

## مسؤولية الناقل الجوي للركاب على ضوء اتفاقية فارسوفيا وقانون الطيران المدني الجزائري.

مجذوب نوال<sup>(1)</sup>

مقدمة :

يعتبر النقل الجوي الوسيلة الأسرع للربط بين الدول والقارات بحيث ساهم في ازدهار التجارة والتقاء الشعوب، في وقت أصبح فيه العالم يقاس بتطور النقل الجوي وانتشار شبكة الخطوط الجوية المنتظمة لتغطي كل بقعة في اليابسة في زمن أصبحت السرعة سمته البارزة.

ولقد حلم الإنسان بالوصول إلى الفضاء من أزمته سحيقة، ويقال أن أول محاولات تحقيق ذلك الحلم، ترجع إلى كل من أبي القاسم العباس بن فارناس وأبي نصر اسماعيل بن حماد، المعروف بالجوهرى، اللذان حاولا الطيران بأجنحة من القماش في سماء قرطبة في القرنين 3 و4 للهجرة. وعلى هذا الأساس استمرت المحاولات وتعددت الدراسات في هذا المجال.

وفي أول القرن العشرين تمكن العالم أوريت aurhyte من التحليق بطائرته تم جاء من بعده العالم السويسري أوسكار بيديه auscare yedehe سنة 1913 فخلق بطائرته<sup>(2)</sup> من سويسرا إلى إيطاليا.

لذا اتجهت الدول بعد ظهور الطائرات إلى تنظيم حركتها واستعمالها وما ينجم عنها من وقائع أو علاقات قانونية في معاهدات دولية، فاتخذ القانون الجوي دوليا كان أم وطنيا، طابعا إتفاقيا دوليا، و لم يترك للمشروع الوطني الحرية الكاملة في سن التشريعات المنظمة لحركة واستعمال هذه الوسيلة، بل تدخلت المعاهدات الدولية والإتفاقيات الثنائية لوضع قواعد تكفل سلامة الركاب والأمتعة<sup>(3)</sup>.

و على هذا الأساس تقوم مسؤولية الناقل الجوي للركاب في حالة إخلاله بالإلتزامات التي فرضها عليه عقد النقل الجوي للركاب، و يتجلى أهمها الإلتزام بمراعاة سلامة الركاب، و الإلتزام بنقل الركاب في الوقت المحدد.

ومن ثم ظهرت الحاجة ماسة للبحث عن أركان مسؤولية الناقل الجوي للركاب عن كل الأضرار التي تلحق بالركاب، و يعود مصدر هذه المسؤولية إلى إتفاقية فارسوفيا، هذه الأخيرة التي منحت للناقل فرصتين من أجل درء المسؤولية من خلال نصي المادتين 20 و 21<sup>(4)</sup>، و الرامية إلى خلق نوع من الموازنة بين كل من

1 أستاذة متعاقدة بكلية الحقوق و العلوم السياسية و بجامعة التكوين المتواصل فرع تلمسان

2 الصواريخ و الأقمار الصناعية و المركبات الفضائية إذ لا يطبق عليها - لا يندرج ضمن مفهوم الطائرة كل من قانون الطيران أو القانون الجوي بل يطبق عليها نظاما آخر هو قانون الفضاء الخارجي، و لمزيد من التفاصيل حول الموضوع أنظر، خيرى الحسيني مصطفى، مكافحة الإستلاء غير المشروع على الطائرات، مجلة السياسة الدولية، مؤسسة الأهرام، القاهرة، يوليو 1998، الصفحة 12.

3- عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، دار الفكر و القانون، المنصورة، 2012، الصفحة 03.

4 - إتفاقية فارسوفيا الدولية لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، الموقععة في فارسوفيا، بتاريخ

الناقلين الجويين من جهة ، و مستعملي الطائرة من جهة أخرى<sup>(1)</sup> .

و على هذا الأساس فإن الإشكال الذي تطرحه الدراسة الحالية يتجلى فيما يلي :  
ما هي الأحكام الخاصة بدعوى مسؤولية الناقل الجوي للركاب على ضوء قانون الطيران المدني الجزائري ؟ .  
و الإجابة عن سالف الإشكال تقودنا إلى دراسة شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي للركاب ( المبحث الأول) ، بالإضافة إلى حالات الإعفاء من مسؤولية الناقل الجوي للركاب ( المبحث الثاني) .

### المبحث الأول : المتطلبات القانونية لقيام مسؤولية الناقل الجوي للركاب

من المعلوم بدهة أنه لقيام المسؤولية في الأحكام العامة فإنه يشترط توافر ثلاثة أركان قانونية ، لا يقل الركن الواحد أهمية عن باقي الأركان ، و تتجلى هذه الأركان في عنصر الخطأ ، و الضرر ، و العلاقة السببية ، و بتوافر هذه الأركان يمكن القول بقيام المسؤولية المدنية .

أما بخصوص مسؤولية الناقل الجوي للركاب عن الأضرار الحاصلة للركاب فقد نظمت إتفاقية فارسوفيا لعام 1929 شروط قيام المسؤولية و المتجسدة في:

- الخطأ و المتجسد في إخلال الناقل بالتزامه بمراعاة السلامة خلال عملية النقل الجوي للركاب .
- الفعل المولد للضرر البدني أو المؤدي للوفاة<sup>(2)</sup> ، أو الضرر الناجم عن التأخير
- مع اشتراط توافر العلاقة السببية بين كل من الخطأ و الفعل المولد للضرر<sup>(3)</sup> .

