

محاضرات في مقياس عقود النقل الجوي ا

الأستاذة بن عيسى حياة

مقدمة:

إنّ الطيران في الجو، كان حلمًا وضرباً من المستحيل، وقد جذب الإنسان منذ القديم، حيث حاول الطيران باستخدام الريش في جسمه لدى الحضارات القديمة (اليونان والصين)، وكانت أولى محاولات الطيران هي التي قام بها أبو القاسم عباس بن فرناس، وأبي نصر إسماعيل بن حماد، حيث حاول الطيران بأجنحة من الريش في سماء قرطبة في القرنين 3 و4 الهجريين، ولم يطير إلا مسافة قصيرة، ثم ما لبث أن سقطا على الأرض وتوفي $1; \text{dtv}$ ، وفي القرن 10 ميلادي، قام الانجليزي ألفي مارسيوري بمحاولة للطيران، ولكنه سقط على الأرض وكسرت ساقاه. وفي عام 1214 قام روجير بكون بمحاولات وفكر في استخدام الآلة وتتبع محاولات الطيران، وفشل معظمها. وفي 5 جوان 1783، قام الأخوان جوزيف وإتيان مود كولفي بأول محاولة طيران ناجحة بواسطة بالون من الورق المملوء بالهواء الساخن، وانطلق البالون في بلدة أنوناي في فرنسا، وقام الإنجليزي لوناردي في عام 1784 بمحاولات في الجزر البريطانية، وفي بداية 1785 نجح الفرنسي لونشار والدكتور جيفرسي في عبور بحر المانش بميناء فرنسا، وقاما بالرحلة في ساعتين على متن بالون. أما في القرن التاسع عشر، فقد استخدمت الآلة في الطيران، واستطاع الانجليزي سامويل هانسي سنة 1848 أن يطير بجهاز أو آلة أثقل من الهواء مدفوعا بقوة المحرك، وقام الفرنسي بيار ويور سنة 1890 بالعديد من محاولات الطيران في الجزائر ومصر، توصل بعدها إلى فكرة انحاء الأجنحة، والتي سمحت بعد ذلك لما هو أثقل من الهواء بالاحتفاظ بتوازنه، واستطاع الإخوة ريت الأمريكيان سنة 1903 التحليق بطائرة ذات محرك أثقل من الهواء من مسافة 38 كلم، وقاما سنة 1908 باستعراض طائرة في سماء باريس، وحلقا بها لمدة تزيد عن الساعة، وسنة 1911 بدأ الطيران بين دول أوروبا، كما تمّ الطيران بين باريس وروما. واستطاع الانجليزي ماك لرن الطيران من أوروبا إلى إفريقيا، وقطع المسافة من لندن إلى القاهرة على متن طائرة نفاثة حربية في جوان 1918. ومنذ

¹ أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران. التجاري، دار الفكر العربي، 1974، ص 3.

عام 1919، بدأت الجهود نحو إقامة خطوط جوية عالمية، وظهر الطيران التجاري على المسرح الدولي، ويعدّ الخط بين باريس وبروكسل هو أول الخطوط الجوية. وتمّ استعمال الطائرة لأهميتها كوسيلة لنقل البضائع والأشخاص، فتطورت صناعة النقل الجوي تطورا كبيرا، واستخدمت الطائرة كسلاح له كيان لكسب الحروب، وأصبح استخدامها له خطورة لا يستهان بها، فكان لابدّ من وضع قواعد قانونية لتنظيم سير واستخدام الطائرات، وما يترتب على ذلك من علاقات قانونية وبدأ القانون الجوي في الظهور مع بدايات القرن 20، في صورة قوانين وضعية ومعاهدات دولية. ولقد كان للحربين العالميتين الأولى والثانية أثر كبير في المجال التشريعي، حيث تبين لكل الأطراف ما للطائرة من أهمية، سواء في حالة الحرب أو السلم.¹

المبحث الأول: ماهية عقد النقل الجوي

المطلب الأول: تعريف القانون الجوي

يُمكن تعريف القانون الجوي بالمعنى الضيق بأنه مجموعة القواعد القانونية المنظمة للملاحة الجوية والعلاقات القانونية التي تنشأ عنها.

الفرع الأول: مفهومه

عقد النقل بوجه عام هو اتفاق يلتزم بمقتضاه شخص يدعى الناقل بأن يقوم بوسيلة من وسائل النقل بنقل شخص أو شيء من مكان لآخر. أما عقد النقل الجوي، وبالنظر إلى وسيلة تنفيذه المتميزة للطائرة فهو عقد أو اتفاق يتعهد بموجبه شخص يسمى الناقل الجوي بنقل شخص آخر وأمتعته يسمى المسافر، أو بنقل بضاعة لشخص يسمى المرسل من مكان إلى آخر باستعمال الطائرة خلال مدّة معينة، مقابل أجرٍ محدد.

الفرع الثاني: ا عناصر عقد النقل الجوي

يستفاد من هذا التعريف بأنّ عقد النقل الجوي يستوجب توافر العناصر التالية:

(1)- هو اتفاق يتضمن ايجابا وقبولا:

يشتمل عقد النقل الجوي كغيره من العقود على رضا ومحل وسبب.(اركانه)

¹ جلال وفاء محمد بن...، دروس في القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية، 1982، ص 4.

- أما المحلّ: فهو نقل الأشخاص وأمتعتهم أو نقل البضائع، وغالباً ما يكون مشروعاً، إلا في الحالات التي ترد على أشياء محظورة، كالأسلحة.

- أما السبب: فهو الدافع للالتزام، حيث يلتزم كل طرفٍ بسبب التزام الطرف الآخر، بينما السبب الباعث فهو مشروع ما دام الناقل يسعى إلى تحقيق منفعة عامة للأفراد.

- الرضا: ما يثير التساؤل هنا هو تحديد من الطرفين، الناقل أو متلقي الخدمة، والذي يصدر عنه الإيجاب، وذلك الذي يصدر عنه القبول.

يرى جانب من الفقه أنّ الناقل الجوي في حالة إيجاب عام وملزم ومستمر، فينعقد العقد في النقل المنتظم بمجرد قبول الراكب أو الشاحن لشروط النقل، وبالتالي لا يكون للنقل حق رفض النقل، ومع ذلك فإنّ شروط المادة 33 من اتفاقية وارسو 1929 تعطي للناقل حق رفض النقل، وهي بذلك في نظر الفقه تنفي عن الإيجاب طابعه الملزم في الحالات التي يكون فيها للناقل حق العدول عنها.

ويرى جانب آخر من الفقه أنّ الناقل يعدّ في حالة دعوى عامة للتعاقد والمرسل، ومن يتقدم بإيجاب الذي يلزمه قبول الناقل حتى ينعقد العقد.

ومن ثمّ، فإنّ المادة 33 تعطي للناقل الحق في عدم قبول النقل، خاصة بالنسبة للنقل غير المنتظم.

ويفرق فريق ثالث بين الخطوط المنتظمة التي يكون فيها الناقل في حالة إيجاب ملزم، لأنه يعرض خدماته بشكل جدي، والخطوط غير المنتظمة التي يتمّ فيها النقل بناء على الطلب، والتي تتيح للناقل حق رفض النقل لأنه يكون في موضع الموجّه إليه الإيجاب.

سواء كان الناقل موجبا أو موجها إليه الإيجاب يتعين عليه عدم رفض النقل إلا بناء على تبرير يتعلق بأمن وسلامة الرحلة، وإلا كان متعسفاً، وقد حدد المشرع الجزائري في المادة 198 من قانون الطيران المدني "أنّ كلّ ناقل يرفض بدون سبب مقبول استنفادة الجمهور من خدمات النقل بالحسب من شهرين إلى ستة أشهر".

2- أطراف العقد:

وهما الناقل الجوي والمتلقي خدمة النقل، سواء كان مسافراً أو شاحناً.

3) محلّ العقد:

وهم أشخاص وأمتعة مسجلة أم غير مسجلة أو بضائع.

4)- الغرض الأساسي من النقل هو التغيير المكاني لمحل النقل:

ويستثنى منه عملية النقل التي تجعل من الانتقال من مكان لآخر مجرد عملية ثانوية أو عرضية، كعقد التدريب على قيادة الطائرات أو عقد العمل بين الناقل وطاقم الطائرة.

5)- أن يستغرق النقل مدة معينة:

لا يعتبر عامل الزمن عنصراً أساسياً في تعريف عقد النقل الجوي، وإنما يدخل في تقرير المسؤولية عن التأخير في النقل.

6)- أن يكون النقل بمقابل:

وهو ما يُضفي على عملية النقل الطابع النقدي أو التجاري باستبعاده للنقل المجاني.

7)- أن يتمّ النقل بواسطة الطائرة:

لابدّ أن يتمّ تنفيذ العقد بواسطة الطائرة لما لهذا العنصر من أهمية بالنسبة للناقل الذي قد يتمسك بوصف الطائرة على الوسيلة المستعملة والاستفادة من أحكام المسؤولية المحدودة، أو بالنسبة للشاحن أو المسافر، بحيث ينفي هذا الوصف عن هذه الوسيلة بإقصاء الناقل من أركان المسؤولية المحدودة، وبالتالي تعدّ الطائرة معياراً لتطبيق قواعد النقل الجوي.

المطلب الثاني: خصائص عقد النقل الجوي

الفرع الأول: اهم خصائص قانون النقل الجوي

1- قانون حديث النشأة: فهو قانون جديد وفي طور التكوين، حيث أنّ قواعده تكونت بعد الحرب العالمية الأولى، بعدما تبينّت أهميتها وإمكاناتها، حيث نشأ القانون الجوي على ظاهرة حديثة نسبياً هي الملاحة الجوية، ولذلك فإنه يخضع لنشأة وتطور الوسائل الفنية للملاحة الجوية، إذ يحتاج إلى قواعد قانونية جديدة، بحيث لم يقم العرف بدور هام كمصدر للقانون الجوي بطبيعة القواعد العرفية التي يتطلب وفقاً لتكوينها.

2- قانون مركب: القانون الجوي قانون حديث وينطبق على موضوع جديد، وهو الطيران المدني، وهو عبارة عن تقريب أو تجميع لعناصر مختلفة من الأنظمة القانونية التقليدية، إذ أنه يشتق أحكامه من القانون العام والقانون الخاص والقانون الدولي، فالقانون الجوي والقانون المدني والقانون الإداري والمالي والتجاري والدولي... الخ، فهذا القانون وإن بدا متميزاً عن بقية فروع فروع القانون، إلا أنه له صلة بها، فيعدّ من أحكام القانون الدولي العام، تلك القواعد الخاصة بالإذن بمرور طائرة في أجواء دولة أخرى أو هبوطها على أراضيها، ويعدّ من قواعد القانون الدولي الخاص وما يتعلق من القانون الواجب التطبيق على الجرائم والتصرفات التي تقع على الطائرة، وتخضع مشروعات النقل الجوي للقانون التجاري وقانون العمل أثناء قيامها بنشاطاتها، وتخضع لقواعد القانون الخاص في علاقاتها بالمسافرين أو الغير.

3- قانون تقني: القانون الجوي قانون تنظيم الملاحة الجوية بهدف تأمين سلامتها، وقانون الأمن وهو القانون الذي يهتم بالآلات والأجهزة، وبالتالي فعدم احترام قواعد الصلاحية للملاحة الجوية، وقواعد الاستخدام الفني للطائرات يؤدي إلى إثارة المسؤولية المدنية أو الجنائية للناقل الجوي.

وبهذا فالقانون الجوي يهدف إلى الفعالية ويتطور بتطور تكنولوجيا الطيران، إذ له صفة التطور والتغيير، فالقانون الجوي يتطور بسرعة ويشهد على ذلك ما يطرأ على الاتفاقيات الدولية التي تنظم موضوعات الملاحة من تعديلات وظهور اتفاقيات جديدة في فترات غير متباعدة، هذا ما يبين أنه قانون غير ثابت.

