

التعديد القانوني لمسؤولية الناقل الجوي اتجاه الركاب في القانون الجزائري

الدكتورة وهبة بن ناصر
أستاذة محاضرة بكلية الحقوق والعلوم السياسية
جامعة معد خلطب بالبلدية

مُتَكَلِّمًا

يلتزم الناقل الجوي في تنفيذه لعقد النقل الجوي المبرم بينه وبين الركاب بضمان السلامة، فهو التزام تعاقدي بتحقيق غاية، وإذا أخل بهذا الالتزام بسبب وقوع حادث أثناء عملية النقل أدى إلى إصابة الركاب بضرر إما بالوفاة أو الجرح أو الإصابة بأي أذى آخر، فتقوم مسؤوليته العقدية لتوفر شروطها وبالتالي على الناقل التعويض عن الضرر جبرا له تطبيقا للقواعد العامة، ويترك لقاضي الموضوع السلطة التقديرية في تحديد قيمته بما يتناسب والضرر. لكن خرجت اتفاقية وارسو لسنة 1929م التي تنظم أحكام مسؤولية الناقل الجوي -المصادق عليها من طرف الجزائر- عن الأصل حيث حددت القيم القصوى للتعويض عن الأضرار التي قد تلحق الركاب لا يجوز تجاوزها محاولة منها تحقيق التوازن بين مصلحتين، مصلحة الناقل من جهة بتفادي تحميله قيمة كبيرة للتعويض عن ضرر ناجم عن حادث جوي محافظة على مواصلة النشاط في قطاع النقل الجوي الذي أصبح هاما رغم حدائته في جميع المجالات الاقتصادية والاجتماعية وغيرها، والركاب من جهة أخرى عن طريق اشتراط حسن نية الناقل لاستفادته من أحكام المسؤولية المحدودة ومنع أي اتفاق على الإعفاء أو التخفيف منها.

إلا أن تحديد المسؤولية قد يشجع الناقل الجوي على الإهمال وعدم بذل العناية اللازمة للمحافظة على سلامة الركاب، لذلك لابد من تقييده بشروط للاستفادة منها، وهو ما جاءت به اتفاقية وارسو.

لكن الإشكالية التي يمكن طرحها في هذا الموضوع هي: مدى تأثير القانون الجزائري في النص على أحكام تحديد مسؤولية الناقل الجوي تجاه الركاب باتفاقية وارسو وتعديلاتها؟ وهل للناقل أن يتمسك بها في جميع الحالات؟

وستكون دراسة هذه الإشكالية في القانون الجزائري اعتمادا على تحليل نصوص اتفاقية وارسو وتعديلاتها وفق المنهج التحليلي الوصفي، ونقسم الموضوع إلى مبحثين:

المبحث الأول: تحديد قيمة التعويض

المبحث الثاني: تشديد المسؤولية واتفاقات الإعفاء أو التخفيف منها(المسؤولية غير المحدودة)

المبحث الأول: تحديد قيمة التعويض

راعت اتفاقية وارسو مصلحة الناقل الجوي، وذلك لحثه على مواصلة العمل في مجال النقل الجوي وعدم تهربه بسبب عدم ضمان حماية قانونية له في حالة وقوع حوادث جوية، وفي نفس الوقت جاءت تحمي الركاب، لذلك قصرت تحديد المسؤولية على الناقل حسن النية، كما قررت إلغاء جميع الشروط التي يضعها الناقل في عقد النقل الجوي بقصد إعفائه من المسؤولية أو تخفيفها أو تخفيض قيمة التعويض عن حده الأقصى. نقسم هذا المبحث إلى مطلبين لدراسته:

المطلب الأول: مبدأ تحديد قيمة التعويض

المطلب الثاني: كيفية حساب قيمة التعويض بالعملة الوطنية

المطلب الأول: مبدأ تحديد قيمة التعويض

إن مبدأ تحديد التعويض أقرته اتفاقية وارسو لفائدة الناقل الجوي على أن يكون أقصى تعويض يلتزم به الناقل في مواجهة الركاب لجبر الضرر الذي لحقه بسبب خطأ الناقل، وهذا المبدأ ليس مستحدثا في القانون الجوي على أساس أنه قانون حديث ولا يقتصر فقط على النقل الجوي، بل هو معروف سابقا في مجال النقل البحري والنقل بالسكك الحديدية، وليستفيد الناقل الجوي من هذا المبدأ لابد من أن تتوافر ثلاثة شروط:

الشرط الأول: أن يكون النقل الجوي دوليا بالمعنى الذي حددته اتفاقية وارسو، أي أن يتم النقل بين نقطتين واقعتين في دولتين متعاقبتين أو الذي يتم بين نقطتين واقعتين على إقليم دولة متعاقدة مع وجود مرسى في إقليم دولة أخرى حتى ولو لم تكن متعاقدة، وأن يكون النقل بمقابل⁽¹⁾.

الشرط الثاني: أن يكون الناقل الجوي قد أصدر تذكرة السفر بالنسبة للراكب حسب نص المادة 2/3 من الاتفاقية المعدلة ببروتوكول لاهاي لسنة 1955 وفي حالة عدم وجود هذه الوثيقة تؤدي إلى حرمان الناقل من المسؤولية المحدودة.

وقد أعطى بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971 للناقل الجوي الاستفادة من الحد الأقصى للتعويض بالرغم من عدم مراعاة البيانات اللازمة في تذكرة السفر أو إيصال الأمتعة في المادة الثالثة منه⁽²⁾، أما في الجزائر فتبقى أحكام اتفاقية وارسو وتعديلها ببروتوكول لاهاي ساريا المفعول لعدم مصادقتها على بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971 بعد.

الشرط الثالث: تشترط المادة 22 من اتفاقية وارسو ألا يكون الحادث الناجم عنه الضرر قد جاء نتيجة لفعل ايجابي أو امتناع من جانب الناقل الجوي أو تابعيه، وذلك إما بقصد إحداث ضرر إما برعونة مقرونة بإدراك أن ضررا قد يترتب على ذلك⁽³⁾.

ونبحث في هذا الفرع عنصرين: الأول مبررات هذا المبدأ وطبيعته القانونية والثاني الحد الأقصى للتعويض.

الفرع الأول: مبررات مبدأ الحد الأقصى للتعويض وطبيعته القانونية:

ظهرت فكرة تحديد مسؤولية الناقل الجوي في بعض التشريعات الداخلية قبل اتفاقية وارسو وقد نقلتها هذه التشريعات عن القانون البحري سواء في التشريعات الداخلية أو الدولية المتمثلة في اتفاقية بروكسل لسنة 1924 بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بسند الشحن كما أخذت به اتفاقيتا برن للسكك الحديدية كل من اتفاقية نقل البضائع CIM، واتفاقية نقل الركاب والأمتعة CIV، لكن لم يؤخذ بمبدأ التحديد الشامل لكل حالات المسؤولية الناشئة عن الحادث أيا كان أساسها أو كانت طبيعتها سواء عقدية أو تقصيرية أو موضوعية، فهذه الطريقة عرفت في القانون البحري لكنها لا تصلح للتطبيق في القانون الجوي لأنها تقوم على فكرة "الترك"⁽⁴⁾، ومحتواها أنه إذا لم يؤد الحادث إلى غرق السفينة فإنها تعتبر قيمة حقيقية بغض النظر عن قدر العطب أو التلف الذي أصابها من الحادث، وعليه يمكن لدانني الناقل التنفيذ عليه، أما في النقل الجوي فغالبا لا يبقى من الطائرة بعد الحادث سوى الحطام الذي لا يساوي شيئا⁽⁵⁾.

لكن اتفاقية وارسو اعتمدت على تحديد المسؤولية عن كل راكب الملائمة أكثر لطبيعة النقل الجوي، فهي لصالح الناقل الذي يستطيع تقدير مدى الخسارة التي يمكن أن يتعرض لها أثناء الرحلة الجوية وبذلك يسهل عليه أن يغطي هذه الخسارة عن طريق التأمين، كما أن المسافر يكون على علم كامل بحدود التعويض الذي يستحقه

أو ورثته في حالة وقوع حادث، فيستطيع أن يعقد تأميناً إضافياً إذا قدر أن قيمة الضرر الذي قد يصيبه أكبر من الحد الأقصى للمسؤولية المقررة في الاتفاقية⁽⁶⁾، فالقاضي ليس له أن يحكم بأزيد من الحد الأقصى للتعويض ولو كانت قيمة الضرر الواقع أزيد منه، فتثور تساؤلات في هذا الصدد حول مبررات تحديد التعويض وحول طبيعته القانونية.