و بالإستناد على نص المادة 17 و 19 من إتفاقية فارسوفيا التي تعد منبع قانون الطيران المدني الجزائري<sup>(4)</sup> ، سيتم تحديد أركان مسؤولية الناقل الجوي للركاب من خلال دراسة الفعل المولد للضرر ( المطلب الأول) ، و حدود الضرر المماس بالراكب ( المطلب الثاني ) ، مع البحث عن توافر العلاقة السببية بين كل من الفعل المولد للضرر و الضرر محل المسؤولية ( المطلب الثالث) .

### المطلب الأول : الفعل المولد للضرر

يتجلى الفعل المولد للضرر وفق ما اتجه إليه المشرع الدولي في وقوع حادث في حالة المسؤولية عن الأضرار البدنية و الوفاة ( الفرع الأول ) ، بالإضافة إلى وقوع التأخير عندما يتعلق الأمر بمسؤولية الناقل الجوي للركاب عن التأخير ( الفرع الثاني) .

12/10/1929 ، و المتضمنة 141 مادة وخمسة فصول ، و خصص الفصل الثالث لمسؤولية الناقل ، و دخلت الإتفاقية حيز التنفيذ في 13/02/1933 ، و المصادق عليه من قبل الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 64/74 ، المؤرخ في 02 مارس 1964 .

1 - عيسى غسان ربيضي ، مسؤولية الناقل الجوي الدولي ، دار الثقافة ، عمان ، 2008 ، الصفحة 51 .

2 - المادة 17 من إتفاقية فارسوفيا<sup>3</sup>

3 - يلاحظ على المشرع الدولي أنه أشار على عنصر الضرر و العلاقة السببية لقيام المسؤولية المدنية للناقل الجوي للركاب ، إلا أنه استبعد صراحة عنصر الخطأ و عوضه بالفعل المولد للضرر ، و رغم هذا التفاوت و الاختلاف إلا أن هذا لا يخل إلى حد بعيد بأحكام المسؤولية المدنية .

4 - القانون رقم 06/98 ، المتعلق بالقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني الجزائري ، المؤرخ بتاريخ 27 جوان 1998 ، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية ، العدد 48 .

**الفرع الأول : الضرر الناجم عن الحوادث التي قد تقع خلال عملية النقل الجوي للركاب**  
 اشترطت المادة 17 من إتفاقية فاروسفيا وقوع حادث حتى يمكن مسألة الناقل مدنيا عن الأضرار التي طالت الراكب ، هذه الأخيرة اشترطت أن يقع الحادث على متن الطائرة أو أثناء عمليتي الصعود و النزول .  
 ورغم أن هذه الاتفاقية تعد المنبع لجل التشريعات المقارنة لكنها لم تحدد مفهوم الحادث بدقة ، و الإطار الزمني الذي يحدد به الحادث ، بالإضافة إلى المقصود بمصطلح متن الطائرة، و كذلك مصطلحي الصعود و الهبوط ، مما دفع بالفقه إلى تبيان المصطلحات المرتبطة بالضرر (أولا)، مع الوقوف على موقف المشرع الجزائري ( ثانيا) .

#### أولا : المصطلحات المرتبطة بالفعل المولد للضرر

يُعتبر أن إتفاقية فاروسفيا اكتفت بالنص على الحادث المرتكب على متن الطائرة إما عند الصعود أو النزول فإنه من الضروري الوقوف على تفسير هذه المصطلحات على النحو الذي إتجه إليه الفقهاء كالتالي :  
**أ- مفهوم الحادث :** للحادث معنيان أحدهما ضيق و الثاني واسع ، و اتجه الاتجاه الضيق إلى اعتبار الحادث الجوي كل واقعة ناجمة عن عملية النقل و مرتبطة بعملية الملاحه الجوية في حد ذاتها<sup>(1)</sup> .  
 في حين فسر أنصار الاتجاه الموسع الحادث على أنه كل واقعة تخل بالسير العادي للأمر يترتب عليها المساس بشخص الراكب و الناجمة عن عملية التنقل ، أو التي حدثت أثناء فترة التنقل ، و الراجعة إلى عامل خارجي عن شخص المضرور .

#### ب- المدى الزمني لوقوع الحادث :

إشترطت إتفاقية فاروسفيا الدولية أن يقع الحادث خلال عملية النقل الجوي من خلال عبارة على متن الطائرة أو أثناء عملية الصعود أو الهبوط .

**ج- متن الطائرة :** إن عبارة متن الطائرة تشمل الفترة ما بين صعود الراكب إلى الطائرة عند بداية الرحلة الجوية و النزول منها في مكان الوصول المتفق عليه ، أي أن كل ما يحدث بين هاتين اللحظتين يعتبر كأنه حادث وقع على متن الطائرة<sup>(2)</sup> .

**د- عمليتي الصعود و الهبوط :** تتحدد عملية الصعود إلى الطائرة بالفترة التي يغادر فيها الراكب مبنى المطار و تطأ قدمه المطار متوجها إلى المطار ، و يكتمل صعوده عند الدخول إلى داخل أو متن الطائرة ، في حين يتحدد نطاق الهبوط منذ الفترة التي ينزل فيها الراكب من سلم الطائرة و دخوله مبنى المطار<sup>(3)</sup> .