4- القانون الجوي ذو طابع دولي: إنّ السمة الغالبة في قواعد القانون الجوي هي الدولية، فمشاكلها وحلولها تتميز بالطابع الدولي، كما الحال في النقل البحري، إذ يكون النقل الجوي في الغالب دولياً، فالطائرة معدّة أساساً لقطع المسافات الطويلة، نظراً لسرعتها الهائلة والتي تمكنها من عبور الحدود الجغرافية بين الدول في وقتٍ قياسي يميزها عن وسائل النقل الأخرى، إذ يُنظر إلى الطائرة على أنها أداة اتصال دولي وقاري. هذا ما يجعل التنظيم القانوني لشؤون الطيران على الساحة الدولية، فقد ظهر قبل التشريعات الداخلية في العديد من الدول، وهذا ما أدى بالمجتمع الدولي إلى وضع معاهدات دولية تنظم حركتها ونشاطها، وما يترتب عنها من وقائع أو علاقات قانونية،

واتجهت معظم الدول إلى تبني أحكام هذه المعاهدات وإدخالها ضمن قوانينها الوضعية. فالالاتجاه هو توحيد قواعد القانون الجوي على المستوى الدولي، وهو بذلك قد وصل إلى صورة لم تصل إليها بقية فروع القانون الأخرى، وهناك مسعى لإنشاء هيئة قضائية دولية تتولى تفسير قواعد المعاهدات الدولية لإزالة التعارض بين التغييرات التي تصدرها محاكم الدول المختلفة.

5- الطابع الأمر لقواعد القانون الجوي: تتميز قواعد القانون الجوي بالصبغة الأمرة، فهذا القانون قد نشأ لينظم الملاحة الجوية وسلامتها، فالمرور في الجو له مخاطر كبيرة ومرتبطة باعتبارات سياسية وعسكرية، ومن هنا تدخل المشرع الوطني بنصوص أمرية لتحقيق سلامة الرحلة وصلاحية الطائرة للملاحة الجوية وتوفير الأمن للمسافرين ولأموال والبضائع المنقولة، وحماية الضحايا وأطراف العلاقات القانونية الناشئة عن استخدام واستغلال الطائرة.

الفرع الثاني: مصادر القانون الجوي

تنقسم مصادر القانون الجوي إلى مصادر تشريعية ومصادر تفسيرية، ويُعتبر التشريع هو المصدر الرئيسي للقانون الجوي، حيث يضعف دون العرف أمام التطورات التقنية المتلاحقة يوماً في مجال الطيران، إذ تمنع هذه التطورات قيام العرف واستمرار قواعده في مجال القانون الجوي الذي يغلب على أحكامه الطابع التنظيمي اللائحي

وتنقسم المصادر إلى قسمين:

1- المصادر الدولية:

ويجب التمييز هنا بين المعاهدات والاتفاقيات الدولية المتعلقة بأحكام القانون الجوي العام، وتلك المتعلقة بأحكام القانون الجوي الخاص، وإن كانت تهدف جميعها إلى تنظيم الطيران وتأمين سلامته، ودعمه كمرفق دولي للنقل.

(1) المعاهدات أو الاتفاقيات المتعلقة بأحكام القانون الجوي العام:

وهدفها هو تنظيم سيادة الدول على مجالها الجوي، والتوفيق بين سيادة الدولة على إقليمها وفضائها الجوي وبين حرية المرور الجوي البريء وجنسية الطائرة

وسلامتها وشروط صلاحيتها للملاحة الجوية وسلامة الركاب وأحكام المطارات والمنظمة الدولية للطيران المدني.

تعتبر معاهدة باريس سنة 1919 أولى المعاهدات في هذا المجال ودخلت حيز التنفيذ سنة 1922، وأنشأت اللجنة الدولية للملاحة الجوية والتي تضم ممثلين عن الدول الموقعة عليها، وأطلق عليها تسمية سيناى CINA، وقد وقع على هذه المعاهدة 27 دولة. وبعدها معاهدة هافانا سنة 1928 والجديد في هذه الاتفاقية أنها ألزمت الدول الموقعة عليها بإنشاء مطارات لتسمح بالهبوط على إقليمها والاطلاع منه. وعقدت بعدها اتفاقيات أخرى، كاتفاق فوينس آيرس v سنة 1935 وأهمها اتفاقية وارسو سنة 1929، والتي خضعت للعديد من التعديلات واعتبرت كمصدر أساسي للتشريع الوطني الجزائري.

- قانون الطيران المدني، ج. 06-98، والذي عدل بالقانون 14-15، الجريدة الرسمية 2015 للعدد 41.

- اتفاقية وارسو 1929: التي تعدّ هي والاتفاقيات المعدلة والبروتوكولات الملحقة بها التشريع الدولي فيما يخص النقل الجوي.

- اتفاقية روما 1933، تبحث بقواعد الحجز الاحتياطي.

- اتفاقية شيكاغو 1944، تبحث بالمواضيع المتعلقة بسيارة الدولة على فضائها

الخارجي، وأهم ما تضمنته هذه الاتفاقية هي إنشاء منظمة الطيران المدني الدولي.

- اتفاقية جنيف 1948 المتعلقة بالحقوق التي من الممكن أن ترد على الطائرة مثل حق الملكية.

- اتفاقية روما 1958، المسؤولية على الأضرار التي تحدثها. المركبة على السطح..

- اتفاقية طوكيو 1963، تبحث بالجرائم والأفعال التي من الممكن أن تقع أثناء الطيران.

- اتفاقية لاهاي 1970، جاءت لوضع قواعد لقمع الاستيلاء بطريقة غير مشروعة على الطائرات.

- اتفاقية مونتريال 1971 تبحث بالجرائم المرتكبة ضد

الطيران المدني المدني، وقد أقرها بروتوكول 1988 المتعلق بأعمال العنف غير المشروع التي تقع في المطارات.

- اتفاقية مونتريال 1991.

- اتفاق دولي غير ملزم، وهو ما يعرف بالشروط FATA، ITA الاتحاد الدولي للنقل الجوي والتي وضعت شروطاً نموذجية لعقود النقل الجوي، تأسست في 1945/09/04.

- المنظمة الدولية للطيران المدني OACI: ايكوانشأت هذه المنظمة في 1947/04/04 بعد أن عملت كهيئة مؤقتة منذ عام 1945، وهي تابعة لمنظمة الأمم المتحدة وتهدف إلى جعل الطيران المدني من بلد إلى آخر أكثر يسراً وأماناً، ولذلك فإنها تعمل في الأخذ بتدابير الأمن وضمان انتظام سير الطائرات ووضع لوائح منظمة للخدمات الجوية وتسيير القيود الجمركية وتسيير مرور المسافرين وتنفيذ إجراءات الصحة العامة في المطارات الدولية، ولأجل ذلك فقد أعدت المنظمة الاحتياجات الجديدة في هذا المجال، إعداد ممرات أفضل لهبوط الطائرات وتحسين مستوى التنبؤات.

تنظيم أفضل لمراقبة المرور وإنشاء المطارات حسب المقاييس الدولية، مقرها الدائم هو مدينة هو مونتريال بكندا. وتوضع الخطط الإقليمية من طرف المنظمة في ضوء الاجتماعات والمؤتمرات الملاحية التي تعقدها من خلال مكائنها الإقليمية، ويتم فيها بحث شتى المطالب المتعلقة بهذا الميدان المتخصص وتحديد ما يحتاج إليه الأمر من تسهيلات، وخدمات وإجراءات في جميع المرافق الضرورية كالمطارات والمواصلات وخدمات المرور الجوي والأرصاد الجوية وأعمال البحث والإنقاذ التي لا غنى عنها من أجل سلامة وكفاءة النقل الجوي.

التشريعات الوطنية:

قد اهتمت جلّ التشريعات الداخلية بتنظيم مجال النقل الجوي مشبعة في ذلك بما أتت به الاتفاقيات والمعاهدات الدولية، والمنظمة الدولية للطيران المدني، ولم يخرج المشرع الجزائري في تنظيمه للنقل الجوي عن تلك من خلال وضعه لتشريع داخلي لا يخرج عما أتت به الاتفاقيات الدولية متأثراً باتفاقية وارسو، حيث لا يزال يساير

المستجدات التي تخدم المصالح المشتركة لمستخدمي هذا المجال، ويظهر ذلك جلياً من خلال تعديله بالقانون رقم 06/98، وانضمامه ومصادقته على كل الاتفاقيات وتعديلاتها.

المطلب الثالث: أطراف عقد النقل الجوي وطرق إثباته

الفرع الأول: أطراف عقد النقل الجوي

لعقد النقل الجوي طرفان، هما الناقل الجوي ومستخدم النقل.

الفرع الأول: أطرافه

1- الناقل الجوي:

تبدو أهمية تحديد مركز الناقل الجوي في تحديد المسؤولية خاصة ولم يتطرق قانون الطيران المدني الجزائري ولا اتفاقية وارسو لتحديد مفهومه مما يدفع ببعض الفقه إلا تعريفه، وهو الشخص الذي يقوم بمقاولة نقل الأشخاص والأموال، جواً مقابل أجرًا، كما عرف بأنه من يتعهد باسمه بنقل الأشخاص والأمتعة والبضائع بالطائرات.

أما القضاء فقد تراوحت مواقفه بين اعتبار الناقل كل طرف متعاقد يشرف على عملية النقل، وبين ذلك الذي ينفذ العملية سواء كان طرفاً في عقد النقل أو لم يكن، وما زاد من حدة الإشكال هنا هي عملية إيجاز الطائرات وتنفيذ عملية النقل بواسطة طائرات.

اتفاقية كوادلخارا سنة 1968، والتي عرفت الناقل المتعاقد كل شخص يكون طرف في عقد نقل خاضع لاتفاقية وارسو ومبرم مع الشاحن أو الراكب أو أي أحد يعمل لحسابهما. كما عرفت الناقل الفعلي بأنه شخص آخر غير الناقل المتعاقد يحوز إذناً من هذا الأخير وينفذ عملية النقل في جزء منها.

هذان التعريفات تبنتهما اتفاقية مونتريال 1958، وهو ما يفهم منه أن هذه

الاتفاقية قد وسعت من مفهوم الناقل الجوي.

الناقل الجوي في حالة تأجير الطائرة:

تلجأ العديد من شركات النقل الجوي إلى إيجار الطائرة أو استئجارها بدافع غلاء سعرها أو كثرة الطلب، وعقد الإيجار هذا يجمع بين مؤجر الطائرة ومستأجرها إلا أن آثار هذا العقد تقع على أشخاص ليسوا طرفاً فيها وهم المسافرون والشاحنون، مما يجعل هؤلاء في موضع المتسائل عن المسؤولية في حالة إصابتهم أو إصابة أمتعتهم

وبضاعتهم بضرر، وهو عقد يلزم بموجبه المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر طائرة مقابل أجر محدد.

متلقي خدمة النقل (المسافر والشاحن):

1- المسافر: وهو كل من يريد الانتقال بشخصه وأمتعته من مكان إلى آخر، وقد يبرم المسافر عقد النقل بنفسه كما قد يتولى ذلك نيابة عنه وليه أو وكيله وشخص المسافر المقصود هو الشخص الحي. أما نقل الجثث فهو يخضع وفقاً لشروط ولأحكام نقل الأشياء، لأنّ العبرة في نقل المسافرين تمتعهم بقدر من الحركة والحرية والعناية بالنفس والمسؤولية عنها، فلا يخضع هذا النقل لسلطة الناقل المطلقة.

على خلاف نقل البضائع وهو ما ينعكس على مقدار التزامات الطرفين، ويبرر في الوقت نفسه اعتبار خطر الضرور سبباً من أسباب الإعفاء من المسؤولية.