أ- مبررات تحديد التعويض: يمكن تبرير وجود وتبني اتفاقية وارسو لهذا المبدأ بعدة اعتبارات:

1- من الناحية الاقتصادية: إن الحوادث التي تتعرض لها الطائرة غالباً ما تؤدي إلى تحطيمها وهلاكها

الكامل بما فيها من أشخاص أو بضائع، فإذا قررنا مسؤولية الناقل الجوي من تعويض عن كل ضرر يترتب عن الحادث لانتفى الأمر إلى إفلاسه لأن التعويضات قد تفوق حجم ميزانيته، كما قد تؤدي إلى إخراجها من السوق الدولية للنقل الجوي الذي يعد حالياً منفعة عمومية لا يمكن الاستغناء عنه⁽⁷⁾.

انتقد البعض ومنهم الدكتور البهنساوي هذا المبرر على أساس أن الطائرات تستفيد من حماية في صناعاتها كالمساعدات المالية من الدولة أو مشروعات التأمين التبادلي إذا ما رفضت شركات التأمين إبرام عقود تأمين عن مسؤولية غير محدودة، كما أن الناقل عليه أن يدفع بما أنه يتلقى ربحاً كلما زادت سعة الطائرة - لأنه كلما زادت سعة الطائرة زادت قيمة التعويض المستحقة عند وقوع حادث- وأن علم التأمين قد تقدم ولم تعد المسؤولية الكاملة عائفاً دون إبرام عقد تأمين يغطي مسؤولية الناقل مهما بلغ حجم التعويضات المستحقة.

2- من الناحية القانونية: تحديد المسؤولية حسب رأي الفقه أصبح أمراً حتمياً وضرورياً بعد التعديلات التي طرأت على اتفاقية وارسو حيث استبدلت فكرة الخطر بفكرة المخاطر كأساس للمسؤولية، وذلك لحساب الخسائر التي يمكن التأمين عليها⁽⁸⁾. إذ يستحيل على الناقل توقع قيمة التعويض عن المخاطر التي قد يتعرض لها مشروعه⁽⁹⁾.

وانتقد هذا المبرر على أن تطور علم الإحصاء وحساب الاحتمالات يسمحان بتحديد مدى الأضرار المحتمل وقوعها نتيجة الحادث الجوي بدرجة كبيرة من الدقة حتى في حالة المسؤولية غير المحدودة⁽¹⁰⁾.

ب- طبيعته القانونية: تنص المادة 22 من اتفاقية وارسو 1929 على أنه "في نقل الأشخاص تتحدد مسؤولية الناقل تجاه كل مسافر بمبلغ 125 ألف فرنك"

وضوعف هذا المبلغ ببروتوكول لاهاي ورفعته بروتوكول جواتيمالا إلى مليون وخمسمائة ألف فرنك.

1- تحديد التعويض تحديد قانوني وليس اتفاقي، فلا يتطلب قبول المسافرين لسريانه، فهو يسري على كل نقل يخضع لاتفاقية وارسو⁽¹¹⁾.

2- تحديد المسؤولية من طبيعة أمرة: يستخلص هذا من نص المادة 22 السالفة الذكر والمادة 23 التي تنص: "كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته..."، فتحدد المسؤولية من النظام العام الدولي الذي يلتزم به القاضي الوطني حتى ولو كان قانونه الوطني لا يضع حدا للمسؤولية أو يضع حدا أدنى مما حددته الاتفاقية⁽¹²⁾، والاتفاق على رفع قيمة التعويض يكون صحيحا في حين يبطل الاتفاق على التخفيض منه.

3- تحديد المسؤولية ليس تقديرا جرافيا: فلا يحصل المضرور إلا على المبلغ الذي يعادل الضرر الفعلي ولو كانت قيمته أقل من التعويض المحدد في الاتفاقية، وليس له أن يدعي حقه في التعويض كاملا، كما أنه يحصل على التعويض المحدد كحد أقصى حتى ولو فاقت قيمة الضرر قيمته، فيشترط للحصول على الحد الأقصى للتعويض أن يكون الضرر مساويا أو أكبر منه، أي أن المضرور يحصل على أقل المبلغين: قيمة الضرر الفعلي أو الحد الأقصى المنصوص عليه⁽¹³⁾.

الفرع الثاني: الحد الأقصى للتعويض: وضعت اتفاقية وارسو حدا أقصى

للتعويض عن الأضرار التي قد تصيب المسافرين أو أصحاب البضائع نتيجة إخلاله بالتزامه التعاقدية وهو الالتزام بضمان السلامة، ثم جاءت تعديلاتها ورفعت من هذا الحد، ورغم أنه تقرر لفائدة الناقل الجوي إلا أنه قد لا يستفيد منه لعدم توافر شروط استفادته المقررة في نفس الاتفاقية.

أ- تطور الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية وارسو وتعديلاتها: حددت الاتفاقية التعويض بالنسبة للركاب في نص المادة 23 على أنه "في نقل الأشخاص تكون مسؤولية الناقل قبل كل راكب محدودة بمبلغ مائة وخمسة وعشرين ألف فرنك، وإذا كان قانون المحكمة المعروض عليها النزاع يجيز أن يكون التعويض في صورة ربع، فلا يجوز أن يزيد رأس المال على الحد المذكور".

ويقصد بالفرنك الفرنك الذهبي وهو ما ورد في نفس المادة فقرة رابعة "المبالغ المبينة بالفرنكات في هذه المادة تعتبر مقدرة بواقع وحدة نقدية مكونة من 65 ملغ ونصف من الذهب عيار تسعمائة من الألف ذها خالصا، وتكون هذه المبالغ قابلة للتحويل إلى كل عملة وطنية في أرقام دائرية"⁽¹⁴⁾، فمثلا 125 ذهب

هو حوالي 10.000 دولار أمريكي، 250 فرنك ذهب أي حوالي 20 دولار أمريكي و 500 فرنك ذهب أي حوالي 400 دولار أمريكي. وهذه التعويضات لا تستحق تلقائياً، بل يجب أن تتناسب مع الضرر الحقيقي الذي أصاب الراكب⁽¹⁵⁾.

- وفي بروتوكول لاهاي المعدل للاتفاقية في سنة 1955، الذي عدل من قيمة الحد الأقصى للتعويض لأنه أصبح لا يتناسب وارتفاع مستوى المعيشة والأسعار في جميع أنحاء العالم، كما أن التطور السريع في مجال النقل الجوي أدى إلى تناقص الخطر الجوي، وتؤكد مبدأ السلامة الجوية في الطيران، فحدده بضعف القيمة السابقة أي 250 ألف فرنك⁽¹⁶⁾.

كما استحدث بروتوكول لاهاي مادة جديدة والتي أصبحت هي المادة 25 من اتفاقية وارسو والخاصة بالضرر الناتج عن الخطأ الشخصي لتابعي الناقل الجوي، بعد أن وجهت انتقادات للاتفاقية بعدم النص على ذلك مما يسبب تعطيل نصوص الاتفاقية الخاصة بالمسؤولية المحدودة لأن هدف المضرور هو الحصول على التعويض الكامل برفعه دعوى ضد تابعي الناقل⁽¹⁷⁾، حيث تنص المادة 25 من الاتفاقية على: "1- إذا رفعت الدعوى على تابعي الناقل بناء على ضرر مما هو مذكور في الاتفاقية، جاز لهذا التابع متى أثبت أنه تصرف أثناء تأدية وظيفته، أن يستفيد من حدود المسؤولية التي يستطيع الناقل التمسك بها طبقاً للمادة 22.

