

## حالات مسؤولية الناقل الجوي وهو سائل دفعهما

مولاي بلقاسم\*

مقدمة:

يقصد بالمسؤولية عموماً جزء الإخلال بالتزام ما ، سواء كان هذا الالتزام عقدياً ، أي مصدره العقد فتكون بصدده مسؤولية عقدية عند الإخلال بأحد التزامات العقد ، أو كان أساس هذا الالتزام ما يفرضه القانون على الناس فتكون بصدده مسؤولية تقصيرية عند الإخلال بما يفرضه القانون من التزامات.<sup>(1)</sup>

وكما هو معلوم ينشأ عن عقد النقل الجوي عدد من الالتزامات ، أهمها الالتزام بضمان سلامة المسافر، المحافظة على البضائع و العناية بها، وتنفيذ النقل في الميعاد المتفق عليه أو الميعاد المعقول إذا لم يتم تحديده في العقد . و الناقل الجوي مثله مثل أي متعاقد آخر يخضع للجزاء الذي يربته القانون في حالة الشخص الذي أخل بواجب قانوني ملقى على عاتقه فيصبح مسؤولاً في حالة الإخلال بتنفيذ عقد النقل الجوي.

و قد ظهرت آراء متباينة في تحديد أساس مسؤولية الناقل الجوي، فمنهم ممن رأى أن مسؤوليته تقوم على أساس تعاقدية يلقي على الناقل التزاماً بسلامة الركاب و البضاعة، و هو التزم بتحقيق نتيجة ولا يستطيع الناقل في هذه الحالة التهرب من المسؤولية إلا إذا اثبت أن الضرر كان نتيجة فعل أو خطأ المضرور، أو لسبب ليس له يد فيه و هو ما ذهبت إليه اتفاقية وارسو 1929 ، ومنهم من يرى أن مسؤولية الناقل الجوي تقوم على أساس الخطأ التقصيري للناقل الذي يجب على المضرور إثباته ، و ما على الناقل في هذه الحالة سوى بذل العناية اللازمة في تنفيذ العقد ، دون التزامه بسلامة الراكب و بالتالي فإنه التزم ببذل عناية.<sup>(2)</sup>

أما الرأي الآخر فتبنى فكرة المخاطرة و تحمل التبعة ، أي أن الناقل الجوي يسأل بقوة القانون

<sup>1</sup> طالب دكتوراه، سنة أولى في القانون البحري و النقل -جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان-  
<sup>1</sup> عبد الحميد الشواربي ، جزء الإخلال بالالتزام التعاقدية، القاهرة الحديثة للطباعة، 1988، ص 11.  
<sup>2</sup> أخذ بهذا الرأي المشرع الفرنسي في القانون 1923/05/31.

عن الضرر الذي يصيب المسافر بمجرد حدوث الضرر، وإثبات ذلك بتواجد علاقة بينه وبين نشاط الناقل، ولا يستطيع الناقل التخلص من المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر ناتج عن خطأ المضرور نفسه. فذهب اتجاه أول إلى أن المسؤولية قائمة على أساس تعاقدي، و بالتالي يكون الناقل ملتزما بسلامة المسافرين و البضائع وهذا الالتزام بتحقيق نتيجة، فيسأل بمجرد الإخلال بهذا الالتزام، ولا يستطيع التخلص من المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر الذي أصاب الراكب أو لحق بالبضاعة كان لسبب و خطأ المضرور أو لطبيعة البضاعة، أما الاتجاه الثاني فذهب إلى أن مسؤولية الناقل الجوي قائمة على أساس خطأ تقصيري للناقل و في هذه الحالة واجب الإثبات على عاتق المضرور، فلا يكون الناقل ملتزما بسلامة الراكب أو البضائع إنما التزامه هو أن يبذل أقصى عناية ممكنة و بالتالي تنفيذه للعقد فهو إلزام ببذل عناية.<sup>(1)</sup>

أما الاتجاه الآخر فأقام مسؤولية الناقل الجوي على أساس فكرة المخاطر و تحمل التبعة، فيكون الناقل مسؤولا بقوة القانون عن الضرر اللاحق بالمسافر أو البضاعة بمجرد حدوثه و إثبات علاقة السببية بينه وبين فعل الناقل، وليس للناقل لدفع المسؤولية في هذه الحال إلا إثبات أن الضرر كان بفعل المضرور نفسه.

غير أن هذا الاتجاه تم استبعاده من قبل اتفاقية وارسو 1929 لتشده في مسؤولية الناقل و في نفس الوقت رفضه للاتجاه الثاني مراعاة مصلحة المسافرين حتى لا يرهقه بإثبات خطأ الناقل، و بالتالي اعتبر مسؤولية الناقل الجوي تعاقدية تقوم عند الإخلال بالالتزام بسلامة المسافر أو البضاعة، فجعلت المسؤولية قائمة على أساس الخطأ المفترض أي أن المسافر أو الشاحن لا يلزم بإقامة الدليل بوجود خطأ من جانب الناقل<sup>(2)</sup>، غير أنها لم تجعلها قرينة قاطعة، بل جعلتها قرينة بسيطة يمكن دفعها بإثبات أن الناقل قام و تابعه بكل الإجراءات اللازمة لتفادي وقوع الضرر أو كان من المستحيل اتخاذها.

وبناء على ما تقدم سوف نحاول من خلال هذه الورقة الموجزة البحث في حالات قيام مسؤولية الناقل الجوي وفقا لما ورد في الاتفاقيات الدولية لا سيما اتفاقية وارسو 1929 قانون الطيران المدني الجزائري، ثم في حالة تحقق هذه الحالات، ما هي وسيلة الناقل الجوي لدرئها تجنباً للمسؤولية وتعويض الضرر الحاصل، ذلك كله في مبحثين: الأول متعلق بحالات مسؤولية الناقل الجوي وشروط تحققها، و الثاني وسائل و طرق دفع هذه المسؤولية.

1 - د. أكثم أمين الخولي، دروس في القانون البحري و الجوي، مكتبة سيد عبد الله وهبة، 1971، ص 420

2 - د. عاشور عبد الجواد، موجز القانون البحري، مكتبة النهضة، 1992، ص 11.

## المبحث الأول: حالات مسؤولية الناقل الجوي وشروطها

يسأل الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين أو تلحق البضاعة و تؤدي إلى تلفها أو هلاكها ، حيث أن أهم ما يرتبه عقد النقل الجوي على عاتق الناقل هو الالتزام بضمان سلامة المسافرين و المحافظة على البضاعة، إلى جانب التزام ثالث يتعلق باحترام مواعيد النقل المتفق عليها،<sup>(1)</sup> فإذا لم يتفق على ميعاد محدد تتم عملية النقل في ميعاد معقول وفقا للأعراف السائدة في هذا المجال.

