

المعايير التشريعية القضائية الحديثة لعدالة التعويض

أ. دهمانة محمد

جامعة ورقلة

مقدمة

إن التعويض الكامل لم يعد الشكل الضروري لجبر الضرر في العصر الحديث، فالمرشع والأطراف والقضاء يعرفون - اليوم - جبر للضرر عن طريق صور أخرى للتعويض لا تبلغ التعويض الكامل، ولا نجد معيارا لها وحسب، وبخاصة الضرر الذي لحق بالمضروب، ولكن في اعتبارات أخرى اجتماعية متعلقة بالعدالة.

لذا؛ نجد بعض التشريعات الحديثة قد أخذت تتجه إلى عدالة التعويض وليس بالضرورة أن يكون كاملا والبعض منها قد هجرت مبدأ التعويض الكامل بنصوص صريحة، كما هو الحال في قانون الالتزامات السويسري، حيث أجاز إنقاص التعويض عدالة إذا كان الخطأ يسيرا أو موارد المدين محدودة .

نحاول دراسة الموضوع من خلال الإشكالية التالية: هل التعويض الكامل هو الأساس لجبر الضرر؟ أم هناك صورا أخرى للتعويض لا تبلغ التعويض الكامل؟.

أولا: المعايير التشريعية لعدالة التعويض القضائي.

سنعرض في هذا المطلب للحالات المستثناة من مبدأ التعويض الكامل والتي نص المشرع عليها إما بشكل صريح أو ضمن.

أ - حالة قصر التعويض على الضرر المتوقع في المسؤولية العقدية.

قرر المشرع قاعدة هامة في نطاق المسؤولية العقدية، وهي قصر مسؤولية المدين العقدية في حالة الخطأ اليسير على تعويض الضرر الذي يمكن توقعه عادة وقت التعاقد.

ونصت على هذه الحالة، المادة (185) من القانون المدني الجزائري (إذا جاوز الضرر قيمة التعويض فلا يلزم المتعاقد إلا ما كان في العقد ما لم يرتكب غشاً أو خطأ جسيماً).

إن معيار التوقع هو معيار موضوعي، ونعرض هنا للآراء الفقهية في تفسير التزام المدين بتعويض الضرر المتوقع وحسب حالة الخطأ اليسير في نطاق المسؤولية العقدية⁽¹⁾.

ذهب جانب من الفقه إلى حسن نية المدين أو عدم جسامته الخطأ، وعدم الرغبة في الإثقال على المدين حسن النية، وإلى توزيع الخسائر بين الدائن والمدين، ويفسر جانب آخر هذه الحالة بطبيعة المسؤولية العقدية ذاتها التي تقوم على التوقع، فكل من المتعاقدين لا يتعاقد إلا على أساس ما يتوقعه من مزايا من وراء العقد، وما يتوقعه من نتائج قد تقع من الإخفاق في التنفيذ، ويفسر جانب ثالث ذلك بالإرادة التعاقدية للطرفين الضمنية أو المفترضة، والغالب بأن تبرير هذه القاعدة يستند إلى فكرة عدالة التعويض، فالدائن الذي يرتبط مع مدينه بالعقد إنما يسعى وراء التنفيذ العيني لا وراء التعويض لما سيجنه من تنفيذ العقد من منافع دفعته إلى التعاقد، كما أن المدين لم يتعهد بالالتزام إلا لما توسعه في نفسه من القدرة على تنفيذ ما تعهد به والرغبة في التنفيذ لتحقيق المصلحة التي يرمي إليها من وراء التعاقد، ولتجنب الحكم عليه بالتعويض⁽²⁾.

ب- حالة الدفاع الشرعي.

نصت المادة (128) من القانون المدني الجزائري على ما يلي: (من أحدث أضراراً وهو في حالة دفاع شرعي عن نفسه أو ماله أو عن نفس الغير أو ماله، على أن لا يتجاوز في دفاعه القدر الضروري، وإلا أصبح ملزماً بتعويض تراعى فيه مقتضيات العدالة).

فتجاوز حدود الدفاع الشرعي، (متى توافرت شروطه)، من شأنه التخفيف من مسؤولية محدث الضرر بإلزامه تراعى فيه مقتضيات العدالة.

