجال التجارة الدولية، و تحرير عقود النقل الجوي من فكرة احتكار الدولة لهذا القطاع و فتح المجال للاستثمارات والمنافسة الدولية مما يشكل حافزا للشركات الأجنبية في هذا المجال.

2- على المشرع الجزائري تعديل قانون الطيران المدني، بالنص على:

- جميع الأحكام الخاصة بعناصر الملاحة الجوية و تنظيم عقد النقل الجوي والمسؤولية المترتبة عنه، وذلك بالنص على كل هذه الأحكام دون إحالتنا إلى الاتفاقيات الدولية للبحث عنها.

- كذلك النص على الأحكام التي أحالتنا بخصوصها الاتفاقيات الدولية إلى القوانين الوطنية، في حين أن القانون الجزائري تركها دون تنظيم.

- وجمع كل التنظيمات التي صدر أغلبها دون البعض منها، في قانون الطيران المدني تفاديا لتعارض الأحكام المنظمة لقانون الطيران المدني 98-06 مع أحكام القوانين المعدلة له.

- تعديل المرسوم 03-260 الذي ينظم المواد 18 و 22 من قانون 98-06 بما يتماشى مع القانون 05-2000 المعدل له في هاتين المادتين بما يتماشى معه.

3- أنه وبظهور ما يسمى "القرصنة الجوية والإرهاب الجوي"، أصبح لزاما على المشرع الجزائري إدخالها في تعريف الحادث لتمكين المضرور من الحصول على التعويض بشأنها.

4- ضرورة النص على الحادث والعارض في نص واحد دون التفرقة بين الحادث ومسبباته ، و هي حالة الخطر الكبير و عرقلة أمن الاستغلال، حيث تعد هذه الأخيرة هي سبب الحادث، ولا يمكن التفرقة بينهما.

5- تحديد قيمة التعويض في حالة الضرر النفسي و هذا في حالة تعرض الطائرة لعملية القرصنة أو الإرهاب الجوي سواء اعتبره القانون حادثا أم عارضا، على غرار تحديد قيمة التعويض عن الضرر المادي في جميع صور المسؤولية، أو النص صراحة على تركها للسلطة التقديرية لقاضي الموضوع.

6- توقيع ومصادقة الجزائر على اتفاقية مونتريال لسنة 1999، أصبح أمرا هاما فهي مستقبل قواعد النقل الجوي الدولي لأنها جاءت تجمع أحكام اتفاقية وارسو بجميع تعديلاتها بما فيها اتفاق مونتريال لسنة

1975 الذي عدل من أساس المسؤولية، دون حاجتها بعد ذلك للمصادقة على هذه التعديلات التي لم تقم بها بعد، خاصة وأنها طبقت حكما من أحكامها - دون المصادقة عليها- وهو التذاكر الالكترونية.

7- على المشرع تحديد كيفية تحويل قيم التعويضات المحددة في الاتفاقيات الدولية للعملة الجزائرية لتسهيل عمل القاضي خاصة مع اختلاف الاتجاهات في ذلك، وخاصة أنها عضو في صندوق النقد الدولي الذي كان له اتجاه في هذه الحالة.

8- وضع نصوص خاصة بالتأمين الجوي نظرا لخصوصية أحكامه، خاصة وأنه يخضع في جزء منه لأحكام التأمين البري وجزء منه لأحكام للتأمين البحري وآخر لأحكام التأمين في قواعده العامة، فيجب أن توضع له أحكاما خاصة مثله مثل باقي التأمينات.

9- كل هذه النصوص تسهل عمل القاضي، إذا كان القاضي الجزائري هو المختص، كما تسهل على الناقل الجوي ومستعملي النقل الجوي الاطلاع على جميع النصوص والأحكام التي تنظم عملية النقل الجوي.

الملحق رقم 01
المعاهدات الدولية
بشأن النقل الجوي

اتفاقية وارسو الدولية لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي

12 أكتوبر 1929

الفصل الأول

الموضوع – تعاريف

(المادة الأولى)

- 1- تسري هذه الاتفاقية على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع يتم على طائرة في مقابل أجر ، كما تسري على عمليات النقل التي تقوم بها مجاناً على طائرة إحدى مؤسسات النقل الجوي.
- 2- يعتبر " نقلاً دولياً " في عرف هذه الاتفاقية، كل نقل يشترط فيه الأطراف المتعاقدون أن تكون نقطتا القيام والوصول، سواء أكان هناك انقطاع للنقل أو كان هناك نقل من طائرة إلى أخرى أم لم يكن، واقعتين إما في إقليم طرفين ساميين متعاقدين، وإما في إقليم طرف واحد من الأطراف المتعاقدين، في حالة ما إذا نص على حصول رسو جوي في إقليم خاضع لسيادة دولة أخرى أو لمارتها أو لانتدابها أو لسلطانها، ولو كانت هذه الدولة غير متعاقدة .
- ولا يعتبر نقلاً دولياً في عرف هذه الاتفاقية ، النقل بغير وجود مثل هذا الرسو الجوي بين الأقاليم الخاضعة لسيادة أو لامارة أو لانتداب أو لسلطة نفس الطرف السامي المتعاقد .
- 3- النقل الذي يتولاه عدد من الناقلين بطريق الجو على التتابع يفترض فيه عند تطبيق هذه الاتفاقية أنه نقل واحد إذا اعتبر الأطراف أنه عملية واحدة سواء أكان الاتفاق بشأنه قد أبرم في صورة عقد واحد أو أكثر. ولا تفقده صفته الدولية لزوم تنفيذ أحد العقود أو بعضها تنفيذاً كاملاً في إقليم يكون خاضعاً لسيادة أو لامارة أو لانتداب أو لسلطة طرف واحد من الأطراف الساميين المتعاقدين.

(المادة الثانية)

- 1- تسري أحكام هذه الاتفاقية على عمليات النقل التي تتولاها الدولة أو الأشخاص القانونية الأخرى في عرف القانون العام في الأحوال المنصوص عليها في المادة الأولى.
- 2- ولا تسري أحكام هذه الاتفاقية على عمليات النقل التي تحكمها الاتفاقيات الدولية للبريد.

الفصل الثاني – مستندات النقل

القسم الأول – تذكرة السفر

(المادة الثالثة)

- 1- يتعين على الناقل، عند نقل الركاب، أن يسلمهم تذكرة سفر تشتمل على البيانات الآتية:
 - أ- مكان و تاريخ اصدارها.
 - ب- نقطتي القيام و الوصول.
 - ج- المحطات المنصوص عليها مع الاحتفاظ للناقل بحقه في أن يشترط أن يكون في وسعه تعديلها في حالة الضرورة و ذلك دون أن يؤدي هذا إلى زوال الصفة الدولية عن النقل .
 - د- اسم و عنوان الناقل أو الناقلين.
 - هـ - النص على أن النقل يخضع لنظام المسؤولية المقررة في هذه الاتفاقية.
 - 2- لا يؤثر على قيام عقد النقل أو على صحته ، عدم وجود التكررة أو عدم صحتها أو ضياعها، بل يظل العقد خاضعا للأحكام المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.
- على أنه إذا قبل الناقل راكبا لم تسلم إليه تذكرة سفر فليس له أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها.

القسم الثاني – استمارات نقل الأمتعة

(المادة الرابعة)

- 1- يتعين على الناقل، عند نقل الأمتعة فيما عدا الحاجيات الخفيفة الشخصية التي يحتفظ بها الراكب، أن يسلمه استمارة نقل الأمتعة.
- 2- و تحرر استمارة نقل الأمتعة من صورتين، أحدهما للراكب و الأخرى للناقل.
- 3- و يجب أن تشتمل استمارة نقل الأمتعة على البيانات الآتية:
 - أ- مكان و تاريخ إصدارها.
 - ب- نقطتي القيام و الوصول.
 - ج- اسم و عنوان الناقل أو الناقلين.
 - د- رقم تذكرة السفر .
 - هـ- النص على أن يكون تسليم الأمتعة إلى حامل الاستمارة.
 - و- عدد الطرود ووزنها.
 - ز- مقدار القيمة المبينة في الاقرار بالتطبيق لأحكام الشطرة الثانية من المادة 22.
 - ح- النص على أن النقل يخضع لنظام المسؤولية المقررة في هذه الاتفاقية .

على أنه إذا قبل الناقل أمتعة لم تسلم عنها استمارة أو إذا كانت الاستمارة غير مشتملة على البيانات المشار إليها قرين الحروف (د و ح) فليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها.

القسم الثالث - خطاب النقل الجوي

(المادة الخامسة)

- 1- لكل ناقل بضائع الحق في أن يطلب من المرسل منه اعداد و تسليم مستند يطلق عليه اسم (خطاب النقل الجوي) ، و لكل مرسل منه الحق في أن يطلب إلى الناقل قبول هذا المستند.
- 2- على أن عدم وجود هذا المستند، أو عدم صحته، أو ضياعه لا يؤثر على قيام عقد النقل و لا على صحته بل يظل العقد خاضعا للأحكام المقررة في هذه الاتفاقية و ذلك مع عدم الإخلال بأحكام المادة التاسعة .

(المادة السادسة)

- 1- يعد المرسل منه خطاب النقل الجوي من ثلاث صور أصلية و يسلمه مع البضاعة (1).
 - 2- و تتضمن الصورة الأولى ذكر عبارة (لِلناقل) و يوقع عليها المرسل منه. و تتضمن الصورة الثانية ذكر عبارة (لِلمرسل إليه) و يوقع عليها كل من المرسل منه و الناقل و ترفق هذه الصورة بالبضاعة.
- أما الصورة الثالثة فيوقع عليها الناقل و يسلمها إلى المرسل منه عند قبوله البضاعة.
- 3- و على الناقل أن يوقع بامضائه بمجرد قبوله البضاعة .
 - 4- و يجوز أن يستعاض عن إمضاء الناقل بوضع طابع، أما إمضاء المرسل منه فيجوز أن يكون مطبوعا أو أن يستعاض عنه بطابع.
 - 5- إذا كان الناقل هو الذي أعد خطاب النقل الجوي، بناء على طلب المرسل منه، فيعتبر أنه يعمل لحساب المرسل منه ما لم يثبت عكس ذلك.

(المادة السابعة)

لناقل البضائع الحق في أن يطلب إلى المرسل منه اعداد خطابات مختلفة للنقل الجوي إذا تعددت الظروف .

(المادة الثامنة)

يجب أن يشتمل خطاب النقل الجوي على البيانات الآتية:

- أ- المكان الذي أنشئ فيه المستند و التاريخ الذي أعد فيه.
- ب- نقاط القيام و الوصول.
- ج- المحطات المنصوص عليها، مع الاحتفاظ للناقل بحقه في أن يشترط أن يكون في وسعه تعديلها في حالة الضرورة وذلك دون أن يؤدي هذا التعديل إلى زوال الصفة الدولية عن النقل.
- د- اسم و عنوان المرسل منه.
- هـ- اسم و عنوان الناقل الأول.
- و- اسم و عنوان المرسل إليه، إذا اقتضى الأمر.
- ز- نوع البضاعة
- ح- عدد و أرقام الطرود و طريقة تغليفها أو تعبئتها وعلاماتها المميزة لها.
- ط- وزن و كمية البضاعة و حجمها أو أبعاده.
- ي- الحالة الظاهرة للبضاعة و تغليفها أو تعبئتها.
- ك- أجرة النقل إذا اشترط ذلك و تاريخ و مكان دفعها و ذكر الشخص الذي عليه أن يدفعها.
- ل- إذا أرسلت البضاعة على أساس التسليم مقابل الدفع ، فيذكر ثمن البضاعة و ما يكون قد تكلفته من مصاريف .
- م- مقدار القيمة المبينة في الاقرار بالتطبيق لأحكام الشطرة الثانية من المادة 22.
- ن- عدد صور خطاب النقل الجوي .
- س- المستندات المسلمة إلى الناقل لرافاقها بخطاب النقل الجوي .
- ع- مهلة النقل و بيان موجز عن الطريق المزمع اتباعه (عن طريق كذا) إذا كان ذكرهما مشترطاً (via) .
- ف- النص على أن النقل يخضع لنظام المسؤولية المقررة في هذه الاتفاقية .

(المادة التاسعة)

إذا قبل الناقل بضائع لم يعد لها خطاب نقل جوي أو إذا كان هذا الخطاب غير مشتمل على كافة البيانات المشار إليها في المادة 8 (أ إلى ط داخله فيها و كذلك ف) فليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها.

(المادة العاشرة)

- 1- يكون المرسل منه مسؤولاً عن صحة البيانات والإقرارات المتعلقة بالبضاعة التي يدرجها في خطاب النقل الجوي .
- 2- ويتحمل مسؤولية أي ضرر يلحق بالناقل أو بأي شخص آخر من جراء بياناته وإقراراته المخالفة للقوانين أو غير الصحيحة أو الناقصة.

(المادة الحادية عشرة)

- 1- يعتبر خطاب النقل الجوي حجة، على أن العقد قد أبرم و على أن البضاعة قد سلمت مع شروط النقل ما لم يتم الدليل على عكس ذلك.
- 2- وتعتبر البيانات الوارد ذكرها في خطاب النقل الجوي بشأن وزن البضاعة و أبعادها وتغليفها أو تعبئتها و كذلك بشأن عدد الطرود حجة ما لم يتم الدليل على عكس ذلك. أما البيانات المتعلقة بكمية البضاعة و حجمها و حالتها فلا تعتبر حجة على الناقل ما لم يكن قد تحقق من صحته بنفسه و ذلك بحضور المرسل منه، وتم إثبات ذلك في خطاب النقل الجوي أو إذا تعلق الأمر ببيانات تمت إلى الحالة الظاهرة للبضاعة.

(المادة الثانية عشرة)

- 1- مع عدم الإخلال بتنفيذ جميع الالتزامات المترتبة عن عقد النقل للمرسل من حق التصرف في البضاعة إما بسحبها من مطار القيام أو من مطار الوصول و إما بوقفها في أثناء الطريق عند أي هبوط للطائرة و إما بطلب تسليمها في جهة الوصول أو في أثناء الطريق إلى شخص آخر غير المرسل إليه المذكور في خطاب النقل الجوي، وإما بطلب إعادتها إلى مطار القيام، طالما أن استعماله لهذا الحق لا يضر لا بالناقل ولا بالمرسل منهم الآخرين، و ذلك كله مع مراعاة التزامه بدفع المصاريف المترتبة على ذلك .
- 2- على الناقل عند استحالة تنفيذ أوامر المرسل منه أن يخطر به بذلك فوراً.
- 3- يكون الناقل مسؤولاً إذا أذعن لأوامر المرسل منه بالتصرف، دون أن يقتضيه تقديم صورة خطاب النقل الجوي المسلمة إليه ، و ذلك مع عدم الإخلال بحقه في الرجوع على المرسل منه بشأن الضرر الذي قد يلحق من جراء ذلك بمن له قانوناً حيازة خطاب النقل الجوي.
- 4- بالتطبيق لأحكام المادة الثالثة عشر الواردة بعد، ينتهي حق المرسل منه حيث يبدأ حق المرسل إليه. على أنه إذا رفض المرسل إليه استلام خطاب النقل الجوي أو البضاعة، أو إذا تعذر الإهداء إليه، استرد المرسل منه حقه في التصرف.

(المادة الثالثة عشرة)

- 1- يكون للمرسل إليه الحق، بمجرد بلوغ البضاعة نقطة الوصول، أن يطلب إلى الناقل تسليم خطاب النقل الجوي إليه وأن يسلمه البضاعة مقابل دفع مبلغ المداينات وفي مقابل تنفيذ شروط النقل المبينة في خطاب النقل الجوي و ذلك فيما عدا الحالات المبينة في المادة السابقة.
- 2- على الناقل أن يخطر المرسل إليه بمجرد وصول البضاعة ما لم ينص على خلاف ذلك .
- 3- إذا أقر الناقل بضياع البضاعة أو إذا لم تكن البضاعة قد وصلت بعد انقضاء مدة سبعة أيام من التاريخ الذي كان يتعين وصولها فيه، حق للمرسل إليه أن يتمسك في مواجهة الناقل بحقوقه الناشئة عن عقد النقل.

(المادة الرابعة عشرة)

- لكل من المرسل و المرسل إليه أن يتمسك عن نفسه بكافة الحقوق المخولة له بمقتضى أحكام المادتين 12 ، 13 سواء عمل لمصلحته الشخصية أو عمل لمصلحة غيره وذلك بشرط قيامه بتنفيذ الالتزامات التي يفرضها العقد .

(المادة الخامسة عشرة)

- 1- لا يترتب على تطبيق المواد 12، 13، 14 أي ضرر لا في العلاقات التي تربط بين المرسل منه و المرسل إليه فيما بينهما، ولا في العلاقات التي تقوم بين الغير الذين يستمدون حقوقهم إما من المرسل منه و إما من المرسل إليه.
- 2- ينبغي أن يثبت في خطاب النقل الجوي كل شرط يرد مخالفا لأحكام المواد 12، 13، 14.

(المادة السادسة عشرة)

- 1- على المرسل منه قبل تسليم البضاعة إلى المرسل إليه ، أن يقدم البيانات و أن يرفق بخطاب النقل الجوي المستندات اللازمة توافرها لاستيفاء اجراءات الجمارك و العوائد و البوليس. ويكون المرسل منه مسؤولا قبل الناقل عن كل ما قد يقع من أضرار ناشئة عن عدم وجود هذه البيانات والأوراق أو عدم كفايتها أو صحتها ما لم يوجد خطأ من جانب الناقل أو من جانب تابعيه .
- 3- و لا يلزم الناقل بفحص هذه البيانات و المستندات للتحقق من صحتها أو كفايتها.

الفصل الثالث – مسؤولية الناقل

(المادة السابعة عشرة)

يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة أو جرح أو أذى بدني آخر يلحق براكب إذا كانت الحادثة التي تولد منها الضرر قد وقعت على متن الطائرة أو في أثناء أية عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم .

(المادة الثامنة عشرة)

1- يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة تحطيم أو ضياع أو تلف أمتعة مسجلة أو بضائع إذا كانت الحادثة التي تولد منها الضرر قد وقعت خلال النقل الجوي .

2- النقل الجوي، وفقاً لفحوى الشطرة السابقة، يتضمن المدة التي تكون فيها الأمتعة أو البضائع في حراسة الناقل، سواء أكان ذلك في مطار أو على متن طائرة أو في أي مكان آخر عند الهبوط خارج مطار.

3- لا تتضمن مدة النقل الجوي أي نقل بري أو بحري أو نهري يحدث خارج مطار. على أنه إذا حدث مثل هذا النقل عند تنفيذ عقد النقل الجوي بقصد الشحن أو التسليم أو النقل من طائرة إلى طائرة أخرى فإن كان ضرر يحدث يفترض فيه أنه قد نجم عن حادثة وقعت خلال النقل الجوي ما لم يقدّم الدليل على عكس ذلك.

(المادة التاسعة عشرة)

يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو.

(المادة العشرون)

1- لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت أنه و تابعوه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها .

2- و لا يكون النقل مسؤولاً في حالة نقل البضائع والأمتعة إذا أثبت أن الضرر تولد من خطأ في الطيران أو قيادة الطائرة أو في الملاحه وأنه و تابعوه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة من كافة الوجوه الأخرى لتفادي وقوع الضرر.

(المادة الواحدة والعشرون)

إذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص المصاب هو الذي تسبب عنه الضرر أو ساعد على وقوعه فللمحكمة بالتطبيق لأحكام قانونها الخاص تستبعد مسؤولية الناقل أو تخفيفها.

(المادة الثانية و العشرون)

1- في حالة نقل الأشخاص تكون مسؤولية الناقل قبل كل راكب محدودة بمبلغ مقداره 125 ألف فرنك. على أنه في الحالة التي يجيز فيها قانون المحكمة المعروض عليها النزاع أن يكون التعويض في صورة ريع (مرتب) فلا يجوز أن يزيد رأس المال عن الحد المذكور. و مع ذلك يجوز للراكب بناء على اتفاق خاص مع الناقل، أن يحدد للمسؤولية مبلغا أكبر .

2- و في حالة نقل الأمتعة المسجلة أو البضائع تكون مسؤولية الناقل محددة بمبلغ 250 فرنكا عن كل كيلوغرام، ما لم يقدم المرسل منه عند تسليم الطرد إلى الناقل إقرارا خاصا يبين فيه مدى ما يعلقه من أهمية على تسليمه إلى المرسل إليه و ما لم يدفع مقابلا لذلك رسما اضافيا إذا لزم الأمر. وعندئذ يكون الناقل ملزما بأن يدفع التعويض بحيث لا يتجاوز حد المبلغ المبين في الاقرار ما لم يقدم الناقل الدليل على أن هذا المبلغ يجاوز مدى الأهمية الحقيقية التي علقها المرسل منه على تسليم الطرد.

3- أما فيما يتعلق بالحاجيات التي يحتفظ بها الراكب في حراسته فتكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ خمسة آلاف فرنك لكل راكب.

4- ويكون تقدير المبالغ المبينة أعلاه بواقع الفرنك الفرنسي الذي يشتمل على 65 مليغراما من الذهب عيار 900 من الألف من الذهب الخالص، وتكون قابلة للتحويل إلى أرقام دائرة في كل عملة وطنية .

(المادة الثالثة و العشرون)

كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أو إلى تقرير حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلا و كأنه لم يكن، على أن بطلان هذا الشرط لا يترتب عليه بطلان العقد الذي يظل مع ذلك خاضعا لأحكام الاتفاقية.

(المادة الرابعة و العشرون)

1- لا يجوز رفع دعوى المسؤولية في أية صورة كانت، في الحالات المنوه عنها في المادتين 18 و 19 إلا وفقا للأوضاع و في الحدود المقررة في هذه الاتفاقية .

2- وتسري أيضا أحكام الشطرة السابقة على الحالات المنوه عنها في المادة السابعة عشر دون الاخلال بتحديد الأشخاص الذين لهم حق التقاضي ولا بحقوق كل منهم.

(المادة الخامسة و العشرون)

1- ليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها إذا كان الضرر قد تولد من غشه أو من خطأ يراه قانون المحكمة المعروض المعروض عليها النزاع معادلا للغش .

2- و كذلك يحرم الناقل من هذا الحق، إذا أحدث الضرر في نفس الظروف، أو أحد تابعيه لفي أثناء تاديبته لأعمال وظيفته.

(المادة السادسة و العشرون)

- 1- يعتبر استلام الأمتعة و البضائع دون اعتراض من جانب المرسل إليه قرينة على أن البضائع قد تم تسليمها في حالة جيدة ووفقا لسند النقل ما لم يقدّم الدليل على عكس ذلك.
- 2- على المرسل إليه أن يوجه احتجاجا إلى الناقل، في حالة التلف بمجرد اكتشافه. وعلى الأكثر في مهلة ثلاثة أيام إذا تعلق الأمر بالأمتعة وسبعة أيام إذا تعلق الأمر بالبضائع تحسب من تاريخ استلامها. أما في حالة التأخير فينبغي توجيه الاحتجاج في مهلة أقصاها أربعة عشر يوما تحسب من اليوم الذي تكون فيه الأمتعة أو البضاعة قد وضعت تحت تصرفه.
- 3- يجب أن يثبت كل احتجاج في شكل تحفظ على سند النقل أو في صورة محرر آخر يرسل في المدة المقررة لهذا الاحتجاج.
- 4- فإذا لم يوجه الاحتجاج في المدد المنصوص عليها كان مصير كل دعوى تقام ضد الناقل الحكم بعدم قبولها إلا في حالة التدليس من جانبه.

(المادة السابعة و العشرون)

في حالة وفاة المدين تقام دعوى المسؤولية في الحدود المقررة في هذه الاتفاقية ضد من يخلفونه

(المادة الثامنة و العشرون)

- 1- يقيم المدعي دعوى المسؤولية في إقليم أحد الأطراف الساميين المتعاقدين ، وفقا لما يختار: إما محكمة موطن الناقل أو محكمة المركز الرئيسي لنشاطه أو محكمة الجهة التي يكون له فيها منشأة تولت عنه إبرام العقد بمعرفتها و إما أمام محكمة جهة الوصول.
- 2- و ينظم قانون محكمة النزاع اجراءات الدعوى .

(المادة التاسعة و العشرون)

- 1- تقام دعوى المسؤولية في بحر سنتين اعتبارا من تاريخ بلوغ الطائرة جهة الوصول أو من اليوم الذي كان يتعين وصول الطائرة فيه أو من تاريخ وقف النقل وإلا سقط الحق في رفع الدعوى.
- 2- و يعين قانون محكمة النزاع طريقة احتساب المهلة المشار إليها.

(المادة الثلاثون)

- 1- في حالات عمليات النقل التي يحكمها التعريف المذكور في الشطرة الثالثة من المادة الأولى و التي يتولاها على التعاقب عدد من الناقلين، يخضع كل ناقل يكون قد قبل ركابا أو أمتعة أو بضائع للقواعد

المقررة في هذه الاتفاقية، و يعتبر طرفا من الأطراف المتعاقدين في عقد النقل طالما كان هذا متعلقا بمرحلة النقل التي تكون قد تمت تحت رقابته .

2- وفي حالة مثل النقل المذكور لا يجوز للراكب أو لمن يخلفه الرجوع إلا على الناقل الذي وقعت الحادثة أو التأخير في مرحلة النقل التي تولاها، و ذلك ما لم يمن الناقل الأول، بناء على مشاركة صريحة، قد أمن على المسؤولية عن الرحلة برمتها .

3- فإذا تعلق الأمر بأمتعة أو ببضائع فللمرسل منه الرجوع على الناقل الأول و على المرسل إليه الذي له على الناقل الأول حق الاستلام و لكل من هذا و ذلك ، فضلا عما تقدم ، مقاضاة الناقل الذي تولى مرحلة النقل التي وقع خلالها التحطيم أو الضياع أو التلف أو التأخير . ويكون هؤلاء الناقلون مسؤولين على وجه التضامن قبل المرسل منه و المرسل إليه.

الفصل الرابع – أحكام خاصة بعمليات النقل المشتركة

(المادة الواحدة و الثلاثون)

1- في حالة عمليات النقل المشتركة التي يكون شطر منها بطريق الجو و شطر آخر منها بأية وسيلة أخرى للنقل، لا تسري أحكام هذه الاتفاقية إلا على النقل الجوي و بشرط أن يتوافر في هذا النقل مقتضى أحكام المادة الأولى .

2- ليس في هذه الاتفاقية ما يمنع الأطراف المتعاقدين، عندما يقومون بعمليات نقل مشتركة من أجل أن يدرجوا في سند النقل الجوي شروطا تتعلق بوسائل أخرى للنقل مع ضرورة مراعاة أحكام هذه الاتفاقية فيما يتعلق منها بالنقل الجوي.

الفصل الخامس – أحكام عامة و نهائية

(المادة الثانية و الثلاثون)

تكون باطلة جميع شروط عقد النقل وجميع الاتفاقيات الخاصة السابقة على وقوع الضرر التي بمقتضاها يخالف الأطراف المتعاقدون قواعد هذه الاتفاقية سواء أكان ذلك بتعيين القانون الواجب التطبيق، أم بتعديل قواعد الاختصاص. ومع ذلك يجوز، عند نقل البضائع، الالتجاء إلى شروط التحكيم في حدود هذه الاتفاقية و ذلك في حالة ما إذا كان التحكيم سيجرى في جهات اختصاص المحاكم المنصوص عليها في المادة 28 شطرة أولى.

(المادة الثالثة و الثلاثون)

ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يمنع الناقل من رفض إبرام عقد للنقل أو من وضع قواعد بشرط ألا تتعارض مع نصوص هذه الاتفاقية.

(المادة الرابعة و الثلاثون)

لا تسري هذه الاتفاقية على عمليات النقل الجوية التي تتولاها مؤسسات الملاحة الجوية على سبيل التجارب الأولى، بقصد إنشاء خطوط ملاحية منتظمة، و كذلك لا تسري هذه الاتفاقية على عمليات النقل التي تتم في ظروف غير عادية خارجا عن كل عملية مألوفة في الاستغلال الجوي.

(المادة الخامسة و الثلاثون)

حيث ينص في هذه الاتفاقية على أيام، فتكون هذه الأيام هي الأيام العادية و ليست أيام عمل.

(المادة السادسة و الثلاثون)

حررت هذه الاتفاقية باللغة الفرنسية من نسخة واحدة لتظل محفوظة بقلم المحفوظات بوزارة الخارجية البولونية، و يجب أن تسلم منها صورة طبق الأصل مصدقا عليها عن طريق الحكومة البولونية إلى حكومة كل الأطراف الساميين المتعاقدين.

(المادة السابعة و الثلاثون)

- 1- يتعين التصديق على هذه الاتفاقية. و تودع الوثائق الخاصة بالتصديق قلم محفوظات وزارة الخارجية البولونية وعلى هذه الأخيرة أن تخطر بحصول هذا الايداع حكومة كل من الأطراف الساميين المتعاقدين.
- 2- يسري مفعول هذه الاتفاقية بين خمسة من الأطراف الساميين المتعاقدين بمجرد تصديقهم عليها ابتداء من اليوم التسعين اللاحق لإيداع التصديق الخامس. ويسري مفعولها بعد ذلك بين الأطراف الساميين المتعاقدين الذين سبقوا إلى التصديق عليها وبين الطرف السامي المتعاقد الذي يودع وثيقة تصديقه فيما بعد ابتداء من اليوم التسعين اللاحق لتاريخ هذا الايداع .
- 3- وعلى حكومة جمهورية بولونيا أن تتولى اخطار حكومة كل من الأطراف الساميين المتعاقدين بتاريخ بدأ العمل بهذه الاتفاقية و كذلك بتاريخ ايداع كل وثيقة من وثائق التصديق.

(المادة الثامنة و الثلاثون)

- 1- تظل هذه الاتفاقية بعد سريان مفعولها مرحبة بانضمام جميع الدول إليها.
- 2- ويتم الانضمام بموجب غخطار يوجه إلى حكومة جمهورية بولونيا التي يتعين عليها ابلاغ أمر هذا الاخطار إلى حكومة كل من الأطراف الساميين المتعاقدين.
- 4- ويولد الانضمام آثاره ابتداء من اليوم التسعين اللاحق لتاريخ الاخطار الموجه إلى حكومة جمهورية بولونيا.

(المادة التاسعة و الثلاثون)

1- لكل من الأطراف الساميين المتعاقدين أن ينقض هذه الاتفاقية بموجب اخطار يوجه إلى حكومة جمهورية بولونيا التي يتعين عليها ابلاغ أمر هذا الاخطار فوراً إلى حكومة كل من الأطراف الساميين المتعاقدين.

2- ويولد نقض الاتفاقية آثاره بعد ستة أشهر من الاخطار بهذا النقض و تقتصر هذه الآثار على الطرف الذي تقدم برغبته في النقض.

(المادة الأربعون)

1- للأطراف الساميين المتعاقدين وقت التوقيع على الاتفاقية أو ايداع وثائق التصديق أو انضمامهم أن يقرروا أن موافقتهم على هذه الاتفاقية لا يمتد أثرها على كل أو بعض مستعمراتهم أو محمياتهم أو الأقاليم الواقعة تحت انتدابهم أو أي إقليم آخر خاضع لسيادتهم أو لسلطتهم أو أي إقليم تابع لامارتهم .