2- لا يجوز أن يزيد على الحدود المذكورة المبلغ الكلي للتعويض الذي يمكن الحصول عليه في هذه الحالة من الناقل وتابعيه"، ويشترط أن تتوافر العلاقة السببية بين خطأ التابع والضرر الحاصل لتطبيق أحكام هذه المادة⁽¹⁸⁾.

فحكم هذه المادة لا يسري في مواجهة الدعاوى التي يكون القضاء الأمريكي هو المختص بالفصل فيها لأن الولايات المتحدة الأمريكية لم تصادق على بروتوكول لاهاي.

- أما في بروتوكول مونتريال لسنة 1966، رفع قيمة التعويض إلى 75 ألف دولار أمريكي لكل راكب عن وفاته أو إصابته، بعدما أعلنت الولايات المتحدة انسحابها من اتفاقية وارسو بسبب رفض أعضائها رفع حد المسؤولية إلى 100 ألف دولار أمريكي، مما اضطر تدخل الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA) وأقنع مجموعة من شركات الطيران الأمريكية والأجنبية وهيئة الطيران الأمريكية CAB، تم إعلان هذا الاتفاق بين مجموعة شركات الطيران في 04 ماي 1966 بمدينة مونتريال وصادقت عليه هيئة الطيران المدني الأمريكية في 15 ماي 1966⁽¹⁹⁾، ولا يسري هذا الاتفاق إلا على عقود النقل الجوي الخاضعة لاتفاقية

وارسو شرط أن تقع نقطة القيام أو الوصول أو المرسى الجوي أثناء الرحلة على الأراضي الأمريكية⁽²⁰⁾.

ثم جاء بروتوكول جواتيمالا سيتي الموقع في 08 مارس 1971 الذي كان بمثابة المراجعة الشاملة لاتفاقية وارسو، على اعتبار أن اتفاق مونتريال 1966 مجرد إجراء وقتي لابد أن يليه تدخل الدول الأعضاء في الاتفاقية، فعدل في أساس المسؤولية فأصبحت مسؤولية موضوعية وفي بعض الأحكام الجوهرية الأخرى ووضع حدا أقصى للتعويض بالنسبة للحوادث التي تصيب الركاب بمليون وخمسمائة ألف فرنك⁽²¹⁾، كما جاء في هذا البروتوكول عدم قابلية حد المسؤولية المقرر فيه للتجاوز لأي وجه كان، منه فالغى ما ورد في الجملة الأخيرة من الفقرة الأولى للمادة 22 من اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي، التي تسمح بالاتفاق على الزيادة في القيمة القصوى المحددة للتعويض فيهما⁽²²⁾، حيث نصت المادة 09 من نفس البروتوكول: "غير قابل للتجاوز أيا كانت الملايسات التي يرتد إليها أساس المسؤولية".

إضافة إلى نصه على تقرير زيادة دورية في حد المسؤولية بغرض التغلب على المشاكل التي تثار كل مرة حول ذلك، حسب ما تتطلبه الظروف الاقتصادية فقد نصت المادة 15 منه على أنه "يجوز إضافة مبلغ 187500 فرنك إلى الحد الأقصى للتعويض في نهاية السنة الخامسة والعاشرة من دخول البروتوكول حيز التنفيذ ويشترط لتطبيق ذلك موافقة ثلثي الدول الأطراف في البروتوكول".

ونجد أنه يصعب على بعض الدول الانضمام والمصادقة على هذا البروتوكول لرفعه قيمة التعويض إلى مليون ونصف المليون فرنك بوانكاريه أو 100 ألف دولار أمريكي، مما لا يسمح للدول الفقيرة والنامية الانضمام له⁽²³⁾.

- وآخر تحديد لأقصى قيمة للتعويض كان في بروتوكول مونتريال لسنة 1975 لحساب التعويض طبقا لاتفاقية وارسو وتعديلاتها إلى الوحدات الحسابية التي يحددها صندوق النقد الدولي FMI، حيث أصبح الحد الأقصى عن وفاة الراكب أو إصابته هو 100.000 وحدة سحب خاصة.

لكن تجدر الإشارة إلى أن هذه الوحدة الحسابية لا تطبق إلا على الدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي، وهذا ما تبينته اتفاقية مونتريال 1999 التي لم تدخل حيز النفاذ بعد فقد جاءت بأحكام جديدة في مسائل التعويض عن الأضرار منها عدم تحديد المسؤولية إلا في حالات، فالتعويض يكون على قدر الضرر كما أخذت بحقوق السحب الخاصة كوحدة حساب يتم على أساسها حساب قيمة التعويض بالعملة

الوطنية، وتبنت أيضا آلية لمراجعة حدود المسؤولية على فترات دورية لمواجهة التغير في القوة الشرائية للمبالغ المنصوص عليها كحد أقصى للتعويض⁽²⁴⁾.

ب- أما قانون الطيران المدني الجزائري فقد نصت المادة 150 منه على أنه: "مع مراعاة أحكام المادة 152 أدناه تمارس مسؤولية الناقل الجوي إزاء كل شخص منقول طبقا لقواعد اتفاقية وارسو المؤرخة في 12 أكتوبر 1929 وبروتوكول لاهاي في 28 سبتمبر 1955 والمصادق عليها من طرف الجزائر.

وتحدد قيمتها بمائتي وخمسين ألف (250.000) وحدة حسابية متشكلة من خمسة وستين ميلغراما ونصف من الذهب على أساس تسعمائة من الألف من الذهب الخالص، ويمكن أن تحول وحدات الحساب المذكورة للعملة الوطنية بأرقام صحيحة، ويتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة في تاريخ النطق بالحكم".

نجد أن قانون الطيران المدني نص صراحة على الرجوع إلى اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي 1955 المعدل لها، وحددت المادة 150 قيمة التعويض عن كل مسافر ب 250 ألف وحدة حسابية كحد أقصى للتعويض، والوحدة الحسابية تقابلها وحدة نقدية في اتفاقية وارسو وتساوي 65.5 ملغ من الذهب على أساس 900 من ألف ذهبيا خالصا، أي 95، 58 ملغ من الذهب الخالص، دون تحديد منه. للتعويض عن الأضرار التي قد تلحق بالبضائع والأمتعة المسجلة من تلف أو هلاك، فنرجع في ذلك إلى نص المادة 2/23 من اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي المعدل لها، أين حددت قيمة التعويض عن الأضرار التي تلحق بالبضائع والأمتعة المسجلة ب 250 فرنك عن كل كيلوغرام، أما الأشياء التي يحملها الراكب معه على متن الطائرة ب 5 آلاف فرنك لكل راكب.

المطلب الثاني: كيفية حساب قيمة التعويض بالعملة الوطنية

تنص المادة 23 من اتفاقية وارسو على أنه: "في نقل الأشخاص تكون مسؤولية الناقل قبل كل راكب محدودة بمبلغ مائتين وخمسين ألف فرنك... المبالغ المبينة بالفرنكات في هذه المادة تعتبر مقدرة بواقع وحدة نقدية مكونة من خمسة وستين ميلغرام ونصف من الذهب عيار تسعمائة من الألف، ويمكن تحويل هذه المبالغ إلى أية عملة وطنية في أرقام دائرية"، وقد عدلت مبالغ التعويضات المقدرة في هذه المادة بموجب بروتوكول لاهاي لسنة 1955 ثم بروتوكول جواتيمالا سيتي لسنة 1971 الذي لم ينفذ بعد.

ويستفاد من هذا النص أن اتفاقية وارسو وضعت مبلغا من وحدات الحساب يتم ترجمتها إلى عملات وطنية، وكانت وحدة الحساب هي وحدة نقدية ذهبية

تتمثل في الفرنك الفرنسي⁽²⁵⁾، ويتم تحويل هذه الوحدة إلى أية عملة وطنية وفقاً لقيمة الذهب المقدر لتلك العملة، فلا يتأثر بذلك المضروور فيما يحصل عليه من تعويضات باختلاف قيم عملات الدول التي يعرض النزاع أمام محاكمها⁽²⁶⁾.

لكن هذه الاتفاقية أغفلت جانبين في غاية الأهمية:

أولاً- التاريخ الذي يجب الاعتماد به عند التحويل إلى العملة الوطنية وكان أمام القضاء ثلاثة حلول:

- 1- أن يأخذ بقاعدة تاريخ صدور الحكم.
- 2- أو يأخذ بقاعدة تاريخ وقوع الضرر.
- 3- أو بقاعدة تاريخ الوفاء.

