

التأمين من مسؤولية الناقل الجوي

مكي إيمان⁽¹⁾

مقدمة

كانت مسؤولية الناقل الجوي من أهم مشكلات الطيران التجاري التي أثارت اهتمام جميع الدول منذ زمن مبكر، لان الأضرار التي تنجم عن حوادث الطيران عادة ما تكون بالغة الجسام، وقد كانت القوانين الداخلية للدول تختلف اختلافا كبيرا فيما يتعلق بأحكام مسؤولية الناقل الجوي، فالدول التي تأخذ بالنظام اللاتيني تقيم مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ المفترض بمعنى أن الراكب أو الشاحن لا يلتزم بإقامة الدليل على خطأ الناقل بل يلتزم فقط بإثبات إخلال الناقل بتنفيذ التزامه ولا يستطيع الناقل دفع المسؤولية عنه إلا إذا اثبت أن عدم التنفيذ يرجع إلى القوة القاهرة أو إلى السبب الأجنبي، وفي الدول التي ينتمي نظامها القانوني إلى العائلة الانجلو-أمريكية يكون أساس مسؤولية الناقل الجوي هو الخطأ الذي يتعين على المضرور إثباته، وفي دول أخرى مثل سويسرا تقوم مسؤولية الناقل الجوي على أساس فكرة الخطأ فتتعقد مسؤوليته ولو لم يثبت أي خطأ من جانبه.

لذلك رأى المجتمع الدولي ضرورة وضع قواعد قانونية موحدة تنظم أحكام النقل الجوي وخاصة مسؤولية الناقل الجوي وذلك لمنع التنازع بين القوانين وللقضاء على ظاهرة تعدد الأنظمة القانونية في مجال النقل الجوي، وقد تم التوحيد بموجب اتفاقية وارسو 1929م بشأن القواعد المتعلقة بالنقل الجوي، وخضعت الاتفاقية لتعديلات عديدة بدءا ببروتوكول لاهاي 1955م ومن ثم اتفاق مونتريال 1966م وبروتوكول جواتيمالاسيتي 1971م، وختاما ببروتوكولات مونتريال الاربعة 1975م. وأخيرا اتفاقية مونتريال 1999م والتي الغي بموجبها كل من اتفاقية وارسو 1929م والبروتوكولات المعدلة لها، والتي دخلت حيز النفاذ في 4 نوفمبر 1999م⁽²⁾.

وقد عملت اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها، واتفاقية مونتريال على وضع أحكام فيما يتعلق بمسؤولية الناقل الجوي و الأساس القانوني الذي تقوم عليه، وقد جعلت اتفاقية وارسو مسؤوليته مسؤولية شخصية قائمة على أساس الخطأ، أما اتفاقية مونتريال فجعلتها مسؤولية موضوعية قائمة على أساس الخطر لا الخطأ. وفي الوقت نفسه حددت الاتفاقيات للناقل الجوي الوسائل والطرق التي يستطيع بموجبها دفع المسؤولية عنه ولما كانت أسباب دفع المسؤولية ترتبط ارتباطا وثيقا بالأساس الذي بنيت عليه فان تغير الأساس يستتبع تغير الوسائل المتاحة أمام الناقل للتخلص من المسؤولية.

1 - طالبة دكتوراه تخصص قانون المنافسة والاستهلاك بجامعة ابو بكر بلقايد-تلمسان-

2 - انظر، أماني أحمد عبد الله موسى، تطور طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي ما بين اتفاقية وارسو 1929م واتفاقية مونتريال 1999م، بحث مؤتمري الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، الجزء الأول، جامعة الإمارات العربية المتحدة في الفترة من 23-25/4/2012، ص. 71.

ونتناول دراستنا هذه تحت عنوان التامين من مسؤولية الناقل الجوي في محورين: يتناول المحور الأول الحديث عن حالات مسؤولية الناقل الجوي، أما المحور الثاني فيتناول تطور التامين من مسؤولية الناقل الجوي والزاميته.

المحور الأول: حالات مسؤولية الناقل الجوي

يسأل الناقل الجوي طبقاً للأحكام الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي عن أي ضرر يصيب المسافر أو يلحق التلف بالبضاعة أو يؤدي إلى هلاكها، حيث أن أهم ما يرتبه عقد النقل الجوي على عاتق الناقل الجوي هو الالتزام بضمان سلامة المسافرين والمحافظة على البضاعة، كما يفرض عقد النقل على عاتق الناقل التزاماً باحترام مواعيد النقل، كما تشغل ذمة الناقل الجوي بالتعويض عن الأضرار التي تلحق للمسافر نتيجة لعمليات القرصنة الجوية.

ولما كانت أحكام مسؤولية الناقل الجوي تختلف باختلاف نوع الالتزام، فإنني أقسم هذا المحور إلى نقطتين لتتعرف على مدى مسؤولية الناقل الجوي بالالتزام.

أولاً: المسؤولية في نقل الأشخاص والبضائع والأمتعة المسجلة

1- المسؤولية في نقل المسافرين

-الالتزام بضمان السلامة

يقصد بالالتزام بضمان السلامة « أن يلتزم الناقل بتوصيل المسافر إلى نقطة الوصول المتفق عليها -سليماً معافى»⁽¹⁾. ومصدر هذا الالتزام في القانون المصري و القانون الأردني هو عقد النقل المتفق عليه ما بين المسافر والناقل الجوي، بينما نجد مصدر هذا الالتزام في القانون الأمريكي هو القانون مباشرة، وهذا أدى إلى الاختلاف في تحديد الالتزام، وفي طبيعة النظام القانوني الذي يخضع له مسؤولية الناقل الجوي⁽²⁾.

أما عن تكييف الالتزام في كل من القانون المصري والأردني هو التزام عقدي بتحقيق نتيجة ، فإذا لم تتحقق النتيجة تقع مسؤولية الناقل ودون حاجة إلى اثبات المتضرر وقوع الخطأ من الناقل الجوي، ولا يستطيع التخلص من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت هذا الأخير بان الضرر الذي أصاب المسافر قد ينتج عن قوة قاهرة لادخل لإرادته بها ، او من المضرور نفسه، أو عن فعل غيره⁽³⁾.