2- و من ثم يجوز لهم فيما بعد الانضمام منفردين باسم كل أو بعض مستعمراتهم أو محمياتهم أو الأقاليم الواقعة تحت انتدابهم أو أي إقليم آخر خاضع لسيادتهم أو لسلطتهم أو أي إقليم تابع لامارتهم و هي تلك المستعمرات أو الأقاليم التي استبعدت من إقرارهم الأصلي.

3- ويجوز للأطراف الساميين المتعاقدين أيضاً مع مراعاة أحكام هذه الاتفاقية نقضها منفردين كما يجوز لهم نقضها باسم كل أو بعض مستعمراتهم أو محمياتهم أو الأقاليم الخاصة لانتدابهم أو أي إقليم آخر خاضع لسيادتهم أو لسلطتهم أو أي إقليم آخر تابع لامارتهم .

(المادة الواحدة و الأربعون)

لكل من الأطراف الساميين المتعاقدين الحق بعد انقضاء سنتين على الأقل من تاريخ سريان مفعول هذه الاتفاقية في طلب عقد مؤتمر دولي جديد ابتغاء البحث عن وجوه التحسين التي قد يتسنى ادخالها على هذه الاتفاقية. و لأي من الأطراف المذكورين أن يتوجه بطلبه لتحقيق هذا الغرض إلى حكومة الجمهورية الفرنسية التي عليها أن تقوم باتخاذ التدابير اللازمة لإعداد الدعوة إلى هذا المؤتمر .

حررت هذه الوثيقة في مدينة فارسوفي بتاريخ 12 أكتوبر سنة 1929. و ستظل مفتوحة للتوقيع عليها لغاية يوم 31 يناير 1930.

ب- بروتوكول بتعديل المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي

لاهاي في 28 سبتمبر 1955

الحكومات الموقع أدناه

لما كان من الأمور فيه تعديل المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة بمدينة
فارسوفي بتاريخ 12 من أكتوبر سنة 1929 .
قد اتفقت على ما يأتي :

الفصل الأول – التعديلات التي أدخلت على الاتفاقية

(المادة الأولى)

عن المادة الأولى من المعاهدة .

أ- تلغى الفقرة (2) وتستبدل بالنص الآتي:

2- يعتبر نقلا دوليا في عرف هذه المعاهدة كل نقل تقع فيه نقطتا القيام و الوصول وفقا لاتفاق المتعاقدين، سواء أكان هناك انقطاع للنقل أو كان هنالك نقل من طائرة إلى أخرى أم لم يكن، إما في إقليم طرفين ساميين متعاقدين، و إما في إقليم طرف واحد سام متعاقد متى نص على مرسى في إقليم دولة أخرى حتى و لو لم تكن هذه الدولة طرفا ساميا متعاقدًا ولا يعتبر نقلا دوليا في عرف هذه المعاهدة النقل بغير وجود مثل المرسى بين نقطتين في إقليم واحد سام متعاقد " .

ب- تلغى الفقرة (3) و تستبدل بالنص الآتي:

3- النقل الذي يتولاه عدد من الناقلين بطريق الجو على التتابع يفترض فيه عند تطبيق هذه المعاهدة أنه نقل واحد إذا اعتبره الأطراف بمثابة عملية واحدة سواء أكان الاتفاق بشأنه قد أبرم في صورة عقد واحد أو في عدد من العقود، ولا يفقد طابعه الدولي وجوب تنفيذ أحد العقود أو عدد منها تنفيذا كاملا في إقليم دولة واحدة " .

(المادة الثانية)

عن المادة (2) من المعاهدة .

تلغى الفقرة (2) و تستبدل بالنص الآتي:

3- لا تسري هذه المعاهدة على نقل الرسائل و الطرود البريدية " .

(المادة الثالثة)

عن المادة (3) من المعاهدة .

أ- تلغى الفقرة الأولى و تستبدل بالنص الآتي:

1- عند نقل الركاب يجب تسليم تذكرة سفر مشتملة على:

أ- بيان نقطتي القيام و الوصول.

ب- وإذا وقعت نقطتا القيام و الوصول في إقليم طرف واحد متعاقد سام و يكون من المتوقع وجود مرسى أو أكثر في إقليم دولة أخرى فبيان أحد تلك المراسي.

ج- تنبيه يحيط الركاب الذين يقومون برحلة تكون فيها نقطة الوصول النهائية أو يكون فيها المرسى في بلد غير بلد القيام علما بأن نقلهم هذا قد يخضع لأحكام معاهدة فارسوفي التي تحدد بوجه عام مسؤولية الناقل عند وقوع وفاة أو إصابة بدنية و كذلك في حالة ضياع أو تلف الأمتعة .

ب- تلغى الفقرة (2) و تستبدل بالنص الآتي:

2- ما لم الدليل على العكس ، تكون لتذكرة السفر حجيتها من حيث انعقاد عقد النقل و شروطه و لا يؤثر على قيام عقد النقل أو على صحته، عدم وجود التذكرة أو عدم صحتها أو ضياعها، بل يظل العقد خاضعا لأحكام هذه المعاهدة و مع ذلك فإذا ركب المسافر برضاء الناقل، دون أن تكون قد سلمت إليه تذكرة السفر أو إذا لم تشتمل التذكرة على التنبيه المنصوص عليه في الفقرة (1) ج من هذه المادة فلا يحق للناقل أن يتمسك بأحكام المادة (22) ."

(المادة الرابعة)

عن المادة (4) من المعاهدة

أ- تلغى الفقرات 1 ، 2 ، 3 و تستبدل بالنص التالي :

1- " عند نقل الأمتعة المسجلة يجب أن تسلّم استمارة الأمتعة التي إذا لم تكن مقترنة بتذكرة سفر وفقا لنصوص الفقرة الأولى من المادة 3 أو إذا لم يكن قد نص عليها في مثل تلك التذكرة فيجب أن تشتمل على:

أ- بيان نقطتي القيام و الوصول.

ب- وإذا وقعت نقطتا القيام و الوصول في إقليم طرف واحد متعاقد سام و يكون من المتوقع وجود مرسى أو أكثر في إقليم دولة أخرى فبيان أحد تلك المراسي.

ج- فإذا اشتمل النقل على نقطة وصول نهائية أو على مرسى في بلد غير بلد القيام فيجب أن تشتمل استمارة الأمتعة على تنبيه يبرر أن النقل يجوز أن يخضع لأحكام معاهدة فارسوفي التي تحدد ، بوجه عام ، مسؤولية الناقل في حالة ضياع أو تلف الأمتعة .

ب - تلغى الفقرة (4) و تستبدل بالنص الآتي:

2- ما لم يقدّم الدليل على العكس ، تكون لاستمارة الأمتعة حجيتها من حيث تسجيل الأمتعة و شروط عقد النقل ولا يؤثر على قيام عقد النقل ولا على صحته عدم وجود الاستمارة أو عدم صحتها أو ضياعها بل يظل العقد خاضعا لأحكام هذه الاتفاقية .

ومع ذلك فإذا قبل الناقل حراسة الأمتعة دون أن تكون قد سلمت عنها استمارة أو في حالة ما إذا لم تكن الاستمارة مقترنة بتذكرة سفر وفقا لأحكام المادة (3) فقرة أولى (ج) أو إذا لم يكن قد نص عليها في مثل تلك التذكرة وكانت الاستمارة خالية من التنبيه المنصوص عليه في الفقرة (1) ج من هذه المادة فلا يحق للناقل أن يتمسك بأحكام الفقرة الثانية من المادة 22 ."

(المادة الخامسة)

عن المادة 6 من المعاهدة.

تلغى الفقرة (3) من المعاهدة وتستبدل بالنص الآتي:

3 - وعلى الناقل أن يوقع بإمضائه قبل شحن البضاعة على متن الطائرة ."

(المادة السادسة)

تلغى المادة 8 من المعاهدة وتستبدل بالنص الآتي:

يجب أن يتضمن خطاب النقل الجوي:

أ- بيان نقاط القيام والوصول.

ب- وإذا وقعت القيام والوصول في إقليم طرف سام متعاقد واحد يكون من المتوقع وجود مرسى أو أكثر في إقليم دولة أخرى فبيان أحد تلك المرسى.

ج- فإذا اشتمل النقل على نقطة وصول نهائية أو على مرسى في بلد غير بلد القيام فيجب أن يشتمل خطاب النقل البحري على تنبيه يحيط المرسل منهم علما بأن النقل يجوز أن يخضع لأحكام معاهدة فارسوفي التي تحدد بوجه عام مسؤولية الناقلين في حالة ضياع أو تلف البضاعة.

(المادة السابعة)

تلغى الفقرة (9) من المعاهدة وتستبدل بالنص الآتي:

"لا يحق للناقل أن يتمسك بأحكام الفقرة الثانية من المادة (22) إذا شحنت البضاعة برضاء الناقل على متن الطائرة دون أن يكون خطاب النقل الجوي قد أعد أو إذا كان خال من التنبيه المشار إليه في الفقرة ج من المادة الثامنة ."

(المادة الثامنة)

عن المادة (10) من المعاهدة.

تلغى الفقرة (2) من المعاهدة وتستبدل بالنص الآتي:

2- ويتحمل بسبب بياناته وإقراراته المخالفة للأوضاع أو الغير صحيحة أو الناقصة مسؤولية أي ضرر يلحق بالناقل أو بأي شخص آخر يكون الناقل مسؤولاً في مواجهته".

(المادة التاسعة)

في المادة (15) من المعاهدة:

تضاف الفقرة التالية:

3 - ليس في أحكام هذه المعاهدة ما يحول دون إعداد خطاب نقل جوي قابل للتداول".

(المادة العاشرة)

تلغى الفقرة الثانية من المادة 20 من المعاهدة.

(المادة الحادية عشر)

تلغى المادة (22) من المعاهدة وتستبدل بالنصوص الآتية:

(المادة الثانية والعشرون)

1- في حالة نقل الأشخاص تكون مسؤولية الناقل قبل كل راكب محدودة بمبلغ مائتي وخمسين ألف فرنك – فإذا كان قانون المحكمة المعروض عليها النزاع يجيز أن يكون التعويض في صورة ريع فلا يجوز أن يزيد رأس المال الحد المذكور ومع ذلك يجوز للراكب بناء على اتفاق خاص مع الناقل أن يضع حداً أعلى للمسؤولية.

2- أ- وفي حالة نقل الأمتعة المسجلة والبضائع تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ مائتي وخمسين فرنكاً عن كل كيلو جرام ما لم يقدم المرسل منه عند تسليم الطرد إلى الناقل إقرار خاصاً بما يعلقه من أهمية على تسليم من هذه المادة فلا يحق للناقل أن يتمسك بأحكام الفقرة الثانية من المادة 22".

(المادة الخامسة)

عن المادة 6 من المعاهدة

تلغى الفقرة (3) وتستبدل بالنص الآتي:

3-أ- وعلى الناقل أن يوقع بإمضائه قبل شحن البضاعة على متن الطائرة.

(المادة السادسة)

تلغي المتدة 8 من المعاهدة وتستبدل بالنص الآتي:

يجب أن يتضمن خطاب النقل الجوي:

أ-بيان نقاط القيام و الوصول.

ب-وإذا وقعت نقاط القيام و الوصول في إقليم طرف سام متعاقد واحد يكون من المتوقع وجود مرسى أو أكثر في إقليم دولة أخرى فبيان أحد تلك المراسي.

ج- فإذا اشمل النقل على نقطة وصول نهائية أو على مرسى في بلد غير بلد القيام فيجب أن يشمل خطاب النقل الجوي على تنبيه يحيط المرسل منهم علما بأن النقل يجوز أن يخضع لأحكام معاهدة فارسوفي التي تحدد بوجه عام مسؤولية الناقلين في حالة ضياع أو تلف البضاعة.

(المادة السابعة)

تلغي المادة (9) من المعاهدة و تستبدل بالنص الآتي:

"لا يحق للناقل أن يتمك بأحكام الفقرة الثانية من المادة (22) إذا شحنت البضاعة برضاء الناقل على متن الطائرة دون أن يكون خطاب النقل الجوي قد أعد أو إذا كان خال من التنبيه المشار إليه في الفقرة ج من المادة الثامنة".

(المادة الثانية عشر)

في المادة (23) من المعاهدة يعاد ترقيم نصها الحالي بحيث تصبح فقرة أولى ثم تضاف فقرة ثانية نصها كالاتي:

2- لا تنطبق الفقرة الأولى من هذه المادة على البنود المتعلقة بالضياع أو بالضرر الناشئ من طبيعة البضائع المنقولة أو من عيب ذاتي فيها ."

(المادة الثالثة عشر)

عن المادة (الخامسة و العشرون) من المعاهدة.

تلغى الفقرتان 1، 2 وتستبدلان بالنص الآتي:

"لا تسري الحدود المنصوص عليها في المادة 22 متى قام الدليل على أن الضرر قد نشأ من فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعه وذلك إما بقصد إحداث ضرر وإما برعونة مقرونة بادراك أن ضررا قد يترتب على ذلك ، فإذا وقع الفعل أو الامتناع من جانب التابعين فيجب أيضا إقامة الدليل على أنهم كانوا عندئذ في أثناء تأدية وظائفهم".

(المادة الرابعة عشر)

تضاف المادة الآتية بعد المادة 25 من المعاهدة:

المادة الخامسة والعشرون (أ):

1- إذا رفعت دعوى على تابع للناقل عن ضرر مما أشير إليه في هذه المعاهدة فلهذا التابع أن يتمسك بحدود المسؤولية التي يحق للناقل أن يتمسك بها بالتطبيق لأحكام المادة 22 إذا ثبت أنه كان يعمل في نطاق وظائفه.

2- ويجب أن لا يتعدى مجموع التعويض الذي يمكن الحصول عليه في هذه الحالة من الناقل وتابعيه معاً تلك الحدود.

3- ولا تسري أحكام الفقرتين 1، 2 من هذه المادة إذا قام الدليل على أن الضرر ناشئ عن فعل أو امتناع من جانب التابع وذلك إما بقصد إحداث ضرر وإما برعونة مقرونة بادراك أن ضرراً قد يترتب على ذلك.

(المادة الخامسة عشر)

عن المادة (26) من المعاهدة.

تلغى الفقرة (2) وتستبد بالنص الآتي:

2 - في حالة التالف يجب على المرسل إليه أن يوجه احتجاجاً إلى الناقل بمجرد اكتشافه له على أن يكون ذلك خلال سبعة أيام على الأكثر إذا تعلق الأمر بالأمتعة وأربعة عشر يوماً إذا تعلق الأمر بالبضائع من تاريخ استلامها، أما في حالة التأخير فيجب توجيه الاحتجاج خلال واحد وعشرين يوماً على الأكثر من تاريخ وضع الأمتعة أو البضاعة تحت تصرفه".

(المادة السادسة عشر)

تلغى الفقرة (34) من المعاهدة وتستبد بالنص الآتي:

" لا تطبق أحكام المواد من 3 إلى 9 المتعلقة بمستندات النقل على عمليات النقل التي تتم في ظروف غير عادية لا تدخل في النطاق المألوف للاستغلال الجوي".

(المادة السابعة عشر)

تضاف المادة الآتية بعد المادة (40) من المعاهدة:

المادة (الأربعون(أ):

- 1- الاصطلاح (الطرف السامي المتعاقد) الوارد ذكره في الفقرة الثانية من المادة 37 وفي الفقرة الأولى من المادة 40 يعني (الدولة) وفي كافة الحالات الأخرى يعني اصطلاح (الطرف السامي المتعاقد) الدولة التي يكون تصديقها وانضمامها إلى المعاهدة قد أصبح نافذا والتي يكون انسحابها قد ولد أثره .
- 2- لا يقصد فقط بكلمة (إقليم) في أغراض هذه المعاهدة إقليم الدولة الأم وإنما كذلك جميع الأقاليم التي تقوم بتمثيلها في علاقاتها الخارجية.

الفصل الثاني

مجال تطبيق المعاهدة بعد تعديلها

(المادة الثامنة عشر)

يجري تطبيق المعاهدة المعدلة بمقتضى هذا البروتوكول على النقل الدولي الوارد تعريفه في المادة الأولى من المعاهدة متى كانت نقطتا القيام والوصول واقعتين إما في إقليم دولتين من أطراف هذا البروتوكول وإما في إقليم دولة واحدة طرف في هذا البروتوكول متى نص على مرسى يقع في إقليم دولة أخرى.

الفصل الثالث

أحكام متعلقة بهذا البروتوكول

(المادة التاسعة عشر)

فيما بين أطراف هذا البروتوكول تعتبر المعاهدة والبروتوكول كأداة واحدة متجانسة ويجري تفسيرها على هذا الأساس أيضا ويطلق عليها التعبير (معاهدة فارسوفي المعدلة في لاهاي 1955).

(المادة العشرين)

إلى أن يبدأ نفاذ هذا البروتوكول وفقا لأحكام الفقرة الأولى من المادة الثانية والعشرين يظل باب هذا البروتوكول مفتوحا لتوقيع كل دولة تكون قد صدقت على المعاهدة أو قد انضمت إليها وكذلك لكل دولة تكون قد اشتركت في المؤتمر الذي أقر هذا البروتوكول.

(المادة الواحدة والعشرين)

- 1- يجري التصديق على هذا البروتوكول من الدول الموقعة عليه.
- 2- يتضمن التصديق على هذا البروتوكول من جانب دولة ليست طرفا في المعاهدة انضمامها إلى المعاهدة المعدلة بهذا البروتوكول.
- 3- تودع وثائق التصديق لدى حكومة الجمهورية الشعبية البولونية.

(المادة الثانية و العشرون)

- 1- عندما يتم التصديق على هذا البروتوكول من جانب ثلاثين دولة موقعة عليه يبدأ سريان مفعوله فيما بينها من اليوم التسعين اللاحق لإيداع وثيقة تصديق الدولة الثلاثين ، فإذا صادقت دولة عليه بعد ذلك يبدأ سريان مفعوله من اليوم التسعين اللاحق لإيداع وثيقة تصديقها عليه.
- 2- تقوم الجمهورية الشعبية البولونية بتسجيل هذا البروتوكول لدى منظمة الأمم المتحدة بمجرد البدء في سريان مفعوله.

(المادة الثالثة و العشرون)

- 1- بعد أن يبدأ سريان مفعول هذا البروتوكول، يصبح الباب مفتوحا لانضمام أي دولة غير موقعة عليه.
- 2- يتضمن الانضمام إلى هذا البروتوكول من جانب دولة ليست طرفا في المعاهدة انضمامها إلى المعاهدة المعدلة بهذا البروتوكول.
- 3- يتم الانضمام بإيداع وثيقة الانضمام لدى حكومة الجمهورية الشعبية البولونية ويولد أثره بعد تسعين يوما من الإيداع.

(المادة الرابعة و العشرون)

- 1- لكل طرف في هذا البروتوكول الحق في أن يتحلل من أحكامه بإخطار موجه إلى حكومة الجمهورية الشعبية البولونية.
- 2- ويولد التحلل أثره بعد انقضاء ستة شهور من تاريخ تلقي حكومة الجمهورية الشعبية البولونية الإخطار بالانسحاب .
- 3- فيما بين أطراف هذا البروتوكول، لا يجوز تفسير تحلل أحد أطراف المعاهدة بالتطبيق لأحكام المادة 39 على أنه تحلل من أحكام المعاهدة المعدلة بهذا البروتوكول.

(المادة الخامسة والعشرون)

- 1- ينطبق هذا البروتوكول على جميع الأقاليم التي تمثلها على علاقاتها.
- ج- اتفاقية جوادا لآخارا مكملة لاتفاقية وارسو لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الذي يقوم به شخص آخر غير الناقل المتعاقد.
- تعلن الدول الموقعة على الاتفاقية أنه:
لما كانت اتفاقية وارسو لا تتضمن أحكاما خاصة بعمليات النقل الجوي الدولي التي يقوم بها شخص ليس طرفا في عقد النقل.

وبما أنه من المرغوب فيه وضع قواعد تسري على مثل هذه الحالات.

فقد اتفقت هذه الدول على ما يلي:

(المادة الأولى)

فيما يتعلق بهذه الاتفاقية:

أ- يقصد بعبارة " اتفاقية وارسو " إما الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو بتاريخ 12 أكتوبر عام 1929 وإما اتفاقية وارسو المعدلة في لاهاي سنة 1955 وذلك وفقا لما إذا كانت عملية النقل التي تتم بناء على شروط العقد المنوه عنه في الفقرة (ب) تخضع لواحدة أو أخرى من هاتين الاتفاقيتين.

ب- يقصد بعبارة " الناقل المتعاقد " أي شخص يكون طرفا في عقد خاضع لاتفاقية وارسو ومبرم مع راكب أو شاحن أو أي شخص لحساب الراكب أو الشاحن.

ج - يقصد بعبارة " الناقل الفعلي " شخص آخر غير الناقل المتعاقد يقوم بمقتضى تصريح من الناقل المتعاقد بكل عملية النقل المشار إليها في الفقرة (ب) أو بجزء منها ولكنه لا يعتبر بالنسبة لهذا الجزء من العملية ناقلا بالتتابع بالمعنى المقصود في اتفاقية وارسو، ويعتبر هذا التصريح قائما ما لم يثبت عكس ذلك.

(المادة الثانية)

إذا قام الناقل الفعلي بعملية النقل كلها أو جزء منها، وكانت هذه العملية خاضعة لأحكام اتفاقية وارسو وفقا لما سبق الإشارة إليه في الفقرة (ب) من المادة الأولى، فإنه ما لم تنص أحكام هذه الاتفاقية على خلاف ذلك يعتبر كل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي خاضعان لأحكام اتفاقية وارسو، الأول بالنسبة للعملية كلها موضوع العقد والثاني بالنسبة للجزء الذي يقوم به فقط.

(المادة الثالثة)

1- يعتبر الناقل المتعاقد مسؤولا عن عمل أو امتناع الناقل الفعلي وتابعيه ووكلائه الذين يباشرون أعمالهم في حدود اختصاصات وظائفهم وذلك فيما يتعلق بعملية النقل التي يقوم بها الناقل الفعلي.

2- يعتبر الناقل الفعلي مسؤولا عن عمل أو امتناع الناقل المتعاقد أو تابعيه ووكلائه الذين يباشرون أعمالهم في حدود اختصاصات وظائفهم وذلك فيما يتعلق بعملية النقل التي يقوم بها الناقل الفعلي. ومع ذلك فإنه لا يجوز أن يخضع الناقل الفعلي لالتزامات تتجاوز الحدود المبينة في المادة 22 من اتفاقية وارسو نتيجة لهذا العمل أو الامتناع، وأي اتفاق خاص يتحمل بمقتضاه الناقل المتعاقد التزامات لا تفرضها اتفاقية وارسو وأي تنازل عن حقوق تنص عليها هذه الاتفاقية وأي إقرار خاص بمدى الأهمية

المعلقة على التسليم طبقا لما هو مشار إليه في المادة 22 من الاتفاقية المذكورة لا يكون لها اثر تجاه الناقل الفعلي إلا بموافقة هذا الأخير.

(المادة الرابعة)

الأوامر الصادرة للناقل أو الشكاوى المقدمة له تطبيقا لإحكام اتفاقية وارسو يكون لها نفس الأثر سواء وجهت للناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي. ومع ذلك فغن الأوامر المنوه عنها في المادة 12 من اتفاقية وارسو لا يكون لها أي أثر إلا إذا وجهت للناقل المتعاقد .

(المادة الخامسة)

فيما يتعلق بعملية النقل التي يقوم بها الناقل الفعلي يجوز لأي تابع أو وكيل لهذا الناقل أو للناقل المتعاقد، إذا ما قدم الدليل على أنه يباشر عمله في حدود اختصاصات وظيفته أن يتمسك بالحدود المقررة لالتزامات الناقل الذي يتبعه أو يعمل وكيلا له وفقا لهذه الاتفاقية ما لم يثبت أنه قد تصرف بطريقة لا يمكن معها - وفقا لاتفاقية وارسو - التمسك بالحدود المذكورة.

(المادة السادسة)

فيما يتعلق بعملية النقل التي يقوم بها الناقل الفعلي لا يجب أن يؤيد مجموع مبالغ التعويض التي يجوز الحصول عليها منه ومن الناقل المتعاقد ومن توابعهم ووكلائهم - متى تصرفوا في حدود اختصاصات وظائفهم عن أقصى مبلغ يمكن فرضه - وفقا لإحكام هذه الاتفاقية - إما على الناقل المتعاقد أو على الناقل الفعلي يشترط ألا يتجاوز التعويض المفروض على أي من الأشخاص المنوه عنهم في هذه المادة الحدود المقررة له.

(المادة السابعة)

يجوز إقامة دعوى المسؤولية فيما يتعلق بعملية النقل التي يقوم بها الناقل الفعلي أما على هذا الناقل أو على الناقل المتعاقد أو على كل منهما متضامنين أو منفصلين وذلك وفقا لما يختاره المدعى وإذا أقيمت الدعوى ضد أيهما بمفرده جاز له أن يطلب إدخال الآخر إلى هذه الدعوى على أن ينظم قانون محكمة النزاع أثر هذا الإدخال والإجراءات الخاصة به.

(المادة الثامنة)

تقام دعوى المسؤولية المنوه عنها في المادة السابقة وفقا لما يختاره المدعى - إما أمام محكمة لها اختصاص على الناقل المتعاقد وفقا لأحكام المادة 28 من اتفاقية وارسو وإما أمام المحكمة التي يقع في دائرتها محل إقامة الناقل الفعلي أو المركز الرئيسي لمؤسسته.

(المادة التاسعة)

- 1- أي نص يهدف إلى إعفاء الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي من مسؤوليتهما وفقا لهذه الاتفاقية أو يقرر حد أدنى من الحد المقرر في الاتفاقية المذكورة يكون باطلا ولا أثر له، على أن بطلان هذا النص لا يترتب عليه بطلان العقد بأكمله الذي يظل مع ذلك خاضعا لأحكام هذه الاتفاقية.
- 2- لا تنطبق أحكام الفقرة السابقة - فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي - على النصوص الخاصة بالضياع أو التلف الناتج عن طبيعة البضائع المنقولة أو عن عيب كامن بها.
- 3- أي نص يتضمنه عقد النقل وأية اتفاقيات خاصة سابقة لوقوع التلف ويقصد بها الأطراف المتعاقد مخالفة الأحكام التي تتضمنها هذه الاتفاقية إما بتحديد القانون الذي يعمل به أو بتغيير القواعد الخاصة بجهة الاختصاص يكون باطلا ولا أثر له، ومع ذلك يسمح فيما يتعلق بنقل البضائع بالنص على قواعد التحكيم - في الحدود التي تقرها هذه الاتفاقية - إذا كان التحكيم سينفذ في إحدى جهات اختصاص المحاكم المنصوص عليها في المادة الثامنة من هذه الاتفاقية.

(المادة العاشرة)

مع مراعاة أحكام المادة السابعة، لا يوجد نص بهذه الاتفاقية يمكنه أن يفسر على أنه يمس الحقوق والالتزامات القائمة بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي فيما بينهما.

(المادة الحادية عشر)

تظل هذه الاتفاقية مفتوحة للتوقيع عليها من أي دولة تكون في ذلك التاريخ عضوا في الأمم المتحدة أو أي من الوكالات المتخصصة وذلك حتى تصبح سارية المفعول وفقا للشروط المنصوص عليها في المادة الثالثة عشر.

(المادة الثانية عشر)

- 1- تخضع هذه الاتفاقية للتصديق عليها من الدول التي توقع عليها .
- 2- تودع وثائق التصديق لدى حكومة الولايات المتحدة المكسيكية.

(المادة الثالثة عشر)

- 1- بمجرد إيداع وثائق تصديق خمسة من الدول الموقعة على هذه الاتفاقية يسري مفعولها فيما بينهم من اليوم التسعين اللاحق لتاريخ إيداع الوثيقة الخامسة من وثائق التصديق، وتصبح سارية المفعول في مواجهة كل دولة يتم تصديقها عليها فيما بعد ابتداء من اليوم التسعين اللاحق لتاريخ إيداع وثيقة تصديقها.
- 2- على حكومة الولايات المتحدة المكسيكية أن تسجل هذه الاتفاقية لدى هيئة الأمم المتحدة والهيئة الدولية للطيران المدني بمجرد سريان مفعولها.

(المادة الرابعة عشر)

- 1- تظل هذه الاتفاقية بعد سريان مفعولها مفتوحة لانضمام أي دولة عضو في الأمم المتحدة أو في إحدى الوكالات المتخصصة.
- 2- ويتم هذا الانضمام عن طريق إيداع وثيقة الانضمام لدى حكومة الولايات المتحدة المكسيكية وينتج هذا الانضمام أثره من اليوم التسعين التالي لتاريخ الإيداع.

(المادة الخامسة عشر)

- 1- يجوز لأي دولة متعاقدة أن تنسحب من هذه الاتفاقية بإخطار يوجه إلى حكومة الولايات المتحدة المكسيكية.
- 2- ويولد هذا الانسحاب أثره بعد انقضاء ستة شهور من تاريخ تلقي حكومة الولايات المتحدة المكسيكية لذلك الإخطار.

(المادة السادسة عشر)

- 1- يجوز لأي دولة عند إيداع وثيقة تصديقها أو انضمامها لهذه الاتفاقية أو في أي وقت فيما بعد أن تخطر حكومة الولايات المتحدة المكسيكية بامتداد تطبيق هذه الاتفاقية إلى أي من الأقاليم التي تمثلها تلك الدولة في ميدان العلاقات الخارجية.
- 2- ويمتد تطبيق هذه الاتفاقية إلى الأقاليم المنوه عنها في الإخطار بعد انقضاء تسعين يوما من تاريخ تلقي حكومة الولايات المتحدة المكسيكية لهذا الإخطار.
- 3- يجوز لأي دولة متعاقدة أن تنسحب من هذه الاتفاقية تطبيقا لأحكام المادة الخامسة عشر بالنسبة لإقليم بمفرده، ولكافة الأقاليم التي تقوم بتمثيلها في ميدان العلاقات الخارجية.

(المادة السابعة عشر)

لا يقبل أي تحفظ بالنسبة لهذه الاتفاقية.

(المادة الثامنة عشر)

- على حكومة الولايات المتحدة المكسيكية أن تحيط الهيئة الدولية للطيران المدني وكذلك كافة الدول الأعضاء في الأمم المتحدة أو في إحدى الوكالات المتخصصة علما:
- أ- بأي توقيع على هذه الاتفاقية وتاريخ هذا التوقيع.
 - ب- بأي إيداع لوثيقة تصديق أو انضمام وبتاريخ هذا الإيداع.
 - ج- بتاريخ وضع هذه الاتفاقية موضع النفاذ وفقا للفقرة الأولى من المادة الثالثة عشر.
 - د- بتسلم أي إخطار بالانسحاب وتاريخ هذا التسليم.

هـ- بتسليم أي إعلان أو إخطار يتم تطبيقاً لأحكام المادة السادسة عشر وبتاريخ هذا التسليم. إثباتاً لما تقدم وقع المندوبون المفوضين بما لهم من سلطة كاملة على هذه الاتفاقية.

د- بروتوكول بتعديل معاهدة توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في فارسوفي بتاريخ 12 أكتوبر سنة 1929 والمعدلة بمقتضى بروتوكول لاهاي بتاريخ 28 سبتمبر سنة 1955 الموقع عليه في جواتيمالا في 8 مارس سنة 1971.
أن الدول الموقعة أدناه

مقدرين أنه من المرغوب فيه تعديل المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في فارسوفي بتاريخ 12 أكتوبر 1929 والمعدلة بمقتضى بروتوكول لاهاي بتاريخ 28 سبتمبر سنة 1955. فقد اتفقت على الآتي:

الفصل الأول

التعديلات التي تدخل على المعاهدة

(المادة الأولى)

إن المعاهدة التي يجري تعديلها بمقتضى أحكام هذا الباب هي معاهدة فارسوفي التي تم تعديلها في لاهاي سنة 1955 .