وقد عدل بروتوكول لاهاي المادة 22 من اتفاقية وارسو في فقرتها الخامسة والتي نصت على الأخذ بقاعدة يوم صدور الحكم⁽²⁷⁾، بنصها: "...ويجري تحويل هذه المبالغ عند التقاضي إلى عملات وطنية غير النقد بالذهب وفقاً للقيمة الذهبية لتلك العملات يوم صدور الحكم".

ثانياً- الكيفية التي يتم بها التحويل وسعر الصرف، فهل يتم التحويل على أساس السعر الرسمي للسوق أو سعر السوق الحرة أم هناك وسيلة أخرى؟

لم يكن يؤثر تحويل الفرنك الذهبي إلى العملات الوطنية أي مشكل في البداية. وذلك بثبوت السعر الرسمي للذهب، فإذا كانت عملة دولة القاضي هي النقد بالذهب، فإن التحويل من الفرنك الفرنسي إلى عملة دولة القاضي أي وحدة الدفع الوطنية يكون أساس العلاقة بين قدر الذهب في الودعتين: وحدة الحساب أو القياس وهي الفرنك الفرنسي ووحدة الدفع هي العملة الوطنية، وإذا كانت العملة الوطنية غير مقومة بالذهب فيستعان في ذلك بسعر التحويل الرسمي للفرنك الفرنسي أو بقيمة عملة تالفة مقومة بالذهب⁽²⁸⁾.

وبدخول اتفاقية جمايكا المعدلة لاتفاقيات "بريتون وودز" وهي مجموعة من القرارات صيغت في شكل اتفاقيات ناتجة عن مؤتمر عقده الدول الأعضاء في مجمع الذهب، والتي أرست قاعدة الذهب وقاعدة الصرف بالذهب حيز النفاذ ابتداء من 01 أبريل 1978، ولقد اتضح صعوبة استخدام الفرنك الفرنسي كوحدة قياس وتحويلها إلى العملات الوطنية، وذلك بسبب ما قرره هذه الاتفاقية من خطر على الدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي ربط عملاتها بالذهب وبسبب إلغائها السعر الرسمي للذهب⁽²⁹⁾.

لذلك جاءت بروتوكولات مونتريال الإضافية - الأربعة - لسنة 1975 المعدلة لاتفاقية وارسو، واستبدلت حقوق السحب الخاصة بالفرنك الذهب المنصوص عليه في الاتفاقية الأصلية كأساس لحساب التعويض، وقد قومت هذه الوحدة الجديدة في بداية الأمر بالمقابلة لمجموعة من عملات الدول الأعضاء طبقاً لنظام سلة العملات، ثم على أساس وزن معين من الذهب، وألزم صندوق النقد الدولي الدول الأعضاء أن تحدد أسعار عملاتها في البنوك المركزية على أساس حقوق السحب الخاصة هذه، لكن مشكلة تحويل الفرنك الفرنسي لم تنته بذلك فهي تبقى قائمة ببقاء اتفاقية وارسو أساساً لمسؤولية الناقل الجوي الدولي⁽³⁰⁾، وظهرت هذه الوحدة بسبب الوضع المتدهور لنظام النقد الدولي بسبب إلغاء السعر الرسمي للذهب مما أدت بدراسات صندوق النقد الدولي إلى قرار وحدة نقدية جديدة لحل محل الذهب والتي تعادل 15 فرنك بوانكاريه.

ولا يزال الفقه منقسم إلى عدة اتجاهات حول الحل الواجب إتباعه لحل مشكل تحويل الفرنك الفرنسي إلى العملة الوطنية:

الاتجاه الأول: هذا الاتجاه يرفض اتخاذ سعر الذهب أساساً لتحويل الفرنك بوانكاريه إلى العملة الوطنية، وهو ما أخذ به القضاء المصري الذي يرى أن التعويض يكون بعدد من الجنيهات المصرية الورقية مساوٍ لعدد من الجنيهات الذهبية المشتملة على ذهب يعادل وزن الذهب الذي تشتمل عليه الفرنكات بوانكاريه التي أقرتها الاتفاقية كحد للمسؤولية.

انتقد هذا الرأي القضائي على أساس إن اتفاقية جمايكا منعت ربط العملة الوطنية بالذهب، كما أنه قد يضر بمصلحة المدعي أمام المحاكم المصرية بسبب انخفاض قيمة الجنيه المصري⁽³¹⁾.

الاتجاه الثاني: يرى وجوب تحويل الفرنك الفرنسي إلى العملة الوطنية على أساس سعر الذهب الرسمي، لأن هذا ما يتفق مع قصد الاتفاقية في اختيار وحدة نقدية يتحقق بها الاستقرار والثبات.

ولقد انتقد هذا الرأي على أن السعر الرسمي للذهب لا يستعمل إلا في المعاملات التي تربط البنوك المركزية بعضها ببعض⁽³²⁾، وقد أوصت اللجنة القانونية للايكو منذ 1974 بالأخذ به، وأخذ به القضاء في العديد من الدول.

الاتجاه الثالث: أن التحويل يجب أن يتم على أساس سعر الذهب في السوق الحرة، وهذا الاتجاه يهدف إلى مصلحة المضرور لأن سعر الذهب في السوق الحرة مرتفع عن السعر الرسمي له ذو الطابع التحكيمي، وأخذ به قضاء عدة دول.

الاتجاه الرابع: يرى أن تحويل الفرنك الفرنسي إلى العملة الوطنية على أساس حقوق السحب الخاصة التي أقرها صندوق النقد الدولي والتي تعادل الوحدة منها 15 فرنكا، لكن هذا الرأي يقتصر على أعضاء الصندوق فقط⁽³³⁾.

الاتجاه الخامس: يرى أنه يتم تقدير التعويض على أساس العملة الفرنسية الجديدة لأنها حلت محل العملة القديمة.

كما انتقد هذا الرأي على أنه يربط مصير جميع المضربين في كل أنحاء العالم بالسياسة النقدية الفرنسية في تحديد قيمة الفرنك الفرنسي⁽³⁴⁾.

أما قانون الطيران المدني الجزائري فقد أخذ بالوحدة الحسابية كوحدة لتقدير الحد الأقصى للتعويض والوحدة الحسابية في مفهوم القانون الجزائري وحسب ما ورد في نص المادة 3/150 من القانون رقم 98-06 على أنه: "... مشكلة من خمسة وستين ملغ ونصف من الذهب على أساس تسعمائة من الألف من الذهب الخالص، ويمكن أن تحول وحدات الحساب المذكورة للعملة الوطنية بأرقام صحيحة ويتم التحويل، في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة في تاريخ النطق بالحكم" من هذه المادة نجد أن المشرع قد حدد تاريخ تحويل الوحدة الحسابية إلى العملة الوطنية بتاريخ النطق بالحكم، أي بنفس حكم المادة 22 من الاتفاقية المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955.

والوحدة الحسابية وهي نفسها الوحدة النقدية في اتفاقية وارسو تساوي 65.5 ملغ من الذهب على أساس 900 من الألف من الذهب الخالص ويتم تحويلها حسب قيمة الذهب في الجزائر وقت النطق بالحكم.

فالذهب يبقى أساسا للتحويل من الفرنك الفرنسي إلى العملات الوطنية لذلك يبقى القانون الجزائري يعتمد عليه وذلك تطبيقا لأحكام اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي المعدل لها وهو أمر واقع طبقا لنص المادة 22 من الاتفاقية والمادة 05/22 من بروتوكول لاهاي 1955 ونص المشرع على ذلك صراحة في نص المادة السالفة الذكر، والتي جاء فيها: "... ويتم التحويل من حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة في تاريخ النص بالحكم"، والذهب كأساس للتحويل للعملة الوطنية يكون على أساس سعره الرسمي في البنوك المركزية⁽³⁵⁾. خاصة وأن اتفاقات مونتريال الأربعة لسنة 1975 لم تدخل حيز النفاذ بين الدول الأعضاء في الاتفاقية لتحل حقوق السحب الخاصة محل الفرنك بوانكاريه.

