

حدود التأمين على مسؤولية الناقل الجوي في قانون الطيران المدني و الاتفاقيات الدولية (وارسو ومونتريال)

بن دريس حليلة¹

مقدمة :

يعد النقل الجوي دعامة أساسية من الدعائم التي يعول عليها في التنمية الاقتصادية ، ونظرا للمخاطر التي تلحق نشاط النقل الجوي برز دور تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي كإجراء من الاجراءات التي يتخذها الناقل لتفادي الاثار السلبية التي يمكن أن يتعرض لها النقل الجوي.

والتأمين على مسؤولية الناقل الجوي هو تأمين إجباريا ، يظهر ذلك صراحة في قانون الطيران المدني 98-06² في نص المادة 171 منه بقولها : " يجب على كل مستغل طائرة يقوم ،بالقطن الجزائري ، بالخدمات الجوية المبنية في هذا القانون أو يلحق فوق القطن الجزائري سواء كان مسجلا بالجزائر أو بالخارج ، أن يكتب تأميننا يغطي مسؤولياته"، كما نص على إلزامية هذا التأمين في قانون التأمينات³ ، وكذا النص عليه في قانون الخدمات الجوية 64-166⁴.

و تأمين مسؤولية الناقل هو إستمرار للنشاط الاقتصادي لهذا الاخير ، و على هذا الاساس عبر أحدهم على أن المسؤولية تدفع التأمين و التأمين يدفع المسؤولية ، و من هذا المنطلق سنعالج في هذه الورقة البحثية ما هي حدود التأمين على مسؤولية الناقل الجوي؟.

تكون دراسة هذه الاشكالية من خلال معرفة مسؤولية الناقل الجوي المؤمن عليها و محدودية هذه المسؤولية لأنه يتقرر تحديد التأمين على أساسها.

¹ - أستاذة محاضرة قسم أ كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة الجليلي اليايس -سيدي بلعباس

² -المؤرخ في 27 جوان 1998 المحدد للقواعد العامة للطيران المدني ، ج.ر رقم 48 لسنة 1998 ، عدل هذا القانون بالقانون رقم 2000-05 المؤرخ في 06-12-2000 ، ج.ر رقم 75 لسنة 2000 ، هذا التعديل لم يمس بأحكام المسؤولية فقط كان فيما يخص المطارات و إستغلالها

³ المادة 196 من الامر رقم 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995 يتعلق بالتأمينات ، ج.ر رقم 13 لسنة 1995.

⁴ المادة 16 من القانون رقم 64-166 المؤرخ في 8 جوان 1964 و المتضمن الخدمات الجوية ، ج.ر 49 لسنة 1964.

المحور الاول : مسؤولية الناقل الجوي المؤمن عليها :

نظرا للمخاطر الجسيمة المترتبة على النقل الجوي والتي تؤدي حال حدوثها هلاكاً كلياً في الغالب للأشخاص والبضائع، إقترن التأمين بمسؤولية الناقل الجوي، وعليه سنتناول في هذا المحور مسؤولية الناقل الجوي المؤمن عنها في نقل الأشخاص، والبضائع، ومسؤوليته عن التأخير .

أولاً : مسؤولية الناقل الجوي عن حالة وفاة الراكب أو إصابته

يلتزم الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص بنقل المسافرين سالماً من مطار المغادرة الى مطار المقصد النهائي و في الميعاد المتفق عليه، ومن ثمة يسأل الناقل عن أي ضرر يحدث للمسافر أثناء فترة النقل، وفي هذا نصت المادة 17 الفقرة 1 من إتفاقية مننريال¹ على أنه : " يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية بشرط أن تكون الحادثة التي سببت الوفاة أو الإصابة و قعت فقط على متن الطائرة أو أثناء عملية صعود الركاب أو نزولهم"، و ذات النص تضمنته المادة 17 من إتفاقية وارسو² و التي نصت على أنه : " يسأل الناقل عن الضرر الذي يقع في حالة الوفاة أو الجرح أو أي أذى بدني آخر يلحق المسافرين إذا وقع الحادث الذي نجم عن ضرر على متن الطائرة أو أثناء عملية الصعود أو النزول"³، و يترتب على هذه المادة إلتزام الناقل بضمان السلامة و الذي يندرج في مجال الإلتزام ببذل عناية الذي نصت عليه المادة 20 الفقرة الاولى من ذات الإتفاقية⁴.

مما سبق ذكره يترتب على قيام مسؤولية الناقل الجوي في إخلاله بالإلتزام بالسلامة توفر ثلاثة شروط تتمثل في :

1- أن تقع الحادثة :

إشترطت إتفاقية مننريال و معها إتفاقية وارسو أن يكون الحادث قد أصاب الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل كان نتيجة وقوع حادث، إلا أن كلا الإتفاقيتين لم تحدد المقصود بالحادث، ولهذا الأخير أهمية

¹ إتفاقية موننريال المؤرخة سنة 1999

² أبرمت إتفاقية وارسو بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي في 12 أكتوبر 1929 و المعدلة ببرنكول لاهاي الموقع في 28 سبتمبر 1955، و المصادق عليها من قبل الجزائر بموجب المرسوم رقم 64-64 المؤرخ في 2-03-1964، ج.ر رقم 26 لسنة 1964.