2- المرسل: قد يكون شخصاً طبيعياً أو معنوياً، ويعدّ طرفاً في عقد النقل الجوي للبضائع المبرمة مع الناقل، سواء كان هو الذي يتسلمها في مطار الوصول أو شخص آخر المرسل إليه، الذي يلزم إزاء الناقل بتسليمه البضائع بما قد يلتزم هو بالوفاء بأجرة النقل كما أنه من حقّه رفع دعوى المسؤولية على الناقل في حالة هلاك أو تلف البضاعة أو التأخير في نقلها، وهو ما يدلّ على امتداد آثار عقد النقل المبرم بين الناقل والمرسل إليه شخص آخر المرسل إليه الذي يكتسب حقوقاً، ويتحمل التزامات في هذا العقد الذي لم يكن طرفاً فيه.

3- المرسل إليه: وتحديد مركز المرسل إليه مسألة مطروحة في كلّ أنواع النقل هناك. من.. قال بالنيابة الناقصة أو الحلول أو الاشتراط لمصلحة الغير، ولكن التبرير القانوني لمركز المرسل إليه هو العرف التجاري، حيث أصبح على الرغم من أنه ليس طرفاً في العقد يكتسب حقوقاً ويلتزم بالتزامات، وبالتالي يعدّ الأساس القانوني لمركز المرسل إليه في عقد النقل هو نص القانون ما دام أنه مذكور في سند النقل الجوي.

الفرع الثاني: إثبات عقد النقل الجوي

يجري العرف لدى شركات الطيران الجوي على توحيد وتنسيق أحكام ووثائق النقل في ضوء الاتفاقيات الدولية وشروط النقل الجوي، كما تمتدّ أحكام هذه الوثائق لتشمل النقل الداخلي أيضاً فثبتت نقل عقد الأشخاص بتذكرة السفر ونقل الأمتعة، كما

تثبت عقد نقل البضائع بسند الشحن، وإن كان الأصل أن عقد النقل الجوي ينعقد بمجرد الاتفاق بين الطرفين، إلا أن المشرع الدولي ألزم الناقل بإصدار بعض الوثائق اللازمة سواء فيما يخص نقل الأشخاص أو نقل البضائع، وهي وسائل للإثبات وليس للانعقاد، ونصت عليه المادة 3 من اتفاقية وارسو، وتبين البروتوكولات المعدلة لها ثلاثة أنواع من الوثائق تذكر السفر التي تحتوي على قائمة من البيانات - استمارة الأمتعة الخاصة بالمسافر وخطاب النقل، وهي خاصة بالبضائع - .

الفرع الثالث وثائق النقل الجوي:

1- تذكرة السفر:

يقع على عاتق الناقل الالتزام بتزويد الراكب بتذكرة السفر، وفقاً لنص المادة 1/3 اتفاقية وارسو، وفي الناقل بهذا الالتزام، فمن ثم فلا مسؤولية عليه اتجاه المسافرين متى قام بتسليم التذكرة، ويجب أن تشمل تذكرة السفر على البيانات التالية:

1. مكان وتاريخ إصدارها: والهدف من ذلك هو تحديد مكان الشركة أو الفرع الذي أبرم عقد النقل بتحديد الاختصاص القضائي متى وقع النزاع بين الأطراف طبقاً للمادة 28 من اتفاقية وارسو.

2. بيان نقطة الإقلاع والوصول: وهدفها هو تحديد الطابع الدولي للنقل ومدى خضوعه للاتفاقيات الدولية.

3. المحطات المتفق عليها: مع الاحتفاظ بالناقل في النص على إمكانية تعديلها عند الضرورة، لأن العبرة بما تم الاتفاق عليه وليس بما تم فعلاً دون أن يؤدي هذا التعديل إلى زوال الصفة الدولية للنقل، وهذا البيان لهذا التعديل يبرز نقاط الرسو الجوي المتفق عليها بين أطراف عقد النقل، بحيث لو تم تعديلها من قبل الناقل، وإن لم تهبط الطائرة بها لسبب أو لآخر، فلا يؤثر ذلك على الصفة الدولية للنقل، كما أن هذا البيان متى أدرج في تذكرة السفر، فإنه يمنع من مساءلة الناقل في مواجهة المسافر، إن هو قام بتغيير خط سير الطائرة إذ يفترض.. علم المسافر بهذا البيان وبسلطات الناقل بشأنه.

4. اسم وعنوان الناقل: وهدفه هو تعيين الشخص المسؤول في حالة النزاع وبالتالي تحديد حالات الاختصاص القضائي.

5. النصّ على أنّ النقل يخضع لنظام المسؤولية المحددة، وذلك لتبنيه الراكب إلى خضوع النقل لأحكام الاتفاقية التي تحدّد التعويض في حالة استحقاقه حدّاً أقصى لا يجوز تخطيه، حتى يتخذ الراكب ما يراه مناسباً من إجراءات لحماية مصالحه وسلامته إما بالعدول عن السفر، وإما بالتأمين على حياته لمواجهة الحدّ الأقصى للتعويض المنصوص عليه في الاتفاقية.

وتقرّر الاتفاقية جزاءً رادعاً في حالة عدم وفاء الناقل بالتزامه بإصدار تذكرة سفر وتسليمها لصاحب الشأن بنصّها في الفقرة 2 من المادة 3 "ليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحدّد منها، إذا قبل ركباً لم تسلّم إليه تذكرة السفر".

البيانات الإلزامية في بروتوكول لاهاي:

بروتوكول لاهاي لسنة 1955 عدّل البيانات الواجب تذكرها في تذكرة السفر وحصرها في ثلاث نقاط

ثم جاء بروتوكول غواتيمالا 1971: واحتفظ بنفس البيانات لكنه ألغى الجزاء على عدم إصدار تذكرة السفر أو عدم انتظامها لأنه اعتبر المسؤولية في عقد نقل الركاب هي مسؤولية موضوعية، وبالتالي التعويض الذي قرّره لا يُمكن تجاوزه.

اتفاقية مونتريال 1999 تبنت نفس الأحكام بالنص عليه في المادة 1/7 "يُمكن تسليم مستند نقل فردي أو جماعي يتضمن بيان نقطتي الاطلاع والوصول، بيان نقطة واحدة من نقاط التوقف والوصول إذا كانت نقطتي الإقلاع والوصول واقعتين في دولة واحدة، وألغت الجزاء المترتب عن تخلف وثيقة السفر في المادة 5/3.

حيث أجازت للناقل استخدام أي وسيلة تتولى تسجيل البيانات التي يجب أن يشتمل عليها مستند النقل لتقوم مقام تذكرة السفر، ولم يرد بالالتزام ذكر بيان أو ذكر اسم الراكب، وإن هذا لا يدلّ على أنّ التذكرة قابلة للتداول لأن شروط الاتحاد الدولي للنقل الجوي أوجبت أن تكون اسمية وغير قابلة للتحويل وتبقى تذكرة السفر بمثابة قرينة بسيطة يجوز عدم استعمالها وإقامة الدليل على ما يخالفها باعتبار عقد النقل الجوي من العقود التجارية، وبالتالي يجوز الإثبات بكلّ الطرق وفقاً لمبدأ حرية الإثبات.

لم تعترض الاتفاقيات شكلاً معيناً لتذكرة السفر يجب إتباعه عند إصدارها فمجرد تسليم الناقل للمسافر ورقة عادية مشتملة على البيانات التي تنبئه إلى الصفة الدولية للنقل وخضوعه للمسؤولية الدولية المحدودة فإنه يكون قد أوفى بالتزاماته، أما إذا لم يتضمن الورقة البيانات المشار إليها، فلا تكون بصدد تذكرة سفر.

2- استمارة الأمتعة (أو الوصل):

الأمتعة نوعان: الأمتعة اليدوية، وهي الأشياء التي تظل تحت حيازة الراكب وفي حيازته، والأمتعة المسجلة، وإن لم تكن هذه الأمتعة بصحبة الراكب، وتطبق عليها أحكام البضاعة وتخضع بالتالي للقواعد الخاصة بنقل البضائع، وتنص المادة 4/4 من اتفاقية وارسو على التزام الناقل بإصدار نسختين من استمارة الأمتعة تسلّم إحداها للراكب، ويحتفظ الناقل بالثانية، ويجب أن تتضمن ومكان وتاريخ إصدارها ويفيد هذا البيان في تحديد الاختصاص القضائي في حالة قيام نزاع، تطبيقاً للمادة 28 من اتفاقية وارسو، كذلك تحديد نقطتي الإقلاع والوصول، اسم وعنوان الناقل، رقم تذكرة السفر، وفائدة هذا البيان لا يمكن إنكارها، إذ بالرجوع إلى تذكرة السفر يُمكن معرفة ما إذا كانت هنالك محطات رسوّ، وبالتالي الوقوف على ما إذا كان النقل دولياً أو داخلياً. هذا فضلاً على أن هذا البيان يؤكّد للمسافر أنّ أمتعته ستسلّم إليه بمجرد الوصول، بحيث لا تسلّم الأمتعة إلا لحامل الاستمارة في مطار الوصول، كما تشتمل على تحديد عدد الطرود ووزنها، ووفقاً لذلك يتمّ تقدير التعويض المستحقّ في حالة هلاك أو ضياع الأمتعة، إذ التعويض يحسب على أساس الوزن للكيلوغرام.

لذا ينبغي تسليم الاستمارة إلى الراكب نفسه، لكن لا يوجد ما يمنع من تسليمها إلى ممثل عنه في حالة الرحلات الجماعية، وفي حالة إخلال الناقل بهذه البيانات أو عدم تسليم الاستمارة إلى المسافر فإنه لا سبب أمامه للاستفادة من أحكام المسؤولية المحدودة أو الإعفاء منها.

أما بروتوكول لاهاي 1955 فقد اقتصر على هذه البيانات، حيث نصت على أنه "في نقل الأمتعة المسجلة إذا لم تكن هنالك استمارة مقترنة بتذكرة سفر ومطابقة كما جاء في المادة 1/3، أو لم ينص عليها في التذكرة فيجب على الناقل تسليم استمارة تحتوي على البيانات التالية:

1- تحديد نقطتي الإقلاع والوصول.

2- بيان إحدى نقاط الرسو الجوي.

3- إذا اشتمل النقل على نقطة رسو نهائية أو على رسو في غير بلد الانطلاق يذكر بيان ينبه إلى أن النقل قد يخضع لأحكام الاتفاقية التي تحدد مسؤولية الناقل في حالة ضياع الأمتعة أو تلفها.

أما اتفاقية مونتريال 1999 في الفقرة 3 من المادة 3 فقد ألزمت الناقل بتسليم استمارة الأمتعة عن كل جزء من الأمتعة دون الإشارة إلى أي بيان، ما عدا بيان التنبيه بالمسؤولية المحدودة، ورغم ذلك لم تضع جزاءا لحرمانه من التمسك من حدود المسؤولية في حالة تخلف استمارة الأمتعة ولها نفس حجية تذكرة السفر أي أنه يمكن إثبات عكس ما ورد بها بكل الطرق.

II- وثائق النقل الخاصة بنقل البضائع (خطاب النقل الجوي أو رسالة النقل الجوي):

الأصل أنه لا يقع على عاتق الناقل إعداد خطاب النقل على خلاف نقل الركاب والأمتعة المسجلة، إذ هي من اختصاص المرسل لكن الناقل الجوي في الواقع هو من يقوم بذلك، بناء على المعلومات المتعلقة بالبضائع. ينتقل هذا العبء إلى مرسل البضاعة، وقد نصت اتفاقية وارسو على هذه القاعدة صراحة في المادة 1/6: "يعدّ المرسل خطاب النقل الجوي ويسلمه مع البضاعة، وإذا كان الواقع يخالف ذلك، إذ يتولى الناقل بنفسه، كما هو الحال بالنسبة لسند الشحن البحري بتحرير خطاب النقل، بناء على المعلومات التي يحصل من الشاحن والمتعلقة بالبضاعة"، وتقتضي اتفاقية وارسو في مادتها الخامسة فقرة 1 بأنه لكل ناقل بضائع الحق في أن يطلب من المرسل منه إعداد وتسليم مستند يطلق عليه خطاب النقل الجوي، وللمرسل الحق في أن يطلب من الناقل قبول هذا المستند، وإن كان إعداد مستند النقل ليس حقاً للناقل وإنما التزام عليه، وإلا كان النص على حرمانه من التمسك بتحديد التعويض كجزاء على تخلف هذا المستند، وما يدعم ذلك هو أنّ الواقع يجري على قيام الناقل وليس بإعداد خطاب النقل على أن يطلب الناقل من المرسل البيانات الضرورية واللازمة لملاء خطاب النقل. وخاصة البيانات المتعلقة بمحتوى الطرود ومكان الوصول واسم وعنوان المرسل إليه.

