

حدود مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص حسب الخطوط الجوية الجزائرية
المادة 15 من الشروط العامة

**The Limits of the air carriers liability for persons according
to Algeria Airlines
Article 15 of General Conditions**

الدكتور/ زرقون نور الدين.
جامعة قاصدي مرباح ورقلة، الجزائر.
zergoune.nouredine@gmail.com

طالبة الدكتوراه/ مكاوي نعيمة*
جامعة قاصدي مرباح ورقلة، الجزائر.
ghofranouargla@gmail.com

تاريخ النشر: 2022/04/16	تاريخ القبول: 2021/12/21	تاريخ الارسال: 2021/01/19
-------------------------	--------------------------	---------------------------

ملخص :

إن عقد النقل الجوي للأشخاص هو من عقود الإذعان، كرس الوضعية الاحتكارية للخطوط الجوية الجزائرية، التي مكنتها منها حساسية مرفق النقل الجوي. لذلك فإنه يترك المجال واسعا لإرادة الناقل تنظيم شروط العقد ووضع الشروط العامة التي ما على الطرف الآخر إلا قبولها جملة أو رفضها جملة، لذلك نستعرض من خلال هذه المقالة مدى صحة الحدود التي تضعها الخطوط الجوية الجزائرية المتعلقة بتعويض الأضرار في مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص المحددة في المادة 15 من الشروط العامة للخطوط الجوية الجزائرية ومدى تطابقها مع القواعد العامة التي جاءت بها اتفاقية وارسو المعدلة بموجب بروتوكول لاهاي 1955 وقانون الطيران المدني.

الكلمات المفتاحية: الشروط العامة- عقد نقل جوي – ضرر – تحديد المسؤولية – الفرنك بوانكاريه – حقوق السحب الخاصة (ح.س.خ).

***المؤلف المرسل :** مكاوي نعيمة.

Abstract:

The Air Transport Contract is regarded as a contract of adhesion due to Air Algeria Airways monopolization of this sensitive service. So, the Air Transport Management is totally free to determine the contract general conditions that the other party may accept or reject. In this regard, this article tries to check the credibility of the liability limits of Algeria Airways, as defined in the Article 15 of Algeria Airways General

Conditions, for compensation for damage, as well as their compliance with General Rules of Warsaw Convention 1929, amended by virtue of Hague Protocol of 1955 and Civil Aviation Act.

Keywords: General Conditions- Air Transport Contract- damage – limitation of liability – Poincaré franc - special drawing rights (SDR).

مقدمة:

إن النقل من الناحية اللوجستية والقانونية عامل أساسي لتطوير الاستثمار وخلق حركية عالم الأعمال، لأنه هو الذي يساهم في خلق الثروة أو يجعل للمواد أو المنتجات وحتى الأفراد¹ إن صح القول قيمة مضافة من خلال نقلها إلى أسواق غير متوفرة فيها. ونظرا لأن النقل الجوي في بدايته كان محفوف بالمخاطر، والاستثمار فيه يعد مغامرة، مقابل المزايا التي يحققها مقارنة مع فروع النقل الأخرى، كان لابد من تنظيم هذا القطاع بما يشجع المستثمرين على الاستمرار فيه وتطويره بما يخدم هذه القطاع الحساس.

واليوم تتجاذب النقل الجوي للأشخاص على المستوى الدولي اتفاقيتين هما اتفاقية وارسو 1929 واتفاقية مونتريال 1999². والملاحظ أن المشرع الجزائري بالرغم من إعلان دعمه للسياسة الاقتصادية التي تنتهجها الدولة والتحول التدريجي نحو اقتصاد السوق والتطورات الحاصلة في مجال الطيران المدني. وبالرغم من تطور نظام المسؤولية على المستوى الدولي ابتداء من اتفاقية وارسو 1929 إلى غاية اتفاقية مونتريال 1999 نجد أن الجزائر توقفت عند اتفاقية وارسو المعدلة بموجب بروتوكول لاهاي ولم تستطع التطورات الحاصلة نقلها إلى مصاف الدول الموقعة على اتفاقية مونتريال 1999.