ولما كانت مسؤولية الناقل الجوي تختلف باختلاف كل نوع من الالتزام،سوف يتم التطرق في هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب نبحت في كل واحد منها، حالة من حالات قيام مسؤولية الناقل الجوي على النحو التالي بيانه:

## المطلب الأول: مسؤولية الناقل الجوي في نقل الأشخاص

تناول المشرع الجزائري في المادة 145 من القانون 98-06 المؤرخ في 27/06/1998 المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني<sup>(2)</sup>، وذلك في القسم الثالث من الفصل الثامن تحت عنوان مسؤولية الناقل الجوي إزاء المسافرين و الشحن و الأمتعة، حيث نصت المادة 145 على أن «الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر و الأضرار التي يصاب بها شخص منقول و التي تؤدي إلى وفاته أو تسبب له جروحا أو أضرار شريطة أن يكون سبب تلك الخسارة أو الجروح قد حدث على متن الطائرة أو خلال أية عملية الركاب أو إنزال ، تشمل عبارة الضرر حسب مفهوم هذه المادة أي ضرر جسدي أو عضوي أو و ضيفي بما في ذلك الضرر الذي يصيب المدارك العقلية »

و نفس ما نصت عليه المادة 17 من اتفاقية وارسو 1929 على أن «يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة أو جرح أو أي أذى بدني آخر يلحق بالراكب إذا كانت الحادثة التي تولد منها الضرر قد وقعت على متن الطائرة أو في أثناء أية عملية من عمليات صعود الركاب ونزولهم»

ومؤدى ذلك كله من خلال ما سبق هو إلزام الناقل الجوي بضمان سلامة المسافرين و الذي يقصد به توصيل المسافر أو الراكب إلى المكان المتفق عليه سليما معافى.<sup>(3)</sup>

1 - د.عيسى غسان ربيضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص و أمتعتهم دراسة مقارنة، دار الثقافة، 2008، الطبعة الأولى، ص 92.

2 - القانون 98-06 المؤرخ في: 27/06/1998 المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، الجريدة الرسمية رقم 48، مع ملاحظة أنه تم تعديل هذا القانون بموجب القانون 15-14 المؤرخ في 15/07/2015، الجريدة الرسمية رقم 41 بتاريخ: 2015/07/29.

3 - د.فريد العربي، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي و الدولي، دار المطبوعات الجامعية، 1997، ص 192.

يتضح من خلال النصين السابقين أنه لا بد من توافر ثلاثة شروط لقيام مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين وهي: أن يكون هناك حادث ، وأن يقع هذا الحادث على متن الطائرة أو أثناء عملية الصعود أو النزول، أن يصاب المسافر بضرر، وهو ما سوف نتطرق إليه فيما يلي:

### أولا / وقوع حادث

لم يتطرق المشرع الجزائري صراحة في نص المادة 148 من قانون الطيران المدني إلى الحادث الذي يعد شرطا لقيام مسؤولية الناقل الجوي، لكنه من غير المعقول الحديث عن الضرر الذي يصيب الراكب أو المسافر دون وقوع حادث على متن الطائرة، كما أن اتفاقية وارسو لم تعط تعريفا للحادث ، ويذهب الفقه إلى أن الحادث هو « كل واقعة فجائية ناجمة عن عملية النقل و مرتبطة من حيث أصلها باستغلال الطائرة »<sup>(1)</sup>

لكن الملاحظ أن المشرع الجزائري عرف الحادث من خلال نص المادة 93 من قانون الطيران المدني وذلك حينما نص على أنه « يقصد في مفهوم هذا القانون بعبارة حادث: واقعة مرتبطة باستغلال الطائرة ... »<sup>(2)</sup>، وعلى ذلك لا يسأل الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة لأحد الركاب بسبب اعتداء وقع عليه من راكب آخر، لأن واقعة الاعتداء لم تنجم عن عملية النقل وليست متصلة بحسب أصلها بعملية الاستغلال الجوي<sup>(3)</sup>.

وما يلاحظ هنا أن الحادث يكون مرتبطا بما ينجم عن تشغيل الطائرة من أضرار بدنية تؤدي إلى وفاة المسافر أو إصابته بجروح، ويشمل الحادث انفجار الطائرة أو ارتطامها بالأرض، أو بطائرة أخرى في الجو، سواء كان ناشئا عن عطل في الطائرة أو خطأ في قيادتها.<sup>(4)</sup>

### ثانيا/ أن يقع الحادث أثناء فترة زمنية معينة

تبدأ مسؤولية التزام الناقل بضمان سلامة المسافرين مع بداية تنفيذ التزاماته المترتبة عن العقد فإذا أخل بهذا الالتزام قامت مسؤوليته ومن يطرح السؤال حول متى تبدأ الفترة الزمنية التي يبدأ فيها

1 - د. عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد، دار المطبوعات الجامعية، 1996، ص 72.  
 راجع أيضا فريد العربي، المرجع السابق ، ص 195.  
 2 - جاء نص المادة 93 من القانون 98-06 في القسم الثاني تحت عنوان حوادث الطائرات و إسعاف الطائرات في حالة خطر، وتم تعديل عنوان هذا القسم بموجب القانون 15-14 المشار إليه سلفا وذلك بإضافة مصطلح عوارض فأصبح « حوادث وعوارض الطائرات و إسعاف الطائرات في حالة خطر »  
 3 - د. عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 72 وما بعدها.  
 4 - د. هاني دويدار، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة، 2014، ص 335.

التزام الناقل الجوي بضمان سلامة المسافر.<sup>(1)</sup>

وقد نصت اتفاقية وارسو على ضرورة أن يقع الحادث على متن الطائرة أو أثناء صعود أو نزول الركاب ، و بالتالي فإن الفترة الزمنية تبدأ من الوقت الذي يصبح فيه الراكب تحت أمر الناقل الجوي أو تابعه في قاعة المسافرين نقطة تجمع المسافرين بمطار القيام، ويمتد إلى غاية الصعود على متن الطائرة ثم النزول منها إلى حين رفع وصاية الناقل الجوي و ذلك بدخوله مبنى مطار الوصول.<sup>(2)</sup>

وبالتالي لا يسأل الناقل عن أي ضرر يصيب الراكب خارج هذا المجال ويذهب الفقه إلى التوسع في تفسير المادة 17 من اتفاقية وارسو، بحيث يسأل الناقل الجوي عن أي ضرر يلحق بالمسافر وهو معرض لمخاطر الطيران فتقوم مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق بالمسافر أثناء تواجده في مباني المطار تمهيدا لركوب الطائرة<sup>(3)</sup> ، ولا تغطي المسؤولية الناقل خارج نطاق مخاطر الطيران .

### ثالثا/ ضرر يلحق المسافرين

قد يتحقق الشرطان السابقان و بالتالي يعد الناقل الجوي مخلا بالتزامه بضمان سلامة المسافرين ، ومع ذلك لا تقوم مسؤوليته إلا إذا نتج عن ذلك ضرر يصيب المسافرين، و الضرر هو الأذى الذي يصيب الشخص في حق من حقوقه أو في مصلحة مشروعة له<sup>(4)</sup> كزوجه أو جسمه أو حياته أو صحته..إلخ ، و بالتالي يشمل الضرر الوفاة أو الجروح، الإصابات الجسمية و العقلية ، و هو ما ذهب إليه المشرع الجزائري في نص المادة 2/145 من قانون الطيران المدني « تشمل عبارة الضرر حسب مفهوم هذه المادة أي ضرر جسدي أو عضوي أو وظيفي بما في ذلك الضرر الذي يصيب المدارك العقلية » ، وإذا كانت مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو تقوم على أساس الالتزام بتحقيق نتيجة، فإن مسؤولية هذا الأخير تقوم على أساس الخطأ المفترض في اتفاقية مونتريال 1999.

و إذا لم يكن هناك خلاف لدى الفقه و القضاء حول مساءلة الناقل الجوي عن الضرر الحاصل في حالة الوفاة أو الجرح أثناء عمليات الصعود و الهبوط من الطائرة ، طبقا للاتفاقيات الدولية فإنه من الواضح أن الخلاف حاصل حول الضرر النفسي تحديدا، حيث أن كلا من اتفاقية وارسو 1929 و مونتريال 1999 لم تشيرا إلى التعويض عن الضرر النفسي، و إن كان هناك آثارا في مسودات تلك الاتفاقيات تشير إلى رغبة المشرع الدولي الحديث والإشارة إلى الضرر النفسي خاصة المسودة الأولى

1 -pourcelet , Transport aérien international et responsabilité, les presses de l'université de Montréal, 1964, page 40.96  
مشار إليه من طرف د.عيسى غسان راضي، المرجع السابق، ص 40.96

2 - د. عدلي أمير خالد، مرجع سابق ص72.