وقد خفف بروتوكول لاهاي من هذه الشكليات، حيث حذف العديد من البيانات وأخذ به المشرع الجزائري أيضا باشتراطه تبين نقطتي الإقلاع والرسوب، وبيان نقطة الرسو إذا كان لها محل وبيان تنبيه لخضوع النقل من مسؤوليته المحدودة في حالة تخلف الرسالة أو في حالة تخلف التنبيه، أما بروتوكول مونتريال لعام 1975، والذي حدد البيانات الإلزامية المنصوص عليها في كل من اتفاقية وارسو، بروتوكول لاهاي، والتي يجب إتباعها بالنسبة لنقل البضائع وهي المعمول به على المستوى الدولي، حيث اكتفى بالنص على البيانات التالية في خطاب النقل والمتعلقة ببيان نقطتي الإقلاع والوصول، وزن البضاعة. ولا يختلف البيانان الأول والثاني عن مثيلهما في اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي، ونظراً لأن المسؤولية في نقل البضائع مسؤولية موضوعية، وأن الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه في حالة تلف البضائع أو هلاكها لا يجوز بأي حال من الأحوال تجاوزه قانوناً. ولقد ألغى بروتوكول مونتريال الجراء على تخلف خطاب النقل الجوي أو البيانات الإلزامية الواجب اشتماله عليها والمقارنة في كل من اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي، بحيث لم تعد هذه المخالفة تستوجب حرمان الناقل من التمسك بالأحكام التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها. وقد تبنت هذه الأحكام اتفاقية مونتريال 1999 في المادة 05 والمادة 09 منه، حيث حددت عدد النسخ الواجب تحريرها من طرف المرسل وهي ثلاث وفقاً للمادة 7 نسخة أولى وتحمل عبارة للناقل يوقع عليها المرسل، ونسخة ثانية يوقع عليها الناقل ويسلمها للمرسل عليه بعد قبوله للبضاعة.

وقد نصت المادة 4/2 على أنه إذا قام الناقل بتحرير وثيقة الشحن بناء على طلب المرسل، فيعتبر الناقل متصرفاً بالنيابة عن المرسل ما لم يقدّم الدليل على خلاف ذلك. وبالرجوع إلى المادة 4 من اتفاقية مونتريال فيمكن أن يحلّ محلّ خطاب النقل الجوي أي وسيلة أخرى يتضمن المعلومات المتعلقة بالنقل المطلوب القيام به شرط أن يقوم الناقل بتسليم المرسل إيصال البضاعة أو وصل البضاعة الذي يسمح على التعرف على الإرسالية والاطلاع على المعلومات المتعلقة بها.

ونصّت المادة 9 من ذات الاتفاقية على أن عدم احترام هذه الأحكام لا يحرم الناقل من الاستفادة من أحكام المسؤولية المحدودة، وقد أعدّ الاتحاد الدولي نموذجاً

لرسالة الشحن الدولي أطلق عليه اسم خطاب النقل الجوي العالمي والصالح لجميع أنواع النقل، يحتوي على كل البيانات التي وضعتها الاتفاقيات الدولية، أما عن البيانات المصرح بها فإن كان التصريح يتعلق بخطاب النقل الجوي فإن مسؤولية صحة البيانات المتعلقة بالبضائع والتي يتولى تدوينها المرسل فيتحملها هو، أي المرسل، كما يتحمل صحة البيانات التي يدلي بها إلى الناقل بالنسبة لإيصال البضاعة ويتحمل المرسل المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالناقل أو بأي شخص آخر يكون الناقل مسؤولاً اتجاهه. كما يتحمل الناقل من جهته المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالمرسل أو أي شخص آخر يكون المرسل مسؤولاً عنه متى صرح الناقل ببيانات خاطئة بشأن إيصال البضاعة، والجدير بالذكر أن بروتوكول مونتريال أجاز استخدام أي وسيلة أخرى تتولى تسجيل البيانات المتعلقة بالنقل لتحل محل خطاب النقل الجوي بعد أخذ موافقة المرسل وإذا استخدمت مثل هذه الوسائل يتعين على الناقل أن يسلم للمرسل بناء على طلبه إيصالاً عن البضاعة يسمح بتعيين الرسالة ومعرفة البيانات المسجلة بواسطة الوسائل المشار إليها، والإيصال الذي استحدثه البروتوكول هو عبارة عن صك متقب يتضمن شفرة خاصة تسمح بمجرد المعالجة المعلوماتية بتزويد المرسل بكافة البيانات المتعلقة بالبضاعة، والهدف من هذا المستجد هو تسهيل عمل شركات الطيران وتمكينها من الاستعانة بالخدمات الإلكترونية التي أصبحت ضرورية بعد ازدياد حركة الطرود الداخلة والخارجة من وإلى مخازن الناقلين الجويين في أماكن كثيرة، وهو نظام ليس إجباري بالنسبة للناقل وينبغي لاعتماده واستبداله بخطاب النقل أن يوافق المرسل على استخدامه بشأن نقل بضاعته. إذا أراد أن يحتفظ لنفسه بما يثبت نقل بضاعته، والتي يحتفظ الناقل أو الهيئة المشرفة على الخدمات الإلكترونية بأوصافها تفصيلاً وبشروط عملية مسجلة لديهم.

وطبقاً للمادة 11 من اتفاقية مونتريال فإن البيانات الواردة في الرسالة من حيث حجتها تنقسم إلى قسمين:

1- بيانات تتعلق بوزن البضاعة وأبعادها وتغليفها وكذا عدد الطرود، وهذه البيانات لها حجية نسبية تقبل إثبات العكس.

2- بيانات تتعلق بكمية البضاعة وحجمها وحالتها وهي بيانات ليس لها حجية ضد الناقل إلا إذا تحقق منها بحضور المرسل وتمّ إثبات ذلك في رسالة النقل الجوي. لخطاب النقل دور هام في إثبات عقد النقل وفقا لنص المادة 11 فقرة 1 من اتفاقية وارسو "يعدّ خطاب النقل الجوي حجة على أنّ العقد قد أبرم، وأنّ البضاعة قد سلمت ما لم يقدّم الدليل على خلاف ذلك، فهو قرينة على قيام عقد النقل، وإتمام التسليم، ولمن يقلّ العكس إتمام ذلك بكلّ الطرق التجارية".

(2) بيانات خطاب النقل وفقا لاتفاقية وارسو:

نصت اتفاقية وارسو على وجوب اشتمال خطاب النقل على البيانات الآتية:

1. مكان وتاريخ إصدار خطاب النقل.
2. نقطتا الانطلاق والوصول.
3. نقاط الرسو الجوي المتفق عليه مع الاحتفاظ للناقل بحقه في اشتراط أن يكون بوسعه تعديلها عند الضرورة، دون أن يؤدي هذا التعديل إلى زوال الصفة الدولية للنقل.
4. اسم وعنوان المرسل، اسم وعنوان الناقل الأول، اسم وعنوان المرسل إليه إذا اقتضى الأمر، طبيعة البضاعة، عدد الطرود والعلامات المميزة لها، وزن وكمية البضاعة وحجمها وأبعادها، الحالة الظاهرة للبضاعة لتغليفها، أجرة النقل وتاريخ ومكان دفعها والشخص الذي عليه دفعها، ثمن البضاعة وما تكون قد تكلفته من مصاريف، عدد نسخ خطابات النقل الجوي، المستندات المسلمة للناقل لإرفاقها بخطاب النقل الجوي، مدة النقل وبيان موجز عن الطريق الواجب إتباعه، النص على أنّ النقل يخضع لنظام المسؤولية المقررة في هذه الاتفاقية، وهذا ما نص عليه المشرع الجزائري في المواد من 138 إلى 140.

فالقانون الجوي الجزائري تنص المادة 139 "يثبت عقد النقل الجوي للبضائع والمواد بوثيقة تسمى رسالة النقل الجوي، يعدها المرسل ويقبلها الناقل الجوي، وإذا قبل الناقل بضائع، لم يعدّ لها خطاب النقل الجوي أو إذا الخطاب غير مشتمل على البيانات اللازمة فليس له أن يتمسك بأحكام الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحدّ منها، وهذا

ما نصّ عليه المشرع الجزائري في المادة 139 فقرة 3 من قانون الطيران المدني، ونظراً لأن المسؤولية في نقل البضائع مسؤولية موضوعية، وأنّ الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه في حالة تلف البضائع وهلاكها لا يجوز بأي حال من الأحوال تجاوزه قانوناً، فلقد ألغى بروتوكول مونتريال الرابع الجزاء على تخلف خطاب النقل الجوي أو البيانات الإلزامية الواجب اشتماله عليها، والمقرر في كل من الاتفاقية بروتوكول لاهاي، بحيث لم تعدّ هذه المخالفة مستوجبة حرمان الناقل من التمسك بالأحكام التي تعفيه من المسؤولية أو تحدّ منه، وهذا ما أخذ به المشرع الجزائري في المادة 2/139 "لا يؤثر غياب أو عدم صلاحية أو ضياع هذه الوثيقة على وجود عقد النقل الجوي ولا على صلاحيته، وتشير المادة 141 من قانون الطيران الجوي الجزائري إلى أهمية هذه الوثيقة في الإثبات، إذ تنص على أنه "تشكل رسالة النقل الجوي دليلاً على إبرام عقد النقل الجوي واستلام البضاعة أو المواد من طرف الناقل وعلى شروط النقل الصادرة عن المرسل".

المبحث الثاني: آثار عقد النقل الجوي:

يترتب على عقد النقل الجوي، بمجرد انعقاده التزامات متبادلة على عاتق الطرفين الناقل والمسافر، أو شاحن البضاعة، وستعرض لهذه الالتزامات الناشئة عن كل من عقدين نقل الأشخاص ونقل البضائع".

(I)المطلب الأول: الالتزامات الناشئة عن عقد نقل الأشخاص:

نصت المادة 131 من قانون الطيران المدني الجزائري: "ينبغي أن يتم أي نقل جوي عمومي طبقاً لعقد يلتزم الناقل بواسطة الطائرة، بنقل أشخاص مسجلين بأمتعتهم أو بدونها، بمقابل من محطة جوية إلى أخرى".

(1)الفرع الاول التزامات الناقل:

هناك مجموعة من الالتزامات يتحملها الناقل في مواجهة المسافرين تنشأ عن عقد النقل، ويُمكن إيجاز فيما يلي:

1- يلتزم الناقل بمجرد إبرام عقد النقل بتزويد المسافر بتذكرة سفر مشتملة على البيانات الإلزامية، ويتعين عليه أن يحررها بخط مقروء، ويسلمها إلى المسافر قبل

الرحيل بوقت كافٍ يسمح له بمعرفة شروط النقل واتخاذ الإجراءات اللازمة لحماية نفسه.

وقد أشارت إلى ذلك المادة 132 من قانون الطيران المدني الجزائري، يجب أن يثبت عقد نقل الأشخاص بتسليم وثيقة الركوب.

2- يلتزم الناقل بنقل المسافرين من مكان القيام إلى مكان الوصول على متن طائرة صالحة للملاحة الجوية. فإن تقاعص وامتنع عن تنفيذ هذا الالتزام بأن منع المسافرين من السفر إما بإلغاء المقعد المحجوز له أو إلغاء الرحلة كلية ألزم بالتعويض.