ونرى أن الأخذ بهذا المعيار للتحويل إلى العملة الوطنية في الجزائر وإن كان يخلق نوعا من الاستقرار والثبات، لكن رغم ذلك فإنه يؤدي إلى جماد قيمة

النقود منذ وجود الاتفاقية، وأن الأخذ بسعر السوق الحرة يكون أكثر تحقيقاً للتوازن بين مقدار التعويض المحدود وبين القدرة الشرائية للنقود، حيث أنه سيؤدي إلى التعبير في قيمة التعويض الذي يحصل عليه المضرور بحسب القوة الشرائية لهذه العملة مما يجعله عادلاً مهما تدهورت قيمة النقود.

المبحث الثاني: تشديد المسؤولية واتفاقات الإعفاء أو التخفيف منها (المسؤولية غير المحدودة)

يتوفر الشروط التي أقرتها اتفاقية وارسو وتعديلاتها يستفيد الناقل الجوي من الحد الأقصى للتعويض، وعدم توافر إحدى هذه الشروط نرجع إلى القواعد العامة في تحديد قيمة التعويض وهي التعويض بما يناسب الضرر الذي لحق بالمضرور ولا تكون محدودة، فعاقبته الاتفاقية بالحرمان من الاستفادة من نصوصها التي تحد من مسؤوليته أو تعفيه منها متى كان سبب النية⁽³⁶⁾.

وأباحت الاتفاقية تشديد المسؤولية للناقل اتفاقاً بينه وبين مستعملي الطائرة، عكس اتفاقات الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها التي تعد باطلة بطلاناً مطلقاً. لذلك نتطرق أولاً للتشديد القانوني لمسؤولية الناقل الجوي والتشديد الاتفاقي ثم اتفاقات الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية.

المطلب الأول: تشديد المسؤولية.

المطلب الثاني: اتفاقات الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية.

المطلب الأول: تشديد المسؤولية

يشترط في اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها أن يكون الناقل حسن النية ليستفيد من نظام المسؤولية المحدودة، أما إذا كان الناقل الجوي سبب النية فإنه يحرم من استفادته من التعويض المحدد في الاتفاقية، وتشديد المسؤولية يكون إما بالنص الصريح في الاتفاقية على الحالات التي تشدد فيها المسؤولية وقد تكون بموجب الاتفاق بين طرفي العقد.

الفرع الأول: التشديد القانوني للمسؤولية: إن فكرة التشديد القانوني

لمسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو 1929 ترتبط أساساً بتنفيذه لالتزاماته التعاقدية بحسن نية من ناحية، أي دون ارتكابه هو أو أحد تابعيه خطأ عمدي بقصد إحداث الضرر أو الإهمال أو غش، ومن ناحية ثانية إصدار مستندات النقل مستوفية لجميع الشروط والبيانات اللازمة. وإخلال الناقل الجوي بهذه الالتزامات تترتب عنه عدم تمكنه من التمسك بأحكام المسؤولية المحدودة المقررة لصالحه في اتفاقية وارسو⁽³⁷⁾.

الحالة الأولى: تخلف وثائق السفر أو عدم اشتمالها على البيانات اللازمة ألزمت اتفاقية وارسو في المواد الثالثة والرابعة والثامنة الناقل الجوي أن يسلم الطرف الثاني وثائق تثبت عقد النقل الجوي مشتملة على بيانات ضرورية نصت عليها المواد السابقة وهي بمثابة تبصير الركاب للصيغة الدولية للرحلة وخضوعها لنظام المسؤولية المحدودة، من أجل إعطائهم فرصة للتأمين على حياتهم إذا أرادوا ذلك.

وتتمثل هذه الوثائق في تذكرة السفر، ففي حالة عدم إصدارها أو فقدانها بعد إصدارها وسمح الناقل بإتمام عملية النقل رغم ذلك، فهو مغل بواجباته القانونية وبالتالي لا يستفيد الناقل الجوي من أحكام المسؤولية المحدودة تطبيقاً لنصوص المواد 3، 4، 2 و 9 من الاتفاقية⁽³⁸⁾.

والسؤال الذي يطرح نفسه هو: هل يطبق نفس الحكم السابق في حالة وجود نقص في البيانات الواجب ذكرها في تذكرة السفر؟

إن البيانات اللازمة في كل من تذكرة السفر (المادة 03)، والتي خفف منها بروتوكول لاهاي المعدل للاتفاقية سنة 1955 وقصرها على ثلاثة بيانات في كل وثائق السفر وهي:

- 1- بيان نقطة القيام والوصول.
- 2- إذا وقعت نقطتا القيام والوصول في إقليم طرف واحد متعاقد، ويكون من المتوقع وجود مرسى جوي أو أكثر في إقليم دولة أخرى فيبيان أحد تلك المراسي.
- 3- تنبيه بأن النقل يخضع لاتفاقية وارسو التي تحدد بوجه عام مسؤولية الناقل عند وقوع وفاة أو إصابة للراكب.

فغرض الاتفاقية هو توحيد هذه المستندات في جميع الدول المنضمة من جهة وحماية مستعملي مرفق النقل الجوي ولفت انتباههم إلى الصفة الدولية للنقل وأحكام المسؤولية المحدودة من جهة أخرى. والتعديل الذي جاء به بروتوكول لاهاي 1955 قصر جزاء حرمان الناقل من أحكام المسؤولية المحدودة في حالة عدم تسليمه وثائق السفر أصلاً، وفي حالة خلو المستند من ذكر البيان الخاص بتنبيه الركاب بأن النقل يخضع لاتفاقية وارسو وبالتالي نظام المسؤولية المحدودة.

لكن وبعد رفع قيمة التعويض في بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971 إلى المليون ونصف فرنك في حالة وفاة الراكب أو إصابته بجراح في المواد 2 و 3 منه على أن عدم مراعاة البيانات الإلزامية في تذكرة السفر لا تؤثر على استفادة الناقل

الجوي من الحد الأقصى للتعويض، لكن هذا الحكم وحسب نفس البروتوكول لا ينطبق على حالة عدم إصدار الناقل الجوي لتذكرة السفر⁽³⁹⁾.

الحالة الثانية: رجوع الضرر إلى غش الناقل أو إلى خطأ من جانبه مساو للغش تنص المادة 25 من اتفاقية وارسو على أنه: "1- ليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها، إذا كان الضرر قد تولد عن غشه أو خطأ يراه قانون المحكمة المعروض عليها النزاع معادلاً للغش".

2- وكذلك يحرم الناقل من هذا الحق إذا أحدث الضرر في نفس الظروف أحد تابعيه في أثناء تأديته لأعمال وظيفته".

و لقد أثار تحديد المقصود بعبارة "الغش والخطأ المعادل له" صعوبات في التطبيق خاصة وقد تركت الاتفاقية الأمر في ذلك لقانون المحكمة المعروض عليها النزاع وانقسم الفقه في ذلك إلى فريقين⁽⁴⁰⁾. - ذهب الفريق الأول إلى أن المادة 25 تتضمن قاعدة إسناد إلى القانون الداخلي، والقاضي له الحرية في تطبيق قانونه الوطني وتعريفه للخطأ المعادل للغش، ولقد أخذ به القضاء الفرنسي وقضاء الدول التي تأثرت بالنظام القضائي الفرنسي، فقضت أن الخطأ المعادل للغش هو الخطأ الجسيم، فلا يستفيد الناقل من المسؤولية المحدودة سواء بسبب غشه أو خطئه الجسيم. أما الفريق الثاني فقال أن القاضي ليست له الحرية في تحديد معنى الخطأ المعادل للغش، وأن المادة 25 تتضمن قاعدة موضوعية هدفها ليس إسناد إلى القوانين الداخلية، وإنما السماح للدول التي لا يوجد في قانونها الداخلي اصطلاح مقابل ومطابق لفكرة الغش كالدول الأنجلوساكسونية مثلاً أن تستعين بأقرب فكرة موجودة في قانونها الداخلي إلى فكرة الغش⁽⁴¹⁾. فقضاء الدول التي لا تعرف الغش قررت أنه لا بد من توفر شرطين في الخطأ لمعادل الغش هما: اتجاه الإرادة إلى ارتكاب فعل أو الامتناع عن أداء واجب معين أولاً وتوافر حالة نفسية معينة لدى مرتكبه أو الممتنع تتمثل في وعيه بالنتائج الضارة المحتمل ترتبها على فعله أو امتناعه وعدم اكترائه ثانياً⁽⁴²⁾.