إن عقد النقل الجوي للأشخاص هو أحد الآليات القانونية التي بموجبها يتم تنفيذ عمليات النقل الجوي، لذلك هو الذي يحدد التزامات أطرافه وأثارها، وإن كانت حوادث النقل الجوي اليوم قليلة إلا أن أثارها مدمرة في حالة حصولها، لذلك يعد تنظيم قواعد مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص أمراً بالغ الأهمية، سواء للمتضررين أو لشركات النقل الجوي، هذه الأخيرة - خاصة الخطوط الجوية الجزائرية - التي استفادت من الوضعية الاحتكارية الذي وضعتها فيها الدولة بسبب حساسية النقل الجوي كمرفق عام، كما أن خاصية الإذعان في عقود النقل الجوي للأشخاص تمكنها من وضع شروطها العامة حسب

رؤيتها الاقتصادية والتي يجب أن تتوافق مع القواعد العامة التي يضعها قانون الطيران المدني والاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل الجوي الموقعة عليها الجزائر. والملاحظ أن الشروط العامة التي وضعتها الخطوط الجوية الجزائرية أقرت حدود جديدة للمسؤولية في حالة النقل الجوي الدولي الخاضع لاتفاقية وارسو لذلك نريد من خلال هذه الدراسة تحديد مدى صحة هذه الحدود التي جاءت بها المادة 15 من الشروط العامة وهل احترمت نظام المسؤولية الذي وضعته اتفاقية وارسو 1929 المعدلة بموجب بروتوكول لاهاي 1955 وقانون الطيران المدني؟ لذلك قسمنا هذه الدراسة إلى محورين في الأول ندرس مبررات الحدود الجديدة لمسؤولية الناقل الجوي للأشخاص أما في الثاني مدى صحة الحدود الجديدة التي وضعتها الشروط العامة لعقد النقل الجوي للأشخاص للخطوط الجوية الجزائرية وتوافقها مع القواعد العامة لمسؤولية الناقل الجوي للأشخاص.

1- مبررات تغير حدود المسؤولية في الشروط العامة للخطوط الجوية الجزائرية.

عرفت وحدة تقدير التعويض في مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص الاستقرار والثبات في قيمتها على المستوى الدولي الأمر الذي يحقق الثبات والاستقرار في مقدار التعويض بين الأضرار المتشابهة، وتحقيق الانسجام في التطبيق الحدود بين الدول، الأمر الذي يخدم الغرض الأساسي من الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل الجوي ألا وهو تحقيق الأمن القانوني لمستغلي خدمات النقل الجوي. لكن بعد تعديل اتفاقية برلين ويدر، ظهرت مشكلة شرط الذهب كعامل لتقدير التعويض (1.1)، ولأن الدول تخلت عنه كأداة للتحويل بين العملات واعتباره سلعة ابتكرت حقوق السحب الخاصة (2.1) كبديل لضمان التنفيذ الصحيح للاتفاقيات الدولية.

1.1. مشكلة شرط الذهب كوحدة لتقدير التعويض.

وافق القائمون على إعداد اتفاقية وارسو 1929 استخدام الذهب كمعيار لحساب التعويض في المادة 22 منها لأنه في ذلك الوقت، يوفر الاستقرار والتوحيد، ويسمح بتحويل مبالغ التعويض إلى عملات وطنية بصرف النظر عن تقلبات أسعار العملات³. فكان وحدة الفرنك الفرنسي الذهبي معتمد كوحدة لحساب التعويضات في كل من اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكول لاهاي 1955 وبروتوكول جواتيمالا سيتي 1971 وساعد نظام التحويل الموحد على تطوير صناعة الطيران الدولية من خلال ثبات مبالغ التعويض واستقرارها.

وبالتالي خدم هذا الأمر الهدف الأساسي للاتفاقية المتمثل في توحيد التعويض بالنسبة للأضرار المتشابهة مهما كان مكان وقوع الحادث.