³ المشرع الجزائري نص في المادة 145 من القانون رقم 98-06 المتعلق بالطيران المدني نصت المادة على أنه " الناقل الجوي يعتبر مسؤولاً عن الخسائر و الأضرار التي يصاب بها شخص منقول "

⁴ و التي تنص بأن "الناقل ملزم ببذل عناية فقط يقدم دليل على أنه هو ومندوبه قاموا بالاجراءات الضرورية لتفادي الخسارة أو إستحالة إتخاذهم ذلك فهي قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس من جانب الناقل " و يقبل هذا النص المادة 148 الفقرة الاولى من قانون الطيران المدني الجزائري.

كبيرة في إقرار مسؤولية الناقل الجوي و من ثمة تتازع إتجاهين في تعريف الحادث إتجاه مضيق و آخر موسع .يعرف الاتجاه المضيق الحادث بأنه : " كل واقعة ناتجة عن عملية النقل و تكون مرتبطة بالاستغلال الجوي" يربط هذا التعريف الحادثة بالنقل أو الاستغلال الجوي¹، أما الاتجاه الموسع فيعرف الحادث على أنه : "واقعة فجائية غير معتادة خارجة عن الشخص المضورور"². و لا يشترط أنصار هذا الاتجاه أن تكون الواقعة مرتبطة بالاستغلال التجاري .

2- وقوع الحادثة أثناء فترة النقل (النطاق الزمني للإلتزام بضمان السلامة):

نصت المادة 17 من إتفاقية وارسوا على الناقل يكون مسؤولاً متى وقع الحادث على متن الطائرة أو في أثناء عمليات الصعود أو الهبوط³، ويقابل هذا النص المادة 145 من قانون الطيران المدني الجزائري بنصها على أنه : " إن الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر و الأضرار التي يصاب بها شخص منقول و التي تؤدي الى وفاته أو تسبب له جروحاً أو ضرراً شريطة أن يكون سبب تلك الخسارة أو الجرح قد حدث على متن الطائرة أو خلال عملية ركوب أو النزول"، ومن ثمة فإن الإلتزام بالسلامة يمتد طول فترة الرحلة الجوية وإلى غاية الهبوط الطائرة، إلا أنه إذا كانت عبارة على متن الطائرة أو أثناء النقل الجوي لا تثير أي إشكال فإن الامر كذلك بالنسبة لعبارة الصعود و النزول و في غياب تفسير من قبل الإتفاقية و كذا النص التشريعي، فإن الفقه فسر ذلك في ضوء الهدف والغاية التي من أجلها تقرر الإلتزام بضمان السلامة، و لاشك أن هذا الهدف هو حماية المسافرين من المخاطر المرتبطة بالطيران⁴.

3- وقوع ضرر للمسافر :

المسؤولية عند وقوع حادث أثناء فترة النقل و أن يحدث ضرر يصيب المسافرين، و عبرت إتفاقية مونتريال وكذا إتفاقية وارسوا عن الضرر الذي يصيب المسافرين بحالات الوفاة أو تعرضه لإصابة جسدية . و الوفاة لا تثير أي إشكال في تحديد المقصود بها بينما عبارة الأضرار الجسدية فإنها تثير الإشكالات في تفسيرها، وفي سبيل تفسير الأضرار الجسدية إنقسم الفقه الى إتجاهين، الأول⁵ يرفض

¹Jean Pierre Tosi, responsabilité aérienne de personnes, édition Sirey paris 1998 , p24

² محمد فريد العربي، القانون الجوي النقل الجوي الداخلي و الدولي، دار المكتبة الجامعية، الاسكندرية مصر، طبعة 1997، ص 109

³ يقابل المادة 17 من إتفاقية وارسوا المادة 1/17 من إتفاقية مونتريال و التي تنص على أن الحادث يجب أن يقع فقط " على متن الطائرة أو أثناء أية عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم".

⁴ محمد فريد العربي، المرجع السابق، ص 197.

⁵ فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، طبعة 1986، ص 271.

التوسيع في معنى الاضرار الجسدية و يقصرها على المعنى الواضح فيها و هي الاضرار المادية دون المعنوية ، بينما يرى الاتجاه الثاني توسيع الاضرار الجسدية لتشمل أيضا الاضرار المعنوية ، ويرى هذا الاتجاه أن هذا التوسيع هو ما يتماشى و الاسس التي تقوم عليها الاتفاقيات الدولية¹ و بالرجوع الى التشريع الجزائري فإننا نلجأ في هذا المجال الى تطبيق نص المادة 182 من القانون المدني