وهذا الاختلاف يؤثر على ما جاءت من أجله اتفاقية وارسو وهو توحيد قواعد النقل الجوي، فجاء بروتوكول لاهاي 1955 بتعريف للخطأ المعادل للغش في المادة 13 منه: "لا تسري حدود المسؤولية المقررة في المادة 22 متى قام الدليل على أن الضرر ناشئ عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه واقع إما بقصد إحداث ضرر وإما برعونة مقرونة بإدراك احتمال ترتب ضرر على ذلك فإذا وقع الفعل أو الامتناع من جانب التابعين فيجب كذلك إقامة الدليل على أنهم إنما تصرفوا عندئذ في نطاق تأدية وظائفهم" جعل هذا التعديل صيغة موحدة

للخطأ بوضعه لقاعدة دولية موضوعية الذي يؤدي إلى حرمان الناقل من التعويض المحدود تلتزم به محاكم الدول الأطراف في الاتفاقية بعد تعديلها⁽⁴³⁾. وهو الحكم الذي أخذ به القانون الجزائري في المادة 151 من قانون الطيران المدني: "لا تسري حدود المسؤولية المحددة في هذا القانون إذا ثبت أن الخسارة ناتجة عن غش أو خطأ يقدر أنه معادل للغش أو الخطأ الذي ارتكبه الناقل أو مندوبوه خلال ممارسة وظيفتهم".

والخطأ المعادل للغش لم يعرفه القانون الجزائري لذلك نأخذ بالتعريف الذي ورد في المادة 13 من بروتوكول لاهاي على أساس ما جاء في نص المادة 150 صراحة على أنها تأخذ بجميع أحكام اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي⁽⁴⁴⁾.

تطبق أحكام المسؤولية غير المحدودة في الحالات التي نص عليها القانون، كما يستطيع الطرفان الاتفاق على الزيادة في المبالغ المحددة في الاتفاقية وهو ما يسمى بالتشديد الاتفاقي للمسؤولية.

الفرع الثاني: التشديد الاتفاقي للمسؤولية: جاءت اتفاقية وارسو

بالحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل الجوي حماية له وأقرت بطلان الاتفاق على التنازل عنه أو الإعفاء منه، لكن من نص المادة 1/22 نجدها تسمح بالاتفاق على رفع قيمة التعويض في نقل الأشخاص حيث تنص: "يجوز للراكب بناء على اتفاق خاص مع الناقل أن يضع حدا أعلى للمسؤولية". لكن هذا النوع من الاتفاقات نادر جدا في نقل الركاب لأنهم غالبا ما يلجؤون إلى التأمين لضمان جبر ما يزيد من أضرار لا يكفي تعويضها الحد الأقصى القانوني لمسؤولية الناقل⁽⁴⁵⁾.

ويرى البعض أن اتفاق مونتريال لسنة 1966، يعد من قبيل اتفاقات تشديد المسؤولية برفعه لقيمة التعويض إلى 75 ألف دولار، لكننا نجد أن هذا الاتفاق لا يمكن اعتباره كذلك لأنه مفروض على شركات الطيران من طرف هيئة الطيران المدني، كما أن الاتفاق على تشديد المسؤولية يعرضه الراكب ويوافق عليه الناقل ويبرم بينهما اتفاق خاص بذلك⁽⁴⁶⁾، مثلا في حالة إذا كانت هذه الحماية القانونية هي السبب في إفلاسه وشل حركة النقل الجوي وعرقلة الاستغلال الجوي، مما يؤدي بالناقل إلى التنازل عن هذه الحماية وقبوله لأعلى من قيمة التعويض المحددة في الاتفاقية.

كما أن التعويض الاتفاقي لا يعد من قبيل التقدير الجزافي الذي يستحق بصفة تلقائية مهما كانت قيمة الضرر، وإنما هو بمثابة حد أقصى جديد للتعويض، لا يمكن تجاوزه ولا يفترض الوصول إليه أو بلوغه، فإذا ثبت أن الضرر أقل من

التعويض الاتفاقي الجديد، فالمضرور لا يستحق إلا مقدار جبر الضرر تطبيقاً لقاعدة مساواة التعويض للضرر⁽⁴⁷⁾.

ويتمثل هذا الأثر في استبدال القيمة المعلنة فيه بالحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه في الاتفاقية ولا تعد هذه القيمة المعلنة تقديراً جزافياً يستحق بصفة تلقائية، وإنما لا تستحق بكاملها إلا إذا كان الضرر الواقع مساوياً لها، وإذا كان الضرر قيمته أقل فلا يلتزم الناقل إلا بالقيمة الأقل، ويقع على الناقل عبء إثبات نقصان قيمة الضرر عن التعويض المعلن.

كما تسري اتفاقات تشديد المسؤولية في حق الناقل الذي أبرم عقد النقل، لكن لا يكون لها أثر على الناقل الفعلي الذي يقوم بتنفيذ العقد إلا إذا قبلها طبقاً للمادة 2/3 من اتفاقية جواد الاخار⁽⁴⁸⁾.

ولم ينص المشرع الجزائري صراحة على إمكانية تشديد المسؤولية اتفاقاً بين الناقل ومستعملي النقل الجوي، نطبق في ذلك أحكام المادة 12/22 من اتفاقية وارسو والتي لم يتم تعديلها في كل من بروتوكول لاهاي وبروتوكول مونتريال لسنة 1975، كذلك نأخذ بنص المادة 2/3 من اتفاقية جواداخارا المعدلة لاتفاقية وارسو⁽⁴⁹⁾.

المطلب الثاني: اتفاقات الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية

سمحت اتفاقية وارسو لطرفي عقد النقل بالزيادة في القيمة المحددة القصوى للتعويض أي تشديد المسؤولية اتفاقاً، لكنها في مقابل ذلك أبطلت أي شرط يكون الغرض منه إعفاء الناقل من المسؤولية تماماً أو التخفيف من قيمة التعويض.

الفرع الأول: بطلان اتفاقات الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية؛ قررت

اتفاقية وارسو بطلان اتفاقات الإعفاء أو التخفيف من مسؤولية الناقل الجوي، وتعرف اتفاقات المسؤولية على أنها: "الاتفاقات التي يقصد منها تنظيم آثار المسؤولية على غير الوجه الذي نظمت عليه في القانون، فهي تعدل من أحكام المسؤولية الناشئة عن الإخلال بالعقد أو الناتجة عن إثبات فعل غير مشروع إما برفع المسؤولية عنه فلا تترتب آثارها في ذمته رغم توفر جميع عناصرها فلا يلتزم بدفع تعويض إلى الدائن، أو يستفيد من التخفيف من المسؤولية مع بقائها على عاتق المدين لكنها تنقص ولا يلتزم إلا بجزء من التعويض، أو إنقاص المدة التي يجوز فيها للدائن رفع دعوى المسؤولية عليه"⁽⁵⁰⁾، كما نصت المادة 65 من ق ت ج: "يكون باطلاً كل شرط بإعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من مسؤوليته المتسببة عن الأضرار البدنية الحاصلة للمسافرين".

و أقرت اتفاقية وارسو هذا البطان حماية منها لمستعملي النقل الجوي من مسافرين أو شاحنين، وحرصا منها على المحافظة على التوازن الذي أقامته بين مصلحتين متعارضتين وهما مصلحة الناقل الجوي ومصلحة مستعملي الطائرة، فجاء في نص المادة 23 منها: "كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته أو إلى تقرير حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلا وكان لم يكن، على أن بطلان هذا الشرط لا يترتب عليه بطلان العقد الذي يظل خاضعا لأحكام هذه الاتفاقية".