3 - د. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الجوي الخاص، دار الفكر و القانون، 2014، ص 310.

4 - د. عيسى غسان راضي، المرجع السابق، ص 99.

لاتفاقية مونتريال 1999 التي تعد خليفة نظام وارسو بكامله كانت تقضي صراحة بمسؤولية الناقل الجوي عن الضرر النفسي.<sup>(1)</sup>

أما المشرع الجزائري فنص من خلال الفقرة الثانية من المادة 145 من قانون الطيران المدني على مصطلح الضرر الذي يصيب المدارك العقلية، والحقيقة في رأينا أن هذا المصطلح قد يكون دالا على الضرر النفسي وذلك أن المسافر قد يتعرض لحادث أو حالة من الخوف داخل مرفق الطيران و ابتداء من فترة زمن مسؤولية الناقل المشار إليها سابقا نتيجة لحادث ما ، فيتأثر نفسيا بذلك الحادث مما يؤدي إلى فقدانه التحكم في تصرفاته أو يؤدي ذلك إلى المساس بقدرته الذهنية و انخفاض مستوى أدائه الوظيفي، دون أن يكون لذلك تأثيرا واضحا على الجانب البدني، أو يؤدي ذلك إلى إصابة الراكب بحالة رهاب دائمة تمنعه من السفر بالطائرة، ففي هذه الحالة نكون بصدد ضرر نفسي بليغ قد يجاوز مداه الضرر الجسماني أو المادي و بالتالي تجب مساءلة الناقل عن ذلك إذا كان سببا هو أو أحد تابعيه أثناء فترة النقل الجوي التي يكون فيها ملتزما بضمان سلامة الراكب.

و قد يرتبط الضرر النفسي بالضرر البدني، بل أحيانا الضرر البدني يكون نتيجة حتمية لضرر نفسي وقع للمسافر، فيمكن تصور ضرر نفسي أصاب المسافر نتيجة لحادثة جوية مهما كان سببها فأصبح يتعاطى بعض الأدوية المهدئة التي تؤثر على مدى معين على أداءه الجسماني ، وبالتالي يتأثر بدنيا بالأضرار النفسية، فيكون الناقل الجوي مسؤولا عن الحالة التي وصل إليها هذا الراكب، إلا إذا أثبت أن الضرر النفسي الذي أصاب الراكب لم يكن بفعل الحادث الجوي الذي تعرض له و إنما لسبب خارج عن نطاق الحادث الجوي، و على هذا الأساس قد لا يتخلص الناقل الجوي من المسؤولية إلا إذا ثبت أنه بعد وقوع الحادث سعى إلى تقديم المساعدة الطبية النفسية للمسافر و أن هذا الأخير لم يتبق لحادث أي أثر نفسي عليه و يستطيع مواصلة حياته العادية كما كان قبل وقوع الحادث .

### المطلب الثاني: مسؤولية الناقل الجوي في نقل البضائع و الأمتعة

نصت اتفاقية وارسو 1929 بين مسؤولية الناقل الجوي عن نقل البضائع وتلك المتعلقة بنقل الأمتعة المسجلة ويقصد بهذه الأخيرة الأشياء التي سلمت للناقل الجوي بقصد نقلها و تم تدوينها في استمارة أو وثيقة النقل، أما الأمتعة الأخرى التي يحتفظ بها المسافر و تبقى في حراسته أثناء فترة النقل الجوي فلم تتعرض لها الاتفاقية<sup>(2)</sup> ، و تنص المادة 18 في فقرتها الأولى على أنه « يسأل الناقل عن الضرر الذي يقع في حالة هلاك أو ضياع أو تلف الأمتعة المسجلة أو البضائع إذا وقعت الحادثة

1 - د. دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص، رسالة دكتوراه، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، ص 131 .

2 - د. عيسى غسان ربيضي، مرجع سابق، ص 102.

التي تولد عنها الضرر خلال النقل الجوي»<sup>(1)</sup>

يفهم مما سبق أن ( عقد النقل الجوي ) هناك التزاما بضمان سلامة البضاعة أو الالتزام بالمحافظة على سلامتها ملقى على عاتق الناقل الجوي، وهو التزام ببذل عناية يكون فيه خطأ الناقل الجوي مفترضا، وبالتالي يتعين عليه إذا ما وقع الضرر أن يثبت هو وتابعيه الدليل على أنهم قاموا بكل التدابير الضرورية لتفاديه أو كان من المستحيل عليهم اتخاذ تلك التدابير.

أما في القانون الجزائري فالتزام الناقل الجوي بالتزام بتحقيق نتيجة فلا يمكنه دفع المسؤولية إلا عن طريق إقامة الدليل على وجود السبب الأجنبي وفقا لنص المادة 146 من قانون الطيران المدني. نستخلص من كل ذلك أنه ولقيام مسؤولية الناقل الجوي عن الإخلال بالالتزام المتعلق بالمحافظة على البضاعة و الأمتعة المسجلة لابد من توافر ثلاثة شروط وهي:

#### أولا / حدوث ضرر

يقصد بالضرر الناشئ عن إخلال الناقل بالتزامه بالمحافظة على البضاعة، الخسائر والأضرار الناتجة عن ضياع أو تلف أو خسارة تصيب الأمتعة المسجلة أو البضائع.

وهو ما يفهم من نص المادة 146 من قانون الطيران المدني ويكون الناقل الجوي مسؤولا عن الأضرار والخسائر التي تلحق بالمسافرين أو الشاحنين جراء هلاك الأمتعة أو البضاعة سواء كليتا أو جزئيا وكذلك الحال إذا أصيبت الأمتعة أو البضاعة بتلف أثر على قيمتها أو استعمالها على الوجه الذي أعدت له<sup>(2)</sup>، وهو ملزم بتعويض هذا الضرر الحاصل.

#### ثانيا/ وقوع حادث

تستخدم اتفاقية وارسو بمصطلح الواقعة عند الحديث عن مسؤولية الناقل الجوي في نقل البضائع والأمتعة المسجلة وهي كلمة مرادفة لمصطلح Evènement باللغة الفرنسية، ومعلوم أن للحادثة أو الحادث معنى أوسع من الحادث Accident الذي استعملته في المادة 17 والمتعلق بالتزام الناقل الجوي بضمان سلامة المسافرين، ومصطلح حدث يشمل جميع الأسباب الممكنة للضرر<sup>(3)</sup> سواء كانت

1 - وهو نفس الحكم الذي ذهب إليه المشرع الجزائري في نص المادة 146 من القانون 06/98 حيث نصت على « يكون الناقل بالطائرة مسؤولا عن الخسائر والأضرار 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 في حراسة الناقل الجوي، سواء كان ذلك في المطار أو على متن الطائرة أو في أي مكان، في حالة هبوط هذه الأخيرة خارج محطة جوية.»

2 - د.هاني دويدر، مرجع سابق، ص 338

3 - د.عيسى غسان ربيضي، مرجع سابق، ص 105، راجع أيضا في نفس السياق، هاني دويدر، مرجع سابق، ص 338

متعلقة بالنقل الجوي أو لم تكن كذلك، و السبب في ذلك أن الناقل الجوي له سيطرة فعلية و مطلقة على البضائع والأمتعة المسجلة أكثر من سيطرته على المسافرين<sup>(1)</sup>.