3- ويقع على عاتق الناقل الالتزام بضمان سلامة المسافرين أثناء فترة إلى المكان المقصود دون تأخير، وقد عالجت اتفاقية سلاس وبروتوكولاتها في المواد 17 و 19 ذلك. ويجب على الناقل أيضاً أن يسهر على راحة الركاب، ورعايتهم طوال الرحلة الجوية، لو كانت الرحلة تستغرق وقتاً طويلاً أو تعطلت الطائرة أثناء الرحلة الجوية، فلو كانت الرحلة تستغرق وقتاً طويلاً أو تعطلت الطائرة أثناء الرحلة فيتعين عليه أن توفر لهم الغذاء والإقامة إن لزم الأمر إلى أن يتمكن من إكمال الرحلة أو نقلهم على متن طائرة أخرى.

4- ولا يقتصر التزام الناقل على نقل المسافرين إلى مكان الوصول، بل يلتزم فوق ذلك بنقل أمتعته الشخصية، أي التي يحتفظ بها المسافرين بحراستها أو التي يتخلى عنها للناقل على نفس الطائرة المقلّة له، وإن تعدّد ذلك فعلى متن طائرة أخرى مسافرة في نفس الوقت أو بعد ذلك بقليل.

أخيراً يلتزم الناقل في حال عدم تنفيذ الرحلة لأي سبب على أن لا يكون راجعاً لخطأ المسافرين بأن يرجع للمسافر كل أو بعض أجره النقل المدفوعة بحسب الأحوال. وإن كان القضاء يعتبرها عنصراً من عناصر التعويض الذي يسري عليه الحد الأقصى المنصوص عليه في اتفاقية وارسو، فلا يسترد المضرور قيمة التذكرة باعتبار ذلك مجاوزة لحد التعويض الذي نصت عليه الاتفاقية، فمثلاً لو كانت قيمة التعويض المستحق 165.000 فرنك بولندي وقيمة التذكرة هي 300 دولار فلا يسترد المضرور قيمة التذكرة باعتبار أن في ذلك مجاوزة لقيمة التعويض المنصوص عليه والمحدد في الاتفاقية.

2) الفرع الثاني التزامات المسافرين:

في مقابل الالتزامات التي يتحملها الناقل توجد التزامات تقع على المسافر، يتعين عليه الوفاء بها وهي:

1- دفع أجرة النقل: يلتزم المسافر بدفع أجرة النقل وهو الالتزام الرئيسي الذي يقع على عاتقه ويرجع تقدير هذا الأمر إلى القانون الوطني الواجب التطبيق، وإذا أخطأ الناقل مثلاً زوّد المسافر بتذكرة بقيمة أقل من قيمتها الحقيقية فليس عليه مطالبة المسافر بما تبقى من فرق القيمة إلا إذا أثبت سوء نية المسافر.

2- نظراً لأن تذكرة السفر لا تعطي للمسافر الحق في الانتقال عن طريق الجو بطريقة تلقائية، إلا إذا قام بحجز مكان له على الطائرة فيتعين عليه أو يوفي بهذا الالتزام. وقد نصت على ذلك شروط وقواعد إريتريا صراحة بقولها "لا يضمن الناقل أن يضع تحت تصرف المسافر مقعداً محددًا في الطائرة ما لم يكن هنالك اتفاق خاص على ذلك".

والحكمة من تقرير هذا الالتزام على عاتق المسافر يرجع إلى ضيق الأمكنة بالطائرة، وارتباط كل طائرة بحمولة معينة لا يمكن تجاوزها حرصاً على سلامة الرحلة الجوية.

3- التزام المسافر باحترام تعليمات الناقل التي تحتم عليه ضرورة التواجد في مطار القيام في الميعاد الذي تحدده جداول مواعيده تمهيداً للإقلاع، كما عليه مراعاة اللوائح الإدارية ولوائح الصحة والجمارك، وإن خالف الراكب هذه التعليمات فللناقل أن يرحل دون انتظار ولا مسؤولية عليه.

4- خضوع الراكب للتفتيش الذاتي واحترامه لذلك: خاصة بعد انتشار حوادث الإرهاب وخطف الطائرات، وقد أشار إلى ذلك في المادة 282 من قانون الطيران المدني الفرنسي على أن رجال البوليس القضائي في النقل الداخلي، ومتى اقتضت ذلك سلامة الرحلة تفتيش الركاب والأمتعة والبضاعة والطرود البريدية، ويكون له بالتعاون مع رجال الجمارك في الرحلات الدولية مباشرة هذا الإجراء بالنسبة للأمتعة والأشخاص الذين يتأهبون للصعود إلى الطائرة.

II)المطلب الثاني الالتزامات الناشئة عن عقد نقل البضائع:

أشارت المادة 138 من قانون الطيران المدني الجزائري انه يقضي كل نقل جوي للبضائع أو المواد أو الأمتعة إلى إبرام عقد يلتزم بموجبه الناقل الجوي، بأن ينقل بواسطة الطائرة وبمقابل من مطار إلى آخر البضائع، والمواد التي يتسلمها من المرسل قصد تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني.

1) الفرع الاول التزامات الناقل:

يلتزم الناقل بنقل البضاعة إلى مكان الوصول، ويقصد بالبضاعة كل ما منقول بالطائرة، كما يلتزم الناقل بشحن البضاعة ورسها داخل مخازن الطائرة ولا يتحمل مرسل البضاعة هذا الالتزام، وذلك لأن عملية الشحن تتصل اتصالاً وثيقاً بسلامة الرحلة الجوية، ولأن الناقل بما لديه من وسائل وإمكانات فنية أدري من المرسل بما تقتضيه هذه السلامة من متطلبات. وذلك من أجل التأكيد والتأكد من عدم إخلال عملية الشحن بأمن وسلامة الطائرة، ويتفرع عن الالتزام بنقل البضاعة التزامان آخرين بأن يقعان على عاتق الناقل، وهما:

1. الالتزام بالمحافظة على البضاعة أثناء المدة التي توجد فيها تحت حراسته.

2. الالتزام بنقل البضاعة دون تأخير وفقاً للمادتين 18 و 19 من اتفاقية وارسو.

ويلتزم الناقل بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه المعين في خطاب النقل، ويعتبر التسليم قد تمّ متى مكّن الناقل المرسل إليه من الاستلام بأن جعله في وضعٍ يُمكنه من ممارسة الحراسة المادية على البضاعة، والأصل أن يكون التسليم في مكان الوصول ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة أو في عقد النقل. وقد نصت المادة 139 من قانون الطيران المدني الجزائري إلى أن المرسل يكون مسؤولاً على صحة البيانات والتصريحات الخاصة بنقل البضائع، والتي يتضمنها عقد النقل طالما أنها لا تتعارض مع أحكام قانون دولة التسليم وتقتضي هذه الشروط في الفقرة 4 من المادة 8 على أنه 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 يستطيع أن يعيد نقل البضاعة على طائرته أو طائرات أخرى إلى مطار القيام في انتظار تعليمات أخرى من المرسل، في حال عدم وصول تلك التعليمات من المرسل خلال فترة 30 يوماً، يجوز للناقل التصرف فيها كلها أو بعضها بالبيع بالمزاد العلني أو أي تصرف آخر.

2) الفرع الثالث التزامات المرسل:

1- يلتزم المرسل بتسليم البضاعة المراد نقلها إلى الناقل، ولا يعني هذا أن التسليم يعدّ شرطاً لانعقاد العقد باعتبار عقد النقل عقد رضائي، وما التسليم إلا شرط لتمكين الناقل من البدء في تنفيذ أحد الالتزامات التي يلقيها عقد النقل على عاتقه وهو الالتزام بنقل البضاعة من مكان إلى آخر. إذ لا يتصور تنفيذ هذا الالتزام إلا إذا كان الناقل في وضع يتمكن معه من ممارسة الحراسة المادية على البضاعة، ولا يتحقق ذلك إلا بالتسليم.

2- دفع أجره النقل: وهو التزامه الرئيسي، ولا يسقط هذا الالتزام بقبول المرسل إليه للبضاعة، وباعتباره مسؤولاً بدوره عن دفع أجره النقل لأن المرسل إليه يدخل في الدين مع المدين الأول (المرسل) ولا يحلّ محلّه، ولا يدخل ضمن أجره النقل طبقاً لنصوص الفقرة الرابعة من المادة 6 من شروط إريتريا الخاصة بنقل البضائع، والمصروفات الإضافية التي يجب دفعها من طرف المرسل في مقابل خدمات الإيداع والتأمين، وأي مصروفات أخرى يدفعها الناقل الجوي، أو تابعوه وتكون ضرورية لنقل البضاعة.

وإذا كانت الأجرة مستحقة عن القيام جاز للناقل أن يدفع بعدم التنفيذ أو يمتنع عن استلام البضاعة حتى يستوفي أجره النقل، أما إذا كان استحقاقها عند الوصول فللناقل حق في الحبس البضاعة تطبيقاً للقواعد العامة في العقود الملزمة للجانبين، ولكنه لا يتمتع بحق الامتياز عليها. غير أنه إن لم يكن قانوناً حق الامتياز على البضاعة المنقولة إلا أنه يمتنع عن تسليمها بما له عن حق في الحبس امتناعاً يضطر معه ذو المصلحة في الوفاء بما هو مستحق له من أجره.

هذا وجدير بالذكر أن شروط إريتريا التي تدرجها شركة الطيران في عقودها تقرر للناقل حق امتياز على البضاعة ولا يسقط بالتنازل عن حيازتها، وهي شروط لا

تلتزم إلا أطراف العقد، وعلى المرسل قبل تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أن يقدم البيانات أو يرفق بخطاب النقل الجوي المستندات اللازمة لتوافرها لاستيفاء إجراءات الجمارك، ويكون مسؤولاً قبل الناقل عن الأضرار الناشئة بسبب عدم وجود هذه البيانات والأوراق أو عدم كفايتها ما لم يوجد خطأ من جانب الناقل أو ... المادة 1/16 من اتفاقية وارسو.

4- ثبوت حق المرسل في التصرف في البضاعة أثناء النقل: حق التصرف في البضاعة وهي لا تزال في الطريق مستقل عن حق ملكيته هذه البضاعة، وذلك لأن انتقال ملكية البضاعة خلال النقل أمر تنظمه القواعد العامة، ولا يهتم الناقل إلا في الحدود التي يستتبع فيها تغيير المرسل إليه، فالمقصود بهذا الحق تغيير مكان الوصول أو تغيير المرسل إليه أو استرجاع البضاعة إلى مكان القيام، مما يُعدّ تعديلاً لعقد النقل مقبولاً مسبقاً من الناقل بشرط دفع أجره معدلة، ويسمى هذا الحق في الحق في توجبه البضاعة. والأصل أن حق التصرف في البضاعة يثبت لزاماً للمرسل باعتباره هو من أبرم العقد، ويظل هذا الحق ثابتاً له ما دام حائزاً لسند النقل، وقد نصت على ذلك المادة 12 من اتفاقية وارسو، على أنه مع عدم الإخلال بتنفيذ جميع الالتزامات المترتبة عن عقد النقل للمرسل حق التصرف في البضاعة إما بسحبها من مطار القيام أو مطار الوصول أو بوقفها أثناء الطريق عند أي هبوط للطائرة أو بطلب تسليمها في مكان الوصول أو 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 يترتب عليه ضرر للناقل أو للمرسلين الآخرين مع التزام بدفعه للمصاريف المترتبة عن ذلك. ويتبين من هذا النص أنه ينبغي لكي يمارس المرسل حقه في التصرف في البضاعة توفر الشروط التالية:

1. تنفيذ المرسل لكافة التزاماته الناشئة عن عقد النقل.
2. تقديم الصورة المسلمة إليه من خطاب النقل الجوي إلى الناقل.
3. قابلية تعليماته الصادرة إلى الناقل في التنفيذ.
4. عدم إضرار هذه التعليمات للناقل أو المرسلين الآخرين.

والجدير بالذكر أن الأمر بتوجيه البضاعة أثناء الطريق من الناقل المتعاقد لا يكون أثر على الناقل، وهذا ما نصت عليه المادة 4 من اتفاقية كواد لآخرًا بانتقال الحق إلى المرسل إليه.