ثانيا : مسؤولية الناقل الجوي في حالة نقل البضائع و الامتعة

نصت المادة 18 من إتفاقية مونتريال و التي تقابلها المادة 18 من إتفاقية وارسوا على أنه : "يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف البضائع أو ضياعها أو تعييبها بشرط أن يكون الحدث الذي ألحق الضرر على هذا النحو قد وقع فقط خلال النقل الجوي..."، وعليه يشترط لإنعقاد مسؤولية الناقل الجوي المؤمن عليها بتوافر ثلاث شروط تتمثل في :

1- أن يقع الحدث² :

الحدث في مفهوم المادة 18 من الاتفاقية أعم و أشمل من الحادث في المادة 17 من الاتفاقيتين ، و يقصد به كل فعل يسبب ضررا للبضائع بهلاكها أو تلفها سواء كان هذا الفعل متصل بعملية النقل أم لا³، ومن أمثلة ذلك مسؤولية الناقل عن تذبيل الزهور بسبب إنبعاث روائح كريهة أو إنتشار عدوى بين الحيوانات و غير ذلك⁴. بالنسبة لقانون الطيران المدني الجزائري فإن الناقل يكون مسؤولا عن كافة الاسباب الممكنة للضرر سواء كانت هذه الاسباب متصلة بعملية النقل أو غير متصلة بها⁵.

¹ محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص 207.

² إتفاقية مونتريال و على غرار إتفاقية وارسوا لم تستخدم مصطلحا واحد للتعبير عن سبب الضرر في حالة نقل الاشخاص و في حالة نقل البضائع و الامتعة ، ففي نقل الاشخاص نجد المادة 17 في كلا الاتفاقيتين على مصطلح "الحادثة" و هي بالفرنسية « L'accident » و بالانجليزية « the accident » . أما المادة 18 من الاتفاقيتين تعالج مسؤولية الناقل الجوي في مجال نقل البضائع و الامتعة فتستخدم مصطلح "الحدث" و هو بالفرنسية « le fait » و بالانجليزية « the event »

³ Jean Pierre Tosi , op . cit , p26.

⁴ سعيد الجدار ، عقد نقل البضائع في القانون التجاري الجديد ، دار المطبوعات الجامعية ، الاسكندرية ، مصر ، طبعة 2000 ، ص 92.

⁵ المادة 148 من قانون 98-06 المتعلق بالطيران المدني.

2- أن يكون الحدث وقع في النطاق الزمني للنقل :

إتفاقية وارسوا في المادة 18 منها النطاق الزمني لنقل البضائع على أنه يشمل المدة التي تكون فيها الامتعة أو البضائع في حراسة الناقل سواء كان ذلك في المطار أو على متن الطائرة أو في أي مكان آخر عند الهبوط خارج المطار .

3- أن يلحق البضاعة ضرر

نصت المادة 18 الفقرة الأولى من إتفاقية مونتريال على أنه : " يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف البضاعة أو ضياعها أو تعييبها...¹، يشترط لقيام هذه المسؤولية إثبات الضرر تلف أو هلاك البضاعة ، وبمجرد ثبوت ذلك يفترض خطأ الناقل و تقوم مسؤوليته ما لم يدفع هذه المسؤولية بعد ذلك . ويعتبر إثبات تلف البضاعة أمراً ميسوراً ، إذ يقوم بمجرد مقارنة حالة البضاعة عند تسليمها بحالتها الموصوفة بها في وثيقة الشحن الجوي ، فيثبت المرسل أنه لم يتسلمها و هي حالة الهلاك ، أو أنها ناقصة العدد أو بحالة مختلفة و هي حالة التلف² .

ثالثاً: مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير

نصت المادة 19 من إتفاقية مونتريال على أنه : "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير إلا إذا أثبت أنه إتخذ هو و تابعوه و وكلائه جميع التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو أنه إستحال عليه إتخاذ مثل هذه التدابير"³، و يشترط لمسائلة الناقل عن التأخير توفر الشروط التالية:

¹ تقابلها المادة 18 من إتفاقية وارسوا للنقل الجوي ، والمادة 146 من قانون الطيران المدني الجزائري و التي تنص على أنه : " يكون الناقل بالطائرة مسؤولاً عن الخسائر و الاضرار الناتجة عن أو تلف أو خسارة تصيب الامتعة المسجلة أو الشحن شرط أن يكون السبب الاصلي للخسارة قد حدث في الوقت الذي كانت فيه الامتعة المسجلة أو الشحن تحت حراسة الناقل الجوي ، سواء كان ذلك في المطار أو على متن الطائرة أو في أي مكان ، في حالة هبوط هذه الاخيرة خارج محطة جوية

² تضمنت إتفاقية مونتريال حكماً يقضي بأن البضاعة تعتبر في حكم الهالكة بفوات سبعة أيام تحسب من اليوم الذي يجب أن تصل فيه . أما في حالة الامتعة المسجلة ، فتعتبر هالكة إذا لم تصل في غضون 21 يوم من اليوم الذي كان يجب أن تصل فيه . المادة 17 الفقرة 3 من الاتفاقية .

