

## المسؤولية الناشئة في حالة إخلال الناقل الجوي للبضائع بالتزام بالسلامة

### Responsabilité résultante dans le cas de Violation par le transporteur aérien de la sécurité des marchandises

تاريخ قبول المقال للنشر: 2018/02/12

تاريخ إرسال المقال: 2018/01/21

ط.د. بن جيلالي سميرة / جامعة أبوبكر بلقايد - تلمسان

#### ملخص :

يلتزم الناقل الجوي بضمان سلامة البضائع منذ تسلم البضائع حتى تسليمها إلى المرسل إليه المعين في خطاب نقل البضاعة وإلا يعتبر مخالفاً بالتزامه وتنعقد مسؤوليته ، إلا أن مسؤولية الناقل الجوي لا تنعقد إلا إذا كانت هناك واقعة أدت إلى ضرر بالبضائع في فترة النقل الجوي ، شهدت مسؤولية الناقل الجوي للبضائع تطورا في ظل اتفاقية وارسو 1929 والبروتوكولات المعدلة لها والتي اعتبرت مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية شخصية قائمة على أساس الخطأ المفترض إلا أن اتفاقية مونتريال 1999 شددت من مسؤوليته حيث أصبحت مسؤولية موضوعية قائمة على أساس الخطر وتحمل التبعة .

الكلمات المفتاحية: التطور ، المسؤولية ، السلامة ، البضائع ، الناقل الجوي .

#### Résumé:

Le transporteur aérien désignée est responsable de la marchandise depuis sa réception jusqu'à sa livraison et ceci dans esprit du connusse ment établi entre les deux partie, dans le cas contraire de l'accord établi sur cité la responsabilité du transporteur est engagée en cas de dommages constatés.

La responsabilité du transporteur aérien de marchandise a vue une évolution dans la corde de la convention de Varsovie 1929 et des protocoles postérieurs et a reconnu la responsabilité personnelle établi sur les fautes supposés, la convention de Montréal 1999 a appuyé sur la responsabilité objective conclue sur les dangers.

**Mots clé:** développement, responsabilité, sécurité, marchandise, transporteur aérien.

## مقدمة :

تعتبر مسؤولية الناقل الجوي من أبرز الموضوعات التي أولتها التشريعات الدولية والقوانين الداخلية اهتماما كبيرا بهدف إيجاد نظام قانوني موحد يخدم مصالح الناقلين وملتقي خدمة النقل، باعتبار أن الناقل الجوي للبضائع هو الطرف الأساسي في عقد النقل الجوي فانه يترتب عليه التزامات ففي حالة أي إخلال بها تؤدي إلى مسؤوليته اتجاه أصحاب البضاعة من بين أهم الالتزامات التي تقع على عاتقه هو ضمان سلامة البضائع طيلة الفترة التي تكون في حراسته، إلا انه حتى تثور مسؤولية الناقل الجوي عند الإخلال بهذا الالتزام وجب توافر شروط من خلالها يعتبر الناقل مخلا بالالتزام بالسلامة وبالتالي يلتزم بالتعويض إلى الطرف المتضرر حيث حددته الاتفاقيات الدولية بمبلغ محدد فهو حد أقصى بالنسبة للقاضي وحد ادني بالنسبة لأطراف العقد، إلا انه قد يلتزم الناقل بالتعويض الكامل إلى الطرف الآخر في حالة استثنائية، لقد شهدت مسؤولية الناقل الجوي تطورا في ظل الاتفاقيات الدولية وكانت بدايتها باتفاقية وارسو لسنة 1929<sup>1</sup> إلى غاية اتفاقية مونتريال 1999، وبناء على ما سوف نحاول معالجة الإشكالية التالية : ما مدى الحماية التي وفرتها الاتفاقيات الدولية والتشريع الداخلي لحماية الطرف المتضرر في حالة الإخلال بضمنان المحافظة على البضائع ؟

وعلى ذلك سوف نعالج الإشكالية في مطلبين الأول يتمثل في « شروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي في حالة إخلاله بهذا الالتزام » والمطلب الثاني يتمثل في « التطور الذي شهدته مسؤولية الناقل الجوي للبضائع » .

## المطلب الأول : شروط تحقق مسؤولية الناقل الجوي

## في حالة الإخلال بالالتزام بضمنان السلامة

يقع على عاتق الناقل الجوي التزاما رئيسيا المتمثل في تنفيذ عملية النقل الجوي للبضائع من مكان القيام إلى مكان الوصول عبر الجوي وبواسطة الطائرة ويتفرع عن هذا الالتزام بعض الالتزامات الأساسية من بينها الالتزام بضمنان سلامة البضائع<sup>2</sup> وهذا مسوف أتطرق إليه في « الفرع الأول » ، ففي حالة إخلال بالالتزام بضمنان المحافظة على البضائع تثور مسؤولية الناقل الجوي، لكن يشترط حتى تنعقد مسؤوليته توفر شروط وهذا ما سنبينه في « الفرع الثاني » .

## الفرع الأول : التزام الناقل الجوي بضمنان سلامة البضائع

من بين أهم الالتزامات الأساسية التي يتضمنها عقد النقل الجوي للبضائع هو التزام الناقل الجوي بضمنان المحافظة على البضائع ، والتي تتحدد من حيث نطاقه بحسب طبيعة البضاعة محل النقل فقد تقتضي طبيعة البضاعة أن تحفظ في مكان بارد في ثلاجات خاصة ، كما قد تحتاج إلى التهوية وقد يضطر الناقل وهو بصدد تنفيذ التزامه بالمحافظة على البضائع إلى التصرف فيها بالبيع متى تعذر شحنها على طائرة أخرى في حالة تعطلت الطائرة وكانت

البضاعة معرضة للهلاك أو التلف ، كما يلتزم الناقل الجوي قبل نقلها القيام بشحنها وحرصها داخل مخازن الطائرة ذلك أن عملية الشحن يتعلق بسلامة الرحلة الجوية<sup>3</sup>، ففي حالة الإخلال بالتزام بالمحافظة على البضائع يعتبر الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يصيب البضائع وقد يكون كلياً أو جزئياً وعندئذ يسميه الفقه بعجز البضاعة ، ولا يعتبر هلاكاً أو نقصاً جزئياً ما يسمى بعجز الطريق.