الفرع الرابع الانتقال الحق إلى المرسل إليه والتزاماته:

لا يتصور أن يتمتع المرسل والمرسل إليه معا وفي وقت واحد بالحق في توجيه البضاعة، إذ قد يصدران تعليمات متناقضة إلى الناقل فيستحيل عليه الاستجابة لها، لذلك فمن الضروري أن يحدّد الوقت الذي ينتقل فيه هذا الحق من المرسل إلى المرسل إليه، والأصل الذي جرى عليه القضاء هو أن يظل هذا الحق للمرسل إلى أن تنتقل حيازة خطاب النقل إلى المرسل إليه، وإن كانت اتفاقية وارسو في المادة 13 قد خرجت عن هذا الأصل، وقضت بانتقال الحق في توجيه البضاعة إلى المرسل إليه بمجرد وصولها إلى ميناء الوصول وإخطاره بذلك فإن رفض المرسل إليه استلام خطاب النقل أو البضاعة استيراد المرسل حقه في التصرف بالبضاعة.

متى امتنع الناقل عن تنفيذ التزامات المرسل دون أي أسباب مقبولة يؤدي ذلك إلى مسؤوليته عن تعويض الأضرار التي قد تلحق بالمرسل، والسبب في ذلك أن اتفاقية وارسو لم تعالج في المادة 18 الخاصة بنقل البضاعة سوى حالات الهلاك والتلف والضياع، أما الأضرار الأخرى فقد سكتت عنها والمسؤولية هنا هي مسؤولية غير محدودة طبقاً للقواعد العامة.

حقوق المرسل إليه والتزاماته:

خروجاً عن قاعدة نسبية الآثار المتولدة عن المتولدة عن العقد المتولدة عن العقد المتمثلة في أن العقد لا يرتب آثاره إلا على طرفيه، وعلى الرغم من أن المرسل إليه ليس طرفاً في عقد النقل المبرم بين الناقل والمرسل فإنه (المرسل إليه) أصبح مكتسباً للحقوق وملتزماً بالالتزامات المتولدة عن هذا العقد، إذ له الحق في مطالبة الناقل بتسليم البضاعة، وله الحق في الرجوع عليه بالتعويض في حالة هلاكها أو تأخيرها، ويلتزم اتجاه الناقل بدفع أجرة النقل، وقد ثار جدل بين الفقه في تفسير كيفية تحمل المرسل إليه للالتزامات واكتسابه للحقوق الناشئة عن العقد ليس طرفاً فيه، غير أن الإجماع أكد على أن المرسل إليه لا يعدّ من الغير بالنسبة لشروط العقد، بل يسري عليه سريانها

على المرسل، وله حق مباشر قبل الناقل يستطيع أن يطالبه بالوفاء باسمه الخاص، وفي ذلك حكم قضائي صادر سنة 1965 أوجب أن يكتب سند الشحن في أربع نسخ أصلية يوقع عليها كل من الشاحن والناقل، وخصت المرسل إليه بإحدى هذه النسخ، وبالتالي يؤكد ذلك على جعل المرسل إليه طرفاً له اعتباراً في سند الشحن، باعتباره صاحب المصلحة في عملية الشحن، يتكافأ مركزه حين يطالب بتنفيذ عقد النقل مع مركز المرسل. المرسل إليه، وإن لم يكن طرفاً في عقد النقل إلا أنه يكتسب حقوقاً ويتحمل التزامات.

الأساس القانوني لحق المرسل إليه قبل الناقل:

البحث عن الأساس الذي يردّ إليه هذا الحق مردود عليه، فهناك من أسسه على أساس نظرية الاشتراط لمصلحة الغير، وهناك من قال أن أساس هذا الحق هو عقد النقل الذي يعدّ بمثابة إيجاب موجّه من الناقل والمرسل إلى المرسل إليه، بحيث يصبح هذا الأخير طرفاً فيه بمجرد قبوله بخطاب النقل. هناك من ترده إلى فكرة النيابة الناقصة، وذهب فريق آخر إلى اعتبار عقد النقل عقد ثلاثي الأطراف، يضم الناقل والمرسل والمرسل إليه. وأنّ هذا الأخير يعتبر طرفاً في العقد منذ إبرامه استثناء من القاعدة العامة في نسبة أثر العقد، وهو استثناء تبرره الوظيفة الاقتصادية لعقد النقل والعرف التجاري المستقل، وأي كان الأمر فلا نزاع في أنّ للمرسل إليه أن يتمسك بعقد النقل في مواجهة الناقل، وأن لهذا الأخير بدوره أن يتمسك في مواجهة المرسل إليه.

فإن هذا النقل يخرج عن فكرة النقل الجوي، ومن نطاق تطبيق اتفاقية وارسو، وبالتالي فإن أي ضرر يلحق بالبضاعة أو الأمتعة المسجلة خلال نقلها بطريق البرّ أو البحر يخضع لنظام المسؤولية في القانون الداخلي فمسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الناجم عن أسباب غير مخاطر الطيران، فإنها تخضع للقواعد التي ينظمها القانون الوطني الواجب التطبيق. ولكن إذا تمّ النقل البري أو البحري أو النهري فإنه يتوجب تنفيذ عقد النقل أو من أجل تنفيذ عقد النقل أن تقام قرينة بسيطة على التزام الناقل الجوي بضمان سلامة البضاعة والأمتعة المسجلة خلال عمليات النقل هذه، وبالتالي فإن أي ضرر يصيب الأمتعة المسجلة أو البضاعة يعدّ ضرراً حدث خلال مدة النقل

الجوي، ويخضع لأحكام اتفاقية وارسو، وهذا ما نصت عليه صراحة المادة 18 من الاتفاقية، حيث نصت على أنه "إذا حدث مثل هذا النقل البري أو البحري أو النهري عند تنفيذ النقل الجوي بقصد الشحن أو التسليم أو النقل من طائرة إلى أخرى، فإن كل ضرر يحدث يفترض فيه أنه قد نجم عن حادثة وقعت خلال النقل الجوي ما لم يقد دليل على عكس ذلك".

كيفية إثبات الضرر الذي يصيب البضاعة أو الأمتعة المسجلة:

لتطبيق نظام المسؤولية التي جاءت بها اتفاقية وارسو يجب أن يحدث ضرر خلال فترة النقل الجوي يصيب البضاعة أو الأمتعة المسجلة أثناء فترة النقل الجوي، ويقع العبء الإثبات وفقا لقواعد المسؤولية على المتضرر في القواعد العامة، ولكن لصعوبة الإثبات في النقل الجوي لعدم وجود المرسل أو المسافر أثناء وقوع الضرر، فإن الاتفاقية جاءت بقرينة تنص على أنه كل ضرر يصيب البضاعة أو الأمتعة المسجلة أثناء عملية النقل أو أثناء وجودها في حراسة الناقل الجوي، يفترض أنه قد نشأ عن واقعة أثناء فترة النقل الجوي ما لم يقيم دليل على عكس ذلك. إذ يمكن إقامة دليل على حصول الواقعة المسببة لضرر في غير فترة النقل الجوي، وإن كان فيها مصلحة للمسافر أو المرسل، حيث يتلخص من الحد الأدنى الذي جاء في اتفاقية وارسو. كما أنه قد يكون مصلحة للناقل، حيث يستفيد من شروط الإعفاء من المسؤولية، إذا كانت الواقعة المسببة للضرر لا تتعد عليها المسؤولية وفقا للقانون الوطني .

وأخبرا تنتهي مسؤولية الناقل الجوي، وفترة النقل بانتهاء حراسة الناقل لها بتسليمها إلى المرسل إليه أو بوضعها تحت تصرفه وإن كانت الأمتعة أو البضاعة لا تزال في داخل مبنى مطار الوصول.

المسؤولية عن التأخير:

تقوم متى أخل الناقل بالتزامه المتمثل في احترام مواعيد النقل. فمن مميزات النقل الجوي، السرعة والتي تميزها عن باقي وسائل النقل الأخرى، هذا ما يجعل مستغلي النقل الجوي يتهافتون عليه من مسافرين وشاحنين، ومن الطبيعي ... أن يقع

على عاتق الناقل الجوي الالتزام باحترام مواعيد النقل ويترتب على الإخلال بهذا الالتزام متى سبب ضرر قيام المسؤولية.

وتنص المادة 19 من اتفاقية وارسو على إن الناقل يكون مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب والأمتعة المسجلة أو البضائع بطريق الجوي وقد لقيت هذه المادة اعتراض الناقلين بقول وجوب حذفها وعدم مسؤوليتهم عن هذا الضرر نصراً لحالة الطيران آنذاك، والتأثير الكبير للمخاطر الجوية واقتراح تدوين الاتفاقية نصاً يغفي الناقل من المسؤولية عن التأخير، باعتبار ذلك إجحافاً في حقه، وقبول هذا الرأي بالاعتراض كون النقل الجوي يتطلب السرعة، وبالتالي فالتأخير يعتبر إخلالاً بالالتزام وبالتالي قيام المسؤولية، ولا بد من توافر شروط لقيامها:

المبحث الثالث:

مسؤولية الناقل الجوي بين التحديد والإطلاق وحالات الإعفاء منها.

تتعقد مسؤولية الناقل الجوي متى أخلّ بالتزاماته، ولم ينجح في دفع هذه المسؤولية عن الأضرار الحاصلة جراء ذلك، حيث يكون ملزماً بالتعويض على حسب قيمة الضرر، وهذا هو الأصل في القواعد العامة، غير أنّ المشرع الجزائري قد خرج على هذا الأصل في مجال النقل الجوي، ووضع للتعويض الذي يتحمله الناقل الجوي المسؤول حدّاً أقصى لا يجوز النزول دونه اتفاقاً

والاستثناء هنا هو الأصل في القواعد العامة، حيث يكون الناقل الجوي مجبراً على دفع التعويض على قدر الضرر الذي أصاب مستعملي الطائرة، وتلك هي المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي⁽¹⁾، إلاّ إذا أثبت هذا الأخير تحقق حالة من حالات الإعفاء المقرر لصالحه، فحين إذن يدفع الناقل الجوي بعد قبول دعوى المسؤولية، ويعفي نفسه من التعويض عن الضرر، وعلى ذلك سوف نقسم هذا المبحث

(1) - دلال يزيد، المرجع السابق، ص 226.

إلى مطلبين، نتكلم عن المسؤولية المحدودة للناقل الجوي (المطلب الأول)، وعن المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي وحالات الإعفاء من المسؤولية (المطلب الثاني).

المطلب الأول: المسؤولية المحدودة للناقل الجوي.

الأصل في التعويض أن يكون على قدر الضرر، ويتمثل في ما لحق المضرور من خسارة وما فاتته من كسب، واستثناء وفي مجال المسؤولية العقدية لا يتقرر التعويض إلا عن الأضرار المتوقعة، ما لم يكن الضرر ناشئاً عن غش المدين أو خطئه الجسيم، إذ في هذه الحالة يسأل المدين عن كافة الأضرار المتوقعة وغير المتوقعة⁽¹⁾.

ولما كانت الملاحة الجوية تتعرض إلى مخاطر جسيمة، تؤدي في غالب الأحيان إلى الهلاك الكلي للطائرة، فحتماً سيؤدي ذلك إلى إلزام الناقل الجوي بدفع تعويض خيالي يفوق قدرته المالية، فكان لزاماً على الاتفاقيات الدولية الموازنة بين مصلحة الناقل الجوي من جهة ومصلحة مستعملي الطائرة من جهة أخرى، وهذا ما تجسّد من خلال المسؤولية المحدودة للناقل الجوي من خلال تحديد حدود قصوى للتعويض في اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكول لاهاي 1955 (الفرع الأول)، واتفاق مونتريال 1966 وبروتوكول غواتيمالا 1971 (الفرع الثاني)، واتفاقية مونتريال 1999 والتشريع الجزائري (الفرع الثالث).

الفرع الأول: الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكول لاهاي 1955.

أولاً: الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية وارسو 1929:

لقد جاءت اتفاقية وارسو 1929 بحدود قصوى للتعويض عن كل حالة من حالات مسؤولية الناقل الجوي، حيث تختلف هذه الحدود بحسب كل حالة، سواء تعلّق

(1) - هاني دويدار ، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة، سنة 2014، ص 363.