(المادة الثانية)

تلغى المادة الثالثة من المعاهدة ويستبدل بها الآتي:

(المادة الثالثة)

1- فيما يتعلق بنقل الركاب يتعين تسليم مستند نقل فردي أو جماعي مشتملاً على الآتي:
أ - إشارة إلى أماكن القيام والوصول.

ب- إذا وقعت نقطتا القيام والوصول في إقليم طرف متعاقد سام، وكان من المتوقع المرور بنقطة أو أكثر متفق عليها في إقليم دولة أخرى، فيجب الإشارة إلى إحدى هذه النقط على الأقل.

2- يجوز الاستعاضة عن تسليم المستند المشار إليه في الفقرة السابقة بأية وسيلة أخرى من شأنها أن تؤدي إلى الاحتفاظ بسجل للمعلومات المنوه عنها في البندين أ، ب من الفقرة السابقة.

4- لا يؤثر عدم الالتزام بالأحكام المنصوص عليها بالفقرات الموضحة أعلاه على قيام عقد النقل أو على صحته الذي يظل مع ذلك خاضعاً لإحكام هذه المعاهدة وعلى الأخص تلك المتعلقة بحدود المسؤولية.

(المادة الثالثة)

تلغى المادة الرابعة من المعاهدة ويستبدل بها الآتي:

(المادة الرابعة)

1- يجب عند نقل الأمتعة المسجلة تسليم استمارة أمتعة، على أنه إذا لم تكن تلك الاستمارة مقترنة بمستند نقل وفقا لنصوص الفقرة الأولى من المادة 3 أو إذا لم يكن قد نص عليها في مثل هذا المستند أن تشتمل على:

أ- بيان نقطتي القيام والوصول.

ب- إذا وقعت نقطتا القيام والوصول في إقليم متعاقد سام وكان من المتوقع وجود مرسى أو أكثر في إقليم دولة أخرى، فيجب الإشارة إلى إحدى هذه المراسي على الأقل.

2- يجوز الاستعاضة عن تسليم استمارة الأمتعة المشار إليها في الفقرة السابقة بأية وسيلة أخرى من شأنها أن تؤدي إلى الاحتفاظ بسجل للمعلومات المنوه عنها في البندين أ، ب من الفقرة السابقة .

3- لا يؤثر عدم الالتزام بالأحكام المنصوص عليها بالفقرات الموضحة أعلاه على قيام عقد النقل أو صحته الذي يظل - مع ذلك - خاضعا لأحكام هذه المعاهدة وعلى الأخص تلك المتعلقة بحدود المسؤولية.

(المادة الرابعة)

تلغى المادة 17 من المعاهدة ويستبدل بها الآتي:

(المادة السابعة عشر)

1- يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة الراكب أو أي أذى بدني يلحق به وذلك بشرط أن تكون الواقعة التي تولدت عنها الوفاة أو الأذى البدني قد وقعت على متن الطائرة أو في أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم فقط، ومع ذلك فلا يعتبر الناقل مسؤولا إذا كانت الوفاة أو الأذى البدني قد نتجا عن حالة الراكب الصحية فقط .

2- يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي يقع في حالة تحطيم أو ضياع أو تلف الأمتعة وذلك بشرط أن تكون الواقعة التي نتج عنها التحطيم أو الضياع أو التلف وقعت فقط على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات الصعود أو الإنزال أو خلال أي فترة تكون فيها الأمتعة في حراسة الناقل ومع ذلك فلا يعتبر الناقل مسؤولا إذا كان الضرر ناتجا فقط عن نوع الأمتعة أو عيوب طبيعية أو خاصة بها .

4- ما لم ينص في هذه المعاهدة على خلاف ذلك، يقصد بتعبير (الأمتعة) الأمتعة التي في عهدة

الناقل والأشياء التي يحملها الراكب " cheeked bagage " .

(المادة الخامسة)

في المادة الثامنة عشر من المعاهدة تلغي الفقرات 1، 2 ويستبدل بها الآتي:

- 1- يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة تحطيم أو ضياع أو تلف أي من البضائع إذا كانت الحادثة التي تولد عنها الضرر قد وقعت خلال النقل بالجو.
- 2- النقل بالجو، وفقاً لفحوى الفقرة السابقة، يتضمن المدة التي تكون فيها البضائع في حراسة الناقل سواء أكان ذلك في مطار أو على متن طائرة أو في أي مكان آخر عند الهبوط خارج مطار.

(المادة السادسة)

تلغى المادة 20 من المعاهدة ويستبدل بها الآتي:

(المادة العشرون)

- 1- لا يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب والأمتعة إذا أثبت أنه وتابعوه ووكلاؤه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها.
- 2- لا يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الناتج عن تحطيم وضياع وتلف وتأخير البضائع إذا ما أثبت أنه وتابعوه ووكلاؤه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها.

(المادة السابعة)

تلغى المادة 21 من المعاهدة ويستبدل بها الآتي:

(المادة الحادية والعشرون)

إذا أثبت الناقل أن الشخص الذي يطالب بالتعويض هو الذي تسبب في إحداث الضرر أو شارك فيه بإهماله أو خطئه أو امتناعه، فيعفى الناقل من مسؤوليته قبل هذا الشخص كلياً أو جزئياً بنسبة ما سببه مثل هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من ضرر أو بمقدار ما يكون قد شارك فيه. وفي حالة مطالبة أي شخص آخر - بخلاف المسافر - بالتعويض المستحق لهذا المسافر بسبب وفاته أو إصابته، فيعفى الناقل أيضاً من مسؤوليته كلياً أو جزئياً إلى المدى الذي يستطيع فيه إثبات أن الضرر كان سببه خطأ أو إهمال أو امتناع المسافر أو مشاركته فيه.

(المادة الثامنة)

تلغى المادة 22 من المعاهدة ويستبدل بها الآتي:

(المادة الثانية والعشرون)

1- أ- عند نقل الأشخاص تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ مليون وخمسمائة ألف فرنك بالنسبة للمطالبات الإجمالية - أي كانت الصورة التي تكون عليها - وذلك فيما يتعلق بالإضرار المترتبة على وفاة كل مسافر أو إصابته بدنياً، فإذا كان قانون المحكمة المعروض عليها النزاع يجيز أن يكون التعويض

عن الضرر في صورة مرتب دوري، فلا يجوز أن يزيد قيمة رأس المال المقابل للتعويض الدوري عن مليون وخمسمائة ألف فرنك .

ب- في حالة التأخير في نقل المسافر تكون مسؤولية الناقل قبل كل مسافر محدودة بمبلغ اثنين وستون ألف فرنك (62000) .

ج- عند نقل الأمتعة تكون مسؤولية الناقل في حالة هلاكها أو ضياعها أو تلفها أو تأخيرها محدودة بمبلغ خمسة عشر ألف فرنك (15000 فرنك) لكل مسافر.

2- أ – عند نقل البضائع تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ مائتي وخمسين فرنكا عن كل كيلو جرام ما لم يقدم المرسل منه عند تسليم الطرد إلى الناقل إقرارا خاصا بما يعلقه من أهمية على الطرد في الجهة المرسل إليها، ويشترط أن يكون المرسل منه قد دفع رسما إضافيا إذا اقتضى الأمر وفي هذه الحالة يكون الناقل ملزما بان يدفع التعويض بحيث يتجاوز حدود المبلغ المبين في الإقرار، ما لم يثبت الناقل أن هذا المبلغ يفوق الأهمية الحقيقية التي علقها المرسل منه على التسليم إلى الجهة المرسل إليها.

ب- في حالة ضياع أو تلف أو تأخير جزء من البضائع أو شيء مما تتضمنها يكون الوزن الكلي للطرد أو للطرود المتعلقة بها الأمر هو وحده المعول عليه عند تعيين حد مسؤولية الناقل ، ومع ذلك إذا كان الضياع أو التلف أو التأخير الذي يلحق بجزء من البضائع أو أي شيء فيها يؤثر على قيمة طرود أخرى يتضمنها نفس خطاب النقل الجوي فإن مجموع وزن مثل هذا الطرد أو الطرود هو الذي يؤخذ في الاعتبار أيضا عند تعيين حد المسؤولية.

3-أ- يكون لمحاكم الدول المتعاقدة السامية التي لا تسمح لها قوانينها الداخلية بالحكم بمصروفات الدعوى بما في ذلك مقابل أتعاب المحاماة، سلطة الحكم للمدعى – طبقا لما تراه – بكل أو بعض مصاريف الدعوى بما في ذلك مقابل أتعاب المحاماة التي تراه المحكمة مناسبة، وذلك بالنسبة للدعوى التي تسري عليها هذه المعاهدة.

ب- مصاريف الدعوى بما في ذلك مقابل أتعاب المحاماة لا يحكم بها وفقا لأحكام الفقرة (أ) إلا إذا أرسل المدعى إخطارا كتابيا إلى الناقل بمجموع المبالغ المطلوبة بما في تفصيلات عن حساب هذا المبالغ، وما لم يقر الناقل – خلال ستة أشهر من تاريخ تسلمه لهذا الإخطار – بتقديم عرض كتابي لتسوية المبالغ بما يعادل مبلغ التعويض الذي يقضي به في الحدود المقررة على الأقل... وتمتد هذه المدة حتى بدء ميعاد رفع الدعوى إذا كان هذا الميعاد يقع بعد هذه المدة الأخيرة .

ج- لا يدخل في التقدير مصاريف الدعوى ومقابل أتعاب المحاماة عن تطبيق الحدود الواردة في هذه المادة.

المبالغ المبينة بالفرنكات في هذه المادة والمادة 42 تعتبر مقدرة بواقع وحدة نقدية تقوم على خمسة وستين مليجراما ونصف من الذهب عيار تسعمائة من الألف ذهبا خالصا، وتكون هذه المبالغ قابلة للتحويل إلى أي عملة وطنية في أرقام صحيحة، ويجري تحويل هذه المبالغ عند التقاضي إلى عملا وطنية غير العملة الذهبية، وفقا للقيمة الذهبية لتلك العملات يوم صدور الحكم.

(المادة التاسعة)

تحذف المادة 24 من المعاهدة ويستبدل بها الآتي:

دعوى المسؤولية:

(المادة الرابعة والعشرون)

1- لا يجوز رفع دعوى المسؤولية في أية صورة كانت في حالة نقل البضائع إلا وفقا للشروط وفي الحدود المقررة في هذه المعاهدة.

2- لا يجوز رفع دعوى المسؤولية في أية صورة كانت في حالات نقل المسافرين والأمتعة بالتطبيق لأحكام هذه المعاهدة أو بسبب عقد أو عمل غير مشروع إلا وفقا للشروط وفي الحدود المقررة في هذه المعاهدة وذلك دون إخلال بتحديد الأشخاص الذين لهم حق التقاضي ولا بحقوق كل منهم، وتشكل حدود المسؤولية المذكورة الحدود القصوى التي لا يجوز تجاوزها مهما كانت الظروف المسببة للمسؤولية.

(المادة العاشرة)

تحذف المادة 25 من المعاهدة ويستبدل بها الآتي:

المادة الخامسة والعشرون

لا تسري حدود المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة 2 من المادة 22 متى قام الدليل على أن الضرر قد نشأ من فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه وذلك إما بقصد إحداث ضرر وإما برعونة مقرونة بإدراك أن ضررا قد يترتب على ذلك، وبشرط أنه إذا وقع هذا الفعل أو الامتناع من جانب التابعين فيجب أيضا إقامة الدليل على أنهم كانوا حينئذ يعملون في نطاق وظائفهم.

عن المادة (الخامسة والعشرون) (أ) من المعاهدة

تلغى الفقرتان 1، 2 ويستبدل بهما الآتي:

1- إذا رفعت دعوى على تابع للناقل عن ضرر مما أشير إليه في هذه المعاهدة فلهذا التابع أن يتمسك بحدود المسؤولية التي يحق للناقل أن يتمسك بها بالتطبيق لأحكام هذه المعاهدة إذا ثبت أنه كان يعمل في نطاق وظائفه.

2- لا تسري أحكام الفقرتين 1، 2 من هذه المادة على نقل البضائع إذا قام الدليل على أن الضرر ناشئ عن فعل أو امتناع من جانب التابع وذلك أما بقصد إحداث ضرر وإما برعونة مقرونة بادراك أن ضررا قد يترتب على ذلك.

(المادة الثانية عشر)

عن المادة الثامنة والعشرون من المعاهدة

الفقرة رقم 2 الحالية يعاد ترقيمها وتصبح رقم 3 ويضاف رقم 3 ويضاف فقرة جديدة تأخذ الرقم 2 كما يلي :

2- فيما يتعلق بالأضرار الناتجة عن وفاة أو إصابة الراكب أو تأخيرته أو تلك الناشئة عن تحطيم أو ضياع أو تلف أو تأخير الأمتعة تقام دعوى المسؤولية إما أمام إحدى المحاكم المنصوص عليها في الفقرة 1 من هذه المادة وإما أمام محاكم إحدى الدول المتعاقدة السامية التي يقع في دائرة اختصاصها منشأة للناقل أو تابعه له إذا كان موطن الراكب أو محل إقامته الدائمة واقعا في أراضي نفس الطرف المتعاقد السامي .

(المادة الثالثة عشر)

تضاف المادة التالية بعد المادة 30 من المعاهدة

المادة الثلاثون (أ)

لا يوجد في هذه المعاهدة ما يؤثر على حق الشخص المسؤول عن الأضرار بالتطبيق لأحكام هذه المعاهدة في رجوعه على أي شخص آخر.

(المادة الرابعة عشر)

تضاف المادة التالية بعد المادة 35 من المعاهدة

المادة الخامسة والثلاثون (أ)

ليس في أحكام هذه المعاهدة ما يمنع أية دولة من إنشاء وتطبيق أي نظام داخل أراضيها من شأنه أن يكمل التعويض الذي يدفع للمدعى طبقا لهذه المعاهدة وذلك فيما يتعلق بحالات وفاة الراكب أو إصابتهم بدنيا ، ويجب أن تتوافر في هذا النظام الشروط التالية :

أ - أنه لا يجوز - في أية حالة - تقرير أية مسؤولية على عاتق الناقل أو تابعيه بالإضافة إلى ما هو منصوص عليه في هذه المعاهدة .

ب- لا يجوز فرض أي أعباء مالية أو إدارية على الناقل بخلاف تلك التي يجري تحصيلها في هذه الدولة مشاركة من الراكب إذا ما طلب منهم ذلك.

ج- أنه لا يجب أن يثير أي تمييز بين الناقلين فيما يتعلق بالركاب المعنية، كما أنه يجب أن تمتد الفوائد المتاحة لهؤلاء الركاب طبقاً لهذا النظام إليهم جميعاً بغض النظر عن الناقل الذي تم لهم استعمال خطوته.

د- إذا شارك الراكب في النظام ، فيحق لأي شخص إصابة ضرر نتيجة وفاة الراكب المذكور أو ما لحق به من إصابة بدنية التمتع بفوائد هذا النظام.

(المادة الخامسة عشر)

تضاف المادة التالية بعد المادة 41 من المعاهدة :

المادة الثانية و الأربعون

1- مع عدم الإخلال بأحكام المادة 41، يجب دعوة مؤتمرات لأطراف البروتوكول – الذي تم إعداده بمدينة جواتيمالا في اليوم الثامن من شهر مارس 1971- تعقد على التوالي السنة الخامسة والعاشره اللاحقة لتاريخ بدء دخول هذا البروتوكول إلى حيز النفاذ ، وذلك لغرض إعادة النظر في الحدود المقررة بالفقرة 1 (أ) من المادة 22 من المعاهدة كما تم تعديلها وفقاً لهذا البروتوكول.

2- لا يجوز أي مؤتمر من المؤتمرات المشار إليها في الفقرة 1 من هذه المادة زيادة حدود المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة 1 (أ) من المادة 22 التي تكون نافذة المفعول في تاريخ عقد هذه المؤتمرات عن مبلغ يتعدى مائة وسبعة وثمانون ألف وخمسمائة فرنك (187500 فرنك).

3- مع مراعاة أحكام الفقرة 1 (أ) من المادة 22 التي تكون سارية المفعول في مواعيد عقد المؤتمرات المشار إليها عالية إلى مائة وسبعة وثمانون ألف وخمسمائة فرنك (187500 فرنك) اعتباراً من تاريخ المؤتمرات المذكورة ما لم تقرر هذه المؤتمرات بأغلبية ثلثي أصوات الأعضاء الحاضرين الذين أدلوا بأصواتهم قبل اليوم الحادي والثلاثين من شهر ديسمبر من السنة الخامسة أو العاشرة اللاحقة لتاريخ نفاذ البروتوكول المشار إليه في الفقرة الأولى من هذه المادة خلاف ذلك .

يكون حد المسؤولية الذي يجري تطبيقه ، وفقاً لأحكام الفقرات السابقة، هو الحد الساري المفعول في التاريخ الذي حدثت فيه الواقعة التي تسببت في إحداث الموت أو الإصابة البدنية للراكب.

الفصل الثاني

مجال تطبيق المعاهدة بعد تعديلها

(المادة السادسة عشر)

يجب تطبيق معاهدة وارسو المعدلة في لاهاي 1955 والمعدلة بمقتضى هذا البروتوكول على النقل الدولي الوارد تعريفه في المادة الأولى من المعاهدة متى كانت نقطتا القيام والوصول واقعتين إما في

إقليم دولتين أطراف بهذا البروتوكول وإما في إقليم دولة واحدة طرف في هذا البروتوكول إذا ما اتفق على نقطة هبوط تقع في إقليم دولة أخرى.

الفصل الثالث

أحكام ختامية

(المادة السابعة عشر)

فيما بين أطراف هذا البروتوكول، تعد معاهدة وارسو المعدلة في لاهاي 1955 وبمقتضى هذا البروتوكول كأداة واحدة متجانسة ويجري قراءتها وتفسيرها على هذا الأساس ويطلق عليها التعبير (معاهدة وارسو المعدلة في لاهاي 1955 ومدينة جواتيمالا 1971).

(المادة الثامنة عشر)

إلى أن يبدأ نفاذ هذا البروتوكول وفقا لأحكام المادة 20 يظل باب هذا البروتوكول مفتوحا لتوقيع كل الدول الأعضاء في الأمم المتحدة أو في أي من الوكالات المتخصصة أو في الوكالة للطاقة الذرية أو الدول الأطراف في النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية وكذلك أي دولة أخرى تدعوها الجمعية للأمم المتحدة لتكون طرفا في هذا البروتوكول.

(المادة التاسعة عشر)

1- يخضع هذا البروتوكول لتصديق الدول الموقعة عليه.
2- التصديق على هذا البروتوكول من جانب أي دولة ليست طرفا في معاهدة وارسو أو من جانب أي دولة ليست طرفا في المعاهدة وارسو المعدلة في لاهاي 1955 يتضمن لانضمام إلى معاهدة وارسو المعدلة في لاهاي 1955 وجواتيمالا 1971.

(المادة العشرون)

1- يدخل هذا البروتوكول إلى حيز النفاذ من اليوم التسعين اللاحق لتاريخ إيداع الوثيقة الثلاثين من وثائق التصديق، ومع ذلك فيشترط طبقا للإحصائيات المنشورة من قبل المنظمة الدولية للطيران المدني لسنة 1970. أن يكون إجمالي الحركة الجوية الدولية المنظمة المقدره بالراكب الكيلو متري لشركات النقل الجوي التابعة لخمس دول مصدقة على هذا البروتوكول تمثل 40 % على الأقل من إجمالي الحركة الجوية الدولية المنظمة لشركات النقل الجوي التابعة للدول الأعضاء في المنظمة الدولية للطيران المدني في السنة المشار إليها.

وإذا لم يتم تحقيق هذا الشرط في تاريخ إيداع الوثيقة لتصديقها فلا يدخل هذا البروتوكول إلى حيز النفاذ إلا بعد اليوم التسعين اللاحق لتحقيق هذا الشرط، كما يسري مفعول

البروتوكول المذكور بالنسبة لأي دولة تقوم بالتصديق عليه بعد إيداع آخر وثيقة من وثائق التصديق اللازمة لدخول هذا البروتوكول إلى حيز النفاذ في اليوم التسعين اللاحق لإيداع وثيقة تصديقها.

2- بمجرد دخول هذا البروتوكول إلى حيز النفاذ يجري تسجيله لدى الأمم المتحدة عن طريق المنظمة الدولية للطيران المدني.

(المادة الواحد و العشرون)

- 1- بعد أن يبدأ سريان مفعول هذا البروتوكول، يصبح مفتوحا لانضمام أي دولة من الدول المشار إليها في المادة الثامنة عشر.
- 2- يتضمن الانضمام إلى هذا البروتوكول من جانب أي دولة ليست عضوا في معاهدة وارسو أو من جانب أي دولة ليست عضوا في معاهدة وارسو المعدلة في لاهاي سنة 1955، انضمامها إلى معاهدة وارسو حسبما تم تعديلها في لاهاي سنة 1955 وجواتيمالا سنة 1971.
- 3- يتم الانضمام بإيداع وثيقة الانضمام لدى المنظمة الدولية للطيران المدني ويولد أثره بعد تسعين يوما من تاريخ الإيداع.

(المادة الثانية و العشرون)

- 1- لكل طرف في البروتوكول الحق في أن يسحب منه إخطار موجه إلى المنظمة الدولية للطيران المدني.
- 2- يبدأ أثر هذا الانسحاب بعد انقضاء ستة أشهر من تاريخ تلقي المنظمة الدولية للطيران المدني الإخطار بالانسحاب.
- 3- فيما بين أطراف هذا البروتوكول، لا يجوز بأي وجه تفسير انسحاب أي طرف منهم من معاهدة وارسو بالتطبيق لمادتها التاسعة و الثلاثون، أو من بروتوكول لاهاي بالتطبيق للمادة الرابعة و العشرون على أنه انسحاب من معاهدة وارسو المعدلة في لاهاي 1955، وجواتيمالا 1971.

(المادة الثالثة و العشرون)

- 1- يجوز إبداء التحفظات الآتية على هذا البروتوكول دون سواها:
 - أ- يجوز للدولة التي لا تخول قوانينها الداخلية للمحاكم التابعة لها بالحكم بمصاريف الدعوى ومقابل أتعاب المحاماة أن تعلن في أي وقت وبإخطار موجه للمنظمة الدولية للطيران المدني عدم سريان أحكام المادة 22 (الفقرة 3 أ) على محاكمها.
 - ب- يجوز للدولة في أي وقت أن تعلن بإخطار موجه للمنظمة الدولية للطيران المدني عدم سريان معاهدة وارسو المعدلة في لاهاي 1955 وجواتيمالا 1971 على الأشخاص والأمتعة والبضائع التي يتم نقلها لصالح سلطاتها الحربية على متن طائرات مسجلة في تلك الدولة وتكون حمولتها الكلية مخصصة لتلك السلطات أو لحسابها.

ج - يجوز لأي دولة تكون قد بدأت تحفظا طبقا للفقرة السابقة أن تسحب مثل هذا التحفظ في أي وقت وذلك بإخطار يرسل إلى المنظمة الدولية للطيران المدني.

(المادة الرابعة والعشرون)

على المنظمة الدولية للطيران المدني أن تخطر فوراً جميع الدول الموقعة أو المنظمة بتاريخ أي توقيع، وبتاريخ سريان مفعول هذا البروتوكول وبأي معلومات أخرى متعلقة بهذا الخصوص.

(المادة الخامسة والعشرون)

فيما بين أطراف هذا البروتوكول الذين يكونون أعضاء أيضاً في المعاهدة المكتملة لمعاهدة وارسو لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الذي يقوم به شخص آخر غير الناقل المتعاقد الموقع عليها في جوادا لاخارا في 18 سبتمبر 1961 (المشار إليها فيما بعد بمعاهدة جوادا لاخارا) فإن أي إشارة إلى معاهدة وارسو تكون واردة في معاهدة جوادا لاخارا تتضمن الإشارة إلى معاهدة وارسو المعدلة في لاهاي 1955 وجواتيمالا 1971 وذلك بالنسبة للأحوال التي يخضع فيها لأحكام البروتوكول الحالي النقل الذي يتم بناء على العقد المشار إليه في الفقرة ب من المادة 1 من معاهدة جوادا لاخارا.

(المادة السادسة والعشرون)

يظل باب هذا البروتوكول مفتوحاً لتوقيع أي دولة مما أشير إليها في المادة 18 حتى 30 سبتمبر 1971 وذلك بوزارة العلاقات الخارجية لجمهورية جواتيمالا، وبعد ذلك، بالمنظمة الدولية للطيران المدني حتى الوقت الذي يدخل فيه هذا البروتوكول إلى حيز النفاذ طبقاً للمادة 20. وعلى حكومة جمهورية جواتيمالا الإسراع في إخطار المنظمة الدولية للطيران المدني بأي توقيع يتم خلال الفترة التي يكون فيها هذا البروتوكول مفتوحاً للتوقيع عليه في جواتيمالا وبتاريخ هذا التوقيع. وإثباتاً لذلك وقع المفوضون بما هو مخول لهم من السلطات هذا البروتوكول.

أعد في مدينة جواتيمالا في اليوم الثامن من شهر مارس من سنة ألف وتسعمائة وواحد وسبعين من ثلاثة نصوص رسمية محررة باللغات الانجليزية والفرنسية والألمانية، وتعد المنظمة الدولية للطيران المدني نسخة رسمية لهذا البروتوكول باللغة الفرنسية، وعند الاختلاف يكون التعديل على النص المعد باللغة الفرنسية وهي اللغة التي صيغت بها معاهدة وارسو المعدلة في 12 باللغة الفرنسية وهي اللغة التي صيغت بها معاهدة وارسو المعدلة في 12 أكتوبر 1929.

هـ- البروتوكول الإضافي رقم (1) بشأن تعديل الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو بتاريخ 12 أكتوبر سنة 1929
أن الحكومات الموقعة أدناه

أخذة في الاعتبار أنه من المرغوب فيه تعديل الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو بتاريخ 12 أكتوبر 1929 فقد اتفقت على الآتي:

الفصل الأول

التعديلات التي أدخلت على الاتفاقية

(المادة الأولى)

أن الاتفاقية التي يجري تعديلها بمقتضى أحكام هذا الفصل هي اتفاقية وارسو لسنة 1929.

(المادة الثانية)

تلغى المادة (22) من الاتفاقية ويستبدل بها الآتي:

المادة الثانية والعشرون

1- في حالة نقل الأشخاص، تكون مسؤولية الناقل قبل كل راكب محدودة بمبلغ 8300 حق سحب خاص، فإذا كان قانون المحكمة المعروض عليها النزاع يجيز أن يكون التعويض في صورة دفعات دورية، فلا يجوز أن تزيد القيمة الرأسمالية المكافئة للدفعات المذكورة عن هذا الحد. ومع ذلك يجوز بناء على عقد خاص - أن يتفق الناقل والراكب على حد أعلى للمسؤولية.

2- مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ 17 حق سحب خاص عن كل كيلو جرام، ما لم يقر المرسل، عند تسليم الطرد إلى الناقل، بتقديم إقرار خاص بما يعلقه من أهمية على تسليم الطرد في الجهة المرسل إليها، وان يكون قد دفع رسميا إضافيا إذا اقتضى الأمر ذلك .

وفي هذه الحالة، يكون الناقل ملزما بأن يدفع تعويضا لا يتجاوز المبلغ المبين في الإقرار، إلا إذا أثبت أن هذا المبلغ يفوق الأهمية الحقيقية التي علقها المرسل على التسليم في الجهة المرسل إليها.

3- فيما يتعلق بالحاجيات التي يحتفظ بها الراكب، تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ 332 حق سحب خاص لكل راكب .

4- المبالغ المبينة بمدلول حق السحب الخاص في هذه المادة تعني حق السحب الخاص كما هو محدد بواسطة صندوق النقد الدولي، ويتم تحويل هذه المبالغ إلى العملات الوطنية - عند التقاضي - وفقا لقيمة تلك العملات بمدلول حق السحب الخاص، لطرف متعاقد سام عضو في صندوق النقد الدولي، وفقا لطريقة التقييم التي يطبقها صندوق النقد الدولي، بالنسبة لعملياته ومعاملاته، والسارية المفعول يوم صدور الحكم، وتسحب قيمة العملة الوطنية بمدلول حق السحب الخاص، للطرف المتعاقد السامي غير العضو في صندوق النقد الدولي، وفقا للطريقة التي يحددها هذا الطرف المتعاقد السامي.

ومع ذلك، فإن الدول غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي والتي لا تسمح قوانينها بتطبيق أحكام الفقرات 1 و2 و3 من المادة (22)، يجوز لها - وقت التصديق أو الانضمام أو في أي وقت لاحق - أن تعلن أن مسؤولية الناقل عند التقاضي داخل أقاليمها محدودة بمبلغ 125000 وحدة نقدية لكل راكب بالنسبة للفقرة (1) من المادة (22)، وبمبلغ 250 وحدة نقدية لكل كيلو جرام بالنسبة للفقرة (2) من المادة (22)، وبمبلغ 5000 وحدة نقدية لكل راكب بالنسبة للفقرة (3) من المادة (22). وهذه الوحدة النقدية تعادل خمسة وستين مليجراما وستين مليجراما ونصف من الذهب عيار تسعمائة من الألف ذهب خالصا. ويجوز تحويل هذه المبالغ إلى العملة الوطنية المعنية بأرقام صحيحة. ويتم تحويل هذه المبالغ إلى العملة الوطنية طبقا لقانون الدولة المعنية.

الفصل الثاني

مجال تطبيق الاتفاقية بعد تعديلها

(المادة الثالثة)

تسري اتفاقية وارسو المعدلة بمقتضى هذا البروتوكول على النقل الدولي الوارد تعريفه في المادة الأولى من الاتفاقية، متى كانت نقطتا الرحيل والمقصد النهائي المشار إليهما في هذه المادة واقعتين إما في إقليم دولتين طرفي في هذا البروتوكول، وإما في إقليم دولة واحدة طرف في هذا البروتوكول مع وجود نقطة توقف متفق عليها في إقليم دولة أخرى.

الفصل الثالث

أحكام ختامية

(المادة الرابعة)

فيما بين أطراف هذا البروتوكول، تقرأ وتفسر اتفاقية وارسو والبروتوكول معا كوثيقة واحدة، ويطلق عليها "اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول مونتريال الإضافي رقم (1) لسنة 1975".

(المادة الخامسة)

يظل الباب مفتوحا أمام أي دولة للتوقيع على هذا البروتوكول حتى تاريخ سريان مفعوله وفقا لأحكام المادة السابعة منه.

(المادة السادسة)

- 1- يجري التصديق على هذا البروتوكول من الدول الموقعة عليه.
- 2- التصديق على هذا البروتوكول من جانب أي دولة ليست طرفا في اتفاقية وارسو يتضمن الانضمام إلى الاتفاقية بهذا البروتوكول.

3- تودع وثائق التصديق لدى حكومة الجمهورية الشعبية البولندية.