نصت المادة 22 من اتفاقية وارسو 1929 المعدلة بموجب بروتوكول لاهاي 1955 على أن تحديد التعويض عن مسؤولية الناقل الجوي يتم على أساس عدد من وحدة الفرنك الفرنسي الذي حددت وزنه نفس المادة في فقرتها 5 بنصها "ويقصد بالفرنك الفرنسي الذهبي الذي يشمل على خمسة وستين ميلي غرام ونصف من الذهب عيار 900 من الألف ذهباً خالصاً"،⁴ أي ذهب عيار 22 قيراط تقريباً⁵، حيث أن الفرنك هو عبارة عن وحدة حساب فقط وليس عملة وفاء . وتكون هذه المبالغ قابلة للتحويل إلى أية عملة وطنية إلى أرقام صحيحة وفقاً للقيمة الذهبية لتلك العملات يوم صدور الحكم⁶.

كما ساعد على ترسيخ الذهب كوحدة لحساب التعويض هي اتفاقية بريتن وودز المبرمة في 22 يوليو 1944 التي أنشأت ما يعرف بصندوق النقد الدولي⁷ وألزمت الدول الأعضاء فيه بتحديد قيمة عملاتها بوزن معين من الذهب ومعادلتها بالسعر الرسمي له أو بالدولار الأمريكي⁸.

1.1.1. أزمة الفرنك الفرنسي الذهبي.

بعد الحرب العالمية الثانية ظهرت مشكلة عدم استقرار الذهب وأصبح الفرنك الذهبي غير قادر على مواجهة تقلبات أسعار السوق⁹، وأصبح ربط حدود المسؤولية بقيمة الذهب الخاضع سعره للانخفاض والارتفاع بحسب مؤشرات البورصة الدولية يؤثر كثيراً على الحالة الواقعية للمتضررين والأهداف التوحيدية للاتفاقية الدولية .

كما أن إعلان الدول الأعضاء في مجمع الذهب على قصر عمليات شرائه وبيعه بالسعر الرسمي فيما بين البنوك المركزية فقط، ونتيجة لذلك وأوقفت إمدادات الذهب للأسواق، وأبلغت الولايات المتحدة الأمريكية صندوق النقد الدولي¹⁰ بأنها تسحب التزامها بالحفاظ على قيمة الدولار بالذهب اعتباراً من 15 أوت 1971. وبذلك فقد الذهب طبيعته كعملة فأصبح للذهب سعر حر يتحدد حسب قوى السوق إلى جانب سعره الرسمي¹¹ واتسعت الهوة بين السعيرين، خاصة بعد التوقيع على اتفاق جاميكا المعدل لاتفاقية بريتن وودز في 31/05/1969¹² الذي ألغى قابلية تحويل الدولار إلى ذهب عام 1971¹³ وقيام العديد من الدول بتعويم عملاتها الوطنية. الأمر الذي ظهر معه صعوبة تطبيق المادة 22

ف4 من اتفاقية وارسو المعدلة بموجب بروتوكول لاهاي 1955¹⁴. كما لا يوجد تشريع داخلي يحدد المقابل النقدي للفرنك الفرنسي الذهبي.

فالبنك المركزي الجزائري لم يسبق له أن قام بعملية معادلة العملة الوطنية بالفرنك الذهبي ولا تحديد قيمة الدينار بالذهب¹⁵ لذلك لا توجد إمكانية في الأخذ بالسعر الرسمي للذهب عند تحويل الوحدات الحسابية الذهبية إلى العملة الوطنية فلا يوجد ارتباط رسمي بينهما.