1 - محمود مختار بريري ، عمر فؤاد عمر ، القانون الجوي ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2003 ، الصفحة 150.

2 - كما جاء هذا المفهوم متزامنا مع قضية « هسرل ضد شركة الخطوط الجوية السويسرية » من خلال إختطاف مجموعة إرهابية لطائرة تابعة لشركة الطيران السويسرية و تحويل وجهة الطائرة إلى الأردن ، مع إفراج المختطفين عن النساء و الأطفال و نقلهم بعدها إلى فندق بعمان و تم احتجازهم عدة أيام ، أين طلبت السيدة ( هسرل ) التعويض عن مجمل الضرر اللاحق بها أمام المحكمة الأمريكية ، و قد دفعت الشركة بعدم مسؤوليتها من منطلق أن المدعية أصيبت بالضرر خلال احتجازها بالفندق لا على متن الطائرة ، و قضت المحكمة آنذاك بمسؤولية الشركة .

3 - للمطار مصطلحان في اللغة الفرنسية هما « إيرودوم » و « أيرودوم » و هما مصطلحان يبدو انهما مترادفين لكنهما مستقلين في المعنى و يقصد بالأيرودوم « المكان الذي يحتوي على المنشآت التقنية و التجارية المتطورة بشكل خاص ، و التي تساعد

و بتبيان المصطلحات المرتبطة بالخطأ المولد للضرر من الضروري الوقوف على موقف المشرع الجزائري ، و هو ما سيتم من خلال مايلي .

### ثانيا - موقف المشرع الجزائري من نطاق الخطأ المولد للضرر :

بالرجوع إلى نص المادة 93 /2 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 يتضح موقف المشرع الجزائري و التي جاء نصها كالتالي « يقصد في مفهوم هذا القانون بعبارة حادث : كل واقعة مرتبطة باستغلال الطائرة يحدث خلالها :

- اختفاء أو تحطم الطائرة .

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

- تعرض الطائرة لخسارة من شأنها أن تقلل بصفة ملحوظة من مقاومتها أو أدائها عند الطيران و تطلب تصليحا هاما .»

مما يتضح معه أن المشرع الجزائري تبنى المفهوم الضيق للحادث ، و حدد نطاقه فقط بالحوادث المنجزة عن مخاطر الملاحة الجوية و الإستغلال الجوي ، و من ذلك حالة وقوع عطب بالطائرة أدى إما لإختفاءها أو وفاة الراكب الجوي أو إصابته بجروح أو حتى إصابته بأضرار بدنية<sup>(1)</sup> ، مما يفتح بابا واسعا لتصل الناقل الجوي من أجل التهرب من المسائلة في الحالات الأخرى و من ذلك جرائم القرصنة الجوية ، جرائم الإرهاب الجوي ، و الإختطاف.....

**الفرع الثاني : وقوع تأخير عن الميعاد المتفق عليه و يقصد بالتأخير خرق الناقل الجوي للركاب الميعاد المتفق عليه في عقد النقل الجوي ، و إذا بحثنا في المنظومة القانونية الجزائرية المنظمة للملاحة الجوية للركاب ، نجد أن المشرع الجزائري لم يعرف التأخير و اكتفى بالتنويه إلى التأخير دون تقديم تعريف له ، و هو ما يستشف من خلال نص المادة 147 من قانون الطيران المدني الجزائري سابق الإشارة إليه<sup>(2)</sup>، و هو الفراغ الذي لم تخلو منه اتفاقية فارسوفيا .**

مع الإشارة أن التأخير لوحده لا يكفي لقيام مسؤولية الناقل الجوي للركاب، إذ من الضروري أن يتبع التأخير ضررا يلحق بالراكب الجوي ، و إلا لن نكون بصدد مسؤولية الناقل الجوي للركاب ، ليبقى وقوع ضرر ثاني شرط لقيام مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الماسة بالركاب خلال عملية الملاحة الجوية .

مرفق الطيران من أداء مهامه « في حين يقصد بالايرو دوم « كل أرض أو سطح تتمكن الطائرة الإقلاع منه أو الهبوط عليه » ، و لمزيد من التفاصيل حول المصطلحين أنظر ، طالب حسن موسى ، القانون الجوي الدولي ، مكتبة الثقافة ، عمان ، 1998 ، الصفحة . 80.

1 - و يبقى التساؤل مطروح عن الحكم في حالة تعرض الطائرة إلى القرصنة ، أو الإختطاف أو إلى أي نوع من أنواع الإجرام و الإرهاب الجوي .

و يقصد بالإرهاب على النحو الذي ذهب إليه مكتب التحقيقات الفيدرالي الأمريكي بأنه « عبارة عن إستخدام غير مشروع للقوة أو العنف ضد الأشخاص أو الممتلكات لتخويف أو إكراه الحكومة أو السكان المدنيين ، وذلك لتحقيق أهداف سياسية أو إجتماعية ....

2 - تنص المادة 147 من قانون الطيران المدني على أنه « الناقل الجوي مسئول عن الخسائر الناتجة عن

التأخر في النقل الجوي للأشخاص و الأمتعة و الشحن طبقا للقواعد المنصوص عليها في التشريع المعمول به».