(المادة السابعة)

- 1- بمجرد إيداع وثائق تصديق ثلاثين دولة موقعة على هذا البروتوكول، يسري مفعوله بينهم اعتبارا من اليوم التسعين اللاحق لإيداع وثيقة تصديق الدولة الثلاثين، ويرس مفعوله بالنسبة لكل دولة تصدق عليه بعد ذلك، اعتبارا من اليوم اللاحق لإيداع وثيقة تصديقها.
- 2- تقوم حكومة الجمهورية الشعبية البولندية بتسجيل هذا البروتوكول لدى هيئة الأمم المتحدة بمجرد سريان مفعوله.

(المادة الثامنة)

- 1- بعد أن يسري مفعول هذا البروتوكول، يصبح الباب مفتوحا لانضمام أي دولة غير موقعة عليه.
- 2- الانضمام إلى هذا البروتوكول من جانب أي دولة ليست طرفا في اتفاقية وارسو، يعتبر انضماما إلى الاتفاقية بهذا البروتوكول.
- 3- يتم الانضمام بإيداع وثيقة الانضمام لدى حكومة الجمهورية الشعبية البولندية، ويسري مفعوله اعتبارا من اليوم التسعين اللاحق للإيداع.

(المادة التاسعة)

- 1- يجوز لأي طرف في هذا البروتوكول أن ينسحب منه بإخطار موجه إلى حكومة الجمهورية الشعبية البولندية.
- 2- يولد الانسحاب أثره بعد انقضاء ستة أشهر، من تاريخ تلقي حكومة الجمهورية الشعبية البولندية الإخطار بالانسحاب.
- 3- فيما بين أطراف هذا البروتوكول، لا يجوز بأي وجه تفسير انسحاب أي طرف منهم من الاتفاقية وفقا لمادتها (39)، على أنه انسحاب من الاتفاقية المعدلة بهذا البروتوكول.

(المادة العاشرة)

لا يجوز إبداء أي تحفظ على هذا البروتوكول.

(المادة الحادية عشر)

تقوم حكومة الجمهورية الشعبية البولندية فورا بإخطار كافة الدول الأطراف في اتفاقية وارسو أو في تلك الاتفاقية المعدلة، وكافة الدول الموقعة والمنظمة للبروتوكول الحالي، وكذلك المنظمة الدولية للطيران المدني، بتاريخ كل توقيع، وتاريخ إيداع كل وثيقة تصديق أو انضمام، وتاريخ سريان مفعول هذا البروتوكول، والمعلومات المتعلقة بذلك.

(المادة الثانية عشر)

فيما يتعلق بين أطراف هذا البروتوكول الذين يكونون أعضاء أيضا في الاتفاقية المكملة لاتفاقية وارسو لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الذي يقوم به شخص آخر غير الناقل المتعاقد، الموقع عليها في جوادا لاخارا بتاريخ 18 سبتمبر 1961 (المشار إليها فيما بعد باتفاقية جوادا لاخارا)، فإن أي إشارة إلى (اتفاقية وارسو) تكون واردة في اتفاقية جوادا لاخارا تتضمن الإشارة إلى اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 وبروتوكول مونتريال الإضافي رقم (2) لسنة 1975، وذلك في الأحوال التي يخضع فيها لأحكام البروتوكول الحالي النقل الذي يتم بناء على العقد المشار إليه في الفقرة (ب) من المادة الأولى من اتفاقية جوادا لاخارا.

(المادة الثالثة عشر)

يظل باب التوقيع على هذا البروتوكول مفتوحا حتى أول يناير سنة 1976 ، في المقر الرئيسي للمنظمة الدولية للطيران المدني، وبعد ذلك بمقر وزارة خارجية الجمهورية الشعبية البولندية حتى سريان مفعوله طبقا للمادة السابعة، وعلى المنظمة الدولية للطيران المدني إخطار حكومة الجمهورية الشعبية البولندية فورا بأي توقيع وتاريخه خلال الفترة التي يكون فيها هذا البروتوكول مفتوحا للتوقيع عليه بالمقر الرئيسي للمنظمة الدولية للطيران المدني.

وإثباتا لذلك، وقع المفوضون هذا البروتوكول بما هو مخول لهم من السلطات هذا البروتوكول.

حرر في مدينة مونتريال، في اليوم الخامس والعشرين من شهر سبتمبر من سنة ألف وتسعمائة وخمسة وسبعين، من أربعة نصوص رسمية، محررة باللغات الانجليزية والفرنسية والروسية والأسبانية، وعند الاختلاف، يعمل بالنص المحرر باللغة الفرنسية وهي اللغة التي صيغت بها اتفاقية وارسو في 12 أكتوبر سنة 1929.

و- البروتوكول الإضافي رقم (2) بشأن تعديل الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو بتاريخ 12 أكتوبر سنة 1929 والمعدلة ببروتوكول لاهاي في 28 سبتمبر 1955

أن الحكومات الموقعة أدناه

أخذة في الاعتبار أنه من المرغوب فيه تعديل الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو بتاريخ 12 أكتوبر 1929، والمعدلة بمقتضى بروتوكول لاهاي بتاريخ 28 سبتمبر 1955.

فقد اتفقت على الآتي:

الفصل الأول

التعديلات التي أدخلت على الاتفاقية

(المادة الأولى)

إن الاتفاقية التي يجري تعديلها بمقتضى أحكام هذا الفصل هي اتفاقية وارسو التي تم تعديلها في لاهاي 1955.

(المادة الثانية)

تلغى المادة (22) من الاتفاقية ويستبدل بها الآتي:

المادة الثانية و العشرون

1- في حالة نقل الأشخاص، تكون مسؤولية الناقل قبل كل راكب محدودة بمبلغ 16600 حق سحب خاص، فإذا كان قانون المحكمة المعروض عليها النزاع يجيز أن يكون التعويض في صورة دفعات دورية، فلا يجوز أن تزيد القيمة الرأسمالية المكافئة للدفعات المذكورة عن هذا الحد. ومع ذلك- يجوز بناء على عقد خاص- أن يتفق الناقل والراكب على حد أعلى للمسؤولية.

2- أ- وفي حالة نقل الأمتعة المسجلة والبضائع، تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ 17 حق سحب خاص عن كل كيلو جرام، ما لم يقيم الراكب أو المرسل - عند تسليم الطرد إلى الناقل - بتقديم إقرار خاص بما يعلقه من أهمية على تسليم الطرد في الجهة المرسل إليها، وأن يكون قد دفع رسماً إضافياً إذا اقتضى الأمر ذلك. وفي هذه الحالة، يكون الناقل ملزماً بأن يدفع تعويضاً لا يتجاوز المبلغ المبين في الإقرار، إلا إذا أثبت أن هذا المبلغ يفوق الأهمية الحقيقية التي علقها الراكب أو المرسل على التسليم في الجهة المرسل إليها.

ب - في حالة ضياع أو تلف أو تأخير جزء من الأمتعة المسجلة أو البضائع أو أي شيء مما تتضمنه، يكون الوزن الكلي للطرد أو للطرود المتعلقة بها الأمر هو وحده المعمول عليه لتحديد مسؤولية الناقل، على أنه، إذا كان الضياع أو التلف أو التأخير الذي يلحق بجزء من الأمتعة المسجلة أو البضائع أو أي شيء فيها، مما يؤثر على قيمة طرود أخرى تتضمنها نفس استمارة نقل الأمتعة أو نفس مستند الشحن الجوي، فإن مجموع وزن هذا الطرد أو الطرود يجب أن يؤخذ في الاعتبار أيضاً عند تعيين حد المسؤولية.

3- فيما يتعلق بالحاجيات التي يحتفظ بها الراكب، تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ 332 حق سحب خاص لكل راكب.

4- ليس من شأن الحدود الواردة في هذه المادة، أن تحول دون أن تقضي المحكمة وفقاً لقانونها بالإضافة إلى ذلك، بكل أو بعض مصروفات الدعوى ومصروفات التقاضي الأخرى التي يتحملها المدعي، ولا

يطبق حكم هذا النص إذا كان مبلغ التعويض المحكوم به، بخلاف مصروفات الدعوى ومصروفات التقاضي الأخرى، لا يزيد عن المبلغ الذي عرضه الناقل كتابه على المدعي، خلاف فترة ستة أشهر من تاريخ الواقعة التي سببت الضرر، أو قبل رفع الدعوى ، إذا كان ذلك لاحقاً.

5- المبالغ المبينة بمدلول حق السحب الخاص في هذه المادة تعني حق السحب الخاص كما هو محدد بواسطة صندوق النقد الدولي، ويتم تحويل هذه المبالغ إلى العملات الوطنية- عند التقاضي - وفقاً لقيمة تلك العملات بمدلول حق السحب الخاص يوم صدور الحكم، وتحسب قيمة العملة الوطنية بمدلول حق السحب الخاص، للطرف متعاقد سام، عضو في صندوق النقد الدولي، وفقاً لطريقة التقييم التي يطبقها صندوق النقد الدولي، وفقاً لطريقة التقييم التي يطبقها صندوق النقد الدولي، بالنسبة لعملياته ومعاملاته، والسارية المفعول يوم صدور الحكم، وتحسب قيمة العملة الوطنية بمدلول حق السحب الخاص، للطرف المتعاقد السامي غير العضو في صندوق النقد الدولي، وفقاً للطريقة التي يحددها هذا الطرف المتعاقد السامي .

ومع ذلك، فإن الدول غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي والتي لا تسمح قوانينها بتطبيق أحكام الفقرات (1) و(2-أ) و(3) من المادة (22)، يجوز لها، وقت التصديق أو الانضمام أو في أي وقت لاحق، أن تعلن أن مسؤولية الناقل عند التقاضي في أقاليمها محدودة بمبلغ 250000 وحدة نقدية لكل راكب بالنسبة للفقرة (1) من المادة (22)، وبمبلغ 250 وحدة نقدية لكل كيلو جرام بالنسبة للفقرة (2-أ) من المادة (22) ، وبمبلغ 5000 وحدة نقدية لكل راكب بالنسبة للفقرة (3) من المادة (22). وهذه الوحدة النقدية تعادل خمسة وستين ميلجراما وستين مليجراما ونصف من الذهب عيار تسعمائة من الألف ذهب خالصا ويجوز تحويل هذه المبالغ إلى العملة الوطنية المعنية بأرقام صحيحة. ويتم تحويل هذه المبالغ إلى العملة الوطنية طبقاً لقانون الدولة المعنية.

الفصل الثاني

مجال تطبيق الاتفاقية بعد تعديلها

(المادة الثالثة)

تسري اتفاقية وارسو، المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 وبهذا البروتوكول، على النقل الدولي الوارد تعريفه في المادة الأولى من الاتفاقية، متى كانت نقطتا الرحيل والمقصد النهائي المشار إليهما في هذه المادة واقعتين إما في إقليم دولتين طرفي في هذا البروتوكول، وإما في إقليم دولة واحدة طرف في هذا البروتوكول مع وجود نقطة توقف متفق عليها في إقليم دولة أخرى.

الفصل الثالث

أحكام ختامية

(المادة الرابعة) " اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي سنة 1955 وبروتوكول مونتريال الإضافي رقم (2) لسنة 1975 " .

(المادة الخامسة)

يظل الباب مفتوحا أمام أي دولة للتوقيع على هذا البروتوكول حتى تاريخ سريان مفعوله وفقا لأحكام المادة السابعة منه.

(المادة السادسة)

- 1- يجري التصديق على هذا البروتوكول من الدول الموقعة عليه.
- 2- التصديق على هذا البروتوكول من جانب أي دولة ليست طرفا في اتفاقية وارسو، أو من جانب أي دولة ليست طرفا في اتفاقية وارسو المعدلة في لاهاي سنة 1955، يتضمن الانضمام إلى اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي سنة 1955 وبروتوكول مونتريال الإضافي رقم (2) لسنة 1975 " .
- 3- تودع وثائق التصديق لدى حكومة الجمهورية الشعبية البولندية.

(المادة السابعة)

- 1- بمجرد إيداع وثائق تصديق ثلاثين دولة موقعة على هذا البروتوكول، يسري مفعوله بينهم، اعتبارا من اليوم التسعين اللاحق لإيداع وثيقة تصديق الدولة الثلاثين، ويسري مفعوله بالنسبة لكل دولة تصدق عليه بعد ذلك ، اعتبارا من اليوم التسعين اللاحق لإيداع وثيقة تصديقها.
- 2- تقوم حكومة الجمهورية الشعبية البولندية بتسجيل هذا البروتوكول لدى هيئة الأمم المتحدة بمجرد سريان مفعوله.

(المادة الثامنة)

- 1 - بعد أن يسري مفعول هذا البروتوكول، يصبح الباب مفتوحا لانضمام أي دولة غير موقعة عليه.
- 2- الانضمام إلى هذا البروتوكول من جانب أي دولة ليست طرفا في اتفاقية وارسو أو من جانب أي دولة ليست طرفا في اتفاقية وارسو المعدلة في لاهاي سنة 1955، يعتبر انضماما إلى اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي سنة 1955 وبروتوكول مونتريال الإضافي رقم (2) لسنة 1975 .
- 3- يتم الانضمام بإيداع وثيقة الانضمام لدى حكومة الجمهورية الشعبية البولندية ، ويسري مفعوله اعتبارا من اليوم التسعين اللاحق للإيداع .

(المادة التاسعة)

1- يجوز لأي طرف في هذا البروتوكول أن ينسحب منه بإخطار موجه إلى حكومة الجمهورية الشعبية البولندية.

2- يولد الانسحاب أثره بعد انقضاء ستة أشهر، من تاريخ تلقي حكومة الجمهورية الشعبية البولندية الإخطار بالانسحاب.

3- فيما بين أطراف هذا البروتوكول، لا بأي وجه تفسير انسحاب أي طرف منهم من اتفاقية وارسو وفقا لمادتها (39)، أو من بروتوكول لاهاي وفقا لمادته (24) ، على أنه انسحاب من اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي سنة 1955 وبروتوكول مونتريال الإضافي رقم (2) لسنة 1975.

(المادة العاشرة)

لا يجوز إبداء أي تحفظ على هذا البروتوكول، ومع ذلك يجوز في أي وقت لإحدى الدول أن تعلن بإخطار موجه لحكومة الجمهورية الشعبية البولندية، أن الاتفاقية المعدلة بهذا البروتوكول لا تسري على نقل الأشخاص والبضائع والأمتعة، الذي يتم لصالح سلطاتها الحربية على متن طائرات مسجلة في تلك الدولة، وتكون حمولتها الكلية قد خصصت لتلك السلطات أو لحسابها .

(المادة الحادية عشر)

تقوم حكومة الجمهورية البولندية فوراً بإخطار كافة الدول الأطراف في اتفاقية وارسو أو في تلك الاتفاقية بعد تعديلها، وكافة الدول الموقعة والمنظمة للبروتوكول الحالي، وكذلك المنظمة الدولية للطيران المدني، بتاريخ كل توقيع، وتاريخ إيداع كل وثيقة تصديق أو انضمام، وتاريخ سريان مفعول هذا البروتوكول، والمعلومات المتعلقة بذلك.

(المادة الثانية عشر)

فيما يتعلق بين أطراف هذا البروتوكول الذين يكونون أعضاء أيضا في الاتفاقية المكملة لاتفاقية وارسو لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الذي يقوم به شخص آخر غير الناقل المتعاقد، الموقع عليها في جوادا لاخارا بتاريخ 18 سبتمبر 1961 (المشار إليها فيما بعد باتفاقية جوادا لاخارا، فإن أي إشارة إلى (اتفاقية وارسو) تكون واردة في اتفاقية جوادا لاخارا تتضمن الإشارة إلى اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 وبروتوكول مونتريال الإضافي رقم (2) لسنة 1975، وذلك في الأحوال التي يخضع فيها لأحكام البروتوكول الحالي النقل الذي يتم بناء على العقد المشار إليه في الفقرة (ب) من المادة الأولى من اتفاقية جوادا لاخارا.

(المادة الثالثة عشر)

يظل باب التوقيع على هذا البروتوكول مفتوحا حتى أول يناير سنة 1976، في المقر الرئيسي للمنظمة الدولية للطيران المدني، وبعد ذلك بمقر وزارة خارجية الجمهورية الشعبية البولندية حتى سريان مفعوله طبقا للمادة السابعة، وعلى المنظمة الدولية للطيران المدني إخطار حكومة الجمهورية الشعبية البولندية فورا بأي توقيع وتاريخه خلال الفترة التي يكون فيها هذا البروتوكول مفتوحا للتوقيع عليه بالمقر الرئيسي للمنظمة الدولية للطيران المدني.

وإثباتا لذلك وقع المفوضون هذا البروتوكول بمقتضى السلطة المخولة لهم.

حرر في مدينة مونتريال، في اليوم الخامس والعشرين من شهر سبتمبر من سنة ألف وتسعمائة وخمسة وسبعين، من أربعة نصوص رسمية، محررة باللغات الانجليزية والفرنسية والروسية والأسبانية، وعند الاختلاف، يعمل بالنص المحرر باللغة الفرنسية وهي اللغة التي صيغت بها اتفاقية وارسو في 12 أكتوبر سنة 1929.

ز- بروتوكول مونتريال الإضافي رقم (2) بتعديل المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو بتاريخ 12 أكتوبر سنة 1929 والمعدلة بمقتضى بروتوكولات لاهاي بتاريخ 28 سبتمبر 1955 وجواتيمالا بتاريخ 8 مارس 1971

أن الحكومات الموقعة أدناه

مقدرة أنه من المرغوب فيه تعديل الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو بتاريخ 12 أكتوبر 1929 والمعدلة بمقتضى بروتوكولات لاهاي 28 سبتمبر 1955 وجواتيمالا بتاريخ 8 مارس 1971 .
فقد اتفقت على الآتي:

الفصل الأول

التعديلات التي أدخلت على المعاهدة

(المادة الأولى)

أن الاتفاقية التي يجري تعديلها بأحكام هذا الفصل هي اتفاقية وارسو المعدلة في لاهاي 1955 وفي جواتيمالا 1971.

(المادة الثانية)

تلغى المادة 22 من المعاهدة ويستبدل بها الآتي:

المادة الثانية و العشرون

1-أ عند نقل الأشخاص، تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ مائة ألف (100000) وحدة من وحدات حقوق السحب الخاصة بالنسبة للمطالبات الإجمالية – أيا كانت صورتها وذلك فيما يتعلق بالأضرار المترتبة على وفاة كل راكب أو إصابته بدنيا، فإذا كان قانون المحكمة المعروض عليها النزاع يجيز أن يدفع التعويض عن الضرر في صورة مرتب دوري، فلا يجوز أن تزيد قيمة رأس المال المقابل للتعويض الدوري عن مائة ألف (100000) وحدة من وحدات حقوق السحب الخاص.

ب- في حالة التأخير في نقل الأشخاص، تكون مسؤولية الناقل قبل كل راكب محدودة بمبلغ أربعة آلاف ومائة وخمسين (4150) وحدة من وحدات حقوق السحب الخاصة .

ج- عند نقل الأمتعة، تكون مسؤولية الناقل في حالة الهلاك أو الضياع أو التلف أو التأخير محدودة بمبلغ (1000) وحدة من وحدات حقوق السحب الخاصة لكل راكب.

2- أ- عند نقل البضائع، تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ سبعة عشر (17) وحدة من وحدات حقوق السحب الخاصة عن كل كيلو جرام، ما لم يقدم المرسل منه - عند تسليم الطرد إلى الناقل- إقرارا خاصا بما يعلقه من أهمية على تسليم الطرد في الجهة المرسل إليها و أن يكون قد دفع مبلغا إضافيا إذا اقتضى الأمر، وفي هذه الحالة يكون الناقل ملزما بأن يدفع تعويضا لا يتجاوز المبلغ المبين في الإقرار، إلا إذا ثبت الناقل أن هذا المبلغ يفوق مدى الأهمية الحقيقية التي علقها المرسل منه على التسليم في جهة الوصول.

ب- في حالة ضياع أو تلف أو تأخير جزء من البضائع أو أي شيء مما تتضمنه يكون الوزن الكلي للطرد أو للطرود المتعلقة بها الأمر، هو وحده المعمول عليه عند تعيين حد مسؤولية الناقل، ومع ذلك إذا كان الضياع أو التلف أو التأخير الذي يلحق بجزء من البضائع أو أي شيء فيها يؤثر على قيمة طرود أخرى يتضمنها نفس خطاب النقل الجوي، فإن مجموع وزن مثل هذا الطرد أو الطرود هو الذي يؤخذ في الاعتبار أيضا عند تحديد حد المسؤولية.

3- أ – يكون لمحاكم الدول المتعاقدة السامية التي لا تسمح لها قوانينها بالحكم بمصرفات الدعوى بما في ذلك مقابل أتعاب المحاماة، سلطة الحكم للمدعي – طبقا لما تراه – بكل أو بعض مصرفات الدعوى بما في ذلك مقابل أتعاب المحاماة التي تراها مناسبة ، وذلك بالنسبة للدعاوى التي تسري عليها هذه المعاهدة.

ب – مصاريف الدعوى بما في ذلك مقابل أتعاب المحاماة لا يحكم بها وفقا لأحكام الفقرة (أ) إلا إذا أرسل المدعي إخطارا كتابيا إلى الناقل بالمبلغ المطلوب وتفصيلات حساب هذا المبلغ، وما لم يتم الناقل – خلال ستة أشهر من تاريخ تسليمه لهذا الإخطار – بتقديم عرض كتابي لتسوية المبلغ بما يعادل مبلغ التعويض الذي يقضي به في الحدود المقررة على الأقل. وتمتد هذه المدة حتى بدء ميعاد رفع الدعوى إذا كان هذا الميعاد يقع بعد هذه المدة الأخيرة.

ج- لا يدخل في التقدير مصاريف الدعوى مشتملة على مقابل أتعاب المحاماة عند تطبيق الحدود الواردة في هذه المادة.

4- المبالغ المبينة بوحدة حق السحب الخاص في هذه المادة والمادة (42) تعتبر مقدرة بوحدة حق السحب الخاص كما حددها صندوق النقد الدولي، ويتم تحويل المبالغ إلى العملات الوطنية- عند التقاضي- وفقا لقيمة تلك العملات مقدرة بوحدة حق السحب الخاص يوم صدور الحكم، وتحسب قيمة العملة الوطنية مقدرة بوحدة حق السحب الخاص لطرف متعاقد سامي عضو في صندوق النقد الدولي يوم صدور الحكم وفقا لطريقة التقدير التي يطبقها صندوق النقد الدولي لعملياته وتحويلات، أما إذا لم يكن الطرف المتعاقد السامي عضوا في صندوق النقد الدولي، فإن قيمة العملة الوطنية لهذا الطرف مقدرة بوحدة حق السحب الخاص يتم حسابها وفقا للطريقة التي يحددها هذا الطرف المتعاقد السامي.

ومع ذلك ، فإن الدول التي ليست أعضاء في صندوق النقد الدولي والتي لا تسمح قوانينها بتطبيق أحكام الفقرات 1 و (2 - ب) من المادة (22) ، يجوز لها - وقت التصديق أو الانضمام أو في أي وقت لاحق - أن تعلن أن حدود مسؤولية الناقل عند التقاضي في أقاليمها محددة بمبلغ 1500000 وحدة نقدية لكل راكب بالنسبة للفقرة (1-أ) من المادة (22) ، وبمبلغ 62500 وحدة نقدية لكل راكب بالنسبة للفقرة (1-ب) من المادة (22)، وبمبلغ 15000 وحدة نقدية لكل راكب بالنسبة للفقرة (1-ج) من المادة (22) وبمبلغ 250 وحدة نقدية لكل كيلو جرام بالنسبة للفقرة (2-أ) من المادة (22)، ويجوز للدولة التي تطبق أحكام هذه الفقرة أن تعلن أن المبلغ الوارد في الفقرات (2) و (3) من المادة (42) هو مبلغ 187000 وحدة نقدية، وهذه الوحدة النقدية تعادل خمسة وستين ميلجراما ونصف من الذهب عيار 900، ذهباً خالصاً. ويجوز تحويل هذه المبالغ إلى العملة الوطنية المعنية في أرقام صحيحة ويتم تحويل هذه المبالغ إلى العملة الوطنية طبقاً لقانون الدولة المعنية.

(المادة الثالثة)

في المادة 42 من المعاهدة تلغى الفقرات 2، 3 ويستبدل بها الآتي:

2- لا يجوز في أي مؤتمر من المؤتمرات المشار إليها في الفقرة (1) من هذه المادة ، زيادة حدود المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة (1-أ) من المادة (22) التي تكون نافذة المفعول في تاريخ عقد هذه المؤتمرات عن مبلغ يتعدى 12500 وحدة من وحدات حقوق السحب الخاصة.

3- مع مراعاة أحكام الفقرة (2) من هذه المادة ، ويزداد حد المسؤولية المنصوص عليه في الفقرة (1-أ) من المادة (22) التي تكون سارية المفعول في مواعيد عقد المؤتمرات المشار إليها عالية إلى 12500 وحدة من وحدات حقوق السحب الخاصة اعتباراً من تاريخ المؤتمرات المذكورة ما لم تقرر هذه المؤتمرات بأغلبية ثلثي أصوات الأعضاء الحاضرين الذين أدلوا بأصواتهم قبل اليوم الحادي والثلاثين من

شهر ديسمبر من السنة الخامسة والعاشرة اللاحقة لتاريخ نفاذ البروتوكول المشار إليه في الفقرة الأولى من هذه المادة خلاف ذلك.

الفصل الثاني

نطاق تطبيق المعاهدة بعد تعديلها

(المادة الرابعة)

يجب تطبيق معاهدة وارسو المعدلة في لاهاي سنة 1955 وفي جواتيمالا سنة 1971 والمعدلة بمقتضى هذا البروتوكول، على النقل الجوي الدولي الوارد تعريفه في المادة (1) في المعاهدة، متى كانت نقطتا القيام والوصول المشار إليهما في تلك المادة واقعتين إما في إقليم دولتين طرفين في هذا البروتوكول وإما في إقليم دولة واحدة طرف في هذا البروتوكول إذا اتفق على نقطة هبوط تقع في إقليم دولة أخرى.

الفصل الثالث

الأحكام النهائية

(المادة الخامسة)

فيما بين أطراف هذا البروتوكول ، تقرأ وتفسر اتفاقية وارسو المعدلة في لاهاي سنة 1955 وفي جواتيمالا سنة 1971 وهذا البروتوكول معا كأنهما أداة واحدة ويطلق عليها تعبير (معاهدة وارسو المعدلة في لاهاي سنة 1955 ومدينة جواتيمالا سنة 1971 وبمقتضى بروتوكول مونتريال الإضافي رقم (3) في سنة 1975) .

(المادة السادسة)

يظل الباب مفتوحا أمام أي دولة للتوقيع على هذا البروتوكول إلى أن يحين تاريخ دخوله إلى حيز النفاذ وفقا لأحكام المادة السابعة منه.

(المادة السابعة)

- 1- يجري التصديق على هذا البروتوكول من الدول الموقعة عليه.
- 2- التصديق على هذا البروتوكول من جانب أي دولة ليست طرفا في معاهدة وارسو أو من جانب أي دولة ليست طرفا في معاهدة وارسو المعدلة في لاهاي سنة 1955 ومدينة جواتيمالا سنة 1971، يتضمن الانضمام إلى معاهدة وارسو المعدلة في لاهاي سنة 1955 ومدينة جواتيمالا سنة 1971 وبمقتضى بروتوكول مونتريال الإضافي رقم (3) في سنة 1975 .
- 4- تودع وثائق التصديق لدى حكومة الجمهورية الشعبية البولندية.

(المادة الثامنة)

- 1- عندما يتم إيداع وثائق تصديق ثلاثين دولة موقعة على هذا البروتوكول، فإنه يدخل إلى حيز النفاذ بينهم اعتبارا من اليوم التسعين اللاحق لإيداع تصديق الدولة الثلاثين، و يدخل إلى حيز النفاذ بالنسبة لكل دولة تصدق عليه بعد ذلك اعتبارا من اليوم التسعين اللاحق لإيداع وثيقة تصديقها .
- 2- تقوم حكومة الجمهورية الشعبية البولندية بتسجيل هذا البروتوكول لدى منظمة الأمم المتحدة بمجرد دخوله إلى حيز النفاذ.

(المادة التاسعة)

- 1- بعد أن يدخل هذا البروتوكول إلى حيز النفاذ، يصبح الباب مفتوحا لانضمام أي دولة غير موقعة عليه.
- 2- الانضمام إلى هذا البروتوكول من جانب أي دولة ليست طرفا في معاهدة وارسو أو من جانب أي دولة ليست طرفا في معاهدة وارسو المعدلة في لاهاي سنة 1955 أو من جانب أي دولة ليست طرفا في معاهدة وارسو المعدلة في لاهاي سنة 1955 ومدينة جواتيمالا سنة 1971، يعتبر انضماما إلى معاهدة وارسو المعدلة في لاهاي سنة 1955 ومدينة جواتيمالا سنة 1971، وبمقتضى بروتوكول مونتريال الإضافي رقم (3) في سنة 1975 .
- 3- يتم الانضمام بإيداع وثيقة الانضمام لدى حكومة الجمهورية الشعبية البولندية ، ويلد أثره اعتبارا من اليوم التسعين اللاحق للإيداع.

(المادة العاشرة)

- 1- يجوز لأي طرف في هذا البروتوكول أن ينسحب منه بإخطار موجه إلى حكومة الجمهورية الشعبية البولندية.
- 2- يولد الانسحاب أثره بعد انقضاء ستة أشهر، من تاريخ تلقي حكومة الجمهورية الشعبية البولندية الإخطار بالانسحاب .
- 3- فيما بين أطراف هذا البروتوكول، لا يجوز بأي وجه تفسير انسحاب أي طرف منهم من المعاهدة وفقا لمادتها (39) أو من بروتوكول لاهاي وفقا لمادته (24)، أو من بروتوكول جواتيمالا وفقا لمادته (22)، على أنه انسحاب من معاهدة وارسو المعدلة في لاهاي سنة 1955 ومدينة جواتيمالا وبمقتضى بروتوكول مونتريال الإضافي رقم (3) في سنة 1975 .

(المادة الحادية عشرة)

- 1- يجوز إبداء التحفظات الآتية دون سواها على هذا البروتوكول:

أ- يجوز لأي دولة لا تخول قوانينها الداخلية للمحاكم التابعة لها الحكم بمصاريف الدعوى مشتملة على مقابل أتعاب المحاماة، أن تعلن في أي وقت - بإخطار موجه لحكومة الجمهورية الشعبية البولندية - عدم سريان أحكام المادة الفقرة (3-أ) من المادة (22) على محاكمها.

ب- يجوز لأي دولة في أي وقت أن تعلن بإخطار موجه لحكومة الجمهورية الشعبية البولندية أن معاهدة وارسو المعدلة في لاهاي 1955 ومدينة جواتيمالا 1971 وبمقتضى بروتوكول مونتريال الإضافي رقم (3) في سنة 1971، لا تسري على نقل الأشخاص والأمتعة والبضائع التي يتم لصالح سلطاتها الحربية على متن الطائرات المسجلة في هذه الدولة والتي تكون قد حجزت كامل حمولتها بمعرفة هذه السلطات أو نيابة عنها .

ج - عند وقت التصديق أو الانضمام إلى بروتوكول مونتريال رقم (4) لسنة 1975 أو أي وقت لاحق، يجوز لأي دولة أن تعلن إنها غير ملتزمة بأحكام معاهدة وارسو المعدلة في لاهاي سنة 1955 وبمدينة جواتيمالا سنة 1971 وبمقتضى بروتوكول مونتريال الإضافي رقم (3) لسنة 1975، طالما إنها تتعلق بنقل البضائع والرسائل والطرود البريدية، ويولد هذا الإقرار أثره اعتبارا من اليوم التسعين التالي لتاريخ استلام حكومة الجمهورية الشعبية البولندية للإقرار.