فأصبح أمام القاضي الوطني عند تطبيقه أحكام التعويض المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي إشكال متعلق بعملية التحويل وحدة الحساب (الفرنك الفرنسي) إلى العملة الوطنية فأى سعر الذهب يتعين التعويل عليه عند إجراء هذه العملية؟ فلا يمكن تطبيق السعر الرسمي للذهب لأنه لم يعد له وجود في الوقت الراهن إلا في المعاملات التي تربط بين البنوك المركزية بعضها ببعض. وبالرجوع إلى التشريع النقدي نجد أن المشرع الجزائري جعل النظام النقدي الجزائري قائما على أساس قيمة الدينار التي يتولى تحديدها القانون مع احترام الاتفاقيات الدولية، وتبعاً لذلك ويكون للأوراق والقطع النقدية التي يصدرها البنك المركزي دون سواها سعراً قانونياً وقوة إبرائية غير محدود¹⁶.

2.1.1. الحلول المقترحة :

أمام أزمة الذهب حاول الاجتهاد القضائي والفقه في مختلف الدول حل هذه الإشكال من خلال:

تدخل الدول بتقديم مقابل الفرنك الذهبي بعملتها الوطنية. فهناك من الدول وفرت على قضائها عناء البحث عن الوحدة الملائمة للتحويل فقامت كل من ألمانيا وبريطانيا وسويسرا بحل المشكل في إطار اتفاقية وارسو والبروتوكولات التي تعدلها، وقامت بتحديد معدل تحويل الفرنك الذهبي في القوانين أو اللوائح المنفذة لهذه الاتفاقية¹⁷. ولم يأخذ المشرع الجزائري بهذا الحل ، وبقي الأمر على ما هو عليه. على غرار غالبية الدول التي بقيت تتخبط في مشكل معيار سعر الذهب الذي يجب اعتماده لحساب التعويض وهذا قبل انضمام بعضها إلى اتفاقية مونتريال لسنة 1999. لذلك نجد أن قدم لنا القضاء والفقه الدولي حلول أخرى لمعيار تحديد قيمة الفرنك الذهبي.

1.2.1.1. الاعتماد على سعر الذهب

يذهب رأي على أنه يمكن أن يتم تحويل الفرنك الذهبي إلى العملة الوطنية على أساس سعر الذهب في الأسواق الدولية كسوق لندن أو نيويورك مثلاً أو المحلية، لتحديد سعره الحقيقي. وبما أن هذه الاتجاه يصب في مصلحة المضرور لاقى قبول خاصة من الفقه الأنجلوسكسوني، وهو قابل للتطبيق إلى حد ما في القانون الجزائري، إلا أنه لا يخلق الثبات في قيمة التعويض بين الحالات المتشابهة بالنظر إلى أن سعر الذهب في السوق الحرة، الذي يتعرض لتقلبات الصعود، والأکید أن الاعتماد إلى سعر السوق فيه فائدة كبيرة للمضرورين بسبب ارتفاع قيمته فيها إلا أنه يؤثر على شركات النقل الجوي، فاليوم كل دينار يتجاوز حوالي 0.2 ملي غرام تقريباً.

ويرى الدكتور محمد فريد العربي أن الأخذ بسعر الذهب في السوق الحرة هو الذي يتماشى وروح الاتفاقية التي تهدف إلى توحيد مبالغ التعويض في حدها الأقصى الذي يلتزم الناقل الجوي بالوفاء به في الزمان والمكان وهذا نظراً لارتفاع سعر الذهب في السوق الحرة على أسعاره الرسمية في مختلف الدول بالإضافة إلى الثبات النسبي لقيمة هذه السلعة الثمينة¹⁸.

كما أن هناك بعض التشريعات قامت بتحديد معدل تحويل الفرنك الذهبي بعملتها الوطنية في القوانين أو اللوائح المنفذة لهذه الاتفاقية¹⁹ كما أن الولايات المتحدة الأمريكية هي كذلك انتهجت هذا النهج واستخدمت معيار تحويل الفرنكات الذهبية²⁰ بالاعتماد على آخر سعر رسمي للذهب مبررة ذلك أن هذا المعيار هو الذي يعكس نية الأطراف²¹.