وقد فسر هذا التخفيف في مدى التعويض بفكرة الخطأ المشترك، إذ التجاوز ذاته يعد خطأ من جانب المسؤول، ولكن يقابله خطأ من جانب المعتدي المضرور، ولكن هذا التفسير منتقد من ناحية استغراق أحد الخطأين للأخر، والتفسير الأصح هو عدالة التعويض⁽³⁾.

ج- حالة الضرورة .

نصت المادة (130) من القانون المدني الجزائري على ما يلي: " (من سبب ضررا للغير ليتفادى ضررا أكبر، لا يكون ملزما إلا بالتعويض الذي يراه القاضي مناسبا).

في هذه الحالة قد لا ينسب لحدث الضرر خطأ ما، ومع ذلك فإن القانون يلزمه بالتعويض مناسبا، أي بما يقل عن التعويض الكامل.

ثانيا: المعايير الذاتية لعدالة التعويض القضائي.

إن القضاء بما يكمله من سلطة تقديرية شبه مطلقة في تقدير التعويض يتجه إلى جبر الضرر بتعويض عادل، دون التقيد بمبدأ التعويض الكامل، وذلك عن طريق مراعاة الظروف الملابسة، بما تتضمنه من الاعتداد بثروة الطرفين وعدم جسامه الخطأ.

• مراعاة الظروف الملابسة.

الظروف الملابسة التي تؤثر في تقدير التعويض في مفهوم المادة (131) (...مع مراعاة الظروف الملابسة...) يقصد بها الظروف التي تلابس المضرور لا الظروف التي تلابس المسؤول، فالظروف الشخصية التي تحيط بالمضرور يأخذها القاضي بعين الاعتبار عند تقديره للتعويض، لأن التعويض يقاس بمقدار الضرر الذي أصاب المضرور بالذات، فيقدر التعويض على أساس ذاتي لا على أساس موضوعي، وتكون محلا للاعتبار حالة المضرور الجسدية والصحية، فمن كان مريضا بالسكري ويصاب بجرح كانت خطورة هذا الجرح أشد بكثير من خطورة جرح السليم، كذلك يكون محلا للاعتبار حالة المضرور العائلية فمن يعول زوجة

وأطفالا يكون ضرره أشد بكثير من ضرر الأعزب الذي لا يعول إلا نفسه⁽⁴⁾.

وقد جاء في اجتهاد محكمة النقض المصرية ما يلي: (مقدار التعويض يتعلق بحالة كل مصاب لجهة الأمور الذاتية والعضوية والاجتماعية والموضوعية ولا يتعلق بمبدأ قانوني معين يستقر عليه اجتهاد محكمة النقض)⁽⁵⁾.

أما الظروف الشخصية التي تحيط بالمسؤول وجسامة الخطأ الذي صدر منه فيرى الأستاذ السنهوري بأنها لا تؤخذ بعين الاعتبار ،مع اختلاف الآراء ، وسنشير إليها في الفقرتين الآتيتين.

• الاعتداد بثروة الطرفين.

على الرغم من أن المبدأ التقليدي يقضي بأن وظيفة التعويض هي جبر الضرر وليس عقاب المسؤول، وبالتالي فلا يعني أن يكون المسؤول أو المضرور ثريا أو فقيرا، أو أن يؤدي التعويض إلى انهيار المسؤول، أو يكون غير ذي أثر عليه، أو يكون قليل القيمة بالنسبة إلى ثراء المضرور، إلا أن الواقع العملي يشير إلى أن القضاة يعتدون بثروة طرفي المسؤولية عند تقدير التعويض باعتبار أن هذه مسألة تحكيمية تخضع لتقديرهم، جاء بهذا المعنى الاجتهاد المذكور في الفقرة السابقة، وخاصة فيما يتعلق بتعويض الضرر الأدبي حيث لا يتقيد القاضي بمعايير مادية، وحيث لا يتعلق الأمر بضرر مالي يقبل التقييم⁽⁶⁾.

ويبدو أن التأثير بمدى ثروة المضرور والمسؤول عند تقدير التعويض يلقي سندا تشريعيا في المادة (171) من القانون المدني السوري، المأخوذة عن المادة (170) من القانون المصري، التي تنص: (يقدر القاضي مدى التعويض عن الضرر الذي لحق المضرور طبقا لأحكام المادتين (222 و223) مراعيًا في ذلك الظروف الملائمة ودون أن يتقيد بأي حد، ...).