2- يجوز لأي دولة تكون قد بدأت تحفظا طبقا للفقرة السابقة أن تسحب مثل هذا التحفظ في أي وقت وذلك بإخطار يرسل إلى المنظمة الدولية للطيران المدني.

(المادة الثانية عشرة)

على حكومة الجمهورية الشعبية البولندية أن تخطر فورا جميع الدول الأطراف في معاهدة وارسو في تلك المعاهدة المعدلة وكافة الدول الموقعة أو المنظمة للبروتوكول الحالي وكذلك المنظمة الدولية للطيران المدني، بتاريخ إيداع كل وثيقة من وثائق التصديق أو الانضمام، وتاريخ دخول هذا البروتوكول إلى حيز النفاذ والمعلومات الأخرى المتعلقة بهذا الخصوص .

(المادة الثالثة عشرة)

فيما بين أطراف هذا البروتوكول الذين يكونون أعضاء أيضا في المعاهدة المكملة لمعاهدة وارسو لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الذي يقوم به شخص آخر غير الناقل المتعاقد و الموقع عليها في جواتيمالا بتاريخ 18 سبتمبر 1961 (المشار إليها فيما بعد بمعاهدة جوادا لاخارا)، فإن أي إشارة إلى معاهدة وارسو واردة في معاهدة جوادا لاخارا تتضمن الإشارة إلى معاهدة وارسو المعدلة في لاهاي 1955 ومدينة جواتيمالا 1971 وبمقتضى بروتوكول مونتريال الإضافي رقم (3) في 1975 وذلك في الأحوال التي ينظم فيها البروتوكول الحالي النقل الذي يتم بناء على العقد المشار إليه في الفقرة (ب) من المادة الأولى من معاهدة جوادا لاخارا.

(المادة الرابعة عشرة)

يظل باب التوقيع على هذا البروتوكول مفتوحا للتوقيع عليه حتى أول يناير سنة 1976 في مقر المنظمة الدولية للطيران المدني وبعد ذلك بمقر وزارة الخارجية الجمهورية الشعبية البولندية إلى حين دخوله إلى حيز النفاذ طبقا للمادة السابقة، ويجب على المنظمة الدولية للطيران المدني الإسراع بإخطار حكومة الجمهورية الشعبية البولندية بأي توقيع وتاريخه خلال الفترة التي يكون فيها هذا البروتوكول مفتوحا للتوقيع عليه بالمقر الرئيسي للمنظمة .

وإثباتا لذلك، وقع المفوضون بما هو مخول لهم من السلطات هذا البروتوكول.

أعد في مدينة مونتريال في اليوم الخامس والعشرين من شهر سبتمبر من سنة ألف وتسعمائة وخمسة وسبعين من أربعة نصوص رسمية محررة باللغات الانجليزية والفرنسية والروسية والأسبانية، وعند الاختلاف يعمل بالنص المعد باللغة الفرنسية، وهي اللغة التي صيغت بها معاهدة وارسو في 12 أكتوبر سنة 1929.

ح- البروتوكول مونتريال رقم (4) بشأن تعديل الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو بتاريخ 12 أكتوبر سنة 1929 والمعدلة بمقتضى بروتوكول لاهاي في 28 سبتمبر 1955

أن الحكومات الموقعة أدناه

أخذة في الاعتبار أنه من المرغوب فيه تعديل الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، الموقعة في وارسو بتاريخ 12 أكتوبر 1929، والمعدلة بمقتضى بروتوكول لاهاي بتاريخ 28 سبتمبر 1955.

فقد اتفقت على الآتي:

الفصل الأول

التعديلات التي أدخلت على الاتفاقية

(المادة الأولى)

إن الاتفاقية التي يجري تعديلها بمقتضى أحكام هذا الباب هي اتفاقية وارسو التي تم تعديلها في لاهاي 1955.

(المادة الثانية)

في المادة (2) من الاتفاقية :

تلغى الفقرة (2) وتستبدل بالنص الآتي:

- 2- عند نقل المواد البريدية، يكون الناقل مسؤولاً فقط في مواجهة إدارة البريد المعنية، طبقاً للقواعد المطبقة بشأن العلاقة بين الناقلين وإدارات البريد.
- 3- فيما عدا ما ورد في الفقرة (2) من هذه المادة، لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على نقل المواد البريدية.

(المادة الثالثة)

في الفصل الثاني من الاتفاقية :

يحذف القسم الثالث (المواد من 15 إلى 16) ويستبدل بالآتي:

القسم الثالث: مستندات البضائع

المادة الخامسة

- 1- فيما يتعلق بنقل البضائع ، يجب تسليم مستند شحن جوي .
- 2- يجوز، بناء على موافقة المرسل، الاستعاضة عن تسليم مستند الشحن الجوي بأية وسائل أخرى تحفظ تسجيلاً للنقل المطلوب القيام به، وفي حالة استخدام مثل هذه الوسائل، يجب على الناقل أن يسلم المرسل إيصالاً باستلام البضاعة يكفل التعرف على الشحنة والاطلاع على المعلومات التي يتضمنها التسجيل المحفوظ بمثل هذه الوسائل الأخرى.
- 3- لا يحق للناقل رفض قبول البضائع للنقل بحجة تعذر استخدام الرسائل الأخرى التي تحفظ تسجيل النقل المشار إليه في الفقرة (2) من هذه المادة، في النقاط المتوسطة ونقاط الوصول.

المادة السادسة

- 1- يقوم المرسل بتحرير مستند الشحن الجوي من ثلاثة أصول.
- 2- يعنون الأصل الأول (الناقل) ويوقع عليه المرسل ويعنون الأصل الثاني (المرسل إليه) ويوقع عليه المرسل والناقل، ويوقع الناقل على الأصل الثالث ويسلمه إلى المرسل بعد قبول البضاعة.
- 3- يجوز أن يكون توقيع الناقل والمرسل مطبوعاً أو مختوماً.
- 4- إذا قام الناقل بتحرير مستند الشحن الجوي – بناء على طلب المرسل – فيعتبر أنه قد فعل ذلك نيابة عن المرسل، وذلك ما لم يثبت عكس ذلك.

المادة السابعة

في حالة تعدد الطرود.

- أ- يكون من حق ناقل البضائع أن يطلب من المرسل تحرير مستندات شحن جوي منفصلة.
- ب- يكون من حق المرسل أن يطلب من ناقل تسليم إيصالات منفصلة وذلك عند استخدام الوسائل الأخرى المشار إليها في الفقرة (2) من المادة الخامسة.

المادة الثامنة

يجب أن يتضمن مستند الشحن الجوي وإيصال استلام البضاعة ما يلي:

- أ- بيان نقطتي الرحيل والمقصد النهائي.
- ب- بيان واحدة على الأقل من نقاط التوقف، وذلك إذا وقعت نقطتا الرحيل والمقصد النهائي في إقليم طرف سام متعاقد واحد، وكانت هناك نقطة توقف أو أكثر متفق عليها في إقليم دولة أخرى.
- ج- بيان وزن الشحنة.

المادة التاسعة

لا يترتب على عدم مراعاة أحكام المواد من 5 إلى 8 أي أثر على وجود أو صحة عقد النقل الذي يظل، رغم ذلك، خاضعا لأحكام هذه الاتفاقية بما في ذلك ما يتعلق بتحديد المسؤولية.

المادة العاشرة

1- يكون المرسل مسؤولا عن صحة المعلومات والبيانات الخاصة بالبضائع، المدونة بواسطته أو نيابة عنه في مستند الشحن الجوي، أو المقدمة بواسطته أو نيابة عنه للناقل لتدوينها في إيصال استلام البضائع أو في التسجيل المحفوظ بواسطة الوسائل الأخرى المشار إليها في الفقرة (2) من المادة الخامسة.

2- يلتزم المرسل بتعويض الناقل عن جميع الأضرار التي تلحق به أو بأي شخص آخر يكون الناقل مسؤولا في مواجهته، وذلك بسبب المعلومات والبيانات غير المضبوطة أو غير الصحيحة أو الناقصة، المقدمة بواسطته أو نيابة عنه.

3- مع مراعاة أحكام الفقرتين 1 و2 من هذه المادة، يلتزم الناقل بتعويض المرسل عن جميع الأضرار التي تلحق به أو بأي شخص آخر يكون المرسل مسؤولا في مواجهته، وذلك بسبب المعلومات والبيانات غير المضبوطة أو غير الصحيحة أو الناقصة، المدونة بواسطة الناقل أو نيابة عنه في إيصال استلام البضاعة أو في التسجيل المحفوظ بواسطة الوسائل الأخرى المشار إليها في الفقرة (2) من المادة الخامسة.

المادة الحادية عشرة

1- يعتبر مستند الشحن الجوي أو إيصال استلام البضاعة قرينة على إبرام العقد وقبول البضاعة وشروط نقل الواردة فيه.

2- تعتبر أية بيانات واردة في مستند الشحن الجوي أو إيصال استلام البضاعة بشأن وزن البضاعة وإبعادها وتغليفها، وكذلك الخاصة بعدد الطرود، قرينة على الحقائق المبينة به، أما البيانات المتعلقة بكمية البضاعة وحجمها وحالتها فلا تشكل دليلا يحتج به على الناقل، إلا بقدر ما تمت مراجعته بواسطته في حضور المرسل واثبات ذلك في مستند الشحن الجوي، أو ما يتعلق بالحالة الظاهرة للبضاعة.

المادة الثانية عشرة

1- مع مراعاة مسؤوليته عن تنفيذ جميع التزاماته المترتبة على عقد النقل، للمرسل حق التصرف في البضاعة، وذلك إما بسحبها من مطار الرحيل أو المقصد النهائي، أو بحجزها أثناء الرحلة عند أي هبوط أو بطلب تسليمها في الجهة المقصودة أو أثناء الرحلة إلى شحن آخر غير المرسل إليه المعين أصلاً، أو بطلب إعادتها إلى مطار الرحيل، ويجب عليه ألا يمارس هذا الحق في التصرف تضرر الناقل أو بالمرسلين الآخرين وان يقوم بسداد أية مصاريف ترتب على ممارسته لهذا الحق .

2- على الناقل، عند استحالة تنفيذ أوامر المرسل، أن يخطره بذلك فوراً.

3- إذا أذعن الناقل لأوامر المرسل بالتصرف في البضاعة دون المطالبة بتقديم أصل مستند الشحن الجوي أو إيصال استلام البضاعة المسلم إلى المرسل فإن الناقل يكون مسؤولاً عن أي ضرر قد يلحق من جراء ذلك بأي شخص يحوز قانوناً مستند الشحن الجوي أو إيصال استلام البضاعة، وذلك مع عدم الإخلال بحقه في الرجوع على المرسل.

4- ينتهي الحق الممنوح للمرسل، اعتباراً من اللحظة التي يبدأ فيها حق المرسل إليه، وفقاً للمادة الثالثة عشر، ومع ذلك إذا رفض المرسل إليه استلام البضاعة أو إذا تعذر الاتصال به، فغن المرسل يسترد حقه في التصرف.

المادة الثالثة عشرة

1- يحق للمرسل إليه عند بلوغ البضاعة نقطة الوصول، أن يطلب من الناقل تسليمه البضاعة، إذا ما قام بدفع المبالغ المستحقة السداد وتنفيذ شروط النقل وذلك ما لم يكن المرسل قد مارس حقه الوارد في المادة الثانية عشرة.

2- يجب على الناقل إخطار المرسل إليه بمجرد وصول البضاعة، ما لم يتفق على خلاف ذلك.

3- إذا أقر الناقل بضياع البضاعة، أو إذا لم تكن البضاعة قد وصلت بعد انقضاء سبعة أيام من التاريخ الذي كان يتعين وصولها فيه، يحق للمرسل عليه أن ينفذ ضد الناقل الحقوق الناشئة عن عقد النقل.

المادة الرابعة عشرة

يمكن لكل من المرسل والمرسل إليه على التوالي تنفيذ جميع الحقوق المخولة لهما بمقتضى المادتين 12 و13، كل بإثمه، سواء كان التصرف لمصلحته الشخصية أو لمصلحة شخص آخر، وذلك بشرط أن يقوم بتنفيذ الالتزامات التي يفرضها عقد النقل.

المادة الخامسة عشرة

1- لا يترتب على تطبيق المواد 12 و13 و14 أي مساس بالعلاقات القائمة بين المرسل والمرسل إليه، أو العلاقات المتبادلة للأطراف الآخرين الذين يستمدون حقوقهم إما من المرسل أو المرسل إليه.

2- لا يجوز تغيير أحكام المواد 12 و13 و14 إلا بالنص صراحة على ذلك، في مستند الشحن الجوي أو إيصال استلام البضاعة.

المادة السادسة عشرة

1- يجب على المرسل قبل تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أن يقدم البيانات والمستندات اللازمة لاستيفاء إجراءات الجمارك ورسوم الدخول والشرطة ، ويكون المرسل مسؤولاً في مواجهة الناقل عن أي ضرر ينشأ عن عدم وجود أي من هذه البيانات أو المستندات أو عدم كفايتها أو صحتها وذلك ما لم يكن الضرر راجعاً لخطأ الناقل أو تابعيه أو وكلائه.

2- ولا يخضع الناقل لأي التزام بالتحقق من صحة أو كفاية هذه البيانات أو المستندات.

(المادة الرابعة)

تلغى المادة (18) من الاتفاقية وتستبدل بالآتي :

المادة الثامنة عشرة

1- يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة هلاك أو ضياع أو تلف أي أمتعة مسجلة، إذا كانت الواقعة التي سببت الضرر قد وقعت خلال النقل الجوي.

2- يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة هلاك أو ضياع أو تلف البضائع، بشرط أن تكون الواقعة التي سببت الضرر قد وقعت خلال النقل الجوي.

3- ومع ذلك ، فإن الناقل لا يكون مسؤولاً إذا أثبت أن هلاك أو ضياع أو تلف البضائع قد نتج فقط من واحد أو أكثر مما يلي:

أ- عيب كامن أو علة في البضاعة، أو طبيعة البضاعة ذاتها.

ب- سوء تغليف البضاعة من جانب شخص آخر غير الناقل أو تابعيه أو وكلائه.

ج- عمل من أعمال الحرب أو النزاع المسلح .

د- عمل من أعمال السلطة العامة المتعلقة بدخول أو خروج أو مرور البضاعة.

4- النقل الجوي: وفقاً لفحوى الفقرات السابقة من هذه المادة، يتضمن المدة التي تكون خلالها الأمتعة أو البضائع في حراسة الناقل، سواء أكان ذلك في مطار أو على متن طائرة، أو في حالة الهبوط خارج مطار، في أي مكان أياً كان.

5- لا تتضمن مدة النقل الجوي أي نقل بري أو بحري أو نهري يحدث خارج مطار، ومع ذلك، إذا

حدث مثل هذا النقل تنفيذا لعقد نقل جوي بقصد الشحن أو التسليم أو النقل من طائرة إلى أخرى،

فإن أي ضرر يحدث يفترض فيه أنه قد نجم عن واقعة حدثت خلال النقل الجوي، ما لم يقدّم الدليل

على عكس ذلك.

(المادة الخامسة)

تلغى المادة (20) من الاتفاقية وتستبدل بالآتي:

المادة العشرون

في حالة نقل الركاب والأمتعة، وحالة الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل البضائع، يكون الناقل مسؤولاً، إذا أثبت أنه وتابعوه ووكلاؤه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر، أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذ هذه التدابير.

(المادة السادسة)

تلغى المادة (21) من الاتفاقية وتستبدل بالتي :

المادة الواحدة والعشرون

1- في حالة نقل الركاب والأمتعة، إذا أثبت الناقل أن الشخص المضرور هو الذي تسبب في وقوع الضرر أو شارك بإهماله في إحداث الضرر، جاز للمحكمة، وفقاً لأحكام قانونها الخاص، أن تعفى الناقل كلياً أو جزئياً من مسؤوليته.

2- في حالة نقل البضائع إذا أثبت الناقل أن الضرر الذي وقع قد سببه أو شارك في إحداثه إهمال أو فعل غير مشروع أو امتناع من قبل الشخص المطالب بالتعويض أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه، فإن الناقل يعفى من مسؤوليته كلياً أو جزئياً، وذلك بنسبة مساهمة الإهمال أو الفعل أو الامتناع الخاطيء في إحداث الضرر.

(المادة السابعة)

في المادة (22) من الاتفاقية:

أ- تحذف كلمة (والبضائع) من الفقرة (2-أ).

ب- تضاف الفقرة الآتية بعد الفقرة (2-أ).

ج- في حالة نقل البضائع، تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ (17) وحدة حق سحب خاص عن كل كيلو جرام، ما لم يقم المرسل - عند تسليم البضائع للناقل- بتقديم إقرار خاص بما يعلقه من أهمية على التسليم الطر في الجهة المرسل إليها، و أن يكون قد دفع رسماً إذا اقتضى الأمر ذلك، وفي هذه الحالة يكون الناقل ملزماً بدفع تعويض لا يتجاوز المبلغ المبين في الإقرار، إلا إذا أثبت أن هذا المبلغ يفوق الأهمية الحقيقية التي علقها المرسل على التسليم في جهة المرسل إليها.

ج- يعاد ترقيم الفقرة (2-ب) لتكون (2-ج).

د- تضاف الفقرة الآتية بعد الفقرة (5).

6- المبالغ المبينة بمدلول حق السحب الخاص في هذه المادة تعني حق السحب الخاص كما هو محدد بواسطة صندوق النقد الدولي، ويتم تحويل هذه المبالغ إلى العملات الوطنية – عند التقاضي – وفقا لقيمة تلك العملات بمدلول حق السحب الخاص يوم صدور الحكم، وتحسب قيمة العملة الوطنية، بمدلول حق السحب الخاص، لطرف متعاقد سام عضو في صندوق النقد الدولي، وفقا لطريقة التقييم التي يطبقها صندوق النقد الدولي بالنسبة لعملياته ومعاملاته، والسارية المفعول، يوم صدور الحكم، وتحسب قيمة العملة الوطنية، بمدلول حق السحب الخاص، لطرف متعاقد سام غير عضو في صندوق النقد الدولي، وفقا للطريقة التي يحددها هذا الطرف المتعاقد السامي .

ومع ذلك، فإن الدول غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي، والتي لا تسمح قوانينها بتطبيق أحكام الفقرات (2 - ب) من المادة (22) ، يجوز لها – وقت التصديق أو الانضمام أو في أي وقت لاحق – أن تعلن أن حدود مسؤولية الناقل عند التقاضي في أقاليمها محددة بمبلغ 250 وحدة نقدية لكل كيلو جرام، وهذه الوحدة النقدية تعادل خمسة وستين ميلجراما ونصف من الذهب عيار تسعمائة من الألف ذهبيا خالصا. ويجوز تحويل هذه المبالغ إلى العملة الوطنية المعنية بأرقام صحيحة، ويتم تحويل هذه المبالغ إلى العملة الوطنية طبقا لقانون الدولة المعنية.

(المادة الثامنة)

تلغى المادة (24) من الاتفاقية وتستبدل بالنصوص التالية:

المادة الرابعة والعشرون

1- في حالة نقل الركاب والأمتعة، لا يجوز رفع أي دعوى للمسؤولية على أية صورة كانت، إلا وفقا للشروط والحدود الواردة في هذه الاتفاقية، دون مساس بتحديد الأشخاص الذين لهم حق التقاضي وماهية حقوقهم .

3- في حالة نقل البضائع، لا يجوز رفع أي دعوى للمسؤولية، في أية صورة كانت، سواء بمقتضى هذه الاتفاقية أو بناء على عقد أو إخلال بالالتزام قانوني أو غير ذلك، إلا وفقا للشروط وحدود المسؤولية الواردة في هذه الاتفاقية دون مساس بتحديد الأشخاص الذي لهم حق التقاضي وماهية حقوقهم، وتعتبر حدود المسؤولية المذكورة هي الحدود القصوى، ولا يجوز تجاوزها، أيا كانت الظروف التي تولدت عنها المسؤولية.

(المادة التاسعة)

تلغى المادة (25) من الاتفاقية وتستبدل بالنص التالية:

المادة الخامسة والعشرون

في حالة نقل الركاب والأمتعة، لا تسري حدود المسؤولية الواردة في المادة (22)، إذا ثبت أن الضرر قد نشأ عن فعل أو امتناع عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه بقصد إحداث ضرر، أو برعونة مقرونة بادراك أن ضررا قد يترتب على ذلك، ويشترط، في حالة وقوع الفعل أو الامتناع من جانب أحد التابعين أو الوكلاء، أن يثبت أيضا أنه كان يتصرف في نطاق وظيفته.

(المادة العاشرة)

في المادة (25-أ) من الاتفاقية:

تلغى الفقرة (3) وتستبدل بالنص الآتي :

3- لا تسري الأحكام الواردة في الفقرتين 1 و2 من هذه المادة، في حالة نقل الركاب والأمتعة، إذا ثبت أن الضرر قد ترتب على فعل أو امتناع التابع أو الوكيل بقصد إحداث ضرر أو برعونة بادراك أن ضررا قد يترتب على ذلك.

(المادة الحادية عشرة)

تضاف المادة التالية بعد المادة (30) من الاتفاقية:

المادة الثلاثون (أ)

ليس في أحكام هذه الاتفاقية ثمة ما يؤثر على حق الشخص المسؤول عن الضرر وفقا لأحكامها في الرجوع على أي شخص آخر.

(المادة الثانية عشرة)

تلغى المادة (33) من الاتفاقية وتستبدل بالنص الآتي :

المادة الثالثة والثلاثون

فيما عدا ما هو منصوص عليه في الفقرة (3) من المادة (5)، ليس في أحكام هذه الاتفاقية ثمة ما يمنع الناقل من رفض إبرام أي عقد للنقل أو من وضع قواعد لا تتعارض مع نصوص هذه الاتفاقية.

(المادة الثالثة عشرة)

تلغى المادة (34) من الاتفاقية وتستبدل بالنص الآتي :

المادة الرابعة والثلاثون

لا تسري أحكام المواد 3 إلى 8، المتعلقة بمستندات النقل، على عمليات النقل التي تتم في ظروف غير عادية، ولا تدخل في النطاق المألوف للاستغلال الجوي.

الفصل الثاني

مجال تطبيق الاتفاقية بعد تعديلها

(المادة الرابعة عشرة)

تسري اتفاقية وارسو، المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 وبهذا البروتوكول، على النقل الجوي الدولي الوارد تعريفه في المادة الأولى من الاتفاقية، متى كانت نقطتا الرحيل والمقصد النهائي المشار إليهما في هذه المادة واقعتين إما في إقليمي دولتين طرفين في هذا البروتوكول أو في إقليم دولة واحدة طرف في هذا البروتوكول مع وجود نقطة توقف عليها في إقليم دولة أخرى.

الفصل الثالث

أحكام ختامية

(المادة الخامسة عشرة)

فيما بين أطراف هذا البروتوكول، تقرأ وتفسر اتفاقية وارسو، المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 وبهذا البروتوكول، معا كوثيقة واحدة، ويطلق عليها "اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 وبروتوكول مونتريال رقم (4) لسنة 1975".

(المادة السادسة عشرة)

يظل الباب مفتوحاً أمام أي دولة للتوقيع على هذا البروتوكول حتى سريان مفعوله، وفقاً لأحكام المادة الثامنة عشر.

(المادة السابعة عشرة)

- 1- يجري التصديق على هذا البروتوكول من الدول الموقعة عليه.
- 2- التصديق على هذا البروتوكول من جانب أي دولة ليست طرفاً في اتفاقية وارسو، أو من جانب أي دولة ليست طرفاً في اتفاقية وارسو المعدلة في لاهاي 1955 يعتبر انضماماً إلى اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 مونتريال رقم (4) لسنة 1975.
- 3- تودع وثائق التصديق لدى حكومة الجمهورية الشعبية البولندية.

(المادة الثامنة عشرة)

- 1- بمجرد إيداع وثائق تصديق ثلاثين دولة موقعة على هذا البروتوكول، يسري مفعوله بينهم، اعتباراً من اليوم التسعين اللاحق لإيداع وثيقة تصديق الدولة الثلاثين، ويسري مفعوله بالنسبة لكل دولة تصدق عليه بعد ذلك، اعتباراً من اليوم التسعين اللاحق لإيداع وثيقة تصديقها .
- 2- تقوم حكومة الجمهورية الشعبية البولندية بتسجيل هذا البروتوكول، لدى هيئة الأمم المتحدة بمجرد سريان مفعوله.

(المادة التاسعة عشرة)

- 1- بعد أن يسري مفعول هذا البروتوكول، يصبح الباب مفتوحاً لانضمام أي دولة غير موقعة عليه.
- 2- الانضمام إلى هذا البروتوكول من جانب أي دولة ليست طرفاً في اتفاقية وارسو أو أي دولة ليست طرفاً في اتفاقية وارسو المعدلة في لاهاي 1955 يعتبر انضماماً إلى اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكولي لاهاي 1955 و مونتريال رقم (4) لسنة 1975".
- 3- يتم الانضمام بإيداع وثيقة الانضمام، لدى حكومة الجمهورية الشعبية البولندية، ويسري مفعوله اعتباراً من اليوم التسعين اللاحق للإيداع.

(المادة العشرون)

- 1- يجوز لأي طرف في هذا البروتوكول أن ينسحب منه بإخطار موجه إلى حكومة الجمهورية الشعبية البولندية.
- 2- يولد الانسحاب أثره، بعد انقضاء ستة أشهر، من تاريخ تلقي حكومة الجمهورية الشعبية البولندية الإخطار بالانسحاب.
- 3- فيما بين أطراف هذا البروتوكول، لا يجوز بأي وجه تفسير انسحاب أي طرف منهم من اتفاقية وارسو وفقاً لمادتها (39)، أو من بروتوكول لاهاي وفقاً لمادته (24)، على أنه انسحاب من اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكولي لاهاي 1955 ومونتريال رقم (4) لسنة 1975.

(المادة الحادية والعشرون)

- 1- يجوز إبداء التحفظات الآتية على هذا البروتوكول:
أ- يجوز لأي دولة أن تعلن أي وقت، بإخطار موجه إلى حكومة الجمهورية الشعبية البولندية، عدم سريان اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكولي لاهاي 1955 ومونتريال رقم (4) لسنة 1975 على نقل

الأشخاص والأمتعة والبضائع الذي يتم لصالح سلطاتها الحربية على متن الطائرات المسجلة فيها والتي تكون قد حجزت كامل حمولتها بواسطة هذه السلطات أو من ينوب عنها.

ب - يجوز لأي دولة، عند تصديقها أو انضمامها إلى بروتوكول مونتريال الإضافي رقم (3) لسنة 1975 أو في أي وقت لاحق، أن تعلن عدم التزامها بأحكام اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكولي لاهاي 1955 ومونتريال رقم (4) لسنة 1975، وذلك فيما يتعلق بنقل الركاب والأمتعة، ويولد هذا الإعلان أثره بعد انقضاء ستة أشهر من تاريخ استلام حكومة الجمهورية الشعبية البولندية للإعلان.

ج- يجوز لأي دولة تكون قد بدأت تحفظا طبقا للفقرة السابقة أن تسحب هذا التحفظ في أي وقت، وذلك بإخطار موجه لحكومة الجمهورية الشعبية البولندية.

(المادة الثانية والعشرون)

تقوم حكومة الجمهورية الشعبية البولندية فوراً بإخطار جميع الدول الأطراف في اتفاقية وارسو أو تلك الاتفاقية المعدلة وكافة الدول الموقعة أو المنظمة للبروتوكول الحالي وكذلك المنظمة الدولية للطيران المدني، بتاريخ كل توقيع، وتاريخ إيداع كل وثيقة تصديق أو انضمام وتاريخ سريان مفعول هذا البروتوكول، والمعلومات الأخرى المتعلقة بهذا الخصوص.

(المادة الثالثة والعشرون)

فيما بين أطراف هذا البروتوكول الذين يكونون أعضاء أيضا في الاتفاقية المكملة لاتفاقية وارسو الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الذي يقوم به شخص آخر غير الناقل المتعاقد، والموقع عليها في جوادا لآخارا بتاريخ 18 سبتمبر 1961 (المشار إليها فيما بعد باتفاقية جوادا لآخارا)، فإن أي إشارة إلى اتفاقية وارسو تكون واردة في اتفاقية جوادا لآخارا تتضمن الإشارة إلى اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 و مونتريال رقم (4) لسنة 1975، وذلك في الحالات التي يخضع فيها لهذا البروتوكول النقل الذي يتم وفقا للاتفاق المشار إليه في الفقرة (ب) من المادة الأولى من اتفاقية جوادا لآخارا.

(المادة الرابعة والعشرون)

إذا كانت هناك دولتان أو أكثر أطراف في هذا البروتوكول وأي من بروتوكول جواتيمالا لسنة 1971 أو بروتوكول مونتريال الإضافي رقم (3) لسنة 1975، فإن القواعد الآتية تطبق فيما بينهم:
أ- الأحكام المترتبة على النظام المقررة بمقتضى هذا البروتوكول، فيما يتعلق بالبضائع وأصناف البريد، تكون لها الغلبة على الأحكام المترتبة على النظام المقرر بمقتضى بروتوكول جواتيمالا 1971 أو بروتوكول مونتريال الإضافي رقم (3) لسنة 1975.

ب- الأحكام المترتبة على النظام المقرر بمقتضى بروتوكول جواتيمالا 1971، أو بروتوكول مونتريال الإضافي رقم (3) لسنة 1975 ، فيما يتعلق بالركاب أو الأمتعة، تكون لها الغلبة على الأحكام المترتبة على النظام المقرر بمقتضى هذا البروتوكول.

(المادة الخامسة والعشرون)

يظل باب هذا البروتوكول مفتوحا للتوقيع عليه حتى أول يناير 1976.

الملحق رقم 02

اتفاقية مونتريال لسنة 1999

بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي

إن الدول الأطراف في هذه الاتفاقية،

إدراكا منها لما قدمته اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو في الثاني عشر من أكتوبر عام 1929 -المشار إليها فيما بعد باسم اتفاقية وارسو- و الوثائق الأخرى المتصلة بها، من إسهام كبير نحو تحقيق التوافق في أحكام قانون الجو الدولي الخاص .
وإدراكا منها للحاجة إلى تحديث و توحيد اتفاقية وارسو و الوثائق المتصلة بها.
وإدراكا منها لأهمية تأمين حماية مصالح المستهلكين في النقل الجوي الدولي والحاجة إلى الحصول على التعويض العادل على أساس مبدأ التعويض عن الضرر.
وإذ تؤكد مجددا أنه من المرغوب فيه أن تتطور عمليات النقل الجوي الدولي على نحو منظم و أن تؤمن حركة نقل الركاب والأمتعة والبضائع بدون عوائق، طبقا لمبادئ وأغراض اتفاقية الطيران المدني الدولي، المبرمة في شيكاغو في السابع من ديسمبر 1944.
وإقناعا منها بأن اتخاذ تدابير جماعية من قبل الدول لتحقيق مزيد من التوافق و التقنين لبعض القواعد التي تحكم النقل الجوي الدولي من خلال اتفاقية جديدة، هو الوسيلة الأكثر ملاءمة لتحقيق توازن عادل بين المصالح.