³ يقابل المادة 19 من إتفاقية مونتريال المادة 147 و 148 من قانون الطيران المدني 98-06 فالمادة 147 تنص على أنه : " الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر الناتجة عن تأخر في النقل الجوي للأشخاص و الامتعة و الشحن طبقاً للقواعد المنصوص عليها في التشريع المعمول به" و تضيف المادة 148 من ذات القانون على أنه : " الناقل الجوي غير مسؤول عندما يبرهن أنه إتخذ صحبة كل مندبيه الاجراءات الضرورية لتفادي الخسارة أو إستحالة إتخاذهم ذلك...."

1-وجود تأخير :

لم تضع إتفاقية مونتريال و لا قانون الطيران المدني الجزائري معيار يتحدد على أساسه معنى التأخير ، و القول بوجود تأخير معناه هناك ميعاد لوصول المسافر أو البضاعة ثم لا يصل الاشخاص أو البضاعة في الوقت المحدد¹. وفي هذا المجال نفرق بين فرضين ، الاول هو إتفاق الناقل مع المسافر أو مرسل البضاعة على ميعاد محدد يجب تنفيذ النقل خلاله، ففي هذه الحالة يكون إتزام الناقل لإتزامه بتحقيق غاية أو نتيجة ، وهي النقل في ميعاد محدد ، ومن ثمة يسأل الناقل إذا لم تتحقق هذه النتيجة حتى و لو لم يرتكب الناقل خطأ من جانبه، وبالتالي يعفى المسافر أو مرسل البضاعة من إثبات الخطأ لأنه مفترضو لا يستطيع الناقل درء هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أنه إتخذ كافة التدابير المعقولة لتوصيل المسافر أو البضاعة في الميعاد المحدد. أما الفرض الثاني هو أن لا يتفق المسافر أو مرسل البضاعة مع الناقل على ميعاد محدد، وفي هذه الحالة يكون الناقل ملزم ببذل عناية و يقع على المسافر ومرسل البضاعة بإثبات خطأ الناقل في أنه لم يبذل العناية الكافية لتنفيذ الإلتزام مميا جعله يتأخر ، و يكون بذلك أساس مسؤولية الناقل الجوي قد تغيرت من الخطأ المفترض الى الخطأ الواجب الإثبات².

الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الايثا) يعتبر أن مواعيد الرحيل و الوصول المحددة من جانب الناقل في عقد الرحلة الجوية سواء تعلق الامر بنقل الأشخاص أو البضائع فهي لا تلزم الناقل بميعاد محدد ، و إنما هي مجرد مؤشر على الرحلة³. في هذا المجال يرى الفقه أن الحل للتعارض الموجود بين الاتحاد الدولي للنقل الجوي و إتفاقية مونتريال هو أن الناقل الجوي لا يسأل عن التأخير المعقول ، أما التأخير غير المعقول فلاشك من قيام مسؤولية الناقل الجوي عنه⁴

¹ كانت مسألة تحديد ميعاد يتم من خلاله النقل محل معارضة شديدة من قبل الناقلين الجويين و كذا الاتحاد الدولي للنقل 'الايثا' أثناء المؤتمر الذي نوقشت فيه إتفاقية مونتريال سنة 1999. ويكمن سبب المعارضة في أن عملية النقل الجوي يحيطها الكثير من الظروف التي قد تأخر الوصول ، وغالبا ما تكون هذه الظروف مستقلة عن الناقل و تابعيه بحيث لا يكون بمقدوره السيطرة عليها . أنظر محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص109.

² من الناحية العملية فإن نقل الاشخاص من السهولة تقدير التأخير بمقارنة التاريخ الفعلي الذي يتم الوصول فيه بالتاريخ المثبت في تذكرة السفر . أما في حالة نقل البضائع ، فهناك صعوبة في حساب مدة التأخير على إعتبار أن نقل البضائع يحتاج الى شحنها و رصها و إجراءات طويلة ليس من السهل حساب المدة التي إستغرقتها.

³ المادة 10 الفقرة 1 فيما يخص نقل الاشخاص ، و المادة 6 الفقرة 3 فيما يخص نقل البضائع من إتفاقية الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الايثا).

⁴ محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص113.

2- وقوع التأخير أثناء فترة النقل الجوي:

لم تحدد المادة 19 السالفة الذكر من إتفاقية مونتريال النطاق الزمني لمسؤولية الناقل الجوي عن التأخير عندما إستخدمت عبارة " بطريق الجو"، و في غياب تحديد المقصود بالعبارة الأخيرة تشعب الفقه في تحديد المقصود بهذه العبارة من خلال بروز إتجاهين¹، الإتجاه الاول يضيّق من تفسيره لهذه العبارة، إذ يرى أنصار هذا الإتجاه أن الناقل لا يسأل إلا عن التأخير الذي يقع أثناء مرحلة الطيران فقط أي من اللحظة التي تنتهي الطائفة الى الطيران حتى وصولها الى مطار الوصول، أما الإتجاه الثاني فهو الإتجاه الموسع و يميل إليه غالبية الفقه و يرى أن مسؤولية الناقل لا تتحدد عن التأخير الذي يتم في مرحلة الطيران فحسب، ولكنها تمتد الى التأخير الذي يتم في المراحل السابقة عليها أو اللاحقة لها مادام الراكب تحت عناية و رعاية الناقل و البضاعة تحت حراسة الناقل، و حتى تنتهي هذه الرعاية أو تلك الحراسة².