لقد مر هذا النص بعدة مراحل في صياغته، وجاء في المذكرة الإيضاحية للقانون المصري بصدد هذه المادة ما يلي: (...وينبغي أن

يعتمد في هذا الشأن بحسامة الخطأ وكل ظرف آخر من ظروف التشديد أو التخفيف،...⁽⁷⁾.

يتضح من النص السابق بأن الظروف الملائمة هي بحسامة الخطأ وإلى جانبها وبشكل مستقل عنها كل ظرف مشدد أو مخفف، والظروف المشددة أو المخففة إذا لم تكن بحسامة الخطأ فلا يتصور إلا أن تكون مدى ثروة المسؤول أو المضرور.

• الاعتداد بعدم بحسامة الخطأ.

إلى جانب الاعتداد بثروة الطرفين فإن القضاء يأخذ في الاعتبار بساطة الخطأ كعامل من عوامل التخفيف والاعتدال في التعويض، فقد جاء في اجتهاد محكمة النقض السورية ما يلي: (تقدير التعويض بمقدار الضرر الذي أحدثه الخطأ سواء أكان الضرر مادياً أو أدبياً متوقفاً أو غير متوقع ويشمل الخسارة التي لحقت بالمضرور والكسب الذي فاتته، والظروف الملائمة تعني مراعاة بحسامة الخطأ في تقدير التعويض)⁽⁸⁾.

على الرغم من أن الفقه التقليدي ينكر على القضاء هذا المسلك لما يرى في تخفيف التعويض بسبب عدم بحسامة الخطأ من تكريم للمسؤول على حساب المضرور الذي يجرم من جزء من التعويض لسبب لا يد له فيه، ولكن الفقه سيلم بهذا المسلك خاصة في مجال تعويض الضرر الأدبي.

ويرى الأستاذ السنهوري بأن الأصل أن لا ينظر إلى بحسامة الخطأ الذي صدر من المسؤول عند تقدير التعويض، فمهما كان الخطأ يسيراً فإن التعويض يجب أن يكون عن الضرر المباشر الذي أحدثه هذا الخطأ اليسير، ومهما كان الخطأ جسيماً فإن التعويض يجب أن لا يزيد عن هذا الضرر المباشر⁽⁹⁾.

قال الدكتور سليمان مرقس: "إن قضاء المحاكم في ظل التقنين الملغى، قد جرى على أن يقدر التعويض بقدر الضرر فحسب، وإنه لا يصح أن يقيم في تقديره وزن لأي عنصر آخر، غير أنه يلاحظ أن كثير من الأحكام كانت تتأثر عند تقدير التعويض بدرجة خطأ المسؤول دون

فوظيفة القضاء محددة بالفصل فيما يعرض عليه من طلبات فلا يملك ولاية التدخل في أمور لم تعرض عليه، ولا يملك أيضا الإجابة عن أمور لم يسأل فيها خارج نطاق القضايا المعروضة عليه، لذا لو قررت المحكمة بشيء لم يطلبه الخصم فإن ذلك يعد مبررا للطعن به، لأن الفصل في الحكم سبق الطلب، فما لم يطلبه الخصم بعريضة دعواه لا يعتبر جزء منها، والحكم يعد تجاوزا على معنى الدعوى والخصومة⁽¹⁰⁾.

على أنه في ذات الوقت يمكن للمدعي أو وكيله أثناء سير الدعوى أن يعدل في طلباته ويطلب الزيادة بمقدار التعويض المطلوب، إما بسبب ارتفاع الأسعار، أو أي طارئ قد جد يسوغ الزيادة في التعويض المطلوب، كما أن له أن يقدم هذا الطلب ولو كانت الدعوى أمام الاستئناف، وبذلك يجوز للمضروور المطالبة بزيادة التعويض أثناء نظر الدعوى في الاستئناف إذا ارتفعت الأسعار أو زاد سعر النقد ولا يعتبر ذلك من الطلبات الجديدة).

فصحيح أنه على القاضي أن يتقيد بطلبات الخصوم، ولكن في الوقت نفسه يحق للجهة المدعية أن تطلب الزيادة في مقدار التعويض المطالب به، طبعا بعد دفع رسم هذا الطلب، وعلى المحكمة بذلك إجابتها بذلك الطلب إذا كان هناك مبرر يسوغه.