في هذا السياق يطرح السؤال حول الوقت أو المدة الزمنية التي تقوم فيها مسؤولية الناقل الجوي، وجواب ذلك على نحو ما سوف نراه في الشرط الأخير.

### ثالثا/ حدوث الواقعة المسببة للضرر أثناء فترة النقل الجوي

يقصد بذلك النطاق الزمني الذي يسأل عنه الناقل الجوي عن كل ضرر لحق بالبضائع أو الأمتعة المسجلة والذي يترتب عنه تعويض المسافر أو الشاحن وقد حددت المادة 18 من اتفاقية وارسو و ذلك بموجب المادة 5 من بروتوكول غواتيمالا المقصود بفترة النقل الجوي بأنها تتضمن المدة التي تكون فيها البضائع في حراسة الناقل سواء كان ذلك في المطار أو على متن الطائرة أو في أي مكان آخر عند الهبوط خارج المطار ، ويفهم من ذلك أن مضمون الالتزام بسلامة البضائع أو الأمتعة يرجع إلى فكرة الحراسة ، بمعنى أن هذا الالتزام يبدأ من الفترة التي يتخلى فيها المرسل ( الشاحن ) عن حيازته للبضاعة أو المسافر عن حيازته للأمتعة المسجلة وتسليمها للناقل الجوي ، حيث تدخل في حيازته و حراسته و تكون له السيطرة عليها، وبذلك يكون أساس مسؤولية الناقل هو معيار الحراسة الإشراف و الرقابة على البضاعة ، لا معيار مخاطر الطيران كما هو الحال في عقد نقل الأشخاص.<sup>(2)</sup> وعليه يستلزم لقيام مسؤولية الناقل الجوي في هذا الإطار توافر شرطين و هي:

- أن تكون البضائع أو الأمتعة المسجلة في حراسة الناقل.
- أن تكون الحراسة محققة في المجال الجوي، سواء كانت الحراسة على متن الطائرة أو في

المطار أو خارجه كحالة الهبوط الاضطراري و يستثنى من ذلك الفترة التي تكون فيها البضائع أو الأمتعة ، محل نقل بري أو بحري أو نهري يقع خارج المطار (المادة 146/ 2/ من ق. ط. م.)، و من البديهي أن تنتهي مسؤولية الناقل الجوي عن سلامة البضائع أو الأمتعة المسجلة ، وبالتالي المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بهما، بانتهاء حراسته لها و تسليمها إلى المرسل إليه أو بوضعها تحت تصرفه، و على ذلك فإن تفريغ البضاعة من الطائرة أو وجودها في المنطقة الجمركية لا يعفي الناقل من المسؤولية، و هو ما ذهب إليه محكمة الاستئناف باريس في حكمها الصادر بتاريخ: 18/ 10/ 1978<sup>(3)</sup>.

1 - د.عيسى غسان رضي، مرجع سابق، ص 105

2 - د عبد المجيد خلف منصور العنزي، أساس مسؤولية الناقل الجوي و حالاتها، مداخلة أقيمت في المؤتمر الدولي العشرين حول « الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية و الاتفاقيات المدنية» بتاريخ 2012/04/24 بدولة الإمارات العربية المتحدة.

3 - المجلة الفرنسية للقانون الجوي 1978، ص 456، مشار إليه من طرف هاني دويدار، المرجع السابق، ص 340.



## المطلب الثالث : مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل البضائع و الأشخاص.

يشترط لمساءلة الناقل الجوي عن التأخير في نقل الأشخاص أو البضائع توافر ثلاثة شروط :

## أولا/ الالتزام بمواعيد النقل:

من أهم ميزات النقل الجوي على خلاف باقي وسائل النقل الأخرى هو السرعة و توفير الوقت، لذلك فإن مستعملي الطائرة كوسيلة سريعة للتنقل، يضعون في حساباتهم تلك الميزة سواء كانوا من فئة المسافرين بشكل عام أو رجال أعمال بشكل خاص، لذلك يقع على عاتق الناقل الجوي واجب احترام مواعيد النقل، و يعتبر التزام الناقل بإيصال المسافر أو البضاعة إلى الوجهة المقصودة في الوقت المحدد، التزام بتحقيق نتيجة متى تم الاتفاق على ذلك مسبقا، أما في حالة تخلف هذا الاتفاق فيكون الناقل ملزما ببذل العناية اللازمة لإيصال المسافر أو البضاعة في الوقت المعقول.

لقد أقيمت اتفاقية مونتريال 1999 على ذات الحكم الذي قرره اتفاقية وارسو 1929 و البروتوكولات المعدلة لها فيما يخص مسؤولية الناقل الجوي و التي هي مسؤولية شخصية تقوم على الخطأ المفترض للناقل<sup>(1)</sup>، ونصت المادة 19 من اتفاقية وارسو على أن « يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي ينشئ عن تأخر في نقل الركاب أو الأمتعة المسجلة أو البضائع بطريق الجو » و هو نفس الحكم الذي ذهب إليه المشرع الجزائري في نص المادة 147 من قانون الطيران المدني التي نصت على أن « الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر الناتجة عن تأخر في النقل الجوي للأشخاص و الأمتعة و الشحن طبقا للقواعد المنصوص عليها في التشريع المعمول به »

و يقصد بالتأخير تجاوز الميعاد القانوني المتفق عليه في عقد النقل الجوي و فكرة التأخير في النقل الجوي أثاره خلافات كثيرة من حيث معياره و حالاته، و أرجع البعض هذا الخلاف إلى غموض نص المادة 19 من اتفاقية وارسو، ويرى آخرون أن سبب الخلاف هو غياب المعيار الموضوعي لتحديد فكرة التأخير و مداها و حالاتها<sup>(2)</sup>، و ما يلاحظ على نص المادة 19 أنه جاء عاما يشمل الركاب و نقل البضائع على حد سواء، وأنه لا يرتب مسؤولية الناقل على مجرد التأخير في تنفيذ النقل و إنما عن الضرر الذي ينتج عن هذا التأخير<sup>(3)</sup>.

يفهم من ذلك أن التأخير في حد ذاته لا يعتبر ضررا و إنما قد يكون مصدرا لهذا الضرر، ومثال

1 - د. أماني أحمد عبد الله موسى، تطور طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي ما بين اتفاقية وارسو 1929 و اتفاقية مونتريال 1999، مداخلة أقيمت في المؤتمر الدولي العشرين حول « الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية و الاتفاقيات المدنية» بتاريخ 2012/04/24 بدولة الإمارات العربية المتحدة.

2 - د. عيسى غسان ربيضي، مرجع سابق ص 111.

3 - د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص 319.

ذلك بيع المرسل إليه للبضاعة رغم تأخرها بنفس السعر الذي تباع به لو أنها وصلت في الميعاد، فلا مجال لمساءلة الناقل عن التأخر، أما إذا أدى التأخير إلى تفويت فرصة، كما لو حصل حرمان مريض من إجراء عملية عاجلة مما أدى إلى تفاقم الخطر أو حالته المرضية، أصبح الناقل مسؤولاً عن تعويض ذلك الضرر، ويذهب الكثير من الفقهاء إلى ضرورة التمييز بين فرضين لإثارة مسؤولية الناقل الجوي فيما يتعلق بالتأخير وهما :

### الفرض الأول :

وهو حالة الاتفاق المسبق بين الناقل و المسافر أو الشاحن على موعد تنفيذ عملية النقل و استفاد ذلك ضمناً من خلال جدول الرحلات و المواعيد الذي يعلنه الناقل الجوي العامل على الخطوط المنتظمة ، وفي هذه الحال يكون إلزام الناقل إلزام بتحقيق نتيجة و يكون خطأ الناقل مفترضا طبقاً لأحكام وارسو، و عليه مجرد حدوث التأخير يسأل الناقل الجوي عن الأضرار التي يحدثها ولا يمكنه دفع المسؤولية إلا عن طريق إثبات اتخاذ أو معاونيه كافة التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر أو استحالة اتخاذها.