فاتفاقية وارسو نجدها جاءت بحل توفيق مؤداه عدّ هذا الالتزام التزاماً ببذل عناية مع نقل عبئ الأثبات إلى الناقل الجوي، إذ يفترض وقوع الخطأ من جانبه حتى يثبت عدم مسؤوليته بتقديم الدليل على العكس، وذلك باثبات أنه اتخذ كل الاحتياطات الضرورية لتلافي الضرر⁽⁴⁾.

- 1 - انظر، العريني محمد فريد، القانون الجوي، طبعة 2001، دار الجامعية للنشر، ص.187. وقد قضت محكمة التمييز الأردنية بان مسؤولية الناقل هي مسؤولية ناشئة عن التزام بكفالة السلامة، والمقصود بكفالة السلامة هو التزام الناقل بإيصال المسافر إلى عائلته سالمًا من أي أذى يلحق به (قرار 86/391 منشور في مجلة نقابة المحامين الأردنيين، العدد التاسع، 1989، ص.188.
- 2 - انظر، زاهر فروق أحمد، تحديد مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للنظام الفارسي، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، 1985، ص.62.
- 3 - انظر الأسبوطي ثروت أيس، مسؤولية الناقل الجوي، الطبعة الثانية ، دار النهضة العربية، 1966، ص.132.
- 4 - انظر الشراقوي محمد سمير، محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، 1989، ص.91.

أما تكييف الالتزام في القانون الأمريكي فهو التزام تقصيري ببذل عناية، فلا يسأل الناقل إلا إذا اثبت المتضرر خطأ الناقل الجوي وعدم بذل العناية الكافية⁽¹⁾.

شروط مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين بالرجوع إلى المادة 17⁽²⁾ من اتفاقية وارسو نستنبط³ شروط لقيام هذه المسؤولية وهي:

1- إن يقع حادث: لقد اختلف الفقه في تحديد معنى الحادث، إلا ان الغالبية عرفته بأنه « كل واقعة فجائية ناجمة عن عملية النقل ومرتبطة من حيث أصلها باستغلال الطائرة»⁽³⁾.

وعلى ذلك لا يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يلحقه مسافر لمسافر آخر، لان الضرر الذي أصاب هذا الأخير لم ينجم عن عملية الاستغلال الجوي⁽⁴⁾.

والحادث بالمعنى السابق ان كان يتفق مع مبادئ المسؤولية الشخصية التي ارستها اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي المعدل لها، فانه لا يتماشى واتفاق مونتريال لسنة 1966 وبروتوكول جواتيمالا-ستي 1971 والتي اقامته على أساس المسؤولية الموضوعية⁽⁵⁾.

2- وقوع الحادث أثناء فترة زمنية معينة:

إن التزام الناقل بضمان سلامة المسافرين يبدأ من وقت بدء تنفيذ الالتزامات التي يرتبها عقد النقل الجوي على عاتقه، وطبقا لما ورد في نص المادة 17 من اتفاقية وارسو يبدأ التزام الناقل بضمان سلامة المسافرين من لحظة صعوده على متن الطائرة وينتهي بنزوله عن سلم الطائرة ووصوله إلى ارض المطار⁽⁶⁾.

وكذلك قررت محكمة استئناف باريس أن الناقل مسؤول عن أي ضرر يلحق بالمسافر من لحظة دخوله مطار المغادرة إلى لحظة خروجه من مطار الوصول⁽⁷⁾.

3- الضرر الذي يلحق المسافرين

يقصد بالضرر بأنه الأذى الذي يصيب الشخص في حق من حقوقه، أو في مصلحة مشروعة له، كثروته، أو حياته، أو صحته، فتنفيذ النقل الجوي قد يؤدي إلى ضرر فقد تسقط الطائرة ويصاب المسافر بجراح او

1 - انظر، دياب محمد موسى، فكرة الخطأ في اتفاقية فارسوفي، دار النهضة العربية، 1986، ص. 83 وما بعدها.

2 - والتي نصت على مايلي: « 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 أية عملية من عمليات صعود الركاب ونزولهم».

3 - انظر، الحداد حفيظة السيد، القانون الجوي، د.د.ن.، ود.س.ن.، ص. 147.

4 - انظر، هاني الدويدار، قانون الطيران التجاري، دار الجامعية للنشر، 2000، ص. 386.

5 - وقد أيدت محكمة النقض الفرنسية هذا المفهوم بقرارها الذي صادقت فيه على قرار محكمة الاستئناف الذي أيد قرار محكمة بداية السين في القضية التي رفعها يوسف حداد وزوجته ضد شركة الطيران الفرنسية ، حيث تعرضت الطائرة لحادث اختطاف نتج عنه ضرر للمدعين، فدفعت الشركة المدعى عليها هذا الادعاء بان الاختطاف لا يعد حادثا بمفهوم المادة 17 من الاتفاقية، غير ان المحكمة رفضت هذا الدفع بقضائها: « بان معنى الحادث يجب أن ينصرف إلى كل ما يخل بالسير المعتاد للرحلة والناجم عن أي تدخل لا يمكن توقعه من جانب آخرين سيئوا النية».

6 - M.Pourcelet, transport Aerien international et responsabilité, les presses de l'université de Montréal, 1964, P.40

7 - M.Pourcelet, Op.Cit,P.43.

بفقد الحياة⁽¹⁾.

طبقا لاتفاقية مونتريال لعام 1999، فان مسؤولية الناقل الجوي تقوم على أساس موضوعي، إذا كان مجموع التعويضات التي يطالب بها المتعاقد المضرور أو احد ورثته، لاتتجاوز قيمتها مئة ألف وحدة حقوق سحب خاصة (المادة 1/21)، أما إذا كان المجموع يتجاوز مئة ألف وحدة حقوق سحب خاصة، فان مسؤولية الناقل الجوي تقوم على أساس الخطأ المفترض (المادة 2/21)، ولا شك أن هذا الحكم مخالف لما تم توضيحه في اتفاقية وارسو وبروتوكولاتها اللاحقة لها⁽²⁾.