3- أن يترتب على التأخير ضرر :

تقوم مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير إذا نجم عنه ضرر، وعلى غرار مصطلح التأخير فإن الإتفاقيات الدولية السابقة الذكر لم يحددا المقصود بالضرر هل هو المباشر و غير المباشر، المتوقع و غير المتوقع، المادي و المعنوي؟. إن الرأي الفقهي المستقر في هذا المجال هو ضرورة الرجوع الى القوانين الوطنية و تطبيق الحلول التي تقتضي بها في هذا الصدد³.

المحور الثاني: إختصاص شركة التأمين في دعوى مسؤولية الناقل الجوي

يقتضي الحديث عن مدى إختصاص شركة التأمين في دعوى مسؤولية الناقل الجوي التعرض للتدابير الضرورية الواجب على الناقل الجوي إتخاذها لدرء المخاطر، و ذلك بالنظر لإرتباط إختصاص شركة التأمين بمراعاة هذه التدابير من عدمه.

أولا : التدابير الضرورية الواجب على الناقل إتخاذها لدفع المخاطر

نصت المادة 1/20 من إتفاقية وارسوا على أنه: " لا يسأل الناقل إذا أثبت أنه هو وتابعوه قد إتخذوا كل التدابير المعقولة لتفادي الضرر أو كان يستحيل عليهم إتخاذها"، و تم تغيير التدابير المعقولة

¹ هذا الاختلاف الفقهي بشأن تفسير المقصود بعبارة "بطريق الجو" بدت إبان تطبيق إتفاقية وارسوا لسنة 1929، إلا أنها تبقى صالحة بالنسبة لإتفاقية مونتريال باعتبار تشابه الاحكام بين الإتفاقيتين.

² محمد موسى دياب، فكرة الخطأ في إتفاقية وارسوا و مسؤولية الناقل الجوي الدولي، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، طبعة 1985، ص 125.

³ محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 222..

بالتدابير الضرورية¹، و يقابل هذا النص المادة 148 من قانون الطيران المدني الجزائري. ومنه فإن دراسة هذه المادة تقتضي توضيح معنى التدابير الضرورية .

1- معنى التدابير الضرورية:

يظهر جليا الترابط بين قرينة الخطأ وبين التدابير الضرورية لتوقي الضرر ، فووقع الحادث يفترض معه تلقائيا خطأ الناقل ما لم يثبت أنه إتخذ كافة التدابير الضرورية.و المقصود بهذه الاخيرة وفق جانب كبير من الفقه هو العناية الواجب على الناقل الجوي بذلها طبقا لمعيار الرجل الحريص إذا ما وضع في نفس ظروف الناقل المسؤول . إلا أن هناك من الفقه يضيق من تفسير التدابير الضرورية ويرى هذا الفقه بضرورة قيام الناقل بإثبات السبب الذي أدى الى وقوع الحادث الذي تولد عنه ضرر و بإقامة الدليل أن السبب لا يرجع الى خطأه².

2-أنواع التدابير الضرورية الواجب على الناقل إتخاذها :

التدابير الضرورية الواجب على الناقل أن يراعيها لدفع مخاطر النقل الجوي ، الى تدابير يجب على الناقل أن يتخذها قبل بدأ الرحلة الجوية ، و تدابير يتعين عليه إتخاذها أثناء الرحلة الجوية ، و تدابير خاصة بالمطار .

*التدابير الواجب على الناقل إتخاذها قبل بدأ الرحلة الجوية

من أهم التدابير التي تأخذ حيزا كبيرا في منظمة الطيران المدني هي التدابير الخاصة بوضع نظم قوية لتفتيش الركاب و حقائبهم ، ومنع أي راكب من صعود الطائرة أو إدخال حقائبه فيها إذا ما تبين أن في ذلك ما يهدد سلامة الطائرة .

*التدابير الواجب على الناقل الجوي إتخاذها أثناء الرحلة الجوية :

يتعين على الناقل أن يبذل مزيدا من الاهتمام بالتدابير الواجب مراعاتها أثناء مرحلة الطيران على وجه الخصوص ، وذلك بالنظر إلى إنقطاع و سائل الاستغاثة و الانقاذ خلال هذه الفترة ، و من بين التدابير تزويد الركاب بالتعليمات الخاصة بحماية نفسه عند تعرض الرحلة لأي حادث.

*التدابير الواجب على الناقل إتخاذها تجاه سلطات المطار :

إن الناقل الجوي لا يملك سلطة مباشرة على سلطات المطار التي يتعامل معها ، إلا أن هذا لا يمنع من أن يطلب من سلطات المطار إتخاذ إجراءات معينة لمساعدته على تأمين سلامة الرحلة الجوية

¹ محمد فريد العربي ، المرجع السابق ، ص 405.

² دمانة محمد .، دفع المسؤولية المدنية للناقل ، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص ، جامعة تلمسان ، سنة 2010-2011 ، ص 129.