### الفرض الثاني :

وهو حالة عدم الاتفاق على ميعاد للنقل ، فهذا لا يعني أن الناقل له الحرية المطلقة في تنفيذ النقل متى أراد لأن ذلك يعني أن التزام الناقل صار إرادياً، بل يجب على الناقل وفقاً لما استقر عليه القضاء الالتزام بالنقل في الميعاد المعقول<sup>(1)</sup>، و بالتالي لا يمكن للمضروب إثبات إخلال الناقل بإلزامه إلا إذا أثبت أن النقل لم يتم في الميعاد المعقول ، وعلى كل فإن تقدير المدة المعقولة للتأخير يترك للقاضي وفقاً لظروف كل واقعة على حدة .

### ثانيا/ حدوث التأخير في فترة زمنية معينة :

ثار التساؤل حول النطاق الزمني لمسؤولية الناقل الجوي عن التأخير، فذهب البعض إلى أن الناقل الجوي يسأل عن التأخير الذي يقع أثناء فترة النقل الجوي بالمعنى الضيق أي ما بين فترة إقلاع الطائرة من مطار القيام و هبوطها في مطار الوصول<sup>(2)</sup>، فإذا حدث التأخير خارج فترة النقل الجوي سواء قبل أو بعد عملية النقل ، فإنه لا يمكن الحديث عن قيام مسؤولية الناقل عن التأخير .

غير أن الرأي الغالب يرى أن المقصود بالتأخير هو الذي يحدث أثناء النقل و بمناسبة، أي من

1 - عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 319.

2 - د. هاني دويدار، المرجع السابق، ص 343، عبد الفضيل محمد أحمد، نفس المرجع، ص 320،

اللحظة التي يصبح فيها المسافر تحت رعاية الناقل و البضاعة في حراسته.

### ثالثا/ أن يترتب على التأخير ضرر

حتى تقوم مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير لابد أن يترتب عليه ضرر يلحق بالمسافر أو ضرر يلحق البضائع ذاتها أو ضرر ناتج عن تأخر وصولها، و لابد من قيام رابطة السببية بين الضرر و التأخير لقيام مسؤولية الناقل الجوي، كما أن إثبات التأخير يمكن أن يتم بمقارنة زمن بداية تنفيذ النقل أو مقارنة تاريخ الوصول بالتاريخ المتفق عليه ، فإذا لم يتم الاتفاق على موعد، فالوقت المعقول حسب العرف أو يحدد عن طريق القضاء و لا يلزم المسافر أو الشاحن بإثبات سبب التأخير لأن الناقل يعد مسؤولا، بمجرد عدم احترام الميعاد المتفق عليه<sup>(1)</sup>.

### المبحث الثاني: طرق ووسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي.

يلتزم الناقل بثلاث التزامات رئيسية بموجب عقد النقل الجوي، وذلك بضمان وصول المسافرين إلى الوجهة المقصودة سالما و تسليم البضاعة سليمة إلى المرسل إليه و في المكان المتفق عليه و كل ذلك في الوقت المحدد بموجب عقد النقل ، فإذا أحل الناقل بهذه الالتزامات انعقدت مسؤوليته ووجب عليه تعويض الأضرار، و على الرغم من توافر أركان المسؤولية الثلاثة الخطأ و الضرر و العلاقة السببية ، يستطيع الناقل دفع هذه المسؤولية وفقا للقانون<sup>(2)</sup>.

و ترتبط طرق دفع المسؤولية ارتباطا وثيقا بالأساس الذي تسند إليه هذه المسؤولية ، فإذا كانت المسؤولية قائمة على أساس الخطأ المفترض، يقع العبء على الناقل بإثبات أنه لم يرتكب هذا الخطأ حتى يدفع المسؤولية عن نفسه، و إذا كانت المسؤولية موضوعية قائمة على أساس الخطر أو تحمل التبعية يسأل الناقل في جميع الأحوال ولا يستطيع دفع المسؤولية عنه إلا بإقامة الدليل على أن الضرر نتج عن خطأ المضرور نفسه.

كما تعتمد طرق دفع المسؤولية على طبيعة الالتزام الذي يتحمله الناقل فإذا كان التزاما ببذل عناية يستطيع الناقل دفع المسؤولية عنه بإقامة الدليل على أنه بذل في تنفيذ هذا الالتزام عناية الرجل المحترف في هذا المجال ، أما إذا كان إلزاما بتحقيق نتيجة فلا يستطيع دفع المسؤولية عنه إلا بإثبات السبب الأجنبي<sup>(3)</sup>، و على ذلك سوف نعالج هذا الموضوع في المطالب التالية: الأول وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي في حالة نقل الأشخاص و الثاني وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي في

1 - عبد الفضيل محمد أحمد، نفس المرجع، ص 322.

2 - د. عيسى غسان راضي، المرجع السابق، ص 137.

3 - د. أماني موسى، المرجع السابق.

حالة نقل البضائع، و الثالث وسائل دفع المسؤولية في حالة التأخير.

**المطلب الأول / وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي في نقل الأشخاص.**

تقوم مسؤولية الناقل الجوي في حالة نقل الأشخاص على أساس الخطأ المفترض<sup>(1)</sup> وبالتالي فإن المتضرر غير ملزم بإثبات خطأ الناقل، بل عليه إثبات الضرر الذي لحقه ، و العلاقة السببية بين الخطأ و الضرر و لكي يدفع الناقل الجوي المسؤولية عن نفسه، عليه الدفع بإحدى الوسائل التالية :

**أولاً/ إثبات اتخاذ التدابير الضرورية أو استحالة اتخاذها**

بالرجوع إلى نص المادة 148 من قانون الطيران المدني الجزائري التي تنص على أن « الناقل الجوي غير مسؤول عندما يبرهن أنه اتخذ صحة مندوبيه الإجراءات الضرورية لتفادي الخسارة أو استحالة اتخاذهم ذلك »، وهي نفس الأحكام التي وردت في نص المادة 20 من اتفاقية وارسو 1929 و السؤال المطروح هنا ، ما المقصود بالتدابير الضرورية التي يجب على الناقل و تابعيه لإعفائه من المسؤولية؟ فهل يكفي إثبات العناية المطلوبة أو هل يجب تحديد قدر هذه العناية؟ ، أو هل يشترط تقديم الدليل الإيجابي على انتفاء الخطأ؟ أو هل يكفي تقديم الدليل السلبي على انتفاء الخطأ؟.

تبنى الفقهاء في هذا الإطار ثلاثة نظريات لتفسير عبارة التدابير الضرورية:

**الأولى** و هي نظرية التفسير الحرفي وقفت عند المعنى الحرفي للعبارة و مضمونها ضرورة تقديم الدليل على أن الضرر يرجع إلى سبب أجنبي لا دخل لإرادة الناقل فيه ، و أن الناقل اتخذ كل التدابير التي من شأنها أن تؤدي إلى منع حدوث الضرر<sup>(2)</sup> ، و يجمع الفقهاء على استبعادها على أساس أحكام المادة 20 و المادة 148 من قانون الطيران المدني تتضمن وسيلتين لدفع المسؤولية و هذه النظرية تؤدي إلى تقليص وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي .

**والثانية** أخذت بالتفسير المضيق لهذه العبارة حيث يجب على الناقل تقديم الدليل السلبي على انتفاء الخطأ حتى يتمكن من التخلص من المسؤولية أي أنه يتعين عليه إثبات السبب الذي أدى إلى وقوع الحادث مع الإثبات أن هذا السبب لا يرجع إلى خطأ منه<sup>(3)</sup> .

**والثالثة** تبنت التفسير الموسع لعبارة التدابير الضرورية أي أن الناقل الجوي لا يقع عليه عبء إثبات سبب وقوع الضرر، و بالتالي إذا أراد التخلص من المسؤولية فعليه أن يقدم الدليل الإيجابي على

1 - د. عيسى غسان ربيضي، المرجع السابق، ص 138.

2 - د. فريد العربي، المرجع سابق ، ص 219.

3 - د. هاني دويدار، المرجع سابق ، ص 354.

انتفاء الخطأ وذلك بتقديم ما يثبت أنه و تابعه قد بدلو العناية اللازمة في تنفيذ الإلزام الذي يتطلبه عقد النقل الجوي، و بالتالي تعد هذه النظرية الأخيرة تحقق التوازن المطلوب العادل بين مستعملي الطائرة و الناقل الجوي<sup>(1)</sup>

### ثانيا / خطأ المضرور .

تنص المادة 21 من اتفاقية وارسو على أنه « إذا أثبت الناقل أن خطأ المضرور تسبب عنه الضرر أو أسهم في إحداثه فللمحكمة طبقا لنصوص قانونها أن تستبعد مسؤولية الناقل أو أن تخفف منها » و هو نفس ما ذهب إليه المشرع الجزائري في المادة 147 من قانون الطيران المدني حيث نصت على أنه في حالة تقديم الناقل الجوي البينة عن كون الخسارة صادرة عن الشخص المتضرر أو مساهمة هذا الأخير فيها يمكن إعفائه من المسؤولية أو التخفيف منها من طرف الجهة القضائية.

و يتضح من خلال هذا النص أنه ترك تحديد أثر خطأ المضرور للمحكمة ، وبالتالي تختلف الحلول باختلاف التشريعات الوطنية<sup>(2)</sup>، ونصت المادة 127 من القانون م أنه « إذا أثبت الشخص أن الضرر نشأ عن سبب لابد له فيه كحادث مفاجئ أو قوة قاهرة أو خطأ صدر من المضرور أو خطأ من الغير كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر »، وبالتالي استنادا إلى هذا النص فان الناقل غير ملزم بالتعويض عن الضرر الذي ينجم عن خطأ المضرور لأن خطأ المضرور يعد سببا أجنبيا لقطع العلاقة السببية بين خطأ الناقل والضرر<sup>(3)</sup>.

أما إذا اشترك كل من خطأ المضرور مع خطأ الناقل في إحداث الضرر، فيؤخذ مبدأ توزيع المسؤولية طبقا لنص 126 من القانون المدني.

### ثالثا :القوة القاهرة .

يقصد بالقوة القاهرة كل حادث خارجي لا يمكن توقعه و لا دفعه، يؤدي بشكل مباشر إلى إحداث الضرر، و يعرفها البعض بأنها الحادث الذي ليس بالإمكان توقعه عادة أو ترقبه و لا بالمستطاع دفعه أو تلافيه و ليس للشخص يد فيه.

وتعد القوة القاهرة أهم صور السبب الأجنبي لدفع مسؤولية الناقل ولم يتطرق المشرع الجزائري في قانون الطيران المدني، إلى إعفاء الناقل الجوي صراحة من المسؤولية إزاء المسافر، بناء على القوة

1 - د.عيسى غسان رضي، المرجع سابق، ص 144.

2 - د.عبد الفضيل محمد أحمد، مرجع سابق، ص 298.

3 - د. محمد مختار بربري، قانون الطيران المدني وقت السلم دار الفكر العربية، 1985، ص 128.

القاهرة ، لكن بالرجوع إلى القواعد العامة لا سيما المادة 127 من القانون المدني، فإنه يمكن للناقل الاستناد إلى مبدأ القوة القاهرة لدفع مسؤوليته، كالحوادث الطبيعية أو الصواعق التي تصيب الطائرة أثناء طيرانها.

وحتى تكون القوة القاهرة سببا لدفع المسؤولية لابد أن يتوافر فيها عنصران، أولهما عدم إمكانية التوقع لأنه إذا أمكن الناقل توقعها، يعد حينئذ مقصرا إذا لم يتخذ التدبير الضرورية لتفاديها أو تفادي نتائجها،<sup>(1)</sup> ويعود تقدير ذلك إلى القاضي، وثانيهما فهو عدم إمكان دفع الحادثة، فلا يكفي أن تكون الحادثة غير متوقعة، بل يجب أن تكون مستحيلة التوقع الدفع، و معنى ذلك عجز الناقل الجوي عن دفع الحادث الناجم عن القوة القاهرة، فإذا لم يمكنه دفعه وكان باستطاعته تجنبه، فلا تعد الحادثة قوة القاهرة.<sup>(2)</sup>

وقد يثور التساؤل حول أثر القوة القاهرة على مسؤولية الناقل الجوي؟، في الحقيقة لابد أن نميز هنا بين فرضين:

**الفرض الأول:** أن القوة القاهرة هي السبب المباشر أو الوحيد في وقوع الضرر، فإذا ما أثبت الناقل ذلك أعفي كلية من المسؤولية نظرا لانعدام رابطة السببية بين الخطأ و الضرر، لكن شريطة إثباته استحالة اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الضرر.

**الفرض الثاني:** هو حالة اشتراك القوة القاهرة مع خطأ الناقل في إحداث الضرر، و بالتالي لا مجال هنا لإعفاء الناقل من المسؤولية، لأن الخطأ معناه عدم اتخاذ ما يلزم من تدابير من قبل الناقل و تابعيه، لتفادي وقوع الضرر و بالتالي لا مجال للتمسك بحالة الإعفاء من المسؤولية الواردة في المادة 127 من القانون المدني و المادة 20 من اتفاقية وارسو 1929.

**المطلب الثاني:** طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي في حالة نقل البضائع و الأمتعة.

يقع على عاتق الناقل في عقد نقل البضائع، الالتزام بالمحافظة عليها وتسليمها للمرسل إليه في المكان و الزمان المتفق عليهما في العقد، فإذا أخل بهذا الالتزام قامت مسؤوليته إلا إذا اثبت أن سبب ذلك لا يرجع إليه هو أو تابعيه، بل وعليه أن يعتمد على إحدى حالات دفع المسؤولية المرتبطة إما بعيب ذاتي في البضاعة أو قوة القاهرة، أو الخطأ الملاحي ، وأخيرا خطأ المرسل إليه، وهو ما سوف نعالجه في النقاط التالية:

1 - د. ثروت أنيس الأسويطي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي المقارن، الطبعة الأولى، القاهرة 1979، ص 467.

2 - د. عيسى غسان ربيضي، المرجع السابق، ص 152.