قد اتفقت على ما يلي:

الفصل الأول

أحكام عامة

المادة الأولى – نطاق التطبيق

- 1 - تسري هذه الاتفاقية على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع تقوم به طائرة بمقابل، وتسري أيضا على النقل المجاني بطائرة، الذي تقوم به مؤسسة للنقل الجوي.
- 2- لأغراض هذه الاتفاقية، تعني عبارة "النقل الدولي" أي نقل تكون فيه نقطتا المغادرة والمقصد النهائي، وفقا للعقد المبرم بين الأطراف، واقعتين 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 طرفاً، ولا يعتبر نقلاً دولياً لأغراض هذه الاتفاقية النقل بين نقطتين داخل إقليم دولة واحدة طرف بدون نقطة توقف عليها داخل إقليم دولة أخرى.
- 3- لأغراض هذه الاتفاقية، يعتبر النقل الذي يقوم به عدد من الناقلين المتتابعين نقلاً واحداً لا يتجزأ إذا ما اعتبره الأطراف عملية واحدة، سواء كان الاتفاق بشأنه قد أبرم في صورة عقد واحد أو سلسلة من العقود، ولا يفقد صفته الدولية لمجرد وجوب تنفيذ أحد العقود أو سلسلة منها تنفيذاً كاملاً داخل إقليم نفس الدولة.
- 4- تسري هذه الاتفاقية أيضاً على النقل المنصوص عليه في الفصل الخامس، مع مراعاة الشروط الواردة في ذلك الفصل.

المادة الثانية – النقل الذي تقوم به الدولة و نقل المواد البريدية.

- 1- تسري هذه الاتفاقية على النقل الذي تقوم به الدولة أو الأشخاص الاعتباريون الآخرون الخاضعون للقانون العام وفقاً للشروط المنصوص عليها في المادة 1.
- 2- عند نقل المواد البريدية، يكون الناقل مسؤولاً فقط تجاه إرادة البريد المختصة طبقاً لقواعد التي تنطبق على العلاقة بين الناقلين وإدارات البريد.
- 3- فيما عدا ما ورد في الفقرة (2) من هذه المادة، لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على نقل المواد البريدية.

الفصل الثاني

المستندات و واجبات الأطراف فيما يتعلق

بنقل الركاب و الأمتعة و البضائع

المادة الثالثة – الركاب و الأمتعة

1- في حالة نقل الركاب ،يتعين تسليم مستند نقل فردي أو جماعي يتضمن ما يلي:

أ- بيان نقطتي المغادرة والمقصد النهائي.

ب- بيان نقطة واحدة على الأقل من نقاط التوقف، إذا كانت نقطتا المغادرة و المقصد النهائي واقعتين في إقليم دولة طرف واحدة و ذلك إذا كانت هناك نقطة توقف أو نقاط توقف متفق عليها واقعة في إقليم دولة أخرى.

2- يجوز الاستعاضة عن تسليم مستند النقل المشار إليه في الفقرة (1) بأي وسيلة أخرى تسجل بها المعلومات المذكورة في تلك الفقرة، وإذا استخدمت مثل هذه الوسيلة الأخرى، فعلى الناقل أن يعرض على الراكب تسليمه بياناً كتابياً بالمعلومات المسجلة بهذه الوسيلة.

3- على الناقل أن يسلم الراكب بطاقة تعريف عن كل قطعة من الأمتعة المسجلة.

4- يعطى الراكب إشعاراً كتابياً يفيد بأنه في الحالات التي تنطبق عليها هذه الاتفاقية فإنها تحكم وقد تحد من مسؤولية الناقلين عن الوفاة أو الإصابة، وعن تلف الأمتعة أو ضياعها أو تعييبها، وعن التأخير

5- إن عدم الالتزام بأحكام الفقرات السابقة لا يؤثر على وجود أو على صحة عقد النقل، الذي يظل مع ذلك خاضعاً لقواعد هذه الاتفاقية بما فيها القواعد المتعلقة بتحديد المسؤولية.

المادة الرابعة – البضائع

1- في حالة نقل البضائع، يتعين تسليم وثيقة شحن جوي .

2- يجوز الاستعاضة عن تسليم وثيقة الشحن الجوي بأي وسيلة أخرى تتضمن المعلومات المتعلقة بالنقل المطلوب القيام به، وفي حالة استخدام مثل هذه الوسائل الأخرى، فعلى الناقل أن يسلم المرسل، بناء على طلب هذا الأخير، إيصال بضاعة يسمح بالتعرف على الإرسالية والاطلاع على المعلومات المسجلة بتلك الوسائل الأخرى.

المادة الخامسة- محتويات وثيقة الشحن الجوي أو إيصال البضائع

تتضمن وثيقة الشحن الجوي أو إيصال البضائع ما يلي:

أ- بيان نقطتي المغادرة و المقصد النهائي.

ب- بيان نقطة واحدة على الأقل من نقاط التوقف، إذا كانت نقطتا المغادرة و المقصد النهائي واقعتين في إقليم دولة طرف واحدة و ذلك إذا كانت هناك نقطة توقف أو نقاط توقف متفق عليها واقعة في إقليم دولة أخرى.

ج- بيان وزن الإرسالية.

المادة السادسة- الوثيقة المتعلقة بطبيعة البضائع

يجوز إلزام المرسل، عند الضرورة، بأن يتقيد بإجراءات الجمارك و الشرطة و السلطات العامة الأخرى، بتقديم وثيقة تبين طبيعة البضائع. ولا ينشئ هذا الحكم على الناقل أي واجب أو إلتزام أو مسؤولية ناتجة عنه.

المادة السابعة- وصف وثيقة الشحن الجوي

- 1- يقوم المرسل بتحرير وثيقة الشحن الجوي من ثلاث نسخ أصلية.
- 2- تمهر النسخة الأولى بعبارة: "لِلناقل" ويوقع عليها المرسل. وتمهر النسخة الثانية بعبارة "لِلمرسل إليه" ويوقع عليها كل من المرسل و الناقل. ويوقع الناقل على النسخة الثالثة و يسلمها إلى المرسل بعد قبول البضائع.
- 3- يجوز أن يكون توقيع الناقل وتوقيع المرسل مطبوعين أو أن يستعاض عنهما بخاتم.
- 4- إذا قام الناقل بتحرير وثيقة الشحن الجوي بناء على طلب المرسل، فيعتبر الناقل متصرفا نيابة عن المرسل، ما لم يقدّم الدليل على خلاف ذلك.

المادة الثامنة-المستندات المتعلقة بالطرود المتعددة

في حالة تعدد الطرود :

- أ-لناقل البضائع الحق في أن يطالب المرسل بتحرير وثائق شحن جوي منفصلة.
- ب-لِلمرسل الحق في أن يطالب الناقل بتسليم إيصالات بضائع منفصلة عند استخدام الوسائل الأخرى المشار لئليها في الفقرة (2) من المادة الرابعة .

المادة التاسعة – عدم الإلتزام بالأحكام المتعلقة بالمستندات المطلوبة.

إن عدم الإلتزام بأحكام المواد من 4 إلى 8 لا يؤثر على وجود أو على صحة عقد النقل، الذي يظل مع ذلك خاضعا لقواعد هذه الاتفاقية بما فيها القواعد المتعلقة بتحديد المسؤولية.

المادة العاشرة- المسؤولية عن البيانات الواردة في المستندات .

- 1- يكون المرسل مسؤولا عن صحة البيانات و الاقرارات المتعلقة بالبضائع، المدونة من قبله أو نيابة عنه في وثيقة الشحن الجوي أو المقدمة منه أو نيابة عنه للناقل لتدوينها في إيصال البضائع ولإدراجها في التسجيلات القائمة بالوسائل الأخرى المشار إليها في الفقرة(2) من المادة 4. وتطبق هذه الأحكام أيضا عندما يكون نفس الشخص الذي ينوب عن المرسل وكيلا للناقل أيضا.
- 2- يتحمل المرسل المسؤولية عن جميع الأضرار التي تلحق بالناقل أو بأي شخص آخر يكون الناقل مسؤولا تجاهه، بسبب ما قدمه نيابة عنه من البيانات وإقرارات غير سليمة أو غير كاملة.

3- مع مراعاة أحكام الفقرتين (1) و(2) من هذه المادة، يتحمل الناقل المسؤولية عن جميع الأضرار التي تلحق بالمرسل أو بأي شخص آخر يكون المرسل مسؤولاً تجاهه، بسبب ما دونه الناقل أو ما دون نيابة عنه من بيانات وإقرارات غير سليمة أو غير صحيحة أو غير كاملة في إيصال البضائع أو في التسجيلات القائمة بالوسائل الأخرى المشار إليها في الفقرة (2) من المادة 4.

المادة الحادية عشر - حجية المستندات

1- تعتبر وثيقة الشحن الجوي أو إيصال البضائع دليلاً على إبرام العقد واستلام البضائع وشروط النقل المذكورة فيهما، ما لم يثبت خلاف ذلك .

2- تكون البيانات المدونة في وثيقة الشحن الجوي أو في إيصال البضائع بشأن وزن البضائع وأبعادها وتغليفها، وكذلك البيانات المتعلقة بعدد الطرود، دليلاً يحتج به ما لم يثبت خلاف ذلك . أما البيانات المتعلقة بكمية البضائع وحجمها و حالتها فلا تكون لها الحجية ضد الناقل، إلا بقدر ما يكون الناقل قد تحقق منها في حضور المرسل، وأثبت ذلك في وثيقة الشحن الجوي أو في إيصال البضائع، أو بقدر ما تكون البيانات متعلقة بالحالة الظاهرة للبضائع.

المادة الثانية عشر - حق التصرف بالبضائع

1- يحق للمرسل أن يتصرف بالبضائع، و ذلك إما بسحبها من مطار المغادرة أو مطار المقصد النهائي ، أو بحجزها أثناء الرحلة عند أي هبوط للطائرة ن او المطالبة بتسليمها في مكان المقصد النهائي أو أثناء الرحلة إلى شخص آخر غير المرسل إليه المعين أصلاً، أو بالمطالبة بإعادتها إلى مطار المغادرة، بشرط قيامه بتنفيذ كافة الالتزامات الناشئة عن عقد النقل. و يجب ألا يمارس المرسل حق التصرف هذا على نحو يعود بالضرر على الناقل أو المرسلين الآخرين، و يجب عليه أن يتحمل أي مصاريف تترتب على ممارسة هذا الحق.

2- على الناقل، عند استحالة تنفيذ تعليمات المرسل، أن يخطر به بذلك فوراً.

3- إذا نفذ الناقل تعليمات المرسل بالتصرف بالبضائع، دون المطالبة بتقديم نسخة وثيقة الشحن الجوي أو إيصال البضائع المسلم إلى المرسل، فإن الناقل يكون مسؤولاً عن أي ضرر قد يلحق من جراء ذلك بأي شخص تكون بحوزته بصفة قانونية وثيقة الشحن الجوي أو إيصال البضائع، وذلك مع عدم الإخلال بحق الناقل في الرجوع على المرسل.

4- ينتهي حق المرسل اعتباراً من اللحظة التي يبدأ فيها حق المرسل إليه وفقاً للمادة 13. غير أنه إذا رفض المرسل إليه تسلم البضائع أو تعذر الاتصال به، فإن المرسل يسترد حقه في التصرف.

المادة الثالثة عشر- تسليم البضائع

1- ما لم يكن المرسل قد مارس الحق الذي يستمده من المادة 12 ، يحق للمرسل إليه، عند وصول البضائع إلى نقطة المقصد، أن يطالب الناقل بتسليمه البضائع، إذا ما قام بدفع التكاليف المستحقة و بتنفيذ شروط النقل .

2- على الناقل أن يخطر المرسل إليه بمجرد وصول البضائع، ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك.

3- إذا أقر الناقل بضياع البضائع، أو إذا لم تكن البضائع قد وصلت بعد إنقضاء سبعة أيام على التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه، يحق للمرسل إليه أن يطالب الناقل بالحقوق الناشئة عن عقد النقل.

المادة الرابعة عشر- مطالبة المرسل و المرسل إليه بحقوقهما

للمرسل والمرسل إليه أن يطالب كل منهما بإسمه الخاص بجميع الحقوق المخولة لهما على التوالي بموجب المادتين 12 و 13، سواء كان ذلك لمصلحته الذاتية أو لمصلحة الغير، وذلك بشرط تنفيذ الالتزامات التي يفرضها عقد النقل .

المادة الخامسة عشر - العلاقة بين المرسل و المرسل إليه أو العلاقات المتبادلة بين الغير

1- لا يترتب على تطبيق المواد 12 و 13 و 14 أي مساس بالعلاقات القائمة بين المرسل والمرسل إليه، أو بالعلاقات المتبادلة بين الغير الذين يستمدون حقوقهم إما من المرسل وإما من المرسل إليه.

2- كل اتفاق يتعارض مع أحكام المواد 12 و 13 و 14، يجب النص عليه صراحة في وثيقة الشحن الجوي أو على إيصال البضائع.

المادة السادسة عشر-إجراءات الجمارك أو الشرطة أو السلطات العامة الأخرى

1- على المرسل أن يقدم المعلومات و الوثائق الضرورية لإتمام إجراءات الجمارك والشرطة وأي سلطات عامة أخرى قبل تسليم البضائع إلى المرسل إليه. و يكون المرسل مسؤولاً في مواجهة الناقل عن أي ضرر ينشأ عن عدم وجود هذه المعلومات أو الوثائق أو عدم كفايتها أو عدم صحتها. وذلك ما لم يكن الضرر عائداً لخطأ الناقل أو تابعيه أو وكلائه.

2- إن الناقل غير ملزم بالتثبت من صحة أو كفاية هذه المعلومات أو الوثائق

الفصل الثالث

مسؤولية الناقل و مدى التعويض عن الضرر

المادة السابعة عشر- وفاة الراكب أو إصابته -الضرر اللاحق بالأمته

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

2- يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف الأمتعة أو ضياعها أو تعييبها، بشرط أن يكون الحدث الذي سبب التلف أو الضياع أو التعيب قد وقع فقط على متن الطائرة أو أثناء أي فترة كانت فيها الأمتعة المسجلة في حراسة الناقل. غير أنه إذا كان الضرر ناجماً و بقدر ما يكون ناجماً عن خلل كامن في الأمتعة أو عن نوعيتها أو عن عيب ذاتي فيها، فلا يكون الناقل مسؤولاً. وفي حالة الأمتعة غير المسجلة، بما في ذلك الأمتعة الشخصية، يكون الناقل مسؤولاً إلا إذا كان الضرر ناتجاً عن خطئه أو خطأ تابعيه أو وكلائه .

3- إذا أقر الناقل بضياع الأمتعة المسجلة، أو إذا لم تصل الأمتعة المسجلة خلال واحد و عشرين يوماً من التاريخ الذي كان يجب وصولها فيه، يحق للراكب ممارسة الحقوق الناشئة عن عقد النقل في مواجهة الناقل.

4- ما لم ينص على خلاف ذلك، تعني عبارة "الأمتعة" في هذه الاتفاقية كلا من الأمتعة المسجلة و والأمتعة غير المسجلة.

المادة الثامنة عشر -الضرر اللاحق بالبضائع

1- يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف البضائع أو ضياعها أو تعييبها بشرط أن يكون الحدث الذي ألحق الضرر على هذا النحو قد وقع فقط خلال النقل الجوي.

2- غير أن الناقل لا يكون مسؤولاً إذا أثبت و بقدر ما يثبت أن تلف البضائع أو ضياعها أو تعييبها قد 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.

ج- عمل من أعمال الحرب أو نزاع مسلح.

د- إجراءات اتخذتها السلطة العمومية بشأن دخول البضائع أو خروجها أو عبورها .

3- في مفهوم الفقرة(1) من هذه المادة، يشمل النقل الجوي المدة التي تكون خلالها البضائع في حراسة الناقل.

4- لا تشمل مدة النقل الجوي أي نقل بري أو نقل بحري أو نقل في مجار مائية خارج المطار. غير أنه إذا حدث هذا النقل تنفيذا لعقد نقل جوي بغرض التحميل أو التسليم أو النقل من مركبة إلى أخرى، فيفترض أن الضرر قد نشأ عن حدث وقع أثناء النقل الجوي، ما لم يعم الدليل على عكس ذلك. وإذا قام الناقل، بدون موافقة المرسل، استبدال واسطة بواسطة نقل أخرى، فيما يتعلق بالنقل كليا أو جزئيا الذي يتناوله الاتفاق بين الأطراف باعتباره جويا، فإن النقل بتلك الوسطة الأخرى يعتبر أنه تم ضمن مدة النقل الجوي.

المادة التاسعة عشر- التأخير

يكون الناقل الجوي مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو، غير أن الناقل لا يكون مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير إذا أثبت أنه اتخذ هو و تابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليه أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير.

المادة العشرون -الإعفاء من المسؤولية

إذا أثبت الناقل أن الضرر قد نجم عن، أو أسهم في حدوثه، إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص المطالب بالتعويض، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه ، يعفى الناقل كليا أو 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 شخص آخر غير الراكب، يعفى الناقل كذلك كليا أو جزئيا من مسؤوليته بقدر ما يتبث أن حدوث الضرر أو الإسهام في حدوثه قد حصل نتيجة إهمال أو خطأ أو امتناع هذا الراكب. و تنطبق هذه المادة على جميع أحكام المسؤولية في هذه الاتفاقية، بما في ذلك الفقرة (1) من المادة 21.

المادة الواحدة و العشرون- التعويض في حالة وفاة الراكب أو إصابته

1- فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في الفقرة (1) من المادة 17 و التي لا تتجاوز قيمتها 100.000 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، لا يجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته أو أن يحد منها.

2- فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في الفقرة (1) من المادة 17 والتي لا تتجاوز قيمتها 100.000 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، لا يكون الناقل مسؤولا إذا أثبت ما يلي:

أ- أن هذا الضرر لم ينشأ عن الإهمال أو الخطأ أو الإمتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه .

ب- وأن هذا الضرر نشأ فقط عن الإهمال أو الخطأ أو الإمتناع من جانب الغير .

المادة الثانية و العشرون- حدود المسؤولية فيما يتعلق بالتأخير والأمتعة و البضائع

1- في حالة الضرر الناتج عن التأخير في نقل الركاب كما هو مبين في المادة 19 ، تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ 4150 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب.

2- عند نقل الأمتعة ، تكون مسؤولية الناقل في حالة تلفها أو ضياعها أو تعييبها أو تأخيرها ، محدودة بمبلغ 1000 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب ما لم يقيم الراكب ، عند تسليم الأمتعة المسجلة إلى الناقل، بتقديم بيان خاص يوضح فيه مصلحته في تسليمها عند نقطة المقصد، و بدفع مبلغ إضافي إذا اقتضى الأمر ذلك. و في هذه الحالة، يكون الناقل ملزما بدفع مبلغ لا يتجاوز المبلغ المعلن، إلا إذا أثبت أن هذا المبلغ يفوق مصلحة الراكب الفعلية في استلام الأمتعة عند نقطة المقصد.

3- عند نقل البضائع ، تكون مسؤولية الناقل في حالة تلفها أو ضياعها أو تعييبها أو تأخيرها، محدودة بمبلغ 17 وحدة سحب خاصة عن كل كيلوغرام، ما لم يقيم المرسل، عند تسليم الطرد إلى الناقل بتقديم بيان خاص يوضح فيه مصلحته في تسليمه عند نقطة المقصد. وبدفع مبلغ إضافي إذا اقتضى الأمر ذلك. وفي هذه الحالة يكون الناقل ملزما بدفع مبلغ لا يتجاوز المبلغ المعلن، إلا إذا أثبت هذا المبلغ يفوق مصلحة المرسل الفعلية في استلام الطرد عند نقطة المقصد .

4- في حالة تلف أو ضياع أو تعيب أو تأخير جزء من البضائع أو أي شيء مما تتضمنه ، يكون الوزن الكلي للطرد أو الطرود المتعلقة بها الأمر هو وحده المعول عليه لتعيين حد مسؤولية الناقل. غير أنه، إذا كان التلف أو الضياع أو التعيب أو التأخير الذي يلحق بجزء من البضائع أو بأي شيء مما تتضمنه، أمرا يؤثر على قيمة طرود أخرى تغطيها وثيقة الشحن الجوي ذاتها، أو الإيصال ذاته، في حالة عدم إصدارهما، البيانات المسجلة بالوسائل الأخرى المشار إليها في الفقرة (2) من المادة 4، فإن الوزن الكلي لهذا الطرد أو الطرود يجب أن يؤخذ في الاعتبار أيضا عند تعيين حد المسؤولية.

5- لا تسري الأحكام الواردة أعلاه في الفقرتين (1) و (2) من هذه المادة ، إذا ثبت أن الضرر قد نتج عن فعل أو إمتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه، بقصد إحداث ضرر أو برعونة مقرونة بإدراك أن ضررا سينجم عن ذلك في الغالب. ويشترط أيضا، في حالة وقوع الفعل أو الإمتناع من أحد التابعين أو الوكلاء، إثبات أن هذا التابع أو الوكيل كان يتصرف في نطاق ممارسته لوظيفته .

6- إن المواد المقررة في المادة 21 و في هذه المادة، لا تمنع المحكمة من أن تقضي- بالإضافة إلى ذلك- وفقا لقانونها، بمبلغ يوازي كل أو بعض تكاليف الدعوى و نفقات التقاضي الأخرى التي تكبدها المدعي، بما فيها الفوائد، ولا يسري حكم هذا النص إذا كان مبلغ التعويض المحكوم به ما عدا تكاليف الدعوى و نفقات التقاضي الأخرى، لا يزيد عن المبلغ الذي عرضه الناقل كتابيا على المدعي، خلال مدة ستة أشهر من تاريخ الحدث الذي سبب الضرر، أو قبل رفع الدعوى إذا رفعت في تاريخ لاحق لتلك المدة .

المادة الثالثة والعشرون- تحويل الوحدات النقدية

1- إن المبالغ المبينة في شكل وحدات حقوق السحب الخاصة في هذه الاتفاقية تشير إلى وحدة حقوق السحب الخاصة حسب تعريف صندوق النقد الدولي. و يتم تحويل هذه المبالغ إلى العملات الوطنية، عند التقاضي، وفقا لقيمة تلك العملات مقومة بوحدات حقوق السحب الخاصة يوم صدور الحكم. وتحسب قيمة العملة الوطنية لدولة طرف عضو في صندوق النقد الدولي مقومة بوحدات حقوق السحب الخاصة، وفقا لطريقة التقويم التي يطبقها صندوق النقد الدولي بالنسبة لعملياته و معاملاته السارية يوم صدور الحكم. و تحسب قيمة العملة الوطنية بوحدات حقوق السحب الخاصة لدولة طرف ليست عضوا في صندوق النقد الدولي، وفقا للطريقة التي تحددها هذه الدولة

2- غير أن الدول التي ليست أعضاء في صندوق النقد الدولي و التي لا تسمح قوانينها بتطبيق أحكام الفقرة (1) من هذه المادة يجوز لها، عند التصديق أو الإنضمام أو في أي وقت لاحق، أن تعلن أن مسؤولية الناقل المنصوص عليها في المادة 21 محدودة بمبلغ 1.500.000 وحدة نقدية عن كل راكب، عند التقاضي داخل أقاليمها، و بمبلغ 62.500 وحدة نقدية عن كل راكب بالنسبة للفقرة (1) من المادة 22، و بمبلغ 15.000 وحدة نقدية عن كل راكب بالنسبة للفقرة (2) من المادة 22، و بمبلغ 250 وحدة نقدية عن كل كيلوغرام بالنسبة للفقرة (3) من المادة 22. و هذه الوحدة تعادل خمسة و ستين مليغراما و نصفًا من الذهب بنسبة نقاء تبلغ تسعمائة في الألف. و يجوز تحويل هذه المبالغ إلى العملة الوطنية المهنية بأرقام مجبورة الكسور. و يتم تحويل هذه المبالغ إلى العملة الوطنية طبقا لقانون الدولة المعنية.

3- يجب إجراء الحساب المذكور في الجملة الأخيرة من الفقرة (1) من هذه المادة و أسلوب التحويل المذكورة في الفقرة (2) من هذه المادة بطريقة تعبر إلى أبعد حد ممكن بالعملية الوطنية للدولة الطرف عن نفس القيمة الحقيقية للمبالغ الواردة في المادتين 21 و 22، التي تنجم عن تطبيق الجمل الثلاث الأولى من الفقرة (1) من هذه المادة. و يجب على الدول الأطراف أن تبلغ جهة الإيداع بطريقة الحساب طبقا للفقرة (1) من هذه المادة، أو بنتيجة التحويل المنصوص عليه في الفقرة (2) من هذه المادة حسب الحالة، و ذلك عند إيداع وثيقة التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام لهذه الاتفاقية و عند إجراء أي تغيير في طريقة الحساب أو نتائجه.

المادة الرابعة و العشرون- مراجعة حدود المسؤولية

1- دون الإخلال بأحكام المادة 25 من هذه الاتفاقية و مع مراعاة الفقرة (2) أدناه ، يجب مراجعة حدود المسؤولية المحددة في المواد 21 و 22 و 23 من جانب جهة الإيداع مرة كل خمس سنوات ، على أن تتم أول مراجعة في نهاية السنة الخامسة بعد تاريخ سريان هذه الاتفاقية ، أو إذا لم تسر الاتفاقية خلال خمس سنوات من تاريخ فتح باب التوقيع عليها، خلال السنة الأولى لسريانها ، مع استخدام عامل تضخم مطابق لمعدل التضخم المتراكم منذ المراجعة السابقة، أو في المرة الأولى منذ سريان الاتفاقية. و يجب

أن يكون مقياس معدل التضخم المستخدم في تحديد عامل التضخم هو المتوسط المرجح للمعدلات السنوية للزيادة أو النقصان في الأرقام القياسية لأسعار الاستهلاك في الدول التي تشكل عملاتها وحدة حقوق السحب الخاصة المذكورة في الفقرة (1) من المادة 23.

2- إذا تبين من المراجعة المشار إليها في الفقرة السابقة أن عامل التضخم قد تجاوز 10 في المائة، فعلى جهة الإيداع أن تخطر الدول الأطراف بتعديل حدود المسؤولية. و يصبح هذا التعديل ساريا بعد ستة أشهر من تاريخ إبلاغه للدول الأطراف وإذا سجلت أغلبية من الدول الأطراف عدم موافقتها، في غضون ثلاثة أشهر من تاريخ الإخطار، لا يسري التعديل، وتحيل جهة الإيداع الأمر إلى اجتماع للدول الأطراف. وعلى جهة الإيداع أن تخطر فوراً جميع الدول الأطراف بسريان أي تعديل.

3- بالرغم من نص الفقرة (1) من هذه المادة، يطبق الإجراء المشار إليه في الفقرة (2) من هذه المادة، في أي وقت، شريطة أن تعرب ثلث الدول الأطراف عن رغبتها في ذلك و بشرط أن يكون عامل التضخم المشار إليه في الفقرة (1) قد تجاوز 30 في المائة منذ المراجعة السابقة أو منذ تاريخ سريان هذه الاتفاقية إذا لم يحدث تعديل سابق.

تجري المراجعات اللاحقة باتباع الإجراء المذكور في الفقرة (1) من هذه المادة مرة كل خمس سنوات ابتداء من نهاية السنة الخامسة بعد تاريخ المراجعات بموجب الفقرة الحالية.

المادة الخامسة والعشرون - اشتراط حدود المسؤولية

يجوز للناقل أن يشترط خضوع عقد النقل لحدود مسؤولية أعلى من الحدود المنصوص عليها في هذه الاتفاقية أو أنه لا يخضع لأي حدود للمسؤولية .

المادة السادسة والعشرون - بطلان الأحكام التعاقدية

كل بند يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته أو إلى وضع حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلاً ولاغياً، ولكن بطلان هذا البند لا يرتب عليه بطلان العقد بأكمله، الذي يظل خاضعاً لأحكام هذه الاتفاقية.

المادة السابعة والعشرون- حرية التعاقد

ليس في هذه الاتفاقية ما يمنع الناقل من رفض إبرام أي عقد للنقل، أو من التنازل عن أي أسباب دفاع متاحة بموجب الاتفاقية، أو من وضع شروط لا تتعارض مع أحكام هذه الاتفاقية .

المادة الثامنة و العشرون- المدفوعات المسبقة

في حالة حوادث الطائرات التي ينتج عنها وفاة ركاب أو إصابتهم، على الناقل أن يدفع دون إبطاء ، إذا كان ملزماً بموجب قانونه الوطني، مبالغ مسبقة إلى الشخص الطبيعي أو الأشخاص الطبيعيين الذين يحق لهم أن يطالبوا بالتعويض لتلبية احتياجاتهم الاقتصادية العاجلة. ولا تشكل هذه المبالغ اعترافاً بالمسؤولية و يجوز حسمها من أي مبالغ يدفعها الناقل كتعويض في وقت لاحق.

المادة التاسعة و العشرون- أساس المطالبات

في حالة نقل الركاب والأمتعة و البضائع، لا يجوز رفع أي دعوى للتعويض، مهما كان سندها، سواء بمقتضى هذه الاتفاقية أو بناء على عقد أو بسبب عمل غير مشروع أو لأي سبب آخر، إلا وفقاً لشروط و حدود المسؤولية المقررة في هذه الاتفاقية، دون المساس بمسألة تحديد الأشخاص الذين لهم حق المقاضاة و بحقوق كل منهم. ولا يمكن المطالبة في أي دعوى كهذه بأي تعويضات جزائية أو رادعة أو أي تعويضات تخرج عن نطاق التعويض عن الضرر.

المادة الثلاثون- التابعون و الوكلاء – مجموع الطلبات

1- إذا رفعت دعوى على تابع أو وكيل للناقل بسبب ضرر مشار إليه في هذه الاتفاقية ، فلهذا التابع أو الوكيل، إذا ما أثبت أنه تصرف في نطاق ممارسته لوظيفته، الحق في الاستفادة من شروط وحدود المسؤولية التي يحق للناقل ذاته الاستناد إليها بمقتضى هذه الاتفاقية .

2- يجب ألا يتجاوز مجموع التعويضات التي يمكن الحصول عليها في هذه الحالة من الناقل و تابعيه ووكلائه الحدود المشار إليها.

3- فيما عدا ما يتعلق بنقل البضائع، لا تسري أحكام الفقرتين (1) و (2) من هذه المادة إذا ثبت أن الضرر قد نتج عن فعل أو امتناع من قبل التابع أو الوكيل بقصد إحداث ضرر، أو برعونة مقرونة بإدراك أن ضرراً سينجم عن ذلك في الغالب .

المادة الواحد و الثلاثون- آجال الاحتجاج

1- يعتبر تسلم المرسل إليه الأمتعة المسجلة أو البضائع دون احتجاج، ما لم يثبت العكس، قرينة على أنها سلمت في حالة جيدة ووفقاً لمستند النقل أو للمعلومات المحددة في الوسائل الأخرى المشار إليها في الفقرة (2) من المادة 3، و في الفقرة (2) من المادة 4.

2- في حالة التعيب، يجب على المرسل إليه أن يوجه احتجاجاً إلى الناقل فور اكتشاف التعيب، وعلى الأكثر، خلال سبعة أيام بالنسبة للأمتعة المسجلة وأربعة عشر يوماً بالنسبة للبضائع، اعتباراً من تاريخ تسلمها. و في الأخير، يجب عليه تقديم الاحتجاج خلال واحد و عشرين يوماً على الأكثر من التاريخ الذي تكون فيه الأمتعة أو البضائع قد وضعت تحت تصرفه.