ثانيا : إستحالة إتخاذ التدابير الضرورية

لا يكون الناقل الجوي مسؤولا عن الاضرار التي تلحق بمتلقي خدمة النقل متى كان هناك إستحالة في إتخاذ الناقل الجوي و تابعوه التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر ، و في هذه الحالة يتعين على الناقل الجوي إثبات مايلي :

1-القوة القاهرة :

لكي تكون القوة القاهرة سببا يغفي الناقل من المسؤولية أوجب الفقه ضرورة توافر عنصرين فيها ، يتمثل الاول في عدم إمكانية توقع الواقعة إذ لا يكون في إستطاعة الناقل توقعها فإذا أمكنه ذلك يعد مقصرا ، لأن معيار التدابير الضرورية هو معيار موضوعي يقاس على ما يفعله الرجل الحريص¹ ، أما العنصر الثاني فيتمثل في عدم إمكانية دفع الواقعة ، وهي عنصر موضوعي يقدر بمقدرة غيره من الناقلين إذا ما وجدوا في نفس الظروف².

2- العيب الخفي أو الذاتي في الطائرة :

من أمثلة العيب الخفي أو الذاتي في الطائرة أن يكون هناك عيب في تركيب الطائرة أو تقصير في تثبيت محركها أو أحد أجزائها ، وفي هذا المجال إنقسم الفقه بين إتجاهين ، الاول يرى عدم تحميل الناقل تبعية العيب الذاتي في الطائرة و إعفائه من المسؤولية متى أثبت عدم إمكانية توقع العيب و كذلك عدم إمكانية تقاضيه ، بينما يرى الاتجاه الثاني أن العيب الذاتي في الطائرة يعتبر واقعة من داخل منشآت الناقل و ليست أجنبية عن نشاطه مما يجعله مفقودة لعنصر الخارجية الذي لا بد من توافره في كل واقعة يمكن إعتبارها قوة قاهرة و من ثمة يسأل الناقل عن كافة الاضرار الناجمة عن هذا العيب وله أن يرجع على المصنع بدعوى الرجوع لا سيما أثناء فترة ضمان العيب³.

3-خطأ المضرور و العيب الذاتي في البضاعة :

حالة إثبات الناقل الجوي أن الخسارة ترجع الى المضرور أو مساهمة هذا الاخير فيها يمكن إعفائه من المسؤولية و فقا لما جاء في قانون الطيران المدني الجزائري و إتفاقية وارسوا للنقل الجوي⁴، يقابل

¹ أبو زيد رضوان، القانون الجوي ، قانون الطيران التجاري ،دار الفكر العربي ، مصر ، بدون ذكر الطبعة.، ص344

² هاني دويدار ، النظام القانوني للسلامة والصحة في مجال النقل ، دار الجامعة الجديدة ، الاسكندرية مصر ، طبعة 1999، ص 408.

³ دمانة محمد ،المرجع السابق ، 135و 136.

⁴ المادة 21 من إتفاقية وارسوا و تقابلها المادة 149 من قانون الطيران المدني و تنص هذه الاخيرة على أنه : " في حالة تقديم الناقل الجوي البينة عن كون الخسارة صادرة من الشخص المتضرر أو مساهمة هذا الاخير فيها ، يمكن إعفائه من المسؤولية أو التخفيف منها من طرف الجهة القضائية المختصة ".

خطأ المتضرر في نقل المسافرين خطأ المرسل في نقل البضائع فإذا ثبت أن الضرر يعود الى خطأ المرسل فيستطيع الناقل أن يدفع المسؤولية على عاتقه ، ويشترط في خطأ المرسل عدم توقعه و أن يكون غير ممكن الدفع¹ .

المحور الثالث : تأمين المسؤولية و مبدأ تحديد التعويض (تحديد مسؤولية الناقل و المؤمن)

الاصل في التعويض أنه يكون على قدر الضرر و يتضح من خلال ذلك وجوب تحقيق تناسب بين التعويض و بين الضرر بحيث لا يجوز تعويض المتضرر بأكثر من الضرر الذي أصابه و لا ينقص من مقدار ما أصابه من ضرر²، إلا أنه في بعض الحالات قد يخرج المشرع عن هذه القاعدة لأسباب يرى فيها حماية لمصالح بعض الأشخاص و على هذا الاساس تم الاخذ بنظام المسؤولية المحدودة في المجال الجوي، و عليه فإن التأمين يجب أن يتناسب مع مبدأ المسؤولية المحددة .

أولا :المسؤولية المحددة للناقل الجوي

حرصت إتفاقية وارسوا و معها المشرع الجزائري على التوفيق بين مصلحة الناقل الجوي من ناحية و مصلحة مستعملي الطائرات من جهة أخرى فأخذت بمبدأ التعويض الذي لا يتجاوز حدا معيناً بحيث لا يجوز إلزام الناقل بأن يدفع للمضرور أكثر منه ، و الاستفادة من هذا التعويض محددة للناقل حسن النية³ .