كما جاءت المادة 149 من قانون الطيران المدني الجزائري بنفس حكم المادة 21 المعدلة بنصها على ما يلي: "في حالة تقديم الناقل الجوي البيئة عن كون الخسارة صادرة عن الشخص المتضرر أو مساهمة هذا الأخير فيها، يمكن إعفاؤه من المسؤولية أو التخفيف منها من طرف الجهة القضائية المختصة"، أي أنه لا يعفى من المسؤولية اتفاقا وإنما إذا أثبت خطأ المضرور أو مساهمته في إحداثه الضرر.

الفرع الثاني: نطاق البطان: المبدأ في اتفاقية وارسو هو بطلان اتفاقات

الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها المنصوص عليها بطريقة مباشرة، ويمتد هذا المبدأ إلى كل شرط يهدف إلى ذلك بطريق غير مباشر مثل الانتقاص من الحقوق التي تقرها الاتفاقية للمضرور، كالانتقاص من مدة سقوط أو تقادم الدعوى، أو تقصير مواعيد الاحتجاج، أو نقل عبء الإثبات على المسافر بدلا من الناقل، لظهور التحايل على ما تقره الاتفاقية من بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية نظرا لتعذر قيام الراكب أو الشاحن بالإثبات.

لكن يخرج عن نطاق البطان الشروط التي تهدف إلى تشديد المسؤولية على عاتق الناقل الجوي الواردة في المادة 22 لأنها لا تنتقض مع أحكام المادة 23 من نفس الاتفاقية، لكن صحة هذه الشروط تقديرها متروك للقانون الوطني الواجب التطبيق. كما يخرج عن نطاق هذا البطان كل اتفاق على الإعفاء من المسؤولية أو النزول بعدها عن الحد الأقصى المقرر في المادة 22 الذي ينعقد بعد وقوع الضرر، لأن البطان الذي أقرته الاتفاقية يقع على الاتفاقات التي تسبق وقوع الضرر وهذا ما ورد في نص المادة 32 من الاتفاقية: "تكون باطلة جميع شروط عقد النقل وجميع الاتفاقات الخاصة السابقة على وقوع الضرر إذا خالف الأطراف المتعاقدون بمقتضاها قواعد هذه الاتفاقية، إما بتعيين القانون الواجب التطبيق أو بتعديل قواعد الاختصاص".

وهو أمر منطقي، لأن عقد النقل من عقود الإذعان، فيتدخل المشرع لحماية الطرف الضعيف وهو مستعمل الطائرة، ليرفع هذه الشروط التعسفية والتي لا

يعتد بصفتها التعسفية إلا عند إبرام العقد وقبل حدوث الضرر لعدم تمكن المستعمل من رفضها ليستفيد من خدمة النقل، أما إذا وضعت هذه الشروط بعد وقوع الضرر فهي شروط صحيحة لأن المتعاقد يستطيع رفضها، لكن هذه الاتفاقات المبرمة بعد وقوع الضرر تخضع من حيث تقرير صحتها إلى القانون الوطني الواجب التطبيق⁽⁵¹⁾.

خاتمة

أخذ القانون الوطني بمبدأ تحديد قيمة التعويض في مسؤولية الناقل الجوي تطبيقاً لنصوص اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي المعدل لها، على غرار مختلف دول العالم وهذا راجع إلى حداثة قطاع النقل الجوي وسرعة تطوره، كما أنه يتميز بطابعه الدولي الأمر الذي تطلب وضع قواعد دولية تنظمه، تفادياً لتناقض الأحكام القضائية فيما بين الدول الذي يرجع إلى تناقض قوانينها الداخلية مما يؤدي إلى صدور أحكام غير عادلة أو مجحفة في حق أحد الطرفين. فحددت الاتفاقية قيم قصوى للتعويض لا يجوز للقاضي تجاوزها، وفي نفس الوقت يجب أن يحكم بالتعويض الذي يتناسب مع قيمة الضرر في حدود هذه القيم.

إن الهدف من النص على المسؤولية المحدودة هو حماية طرفي عقد نقل الأشخاص، حماية الناقل من جهة تفادياً لهروبه ومواصلة نشاطه في هذا القطاع الحيوي والهام في جميع المجالات، وذلك لعلمه المسبق بقيمة التعويضات التي قد يتحملها، وحماية الركاب من جهة أخرى حيث اشترط القانون أن يكون الناقل حسن النية ليستفيد من التحديد. وفي حالة إثبات سوء نيته نرجع إلى القواعد العامة في تحديد قيمة التعويض بما يتناسب والضرر فتصبح المسؤولية غير محدودة، ويعد ذلك عقوبة له بحرمانه من الاستفادة من أحكام المسؤولية المحدودة، كما منع القانون اتفاقات الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية حماية للركاب باعتبارهم الطرف الضعيف في عقد النقل لأنه من عقود الإذعان.

كما أن تطبيق مبدأ تحديد التعويض يؤدي إلى التقليل من المنازعات والسرعة في استقرار الأوضاع، وتوحيد القانون المطبق منعا للتضارب بين القوانين الداخلية.

الجزائر صادقت على هذه الاتفاقية وبروتوكول لاهاي المعدل لها 1955، لكنها لم تتماشى مع الواقع الاجتماعي والاقتصادي الذي فرض على المجتمع الدولي تعديل قيم التعويضات في بروتوكولات متلاحقة، وكان آخر تعديل بموجب

اتفاقية مونتريال لسنة 1999، والتي جاءت تشمل اتفاقية وارسو بتعديلاتها، فيكفيها أن تصادق على هذه الأخيرة.

كما أنه لم يحدد القانون صراحة كيفية حساب التعويضات بالعملة الوطنية، لأن الاتفاقية حددتها بالفرنك الفرنسي القديم، حيث ظهرت عدة اتجاهات واختلفت في طريقة تحويلها إلى العملة الوطنية بأرقام صحيحة، فالمشرع الجزائري أخذ بالوحدة الحسابية كوحدة لتقدير التعويض ويتم تحويل هذه الوحدة حسب قيمة الذهب في الجزائر وقت النطق بالحكم، لكن على المشرع الجزائري أن يحدد إن كان تحويل الوحدة على أساس السعر الرسمي للذهب أم سعر السوق في ذلك.

المراجع

المراجع باللغة العربية

- د/ أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، ملتزم الطبع والنشر، دار الفكر العربي القاهرة، الطبعة والسنة لم تذكر.
- د/ احمد زاهر، دراسة في اتفاقية فاروسفيا والبروتوكولات المعدلة لها، دار النهضة العربية، 1986.
- د/ إلياس حداد، القانون الجوي، منشورات جامعة دمشق، 2005/2004.
- د/ ثروت أنيس الأسيوطي، قانون الطيران المدني، سنة 1968.
- د/ حسن كيرة، مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية فاروسفيا وبروتوكول لاهاي المعدل لها، مطبعة جامعة الإسكندرية 1959.
- د/حسن كيرة، مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي المعدل لها، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، الإسكندرية، 1985.
- د/ رفعت أبدير، دروس في القانون الجوي، سنة 1981.
- د/ رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، دون ذكر الطبعة، السنة.
- د/ سميحة القليوبي، القانون الجوي، دار النهضة العربية، سنة 1989.
- أ/ شريف أحمد الطباخ، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي في ضوء القضاء والفقه والمعاهدات الدولي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية.
- د/ صفوت ناجي عبد القادر البهنساوي، النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافرين، دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة كلية الحقوق.
- د/ عاطف محمد القفي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية مونتريال 1999، دار النهضة العربية، سنة 2004.
- د/ عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني والمعاهدات والبروتوكولات الدولية والمستحدث من أحكام محكمة النقض والدستورية العليا، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، طبعة 2006.
- فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي وفقا للنظام الفاروسوفي، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، كلية الحقوق، سنة 1975.
- د/ فايز نعيم رضوان، قانون الطيران التجاري، الطبعة الثالثة، سنة 2003.