**المطلب الثاني : وقوع ضرر يمس بالراكب الجوي**

يجسد الضرر أهم عنصر لقيام المسؤولية المدنية للنقل الجوي للراكب ، و يستوي أن ينجم عن الضرر الوفاة أو الإصابة بجروح أو أي ضرر بدني آخر ، انطلاقا من مبدأ المسؤولية عن الضرر<sup>(1)</sup> ، و لو أن إتفاقية فارسوفيا لم تحدد طبيعة الضرر هل هو ضرر مادي<sup>(2)</sup> أو معنوي و أوكلت مهمة تحديد طبيعة الضرر إلى التشريعات الوطنية .

مما يدفعنا إلى تحديد نوع الضرر الماس بالراكب و الذي يأخذ إما الصورة المادية ( الفرع الأول) أو المعنوية ( الفرع الثاني) ، مع الوقوف على موقف المشرع الجزائري من المسؤولية عن الضرر المعنوي ( الفرع الثالث) .

**الفرع الأول : الضرر المادي الماس بالراكب**

يناط بالضرر المادي كل إخلال بمصلحة المشخص المتضرر ذات الطابع المالي و التي تأخذ صورتين تتجسدان إما في المساس بحق من حقوق الشخص المضرور ، أو مجرد المساس بمصلحة مالية معينة .

إذ يخول لكل فرد الحق في سلامة جسده و عدم الاعتداء على حياته أو على جسمه بغض النظر عن كون هذا الاعتداء عمدي أو غير عمدي، لأنه من شأن الاعتداء على جسمه الإخلال بقدرته على الكسب و تحميله مصاريف وأعباء إضافية من أجل جبر الضرر المادي .

و على هذا الأساس حددت إتفاقية فارسوفيا صور الضرر المادي و المتجسدة أساس في الضرر المادي الماس بسلامة الجسم ( أولا) ، و كذلك الضرر المادي المتعلق بالتأخير (ثانيا).

**أولا : الأضرار المادية الماسة بسلامة البدنية و الوفاة** تجسد كل من الوفاة و الجرح و شتى صور الأذى البدني الماس بالراكب صورة من صور الضرر المادي ، فقد يكون الضحية هو المعول عليه في الإنفاق مما يترتب عنه الإضرار المادي الجسيم بأسرته ، و هو ذات الأمر في حالة تعرض الراكب إلى كسور بإعتبار أنه إعتداء على حق الراكب الجوي في سلامة جسده .

**ثانيا: الإضرار المادية المنجزة عن التأخير** لا يمكن اعتبار التأخير في نقل الراكب في الموعد في كل الأحوال ضررا ماديا ، فقد يكون هناك تأخيرا لا يترتب عنه ضررا ماديا<sup>(3)</sup> ، و من ذلك حالة تعطل الطائرة في طريق الوجهة مما أضرها إلى الهبوط ، مع عدم إمكانية برمجة رحلة أخرى في ذات اليوم ، مما يجعل الراكب يتحمل خسائر جسيمة من جراء دفع مصاريف الإقامة ،بالإضافة إلى تفويت التأخر لعدة فرص للراكب متى كانت الغاية من وراء سفره تجارية<sup>(4)</sup>.

1 و هو ما أقرته المادتين 17 و 19 من إتفاقية فارسوفيا سابق الإشارة إليها .

2 - اكتفت إتفاقية فارسوفيا بتبيان الضرر على أنه الموت الجرح و الأذى البدني الآخر .

3 - من منطلق أن التأخير المقوم لمسؤولية الناقل الجوي هو التأخير الذي ينجر عنه ضرر .

4 - عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي والمستحدث عن أحكام النقص وأراء الفقه، دار المطبوعات الجامعية،

الجامعية، إسكندرية، الطبعة الأولى، سنة 1998، الصفحة 57.

**ثانيا : الضرر المعنوي** فإذا كان الضرر المادي يمس بصورة مباشرة أو غير مباشرة بالذمة المالية للراكب الجوي ، فإنه في المقابل نجد الضرر المعنوي الذي لا يمس بالذمة أو المصلحة المالية للراكب ، بل هو ضرر يمس الراكب في شعوره و عاطفته و سمعته ، و ذلك متى تعرض الراكب لحادث انجر عنه إصابته بتشوه جسيم أو بتر عضو من أعضائه، فإن أثر ذلك لن يحوه مر السنين ، كون الآلام الجسدية الأبدية تعيش مع الضحية يوما بعد يوم.

و إذا كانت التشريعات الجوية المقارنة تدور بين تأييد فكرة الضرر المعنوي ، و معارضته فإنه كان لزاما الوقوف على موقف المشرع الجزائري من تبني مسؤولية الناقل الجوي للراكب من جراء تسببه بأضرار معنوية للراكب و هو ما سيتم تبيانها في مايلي .

### الفرع الثالث : موقف المشرع الجزائري من مسؤولية الناقل الجوي من الضرر المعنوي

يتضح من خلال الفقرة الثانية من المادة 145 من قانون الطيران المدني الجزائري<sup>(1)</sup> أن المشرع الجزائري اعتبر أن الضرر المقوم للمسؤولية المدنية للناقل الجوي للراكب هو كل ضرر عضوي أو وظيفي و ضرر معنوي من منطلق استعماله لمصطلح مدارك عقلية<sup>(2)</sup> .