و الحد الاقصى للتعويض في نقل الاشخاص حددته المادة 150 من قانون الطيران المدني الجزائري بمائتي و خمسين ألف (250.000)وحدة حسابية كحد أقصى عن كل مسافر⁴، مسافر. أما بالنسبة للحد الاقصى للتعويض في نقل البضائع المسجلة لم ينص قانون الطيران المدني على الحد الاقصى للتعويض و بالرجوع الى قانون الخدمات الجوية فإن هذا الاخير نظم هذا التعويض في المادة 73 الفقرة 3 منه و التي تنص على أنه " مسؤولية الناقل الجوي فيما يتعلق بالامتعة المسجلة و البضائع تكون محددة بواقع 250 وحدة حسابية عن الكيلوغرام الواحد"⁵.

¹ ففي حالة ماإذا كانت البضاعة سيئة الحزم و التغليف و كان بمقدور الناقل تنبيه المرسل و لم يفعل و قبله بحالتها السيئة فلا يسعه التذرع بخطأ المرسل . أنظر محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص 143.

² المادة 185 من القانون المدني الجزائري

³ دمانة محمد.المرجع السابق ، ص 154.

⁴ الوحدة الحسابية في مفهوم المادة 150 المذكورة أعلاه مشكلة من خمسة وستين (65) ميلغرام ونصف على أساس تسعمائة من الالف من الذهب الخالص ، ويتم تحويل و حداث الحساب المذكورة الى العملة الوطنية بأرقام صحيحة . و

تحتسب قيمة الذهب للعملة المذكورة من تاريخ النطق بالحكم ،أنظ...المرجع السابق ، ص 155

⁵ المادة 2/77 من القانون رقم 166/64 المؤرخ في 8 جوان 1964 و المتعلق بالخدمات الجوية .

ثانيا : الاستثناءات الواردة على المسؤولية المحددة

إن المسؤولية المحددة لا يتمتع بها سوى الناقل الجوي حسن النية وهي ذاتها التي تكون محل التأمين عليها. في بعض الحالات لا يكون فيها الناقل الجوي حسن النية و بالتالي تكون مسؤوليته مطلقة و غير محددة و لا تخضع للتأمين عليها. و من بين الاستثناءات الواردة على مبدأ تحديد المسؤولية ما يلي :

1- عدم إصدار وثائق النقل أو عدم إشتغالها على البيانات اللازمة :

يترتب على عدم إصدار الناقل الجوي و ثائق النقل أو عدم تضمينها بيانات إلزامية جزاء يحرمه من التمسك بتحديد المسؤولية و من بين هذه الوثائق مايلي:

***تذكرة السفر و بيان الامتعة*:**

تنص المادة 132 من قانون الطيران المدني على أنه : " يجب أن يثبت عقد نقل الاشخاص بتسليم و وثيقة الركوب .ولا يؤثر غياب أو عدم صلاحية أو ضياع وثيقة الركوب على و جود عقد النقل و لا على صلاحياته. غير أنه

قبل الناقل راكبا لا يتوفر على وثيقة الركوب ، لا يكون لله الحق في الاستفادة من أحكام هذا القانون التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها". أما فيما يخص بيان الامتعة فإن المادة 137 من القانون المذكور أعلاه على أنه: " ينبغي إثبات نقل الامتعة ، غير الاشياء الصغيرة الشخصية التي يحتفظ بها الراكب ، بتسليم بيان الامتعة أو بتسجيلها على وثيقة الركوب . لا يؤثر غياب أو عدم صلاحية أو ضياع بيان الامتعة ، لا على وجود عقد النقل و لا على صلاحيته. غير أنه ، إذا قبل الناقل أمتعة دون تسليم بيان بشأنها فلا يمكنه الاستفادة من أحكام هذا القانون التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها " .

***رسالة النقل الجوي**

تنص المادة 139 من قانون الطيران المدني على أنه : " يثبت عقد النقل الجوي للبضائع و المواد بوثيقة تسمى " رسالة النقل الجوي" يعدها المرسل و يقبلها الناقل الجوي .و لا يؤثر غياب أو عدم صلاحية أو ضياع هذه الورقة لا على وجود عقد النقل الجوي و لا على صلاحياته. إذا قبل الناقل الجوي بضاعة دون إعداد رسالة النقل الجوي أو إذا كانت الرسالة لا تتضمن البيانات اللازمة ، فلا يكون للناقل حق الاستفادة من أحكام هذا القانون التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها " .

و البيانات اللازمة لرسالة النقل الجوي هي ما أوردها القانون المتعلق بالخدمات الجوية¹، وهذه البيانات هي نكر المكان الذي أنشأ فيه السند و التاريخ الذي أعد فيه نقطتا الاقلاع و الوصول ، المحطات المنصوص عليها ، إسم و عنوان المرسل و طبيعة البضاعة ، عدد الطرود و وزن البضاعة و النص على أن القانون يخضع لنظام المسؤولية المقررة في هذا القانون.