كما يسأل الناقل الجوي عن كل تلف يصيب البضاعة أثناء فترة نقلها والمقصود بالتلف هو أن تصل البضاعة كاملة من حيث مقدارها ولكن في حالة معيبة كلياً أو جزئياً مما تثار مسؤولية الناقل الجوي عن التلف ما لم يكون التلف سابقاً للنقل ومثبتاً في خطاب النقل الجوي<sup>4</sup>.

باعتبار أن البضاعة تعتبر في حيازة الناقل الجوي وتحت حراسته أثناء فترة النقل ، فيتوجب على الناقل اتخاذ الإجراءات الكفيلة للمحافظة عليها ففي الحالة التي تكون من المجوهرات أو الأحجار الكريمة وجب على الناقل تعيين حارس عليها نظراً لقيمتها الثمينة ، كما قد يعامل الناقل معاملة متعهد النقل في الحالة التي يكون النقل متعدد الوسائط أي بطريق الجو البر أو الجو والبحر كرحلة نقل واحدة، حيث يلتزم متعهد النقل باتخاذ التدابير الضرورية لضمان سلامة البضائع<sup>5</sup>.

إن الالتزام بالمحافظة على البضائع ألقته اتفاقية وارسو لسنة 1929 على عاتق الناقل فإن اخل به افترض وقوع الخطأ من جانب الناقل الجوي وتنعقد مسؤوليته ، إلا في حالة اثبت انه هو وتابعيه قد اتخذ وكافة الاحتياطات الضرورية لتوخي الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها أو اثبت أن الضرر الذي لحق بالبضاعة يرجع إلى العيب الذاتي فيها أو إلى خطأ المرسل نفسه ، ويعتبر هذا الالتزام لدى فقهاء القانون الجوي التزام ببدل عناية مع نقل عبئ الإثبات حيث يفترض خطأ من طرف الناقل ما لم ينجح في إقامة الدليل على انتفائه<sup>6</sup>.

### الفرع الثاني : شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي للبضائع

إن اتفاقية وارسو 1929 ألزمت الناقل الجوي بموجب عقد النقل الجوي للبضائع بالمحافظة على البضائع ونصت على هذا الالتزام صراحة بنصها في المادة 18 وهذا ما قد اتجه إليه المشرع الجزائري من خلال المادة 146 من قانون الطيران المدني الجزائري حيث تضمنت الفقرة الأولى من المادة 146 ما يلي : "يكون الناقل بالطائرة مسؤولاً عن الخسائر والأضرار الناتجة عن الضياع أو تلف أو خسارة تصيب الأمتعة المسجلة أو الشحن شرط أن يكون السبب الأصلي للخسارة قد حدث في الوقت الذي كانت الأمتعة المسجلة أو الشحن تحت حراسة الناقل الجوي، سواء كان ذلك في المطار أو على متن الطائرة أو في أي مكان ، في حالة هبوط هذه الأخيرة خارج محطة جوية ، لا تغطي مدة النقل الجوي أي نقل بري أو بحري يتم خارج المحطة الجوية، غير

انه عند إتمام مثل ذلك النقل من اجل الشحن أو التسليم أو إعادة الشحن ، يفترض في كل خسارة ، إلا عند إثبات العكس ، أنها ناتجة عن حدث وقع اثناء النقل الجوي<sup>7</sup> وطبقا لهذين النصين يتضح أن الناقل الجوي حتى تنعقد مسؤوليته في حالة إخلاله بالالتزام بالمحافظة على البضائع توافر الشروط التالية: أن يكون هناك ضرر ناتج عن حدث أو واقعة وان يقع خلا ل فترة النقل الجوي وسنتعرض إليهم بالتفصيل فيما يلي:

### أولا : الحدث أو الواقعة

ينبغي حتى يسال الناقل الجوي عن الضرر الذي يصيب البضائع أو الأمتعة المسجلة وفقا لقواعد المسؤولية المقررة في اتفاقية وارسو من خلال المادة 18 من اتفاقية مونتريال<sup>8</sup> ، وجب توفر شرط أساسي وهو أن ينشا الضرر عن واقعة أو حدث حيث يختلف الحدث عن الحادث فالأول أكثر شمولاً واتساعاً عن لفظ الحادث والمتعلق بالنقل الجوي للركاب ، وذلك لان الناقل يتمتع بهيمنة وسيطرة مطلقة على البضائع والأمتعة المسجلة المنقولة لا تتوفر لدى الأشخاص المنقولين جوا وهذا ما تضمنته المادة 17 من اتفاقية وارسو والتي نصت على « أن الحادث يقصد به هوكل أمر فجائي يتعرض له الأشخاص أثناء تنفيذ عملية النقل والممتدة من الوقت الذي يكون فيه المسافر على أهبة الصعود أو على متن الطائرة حتى النزول».