- د/ محمد فريد العربي، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، دار الجامعة الجديدة. الإسكندرية 2004.
- د/ محمد فريد العربي، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، دار المطبوعات الجامعية كلية الإسكندرية، الطبعة لم تذكر، سنة 1997.
- د/محمود جمال الدين زكي، اتفاقات المسؤولية، دراسة مقارنة، مجلة القانون والاقتصاد، سبتمبر 1960، العدد الثالث، السنة 30.
- د/هاني دويدار قانون الطيران التجاري، النقل التجاري الدولي، دار الجامعة الجديدة للنشر 2002.
- د/ هشام الفضلي، مسؤولية الناقل الجوي، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005.
- د/ يحيى أحمد البناء، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، سنة 1993.
- يحيى أحمد البناء، الإرهاب الدولي ومسؤولية شركات الطيران، منشأة المعارف، الإسكندرية، سنة 1994.
- د/ فريد العربي، تطور النظام النقدي الدولي وأثره على الاتفاقيات الدولية في مجال القانون الجوي والبحري، دراسة انتقادية لأحكام القضاء المصري، منشور في مؤلف دراسات في القانون البحري والجوي للدكتور رفعت فخري، د/ فريد العربي، الدار الجامعية، 1992.

المراجع باللغة الفرنسية:

- Jean – pierre TOSI, Transport aérien, J-Cl, civil, 1995, fasc. 460-2-
- M G.Folliot, Le droit du transport aérien, édition Jean Mermoz, -
- (France, 1996) -
- P. MICHEL Porcelet, Transport aérien international et responsabilité, -
- Les Presses de L'Université de MONTREAL, (1964
- JEAN –Pierre TOSI, Responsabilité aérienne, Librairie Techniques -
- ((L.I.T.E.C), Paris,(1978
- DR.RIRERT-G-, Traité de droit maritime, Paris, 1952, vol 2, 4^{ème} éd, -
- no122

النصوص التشريعية

- بروتوكول جواتيمالا سبتي الموقع في 1971/03/08.
- القانون رقم 06/98 المؤرخ في 1998/06/27 المتضمن قانون الطيران المدني، جريدة رسمية عدد 1998/48.
- الأمر رقم 267/65 المؤرخ في 1965/10/25 المتضمن المصادقة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية على الاتفاقية المكملة لاتفاقية فارسوفيا لتحديد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي الممارسة من طرف شخص غير الناقل المتعاقد الموقعة في جوادا لاخارا في 1961/09/18، جريدة رسمية عدد 104.

الهوامش

- (1) د/ أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، ملتزم الطبع والنشر، دار الفكر العربي القاهرة، الطبعة والسنة لم تذكر، ص389.

- (2) - P.MICHEL Porcelet, Transport aérien international et Responsabilité, Les Presses de L'Université de MONTREAL, 1964 , p 78.
- (3) د/ فايز نعيم رضوان، قانون الطيران التجاري، الطبعة الثالثة، سنة 2003، ص217.
- (4) د/ فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للنظام الفارسوفى، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، كلية الحقوق، سنة 1975.
- (5) DR.RIRERT-G-, Traité de droit maritime, Paris, 1952, vol 2, 4ème éd, (5) no122 , p1228.
- (6) د/ صفوت ناجي عبد القادر البهنساوي، النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافرين، دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة كلية الحقوق، ص 312.
- (7) د/ محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية، سنة 2004، ص 242.
- (8) د/ صفوت ناجي عبد القادر البهنساوي، نفس المرجع، ص328-332.
- (9) د/ محمد فريد العريني، نفس المرجع، ص 243.
- (10) د/ ثروت أنيس الأسيوطي، قانون الطيران المدني، سنة 1968، ص303-308.
- (11) د/ يحيى أحمد البناء، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، سنة 1993، ص262.
- (12) د/ فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص 116.
- (13) M-G.Folliot, Le droit du transport aérien, édition Jean Mermoz, France, 1996 , p99.
- (14) د/ عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني والمعاهدات والبروتوكولات الدولية والمستحدث من أحكام محكمة النقض والدستورية العليا، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، طبعة 2006، ص91.
- (15) د/حسن كيرة، مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي المعدل لها، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، الإسكندرية، 1985، ص8.
- (16) د/ أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص382.
- (17) د/ يحيى أحمد البناء، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق، ص 286. د/ رفعت أبابير، دروس في القانون الجوي، سنة 1981، ص 186.
- (18) أ/ شريف أحمد الطباخ، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي في ضوء القضاء والفقه والمعاهدات الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ص 33.
- (19) د/ محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 246.
- (20) د/ أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص 514.
- (21) المادة 08 من بروتوكول جواتيمالا سيتي الموقع في 1971/03/08.
- (22) JEAN –Pierre TOSI, Responsabilité aérienne, LibrairieTechnique (L.I.T.E.C), Paris , 1978 , p 11.
- (23) د/ أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص387.
- (24) د/ هشام الفضلي، مسؤولية الناقل الجوي، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، سنة 2005، ص60.
- (25) د/ رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، دون ذكر الطبعة، السنة، ص187.

- (26) د/ فريد العريني، تطور النظام النقدي الدولي وأثره على الاتفاقيات الدولية في مجال القانون الجوي والبحري، دراسة انتقادية لأحكام القضاء المصري، منشور في مؤلف دراسات في القانون البحري والجوي للدكتور رفعت فخري، د/ فريد العريني، الدار الجامعية، 1992، ص 225.
- (27) فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي وفقا للنظام الفارسوفي، المرجع السابق، ص 146.
- (28) د/ هشام الفضلي، المرجع السابق، ص 83.
- (29) د/ محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 249.
- (30) فاروق أحمد زاهر، المرجع السابق، ص 148.
- (31) يحي أحمد البناء، الإرهاب الدولي ومسؤولية شركات الطيران، منشأة المعارف، الإسكندرية، سنة 1994، ص 273.
- (32) د/ هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، النقل التجاري الدولي، دار الجامعية الجديدة للنشر، 2002، ص 308.
- (33) - (33) Jean - pierre TOSI, Transport aérien, J-Cl, civil, 1995, fasc. 460-2, p - 4.
- (34) د/ هشام الفضلي، المرجع السابق، ص 85.
- (35) د/ محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 284.
- (36) د/ عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، دار أم القرى، دون ذكر الطبعة والسنة، ص 225.
- (37) د/ حسن كيرة، مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية فارسوفيا وبروتوكول لاهاي المعدل لها، مطبعة جامعة الإسكندرية، سنة 1959، ص 4.
- د/ إلياس حداد، القانون الجوي، منشورات جامعة دمشق، 2004-2005، 219.
- (38) - (38) Jean - pierre TOSI, Transport aérien, J-Cl, civil, 1995, fasc. 460-2, p - 6.
- (39) د/ سميحة القليوبي، القانون الجوي، دار النهضة العربية، سنة 1989، ص 211.
- (40) - (40) JEAN -Pierre TOSI, op-cit , p123.
- (41) د/ فايز نعيم رضوان، قانون الطيران التجاري، الطبعة الثالثة، سنة 2003، ص 221.
- (42) يحي أحمد البناء، الإرهاب الدولي ومسؤولية شركات الطيران، المرجع السابق، ص 295.
- (43) د/ سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص 209.
- (44) القانون رقم 06/98 المؤرخ في 1998/06/27 المتضمن قانون الطيران المدني، جريدة رسمية عدد 1998/48.
- (45) د/ عاطف محمد القفي، المرجع السابق، ص 205.
- (46) د/ محمد فريد العريني، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 296.
- (47) د/ عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 101.
- (48) د/ احمد زاهر، دراسة في اتفاقية فارسوفيا والبروتوكولات المعدلة لها، دار النهضة العربية، سنة 1986، ص 517.
- (49) الأمر رقم 267/65 المؤرخ في 1965/10/25 المتضمن المصادقة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية على الاتفاقية المكملة لاتفاقية فارسوفيا لتحديد بعض

القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي الممارسة من طرف شخص غير الناقل المتعاقد الموقعة في جوازا لآخرا في 18/09/1961، جريدة رسمية عدد 104.
(50) د/محمود جمال الدين زكي، اتفاقات المسؤولية، دراسة مقارنة، مجلة القانون والاقتصاد، سبتمبر 1960، العدد الثالث، السنة 30، ص 521.
(51) د/ محمد فريد العريني، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 302. د/ عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 111.