## أولا / العيب الذاتي في البضاعة أو الأمتعة.

يقصد بالعيب الذاتي أن طبيعة البضاعة لا تحتمل النقل ، كما لو تلفت بسبب الرطوبة أو الحرارة و يلحق بعض الفقه العيب الذاتي بالخطأ المضرور<sup>(1)</sup>، ولهذا يمكن للنقل أن يتمسك بالعيب الذاتي للبضاعة و لو كان خطاب النقل الجوي خاليا من أي تحفظات بشأن ذلك ، و قد حددت المادة 2/148 من قانون الطيران المدني « لا يكون الناقل الجوي مسؤولا عن نقل الأمتعة و الشحن إذ برهن أن الخسارة ناتجة عن عيب في البضاعة ذاتها . »

وبالتالي تنتفي مسؤولية الناقل الجوي إذا أثبت أن الهلاك أو التلف يرجع إلى عيب خاص في البضاعة المنقولة أو بسبب سابق عن تسليمها للناقل وأدى من غير تدخله إلى هلاك البضاعة أو تلفها<sup>(2)</sup> ، وغالبا ما يكون العيب ظاهر للناقل أو يتوقف ظهوره على فحص البضاعة ، و في هذه الحالة يقع على الناقل التزام بتنبية المرسل تجنباً لوقوع الضرر، أما إذا لم ينبه الناقل المرسل رغم ظهور العيب فيتحمل المسؤولية بالقدر الذي يسهم به هذا الإخلال في حدوث الضرر.

أما إذا لم يكن العيب ظاهرا فلا يقع على عاتق الناقل فحص البضاعة ، لأن ذلك لا يدخل ضمن نطاق التزامه بالنقل ، ولا يسأل عن هلاك أو تلف البضاعة بسبب حادث سابق على استلامه لها<sup>(3)</sup> وإذا شحنت البضاعة المعيبة ذاتيا مع أخرى سليمة على نفس وسيلة النقل و ألحقت بها ضررا ، فيكون الناقل مسؤولا لارتكابه خطأ شحن بضاعة معيبة مع أخرى سليمة سببت ضررا لهذه الأخيرة ، وكذلك يسأل المرسل في حال تسببت البضاعة المنقولة بسبب عيوبها الخاصة عن الضرر الحاصل بوسيلة النقل.

## ثانيا/ القوة القاهرة .

كما سبق الإشارة إليه حين حديثنا عن القوة القاهرة في حالة نقل الأشخاص ، فإن المشرع الجزائري في قانون الطيران المدني لم ينص عليها صراحة ، ولكن بالرجوع إلى نص م 48 من القانون التجاري فقد نصت على « يمكن إعفاء الناقل من مسؤوليته الكلية أو الجزئية من جراء عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال أو التأخر عنها و ذلك عند إثبات حالة القوة القاهرة .»

و تبعا لذلك تنتمي مسؤولية الناقل الجوي عن تلف أو هلاك البضاعة أو الأمتعة إذا اثبت أن ذلك نتج عن قوة قاهرة لا يد له فيها و مستقلة عنه ، و نطبق هذا المفهوم في مجال النقل الجوي يفترض وقوع حادثه لا يد للناقل أو تابعيه في وقوعها، وتكون غير متوقعة منهم، ولا يمكن لهم دفعها

1 - د.عبد الفضيل محمد أحمد ، المرجع السابق، ص 300.

2 - عبد الحميد الشواربي، الالتزامات والعقود التجارية في ضوء الفقه والقضاء، منشأة المعارف، الإسكندرية 1993 ص 317.

3 - د. هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ، المرجع السابق، ص 274

، فإذا توافرت هذه الصفات في الحادثة انتفت المسؤولية، وقد أثار شرط استقلال الحدث عن إرادة الناقل ، التساؤل عن حكم الحوادث التي ترتبط بالنشاط الداخلي لمشروع النقل، فهل يمتد مفهوم القوة القاهرة إلى هذه الأحداث، أم أنه يقتصر فقط عن الأحداث الخارجية عن نشاط النقل باعتبارها مستقلة عن إرادة الناقل و تابعيه؟.

يطلق البعض على الأحداث الداخلية المرتبطة بنشاط النقل الجوي وتكون غير متوقعة و لا يمكن دفعها السبب الأجنبي، وبفارق بينها و بين القوة القاهرة ، ووفقا لهذا الرأي لا يعد السبب الأجنبي طريق من طرق دفع المسؤولية، ومثال ذلك لو أن أحد محركات الطائرة انفجر أو توقف فجأة ، فإن ذلك لا يعد من قبيل القوة القاهرة، ومن ثم لا يصلح أن يدفع بها الناقل مسؤوليته ، لأنها لصيقة بنشاط الطائرة ، و على العكس من ذلك يعد سببا لانتفاء المسؤولية، التغيرات الفجائية في الطقس، اصطدام طائرة بأخرى<sup>(1)</sup>.

أما غالبية الفقه فلا يرى فرقا بين الأحداث الداخلية عن نشاط النقل و الخارجية عنه ، فكلما النوعين إذا كانا غير متوقعين و لا يمكن دفعهما ومستقلين عن إرادة الناقل و تابعيه ، يصلحان لدرء مسؤولية الناقل.<sup>(2)</sup>

### ثالثا/ الخطأ الملاحي.

قبل إلغاء الفقرة الثانية من المادة 20 من اتفاقية وارسو 1929 ، بموجب بروتوكول لاهاي نصت على « لا يكون الناقل مسؤولا في حالة نقل البضائع و الأمتعة إذا أثبت أن الضرر تولد عن خطأ في القيادة أو تسيير الطائرة أو في الملاحة ...» وهذا الحكم معناه أن الناقل الجوي يمكنه الاعتماد على الخطأ الملاحي لدفع المسؤولية عنه<sup>(3)</sup> في حالة نقل البضائع و الأمتعة ، فإذا أثبت أن الضرر الذي لحق البضاعة أو الأمتعة ناجم عن خطأ في القيادة أو الملاحة لا يكون مسؤولا<sup>(4)</sup>.

و يقصد بالخطأ الملاحي الأخطاء المتعلقة بالمناورات اللازمة لحركة الطيران، إقلاعا وهبوطا أو طيرانا، فيعد خطأ ملاحيا الانحراف عن الممر المهيأ لاستقبال الطائرات ، أو لقراءة أو الترجمة الخاصة للإشارات... الخ.

وعليه يمكن للناقل الجوي دفع مسؤوليته ، إذا اثبت أن هلاك البضاعة أو الأمتعة راجع إلى خطأ

1 - د.محمود مختار بربري ، عمر فؤاد عمر ، القانون الجوي، دار النهضة العربية، 2003، ص 160.

2 - د. محمود مختار بربري، عمر فؤاد عمر ، المرجع السابق، ص 161.

3 - د. هاني دويدار ، المرجع السابق، ص 360.

4 - د. عيسى غسان ربيضي، المرجع السابق، ص 162.



ملاحي، ومع ذلك يجب توافر شرطان في الخطأ الملاحي لكي يتمكن الناقل من التخلص من المسؤولية وهما:

- 1- أن يتولد ضرر عن الخطأ الملاحي.
- 2- أن يثبت الناقل الجوي اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الضرر.

#### رابعاً/ خطأ المرسل أو المرسل إليه.

يتم إعفاء الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو تلف البضاعة إذا كان ذلك راجعاً إلى خطأ المرسل أو المرسل إليه ، كعدم ربط البضاعة أو سوء تغليفها أو التأخير في تسليمها إلى الناقل في الميعاد المتفق عليه أو عدم تنبيه الناقل إلى خصوصيات البضاعة<sup>(1)</sup>.