الراجع فقها وقضاء في تعريف الواقعة المذكورة في نص المادة 18 من اتفاقية وارسو هي كل الأسباب المؤدية للضرر سواء كانت هذه الأسباب متصلة بعملية النقل أو غير متصلة بها وهذا راجع إلى الهيمنة والسيطرة المطلقة من طرف الناقل على البضائع ومثال ذلك أن تضيع البضاعة بسبب سرقتها من مبنى المطار الإقلاع أو الوصول أو فساد بضاعة أدت بسببها إلى روائح كريهة تنبعث من بضائع أخرى<sup>9</sup> ، أما المشرع الجزائري بموجب المادة 146 من قانون الطيران المدني فقد تضمن مصطلح الحدث للدلالة عن الخطأ المولد للضرر والذي وقع في فترة تنفيذ النقل الجوي<sup>10</sup> .

### ثانيا : حدوث الواقعة أثناء عملية النقل

حددت اتفاقية وارسو 1929 الفترة الزمنية التي تنشغل فيها ذمة الناقل الجوي بضمان المحافظة على البضائع أو الأمتعة المسجلة من خلال المادة 18 الفقرة الثانية من اتفاقية وارسو والتي قامت بتحديد فترة النقل الجوي المذكورة في فقرتها الأولى والذي يكون الناقل الجوي مسؤولاً خلالها فهي الفترة " التي تكون البضائع في حراسة الناقل سواء في المطار أو داخل الطائرة أو في مكان ما حالة الهبوط الاضطراري خارج المطار"<sup>11</sup> ، وبالتالي حتى تنعقد مسؤولية الناقل الجوي يشترط توافر شرطين فالشرط الأول هو أن تكون البضاعة تحت حراسة الناقل الجوي والشرط الثاني هو أن تكون الحراسة مستحقة في مجال المرحلة الجوية سواء كانت الحراسة على متن الطائرة أو في مطار من المطارات في حالة الهبوط الاضطراري ، ففي حالة

تحقق الشرطان أمكن اعتبار الضرر حاصلًا في فترة النقل الجوي ويخضع لقواعد المسؤولية في اتفاقية وارسو، وبالتالي تمتد مسؤولية الناقل من استلامه للبضاعة في مطار القيام إلى غاية تسليمها في مطار الوصول إلى أصحاب الحق في تسلمها، فإذا تحقق الضرر خلال هذه الفترة أصبح الناقل الجوي مخلاً بالتزام بالمحافظة على البضائع وتحققت مسؤوليته<sup>12</sup>.

وفي الفقرة الثالثة من المادة 18 نصت على استثناءات عن الفقرة الثانية منها، أي حددت ما يخرج من حدود فترة النقل الجوي فنصت: «لا يدخل ضمن فترة النقل الجوي أي نقل بري أو بحري أو نهري للبضاعة يقع خارج المطار، ومع ذلك إذا تم مثل هذا النقل بصدد تنفيذ عقد النقل الجوي، إما بقصد شحن البضاعة على الطائرة أو بقصد تفرغها منها وتسليمها أو بقصد نقلها منها إلى طائرة أخرى افترض أن الضرر الذي أصاب البضاعة قد نتج عن واقعة حدثت أثناء فترة النقل الجوي ما لم يقدّم الدليل على عكس ذلك»<sup>13</sup>.

مما سبق يستثنى من نطاق فترة النقل الجوي، كل واقعة سببت ضرراً للبضاعة أو الأمتعة قبل دخولها مطار القيام أو بعد خروجها من مطار الوصول أو بعد نقلها بطريق غير جوي، فهو يخضع لنظام المسؤولية في القانون الداخلي وليس لأحكام الاتفاقية، وهو ما نصت عليه المادة 2/146 قانون الطيران المدني والمادة 4/18 من اتفاقية لسنة 1999<sup>14</sup>، إلا أن الاتفاقية أوردت استثناء على القاعدة السابقة والتي تتضمن أنه في الحالة التي يكون النقل بواسطة غير جوية ولكن الهدف الأساسي هو التنفيذ عقد النقل الجوي، فيفترض أن الضرر الذي أصاب البضاعة وقع خلال فترة النقل الجوي وهي قرينة قانونية بسيطة يمكن إثبات عكسها فقد تكون للناقل مصلحة لهذا الاستبعاد لإعفاء نفسه من المسؤولية، أو قد تكون للمرسل مصلحة في ذلك لكي يضيع على الناقل الاستفادة مما تقرره الاتفاقية من تحديد المسؤولية، وهي قرينة قابلة لإثبات عكسها بكافة طرق الإثبات وإقامة الدليل على حصول الضرر من واقعة خارج فترة النقل الجوي<sup>15</sup>.

### ثالثاً: الضرر الذي يصيب البضائع

لا يكفي أن يحدث الحدث أو الواقعة أثناء فترة النقل الجوي، بل يجب أن يتولد عنها ضرر للبضائع والمتمثل في: التلف والضياع والتعيب، ويقصد بالتلف أي عطب يصيب البضائع يؤثر على قيمتها بحسب الاستعمال الذي أعدت له، أما الضياع فهو اختفاء البضائع وعدم تمكن الناقل من العثور عليها أو إعادتها، في حين يقصد بالتعيب هو العوار الذي يلحق بالبضائع دون أن يؤثر على استخدامها فيما أعدت له<sup>16</sup> وهو ما يستمد من نص المادة 146 من قانون الطيران المدني والتي اعتبرت الناقل مسؤولاً عن الأضرار الناتجة عن الضياع أو التلف أو الخسارة التي تتعرض لها البضائع، مما يتوجب على الناقل تعويض الضرر الذي أصاب المضرور، كما يلتزم الطرف المتضرر المتمثل في المرسل أو المرسل إليه بإثبات الضرر الذي لحق بالبضاعة وهذا الإثبات يكتفي بمقارنة حالة البضاعة عند التسليم بحالتها المثبتة بوثيقة الشحن الجوي أو

يثبت المضرور عدم وصول البضاعة كلياً أو عدم وصول القدر الثابت في وقت الشحن كله أو وصوله بحالة مقارنة بحالتها المثبتة بوثيقة الشحن الجوي<sup>17</sup>.