يتبين من كل ما تقدم لنا بأن طلبات الخصوم تعد قييدا يرد على سلطة القاضي في تقدير التعويض، فيجب على القاضي أن يتقيد بما يقدم له في عريضة الدعوى أو في الطلبات العارضة اللاحقة لعريضة الدعوى، ولا يجوز له أن يتجاوز ذلك وإلا كان حكمه عرضة للنقض.

2- التحديد القانوني للتعويض.

إذا كان الأصل أن القانون لا يتدخل في تقدير التعويض إلا في بعض الحالات ومنها الإخلال بتنفيذ التزام محله أداء مبلغ من النقود، فيتولى القانون بنفسه تقدير التعويض، إلا أن الحال المقصودة فيما يتعلق بالتحديد القانوني للتعويض، هي ليست حالة إخلال المدين بتنفيذ التزام محله أداء مبلغ من النقود، بل حالات أخرى ترد في نصوص

- **تحديد مسؤولية الناقل البحري:**

والأصل أن تعتبر مسؤولية مالك السفينة مطلقة تبعا للقواعد العامة⁽¹²⁾، إلا أن مبدأ تحديد مسؤوليته من أبرز مبادئ القانون البحري، وتأخذ به معظم التشريعات البحرية في العالم، كما أنه منظم باتفاقيات دولية.

لذلك سنعالجه من خلال عرض لأحكام النصوص المتعلقة بموضوع
تحديد مسؤولية مالك السفينة الواردة في قانون التجارة البحري الجزائري

المعدل بالقانون رقم: 98-05، وفي معاهدة بروكسل الأولى لعام 1924م،
التي انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم رقم: 64-72.

- معاهدة بروكسل لعام 1957.

اتخذت المعاهدة من حولة السفينة ⁽¹³⁾ الصافية أساسا لتحديد مسؤولية المالك وفرقت بين الأضرار البدنية والأضرار المادية التي تصيب البضائع.

أ. إذا لم تترتب على الحادث إلا أضرار مادية فقط فإن المسؤولية تتحدد بمبلغ 1000 فرنك عن كل طن من حولة السفينة.

ب. أما إذا لم ينشأ عن الحادث إلا إضرار بدنية فإن المسؤولية تتحدد 3100 فرنك عن كل طن من حولة السفينة

ج. وفي حالة نشوء أضرار مادية وبدنية عن الحادث الواحد فإن الحد الأدنى للمسؤولية هو 3100 فرنك أيضا عن كل طن من حولة السفينة، على أن يخصص للأضرار البدنية أولا بمبلغ 1200 فرنك، فإذا لم يكف هذا المبلغ، اشترك الدائنون بهذه الأضرار بما تبقى لهم مع الدائنين بالأضرار المادية بمبلغ 1000 فرنك ⁽¹⁴⁾.

وإذا تعرضت السفينة لحوادث متلاحقة، فإنه على المالك أن يدفع المبلغ المقطوع المحدد أعلاه عن كل حادث على حده.

أما بالنسبة للسفن الصغيرة التي تقل حولتها عن 300 طن فإنها تعامل على أساس أن حولتها مساوية لهذا المقدار أي 300 طن.

على أن يكون الفرنك المقصود بالمعاهدة هو الفرنك الذهبي الذي يشتمل على 25.5 ميليغراما من الذهب عيار 900/1000 من الذهب ووعياً بذلك أقر المشرع حدا أدنى يمكن الاتفاق عليه وحدا أعلى لا يمكن تجاوزه فإذا أقرت المسؤولية المطلقة فالناقل مهدد بأن يخسر كل ثروته ولذلك أقرت المسؤولية المحدودة ⁽¹⁵⁾ وتكون مسؤولية الناقل البحري مسؤولية مريحة ⁽¹⁶⁾

-تحديد مسؤولية الناقل الجوي.