2- إرتكاب غش أو خطأ معادل للغش:

نصت المادة 151 من قانون الطيران المدني على أنه: "لا تسري حدود المسؤولية المحددة في هذا القانون إذا ثبت أن الخسارة ناتجة عن غش أو خطأ يقدر أنه معادل للغش أو الخطأ الذي إرتكبه الناقل أو مندوبه خلال ممارسة وظيفتهم"، لم يعرف المشرع الجزائري الغش و الخطأ المعادل له شأنه شأن إتفاقية وارسوا ، بالرجوع الى الفقه فإن هذا الاخير يعرف الغش و الخطأ المعادل له هو كل فعل أو إمتناع إرادي يعلم مرتكبه أن من شأنه أن يؤدي الى الاخلال بواجب ملقى على عاتقه أو إحتمال إحداث الضرر للغير نتيجة عدم الاكتراث والرعونة.² ولا بد من توافر شرطين في الغش و الخطأ المعادل له حتى يعفى الناقل الجوي من تحديد المسؤولية و التأمين ، فالشرط الاول هو لا بد أن يكون الغش أو الخطأ الجسيم في جانب الناقل أو تابعيه³، وأما الشرط الثاني هو لا بد للمتضرر أن يثبت إرتكاب غش أو خطأ جسيم وأن يثبت أن خطأ التابع و قع أثناء تأديته لوظيفته ثم إثبات العلاقة السببية⁴.

خاتمة :

مما لا شك فيه أن للتأمين أهمية و دور كبير في تغطية الاضرار المترتبة على الاخلال بإلتزامات الناقل الجوي ، وذلك بدفع التعويضات المترتبة على مسؤولية الناقل الجوي سواء كانت هذه المسؤولية مترتبة على نقل الاشخاص أو نقل الأمتعة و البضائى أو عن التأخير .

و قد حضى التأمين الجوي في الآونة الأخيرة بأهمية خاصة أوجبها الاستخدام المفرط للتكنولوجيا في تسيير حركة الطائرات و تشغيل المطارات ، حيث حوت هذه التكنولوجيا بين طياتها العديد من المخاطر المستحدثة و أصبحت وسائل إيقاع الضرر متنوعة ، وعليه مكان أمام التشريعات إلا إيجاد أسس جديدة تكون قادرة على مواجهة مخاطر النقل الجوي من جهة ، ومن جهة أخرى إيجاد وسائل

¹ تضمنت المادة 34 من القانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية ، و هذه البيانات لم يتضمنها قانون الطيران المدني رغم نصه على إلزامية توافرها في رسالة النقل الجوي.

² دمانة محمد ، المرجع السابق ، 163.

³ المادة 136 من القانون المدني الجزائري

⁴ المواد 97.96.95.94 من قانون الطيران المدني الجزائري

خاصة بالتعويض تكفل العدالة بين طرفي النزاع(الناقل و المتضرر)، ويكون التأمين في حدود المسؤولية المحددة في القانون.

قائمة المراجع

-أبو زيد رضوان، القانون الجوي ، قانون الطيران التجاري ،دار الفكر العربي ، مصر ، بدون ذكر الطبعة

-محمد فريد العريني ، القانون الجوي النقل الجوي الداخلي و الدولي ، دار المكتبة الجامعية ، الاسكندرية مصر ، طبعة 1997

- محمد موسى دياب ، فكرة الخطأ في إتفاقية وارسوا و مسؤولية الناقل الجوي الدولي، دراسة مقارنة ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، مصر ،طبعة 1985

- سعيد الجدار ، عقد نقل البضائع في القانون التجاري الجديد ، دار المطبوعات الجامعية ، الاسكندرية ، مصر ، طبعة 2000

- هاني دويدار ، النظام القانوني للسلامة والصحة في مجال النقل ، دار الجامعة الجديدة ، الاسكندرية مصر ، طبعة 1999،

- فاروق أحمد زاهر ، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، طبعة 1986.

- دمانة محمد .، دفع المسؤولية المدنية للناقل ، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص ، جامعة تلمسان ، سنة 2010-2011

- Jean Pierre Tosi, responsabilité aérienne de personnes, édition Sirey paris 1998

- إتفاقية مونتريال المؤرخة سنة 1999

- أبرمت إتفاقية وارسوا بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي في 12 أكتوبر 1929 و المعدلة ببرتكول لاهاي الموقع في 28 سبتمبر 1955، و المصادق عليها من قبل الجزائر بموجب المرسوم رقم 64-74 المؤرخ في 2-03-1964 ، ج.ر رقم 26 لسنة 1964.

- قانون رقم 64-166 المؤرخ في 8 جوان 1964، المتضمن الخدمات الجوية ، جريدة رسمية رقم 49 لسنة 1964.

-الامر رقم 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995 ، يتعلق بالتأمينات ، جريدة رسمية رقم 13 لسنة 1995.

- القانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 جوان 1998 ، المحدد للقواعد العامة للطيران المدني ، جريدة رسمية رقم 48 لسنة 1998، والمعدل بالقانون رقم 2000-05 المؤرخ في 06 ديسمبر 2000، جريدة رسمية رقم 75 لسنة 2000.