### المطلب الثاني : قيام مسؤولية الناقل الجوي عن الإخلال بضمان المحافظة على البضائع

من الضروري بعد توافر الشروط لقيام مسؤولية الناقل الجوي للبضائع يعتبر مخلاً بالتزامه بضمان المحافظة على البضائع ، ويكون من الطبيعي أن يلجا المتضرر للقضاء للحصول على التعويض من طرف الناقل ، إضافة إلى أن مسؤولية الناقل الجوي قد شهدت تطورات مرت بعدة مراحل حيث كان هدفها الأساسي هو إيجاد نظام قانوني موحد تخضع له مسؤولية الناقل الجوي وهذا ما سنحاول معالجته من خلال «الفرع الأول» الذي يتمثل في تطور مسؤولية الناقل الجوي للبضائع أما «الفرع الثاني» يتمثل في التعويض عن مسؤولية الناقل الجوي للبضائع بين التحديد والإطلاق .

#### الفرع الأول : تطور مسؤولية الناقل الجوي للبضائع

إن مسؤولية الناقل الجوي قد شهدت تطورا مربعدة مراحل ، فظهرت اتفاقية وارسو لعام 1929 لتوحيد بعض القواعد النقل الجوي الدولي ثم بعد ذلك الاتفاقيات البروتوكولات المعدلة لها، إما لعدم تقبل أحكامها من قبل المحاكم الوطنية أحيانا ، أو لعدم وضوح أساس مسؤولية الناقل الجوي أحيانا أخرى ولهذا كان اختلاف في تنظيم أساس مسؤولية الناقل الجوي سواء فيما يتعلق بالمدارس الفقهية التي كان هناك تضارب في الآراء فيما يتعلق بأساس مسؤولية الناقل الجوي ، إلا أن اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها حاولت توحيد أساس مسؤولية الناقل الجوي.

#### أولا : أساس مسؤولية الناقل الجوي وفقا للمدارس الفقهية

اختلفت وجهات النظر في الأساس التي تبني عليها المسؤولية القانونية للناقل الجوي وتصارعت ثلاث نظريات في هذا الاتجاه على النحو التالي:

أ- المدرسة الأمريكية: أقامت مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ الواجب الإثبات وأن مسؤوليته تقصيرية أساسها التزامه ببذل العناية المعقولة أثناء عملية النقل، حيث على الناقل اتخاذ كافة التدابير الضرورية لسلامة البضائع وفي حالة إخلاله بالتزامه لا بد أن يثبت المضرور ذلك بإقامة الدليل على إهمال الناقل.

ب- المدرسة الفرنسية: أقامت مسؤولية الناقل الجوي على أساس المسؤولية المفترضة انطلاقاً من أنها المسؤولية العقدية، أساسها الإخلال بعقد النقل<sup>18</sup>.

ج- المدرسة الأوروبية المشتركة: أقامت مسؤولية الناقل الجوي على أساس المخاطر وتحمل التبعة وبالتالي الناقل مسئولاً عن أي ضرر يصيب البضاعة بمجرد تحققه، يحملون أنصار المدرسة الناقل تبعة القوة القاهرة بالاضافة إلى خطئه وتابعيه إلا إذا اثبت الناقل أن الضرر ناتج عن خطأ المصاب نفسه<sup>19</sup>.

### ثانياً : مسؤولية الناقل الجوي على ضوء اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها

سعت الاتفاقية إلى الموازنة بين مصالح الناقل وصاحب البضاعة وقد اعتمدت على نظرية الخطأ المفترض كأساس لمسؤولية الناقل الجوي<sup>20</sup> فبمجرد إخلال الناقل بالالتزام بسلامة البضاعة تنعقد مسؤوليته ، إلا أن اتفاقية وارسو لم تحمل الناقل الالتزام بتحقيق نتيجة بل حملته التزام ببذل عناية كما هو الحال في النظرية الأمريكية، وعليه تنعقد مسؤولية الناقل بمجرد ارتكابه للخطأ ، إلا انه على صعيد آخر يستطيع التخلص من تلمي حالة إثباته قيامه وتابعيه باتخاذهم لكافة التدابير الضرورية لتفادي حدوث ذلك الضرر وعلى الرغم من ذلك تعذر عليهم دفعه، كما يستطيع الناقل التخلص من المسؤولية في حالة إثبات أن خطأ المضرور هو الذي تسبب عنه حدوث الضرر أو ساعد على حدوثه وعلى الناقل إثبات خطأ المضرور لأن خطأ الناقل نفسه مفترض.

أ- بروتوكول لاهاي لسنة 1955: تم تعديل اتفاقية وارسو من خلال هذا البروتوكول، حيث تعتبر مسؤولية الناقل الجوي طبق للبروتوكول مسؤولية عقدية مصدرها العقد ذاته. وقد امتنعت الولايات المتحدة الأمريكية عن التصديق عليه بداية إلا أنها صادقت عليه في 15 سبتمبر 2003 عقب عشرة أيام من توقيعها على اتفاقية مونتريال سنة 1999 والتي دخلت حيز النفاذ في 5 سبتمبر 2003 حيث أبقى البروتوكول على الخطأ التعاقدية المفترض كأساس لمسؤولية الناقل الجوي ، وعليه يستطيع الناقل هدم تلك القرينة بإثبات اتخاذ التدابير الضرورية ومنع وقوع الضرر لسبب الأجنبي<sup>21</sup>.