2- المسؤولية في نقل البضائع والأمتعة المسجلة

الالتزام بضمان المحافظة على البضاعة

ألقت اتفاقية وارسو على عاتق الناقل التزاما بضمان سلامة البضاعة، فإذا اخل به افترض وقوع الخطأ منه وان الضرر ليعب ذاتي في البضاعة أو إلى خطأ المرسل نفسه فيلتزم الناقل بالتعويض⁽³⁾. وقد اختلفت الأنظمة حول طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في نقل الأمتعة غير المسجلة فبعضهم عدّها مسؤولية تقصيرية مثل القانون الأمريكي، والفرنسي والمصري والأردني، وبعضهم عدّها مسؤولية تعاقدية مثل القانون الألماني⁽⁴⁾.

إلا أن الرأي الغالب اعتبرها مسؤولية تقصيرية وبالتالي لا يسال عنها الناقل الجوي إلا بحسب ما جاءت به المادة 22 من اتفاقية وارسو وهو التزام بالتعويض لكل مسافر 5000 فرنك ذهباً. وتجمع اتفاقية وارسو لسنة 1929 بين المسؤولية المتعلقة بنقل البضائع وتلك المتعلقة بنقل الأمتعة المسجلة في حكم واحد، حيث تنص المادة 1/18 من الاتفاقية على أن «يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة تحطم أو ضياع، أو تلف أمتعة مسجلة، أو بضائع، إذا كانت الحادثة التي تولد منها الضرر قد وقعت خلال النقل الجوي»⁽⁵⁾.

وأشكال الضرر التي تصيب البضاعة أو الأمتعة المسجلة قد تكون على شكل هلاك كلي أو جزئي وهو ما يطلق عليه الفقه بعجز الطريق كما لو وصلت البضاعة أو الأمتعة المسجلة ناقصة في عددها أو وزنها⁽⁶⁾.

شروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية وارسو

حسب المادة 18 من الاتفاقية يجب توافر شرطان وهما: -واقعة ينجم عنها ضرر، - حدوث الواقعة خلال فترة النقل الجوي.

1 - انظر، ثروت الأسيوطي، المرجع السابق، ص.363.

2 - انظر، العريني محمد فريد، المرجع السابق، ص.260.

3 - انظر، سميحة القليوبي، القانون الجوي، دار النهضة العربية، 1989، ص.198.

4 - إذ يرى بعضا من الفقه بان طبيعة مسؤولية الناقل الجوي عن نقل الأمتعة غير المسجلة مسؤولية عقدية وحجته في ذلك أن الاتفاقية تقيم نظاما للمسؤولية في طبيعة عقدية، وليس في نصوصها ما يشير إلى أنها تاخذ بالطبيعة المزدوجة لمسؤولية الناقل.

5 - انظر، الأسيوطي ثروت، المرجع السابق، ص.265 وما بعدها.

6 - محكمة النقض المصرية، الطعن رقم 1766 لسنة 52 قضائية، جلسة 1990/3/19.

1- الحادث: (وقوع الضرر عن واقعة)

يسال الناقل عن أي واقعة (حدث) تلحق بالبضاعة سواء كان السبب متصلا بعملية النقل ام غير متصل بها⁽¹⁾.

2- أن تكون الواقعة أثناء فترة النقل الجوي:

حددت الاتفاقية المقصود بفترة النقل الجوي بأنها الفترة التي تكون البضائع أثناءها في حراسة الناقل سواء في المطار أو في داخل الطائرة أو في مكان ما حالة الهبوط الاضطراري ولا يدخل ضمن هذه الفترة أي نقل بحري أو بري أو نهري للبضاعة (طبقا للمادة 18 من الاتفاقية).

فتحدد فترة النقل الجوي بوضع البضاعة و الأمتعة تحت حراسة الناقل وتكون هذه الحراسة واقعة في المجال وحده، فيلتزم لقيام هذه الفترة توافر شرطين⁽²⁾:

الأول: أن تكون البضاعة والأمتعة المسجلة في حراسة الناقل الجوي

الثاني: أن تكون الحراسة متحققة في مجال مخاطر الطيران

ومعنى هذين الشرطين أن الضرر الذي يصيب البضاعة أو الأمتعة المسجلة خارج نطاق مخاطر الطيران يخرج عن مدة النقل الجوي، وبالتالي فلا مجال لتطبيق اتفاقية وارسو أو أي نظام وطني خاص، وبالتالي فلا مجال لتطبيق اتفاقية وارسو أو أي نظام وطني خاص بمسؤولية الناقل الجوي ومن ثم تخضع مسؤولية الناقل الجوي عن تعويض هذا الضرر للقواعد العامة في القانون الوطني الواجب التطبيق⁽³⁾.

وتطبيقا للفقرة 3 من المادة 18 من الاتفاقية فانه « لا تتضمن مدة النقل الجوي أي نقل بري أو بحري أو نهري يحدث خارج المطار»

ولكن إذا حدث مثل هذا النقل عند تنفيذ النقل لجوي بقصد الشحن أو التسليم أو النقل من طائرة إلى طائرة أخرى فان كل ضرر يحدث فيفترض فيه انه قد نجم عن حادثة وقعت خلال النقل الجوي ما لم يقم الدليل على عكس ذلك⁽⁴⁾.

ثانيا: المسؤولية عن التأخير وحيال عمليات القرصنة الجوية**1- المسؤولية عن التأخير****2- الالتزام باحترام مواعيد النقل**

1 - انظر، عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي، دار الجامعة الجديدة، 2006، ص.73.

2 - M. Pourcelet, Op.Cit, P.44.

تم شحن صندوق سبائك ذهب على احد الطائرات التابعة لشركة الطيران الفرنسية اللبنانية، وعند إيداع هذا الصندوق في منشأة الجمارك فقدت إحدى سبائك الذهب فدفعت الشركة الناقلة بان الصندوق عندما سرق منه سبيكة الذهب لو يكن بحراستها إلا أن المحكمة اعتبرت الصندوق تحت حراسة الشركة وهي المسؤولة عنه. كذلك انظر الطعن رقم 1537 لسنة 52 قضائية جلسة 1989/01/30 الصادر عن محكمة النقض المصرية والقاضي بان مسؤولية الناقل الجوي لا تنقضي ولا تنتهي إلا بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه .

3 - M.Pourcelet, Op.Cit, P.45

4 - انظر، سميحة القبليوي، المرجع السابق، ص.197.

من أهم مميزات النقل الجوي «كسب الوقت والذي تنفرد به الطائرة ويقع على عاتق الناقل الجوي التزام بالنقل وهذا الالتزام وفقا للقانون المصري يعد التزاما بتحقيق نتيجة: (هذا في حالة الاتفاق سلفا انه تنفيذ النقل في ميعاد محدد، لكن إذا تخلف مثل هذا الاتفاق فينقلب الالتزام إلى التزام ببذل عناية⁽¹⁾).

شروط مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير طبقا لاتفاقية وارسو

1- التأخير في النقل الجوي:

اثارت فكرة التأخير خلافات حادة سواء عند تحضير اتفاقية وارسو أو عند تفسير وتطبيق نص المادة 19 أولها: إن الاتفاقية لم تضع معيارا يمكن على ضوءه تحديد المقصود بالتأخير، وثانيها: أن مبدأ المسؤولية عن التأخير لقي معارضة شديدة من الناقلين الجويين والاتحاد الدولي لمؤمني شركات الطيران بحجة انه يؤدي إلى عرقلة الملاحة الجوية ويعرضها للخطر⁽²⁾، حيث قد أدرجت شروط تقضي بأنه ليس هناك اشتراط على إتمام النقل في مدة محددة ، وبان ساعات الرحيل والوصول المبينة في جداول مواعيد الناقلين أو أي وثائق أخرى لا تعد جزءا من عقد النقل فماهي إلا مؤشر تقريبي لتوسط الوقت الذي تستغرقه عملية النقل(المادة 1/10 والمادة 3/6).

ولكن هذا الحكم فيه تعارض وخروج صريح على المبادئ القانونية التي تقرها اتفاقية وارسو لحكم مسؤولية الناقل الجوي (الم 23)

ولكن غالبية الأحكام أجازت شروط عقد النقل القاضية بعدم التزام الناقل بميعاد محدد للنقل بشرط إلا يعفى من المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن التأخير غير العادي فيلتزم الناقل بتنفيذ النقل في الميعاد المعقول، فالتأخير إذن يعني مجاوزة الميعاد المحدد إذا وجد اتفاق على هذا التحديد والمجازة غير العادية للميعاد المعقول في حالة عدم التحديد المسبق لميعاد النقل⁽³⁾.

2- حدوث التأخير في فترة زمنية معينة

لقد اختلف الفقهاء في تحديد الفترة الزمنية التي يحدث التأخير خلالها، ويعود السبب في ذلك إلى أن المادة 19 والخاصة بالتأخير لم تحدد فترة النقل الجوي مثل ما جاء في المادتين 17 و18 واللتان حددتا فترة النقل الجوي في نقل المسافرين أو في نقل البضاعة أو لأمتعة المسجلة⁽⁴⁾. ومرد هذا الاختلاف إلى نظريتين أساسيتين: أ. نظرية جوديس

1 - قد قضت محكمة السين التجارية بفرنسا حيث قالت: «إن احد التزامات الناقل الجوي، بل واحد أسباب وجوده، ذلك الناقل الذي يتقاضى أجرا أعلى بكثير من ذلك الذي يحصل عليه الناقلون البريون والبحريون مقابل نقلهم البضاعة لنفس مكان الوصول، هو أن يضمن تسليم البضاعة في وقت أسرع مما يستغرقه هؤلاء الناقلون».

2 - انظر، موسى محمد دياب، فكرة الخطأ في اتفاقية فارسوفي، دار النهضة العربية، 1986، ص. 122.

3 - وقد قضي بمسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي أصاب بضاعة منقولة من باريس إلى دبي، نتيجة التأخير، حيث قام الناقل بالتوقف بغير ضرورة في بيروت- محطة غير متفق عليها- متسببا نظرا للظروف الصعبة التي كانت سائدة في التأخير مدة خمسين يوما.

4 - انظر، عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي، المرجع السابق، ص. 81.

ب. نظرية موريس ليموان

فبالنسبة لنظرية جوديس اقتصرت فترة النقل الجوي على المدة الزمنية التي تبدأ في السريان منذ اللحظة إلى تتهياً فيها الطائرة للإقلاع من مطار القيام وتنتهي بالهبوط على ارض مطار الوصول. أما نظرية موريس ليمون حددت فترة النقل الجوي التي يجب وقوع التأخير خلالها بأنها ذات الفترة الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي عن هلاك أو تلف أو ضياع البضاعة.

أما المفهوم الصحيح لفترة النقل الجوي: فيسال الناقل الجوي وفقاً للاتفاقية عن التأخير في نقل البضائع متى وقع هذا التأخير خلال الفترة التي تتواجد فيها البضاعة في حراسة الناقل، كما يسال الناقل عن التأخير في نقل الركاب إذا حدث هذا التأخير أثناء الفترة الزمنية التي تمتد بين لحظة مغادرة الركاب القاعة المعدة لتجمع المسافرين بالمطار وبالتوجه إلى الطائرة المعدة لنقله ولحظة تخلصه من وصاية الناقل الجوي بدخول مبان الوصول⁽¹⁾.

3- الضرر الناشئ عن التأخير

4- لكي تتعقد مسؤولية الناقل الجوي لابد أن ينشا عن التأخير ضرر يصيب المسافرين، أو يلحق بالبضاعة أو الأمتعة المسجلة، ويعد من قبيل الأضرار التي يسال عنها الناقل الجوي، التأخير الذي يترتب عليه حرمان المسافر من الاشتراك في الحفل الافتتاحي لحفل علمي دعي إليه بصفته لتقديم خبراته، وكذلك تأخير البضاعة في الوصول مما أدى إلى تلفها⁽²⁾. ويعد الضرر قد حصل إذا لم يقم الناقل بتسليم المرسل إليه الأمتعة المسجلة أو البضائع خلال 30 يوماً من انقضاء الميعاد المعين للتسليم، أو من تاريخ انقضاء الميعاد الذي يستغرقه الناقل الجوي العادي إذا لم يعين ميعاد للتسليم (المادة 2/289).