مع الإشارة أن التعويض عن الضرر المادي و الضرر المعنوي مستقلين في بعض التشريعات المقارنة ، و بخصوص موقف المشرع الجزائري فإن المشرع الجزائري يميل إلى استقلالية التعويض عن الضرر المادي عن التعويض عن الضرر المعنوي ، و لا يشترط كلا الضررين حتى يستحق الراكب التعويض.

و حتى يمكن اعتبار الضرر ماديا يتوجب أن يكون قد وقع فعلا ، مع إمكانية أن يكون الضرر مستقبليا في تلك الحالة التي لا يمكن فيها تشخيص درجة الإصابة إلا بعد مرور مدة معينة ، و قد يثبت الضرر ماديا في حالة الوفاة بمجرد تقديم الورثة لشهادة وفاة الضحية ، مما يتطلب معه جبر الضرر المادي عن طريق الإقرار بالمسؤولية المدنية للناقل الجوي مما يترجم التزامه بدفع التعويض .

و هو ذات الأمر عندما يتعلق الأمر بالضرر المادي الناجم عن التأخر ، إذ يقع على عاتق الراكب تقديم البيان و الإثبات على أن التأخر أثقل كاهله ماديا و فوت عليه فرص ، كأن يكون الراكب مثلا متجها إلى دولة أخرى من أجل إبرام صفقة تجارية مربحة ضاعت بسبب التأخر ، هنا في هذه الحالة يكفي أن يقدم هذا الأخير الوثائق و المحررات التي تثبت ذلك .

و بتوافر الفعل المولد للضرر و الذي يأخذ إما الصورة المادية أو المعنوية ، فإنه من الضروري البحث عن العلاقة السببية التي تربط الفعل المولد للضرر بالضرر .

1 - و التي تنص على أنه «تشمّل عبارة الضرر حسب هذه المادة ،أي ضرر جسدي ، عضوي ، أو وظيفي، هما في ذلك الضرر الذي يصيب المدارك العقلية .»

2 - يمس الضرر بالمدارك العقلية في الحالة التي يمس القوة العقلية أو ينجر عنه صدمات نفسية أو عقلية أو أزمة عصبية تظال الراكب الجوي من جراء الحادث ، إذ يفهم أن المشرع الجزائري عبر عن الضرر المعنوي بالمدارك العقلية من منطلق أن القدرات العقلية للراكب تتأثر بوظائف جسمه .

**المطلب الثالث : أحكام العلاقة السببية المولدة لمسؤولية الناقل الجوي**

تعد العلاقة السببية<sup>(1)</sup> شرطا جوهريا من أجل قيام مسؤولية الناقل لاسيما متى تعلق الأمر بالأنظمة القانونية التي تبني مسؤولية الناقل على أساس الخطأ المفترض لا المشتراط ، على النحو الذي إتجه إليه المشرع الجزائري في قانون الطيران الجزائري ، مما ينجم عنه عدم التزام الراكب بإثبات العلاقة السببية بين الضرر الذي طاله و خطأ الناقل الجوي ، و بمفهوم المخالفة يقع على عاتق الناقل نفي العلاقة السببية بين الخطأ المفترض أنه مرتكبه و النتيجة المنجزة عنه و المتجسدة في الضرر الماس بسلامة الراكب أو تفويت مصالحه .

و بعد تبيان أركان المسؤولية القائمة في حق الناقل الجوي من جراء إخلاله بسلامة الراكب أثناء عملية النقل الجوي ، فإنه كان لزاما أن يتم تسليط الضوء الواردة على فكرة مسؤولية الناقل الجوي للركاب ، و هو ما سيكون محل دراسة من خلال المبحث الثاني .

**المبحث الثاني : الإعفاء من مسؤولية الناقل الجوي للركاب**

يدخل للناقل الجوي للركاب التنصل من المسؤولية إما بإتفاق الأطراف مسبقا على الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية (المطلب الأول) ، أو عن طريق السبل القانونية المخولة للناقل الجوي من أجل درء المسؤولية<sup>(2)</sup> (المطلب الثاني) .

**المطلب الأول : بطلان الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية**

كقاعدة عامة لا يجوز للناقل الجوي إستبعاد المسؤولية المنجزة عن افعاله المولدة للضرر لا عن طريق الإتفاق أو الإذعان ، إلا أنه كاستثناء يجوز الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية لكن بعد وقوع الضرر و عن طريق تنازل الراكب عن حقوقه ( الفرع الأول) ، و على العكس من ذلك يجوز الإتفاق على تشديد المسؤولية (الفرع الثاني) .

**الفرع الأول: بطلان الإتفاقات المسبقة الرامية لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية**

لا يجوز للناقل الجوي أن يتفق مع الراكب على الإعفاء من المسؤولية من جراء أخطاء الملاحة الجوية ، إذ أنه رغم قيام مسؤولية الناقل على أساس علاقة تعاقدية إلا أنه في حالة الأضرار المادية المنجزة عن الوفاة التي قد تلحق بالراكب أو الضرر الناجم عن التأخير ، فإن كل اتفاق يقضي بإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية يعد باطلا و يعتبر كأن لم يكن .