ب- اتفاقية مونتريال لسنة 1966 : تمت الاتفاقية نتيجة تهديد الولايات المتحدة الأمريكية بالانسحاب من اتفاقية وارسو، حيث أبقيت على المسؤولية العقدية على أساس الخطأ المفترض فيما يتعلق بمسؤولية الناقل الجوي للبضائع ، وقد اتخذت على فكرة المخاطر وتحمل التبعة أساساً لمسؤولية الناقل الجوي للركاب ، فتقع المسؤولية بمجرد وقوع الضرر دون اعتبار أن يكون الناقل قد ارتكب خطأ أم لا وفي حالة أراد دحض تلك المسؤولية.

ج- بروتوكول جواتيمالا 1971 : لم يدخل البروتوكول حيز النفاذ لعدم اكتماله النصاب الثلاثين المتطلبة لنفاذه ، يعتبر البروتوكول بمثابة تعديل جذري لأحكام المسؤولية المنصوص عليها في اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي<sup>22</sup>، إلا انه أبقى مسؤولية الناقل الجوي للبضائع

قائمة على أساس الخطأ التعاقدي المفترض في حالة الهلاك أو التلف أو التأخير، إلا إذا أقام الدليل على أنه وتابعيه قد اتخذوا كافة الاحتياطات لتلافي وقوع الضرر أو أنه من المستحيل عليهم تلافي الضرر بسبب طبيعة البضاعة أو عيب ذاتي بها .

د- بروتوكول مونتريال 1975 : يعتبر البروتوكول متمم لحلقات التطور بالنسبة لنظام مسؤولية الناقل حيث اتخذ من فكرة المخاطر وتحمل التبعة أساسا لمسؤولية الناقل الجوي للبضائع، فقرر مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب البضائع نتيجة هلاكها أو ضياعها أو تلفها طالما حدث ذلك أثناء فترة النقل الجوي، ويستطيع الناقل التنصل من تلك المسؤولية في حالة أقام الدليل أن ضرر يرجع إلى احد الأسباب التي حددها البروتوكول ومن بينها طبيعة البضاعة ، عيب الذاتي، سوء تغليفها أو إذا كان ماتم ذكر بسبب شخص آخر خلاف الناقل أو احد تابعيه أو كان راجعا إلى أعمال الحرب أو النزاع المسلح أو أي عمل صادر من السلطة العامة دوصلة بالبضاعة من حيث دخولها أو خروجها من المطار أو أثناء عبورها طبقا لهذا البروتوكول فان الناقل الجوي يتحمل تبعة القوة القاهرة وفعل الغيروخطئه وتابعيه متى كانت سببا لإحداث الضرر بالبضائع ويتحمل كامل التبعة اذا ساهمت أي من الوسائل سالفة الذكر مع الأسباب المحددة من البروتوكول لإحداث الضرر<sup>23</sup>.

هـ- بروتوكول مونتريال 1999: حاول إقامة نظام قانوني موحد قائم على أساس المسؤولية الموضوعية في حالة الهلاك أو التلف أو الضياع التي تتعرض له البضائع ويستطيع التنصل من المسؤولية في حالة اثبت وجود احد الأسباب للإعفاء من المسؤولية المذكورة في بروتوكول جواتيمالا 1975 السابق الذكر<sup>24</sup>.

قد اتخذ المشرع الجزائري من خلال المادة 148، 149 من قانون الطيران المدني الجزائري نفس موقف اتفاقية وارسو 1929 والتي أقامت مسؤولية الناقل الجوي للبضائع على أساس المسؤولية التعاقدية القائمة على أساس الخطأ المفترض والتزامه بتحقيق نتيجة، حيث يمكن للناقل التخلص من المسؤولية إذا اثبت أن الضرر راجع إلى عيب ذاتي بالبضاعة او ان الضرر راجع إلى خطأ المضرور نفسه أو أنه اتخذ جميع التدابير الضرورية للضرر أو استحال عليه اتخاذ ذلك<sup>25</sup>.

### الفرع الثاني: التعويض عن مسؤولية الناقل الجوي للبضائع بين التحديد والإطلاق

رأينا فيما سبق إن اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها والقانون الجزائري قد فرضت التزاما على الناقل في عقد نقل البضائع التزاما بسلامة البضائع ، فمتى اخل الناقل بهذا الالتزام انعقد مسؤوليته وانشغلت ذمته بالتعويض عن الضرر إلا إذا أمكنه دفع المسؤولية عنه، كما أن اتساع حركة الملاحة الجوية بتطور مؤسسات الطيران وتقنياتها انعكست إيجابا وسلبا على الناقل الجوي فمن الناحية الايجابية ازدياد الدخل المادي وهذا راجع إلى السرعة و حداثة

تقنيات الطيران أما من الناحية السلبية تعرض البضائع إلى الضرر قد يكلف الناقل تعويضات مطلقة وضخمة مما يصعب على الناقل دفع هذه القيم ، لهذا كان من الضروري لأجل استمرار مؤسسات النقل الجوي في عملها ، وضع حد لمسؤولية الناقل الجوي لجبر الضرر ، إلا أن هناك حالات يحرم الناقل من خلالها التمسك بتحديد المسؤولية التي نص عليها المشرع الدولي ويلتزم بالتعويض على حسب الضرر<sup>26</sup>.