5- المسؤولية الناقل الجوي حيال عمليات القرصنة الجوية

أصبح النقل الجوي في أواخر الستينات عرضة لمحاولات اختطاف الطائرات والاعتداءات التي تقع على الركاب داخل المطارات، مما دعى الكثير من الدول العمل على تأمين الملاحة الجوية الدولية فأبرمت اتفاقية لاهاي سنة 1970 الخاصة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، ثم اتفاقية مونتريال سنة 1971 والخاصة بقمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد امن الطيران المدني⁽³⁾. ولو تتصد اتفاقية وارسو لأعمال القرصنة الجوية. وفيما يلي سوف نتعرض للنطاق الموضوعي لمسؤولية الناقل الجوي (أولاً)، ثم المدى الزماني لمسؤولية الناقل الجوي (ثانياً).

أ. مسؤولية الناقل الجوي عن الأزمات النفسية والعصبية التي تصيب الركاب جراء اختطاف الطائرات استناداً إلى نص المادة 17 من اتفاقية وارسو والتي جرى نصها على انه: «يسال الناقل عن الضرر الحاصل

1 - انظر، عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص. 74.

2 - وقد قضي بعدم التزام الناقل بتعويض المرسل إليه عن التأخير في نقل رسالة أقمشة من ألمانيا إلى الكويت، كان المرسل إليه قد تعاقد مع تاجر على بيعها له بثمن معين وعدل هذا الأخير عن شراءها لتأخير وصولها، لأنه كان في إمكان المرسل إليه بيعها لدى وصولها بذات الثمن الذي سبق وان اتفق على بيعها به (محكمة الاستئناف العليا، دائرة التمييز، الكويت، القضية رقملا 1981/238 تجاري جلسة 1982/4/7).

3 - انظر، إبراهيم الارناؤوط، مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية، مقال منشور في بحوث مؤتمر الطيران المدني، المرجع السابق، ص. 158.

في حالة الوفاة أو الجرح أو أي أذى بدني آخر يلحق الراكب متى وقع الحادث الذي ينجم عنه الضرر على متن الطائرة أوفي أثناء عمليات الصعود أو الهبوط». لكن التساؤل الذي يطرح في هذا المقام: ما مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي يلحق الراكب نتيجة الأزمات النفسية أو الصدمات العصبية التي تصيبه من جراء عمليات اختطاف الطائرات؟.

- بداية سارت أحكام القضاء الأمريكية بتبني التفسير المضيق لعبارة «الأذى البدني» حيث رفضت مساءلة الناقل الجوي عن الأضرار النفسية والعصبية التي تلحق بالمسافر استقلالا عن الأضرار الجسدية⁽¹⁾. وأول حكم صدر رفضت به المحاكم تطبيق المادة 17 من اتفاقية وارسو قضية «هيسرل» Husserl⁽²⁾ ضد الخطوط الجوية السويسرية، وملخصه أن النص الفرنسي للمادة 17 من الاتفاقية يتكلم عن الجرح أو أي أذى بدني آخر ولفظ بدني ورد بالنص ينصرف إلى الأذى الجسماني وحده». أما بالنسبة للتشريع الجزائري فيظهر أن المشرع الجزائري قد اتخذ موقفا حاسما تجاه هذه المشكلة، فطبقا لقانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 يكون الناقل الجوي مسؤولا عن الخسائر والأضرار التي يصاب بها شخص منقول والتي تؤدي إلى وفاته أو تسبب له جرحا أو ضررا شريطة أن يكون سبب تلك الخسارة أو الجرح قد حدث على متن الطائرة أو خلال أية عملية إركاب أو نزول، وتشمل عبارة «ضرر» حسب مفهوم هذه المادة أي ضرر عضوي أو وظيفي، بما في ذلك الضرر الذي يصيب المدارك العقلية⁽³⁾.

ب. مدى اعتبار عملية القرصنة الجوية من قبيل الحادث

حسب ما جاءت به المادة 17 من اتفاقية وارسو والتي نصت على انه يشترط أن يكون الضرر الذي لحق بالراكب راجعا إلى حادث وقع على متن الطائرة أو خلال عمليات الصعود أو الهبوط، واتفاقية وارسو لو تحدد المقصود بالحادث، بينما اتفق الفقه على القول بان الحادث يشمل كل واقعة غير معتادة أو غير متوقعة تخل بالسير المعتاد للرحلة الجوية، أما فيما يتعلق بعمليات الصعود أو الهبوط وجب حصرها في حدود وجود الراكب في المكان الذي تحف به هذه المخاطر أي في صحن المطار⁽⁴⁾.

وبالتالي فجميع الخلافات التي تدور حول مدى انعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الناجمة عن عمليات اختطاف الطائرات تختفي في حال جعل مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية تقوم على فكرة المخاطر وتحمل التبعة، فطبقا لهذه المسؤولية يسأل الناقل الجوي بقوة القانون عن جميع الأضرار التي تلحق للمسافر وسواء كانت هذه الأضرار بدنية أو نفسية، فلا يستطيع الناقل التهرب من المسؤولية إلا إذا

1 - انظر، هاني دويدار، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة، 2014، ص.334.

2 - تتلخص وقائع هذه القضية في انه اثناء قيام طائرة تابعة للخطوط الجوية السويسرية برحلة من زيورخ بسويسرا إلى نيويورك قام بعض أعضاء الجبهة الشعبية لمنظمة التحرير الفلسطينية بخطفها وإجبار قائدها على الهبوط بصحراء الأردن واحتجاز ركبائها كرهائن إلى أن يستجاب لمطالبهم، وبعد مرور يوم على الحادث وافق المختطفون على نقل النساء والأطفال - وكانت المدعية السيدة هيسرل من بينهم- إلى احد الفنادق بمدينة عمان حيث ظلوا محتجزين به لمدة خمسة أيام حتى انتهى الحادث وأعيدوا إلى الطائرة التي واصلت بعد ذلك رحلتها. وللمزيد من التفاصيل، راجع في هذا الصدد، حازم حسن أحمد الجمل، نظام المسؤولية الجنائية عن جرائم تعريض سلامة الطيران المدني الإماراتي للخطر، «دراسة مقارنة»، بحوث مؤتمر الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية في الفترة من 23-25/4/2012، الجزء الثاني، 2 بندق انتر كونتنتنال فيستفال سيتي-دي، ص.557.