جعلت اتفاقية وارسو مسؤولية الناقل الجوي قائمة على أساس الخطأ المفترض، وفي ذلك حماية لمصالح متلقي خدمة النقل إذ يعفون من إثبات خطأ الناقل وفي المقابل الاتفاقية أقرت مبدأ المسؤولية المحددة للناقل الجوي بوضع حدود قصوى للتعويضات التي يلتزم بدفعها وهذا استثناء على القواعد العامة في التشريعات⁽¹⁷⁾ إذ الأصل في التعويض أن يكون على قدر الضرر ويتضح من ذلك وجوب تحقيق التناسب بين التعويض وبين الضرر بحيث لا يجوز تعويض المتضرر بأكثر من الضرر الذي أصابه ولا ينقص من مقدار ما أصابه من ضرر⁽¹⁸⁾، أي التعويض يكون على ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب، إلا أنه في بعض الحالات قد يخرج المشرع عن هذه القاعدة العامة ولأسباب يرى بها حماية لمصالح بعض الأشخاص ويأخذ بنظام المسؤولية المحدودة للتعويض⁽¹⁹⁾، وهذه هي القاعدة المنصوص عليها في اتفاقية وارسو 1929م والتي تهدف إلى التوفيق بين مصالح الناقلين الجويين وبين مصالح المتعاقدين معهم من مسافرين وأصحاب بضائع، ومع ذلك لا يجوز للناقل الجوي تحديد مسؤوليته بل يسأل مسؤولية مطلقة في بعض الحالات⁽²⁰⁾

المسؤولية المحدودة للناقل الجوي:

أقرت المادة 78 من قانون رقم: 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية بنصها على كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل الجوي، أو وضع حد أدنى من الحدود المنصوص عليها في هذا القانون، يكون باطلا وعديم الأثر.⁽²¹⁾ وفي المقابل أقر التشريع الدولي ومنه المشرع الجزائري بنظام المسؤولية المحدودة للناقل الجوي إزاء متلقي خدمة النقل فالمسؤولية المحدودة في التشريع الجزائري هي مطابقة لاتفاقية وارسو 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955م.

حتى نفهم المسؤولية المحدودة للنقل الجوي سنبين مفهوم تحديد المسؤولية ثم نتكلم عن الحد الأقصى للتعويض.

أولاً: مفهوم تحديد المسؤولية:

الأصل في التعويض يكون على قدر الضرر⁽²²⁾، وفي نظام المسؤولية العقدية لا يشمل التعويض إلا الأضرار المباشرة والمتوقعة ما لم يكن الضرر ناشئاً عن غش المدين أو خطئه الجسيم غير أن لهذا الأصل استثناء...

ما هي مبررات الاستثناء؟

أ- مبررات تحديد مسؤولية الناقل الجوي:

نص على هذا المبدأ قبل اتفاقية وارسو 1929م في تشريعات أخرى⁽²³⁾، كما تم تحديد المسؤولية في مسؤولية الناقل البحري⁽²⁴⁾، ومسؤولية الناقل بالسكك الحديدية⁽²⁵⁾.

إلا أن مبدأ تحديد المسؤولية يمكن تبريره باعتبارات اقتصادية أو تجارية.

1- تتعرض الملاحة الجوية لمخاطر جسيمة، والأحداث التي تتعرض لها الطائرة وخيمة تؤدي في كثير من الأحيان إلى هلاك الأرواح والأموال المتواجدة على متن الطائرة⁽²⁶⁾، وقد يؤدي إلزام الناقل الجوي بدفع كل التعويضات إلى إفلاس الناقل وتعطل مشروع النقل الجوي وكذلك افتقاده للطائرة التي تمثل ثروة اقتصادية للدولة خاصة الطائرات التي تحمل عدد كبير من المسافرين لو تم إلزام شركات الطيران لكان التعويض على كل المسافرين⁽²⁷⁾، وهو ما يؤدي إلى افتقار الذمة المالية للناقل.

ولذلك بغية استمرار المرفق الحيوي للنقل الجوي وتشجيعاً للاستثمار فيه وتحقيق الاستمرارية والديمومة وضعت حدود قصوى للتعويضات، التي يلتزم بها الناقل تجاه المضرورين⁽²⁸⁾.