### أولا : تحديد مسؤولية الناقل الجوي للبضائع 1929

لقد وضعت اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها حد أقصى للتعويض لحماية الناقلين الجويين ومرفق النقل الجوي ويقصد بالتحديد هو التزام الناقل الجوي بمبلغ محدد لا يمكن تجاوزه مهما كان قدر الضرر او قيمته<sup>27</sup>، حيث حددت اتفاقية وارسو 1929 مسؤولية الناقل الجوي مقابل إعفاء المتضرر من إثبات خطأ الناقل الذي قد يعجز عن إثباته فخطا الناقل هو مفترض خلال مدة مسؤوليته ، حيث حددت الاتفاقية الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار التي تصيب البضائع أو الأمتعة المسجلة بمبلغ 250 فرنك عن كل كيلوغرام ما لم يذكر المرسل مصلحته في تسليم البضاعة عند الوصول<sup>28</sup>، أما بروتوكول لاهاي 1955 فقد أبقى على الحد الأقصى للتعويض كما حددته اتفاقية وارسو فيما يتعلق بنقل البضائع والأمتعة المسجلة ، إلا أنها استحدثت حكما يتعلق بكيفية احتساب التعويض ، وطبقا للمادة 11 من البروتوكول انه في حالة أصاب ضرر جزء من البضاعة دون أن يؤثر في الباقي فان احتساب التعويض على حسب الضرر الذي أصاب الطرد فقط دون أخذ بعين الاعتبار إذا كان قد صدر عن كافة الطرود خطاب نقل واحد أو أكثر ، إلا انه في حالة ضرر أصاب جزء من البضاعة واثّر الضرر في قيمة الطرود الأخرى هنا يحسب التعويض على حسب وزن الطرود كلها بشرط هو أن تكون كل الطرود مشمولة باستمارة أمتعة واحدة أو بخطاب نقل جوي واحد ، أما في حالة صدرت عدة خطابات أو استمارات فلا يأخذ في الحسبان وزن الطرود أو الطرد الذي أصابها الضرر ، بالنسبة لاتفاقية مونتريال 1966 فلم تتعرض للحد الأقصى للتعويض عن مسؤولية الناقل الجوي للبضائع ، أما بروتوكول جواتيمالا سيتي 1975 فقد أبقى على الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار التي تلحق بالبضائع كما حددته اتفاقية وارسو 1929، إلا أن اتفاقية مونتريال طبقا للمادة 22 من اتفاقية مونتريال 1999 حددت مسؤولية الناقل الجوي للبضائع بمقدار 17 وحدة حقوق السحب الخاصة عن كل كيلوغرام من البضائع، وقد اتخذت نفس نهج بروتوكول لاهاي في حالة الضرر الجزئي الذي أصاب البضائع ، إلا أن اتفاقية مونتريال 1999 اقتضت الحكم بضرر الجزئي على نقل البضائع فقط على عكس بروتوكول لاهاي الذي مدد هذا الحكم لنقل البضائع والأمتعة<sup>29</sup>.

## ثانيا : المسؤولية المطلقة للناقل الجوي للبضائع

أخذت اتفاقية وارسو بتشديد مسؤولية الناقل الجوي ، وذلك بالرجوع به إلى قاعدة التعويض عن كامل الضرر وحرمانه من الاستفادة من الحد الأقصى للتعويض ومن التمسك بطرق لدفع المسؤولية ، علقت الاتفاقية توقيع هذا الجزء في حالتين الأولى تتمثل إهماله تسليم المرسل خطاب الضمان أو عدم تنصيبه على بعض أو كل البيانات الإلزامية التي حدتها الاتفاقية والحالة الثانية تتعلق بثبوت أن الضرر راجع إلى غش من طرف الناقل أو إلى خطأ من جانبه يكون حسب قانون المحكمة المتعده بالنظر للنزاع مساويا للغش<sup>30</sup>.

-عدم تسليم الناقل سند النقل أو عدم اشتماله للبيانات اللازمة: وضعت اتفاقية وارسو على عاتق الناقل الجوي التزاما أساسيا و المتمثل بخضوع الرحلة لنظام المسؤولية المحدودة ، إلا أنها بموجب المادة التاسعة من اتفاقية وارسو شددت من مسؤولية الناقل الجوي وحرمانه من تحديد المسؤولية إذا وافق الناقل على نقل البضاعة دون تحرير خطاب نقل أو في حالة عدم اشتماله على البيانات اللازمة<sup>31</sup>، إلا أن بروتوكول لاهاي 1955 فقد خفف من الشكلية الزائدة في الاتفاقية فسوى بين البيانات الواجب ذكرها في خطاب النقل الجوي وتذكرة السفر<sup>32</sup>، أما بالنسبة لبروتوكول مونتريال 1975 فقد نص على استفادة الناقل الجوي بالتحديد القانوني للتعويض حتى في حالة تخلف خطاب النقل الجوي أو عدم اشتماله على البيانات اللازمة التي يتعين النص عليها فيه.

ب- صدور غش من طرف الناقل أو خطأ منه مساويا للغش :طبقا للمادة 25 من اتفاقية وارسو التي قضت بحرمان الناقل بالتمسك بالإعفاء من المسؤولية أو تحديدها في حالة الضرر فد تولد عن غش أو خطأ يراه قانون المحكمة المعروض عليها النزاع معادل للغش سواء ارتكبه الناقل أو تابعيه بصفة عمديه أو شبه عمديه<sup>33</sup>، حيث يشترط لقيام الخطأ من طرف الناقل توافر شرطان فالأول يتمثل في اتجاه الإرادة لارتكاب الفعل الثاني توافر الحالة النفسية لدى مرتكب الفعل ووعيه بالنتائج المحتملة وعدم اكترائه لذلك قام بروتوكول لاهاي 1955 قام بتعديل المادة 25 من اتفاقية وارسو حيث وضع تعريف للخطأ الذي يؤدي إلى عدم استفادة الناقل من تحديد المسؤولية ، حيث ألغى الإحالة إلى قانون المحكمة المختصة في النزاع وحل محلها صيغة موحدة للخطأ الذي يحرم الناقل من التحديد ، فوضع بذلك قاعدة موضوعية دولية موحدة<sup>34</sup>، إلا أن بروتوكول مونتريال 1975 فقد استبعد هذه المادة<sup>35</sup>، أما المشرع الجزائري بموجب المادة 151 من قانون الطيران المدني تضمنت ما يلي: « لا تسري حدود المسؤولية المحدودة إذا ثبت أن الخسارة ناتجة عن غش أو خطأ يقدرانه معادل للغش أو الخطأ الذي ارتكبه الناقل أو مندوبيه خلال ممارسة وظيفتهم » وبالتالي في حالة إثبات الطرف المتضرر أن الخسارة ناتجة عن غش أو خطأ من طرف الناقل بمعنى توفرسوء النية الضرر مما يؤدي إلى حرمان الناقل من التمسك بتحديد المسؤولية.