3 - انظر، دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص والبضائع، مذكرة ماجستير في قانون النقل، 2003-2004، ص.90.

4 - انظر، عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص.90.

اثبت ان الضرر كان بفعل المتضرر⁽¹⁾.

المحور الثاني: اثر التامين على نظام مسؤولية الناقل الجوي:

لا شك أن بروز نظام التامين وانتشاره قد كان له من الأثر ما جعل نظام المسؤولية يتزحزح عن موقعه. وتخصيصا عن ذلك فان التامين من المسؤولية كان له انعكاسات واضحة على هذه المسؤولية، وتبدو هذه الانعكاسات في التأثير المتبادل بين نظام التامين ونظام المسؤولية، بل أن ما قطعه نظام التامين على مسؤولية الناقل الجوي من أشواط إلى أن أضحى من التامينات الإلزامية، يدل على تفوق نظام التامين على نظام المسؤولية. وسنرى فيما يلي مدى تأثير كل نظام في الآخر وكذا الاتجاه إلى إحلال نظام التامين محل نظام المسؤولية.

أولا: التأثير المتبادل بين نظامي المسؤولية والتامين عليها:

ترتبط مسؤولية الناقل الجوي ونظام التامين عليها بروابط تبادلية وتأثيرية، ذلك لان طبيعة مسؤولية الناقل الجوي ومداهما لاسيما على الصعيد الدولي، تؤثر إلى حد بعيد في تحديد وتطوير معالم التامين عليها. كما أن التامين كان دائما الدافع وراء تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي، وذلك أن مقتضيات التامين من مسؤولية الناقل الجوي تتطلب بالضرورة وضع حد أقصى لهذه المسؤولية حتى يمكن تغطيتها بمبالغ التامين، حيث أن التامين من المسؤولية غير المحدودة يبدوا أمرا صعب التحقيق خصوصا إن تعلق الأمر بقيام مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار اللاحقة بالأشخاص⁽²⁾.

ولعل تقارب جوهر نظامي المسؤولية والتامين عليها، هو لب العلاقة التبادلية والتأثيرية بينهما، فتظهر العلاقة من تقاطع الأهداف المبتغاة من كلا النظامين. فإذا كان الهدف من إقامة نظام المسؤولية المدنية عموما هو ضمان جبر الضرر اللاحق بالمضروور نتيجة لفعل أو نشاط الغير، وتقوم المسؤولية المدنية على هذا النحو بوظيفة وقائية، فان التامين من المسؤولية هو ضمان *Garantie* وأمان *Sécurité* في ذات الوقت: هو ضمان للمتسبب في الضرر من خلال توفير الحماية له من الآثار السلبية التي تلحق ذمته نتيجة لملاحقة المضروور له بدعوى المسؤولية، وأمان لهذا المضروور إذ يجنبه احتمال عدم يسر المتسبب في الضرر خاصة بعد هلاك الطائرة، فيفتك حقه مباشرة من المؤمن.

وهكذا يؤثر التامين في فعالية المسؤولية المدنية بشكل وظيفي، وقد عبر احد الفقهاء عن ذلك بقوله إن «المسؤولية تدفع إلى التامين والتامين يدفع إلى المسؤولية»⁽³⁾.

ويعكس التامين آثاره على مسؤولية الناقل الجوي من زوايا مختلفة، غير أنها تظهر بصورة جلية في نظام التامين التلقائي الفردي، إذ أن هذا النظام يوسع من نطاق مسؤولية الناقل الجوي، فيغطي التامين التلقائي الفردي الأضرار التي تصيب المسافرين منذ عمليات النقل التمهيدي للمسافرين من وسط المدينة

1 - انظر عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص. 91.

2 - E. Du pontavice, transports aériens, Rép. com, Dalloz, Paris, 1974.

3 - « La responsabilité pousse à l'assurance, et l'assurance pousse à la responsabilité ». L. MAZEAUD. Cité par : Pontavice, P. 79.

إلى المطار، وإلى غاية الوصول إلى الجهة المقصودة في وسط المدينة التي يتجه إليها المسافرون. هذا فضلا عن أن هذا التامين يخول للمسافرين أو ورثتهم الحصول على التعويض المقرر دون تدخل من القاضي، متى تم التنازل عن دعوى المسؤولية ضد الناقل وتابعيه وشركة التامين، وبغض النظر عن ظروف وملابسات هذه المسؤولية حتى وإن كان من الجائز قانونا دفعها أو تخفيفها⁽¹⁾.

ومن ناحية أخرى، فإن التامين من المسؤولية كان الدافع الحقيقي وراء اتجاه العديد من أحكام القضاء إلى التوسع في تقرير مسؤولية الناقل الجوي من جهة، والتشدد وعدم الاستجابة بسهولة إلى دفعها أو التخفيف منها من جهة أخرى. ومعنى أوضح، ببروز التامين من مسؤولية الناقل الجوي، تضاءلت أهمية وأساس هذه المسؤولية وأصبح لا يراعى كثيرا، حيث يأخذ المؤمن مكان الناقل الجوي ويقع على كاهله تعويض الضحايا من مستعملي الطائرات⁽²⁾.

ويبدو من خلال ما حققه التامين من تأثير في نظام مسؤولية الناقل الجوي، إن من شأنه أن يشكل تهديدا لاستقرار نظام المسؤولية وينبأ باحتمال استبدال هذا الأخير بنظام التامين.