- 3- يجب أن يقدم كل احتجاج كتابيا و يعطى أو يرسل في غضون المواعيد المحددة آنفا لهذا الاحتجاج.
- 4- إذا لم يقدم الاحتجاج خلال الآجال المحددة آنفا، فلا تقبل أي دعوى ضد الناقل إلا في حالة الغش من جانبه.

المادة الثانية و الثلاثون- 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.

المادة الثالثة و الثلاثون-الاختصاص القضائي

1- تقام دعوى التعويض، وفقا لاختيار المدعي، في إقليم إحدى الدول 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 المقصد.

2- فيما يتعلق بالضرر الناجم عن وفاة الراكب أو إصابته، يجوز رفع الدعوى أمام إحدى المحاكم المذكورة في الفقرة (1) من هذه المادة، أو في إقليم إحدى الدول الأطراف الذي يوجد فيه محل الإقامة الرئيسي و الدائم للراكب في وقت وقوع الحادثة والذي يشغل الناقل إليه و منه خطوطا لنقل الركاب جوا، أما على متن طائراته الخاصة أو على متن طائرات ناقل آخر طبقا لاتفاق تجاري، و يزاول فيه ذلك الناقل الأول أعماله لنقل الركاب جوا من مبان يستأجرها أو يملكها الناقل ذاته أو ناقل آخر يرتبط معه باتفاق تجاري .

3- أغراض الفقرة (2) :

أ- تعني عبارة "اتفاق تجاري" أي اتفاق، بخلاف اتفاق الوكالة، معقود بين الناقلين الجويين و يتعلق بتقديم خدماتهم المشتركة لنقل الركاب جوا.

ب- تعني عبارة "محل الإقامة الرئيسي و الدائم " مكان السكن الأوحده الثابت و الدائم للراكب في وقت وقوع الحادثة. ولا تعتبر جنسية الراكب العامل الحاسم في هذا الصدد.

4- تخضع المسائل الإجرائية لقانون المحكمة التي رفع أمامها الدعوى.

المادة الرابعة و الثلاثون- التحكيم

1- مع مراعاة أحكام هذه المادة يجوز أن يشترط الطرفان في عقد نقل البضائع أن أي خلاف يتعلق بمسؤولية الناقل بمقتضى هذه الاتفاقية يسوى بالتحكيم. ويجب أن يكون مثل هذا الاتفاق كتابيا.

2- تتم إجراءات التحكيم، وفقا لاختيار صاحب المطالبة، في إحدى جهات الاختصاص القضائي المشار إليها في المادة 33.

3- يطبق المحكم أو هيئة التحكيم أحكام هذه الاتفاقية

5- تعتبر أحكام الفقرتين (2) و (3) من هذه المادة جزءا من كل بند أو اتفاق خاص بالتحكيم، و يكون باطلا و بدون أثر أي نص مخالف لهما في بند أو اتفاق التحكيم.

المادة الخامسة و الثلاثون- تقادم الدعاوى

- 1- يسقط الحق في التعويض إذا لم ترفع الدعوى خلال سنتين من تاريخ الوصول إلى نقطة القصد أو من التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه الطائرة، أو من التاريخ الذي توقفت فيه عملية النقل.
- 2- يحدد قانون المحكمة التي رفعت أمامها الدعوى طريقة حساب هذه المدة.

المادة السادسة و الثلاثون- النقل المتتابع

1- في حالة النقل الذي يقوم به عدد من الناقلين المتتابعين الفني مضمون التعريف الوارد بالفقرة (3) من المادة (1)، فإن كل ناقل يقبل ركابا أو أمتعة أو بضائع، تسري عليه القواعد المقررة في هذه الاتفاقية، ويعتبر طرفا من أطراف عقد النقل ، بقدر ما يكون ذلك العقد متعلقا بمرحلة النقل التي جرت تحت إشرافه.

2- في حالة النقل من هذا النوع، لا يحق للراكب أو لأي شخص يستمد منه حقه في التعويض، الرجوع إلا على الناقل الذي تولى النقل الذي وقع خلاله الحادث أو التأخير، ما لم يكن الناقل الأول قد أخذ على عاتقه المسؤولية عن الرحلة بأكملها، بموجب اتفاق صريح.

6- فيما يتعلق بالأمتعة و البضائع، يحق للراكب أو للمرسل الرجوع على الناقل الأول، كما يحق للراكب أو المرسل إليه صاحب الحق في الاستلام الرجوع على الناقل الأخير، و فضلا عن ذلك ، لكل من الراكب و المرسل و المرسل إليه الحق في الرجوع على الناقل الذي تولى مرحلة النقل التي وقع خلالها التلف أو الضياع أو التعيب أو التأخير . يكون هؤلاء الناقلون مسؤولين بالتضامن تجاه الراكب أو المرسل أو المرسل إليه.

-7

المادة السابعة و الثلاثون- حق الرجوع على الغير

ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يؤثر بأي صورة على ما قد يكون أو لا يكون للشخص المسؤول عن الضرر وفقا لأحكامها من حق في الرجوع على أي شخص آخر.

الفصل الرابع

النقل بعدة وسائل

المادة الثامنة و الثلاثون- النقل بعدة وسائل

1- في حالة النقل بعدة وسائل الذي يجرى جزء منه بطريق الجو و جزء آخر منه بأي واسطة نقل أخرى، تسري أحكام هذه الاتفاقية، مع مراعاة أحكام الفقرة (4) من المادة 18، على النقل الجوي فقط على أن تتوفر فيه الشروط المنصوص عليها في المادة 1.

2- ليس في هذه الاتفاقية ما يمنع الأطراف في حالة النقل بعدة وسائل، من تضمين وثيقة النقل الجوي شروطا تتعلق بوسائل نقل أخرى، بشرط مراعاة أحكام هذه الاتفاقية فيما يتعلق بالنقل الجوي.

الفصل الخامس

النقل الجوي الذي يقوم به شخص غير الناقل المتعاقد

المادة التاسعة و الثلاثون-الناقل المتعاقد-الناقل الفعلي

تنطبق أحكام هذا الفصل عندما يبرم شخص (يشار إليه فيما يلي بعبارة "الناقل المتعاقد") بصفته طرفا أساسيا، عقد نقل يخضع لأحكام هذه الاتفاقية مع راكب أو مرسل أو مع شخص يعمل بالنيابة عن الراكب أو المرسل، و يقوم شخص آخر (يشار إليه فيما يلي بعبارة " الناقل الفعلي")، بمقتضى ترخيص من الناقل المتعاقد، بكل أو بجزء من النقل، دون أن يكون بالنسبة لهذا الجزء ناقلا متتابعا في مفهوم هذه الاتفاقية. و يكون هذا الترخيص مفترضا، ما يقيم الدليل على عكس ذلك.

المادة الأربعون- مسؤولية كل من الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي

إذا قام ناقل فعلي بكل أو بجزء من لنقل الذي يخضع لأحكام هذه الاتفاقية، وفقا للعقد المشار إليه في المادة 39، فإن الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي يكون كلاهما، ما لم ينص على غير ذلك في هذا الفصل، خاضعا لأحكام هذه الاتفاقية، الأول بالنسبة لمجمل عملية النقل موضوع العقد، والثاني بالنسبة للنقل الذي يقوم به فقط .

المادة الواحدة و الأربعون- المسؤولية التضامنية

1- الأفعال والامتناع من قبل الناقل الفعلي أو تابعيه أو وكلائه في نطاق ممارستهم لوظائفهم، تعتبر أيضا – فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي- أفعالا و إمتناعا من قبل الناقل المتعاقد .

2- الأفعال والامتناع من قبل الناقل المتعاقد أو تابعيه أو وكلائه في نطاق ممارستهم لوظائفهم، تعتبر أيضا – فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي- أفعالا و إمتناعا من قبل الناقل الفعلي. و مع ذلك فإن أي من هذه الأفعال أو الامتناع لا يخضع الناقل الفعلي لمسؤولية تتجاوز المبالغ المشار إليها في

المواد 21 و 22 و 23 و 24. و أي اتفاق خاص يتحمل الناقل المتعاقد بمقتضاه التزامات لا تفرضها هذه الاتفاقية، و أي تنازل عن حقوق أو أوجه دفاع تمنحها هذه الاتفاقية، و أي إقرار خاص بوجود مصلحة في التسليم إلى الجهة المقصودة وفقا للمادة 22، لا يؤثر على الناقل الفعلي إلا بموافقته.

المادة الثانية و الأربعون-توجيه الاحتجاجات والتعليمات

يكون للاحتجاجات و التعليمات التي توجه إلى الناقل وفقا لأحكام هذه الاتفاقية نفس الأثر سواء وجهت للناقل المتعاقد أو للناقل الفعلي. و مع ذلك، فإن التعليمات المشار إليها في المادة 12 لا يكون لها أثر إلا إذا وجهت للناقل المتعاقد.

المادة الثالثة و الأربعون- التابعون و الوكلاء

فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي، فإن كل تابع أو وكيل لهذا الناقل أو للناقل المتعاقد، إذا ما أثبت أنه قد تصرف في نطاق ممارسته لوظيفته، يحق له الاستفادة من شروط و حدود المسؤولية المقررة بمقتضى هذه الاتفاقية للناقل الذي يتبعه أو يعمل وكيلا له، إلا إذا أثبت أنه تصرف بطريقة تحول دون الاستناد إلى حدود المسؤولية وفقا لهذه الاتفاقية.

المادة الرابعة و الأربعون- مجموع مبالغ التعويض

فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي، فإن مجموع مبالغ التعويض التي يجوز الحصول عليها من هذا الناقل ومن الناقل المتعاقد ومن تابعيهما ووكلائهما إذا كانوا قد تصرفوا في نطاق ممارستهم لوظائفهم، لا يجوز أن يزيد عن أقصى تعويض يمكن فرضه على الناقل المتعاقد أو على الناقل الفعلي بمقتضى هذه الاتفاقية، على أن المسؤولية التي تلقى على عاتق أي من الأشخاص المذكورين في هذه المادة لا يجوز أن تتعدى الحد الذي ينطبق عليه.

المادة الخامسة و الأربعون- توجيه دعاوى التعويض

فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي، يجوز إقامة دعوى التعويض، حسب اختيار المدعي، إما على ذلك الناقل أو على الناقل المتعاقد، أو عليهما معا متضامنين أو منفردين. و إذا أقيمت الدعوى ضد واحد فقط من هذين الناقلين، يحق لذلك الناقل أن يطلب إدخال الناقل الآخر في الدعوى، على أن تخضع الإجراءات والآثار المترتبة على ذلك لقانون المحكمة التي تتولى نظر الدعوى.

المادة السادسة و الأربعون- الاختصاص القضائي الإضافي

تقام أي دعوى للتعويض بموجب المادة 45 ، حسب اختيار المدعي، في إقليم إحدى الدول الأطراف، إما أمام إحدى المحاكم التي يمكن أن ترفع أمامها الدعوى على الناقل المتعاقد وفقا للمادة 33، أو أمام المحكمة ذات الاختصاص في المكان الذي يوجد فيه محل إقامة الناقل الفعلي أو محكمة المركز الرئيسي لأعماله .

المادة السابعة و الأربعون- بطلان النصوص التعاقدية

كل نص نص تعاقدي يهدف إلى إعفاء الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي من مسؤوليتهما الناشئة بموجب هذا الفصل، أو إلى وضع حد أدنى من الحد المعين في هذا الفصل يكون باطلا ولا أثر له، ولكن بطلان هذا النص لا يترتب عليه بطلان العقد بأكمله، فيظل خاضعا لأحكام هذا الفصل.

المادة الثامنة و الأربعون- العلاقات المتبادلة بين الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي

مع مراعاة أحكام المادة 45، لا يجوز تفسير أي نص في هذا الفصل على نحو يمس الحقوق والالتزامات القائمة بين الناقلين، بما في ذلك أي حق في الرجوع أو التعويض.

الفصل السادس

أحكام أخرى

المادة التاسعة و الأربعون – التطبيق الالزامي

تكون باطلة ولاغية كل أحكام في عقد النقل و كل اتفاقيات خاصة سابقة لوقوع الضرر، يخالف بها الأطراف القواعد المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، سواء أكان ذلك بتعيين القانون الواجب التطبيق، أم بتعديل قواعد الاختصاص.

المادة الخمسون - التأمين

على الدول الأطراف أن تطلب من ناقلها أن يحتفظوا بقدر كاف من التأمين يغطي مسؤوليتهم بموجب هذه الاتفاقية. و يجوز للدولة الطرف التي ينظم الناقل رحلات إلى داخلها أن تطلب منه تقديم دليل على أنه يحتفظ بقدر كاف من التأمين يغطي مسؤوليتهم بموجب هذه الاتفاقية.

المادة الواحدة و الخمسون -النقل الذي يتم في ظروف غير عادية

لا تسري أحكام المواد من 3 إلى 5 و 7 و 8، المتعلقة بوثائق النقل، على النقل الذي يتم في ظروف غير عادية، تخرج عن النطاق المألوف لنشاط الناقل.

المادة الثانية و الخمسون- تعريف الأيام

يعني تعبير "الأيام" حينما ذكر في هذه الاتفاقية الأيام التقويمية و ليس أيام العمل.

الفصل السابع

البند الختامية

المادة الثالثة و الخمسون – التوقيع على الاتفاقية و التصديق عليه و سريان مفعولها

1- يفتح باب التوقيع على الاتفاقية في مونتريال في 28 ماي 1999 للدول المشاركة في المؤتمر الدولي للقانون الجوي المنعقد في مونتريال من 10 إلى 28 ماي 1999، و بعد 28 ماي 1999، يفتح باب التوقيع لكل الدول في مقر منظمة الطيران المدني الدولي في مونتريال حتى يسري مفعولها وفقا للفقرة 6 من هذه المادة .

2- وبالمثل يفتح باب التوقيع على الاتفاقية لمنظمات التكامل الاقتصادي الإقليمي. ولأغراض هذه الاتفاقية، تعني " منظمة التكامل الاقتصادي الإقليمي" أي منظمة تنشئها دول ذات سيادة من إقليم معين، والتي تمتلك الصلاحية بالعلاقة إلى بعض الأمور التي تحكمها هذه الاتفاقية و التي رخص لها على النحو الواجب التوقيع على هذه الاتفاقية أو التصديق عليها أو قبولها أو الموافقة عليها أو الانضمام إليها، وبالإشارة إلى " الدولة الطرف " أو " الدول الأطراف" في هذه الاتفاقية، بخلاف ما هو وارد في الفقرة 2 من المادة 1 و الفقرة 1- ب من المادة 3 و الفقرة ب من المادة 5 و المواد 23 و 33 و 46 و الفقرة ب من المادة 57، تنطبق بالمثل على منظمة التكامل الاقتصادي الإقليمي، ولأغراض المادة 24، فإن الإشارة إلى " أغلبية الدول الأطراف " وإلى " ثلث الدول الأطراف "، لا تنطبق على منظمة التكامل الاقتصادي الإقليمي.

3- تخضع هذه الاتفاقية للتصديق عليها من قبل الدول و منظمات التكامل الاقتصادي الإقليمي التي وقعت عليها.

4- لأي دولة أو منظمة للتكامل الاقتصادي الإقليمي لم توقع على هذه الاتفاقية أن تقبلها أو توافق عليها أو تنضم إليها في أي وقت.

5- تودع وثائق التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام لدى منظمة الطيران المدني المعينة بوصفها جهة الإيداع بموجب هذه الاتفاقية.

6- يسري مفعول هذه الاتفاقية اعتبارا من اليوم الستين اللاحق لإيداع الوثيقة الثلاثين للتصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام لدى جهة الإيداع - وذلك فيما بين الدول التي أودعت مثل هذه الوثائق، ولا تحسب لأغراض هذه الفقرة الوثيقة التي تودعها منظمة التكامل الاقتصادي الإقليمي.

7- بالنسبة للدول الأخرى و بالنسبة لمنظمات التكامل الاقتصادي الإقليمي الأخرى، يسري مفعول هذه الاتفاقية اعتبارا من اليوم الستين اللاحق لإيداع وثيقة التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام.

- 8- تخطر جهة الإيداع على وجه السرعة كل الأطراف الموقعة و الدول الأطراف بما يلي :
- أ- كل توقيع على هذه الاتفاقية و تاريخه.
 - ب- كل إيداع لوثيقة تصديق أو قبول أو موافقة أو انضمام و تاريخه.
 - ج- تاريخ دخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ.
 - د- تاريخ دخول أي تعديل لحدود المسؤولية المقررة بمقتضى هذه الاتفاقية حيز النفاذ .
 - هـ- أي نقض بمقتضى المادة 54.

المادة الرابعة و الخمسون – النقص

- 1- لأي دولة طرف أن تنقض هذه الاتفاقية بإرسال إخطار كتابي إلى جهة الإيداع.
- 2- يسري مفعول النقص بعد مائة و ثمانين يوما من تاريخ تسلم جهة الإيداع الإخطار.

المادة الخامسة و الخمسون- العلاقة بالوثائق الأخرى لإتفاقية وارسو

- 1- ترجح هذه الاتفاقية على أي قواعد تنطبق على النقل الجوي الدولي:
- بين الدول الأطراف في هذه الاتفاقية بحكم أن تلك الدول تشترك في أنها طرف في:
- أ- اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو في 12 أكتوبر 1929 – المسماة فيما بعد باتفاقية وارسو-.
- ب- بروتوكول تعديل اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو في 12 أكتوبر 1929 المحرر في لاهاي في 28 سبتمبر 1955 –المسمى فيما بعد ببروتوكول لاهاي-.
- ج- اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الذي يقوم به شخص غير الناقل المتعاقد، المكملة لاتفاقية وارسو، الموقعة في جوادالاهارا في 18 سبتمبر 1961 – المسماة فيما بعد اتفاقية جوادالاهارا-.
- بموجب البروتوكول المحرر في لاهاي في 28 سبتمبر 1955 الموقع في مدينة جواتيمالا في 8 مارس 1971 – المسمى فيما بعد بروتوكول مدينة جواتيمالا –
- هـ- البروتوكولات الإضافية من رقم 1 إلى رقم 3 و بروتوكول مونتريال رقم 4 لتعديل اتفاقية وارسو المعدلة بموجب بروتوكول لاهاي أو اتفاقية وارسو المعدلة بموجب كل من بروتوكول لاهاي و بروتوكول مدينة جواتيمالا الموقعة في مونتريال في 25 سبتمبر 1975 –المسماة فيما بعد باسم بروتوكولات مونتريال
- 3- أو داخل إقليم دولة واحدة طرف في هذه الاتفاقية بحكم تلك الدولة طرف في واحدة أو أكثر من الوثائق المشار إليها في الفقرات الفرعية من أ إلى ه أعلاه.

المادة السادسة و الخمسون- الدول التي لديها أكثر من نظام قانوني واحد .

1- إذا كانت لدى إحدى الدول وحدتان إقليميتان أو أكثر تطبق فيها نظم قانونية مختلفة فيما يتعلق بالمسائل التي تتناولها هذه الاتفاقية، فيجوز لها عند التوقيع أو التصديق أو القبول أو الموافقة أو الإنضمام أن تعلن هذه الاتفاقية يشمل سريانها جميع وحداتها الإقليمية أو يشمل واحدة أو أكثر من هذه الوحدات فقط و يجوز لها تعديل هذا الإعلان عن طريق تقديم إعلان آخر في أي وقت.

2- يجب إبلاغ أي إعلان من هذا القبيل لجهة الإيداع و يجب أن ينص صراحة على الوحدات الإقليمية التي تسري عليها الاتفاقية.

3- فيما يتعلق بأي دولة طرف أصدرت مثل هذا الإعلان:

أ- تفسر الإشارات إلى "العملة الوطنية " في المادة 23 على أنها إشارات إلى عملة الوحدة الإقليمية المعنية من تلك الدولة.

ب- وتفسر الإشارة إلى "القانون الوطني " في المادة 28 على أنها إشارة إلى قانون الوحدة الإقليمية المعنية من تلك الدولة.

المادة السابعة و الخمسون – التحفظات

لا يجوز إبداء أي تحفظ على هذه الاتفاقية، إلا أنه يجوز لأي دولة طرف أن تعلن في أي وقت بموجب إخطار موجه إلى جهة الإيداع أن هذه الاتفاقية لا تسري على:

أ- النقل الجوي الذي تقوم به مباشرة تلك الدولة الطرف لأغراض غير تجارية فيما يتعلق بوظائفها و مهامها كدولة ذات سيادة .

ب- أو نقل الأشخاص و البضائع و الأمتعة لسلطاتها العسكرية على متن طائرات مسجلة في تلك الدولة أو مستأجرة بواسطتها والتي حجزت حمولتها الكلية بواسطة تلك السلطات أو بالنيابة عنها.

إثباتا لذلك، قام المفوضون الموقعون أدناه المخولون حسب الأصول، بتوقيع هذه الاتفاقية.

حررت في مونتريال في اليوم الثامن والعشرين من شهر ماي من عام ألف وتسعمائة تسعين باللغات العربية و الإنجليزية والصينية والفرنسية والروسية والأسبانية، و تكون كل النصوص بهذه اللغات متساوية في الحجية، وتظل هذه الاتفاقية مودعة في محفوظات منظمة الطيران المدني الدولي، وتسلم جهة الإيداع صورا معتمدة رسميا منها إلى كل الدول الأطراف في هذه الاتفاقية، وإلى كل الدول الأطراف في اتفاقية وارسو، و بروتوكول لاهاي، واتفاقية جوادالاجارا، بروتوكول مدينة جواتيمالا، و بروتوكولات مونتريال.

قائمة المراجع

1. د/ فايز نعيم رضوان، قانون الطيران التجاري، الطبعة الثالثة، سنة 2003).
2. د/ سميحة القليوبي، القانون الجوي، دار النهضة العربية، سنة (1989).
3. د/ عاطف محمد القفي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية مونتريال 1999، دار النهضة العربية، سنة (2004).
4. د/ رفعت أبادير، دروس في القانون الجوي، سنة (1981).
5. د/ أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، ملتزم الطبع و النشر، دار الفكر العربي القاهرة، الطبعة و السنة لم تذكر.
6. د/ ثروت أنيس الأسيوطي، قانون الطيران المدني، سنة 1968.
7. د/ محمود مختار بربري، قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربي طبعة، سنة (1978/1977).
8. د/ جلال وفاء محمدين، دروس في القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعة، سنة (1992).
9. يحي أحمد البنا، الإرهاب الدولي ومسؤولية شركات الطيران، منشأة المعارف، الإسكندرية، سنة (1994).
10. القانون رقم 06/98 المؤرخ في 27/06/1998 المتضمن قانون الطيران المدني، جريدة رسمية عدد 48/1998).
11. د/ محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية (2004).
12. د/ حفيظة السيد الحداد، القانون الجوي، دون ذكر دار النشر، السنة والطبعة.
13. القانون رقم 02-08 المؤرخ في 23/01/2008 المعدل والمتمم للقانون رقم 06-98 المؤرخ في 27/06/1998 المتضمن قانون الطيران المدني، جريدة رسمية عدد 04.
14. القانون رقم 58/75 المؤرخ في 26/09/1975 المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم.
15. د/ عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، دار أم القرى.
16. مرسوم تنفيذي رقم 09-208 المؤرخ في 11 جوان 2009، يحدد الشروط التقنية لاستخدام الطائرات وقواعد التهيئة والأمن على متنها، جريدة رسمية عدد 35.
17. المرسوم التنفيذي رقم 108/04 المؤرخ في 13/04/2004 الذي يحدد خصائص وشروط تسليم وتجديد شهادة القابلية للملاحة ورخصة المرور الوطنية للطائرات المقيدة في السجل الجزائري لترقيم الطيران، جريدة رسمية عدد 24.

18. مرسوم تنفيذي رقم 09-207 المؤرخ في 11 جوان 2009، يحدد الشروط العامة لقبولية ملاحه الطائرات واستغلالها، جريدة رسمية 35.
19. المرسوم رقم 134/03 المؤرخ في 2003/03/24 يحدد شروط وكيفيات احتجاز الطائرات وكيفيات رقابتها التقنية من الدولة، جريدة رسمية عدد 22.
20. القانون رقم 2000/05 المؤرخ في 2000/12/06 المعدل والمتمم للقانون رقم 06/98 المؤرخ في 1998/06/27 المتضمن قانون الطيران المدني، جريدة رسمية عدد 75.
21. Dr. Rabah Touafek .code d'aviation .page 281
22. المرسوم التنفيذي رقم 260/03 المؤرخ في 2003/07/23 الذي يحدد شروط وكيفيات قيد الطائرات في سجل ترقيم الطيران والإشارات البارزة لجنسيتها وفئات الطائرات المعفاة من هذا الترقيم وكذا شروط الشطب التلقائي، جريدة رسمية عدد 46.
23. د/ جلال وفاء محمدين ومحمد فريد العريني، القانون الجوي، الملاحة الجوية والنقل الجوي، دار المطبوعات الجامعة (1998).
24. قرار مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني الصادر سنة 1968-المجلة الفرنسية للقانون الجوي، سنة (1968)، ص 65.
25. د/ فرج سيد سليمان، قانون الطيران المدني، عدم وجود دار النشر والطبعة والسنة.
26. الأمر رقم 151/64 المؤرخ في 1964/06/05 المتضمن المصادقة على اتفاقية جنيف المؤرخة في 48/06/19 المتعلقة بالاعتراف الدولي بالحقوق المترتبة على الطائرات. جريدة رسمية عدد 56.
27. د/ مصطفى البنداري، الموجز في القانون الجوي، دار النهضة العربية .
28. د/ حمد الله محمد حمد الله، النظام القانوني لإيجار الطائرة، دراسة قانونية، دار النهضة العربية القاهرة، سنة (2000).
29. د/ حمد الله محمد حمد الله، النظام القانوني لإيجار الطائرة، مجلة الدراسات القانونية، جامعة أسبوط، العدد 22، سنة 99.
30. د/ فرج سيد سليمان أحمد، رهن الطائرة، دراسة مقارنة ودولية، القاهرة، سنة (1978).
31. د/ محمد زهدور، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية و مسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، دار الحداثة للطباعة و النشر والتوزيع، بيروت، لبنان (1990).
32. د/ سمير عبد السيد تناغو، التأمينات العينية على الطائرات حسب اتفاقية جنيف، مجلة العلوم الاقتصادية بجامعة عين شمس، مطبعة جامعة عين شمس، العدد الثاني، سنة (1965).

33. أ/ محمد محمود مخلوف، الرهن الرسمي للطائرات، مجلة سلامة الطيران المدني، العدد 48، السنة 18، أكتوبر (1983).
34. الأمر رقم 152/64 المؤرخ في 1964/06/05 المتضمن المصادقة على اتفاقية روما المتضمنة القواعد الموحدة للحجز التحفظي لسنة 1933، جريدة رسمية عدد 53.
35. المرسوم رقم 84-63 المؤرخ في 1963/03/05 المتضمن مصادقة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية على الاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي الموقعة بشيكاغو في 1944/12/07، جريدة رسمية رقم 14/1963).
36. المرسوم رقم 142/88 المؤرخ في 1988/07/19 المتضمن النظام النوعي لأشخاص الملاحيين المهنيين للطيران، جريدة رسمية عدد 29.
37. المرسوم رقم 110/04 المؤرخ في المؤرخ في 2004/04/13 يحدد تصنيف المستخدمين الملاحيين المهنيين حسب الفئات وشروط القيد في سجلات المستخدمين الملاحيين المهنيين والمستخدمين الملاحيين الخواص. جريدة رسمية رقم 24 المؤرخة في 2004/04/18).
38. المرسوم رقم 109/04 المؤرخ في المؤرخ في 2004/04/13 يحدد شروط اعتماد وشهادات طيران أعضاء طاقم القيادة وكذا المتقدمين الآخرين على متن طائرة مدنية مرقمة في الجزائر، جريدة رسمية رقم 24 المؤرخة في 2004/04/18).
39. المرسوم التنفيذي 414/04 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004، المتعلق بشروط وكيفيات ممارسة الوظائف التي يقوم بها مستخدمو الطيران المدني، جريدة رسمية يعدد 82.
40. المرسوم التنفيذي رقم 46/08 المؤرخ في 03 فيفري 2008 المعدل للمرسوم التنفيذي 414/04 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004 والمتعلق بشروط وكيفيات ممارسة الوظائف التي يقوم بها مستخدمو الطيران المدني، جريدة رسمية عدد 07.
41. مرسوم تنفيذي رقم 206-09 المؤرخ في 11 جوان 2009، يتم المرسوم التنفيذي رقم 04-414 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004 و المتعلق بشروط وكيفيات ممارسة الوظائف التي يقوم بها مستخدمو الطيران المدني، جريدة رسمية عدد 35.
42. القانون رقم 12/78 المؤرخ في 78/08/05 المتعلق بعلاقات العمل، جريدة رسمية عدد 32.
43. قرار رقم 2002/12/23 يحدد كيفيات إعداد جدول مدة العمل والرحلات التعويضية للمستخدمين الملاحيين المهنيين و تسييره.
44. المرسوم الرئاسي رقم 95-214 المؤرخ في 1995/08/08 المتضمن المصادقة بتحفظ، على ثلاث اتفاقيات وبروتوكول المتعلقة بالطيران المدني الدولي، جريدة رسمية عدد 44.

45. الأمر رقم 267/65 المؤرخ في 1965/10/25 المتضمن المصادقة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية على الاتفاقية المكملة لاتفاقية فارسوفيا لتحديد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي الممارسة من طرف شخص غير الناقل المتعاقد الموقعة في جوادا لآخارا في 1961/09/18، جريدة رسمية عدد 104.

- Louis Cartou. Le droit aérien, éditions de presses universitaires de. 46 FRANCE, (1963).

47. القانون رقم 03/10 المؤرخ في 2003/08/13 المعدل والمتمم للقانون رقم 06/98 المؤرخ في 1998/06/27 المتضمن قانون الطيران المدني- جريدة رسمية عدد 48.

48. المرسوم التنفيذي رقم 02/03 المؤرخ في 2002/01/06 الذي يحدد شروط إنجاز وإستغلال المحطات الجوية و محطات الطوافات للاستعمال الخاص و كفياته، جريدة رسمية عدد 02.

49. مليكة ج. ، المطار الجديد إنجاز في مستوى التحديات ، جريدة المساء، العدد 2883، المؤرخة في 2006/07/06).

50. المرسوم رقم 192/95 المؤرخ في 10 جويلية 1995 والمتضمن إنشاء محافظة لأمن الميناء أو المطار، جريدة رسمية عدد 38.

51. القرار المؤرخ في 27 جويلية 1997 الذي يحدد قائمة الموانئ والمطارات المزودة بمحافظه الأمن، جريدة رسمية عدد 66.

52. المرسوم التنفيذي رقم 02/88 المؤرخ في 2002/03/02 المتعلق بارتفاعات الطيران في المواد من 04 إلى 13 منه جريدة رسمية عدد 17.

53. أ / طبيب عز الدين، تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي في تقنين المدني رقم 6/98 المؤرخ في 1998/06/27 وفي التشريعات المقارنة، دراسة تحليلية مذكرة تخرج لنيل شهادة ماجستير في العقود والمسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، سنة (2003).

54. د/ عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني والمعاهدات والبروتوكولات الدولية والمستحدث من أحكام محكمة النقض و الدستورية العليا، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، طبعة (2006).