## الخاتمة :

لقد حاولت اتفاقية وارسو 1929 والنصوص المعدلة لها إلى التوفيق ما بين المخاطر التي يتعرض إليها متلقي خدمة النقل من أضرار باستخدام الطائرات وحماية من طرف المشرع الدولي والمتمثل في اتفاقية وارسو 1929 جعلت مسؤولية الناقل الجوي تنعقد في حالة إخلاله بضممان المحافظة على البضائع بمجرد حدوث واقعة أدت إلى ضرر في الفترة التي تكون البضائع في حراسة الناقل الجوي وأقامت مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية شخصية قائمة على أساس الخطأ المفترض، إلا أنها حددت مسؤوليته بمبلغ معين لحماية للناقل الجوي من ناحية أخرى، ونفس الاتجاه اتجهت النصوص المعدلة لها إلى غاية اتفاقية مونتريال التي شددت من مسؤولية الناقل الجوي للبضائع والتي أسست مسؤوليته على أساس مسؤولية الموضوعية إن المسؤولية في ظل اتفاقية وارسو والبرتوكولات المعدلة لها بمبلغ معين إلى غاية اتفاقية مونتريال 1999 والتي رفعت من هذا الحد لتبلي مصالح الشاحنين. كما أن المسؤولية المحدودة في ظل اتفاقية وارسو 1929 يخدم بصفة خاصة مصلحة الناقل في وقت كان فيه قطاع النقل مقرونا بمخاطر كبيرة وتديره الحكومات في معظم الدول التي كانت في الواقع تحمي مصالحها بالموافقة على تحديد حجم التعويض، غير أن صناعة النقل الجوي في الوقت الحاضر أصبح ذات مستوى امني متطور اضافة إلى التامين الشامل لجميع الأخطار حيث أصبحت معظم شركات النقل الجوي في العالم ملك للقطاع الخاص لذلك بات من غير الضروري معاملة الناقل الجوي معاملة خاصة اضافة إلى ذلك أصبحت شركات النقل الجوي تحقق أرباح باهظة وهذا راجع إلى التكلفة الباهظة للنقل الجوي وهذا ما لا يتناسب مع المسؤولية المحدودة للناقل الجوي التي تعتبر ضئيلة مقارنة بأرباح شركات النقل الجوي نستنتج في الأخير أن على الجزائر تدارك ذلك باعتبارها ما زالت تخدم مصالح الناقلين الجويين على أساس أنها ما زالت مصادقة على اتفاقية وارسو 1929 والمعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 المعدل وبالتالي ما تزال لم تواكب تطور مسؤولية الناقل الجوي.

## الهوامش :

- 1 صادقت الجزائر على اتفاقية بموجب المرسوم رقم 64-74 الصادر في 2 مارس 1964 ج 26 سنة 1964.
- 2 هاني دويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، 2008، ص 360.
- 3 عبد الفضيل محمد احمد، القانون الجوي الخاص، دار الفكر والقانون، 2012، ص 49.
- 4 عبد الفضيل محمد احمد، المرجع السابق، ص 312، 316.
- 5 سماح محمودي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي - دراسة في ظل اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999، رسالة دكتوراه، جامعة الحاج لخضر باتنة، 2014-2015، ص 115.
- 6 محمد فريد العربي، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، 2005، ص 583.