و قضى المشرع الجزائري ببطلان شروط الإتفاق على الإعفاء من المسؤولية من خلال نص المادة 65 من

1 - يقصد بالعلاقة السببية وجود علاقة ما بين الفعل الذي ارتكبه المسئول و الضرر الذي أصاب المضرور ، و تبني المشرع هذا الشرط المولد للمسؤولية من خلال نص المادة 138 من الأمر رقم 58/75 ، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 ، المتضمن القانون المدني الجزائري المعدل و المتمم ، و التي تنص على انه « إن لم يكن للتعويض مقدارا في العقد أو في القانون ، فالقاضي هو الذي يقدره ، و يشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة و ما فاته من كسب ، بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو التأخر في الوفاء به ، و يعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوقاه ببذل جهد معقول .»

2 - و متى كانت المسؤولية شخصية قائمة على أساس الخطأ فإنها لا تدرأ إلا بنفي الخطأ ، و إذا كانت قائمة أساس الضرر و التبعية أي موضوعية فإنه لا يمكن استبعادها إلا عن طريق إثبات وجود قوة قاهرة أو سبب أجنبي .

القانون التجاري الجزائري<sup>(1)</sup>، و ذلك بغض النظر عن تعلق هذا الحكم بالنقل

البري لا الجوي ، باعتبار أن المشرع لم يخرج عن هذا المنحى من خلال قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 و ذلك بموجب نص المادة<sup>(2)</sup> 150 منه ، و بالتالي تبطل كل إتفاقات الإعفاء من مسؤولية الناقل الجوي للركاب<sup>(3)</sup> .

و تتجلى الحكمة من عدم جوازية الإتفاق على الإعفاء من المسؤولية في تصنيف عقد النقل الجوي للركاب من قبيل عقود الإذعان ، أين كان لزاما أن يحظى الراكب بحماية تشريعية من منطلق أنه الطرف المدعن في العلاقة التي تجمعها بالناقل الجوي ، و كل هذا حتى لا يتعسف الناقل الجوي في استعمال حقوقه و سلطته تجاه الراكب .

و نخلص أنه لا يمكن الإتفاق بين الناقل و الراكب على الإعفاء من المسؤولية قبل وقوع الضرر ، لكن تبقى السلطة للراكب في التنازل عن حقه في التعويض بعد وقوع الضرر .

### الفرع الثاني : جواز الإتفاق على تشديد مسؤولية الناقل الجوي

إذا كان يحظر على الناقل الجوي الإتفاق مع الراكب ، أو إيراد بند في عقد النقل الجوي للركاب يقضي بعدم مسؤوليته في حالة وقوع فعل مولد لضرر لا سيما قبل وقوع الحادث ، فإنه و في المقابل و باعتبار أن عقد النقل الجوي للراكب بإعتباره عقد يكيف من قبيل عقود الإذعان ، فإنه يجوز الإتفاق بين الناقل الجوي و الراكب على تشديد و تغليب مسؤولية الناقل الجوي .

فقد يتفق الناقل و الراكب على أن يكون التعويض يفوق الحد الأقصى المقرر في إتفاقية فارسوفيا متى كان لعقد النقل الجوي صبغة دولية<sup>(4)</sup> ، و لو أنه جرى عمليا إنعام الرجوع إلى مثل هذا الشرط من منطلق أن التأمين عن الأضرار الناجمة عن حوادث الملاحة الجوية للراكب هو المسئول عن تغطية الأضرار<sup>(5)</sup> .

و بهدف تحقيق التوازن الأمثل بين الراكب و الناقل أقرت القوانين الدولية و مسابقة لها القوانين الوطنية طرق قانونية لاستبعاد مسؤولية الناقل الجوي للراكب ، و هو ما سيتم التطرق إليه في مايلي .

### المطلب الثاني : الآليات القانونية لدرء مسؤولية الناقل الجوي للراكب

تتجلى السبل القانونية لدرء مسؤولية الناقل في انتفاء صدور الخطأ المولد للضرر من طرف الناقل و

- 1 - و التي تنص على أنه « يبطل كل شرط بإعفاء الناقل كليا أو جزئيا من مسؤوليته المتسببة عن الأضرار البدنية الحاصلة للمسافرين » .
- 2 - و التي تنص على أنه « تمارس مسؤولية الناقل الجوي إزاء كل شخص منقول طبقا لقواعد إتفاقية فارسوفيا لعام 1929 و المصادق عليهما من طرف المشرع الجزائري » . و لو أنه يأخذ على المشرع الجزائري أنه نص على الشخص المنقول، في حين قصد الشخص المنقول أو الراكب .
- 3 - و من تلك الإتفاقات نذكر الاتفاق بعدم الرجوع على الناقل الجوي في حالة إصابة الراكب بأضرار مادية أو معنوية ، و الاتفاق على الإعفاء في حالة الأضرار المنجزة عن التأخر ، و الاتفاق على تحويل عبأ الإثبات على الراكب لا الناقل الجوي .
- 4 - و هو ما نصت عليه المادة 22 في فقرتها الأولى من إتفاقية فارسوفيا على أنه «يجوز للراكب بناء على اتفاق خاص مع الناقل أن يضع حدا أعلى للمسؤولية » .
- 5 - محمد فريد العريني و جلال وفاء محمددين، القانون الجوي- الملاحة الجوية و النقل الجوي، دار المطبوعات الجامعية ، مصر ، 1998، الصفحة 294، 295.