55. Dr .RODIERE ET EMANUEL –TRANSPORT TERRESTRE ET AERIEN-PARIS

56. د/ يحيى أحمد البناء، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الاسكندرية، سنة (1993).

57. المرسوم رقم 43/2000 المؤرخ في 26/02/2000 الذي يحدد شروط استغلال الخدمات الجوية وكيفياته، جريدة رسمية عدد 08.
58. د/ رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، دون ذكر الطبعة، السنة.
- 59- د/ محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، دار المطبوعات الجامعية مام كلية الإسكندرية، الطبعة لم تذكر، سنة (1997).
60. د/ أحمد إبراهيم الشيخ، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي وفقا لاتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، سنة 2006.
61. المرسوم رقم 501/03 المؤرخ في 27/12/2003 يتضمن دفتر الشروط المطبق على الشركة الوطنية للنقل الجوي المكلفة بتأدية تبعات الخدمة العامة مقابل استفادتها تعويضا ماليا من الدولة، جريدة رسمية عدد 82.
62. M.A.ZAHI, Droit des transports, Tome 1, office des publications Universitaires, Alger, (1991).
63. المرسوم رقم 621/83 المؤرخ في 05-11-1983 يتم المرسوم رقم 464/83 المؤرخ في 30-06-1983 المتضمن تعديل القانون الأساسي للشركة الوطنية للنقل والعمل الجوي " الخطوط الجوية الجزائرية"، جريدة رسمية عدد 46.
64. المرسوم التنفيذي رقم 337/2000 المؤرخ في 26/10/2000 في حق الامتياز لاستغلال الخدمات الجوية للنقل العمومي تطبيقا لأحكام المادة 73 من القانون 11/99 المؤرخ في 23/12/1999 المتضمن قانون المالية لسنة 2000، فيحدد هذا المرسوم الامتياز سواء بالنسبة للخطوط الداخلية أو الدولية وهذا الحق محدد المقدار ومستحق الأداء كل سنة استغلال، جريدة رسمية عدد 64.
65. المرسوم التنفيذي رقم 41/02 المؤرخ في 14/10/2002 يتضمن المصادقة على اتفاقية امتياز استغلال خدمات النقل الجوي الممنوحة لشركة الطيران "انتينا للطيران" وكذا دفتر الشروط المرافق لها، جريدة رسمية عدد 04.
66. المرسوم التنفيذي رقم 42/02 المؤرخ في 14/10/2002 يتضمن المصادقة على اتفاقية امتياز استغلال خدمات النقل الجوي الممنوحة لشركة الطيران "ايمو اير الدولية" وكذا دفتر الشروط المرافق لها، جريدة رسمية عدد 04.
67. ا/ فتحي علي غنيمي، أنواع النقل الجوي الدولي، مجلة سلامة الطيران المدني، العدد 66، السنة 29، يونيو (1993).

68. الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي الموقعة بمدينة وارسو في (1929/10/12).
69. د/ عدلي أمير خالد، أحكام دعوى المسؤولية الناقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد وأحكام قانون التجارة الجديد والمعاهدات الدولية والمستحدث في أحكام محكمة النقض، منشأة المعارف بالإسكندرية، سنة (2000).
70. د/ محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفق اتفاقية مونتريال لعام 1999، تحديث نظام وارسو، سنة (2000).
71. Jean – pierre TOSI, Transport aérien, J-CI, civil, 1995, fasc. 460-2.
72. بروتوكول لاهاي لسنة 1955 المعدل لاتفاقية وارسو لسنة 1929 الموقع في مدينة لاهاي في سبتمبر (1955).
73. اتفاقية مونتريال المؤرخة في 1999/05/28 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي الموقعة بمدينة مونتريال لسنة 1999.
74. د/ مختار بربري وعمر فؤاد عمر، القانون الجوي، دار النهضة العربية (2003).
75. د/ عبد الحكم عثمان، التزام السلامة في النقل الجوي، (1983).
76. د/ محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الموجز في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، ط 2، 2006 / 2007.
- 77- القانون رقم التجاري
78. Jean – pierre TOSI, Transport aérien, J-CI, civil, 1995, fasc. 460-1.
79. فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي وفقا للنظام الفارسوفي، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، كلية الحقوق، سنة (1975).
80. المرسوم رقم 74/64 المؤرخ في 1964/03/02 المتضمن مصادقة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية على الاتفاقية لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في فارسوفيا في 1929/10/12، جريدة رسمية رقم 26.
81. RENE Rodiere, Traité de droit maritime lenavire , DALLOZ (1980)
82. - M-G.Folliot, Le droit du transport aérien, édition Jean Mermoz, France, (1996.)
83. أ/ عبد الستار التليلي، شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي والأسباب القانونية لدرئها، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، سنة (1976).

84. د/ عبد الرزاق السنهوري، مصادر الالتزام، المجلد الثاني، العمل الضار والإثراء بلا سبب والقانون، دار النهضة العربية ، طبعة 2002 .
85. د/ هشام الفضلى، مسؤولية الناقل الجوي، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، سنة 2005.
86. - MICHEL de jugart, traite de droit aérien, 2 édition, par Emmanuel du ponta vice – Jacqueline dutheil de la rochère, Georgette. M.MILLER, (1989), page
87. د/ عادل محمد خير، مسؤولية الناقل الجوي وآلية دعوى المسؤولية و حدود التعويض، دون ذكر دار النشر و السنة و الطبعة .
88. - P. MICHEL Porcelet, Transport aérien international et Responsabilité, Les Presses de L'Université de MONTREAL, (1964.)
89. د/ جلال الدين وفاء محمددين، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين (دراسة في القضاء الأمريكي)، مجلة الحقوق للبحوث القانونية و الاقتصادية، العدد 2، سنة (1992).
90. بروتوكول جواتيمالا سيتي الموقع في 1971/03/08 .
91. د/ رفعت أبادير، مدى مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية وارسو عن الأضرار التي تلحق الركاب من جراء عمليات اختطاف الطائرات وأعمال العنف التي تقع داخل المطارات، سنة 1983، دون ذكر دار النشر.
92. أ/ سمير محمد دسوقي، نظرة عامة إلى اتفاقية وارسو، الوضع الحالي و المشاكل القادمة، التعديلات التي أدخلتها بروتوكولات مونتريال لعام 1975، مجلة سلامة الطيران المدني، العدد 66، السنة 29، يونيو (1993).
93. د/ صفوت ناجي عبد القادر البهنساوي، النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافرين، دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة كلية الحقوق.
94. د/ ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المطبعة العالمية، القاهرة، الطبعة الأولى، سنة (1960).
95. المقال بعنوان " إنحراف طائرة تركية بعين أمناس عند نزولها "، جريدة النهار، العدد 396، المؤرخة في 2009/12/17.
96. د/ إلياس حداد، القانون الجوي، منشورات جامعة دمشق، (2005/2004).
97. المرسوم الرئاسي 457/94 المؤرخ في 94/12/20 يحدد قواعد تنظيم البحث عن الطائرات التي هي في خطر و سيره و إنقاذها، جريدة رسمية عدد 86.

98. القرار المؤرخ في 17/05/1999 المتضمن تشكيل لجنة البحث عن الطائرات وانقاذها يرأس هذه اللجنة قائد قوات الدفاع الجوي وأعضاؤها من عدة وزارات وحددت القائمة الاسمية لأعضاء اللجنة الوزارية المشتركة جريدة رسمية رقم 36.
99. المرسوم الرئاسي 249/2000 المؤرخ في 22/08/2000 يتضمن الموافقة على مخطط تنسيق عمليات البحث عن الطائرات التي هي في خطر و إنقاذها، جريدة رسمية عدد 52.
100. القرار المؤرخ في 24/09/1997 يحدد موقع مركز مراقبة مهمة البحث عن الطائرات في حسين داي الجزائر جريدة رسمية رقم 70.
101. د/ رفعت فخري ود/ محمد فريد العريني، دراسات في القانون البحري والجوي، الدار الجامعية، سنة (1992).
102. أ/ شريف أحمد الطباخ، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي في ضوء القضاء و الفقه والمعاهدات الدولي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية.
103. قرار المحكمة العليا المؤرخ في 14/10/2003، قضية رقم 322836 بين الشركة الجزائرية لتأمينات النقل (كات) د شركة الخطوط الجوية الجزائرية "نقل البضائع جوا يخضع لمقتضيات قانون الطيران المدني (القانون 98-06) المجلة القضائية لسنة 2003، العدد 02.
104. JEAN –Pierre TOSI, Responsabilité aérienne, Librairie Techniques (L.I.T.E.C), Paris,(1978).
105. المرسوم رقم 64/76 المؤرخ في 02/03/1964 يتضمن مصادقة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية على الاتفاقية المتعلقة بالأضرار للأغيار على السطح المتسببة فيها الطائرات الأجنبية الموقعة في روما في 07/10/1952، جريدة رسمية عدد 30.
106. الاتفاقية المتعلقة بالأضرار للأغيار على السطح المتسببة فيها الطائرات الأجنبية الموقعة في روما في 07/10/1952.
107. أ/ فتحي علي غنيمي، دراسة حول المعاهدة المتعلقة بالأضرار التي تحدثها الطائرات الأجنبية للطرف الثالث على سطح الأرض الموقع عليها بمدينة روما في يوم الثلاثاء 07/10/1952، مجلة سلامة الطيران المدني، العدد 66، السنة 29 يونيو (1993).
108. د / بسام عبد الرحمان شيخ العشرة، المسؤولية عن الأضرار التي تلحقها الطائرة على السطح، دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، سنة (2006).
109. د/ محمود مختار بريري، الأساس القانوني للمسؤولية عن الأضرار التي تسببها الطائرات للغير على السطح، مجلة القانون والاقتصاد للبحوث القانونية و الاقتصادية، العدد الثالث و الرابع، السنة 48، سبتمبر/ ديسمبر 1978، مطبعة جامعة القاهرة، (1980).

110. د/ محمود سمير الشرقاوي، محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة (1989).

111. بروتوكول مونتريال لسنة 1978 المعدل لاتفاقية روما لسنة (1952).

112. - Jean. Van HOUTTE, Responsabilité cercle dans les transports intérieurs et Internationaux, Librairie générale de droit et jurisprudence, PARIS.

113. أ/ كامل صادق دردير، تصادم في الجو، مجلة الطيران المدني، العدد60، السنة 27، جويلية (1992).

114. - DR .RIRERT-G-, Traité de droit maritime, Paris, 1952, vol 2,4^{ème} -éd, no122

115. د/ حسن كيرة، مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية فارسوفيا وبروتوكول لاهاي المعدل لها، مطبعة جامعة الإسكندرية (1959).

116. د/حسن كيرة، مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو و بروتوكول لاهاي المعدل لها، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، الإسكندرية، 1985.

117. مشروع اتفاقية مونتريال 1964 الخاصة بالمسؤولية الناتجة عن التصادم الجوي .

118. د/ فريد العريني، تطور النظام النقدي الدولي وأثره على الاتفاقيات الدولية في مجال القانون الجوي والبحري، دراسة انتقادية لأحكام القضاء المصري، منشور في مؤلف دراسات في القانون البحري و الجوي للدكتور رفعت فخري، د/ فريد العريني، الدار الجامعية، (1992).

119. د/ هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، النقل التجاري الدولي، دار الجامعية الجديدة للنشر، (2002).

120. د/ احمد زاهر، دراسة في اتفاقية فارسوفيا والبروتوكولات المعدلة لها، دار النهضة العربية، (1986).

121. د/محمود جمال الدين زكي، اتفاقات المسؤولية، دراسة مقارنة، مجلة القانون و الاقتصاد، سبتمبر1960، العدد الثالث، السنة 30.

122. - HENRI Matouk , Les assurances aériennes , Librairie générale de droit et Jurisprudence, Paris, (1971).

123. القانون رقم 07/95 المؤرخ في 1995/01/25 يتضمن قانون التأمين في الجزائر، جريدة رسمية مؤرخة في 95/03/08، ص12.

124. القانون رقم 06-04 المؤرخ في 20/02/2006 المعدل و المتمم للأمر 95 - 07 المتعلق التأمينات، جريدة رسمية عدد 15.
125. المرسوم التنفيذي رقم 95-344 المؤرخ في 30 أكتوبر 1995 يتعلق بالحد الأدنى لرأسمال شركة التأمين، جريدة رسمية عدد 65.
126. المرسوم التنفيذي رقم 09-13 المؤرخ في 11/01/2009 يحدد القانون الأساسي النموذجي لشركات التأمين ذات الشكل التعاضدي، جريدة رسمية عدد 03.
127. المرسوم التنفيذي رقم 96-267 المؤرخ في 03/08/96 المعدل و المتمم بالمرسوم التنفيذي رقم 07-152 المؤرخ في 22/05/2007، جريدة رسمية رقم 35، الذي يحدد شروط منح شركات التأمين و أو إعادة التأمين الاعتماد، جريدة رسمية عدد 47.
128. القرار المؤرخ في 28/01/2007 كفيات وشروط فتح مكاتب تمثيل شركات التأمين الأجنبية، جريدة رسمية رقم 20.
- C.CHERRIER, Assurances non terrestres, assurance aérienne, J. 129
Cl, civil Annexe, 1985, fasc. 100.
130. د/ جديدي معراج، الوجيز في قانون التأمين الجزائري، الجزائر، (2004 / 2005).
131. د/ عبد القادر العطير، التأمين البري في التشريع، دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع (2006).
132. د/ عبد الحكيم محمد عبد السلام عثمان، التزام السلامة في النقل الجوي، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، سنة (1983).
133. د/حسن كيره، مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية فانسوفيا وبروتوكول لاهاي المعدل لها، مجلة الحقوق للبحوث القانونية و الاقتصادية، سنة (1958/1959).
134. ص, حفيظ ، هلع وإصابات في انحراف طائرة جزائرية بمطار اشبيليا ، جريدة الخبر، العدد 4655، السنة 16، المؤرخة في 13/03/2006.
135. ب. إلياس، "بسبب الاضطرابات الجوية، 45 جريحا في انحراف طائرة جزائرية بمطار اشبيليا"، جريدة اليوم المؤرخة في 18/03/2006.
136. جميلة بلقاسم، عاصفة رعدية واشتعال النار في المقصورة وراء تحطم الطائرة ، جريدة الشروق، العدد 1769، المؤرخة في 20/08/2006، ص 03.
137. عثمان لحياني، "الطائرة خضعت للمراقبة قبل شهر تحت صيانة محركاتها في بريطانيا"، جريدة الشروق.

138. عثمان لحياني، "لعنة سقوط الطائرة الجزائرية - إلى أين ، جريدة الشروق، العدد 1781، المؤرخة في 2006/09/03.
139. ب شفيق، " تفاصيل جديدة حول الشاب "زهير" الذي سقط من غرفة عجلات الطائرة الجزائرية، جريدة الشروق، الخميس، العدد 1797، المؤرخة في 2006/09/21.
140. د/ يسرية محمد عبد الجليل، المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن عيوب تصنيع الطائرات، منشأة المعارف، الإسكندرية، (2007).
141. د/ يسرية محمد عبد الجليل، المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن عيوب تصنيع الطائرات، رسالة لنيل درجة دكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، سنة (2006) .
142. د/ نادية محمد عوض، مسؤولية مصنع الطائرة، مع الوقوف على مسؤولية المصنع بصفة عامة، دار النهضة العربية، الطبعة الثانية، (2000).
143. د/ مصطفى كمال طه، القانون التجاري، عمليات البنوك و العقود التجارية، سنة (1992).
144. د/ عبد الستار التليلي، الأسباب القانونية لدفع مسؤولية الناقل الجوي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق و العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، سنة (1974).
145. قرار محكمة الاستئناف بوهرا ن رقم 1976/231 في القضية المدنية عدد 226/75 قضية زهدور ضد الخطوط الجوية الجزائرية الصادر بتاريخ 1976/03/13.
146. د/ نادية محمد عوض، المسؤولية الناشئة عن أعمال المراقبة الجوية، دار النهضة، (2001).
147. د/ رفعت فخري، حول أحكام النقل الجوي الداخلي طبقا لقانون التجارة المصري الجديد، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، جامعة عين شمس، العدد الأول، السنة 44، جانفي(2002).
148. -P-RODIRE, Le régime légal de l'obligation de sécurité – (1997)
149. -Jean- pierre TOSI, Transport aérien, J-CI, civil, 1995, fasc 4
-460-
150. قرار المحكمة العليا المؤرخ في 1992/10/25، قضية رقم 82381 "عقد التأمين، حلول شركة التأمين محل المؤمن له بمجرد تقديم عقد الحلول (المادة 144 من قانون التأمين)، المجلة القضائية لسنة 1992، العدد 02.
151. القانون رقم 154/66 المؤرخ في 1966/07/08 المتضمن قانون الإجراءات المدنية المعدل والمتمم.

الفهرس

	ملخص
	شكر
	إهداء
01.....	مقدمة
05.....	فصل.1. أحكام عامة في النقل الجوي
06.....	1 . 1. النظام القانوني للملاحة الجوية
07.....	1.1.1. عناصر الملاحة الجوية
08.....	1.1.1.1 . الطائرة
09.....	1.1.1.1.1 تعريف الطائرة و طبيعتها القانونية
09.....	1.1.1.1.1.1 تعريف الطائرة
11.....	2.1.1.1.1.1 . الطبيعة القانونية للطائرة
12.....	2.1.1.1.1.1 النظام الإداري للطائرة
12.....	1.2.1.1.1.1 شهادة الصلاحية للطائرة
16.....	2.2.1.1.1.1 تسجيل الطائرة
18.....	3.2.1.1.1.1 جنسية الطائرة
19.....	3.1.1.1.1.1 النظام القانوني للطائرة
19.....	1.3.1.1.1.1 ملكية الطائرة
20.....	2.3.1.1.1.1 إيجار الطائرة
22.....	3.3.1.1.1.1 رهن الطائرة
24.....	4.3.1.1.1.1 الامتيازات الجوية
25.....	5.3.1.1.1.1 حجز التحفظي
26.....	2.1.1.1.1 طاقم الطائرة
27.....	1.2.1.1.1.1 المركز القانوني لطاقم الطائرة
30.....	2.2.1.1.1.1 المركز القانوني لقائد الطائرة
31.....	1.2.2.1.1.1 وظائف ربان الطائرة :
31.....	1.1.2.2.1.1.1 الوظيفة الفنية لربان الطائرة

- 32.....2.1.2.2.1.1.1. الوظيفة التجارية لربان الطائرة.
- 33.....3.1.2.2.1.1.1. الوظيفة الإدارية لربان الطائرة:
- 33.....2.2.2.1.1.1. المسؤولية المدنية لربان الطائرة.
- 35.....3.1.1.1. المطار.
- 35.....1.3.1.1.1. النظام القانوني للمطار.
- 35.....1.1.3.1.1.1. تعريف المطار و أنواعه.
- 36.....2.1.3.1.1.1. إنشاء المطار و مواصفاته الفنية.
- 38.....3.1.3.1.1.1. إدارة المطار و مسؤولية الدولة عن الأخطاء و الإهمال في ذلك.
- 39.....2.3.1.1.1. الارتفاعات الجوية.
- 39.....1.2.3.1.1.1. المنطقة الأولى.
- 39.....2.2.3.1.1.1. المنطقة الثانية.
- 39.....3.2.3.1.1.1. المنطقة الثالثة.
- 41.....2.1.1. عقد النقل الجوي.
- 43.....1.2.1.1. تكوين عقد النقل الجوي.
- 43.....1.1.2.1.1. موضوع العقد و سببه.
- 43.....1.1.1.2.1.1. موضوع عقد النقل الجوي.
- 43.....1.1.1.1.2.1.1. نقل الأشخاص أو المسافرين و الأمتعة.
- 44.....2.1.1.1.2.1.1. نقل البضائع.
- 44.....2.1.1.2.1.1. سبب عقد النقل الجوي.
- 45.....2.1.2.1.1. أطراف العقد.
- 46.....1.2.1.2.1.1. الناقل الجوي العام.
- 46.....2.2.1.2.1.1. الناقل الجوي الخاص.
- 49.....2.2.1.1. كيفية إثبات عقد النقل الجوي.
- 49.....1.2.2.1.1. تذكرة السفر و بيان الأمتعة.
- 49.....1.1.2.2.1.1. تذكرة السفر – وثيقة الركوب –
- 52.....2.1.2.2.1.1. بيان الأمتعة.
- 53.....2.2.2.1.1. رسالة النقل الجوي – خطاب نقل البضاعة.
- 56.....3.2.1.1. آثار عقد النقل الجوي.
- 56.....1.3.2.1.1. الالتزامات الناشئة في نقل الأشخاص و أمتعتهم.

- 57.....1.1.3.2.1.1 . التزامات الناقل الجوي.
- 57.....2.1.3.2.1.1 . التزامات المسافرين.
- 58.....2.3.2.1.1 . الالتزامات الناشئة عن عقد نقل البضائع.
- 59.....1.2.3.2.1.1 . التزامات الناقل الجوي.
- 59.....1.1.2.3.2.1.1 . المرحلة الأولى.
- 60.....2.1.2.3.2.1.1 . المرحلة الثانية.
- 60.....3.1.2.3.2.1.1 . المرحلة الثالثة.
- 62.....2.2.3.2.1.1 . التزامات المرسل و حقه في التصرف في البضاعة.
- 62.....1.2.2.3.2.1.1 . التزامات المرسل.
- 63.....2.2.2.3.2.1.1 . حق المرسل في التصرف في البضاعة.
- 66.....2.1 . صور المسؤولية عن حوادث النقل الجوي.
- 1.2.1 . مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص والأمتعة والبضائع في اتفاقية وارسو وتعديلاتها
- 67.....
- 68.....1.1.2.1 . تطور أساس مسؤولية الناقل الجوي.
- 69.....1.1.1.2.1 . أساس مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو بروتوكول لاهاي المعدل لها.
- 69.....1.1.1.1.2.1 . مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية وارسو.
- 71.....2.1.1.1.2.1 . مسؤولية الناقل الجوي وفقا لبروتوكول لاهاي لسنة 1955.
- 72.....2.1.1.2.1 . أساس المسؤولية في اتفاق مونتريال و بروتوكول جواتيمالا سيتي.
- 72.....1.2.1.1.2.1 . أساس المسؤولية في اتفاق مونتريال لسنة 1966.
- 73.....2.2.1.1.2.1 . أساس المسؤولية في بروتوكول جواتيمالا سيتي لسنة 1971.
- 75.....2.1.2.1 . شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي.
- 75.....1.2.1.2.1 . شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي في نقل الأشخاص.
- 76.....1.1.2.1.2.1 . وقوع حادث أدى إلى الإخلال بضمان السلامة.
- 79.....2.1.2.1.2.1 . وقوع الحادث أثناء عملية النقل.
- 82.....3.1.2.1.2.1 . حدوث ضرر للمسافر بسبب الحادث.
- 86.....2.2.1.2.1 . شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي في نقل البضائع و الأمتعة المسجلة.
- 87.....1.2.2.1.2.1 - حدوث واقعة سببت ضررا.
- 88.....2.2.2.1.2.1 . حدوث الواقعة أثناء عملية النقل.

2.2.1.1	مسؤولية مستغل الطائرة تجاه الغير على السطح و المسؤولية الناتجة عن اصطدام طائرتين	91
1.2.2.1	مسؤولية مستغل الطائرة تجاه الغير على السطح	91
1.1.2.2.1	أساس مسؤولية مستغل الطائرة تجاه الغير على السطح	92
2.1.2.2.1	تحديد المسؤول تجاه الغير على السطح	95
1.2.1.2.2.1	استعمال الطائرة وقت وقوع الضرر	95
2.2.1.2.2.1	الإشراف و الرقابة الملاحية	95
3.2.1.2.2.1	قرينة اعتبار مالك الطائرة مستغلا لها	96
3.1.2.2.1	شروط قيام مسؤولية المستغل تجاه الغير على السطح	97
1.3.1.2.2.1	أن يكون مصدر الضرر طائرة في حالة طيران أو سقوط شيء أو شخص	98
	منها	
2.3.1.2.2.1	أن يلحق ضررا بالغير على السطح	99
3.3.1.2.2.1	إثبات العلاقة السببية بين نشاط الطائرة و الضرر	100
2.2.2.1	المسؤولية الناتجة عن التصادم الجوي	101
1.2.2.2.1	مفهوم التصادم الجوي	101
1.1.2.2.2.1	تعريفه	101
2.1.2.2.2.1	أنواع التصادم الجوي	102
2.2.2.2.1	أساس مسؤولية المستغل في التصادم الجوي	103
1.2.2.2.2.1	أساس مسؤولية المستغل في مشروع اتفاقية مونتريال لسنة 1964	103
2.2.2.2.2.1	أساس مسؤولية المستغل في قانون الطيران المدني الجزائري	104
2	أحكام المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي	107
1.2	الأحكام الموضوعية للمسؤولية عن حوادث النقل الجوي	108
1.1.2	التحديد القانوني عن حوادث النقل الجوي	109
1.1.1.2	تحديد قيمة التعويض	110
1.1.1.1.2	مبدأ تحديد قيمة التعويض	111
1.1.1.1.1.2	مبررات مبدأ الحد الأقصى للتعويض و طبيعته القانونية	112
1.1.1.1.1.1.2	مبررات تحديد التعويض	112
2.1.1.1.1.1.2	طبيعته القانونية	114
2.1.1.1.1.2	الحد الأقصى للتعويض	115

- 115.....1.2.1.1.1.2. تطور الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية وارسو و تعديلاتها.
- 119.....الجوي. 2.2.1.1.1.2. الحد الأقصى للتعويض في مسؤوليتي المستغل عن الغير على السطح و التصادم
- 123.....2.1.1.1.2. كيفية حساب قيمة التعويض بالعملة الوطنية.
- 126.....2.1.1.2. تشديد المسؤولية و اتفاقات الإعفاء أو التخفيف منها.
- 127.....1.2.1.1.2. تشديد المسؤولية.
- 127.....1.1.2.1.1.2. التشديد القانوني للمسؤولية.
- 131.....2.1.2.1.1.2. التشديد الاتفاقي للمسؤولية.
- 133.....2.2.1.1.2. اتفاقات الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية.
- 133.....1.2.2.1.1.2. بطلان اتفاقات الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية.
- 134.....2.2.2.1.1.2. نطاق البطلان.
- 135.....3.1.1.2. ضمانات المسؤولية للناقل الجوي.
- 135.....1.3.1.1.2. النظام القانوني للتأمين الجوي.
- 136.....1.1.3.1.1.2. التأمين و بدائله.
- 136.....1.1.1.3.1.1.2. التأمين.
- 139.....2.1.1.3.1.1.2. بدائل التأمين.
- 140.....2.1.3.1.1.2. صور تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي.
- 140.....1.2.1.3.1.1.2. تأمين مسؤولية الناقل الجوي اتجاه المسافرين و البضائع.
- 143.....2.2.1.3.1.1.2. تأمين مسؤولية الناقل الجوي تجاه الغير على سطح الأرض.
- 143.....2.3.1.1.2. القواعد المنظمة للعلاقة بين المؤمن أو الضامن و المضرور.
- 143.....1.2.3.1.1.2. حقوق المضرور تجاه الضامن أو المؤمن.
- 144.....2.2.3.1.1.2. الدفوع التي يتمسك بها المؤمن أو الضامن في مواجهة المضرور.
- 145.....2.1.2. الدفوع الموضوعية لمسؤولية الناقل الجوي عن الحوادث.
- 146.....1.2.1.2. أسباب دفع المسؤولية في نقل الأشخاص و البضائع.
- 147.....1.1.2.1.2. أسباب دفع المسؤولية في اتفاقية وارسو 1929.
- 147.....1.1.1.2.1.2. انتفاء الخطأ.
- 149.....2.1.1.2.1.2. الخطأ الملاحي في نقل البضاعة.
- 149.....3.1.1.2.1.2. خطأ المضرور.
- 153.....2.1.2.1.2. أسباب دفع المسؤولية في التعديلات المتلاحقة لاتفاقية وارسو.

- 154.....1.2.1.2.1.2. أسباب دفع المسؤولية في بروتوكول جواتيمالا سيتي لسنة 1971.
- 155.....2.2.1.2.1.2. أسباب دفع المسؤولية في بروتوكول مونتريال الرابع لسنة 1975.
- 2.2.1.2. أسباب دفع مسؤولية المستغل تجاه الغير على السطح و المسؤولية الناتجة عن التصادم الجوي.....155.
- 156.....1.2.2.1.2. أسباب دفع مسؤولية المستغل تجاه الغير على السطح.
- 156.....1.1.2.2.1.2. خطأ المضرور أو مندوبه.
- 157.....2.1.2.2.1.2. النزاع المسلح أو الاضطرابات المدنية.
- 158.....3.1.2.2.1.2. استيلاء السلطة العامة على الطائرة.
- 158.....4.1.2.2.1.2. الاستعمال غير الشرعي للطائرة جبرا عن إرادة المستغل.
- 159.....2.2.2.1.2. أسباب دفع المسؤولية الناتجة عن التصادم الجوي.
- 159.....1.2.2.2.1.2. أسباب دفع المسؤولية المبنية على أساس الخطأ.
- 160.....2.2.2.2.1.2. أسباب دفع المسؤولية المبنية على أساس المخاطر و تحمل التبعة.
- 162.....2.2. الأحكام الشكلية للمسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي.
- 162.....1.2.2. دعوى المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي.
- 163.....1.1.2.2. أطراف الدعوى.
- 163.....1.1.1.2.2. المدعي.
- 163.....1.1.1.1.2.2. في نقل الأشخاص.
- 164.....2.1.1.1.2.2. في نقل البضائع.
- 166.....3.1.1.1.2.2. في المسؤولية تجاه الغير على السطح.
- 166.....4.1.1.1.2.2. في المسؤولية عن التصادم الجوي.
- 167.....2.1.1.2.2. المدعى عليه.
- 167.....1.2.1.1.2.2. وفاة الناقل الجوي.
- 167.....2.2.1.1.2.2. الناقلون المتتابعون.
- 168.....3.2.1.1.2.2. الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي.
- 169.....2.1.2.2. الجهة القضائية المختصة للفصل في الدعوى.
- 170.....1.2.1.2.2. في المسؤولية الناتجة عن عقد نقل الأشخاص و البضائع.
- 172.....2.2.1.2.2. في المسؤولية تجاه الغير على السطح و الناتجة عن التصادم الجوي.
- 173.....2.2.2. الدفوع الإجرائية للمسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي.
- 174.....1.2.2.2. الدفع بعدم قبول الدعوى.

- 175.....**2.2.2.2**. الدفع بسقوط الدعوى أو تقادمها.
- 175.....**1.2.2.2.2**. الدفع بسقوط الدعوى أو تقادمها في المسؤولية الناتجة عن عقد نقل الأشخاص والبضائع.
- 175.....**2.2.2.2.2**. الدفع بتقادم الدعوى في المسؤولية تجاه الغير على السطح و الناتجة عن التصادم الجوي.
- 178.....**1.2.2.2.2.2**. الدفع بتقادم الدعوى في مسؤولية المستغل تجاه الغير على السطح.
- 178.....**2.2.2.2.2.2**. الدفع بتقادم دعوى المسؤولية الناتجة عن التصادم الجوي.
- 179.....**2.2.2.2.2.2**.
- 182.....**خاتمة**.

ملاحق

قائمة المراجع