## المسؤولية الناشئة في حالة إخلال الناقل الجوي للبضائع بالالتزام بالسلامة

- 7 المادة 146 من القانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 جوان 1998، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، ج رقم 48 لسنة 1998 المعدل والمتمم بالقانون رقم 14-15.
- 8 تتضمن المادة 18 من اتفاقية مونتريال 1999: "يكون الناقل عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف البضائع أو ضياعها أو تعييبها بشرط أن يكون الضرر الذي الحق الضرر على هذا النحو قد وقع خلال فترة النقل الجوي".
- 9 عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي، دارالجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006، ص 74.
- 10 الحدث événement والحادث accident المذكور في المادة 17 من نفس الاتفاقية ليس بمعنى واحد.
- 11 نفس التعريف أخذ به المشرع الجزائري في نص المادة 1/146 من القانون 06-98 لكنه اسقط عبارة "اضطراري".
- 12 محمد فريد العريبي، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 576.
- 13 والملاحظ أن قانون الطيران المدني الجزائري أخذ بنفس الحكم من قراءة نص المادة 146 السابقة الذكر.
- 14 إلا أن اتفاقية مونتريال لسنة 1999 وسعت أكثر من النطاق الزمني لتطبيق أحكامها ففي الحالة الذي يقوم الناقل باستبدال الطائرة الناقلة بواسطة نقل أخرى دون موافقة المرسل، فيما يتعلق بالنقل كلياً أو جزئياً الذي يتناوله الاتفاق بين الأطراف باعتباره جويًا، فإن النقل بتلك الوساطة يعتبر أنه تم ضمن مدة النقل.
- 15 وهيبية بن الناصر، المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري، دارالجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2014، ص 141، 142.
- 16 والجدير بالذكر أن البضائع: هي كل عروض التجارة سواء كانت أشياء حية أو جامدة، باستثناء ما أخرجته الاتفاقية من نطاق تطبيقها.
- 17 عبد الفضيل محمد احمد، المرجع السابق، ص 312، 313.
- 18 تأخذ تلك المدرسة بمبدأ التزام الناقل بتحقيق ن فيمجرد عدم تحقيق النتيجة يعتبر إخلالاً عقدياً حتى ولو أثبت الناقل قيامه ببذل كل ما في وسعه إلا أنه في حالة القوة القاهرة تنتفي المسؤولية شريطة قيامها بإثباتها.
- 19 احمد رشاد سلام، التحكيم في منازعات القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2014، ص 60.
- 20 اقتضت الاتفاقية على معالجة ركن الخطأ تاركة الضرر، والعلاقة السببية السارية في الدول الموقعة على الاتفاقية على أن يتم تحديد القانون الواجب التطبيق طبقاً لقواعد التنازع في كل حالة على حدى.
- 21 السبب الأجنبي: هو كل فعل او حادث معين لا ينتسب إلى المدعى عليه ويكون قد جعل منع وقوع الأمر الضار أمراً مستحيلاً، وعليه فإن الضرر الذي يصيب البضاعة نتيجة السبب الأجنبي يعتبر كافياً لهدم قرينة الخطأ المفترض من قبل الناقل وبالنسبة إلى الخطأ والسبب الأجنبي قد يكون قوة القاهرة، حادث فجائي، خطأ المضرور، فعل الغير.
- 22 أصبحت مسؤولية الناقل الجوي بالنسبة للحوادث التي تؤدي إلى إصابة الراكب بدنياً أو وفاته أو المتعلقة بهلاك أو تلف الأمتعة المسجلة التي يحملها الراكب مسؤولية موضوعية قائمة على أساس فكرة المخاطر وتحمل التبعة.
- 23 فاروق زاهر: تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، دراسة في اتفاقية فارسوفيا والبروتوكولات المعدلة لها، دار النهضة العربية، ص 316.
- 24 عيسى غسان ربيضي، مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، دار الثقافة، 2008، ص 170.
- 25 تنص المادة 148 من قانون الطيران المدني على ما يلي: "الناقل الجوي غير مسؤول عندما يبرهن أنه اتخذ صحة كل مندوبيه الإجراءات الضرورية لتفادي الخسارة أو استحالة اتخاذهم ذلك، لا يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الأمتعة والشحن، اذا برهن أن الخسارة ناتجة عن عيب في البضاعة ذاتها." كما تضمنت المادة 149: "في حالة تقديم الناقل الجوي البينة عن كون الخسارة صادرة عن الشخص المتضرر أو مساهمة هذا الأخير فيها، يمكن إعفاؤه من المسؤولية أو التخفيف منها من طرف الجهة القضائية

المختصة.

- 26 إيناس محمد البهجي ، القانون الجوي الدولي ، المركز القومي للإصدارات القانونية ، القاهرة ، الطبعة الأولى 1013 ، ص 178
- 27 سماح محمودي ، المرجع السابق ، ص 66.
- 28 نصت المادة 22 من اتفاقية وارسو على : " في نقل الأمتعة المسجلة والبضائع فان مسؤولية الناقل تحدد بمبلغ 250 فرنك عن كل كيلوغرام ما لم يقدم المرسل عند تسليم البضاعة أن له مصلحة في تسلم البضاعة عند الوصول مقابل دفع رسوم إضافية تماثلي وقيمتها وفي هذه الحالة يكون الناقل ملزما بالتعويض بالقدر يتماشى والقيمة المصرح بهام الم يثبت وجود مبالغة في تحديد القيمة".
- 29 عاطف محمد الفقي ، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية مونتريال 1999 ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، 2007 ، ص 189.
- 30 محمد إيناس البهجي ، المرجع السابق ، ص 50.
- 31 تتمثل بيانات خطاب النقل من خلال المادة 8 من اتفاقية وارسو: مكان وتاريخ إصدار خطاب الضمان ، محطة القيام والوصول، محطات توقف الطائرة ، طبيعة البضاعة ، عدد الطرود، طريقة التغليف والعلامات الخاصة بها وأرقامها، الوزن الكمية الحجم ، اسم وعنوان المرسل والناقل والمرسل إليه إن وجد ، بيان يتضمن أن الناقل يخضع لنظام المسؤولية المحددة بالاتفاقية.
- 32 بروتوكول لاهاي 1955 قصر البيانات الواردة في خطاب النقل أو استمارة الأمتعة : في محطات القيام والوصول واحد محطات التوقف ، تنبيه مستعملي الطائرة انه في حالة وقوع محطة التوقف في إقليم دولة أخرى أو دولة غير محطة القيام بإمكان خضوع النقل لاتفاقية وارسو.
- 33 عدلي أمير خالد ، المرجع السابق، ص 108.
- 34 نصت المادة 25 من بروتوكول لاهاي ما يلي : " لا تسري حدود مسؤولية الناقل متى قام الدليل أن الضرر ناتج عن فعل أو امتناع من جانب الناقل واقع بقصد إحداث الضرر وإما برعونة مقرونة بادراك احتمال يترتب عن ذلك ضرر".
- 35 عدلي أمير خالد ، المرجع السابق ، ص 106 ، 107.