تابعيه (الفرع الأول) بالإضافة إلى خطأ المضرور ( الفرع الثاني) .

### الفرع الأول : انعدام خطأ الناقل أو أحد تابعيه

من المعلوم أن المشرع الجزائري بنا المسؤولية على أساس الخطأ المفترض ، إلا أنه لا يكون الناقل الجوي مسؤولاً عندما يثبت أن ممثليه اتخذوا كافة التدابير الضرورية من أجل تفادي الخسارة<sup>(1)</sup>، و لو أنه يأخذ على المشرع الجزائري أنه لم يحدد المقصود بالتدابير الضرورية ، و أمام هذا الغموض فإنه يتوجب على الناقل أن يثبت أنه بذل عناية الرجل الحريص لتفادي وقوع الضرر ، و يندرج خصوصا ضمن التدابير الضرورية التي من شأنها درء الضرر ضرورة مراعاة سلامة الطائرة فنيا و تقنيا ، و مراعاة تبني طاقم ملاحه جوية عالي المكنة و القدرات ، ضمان رحلات جوية في ظروف جوية ملائمة ، تكريس كل السبل من أجل ضمان راحة الراكب الجوي خلال الرحلة .

و في المقابل متى استحال على الناقل اتخاذ الإجراءات اللازمة لدرء الضرر الجوي في أنه تنتفي المسؤولية و من ذلك القوة القاهرة<sup>(2)</sup> المنصوص عليها في المادة 127 من القانون المدني الجزائري سابق الإشارة إليه<sup>(3)</sup>، بالإضافة إلى خطأ الغير الأجنبي عن العلاقة ، مع الإشارة أن خطأ الغير لا ينفي مسؤولية الناقل متى كان هناك تأمر و تعاون بين الناقل و الغير مما انجر عنه وقوع الضرر .

مع بقاء السلطة التقديرية لقاضي الموضوع في تحديد آثار المسؤولية و مقدار التعويض ، بالإضافة إلى الأشخاص المساهمين في الفعل المولد للضرر من ناقل أو تابعيه ، أو الغير ، أو القوة القاهرة ، و حتى خطأ الراكب المضرور .

### الفرع الثاني : خطأ المضرور

يجوز للناقل الجوي للركاب التمسك بخطأ الراكب المضرور من أجل درء المسؤولية متى أثبت أن هذا الأخير انحرف في سلوكه عن سلوك الرجل العادي المؤلوف ، في حين أنه متى ساهم كل من الناقل و الراكب في الخطأ فهنا نجد أن المعيار المعول عليه هو درجة الخطأ المرتكب و الضرر المترتب عنه<sup>(4)</sup> ، فإذا كان الضرر ناجم عن خطأ الناقل بدرجة كبيرة و خطأ الراكب بصورة طفيفة فإنه في هذه الحالة يسأل الناقل وحده في حالة وقوع الضرر ، و بمفهوم المخالفة يعفى الناقل من التعويض و المسؤولية متى كان خطأه طفيف مقارنة مع الخطأ الجسيم الذي ارتكبه الراكب المضرور مما إنجر عنه وقوع الضرر ، و لو أنه من النادر أن يكون خطأ الراكب هو السبب المقوم لمسؤولية باعتبار أن الراكب هو الطرف المدعن في عقد النقل الجوي للركاب في حين يعد الناقل الجوي هو الطرف القوي في العلاقة التعاقدية .

1 - و هو ما تنص عليه المادة 148 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 ، سابق الإشارة إليه ، و قبلها المادة 20 من إتفاقية باريس 1970 سابق الإشارة إليها .

2 - تعرف القوة القاهرة على أنها حادث لا يمكن درءه و لا تفاديه بصورة سهلة ، فهو حادث يفرض نفسه .

3 - و التي تنص على أنه « إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه ، كحادث فجائي أو قوة القاهرة أو خطأ صادر عن المضرور ، أو خطأ من الغير ، كان غير ملزم بالتعويض ، ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك » .

4 - محمود مختار بريري ، عمر فؤاد عمر ، القانون الجوي ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2006 ، الصفحة 170 .

## الخاتمة:

تتميز مسؤولية الناقل الجوي للركاب بأحكام خاصة جعلتها تنفرد ببعض الأحكام الذاتية :

فعندما يتعلق الأمر بأركان المسؤولية، يلاحظ أنه إذا كانت المسؤولية في القواعد العامة تقوم على أساس الخطأ و الضرر و العلاقة السببية التي تربط الخطأ بالضرر ، فإنه و بالمقابل نجد أن مسؤولية الناقل ترتكز على جود خطأ مولد للضرر ، و الضرر و العلاقة السببية بينهما .

فإذا كان يفهم أن المشرع في القواعد العامة يبني المسؤولية إما على أساس الخطأ الشخصي ( المسؤولية الشخصية) أو الضرر ( المسؤولية الموضوعية ) ، فإنه في المقابل نص على الفعل المولد للضرر و الضرر المترتب عن الفعل في قانون الطيران المدني الجزائري إقتداء بما جاءت به اتفاقية فاروسيا التي صادق عليها المشرع الجزائري .

و حبذا لو تبني المشرع الجزائري فكرة المسؤولية على الفعل المسبب للخطر دون حاجة إنتظار الضرر، لأنه من شأن مسائلة الناقل عن سلوكه المؤدي للخطر دون انتظار الضرر تحقيق قدر كافي من الحيطة و الحذر في عقود النقل الجوي للركاب .