الأمر بالركاب، أو بالأمتعة المسجلة أو غير المسجلة، أو ناجما عن التأخير في النقل، ففي حالة الأضرار اللاحقة بالشخص الراكب، نصّت المادة 1/22 على أن: "تكون مسؤولية الناقل قبل كل راكب محدودة بمبلغ 125 فرنك، على أنه في الحالة التي يجيز فيها قانون المحكمة المعروض عليها النزاع أن يكون التعويض في صورة عائدات دورية، فلا يجوز أن يزيد رأس المال عن الحدّ المذكور، ومع ذلك يجوز للراكب المضروب بناء على اتفاق خاص مع الناقل أن يحدّد للمسؤولية مبلغا أكبر⁽¹⁾."

من خلال هذا النصّ يتضح لنا أنه في حالة تحقق مسؤولية الناقل الجوي يكون بذلك ملزما بأداء تعويض لكل راكب في حدود 125 ألف فرنك، ويشمل هذا الحدّ الأقصى للتعويض كافة صور الضرر اللاحقة بالركاب سواء تلك الناجمة عن الوفاة أو الجرح أو الإصابة بأي أذى بدني آخر طبقا للمادة 17 من اتفاقية وارسو⁽²⁾.

ولا يمكن أن يتعدّى مبلغ التعويض هذا الحدّ مهما بلغت جسامته الضرر الحاصل ومهما تنوعت وتعدّدت صورته.

أمّا الحالة الثانية والمتمثلة في الأضرار التي تصيب الأمتعة من ضياع أو هلاك أو تلف، فقد ميّزت الاتفاقية بشأن حدّ التعويض عنها بين كون الأمتعة مسجلة أو غير مسجلة، حيث حدّدت الفقرة الثانية من المادة 22 من الاتفاقية التعويض الذي يمكن أن يلتزم به الناقل بـ 250 فرنك عن كل كيلوغرام بالنسبة للأمتعة المسجلة، أمّا فيما يخصّ الأمتعة غير المسجلة فقد قرّرت الاتفاقية في الفقرة الثالثة من المادة المذكورة سابقا تحديد مسؤولية الناقل بمبلغ 5000 فرنك فرنسي لكل راكب⁽³⁾.

(1) - دلال يزيد، المرجع السابق، ص 249.

(2) - المادة 17: "يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة أو جرح أو أي أذى بدني يلحق بالراكب...".

(3) - المادة 1/22-2 من اتفاقية وارسو 1929.

وأخيراً حالة الأضرار المترتبة عن التأخير في النقل، فإنّ الاتفاقية لم تقيد هذا النوع من الأضرار بنصّ قانوني، ممّا يؤدي إلى تطبيق المادة 22 من الاتفاقية حسب كل حالة من حالات المسؤولية، فإذا تعلّق الأمر بالركاب فيسأل الناقل عن تعويض هذا الراكب في حدود 125 ألف فرنك، فيما يكون التعويض عن ضرر التأخير في نقل الأمتعة غير المسجلة محدوداً بـ 5000 فرنك لكل راكب، أمّا فيما يتعلّق بالأمتعة المسجلة فيكون التعويض في حدود 250 فرنك عن كل كيلوغرام منها⁽¹⁾.

ثانياً: الحدّ الأقصى للتعويض في بروتوكول لاهاي 1955:

بعد اتفاقية 1929 توالى اقتراحات عديدة ترمي كلها إلى هدف واحد وهو زيادة الحدّ الأقصى للتعويض، بداية من اجتماع اللجنة القانونية للمنظمة الدولية للطيران المدني ICAO التي تمت في ريو دي جانيرو في سبتمبر سنة 1955، ثمّ في مدريد عام 1955، وأخيراً في مؤتمر لاهاي الذي دامت أشغاله ثلاث أسابيع في الفترة الممتدة من 5 إلى 28 سبتمبر 1955، والذي تمخض عنه توقيع بروتوكول لاهاي في 1955/09/28⁽²⁾.

وقد اقتصر هذا البروتوكول فيما يتعلّق برفع الحدّ الأقصى للتعويض على مسؤولية الناقل الجوي اتجاه الركاب فقط، سواء فيما يتعلّق بالوفاة أو الجرح أو الإصابة بأي أذى بدني آخر، إذ تقرّر مضاعفة الحدّ الأقصى للتعويض عن هذه الأضرار إلى 250 ألف فرنك عن كل راكب، أمّا باقي حدود المسؤولية الأخرى فقد أبقى عليها البروتوكول كما هي في الاتفاقية الأصلية.

(1) - محمد فريد العريني، القانون الجوي (النقل الجوي الداخلي والدولي)، الجامعة الجديدة، بيروت، سنة 1998، ص 126.

(2) - بروتوكول لاهاي 1955، والذي يضم أربعة وأربعين دولة، ومنظمات دولية والاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA).

المادة 1/11 من بروتوكول لاهاي 1955.

والجدير بالذكر أنّ بروتوكول لاهاي قد مدّ من أحكام المسؤولية المحدود لتشمل حتى تابعي الناقل، وهذا الذي لم تنصّ عليه اتفاقية وارسو 1929، أي عدم استفادتهم من حدود التعويض في حالة تقرير مسؤوليتهم عن الأضرار التي تصيب الركاب جراء أخطائهم الشخصية.

وهذا ما جعلها عرضة للنقد، على أساس أن حرمان تابعي الناقل من مبدأ تحديد المسؤولية سيؤدي بالضرورة إلى التحايل على هذا المبدأ، على اعتبار أن المضرور يفضل رفع دعواه في مواجهة تابعي الناقل حتى يتمكن من الحصول على تعويض كامل.⁽¹⁾

الفرع الثاني: الحد الأقصى في اتفاق مونتريال 1966 وبروتوكول غواتيمالا 1971

أولاً: الحد الأقصى لتعويض في إتفاق مونتريال 1966.

على الرغم من رفع التعويض بموجب بروتوكول لاهاي 1955، فإن الولايات المتحدة الأمريكية قد رفضت التصديق على هذا البروتوكول بمقولة إن الحد الأقصى لتعويض الجديد غير كاف ويتنافى مع آدمية الإنسان وكرامته، بل لقد ذهبت الولايات المتحدة الأمريكية إلى أبعد ذلك عبر مذكرة أرسلتها هذه الأخيرة إلى حكومة الجمهورية البولندية بتاريخ 15 نوفمبر 1965 بحجة عدم ارتقاء الحد الأقصى لتعويض إلى القيمة المناسبة في حالة وفاة المسافر أو إصابته بأذى جسماني، ونتيجة لهذا سارع الإتحاد الدولي للنقل الجوي باقناع عدد كبير من شركات الطيران التابعة للعديد من الدول، نذكر منها شركة مصر للطيران بضرورة توقيع إتفاق مع هيئة الطيران المدني الأمريكية لتحقيق ما كانت تطمح إليه الولايات المتحدة الأمريكية آنذاك، وفعلا تم ذلك وتم التوقيع على هذا الإتفاق في الرابع من ماي عام 1966 وأصبح واجب النفاذ في

(1) - دلال يزيد، المرجع السابق، ص 253.

الثالث عشر من الشهر نفسه، فوضع الحد الأقصى لتعويض لكل راكب بمبلغ 75 ألف دولار، غير أن هذا الإتفاق لم يتعرض لحدود قيمة التعويض بالنسبة لنقل البضائع والأمتعة، وعليه فسيظل الحد الأقصى للتعويض الذي قرره إتفاقية وارسو ساريا في شأنه.(1)

ثانيا: الحد الأقصى للتعويض في بروتوكول غواتيمالا 1971

لقد أدى عدم استقرار قيمة التعويض والتعديل المستمر والمتعاقب لإتفاقية وارسو إلى نشوء وضع غريب خاصة بالنسبة لمستعملي الطائرة من المسافرين، إذ أن قيمة التعويض التي سيحصلون عليها غير مستقرة، وعرضة للارتفاع والانخفاض بحسب النظام القانوني الذي سيحكم مسؤولية الناقل الجوي، وما إذا كان هذا النظام هو إتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي أم إتفاق مونتريال 1966 ولأجل ذلك توالت الاقتراحات التي تهدف إلى مراجعة إتفاقية وارسو مراجعة شاملة مراعية بذلك التطور والتقدم الذي طرأ على هذه الوسيلة من وسائل النقل، حيث عدل هذا الأخير إتفاقية وارسو تعديلا جذريا.(2)

وتمخضت الحدود القصوى للتعويض في هذا البروتوكول فيما يلي:

- 1- فيما يتعلق بالحوادث التي تصيب الركاب، جعل الحد الأقصى للتعويض مبلغ مليون وخمسمائة ألف فرنك.
- 2- وفيما يختص بضرر التأخير في مجال نقل الركاب أصبح الحد الأقصى للتعويض 625 فرنك لكل راكب.

(1) – فريد العريفي، القانون الجوي (النقل الجوي الداخلي والدولي، دار المطبوعات الجامعية (الاسكندرية) سنة

1997 ص 236.

(2) – فريد العريفي، المرجع السابق ص 237.

3- وفي مجال نقل الأمتعة حدد البروتوكول مسؤولية الناقل الجوي عن الهلاك والتلف والضياع والتأخير بمبلغ خمسة عشر ألف فرنك.

4- وبالنسبة لنقل البضائع، حدد التعويض بمبلغ 250 ألف فرنك عن كل كيلوغرام.

الفرع الثالث: الحد الأقصى للتعويض في إتفاقية مونتريال 1999 والتشريع الجزائري

أولاً: الحد الأقصى للتعويض في إتفاقية مونتريال 1999

تعتبر إتفاقية مونتريال 1999 مشروع إتفاقية جديدة كان نتاجاً لمشاورات مكثفة من قبل اللجنة القانونية لمنظمة ICAO ولجنة خاصة شكلت لدراسة تحديث إتفاقية وارسو وإدماج البروتوكولات المكملة والمعدلة لما بين نصوصها، وقد تم تقديم هذا المشروع إلى المؤتمر الدبلوماسي الدولي للقانون الجوي الذي عقد في الفترة من 10 إلى 28 ماي 1999 بحضور 121 دولة و11 منظمة إقليمية ليتم في آخر يوم من هذه الفترة التوقيع على الإتفاقية الجديدة والتي تعرف بإتفاقية مونتريال والتي دخلت حيز التنفيذ في الرابع نوفمبر 2003.⁽¹⁾

وقد أخذ المشرع الدولي في إتفاقية مونتريال الجديدة فيما يتعلق بمسؤولية الناقل الجوي عن وفاة الراكب أو إصابته بنظام المسؤولية المزدوجة إذ تعتبر مسؤولية موضوعية قائمة على أساس الضرر إذا كانت قيمة التعويضات المطالب بها في حدود 100 ألف وحدة حقوق سحب خاصة، وهو المستوى الأول ولا يمكن لناقل دفع هذه المسؤولية إلا بإثبات خطأ المضرور فقط، بينما تعتبر مسؤولية شخصية قائمة على أساس الخطأ المفترض حين تتجاوز قيمة التعويضات التي يطالب بها المضرور ذلك الحد أي ما يفوق 100 ألف وحدة سحب خاصة وهو المستوى الثاني، ويمكن له دفع المسؤولية عنه بإثبات أن الضرر لم ينشأ نتيجة إهمال منه أو من تابعيه.

(1) – عملاً بالمادة 53 من إتفاقية مونتريال والتي تقضي بدخول الإتفاقية حيز التنفيذ بعد مرور 60 يوماً من إيداع الوثيقة.