تبني مبدأ الزامية التامين من مسؤولية الناقل الجوي:

ترواحت إلزامية التامين بين التأييد والمعارضة، ولكن الغلبة كانت لصالح التأكيد على إلزامية التامين من المسؤولية. فبالرغم من أن بعض الدول تركت للناقل الجوي من خلال قوانينها الوطنية حرية التصرف إزاء التامين من مسؤوليته، إلا أن معظمها تتجه اليوم الى فرض التامين من المسؤولية، بل أنها تجعله من بين الشروط اللازمة التي لاستتقيم ممارسة نشاط النقل الجوي من دونها. هذا وقد كانت بعض الدول في وقت سابق تلزم الناقل بإبرام هذا التامين لصالح المسافرين كضمان لمسؤوليته، مثل ألمانيا والبرازيل وإيطاليا والمكسيك وكندا والولايات المتحدة الأمريكية وإسبانيا التي انفردت تمييزا عن غيرها بنظام قانوني للتامين الإلزامي لصالح المسافرين Commissariat de l'assurance obligatoire des voyageurs⁽³⁾.

ثانيا: نحو إحلال نظام التامين محل نظام مسؤولية الناقل الجوي:

لقد قطع نظام التامين من مسؤولية الناقل الجوي أشواط كبيرة من التطور إلى أن وصل إلى درجة إلزامية، إذ يتوجب على كل ناقل جوي إن يكتب تامينا يغطي مسؤولياته عن الأضرار اللاحقة بالمسافرين والبضائع المنقولة⁽⁴⁾. وإذا كانت وظيفة المسؤولية المدنية عموما هي وظيفة وقائية، فإن التطور الذي لحق بطبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي لاسيما الدولي قد اقترب بها الواقع من العقوبة الخاصة⁽⁵⁾. إذ جردت هذه المسؤولية من فكرة الخطأ المفترض لتصبح في اتفاقية مونتريال سنة 1999 مسؤولية موضوعية أساسها فكرة المخاطر

1 - انظر، أبو زيد رضوان، «القانون الجوي: قانون الطيران التجاري»، دار الفكر العربي، مصر، بدون سنة ص. 405.

2 - E. Du PONTAVICE, assurances aériennes, Recueil Assurances aériennes, Rép.com, Dalloz, Paris, 1972, P.87.

3 - V.E.PONTAVICE, Assurance aérienne, op.cit, P.15.

4 - طبقا للمادة 196 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات. كما فرضت اتفاقية مونتريال لعام 1999 إلزامية هذا التامين في المادة 50 منها، وبدخولها حيز النفاذ سيصبح الناقل الجوي الدولي ملزما بالتامين على مسؤوليته المدنية.

5 - انظر، أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص. 411.

وتحمل التبعة، ولا يستطيع الناقل الجوي التخلص منها إلا بإثبات خطأ المضرور إذا كانت قيمة الضرر لا تجاوز 100 ألف حق سحب خاص. أما إذا تجاوزت قيمة الضرر ذلك المستوى، فلا ينفذ الناقل الجوي للتخلص من المسؤولية إلا بإثبات أن الضرر لم يكن نتيجة إهمال أو فعل أو امتناع ارتكبه هو أو تابعوه أو وكلاءه، وان الضرر يجد مصدره في فعل الغير أو إهماله⁽¹⁾.

فلقد أضحت مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في ظل الاتفاقية المذكورة، مسؤولية غير محدودة بأي حد أقصى، وأصبح يشمل مجالات لاحصر لها ونخص بالذكر في هذا الصدد التأمين من مسؤولية مصنع الطائرة⁽²⁾.

وعليه وإذ كان التأمين الإلزامي من مسؤولية الناقل الجوي يجعل هذا الأخير مهما ومقصرا في التزاماته اتجاه مستعملي الطائرة وهو في الأخير شعور نبيل من جانب معارضي إلزامية هذا التأمين، إلا أن شركات التأمين وببساطة، تشترط صراحة على الناقل الجوي ان لا يرتكب خطأ عمديا *faute intentionnelle* كالغش مثلا، كي تلتزم هي بالتعويض. ومع هذا يمكن اقتراح بعض الحلول، كالزام الناقل الجوي بتحمل جزء من مبالغ التعويض المقررة إذا ثبت اهماله أو تقصيره، و إما اعطاء القاضي السلطة التقديرية في هذا المجال .

أما مسؤولية الناقل الجوي للبضائع، فكذلك أصبحت مسؤولية موضوعية ولا يملك الناقل الجوي للتوصل منها إلا بإثبات إحدى الحالات المنصوص عليها في اتفاقية مونتريال لعام 1999، ومن بينها طبيعة أو العيب الذاتي في البضاعة، العيب في التحزيم، الحرب والنزاعات المسلحة... الخ⁽³⁾. أما عن حدود المسؤولية في نقل البضائع فظلت 17 حق سحب خاص عن كل كيلوغرام.

إن التحول الذي لحق بطبيعة مسؤولية الناقل الجوي ومداها سيظل في تطور مستمر ولن يكتب له الاستقرار، باعتبار أن هذا التطور هو نتاج التطورات التكنولوجية في فن الطيران، وهذه الأخيرة لا زالت تشهد حركية دائمة ومستمرة باستمرار نضال العقل البشري نحو الأفضل. كما أن الفروق الاقتصادية والقيمية لمبالغ التعويض المقررة القائمة بين الدول، تجعل قيمة الإنسان تختلف من دولة إلى أخرى، ومن شأنها أن تؤدي إلى عدم استقرار طبيعة المسؤولية أو مداها.

وان التطور الحالي في المجتمع، يفترض التأخي نحو تامين البشرية من الأخطار التي تحيط بها نتيجة «لآلية» العصر الذي نعيشه، وستحياها الأجيال القادمة بصورة أكثر تطورا بالتأكيد.

فإذا كان الحفاظ على العنصر البشري أيا كان لونه وجنسه واجب الإنسانية، فإن الدعوة نحو «تشريك» *Socialisation* المسؤولية عن أخطار النقل الجوي تعني بالضرورة أن يصبح المجتمع هو المدين العام لتعويض ضحايا الطيران، ولن يتأتى ذلك إلا من خلال نظام التأمين⁽⁴⁾.

1 - المادة 2/21 من اتفاقية مونتريال لعام 1999 .

2 - أنظر، شهيدة قادة، المسؤولية المدنية للمنتج» دراسة مقارنة»، رسالة دكتوراه، جامعة تلمسان، 2004-2005.

3 - المادة 2/18 من اتفاقية مونتريال لعام 1999.

4 - انظر، أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص.412.