لأنه رغم أنه بموجب واسع السلطة التي يتمتع بها قاضي الموضوع في مادة الملاحة الجوية لإقرار تعويض مدني كافي لجبر الضرر المنجر عن أضرار الملاحة الجوية ، إلا أن الأضرار قد لا تسبب تفويت فرص على الراكب في حالة التأخر ، أو أضرار جسمانية في حالة الحوادث فحسب ، بل قد يكون من شأن خروج الناقل الجوي للركاب عن سلوك الرجل العادي التسبب في قتل جماعي للركاب ، فهل يجبر التعويض الضرر الذي أصاب ذوي الضحية ؟ .

فرغم أن المصادقة على إتفاقية فاروسيا التي تعد المنبع المباشر لقانون الطيران المدني الجزائري و التي جاءت موضوعية و بناءة لإقرار مسؤولية الناقل الجوي للركاب ، إلا أنه و في المقابل يتوجب على المشرع الجزائري مواكبة التطورات الراهنة التي أضحت تفرض نفسها على الواقع المعاش في مجال الملاحة الجوية المدنية ، و من ذلك نذكر :

- رسم إطار قانوني فعال من أجل تنظيم مسؤولية الناقل الجوي للركاب ، مع عصنة هذه المسؤولية للحد الذي معه تأخذ المسائلة في الحسبان الأفعال المولدة للخطر لا الاكتفاء بالأخطاء المولدة للضرر ، باعتبار أن كل التشريعات صارت اليوم تناهض بفكرة الحيطة و الوقاية و الخطأ المفترض ، و الحماية السابقة .....

- تعريف المفاهيم المتعلقة بالمسؤولية محل الدراسة و من ذلك الفعل المولد للضرر ، التدابير الضرورية ، متن الطائرة ، نطاق عمليتي الصعود و الهبوط من حيث الزمان و المكان ، لأنه من المعلوم أن جل القوانين المعاصرة أضحت تقدم مفاهيم من شأنها إزالة كل الغموض التي قد تثيره المسؤولية و من ذلك قوانين البيئة ، قوانين الإستهلاك ، قوانين الممارسات التجارية .....

- و عندما يتعلق الأمر بمفهوم الحادث المنصوص عليه في المادة 93 /2 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 ، حبذا لو تبني المشرع الجزائري المفهوم الموسع للحادث أو اكتفى بسرد صورته على سبيل المثال

لا الحصر و ذلك من أجل تبني شتى الصور التي قد يفرضها الواقع و من ذلك القرصنة الجوية ، الإرهاب الجوي ، الاختطاف ..... .

و في الختام تبقى للأحكام المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي للركاب ذاتية و خصوصية تجد منبعها في خصوصية الملاحة الجوية في حد ذاتها ، هذه العملية التي بموجبها أصبح الراكب أو المتنقل الجوي لا يعبر أي اهتمام لعاملي الزمن و المسافة من منطلق أن وسائل النقل بمختلف أنواعها ساهمت بصورة إيجابية في تقريب كل بعيد و في وقت معتبر .

### المراجع المعتمدة :

#### أ- الإتفاقيات و القوانين :

- 01 - إتفاقية فارسوفيا الدولية لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي ، الموقع في فارسوفيا ، بتاريخ 12/10/1929 ، و المتضمنة 141 مادة ، ودخلت الإتفاقية حيز التنفيذ في 13/02/1933 ، و المصادق عليه من قبل الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 74/64 ، المؤرخ في 02 مارس 1964 .
- 02- الأمر رقم 58/75 ، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 ، المتضمن القانون المدني الجزائري المعدل و المتمم .
- 03- القانون رقم 06/98 ، المتعلق بالقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني الجزائري ، المؤرخ بتاريخ 27 جوان 1998 ، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية ، العدد 48 .

#### ب- المؤلفات :

- 01 - بشار ياسمينة ، مسؤولية الناقل الجوي للركاب ، دار الكتب العلمية ، الطبعة الأولى ، بيروت ، 2013 .
- 02- خيري الحسيني مصطفى ، مكافحة الإستلاء غير المشروع على الطائرات ، مجلة السياسة الدولية ، مؤسسة الأهرام ، القاهرة ، يوليو 1998 .
- 03- طالب حسن موسى ، القانون الجوي الدولي ، مكتبة الثقافة ، عمان ، 1998 .
- 04- عدلي أمير خالد ، عقد النقل الجوي والمستحدث عن أحكام النقض وأراء الفقه ، دار المطبوعات الجامعية ، إسكندرية ، الطبعة الأولى سنة 1998 .
- 05 - عيسى غسان راضي ، مسؤولية الناقل الجوي الدولي ، دار الثقافة ، عمان ، 2008 .
- 06 - عبد الفضيل محمد أحمد ، القانون الخاص الجوي ، دار الفكر و القانون ، المنصورة ، 2012 .
- 07 - محمد فريد العريني و جلال وفاء محمدين ، القانون الجوي - الملاحة الجوية و النقل الجوي ، دار المطبوعات الجامعية ، مصر ، 1998 .
- 08- محمود مختار بريري ، عمر فؤاد عمر ، القانون الجوي ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2006 .