2- يستطيع الناقل الجوي تجاوز مخاطر الملاحة الجوية عن طريق التأمين ضد هذه المخاطر، ولكن يصعب على شركات التأمين أن تقبل تحمل

اتفاقية وارسو لم تضع حدودا قصوى عن أضرار التأخير مما يؤدي إلى تطبيق الاتفاقية سواء عن أضرار التأخير في نقل الركاب أو نقل البضائع والأمتعة المسجلة، ونظرا لتطور المرفق الجوي وارتفاع الأسعار الأمر الذي أدى إلى تعديل الاتفاقية بمقتضى بروتوكول الموقع في لاهاي 1955/09/28م فقرر التعديل مضاعفة الحد الأقصى في مجال نقل الركاب إلى 250 فرنك⁽³⁴⁾، إلا أن الولايات المتحدة رفضت التصديق على البروتوكول بالرغم من مضاعفة المبلغ في: (نقل الركاب)⁽³⁵⁾ مما أدى إلى وضع اتفاقيات مع هيئة الطيران الأمريكي فأصبح الحد الأقصى للتعويض هو (75 ألف دولار) بما في ذلك مصاريف التقاضي⁽³⁶⁾.

2- الحد الأقصى للتعويض في بروتوكول جواتيمالا لعام 1971م وبروتوكول مونتريال لعام 1975م:

الحدود القصوى التي وضعها هذا البروتوكول⁽³⁷⁾، فيما يتعلق بمسؤولية الركاب جعل الحد الأقصى للتعويض مبلغ مليون ونصف مليون 1500000 فرنك كما استحدث الحد الأقصى للتعويض عن التأخير في نقل الركاب فجعله 2500 فرنك لكل مسافر⁽³⁸⁾. أما التعويض عن الأمتعة (فقد، تحطيم، تأخير) سواء الخفية منها أو المسجلة فحدد مبلغ 15.000 فرنك أما بالنسبة للحد الأقصى بالنسبة لنقل البضائع حدد مبلغ 250 فرنك عن الكيلو غرام⁽³⁹⁾.

3- الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية مونتريال 1999:

ظهرت اتفاقية مونتريال وأصبحت تنظر إلى الأساس الذي تقام عليه هذه المسؤولية⁽⁴⁰⁾ إن اتفاقية وارسو لعام 1929 المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالنقل الجوي، عدلت بروتوكول لاهاي لعام 1955م⁽⁴¹⁾ ثم وضعت لها اتفاقية معدلة في جوادا لاهارا بالمكسيك عام 1961م. واتفاقية وارسو قد حددت مسؤولية الناقل الجوي بالمادة (22) المعدلة بالمادة (11) من بروتوكول لاهاي على الشكل التالي:

مجلة الاجتهاد؛ معهد الحق وق

الهوامش والمراجع المعتمدة

- 01 - محمد إبراهيم دسوقي، تقدير التعويض بين الخطأ والضرر، ص: 320.
- 02 - سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، الفعل الضار والمسؤولية المدنية، المنشورات الحقوقية صادر 1995، ح6، ط2.
- 03 - محمد إبراهيم دقوسي، تقدير التعويض بين الخطأ والضرر، مرجع سابق، ص 311.
- 04 - الدكتور عبد الرزاق احمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، مصادر الالتزام، ص: 912.
- 05 - محمد إبراهيم دقوسي، مرجع سابق، ص 312.
- 06 - الدكتور عبد الرزاق احمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، مصادر الالتزام، مرجع سابق، ص 1098.
- 07 - محمد إبراهيم دقوسي، تقدير التعويض بين الخطأ والضرر، مرجع سابق، ص 319.
- 08 - الدكتور عبد الرزاق احمد السنهوري، مرجع سابق، ص 1096، الهامش 1
- 09 - الدكتور سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، أحكام الالتزام، الجزء السادس، الطبعة الثانية، المنشورات الحقوقية صادر، بيروت لبنان، 1992، ص : 175.
- 10 - حسن حنتوش رشيد الحسناوي، التعويض القضائي في نطاق المسؤولية العقدية ص163.
- 11 - تنص المادة 811 من القانون البحري الجزائري >>يعد باطلاً وعديم المفعول كل شرط تعاقدى هدفه المباشر او اثره غير المباشر ماييلي <<
الغاء او تحديد المسؤولية الخاصة بالنقل والناجمة عن المواد 770. 773.
- 802.803.804 من القانون البحري الجزائري .
- ب- تحديد المسؤولية بمبلغ يقل عن المبلغ المحدد في المادة 805 من القانون البحري الجزائري الا ما جاء في المادة 808 من القانون البحري الجزائري .منح الاستفادة من التأمين على البضاعة.
- 12 - الياس حداد، القانون التجاري (بري، بحري، جوي)، الطبعة العاشرة، منشورات جامعة دمشق 1998، ص 407 – 408.
- 13- Bernard Josien : La Responsabilité Du Transporteur En Droit Anglais, Sirey Paris , 1960, P33.
- 14 - الياس حداد مرجع سابق، ص: 417.
- 15- مصادقة الجزائر على اتفاقية وارسوا بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي -15 الموقعة في 12 أكتوبر 1929 والمعدلة بروتوكول لاهاي الموقع في 25 سبتمبر 55 بمقتضى المرسوم رقم 64 74 المؤرخ في 02 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم : 26 لسنة 1964
- (16) Y.KESKIM ;; LA RESPNSABILITE DE L'ARMATEUR ET DU TRANSPORTEUR MARITIME , ETUDE TURC.THESE LOUSMME 1969,P125