ولعل إلزامية التامين من مسؤولية الناقل الجوي بمقدورها القيام بهذه المهام، إذ يمكن من خلال هذا التامين إصلاح الأضرار التي تنجم عن كوارث الطيران لاسيما الدولية منها، لذلك فإنّ البديل الطبيعي لمسؤولية الناقل الجوي، هو بديل يتميز بالثبات ويختفي فيه التفاوت بين قيمة الإنسان، وهو التامين من المسؤولية الذي اثبت تفوقه على نظام المسؤولية وهو الآن يعالج ما يكتنفها من صعاب لاسيما في الوقت الراهن، مما يؤدي بنا إلى القول انه في طريقه إلى احتلال مكانها، خاصة وان من الفقه من ينادي باحالة المسؤولية على التقاعد باعتبار أنها تعاني أزمة حقيقية.

الخاتمة:

من الموضوعات الهامة التي يثيرها النقل الجوي من الناحية القانونية هو موضوع مسؤولية الناقل الجوي، ويمكن القول بان التشريعات الدولية التي انتهت المشرع الدولي إذا تغاضينا عن سلبياتها- أنها إلى حد ما تنظم مسؤولية الناقل الجوي، ولكن كانت وما تزال وستبقى المسؤولية موضوعا تدور من حولها النقاشات، والسبب في ذلك التطورات التي تحيط بالأفراد، فما كان مقبولا بالأمس لو يعد مقبولا اليوم وماهو موجود حاليا من الصعب أن يكون في الغد مستساغا.

ولقد أتى المشرع الدولي بحلول دولية تنظم أحكام النقل الجوي الدولي، وتماشيا مع التقدم التكنولوجي والوضع الاقتصادي والاجتماعي عدل المشرع الدولي هذه الأحكام، وذلك بتوقيع اتفاقيات وبروتوكولات تنص على تعديل الأحكام السابقة للنقل الجوي الدولي وقد كانت اتفاقية وارسو 1929 بما اشتملت عليه من احكام تنظم مسؤولية الناقل الجوي الدولي فبنت مسؤولية هذا الاخير على اساس الخطا المفترض، اما اتفاقية مونتريال 1999 فقد أقرت مبدا المسؤولية الموضوعية القائمة على اساس الخطر او تحمل التبعة، ولكن أحكام مسؤولية الناقل الجوي-الأصلية والمعدلة انحازت إلى جانب الناقل الجوي ضد المتعاقد، ومن هذا المنطلق رأينا بحث مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي يلحق بالمتعاقد.

وكما رأينا أول ميزة منحها التشريعات الدولية للناقل الجوي حيث عدت التزام الناقل الجوي التزاما بوسيلة، وليس بتحقيق نتيجة، وان كانت جعلت مقابل هذه الميزة مسؤوليته تنعقد بمجرد وقوع الضرر للمتعاقد، فالناقل الجوي يستطيع أن يدفع هذه المسؤولية بإثبات انه وتابعوه اتخذوا كل التدابير الضرورية لتوقي الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها، وما اسه لان يثبت الناقل الجوي اتخاذه للتدابير الضرورية لتوقي الضرر، والذي يبرهن على تغلب مصالح الناقل الجوي على مصالح المتعاقد معه أن المحاكم أثناء تفسيرها لأحكام مسؤولية الناقل الجوي كانت تراعي مصالح المتعاقد المتضرر، وان كان هذا يدل على شيء، فانه يدل على عدم قبول القضاء لنظام المسؤولية التي أتى بها المشرع الدولي المخالفة للقواعد العامة للمسؤولية.

قائمة المراجع:

باللغة العربية:

1- أماني أحمد عبد الله موسى، تطور طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي ما بين اتفاقية وارسو 1929 واتفاقية مونتريال 1999م، بحوث مؤتمر الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، الجزء 01، جامعة

الإمارات العربية المتحدة في الفترة من 23-25/4/2012.

- 2-العريبي محمد فريد، القانون الجوي، ط. 2001، دار الجامعية للنشر والتوزيع
- 3- زاهر فروق أحمد، تحديد مسؤولية الناقل الجوي وفقا للنظام الفارسي، جامعة القاهرة 1985.
- 4- الأسوي ثروت أنيس، مسؤولية الناقل الجوي، ط2 دار النهضة العربية، 1966.
- 5- الشراوي محمد سمير، محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، 1989
- 6- دياب محمد موسى، فكرة الخطأ في اتفاقية فارسي، دار النهضة العربية، 1986.
- 7- الحداد حفيظة سعاد، القانون الجوي، دون دار نشر، دون سنة نشر.
- 8- هاني الدويدار، قانون الطيران التجاري، دار الجامعية للنشر، 2000
- 9- سميحة القيلوبي، القانون الجوي، دار النهضة العربية، 1989.
- 10- عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي، دار الجامعة الجديدة، 2006.
- 11- موسى محمدم دياب، فكرة الخطأ في اتفاقية فارسي، دار النهضة العربية، 1986.
- 12- ابراهيم الأرنؤوط، مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية، مقال منشور في بحوث الطيران المدني لسنة 2012.
- 13- هاني الدويدار، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة، 2014.
- 14- حازم حسن أحمد الجمل، نظام المسؤولية الجنائية عن جرائم تعريض سلامة الطيران المدني الاماراتي للخطر» دراسة مقارنة» بحوث مؤتمر الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية في الفترة من 23-25/4-2012، الجزء 2 ، بفندق كوتننتال فيستفال سيتي- دبي-
- 15- دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص والبضائع، مذكرة ماجستير في قانون النقل، 2003-2004.
- 16- شهيدة قادة، المسؤولية المدنية للمنتج، «دراسة مقارنة»، رسالة دكتوراه، جامعة تلمسان 2004-2005.

باللغة الفرنسية:

- 1-M.pourcelet , transport Aerien international et responsabilité, les presses de l'université de Montériat,1940.
- 2-E.Du pontavice, transports aériens,Ré com,Dalloz,Paris,1974.
- 3-E.Du pontavice ,Assurances aériennes,Recueil Assurances aériennes,Rép .com,Dalloz,Paris,1972.