وقد يساهم الناقل بخطأه في هلاك البضاعة أو تلفها وهنا لا يتم إعفاءه من المسؤولية وإنما يعفى جزئياً و يتحمل مقدار ما أسهم به بخطأ ، و يقدر القاضي نسبة مساهمة كل سبب في إحداث الضرر و على قدر هذه النسبة يقدر التعويض ، و هو ما ذهبت إليه المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 1988/05/25 مبدأ تحميل الشخص جزءاً من الضرر إذا ساهم بخطئه مع القوة القاهرة في إحداثه<sup>(2)</sup>.

#### المطلب الثالث: وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي في حالة التأخير بالنسبة للبضائع والأشخاص.

كما سبق الحديث عنه حين التطرق لمسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في إيصال البضاعة أو المسافر إلى الوجهة المقصودة ، و في الوقت المحدد في العقد أو المتفق عليه، فإذا لم يتم الاتفاق أو تحديد الوقت، فالوقت المعقول و أن تعذر ذلك رجع إلى القضاء لتحديده.

وإذا كان إقبال المسافر أو الشاحن على النقل الجوي من باب ربح الوقت ، و الوصول في الميعاد المحدد هو عامل أساسي في اللجوء إلى هذه الخدمة، فإن إخفاق الناقل الجوي في إيصال البضاعة أو المسافر إلى الوجهة المقصودة قامت مسؤوليته، واستحق المسافر أو صاحب البضاعة تعويضاً عن ذلك ، و الناقل الجوي مسؤولاً عن التأخير وفقاً لما نصت عليه المادة 147 من قانون الطيران المدني الجزائري .

نشير إلى أن المادة 22 من اتفاقية مونتريال 1999 لا تفرق في مبلغ التعويض بين مختلف أنواع الضرر ، سواء التلف، الضياع، التعيب، التأخير، وبالتالي لا فرق بين مطالبة الناقل بالتعويض عن تلف البضائع أو تعييبها بسبب التأخير<sup>(3)</sup> ، و المطالبة بالتعويض عن التأخير نفسه طالما التعويض واحد.

1 - د. هاني دويدار ، المرجع السابق، ص 276.

2 - المجلة القضائية، العدد الثاني، 1992، ص 11

3 - د. محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل ، النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي، دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية و العربية و الاتفاقيات الدولية و الاجتهادات القضائية، دار الثقافة، الطبعة الأولى، 2015، ص 364.

و الملاحظ أن اتفاقية مونتريال و لاسيما المادة 19 جعلت مسؤولية الناقل قائمة على أساس الخطأ المفترض الذي يقبل إثبات العكس، لذا أشارت إلى أسباب خاصة لدفع مسؤولية الناقل الجوي المترتبة عن التأخير، سواء في نقل الأشخاص أو الأمتعة أو البضائع، هذا فضلا عن السبب العام الوارد في مادتها 20، وهذا إذا أثبت الناقل أنه اتخذ وتابعوه كافة التدابير الضرورية اللازمة لتفادي الضرر أو اثبت أنه استحال عليه و تابعيه اتخاذ مثل هذه التدابير، أي أنه وتابعوه بذلوا عناية الرجل المحترف بغرض إيصال المسافر و الأمتعة أو البضائع سليمة إلى وجهتها المقصودة.<sup>(1)</sup> أو إثباته خطأ، أو إهمال أو امتناع، من طرف الشاحن أو المرسل إليه أو المسافر، وهي الحالات التي سبق الإشارة إليها بنوع من الشرح في العناصر السابقة.

### خاتمة

خلاصة القول أن مسؤولية الناقل الجوي تعتبر من أهم المسائل التي تثير اهتمام الناقلين ومستعملي خدمة الطيران على حد سواء، لذلك لجأت الدول إلى وضع قواعد قانونية موحدة تنظم أحكام النقل الجوي، و بخاصة مسؤولية الناقل و ذلك لمنع التنازع بين القوانين و القضاء على تعدد الأنظمة القانونية في مجال النقل الجوي وقد تم هذا التوحيد بموجب اتفاقية وارسو 1929 بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي وتعديلاتها، ثم لحقتها اتفاقية مونتريال 1999.

لقد جعلت اتفاقية وارسو 1929 مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية شخصية قائمة على أساس الخطأ، أما اتفاقية مونتريال 1999 فجعلتها مسؤولية موضوعية قائمة على أساس الخطر، وقد حذا المشرع الجزائري حذو اتفاقية وارسو 1929 التي صادق عليها و أقرها في قانون الطيران المدني، كما أن الاتفاقيات و القوانين الوطنية حددت للناقل الجوي الوسائل و الطرق التي يستطيع بموجبها دفع المسؤولية عنه، و لما كانت أسباب دفع المسؤولية ترتبط ارتباطا وثيقا بالأساس الذي بنيت عليه هذه المسؤولية فإن تغيير الأساس يستطيع تغيير الوسائل المتاحة أمام الناقل للتخلص من المسؤولية.

### المراجع المعتمد عليها:

- 1- د.عبد الحميد الشواربي، جزاء الإخلال بالالتزام التعاقدية، القاهرة الحديثة للطباعة، 1988.
- 2- د.أكرم أمين الخولي، دروس في القانون البحري و الجوي، مكتبة سيد عبد الله وهبة، 1971.
- 3- د.عاشور عبد الجواد، موجز القانون البحري، مكتبة النهضة، 1992.
- 4- د.عيسى غسان ربيضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص و أمتعتهم دراسة مقارنة، دار الثقافة، 2008، الطبعة الأولى.
- 5- فريد العربي، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي و الدولي، دار المطبوعات الجامعية 1997

- 6- عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد، دار المطبوعات الجامعية، 1996.
- 7- هاني دويدار، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة، 2014.
- 8- عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الجوي الخاص، دار الفكر و القانون، 2014.
- 9- محمد مختار بربري، قانون الطيران المدني وقت السلم دار الفكر العربية، 1985.
- 10- ثروت أنيس الأسويطي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي المقارن، الطبعة الأولى، القاهرة 1979.
- 11- عبد الحميد الشواربي، الالتزامات والعقود التجارية في ضوء الفقه والقضاء، منشأة المعارف، الإسكندرية 1993.
- 12- محمود مختار بربري، عمر فؤاد عمر، القانون الجوي، دار النهضة العربية، 2003.
- 13- د. محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل، النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي، دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية و العربية و الاتفاقيات الدولية و الاجتهادات القضائية، دار الثقافة، الطبعة الأولى، 2015.

## القوانين :

- 1- القانون المدني الجزائري.
- 2- القانون 06-98 المؤرخ في: 1998/06/27 المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، الجريدة الرسمية رقم 48.
- 3- القانون 14-15 المؤرخ في 2015/07/15، المعدل و المتمم للقانون 06-98 المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، الجريدة الرسمية رقم 41 بتاريخ: 2015/07/29.

## الرسائل و المداخلات و المجلات:

- 1- دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص، رسالة دكتوراه، 2010/2009 جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان.
- 2- د عبد المجيد خلف منصور العنزي، أساس مسؤولية الناقل الجوي و حالاتها، مداخلة ألقبت في المؤتمر الدولي العشرين حول « الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية و الاتفاقيات المدنية» بتاريخ 2012/04/24 بدولة الإمارات العربية المتحدة.
- 3 - أماني أحمد عبد الله موسى، تطور طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي ما بين اتفاقية وارسو 1929 و اتفاقية مونتريال 1999، مداخلة ألقبت في المؤتمر الدولي العشرين حول « الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية و الاتفاقيات المدنية» بتاريخ 2012/04/24 بدولة الإمارات العربية المتحدة.
- 4- المجلة القضائية، العدد الثاني، 1992.