- (17) طبقا للمادة 131 والمادة 182 من القانون المدني تقابل المادة 266 من القانون المدني الأردني وتقابل 1/221 من القانون المدني المصري.
- (18) المادة 185 من القانون المدني الجزائري "إذا جاوز الضرر قيمة التعويض فلا يجوز زيادة التعويض إلا التعويض الذي يكون في العقد".
- (19) بمعنى أن المدعى عليه لا يلتزم بدفع التعويض أكثر مما هو منصوص عليه مهما يكن مقدار الضرر ما لم يكن هناك غش.
- (20) يسأل في حالة الخطأ الجسيم والغش.
- (21) وهي تقابل المادة 23 من اتفاقية وارسوا 1929 وهي قاعدة تخرج عن القاعدة العامة التي تجيز للمدين إعفاءه من المسؤولية (178 من القانون المدني الجزائري).
- (22) علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني، ديوان المطبوعات الجامعية سنة 1988، ص 180.
- (23) قانون الملاحة الجوية الفرنسية 1924 الذي حدد مسؤولية الناقل الجوي تجاه الشاحنين ب 1000 فرنك عن كل طرد واحد،
- J.P tosi.op. cit. p114
- (24) عالج المشرع الجزائري تحديد المسؤولية في المادة 805 من القانون البحري الجزائري ومعاهدة بروكسل لسنة 1924.
- (25) اتفاقية بارن 1980 في مسؤولية الناقل عبر السكك الحديدية
- (26) -R.Rodiere، droit de transports terrestres et aérien 2édition précis Dallaz، paris 1977.
- (27) طائرة إيربس (800 airbus) راكب دخلت الطيران 2006. انظر www.léxaero.com
- (28) - Riese et J.T la cour، précis de droit aérien international et suisse، librairie générale de droit de jurisprudence، Paris 1951،p275.
- (29) هاني دويدار، المرجع السابق، ص 317 في نفس المعنى انظر:
- Ruse et la cour، op، cit، p275.
- (30) -" est surtout le seul moyen pour donner au transporteur la possibilité de contracter des assurances destimees à evuter pour lui une catastrophe commerciale dans le cas d'un simistre inportant" ruse et lzcour، op، cit، p275.
- (31) أبو زيد رضوان، القانون الجوي، دار الفكر العربي، بلا تاريخ، مصر، ص 354.
- (32) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص 355.
- (33) محمد فريد العرين، المرجع السابق، ص 126.
- (34) محمد فريد العرين، المرجع السابق، ص 126.
- (35) اقتصر التعديل على الركاب فقط المادة 11 من بروتوكول لاهاي 1955 المعدلة للمادة 22 من اتفاقية وارسوا 1929.
- (36) - R.Rodiere، op، cit، p135.

- (37) أكرم ياملكي، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 148.
- (38) طبقا للمادة 01/8 المعدلة لنص المادة 22 من اتفاقية وارسوا 1929.
- (39) الفقرة "ج" المادة 1/8 والفقرة الأولى من المادة 218 من بروتوكول جوتيمالا لعام 1971 أنظر عدلي أمير خالد، أحكام دعوة مسؤولية الناقل الجوي في ضوء الطيران المدني، منشأة المعارف، الإسكندرية 1996، ص ص 213-214.
- (40) - lasd khechana "la responsabilité du transporteur aérien d'après la convention du 12 october 1929 et la convention de menterial du 28 mais 1999، mémoire dess transport aérien، institut de formation universitaire et de recherche du transport aérien université d'aix ، Marseille 2001، p109.
- (41)-ANTOINE VIALARD, DROIT MARITIME DALLOZ, P409.