تجدر الإشارة أن إتفاقية مونتريال لم تستحدث حدودا قصوى للتعويض عن الأضرار اللاحقة بالأمتهة ولا تلك الناشئة عن التأخير وأبقت على نفس الحدود التي جاء بها بروتوكول مونتريال الإضافي الثالث لعام 1975 المعدل لإتفاقية وارسو 1929 المعدلة بروتوكول لاهاي 1955 وبروتوكول جواتيمالا، وبذلك حدد التعويض عن هلاك أو ضياع أو تلف أو تأخير الأمتهة بمبلغ 1000 وحدة حقوق سحب خاصة لكل راكب من دون تمييز بين كونها مسجلة أو غير مسجلة، وهو ما يعادل ثلاثة أضعاف الحد الذي كان مقررا في إتفاقية وارسو، فيما عين الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار الناشئة عن التأخير في نقل الركاب بمقدار 4150 وحدة حقوق سحب خاصة.(1)

ثانيا: الحد الأقصى للتعويض في التشريع الجزائري

1- فيما يتعلق بالحد الأقصى للتعويض في نقل الأشخاص والأمتهة المحمولة:

تحدد قيمة الحد الأقصى للتعويض في هذه الحالة بمائتي وخمسين ألف (250000) وحدة حسابية كحد أقصى عن كل راكب وذلك حسب المادة 150 ق.ط.م.ج والوحدة الحسابية في مفهوم هذا النص هي وحدة حسابية متشكلة من 65 ميليغرام ونصف من الذهب على أساس تسعة مئة من الألف من الذهب الخالص، ويمكن تحويل هذه الوحدة الحسابية المذكورة إلى العملة الوطنية ويتم هذا التحويل بموجب دعوى قضائية، ومعنى ذلك إذا كان الضرر قد لحق أكثر من مسافر واحد أثناء الرحلة الواحدة إلتزم الناقل الجوي بدفع تعويض يكون في حدود 250 ألف وحدة حسابية عن كل مسافر، وتجدر الإشارة هنا أن الأضرار التي تصيب الأمتهة المحمولة مع المسافر على متن الطائرة فإن قانون الطيران المدني لم يشر إليها.

(1) - دلال يزيد، المرجع السابق، ص 280.

2- الحد الأقصى للتعويض في نقل البضائع المسجلة:

لم يتضمن ق.ط.م رقم 06/98 قيمة الحد الأقصى للتعويض المقررة لنقل البضائع والأمتعة المسجلة ويشمل الحد الأقصى للتعويض جميع الأضرار التي تضمنتها المادة 1/146 من قانون الطيران المدني.

أما فيما يتعلق بالتأخير في نقل البضائع والأمتعة المسجلة فقد نصت المادة 147 ق.ط.م على "الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر الناتجة عن تأخر النقل الجوي للأشخاص والأمتعة والشحن...". (1)

المطلب الثاني: المسؤولية الغير محدودة للناقل الجوي وحالات الإعفاء من المسؤولية

يعتبر التحديد القانوني للمسؤولية المقرر في إتفاقية وارسو 1929 والتعديلات اللاحقة لها من مصالح الناقل الجوي، ولكن يشترط للإستفادة من هذا التحديد القانوني الذي تقرره الإتفاقية وتعديلاتها أن يكون الناقل الجوي حسن النية، فإذا نفذ الناقل الجوي عملية النقل دون أي إخلال أو تقصير لواجباته القانونية استطاع الاحتجاج بأحكام المسؤولية المحدودة أمام القضاء، ولكن إذا ثبت سوء نيته فيكون بذلك قد خسر ميزة التمسك بأحكام الإتفاقية وتعديلاتها التي تستبعد مسؤوليته أو تحد منها. (2) (الفرع الأول)

غير أن الناقل الجوي يستطيع التخلص من المسؤولية إذا بذل في تنفيذ التزامه عناية الناقل الحريص حسب المادة 20 من الإتفاقية. (3)

(1) - إبراقن نور الدين، خليفة هاني، المرجع السابق، ص 60.

(2) - عيسى وبضي، المرجع السابق، ص 200.

(3) - المادة 1/20 "لا يكون الناقل مسؤولاً إذا اثبت أنه وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو أنه كان من المستحيل عليهم إتخاذها".

وعليه، فإنه يمكن للناقل الجوي إقامة الدليل على انتفاء خطئه المفترض وبالتالي التخلص من مسؤوليته بإحدى الوسائل التالية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: المسؤولية الغير محدودة للناقل الجوي

وعليه سنقسم هذا الفرع إلى حالتين تثار بهما المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي:

أولاً: تخلف وثائق النقل الجوي وبياناتها الإلزامية

تناولت إتفاقية وارسو بالتنظيم ووثائق النقل الجوي والتي تتمثل أساساً في تذكرة السفر واستمارة الأمتعة المسجلة وخطاب النقل الجوي والذي يترتب عليه جزاء حرمان الناقل الجوي من أحكام الإتفاقية التي تستبعد المسؤولية أو تحد منها في حالة عدم إصدار تذكرة السفر أو استمارة الأمتعة أو قبول بضائع دون إعداد خطاب نقل لها⁽¹⁾.

أ- تذكرة السفر:

تنص المادة الثالثة من إتفاقية وارسو على أنه "لا يؤثر على قيام عقد النقل أو على صحة عدم وجود تذكرة أو عدم صحتها أو ضياعها بل يظل العقد خاضعاً للأحكام المنصوص عليها في هذه الإتفاقية على أنه إذا قبل الناقل راكباً لم تسلم إليه تذكرة سفر فليس له أن يتمسك بأحكام هذه الإتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها"، يستنتج من خلال هذه المادة عدم استفادة الناقل الجوي من دفع المسؤولية، والتمسك بأحكام تحديد المسؤولية جزاء على عدم إصداره تذكرة النقل وعدم تسليمها إلى المسافر.

ب- استمارة الأمتعة:

كانت المادة الرابعة في فقرتها الرابعة من إتفاقية وارسو قبل تعديلها ترتب الجزاء نتيجة عدم تسليم الناقل إيصال عن الأمتعة التي استلمها إذا كان الإيصال غير

(1) - هاني دويدار، المرجع السابق، ص 379.

مشمتمل على البيانات المشار إليها في الحروف (د،و،ح)، فيحرم الناقل من التمسك بأحكام هذه الإتفاقيه التي تستبعد مسؤوليه أو تحد منها على عكس تذكره السفر الذي يؤدي عدم تسليمها للمسافر حرمان هذا الأخير من التمسك بأحكام دفع المسؤوليه وتحديدها، وتجدر الإشارة أن الجزاء في حالة استمارة الأمتعة يكون بعدم تسليمها للمسافر وفي حالة إغفال بعض البيانات من جانب آخر والتي تتمثل أساسا في رقم تذكره السفر وعدد الطرود ووزنها، وبيان بخضوع النقل لنظام المسؤوليه المقرره في هذه الإتفاقيه.(1)

ج- خطاب النقل الجوي:

يمكن أن يقال عن خطاب النقل الجوي ما سبق القول عن إيصال الأمتعة فلقد كان جزاء قبول الناقل الجوي للبضاعة دون إعداد خطاب نقل لها، ودون اشتماله على بعض البيانات، يتمثل في حرمان الناقل الجوي من التمسك بأحكام دفع المسؤوليه وتحديدها ولكن بعد تعديل بروتوكول لاهاي 1955 للإتفاقيه اقتصر الجزاء على عدم جواز التمسك بأحكام تحديد المسؤوليه وحدها في حالة عدم إعداد خطاب النقل الجوي أو عدم اشتماله على الإعلان بإمكان خضوع النقل لأحكام إتفاقيه وارسو.(2)

ثانيا: غش الناقل الجوي والخطأ المساوي للغش

تنص المادة 151 من ق.ط.م "لا تسري حدود المسؤوليه المحدده في هذا القانون إذا أثبت أن الخسارة ناتجة عن غش أو خطأ يقدر أنه معادل للغش الذي ارتكبه الناقل أو مندوبوه خلال ممارسة وظيفتهم".

(1) - إيراقن نور الدين، خليفة هاني، المرجع السابق، ص67.

(2) - هاني دويدار، المرجع السابق، ص 382.

ونستنتج من خلال هذا النص أنه ليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه المعاهدة التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها إذا كان الضرر قد تولد عن غشه، وكذلك يحرم الناقل من هذا الحق إذا أحدث الضرر أحد تابعيه أثناء تأديته لوظيفته واختلف الفقهاء في صياغة المادة، وقد أجمع القضاء والفقهاء حول مقصود الخطأ المساوي للغش أنه الخطأ الجسيم أو الخطأ الفاحش.

الفرع الثاني: حالات الإعفاء من المسؤولية

يسقط حق المدعي أي المضرور في الدعوى القضائية إذا قدم الناقل الجوي بيانا يبرهن فيه أنه قد اتخذه هو وتابعوه كل الاجراءات الضرورية لتفادي الضرر أو استحال عليهم اتخاذها، كما لا يسأل الناقل الجوي ويقبل الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية، إذا برهن هذا الأخير أن الضرر نتج أو راجع لفعل المضرور نفسه.

أولاً: إتخاذ الناقل الجوي التدابير الضرورية أو استحالة اتخاذها

متى أخل الناقل الجوي بتنفيذ الالتزامات التي يلقيها على عاتقه عقد نقل الأشخاص أو البضائع افترض الخطأ من جانبه وترتبت عليه المسؤولية، ولا يستطيع التحلل منها إلا إذا أقام الدليل على أنه هو وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم إتخاذها حسب المادة 148 من ق.ط.م الجزائري والمادة 20 من الإتفاقية.⁽¹⁾

ثانياً: القوة القاهرة

يقصد القوة القاهرة كل حدث لا يمكن توقعه ولا دفعه وليس للناقل الجوي يد في حدوثه، ومن الأمثلة على ذلك الحوادث الطبيعية المفاجئة كالزلازل، أما الظروف المناخية فلا تعتبر من قبيل القوة القاهرة لتوفر إمكانية الحصول على تقارير الأرصادة

(1) - عيسى غسان ربضي، المرجع السابق، ص 140.

الجوية، لكن إذا بلغت الظروف المناخية حداً استثنائياً لم يكن متوقفاً تصبح حينئذ من حالات القوة القاهرة، وكذلك الحروب والاضطرابات الأمنية أو نشوب حريق.

ثالثاً: خطأ المضرور

حتى يستفيد الناقل الجوي من الإعفاء يجب عليه اثبات أن الضرر قد وقع نتيجة خطأ الشخص المضرور، وهذا ما نصت عليه المادة 149 من ق.ط.م في قولها "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"، والتي تقابلها المادة 21 من اتفاقية وارسو 1929.⁽¹⁾

رابعاً: الخطأ الملاحي

تنص الفقرة 2 الثانية من المادة 21 من اتفاقية وارسو 1929 على أن "ولا يكون الناقل مسؤولاً في حالة نقل البضائع أو الأمتعة المسجلة إذا أثبت أن الضرر تولد من خطأ في الطيران أو قيادة الطائرة أو في الملاحة، وأنه هو وتابعه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة من جميع الوجوه الأخرى لتفادي وقوع الضرر".

حسب النص السابق يعتبر الخطأ الملاحي قاصراً على نقل البضائع والأمتعة المسجلة دون المسافرين، والمقصود بالخطأ الملاحي هنا هو تلك الأخطاء الفنية التي يرتكبها أعضاء طاقم الطائرة في قيادتها أو سيرها.

خامساً: العيب الخفي أو الذاتي بالطائرة

هو ذلك الحادث الغير ممكن المتوقع ولا الدفع، والذي يحدث فجأة كأنفجار في محركها بسبب عيب ذاتي بها، فيشترط أن يكون غير ممكن التوقع، أي لا يمكن اكتشافه من قبل الناقل الحريص إذا بذل عنايته العادية وإلا عد الناقل مخطئاً، فمثلاً إذا

(1) - إيراغن نور الدين، خليفة هاني، المرجع السابق ص 63.

توقع الناقل الجوي حدوث عيب ذاتي في محرك الطائرة لانتهااء صلاحيته، فلا يمكن له التحلل من المسؤولية، لأن واقعة العيب الذاتي متوقعة الحدوث.⁽¹⁾

(1) - عيسى غسان ربضي، المرجع السابق، ص 155.