2.2.1.1. الاعتماد على الفرنك الفرنسي الجديد:

في فرنسا وفقاً لاتفاقيات بريتون وودز، قرر وزير المالية حل المشكل ووضع قاعدة تكافؤ الفرنك الحالي للفرنك الذهبي²². ففي قضية فقد أمتعة ممتثلة في ثلاث حقائب فقدت في رحلة بين باريس ودمشق، عبر القاهرة. وقدرت الخسارة بمبلغ 9517 ليرة لبنانية، عرضت شركة الطيران تسوية المطالبة بمبلغ 20 دولاراً للكيلوغرام، مع الاحتجاج المدعي بالمادة 22 من اتفاقية وارسو. عند البحث عن عامل التحويل الذي يجب تطبيقه على الدعوى، نظرت محكمة الاستئناف في مجموعة من البدائل وخلصت إلى أن الفرنك الجديد المستخدم حالياً يمكن اعتباره مكافئاً للفرنك الفرنسي الذهبي دون الرجوع إلى

الذهب. واقتنعت المحكمة أن الفرنك الحالي، باعتباره خليفة الفرنك بوانكاري، يجب أن يستخدم كوحدة تحويل جديدة²³. كما حاولت الأكاو²⁴ في اجتماع سنة 1974 إقناع الدول الأعضاء بهذا الاتجاه وتعديل المادة 22 ف4. من اتفاقية وارسو والمواد المقابلة في بروتوكولي لاهاي 1955 وغواتيمالا 1971 وفقا لهذا المنظور وضمان التطبيق الموحد للمادة، لم يتم الموافقة على اقتراح التعديل بسبب بطء إجراءات صياغة مثل هذا التعديل والتصديق عليه، وما قد يثير مسائل قانونية وسياسية واقتصادية حساسة²⁵.

وانتقد هذا الاتجاه على أساس أنه لا يمكن التسليم بالرأي الذي يساوي الفرنك الفرنسي بالفرنك البوانكاري من حيث القيمة لأنه سيؤدي إلى استبدال وحدة حساب ذات طابع وطني وهي الفرنك بوحدة حساب ذات طابع محايد وهي الفرنك الذهب، إضافة إلى ذلك أن هذا الاستبدال سيؤدي إلى إلغاء معيار الفرنك البوانكاري الذي اعتمدته اتفاقية وارسو 1929 لتقدير قيمة التعويض وفي هذا تعديل صريح الأحكام الاتفاقية²⁶ كما أن هذا الاتجاه لم يعد له مبرر بعد استبدال الفرنك الفرنسي بعملة اليورو²⁷.

2.1. استبدال الذهب بحقوق السحب الخاصة²⁸.

إن كل هذه الحلول لم تكن فعالة في الحفاظ على التطبيق الموحد لاتفاقية وارسو لذلك لجأت الإكاو إلى اعتماد حقوق السحب الخاصة التي ابتكرها صندوق النقد الدولي لحل مشكل البحث عن وحدة تحويل بين العملات، التي تحدد على أساس عينة من العملات التي كان عددها في بادئ الأمر 16 عملة²⁹. وفي جانفي 1976 تم التوقيع على التعديل الثاني لاتفاقية بريتن وودز المعروف باتفاق جاميكا والذي دخل حيز النفاذ في أول أبريل 1978 والذي نص في المادة الرابعة فقرة "ب" منه على أن "الحفاظ على قيمة معينة للبلد العضو مقابل حقوق السحب الخاصة أو سواها من العملات التقييم التي يختارها البلد العضو باستثناء الذهب"³⁰، ويترك للصندوق تحديد الأساس الذي يتم على ضوئه تقدير قيمة هذه الحقوق"³¹. وبالإستغناء عن الذهب في المعاملات الرسمية، وجدت الدول أنه لا مفر من تعديل اتفاقية وارسو بصيغتها المعدلة المهددة في أهدافها التوحيدية، فجاءت بروتوكولات مونتريال الأربعة لسنة 1975³² من أجل ترميم التشقق الذي خلفه إلغاء الذهب كأساس للتحويل بين العملات فجاء في المادة 2 من بروتوكول مونتريال الإضافي رقم 1، التي تلغي المادة 22 من اتفاقية وارسو المعدلة بموجب بروتوكول لاهاي 1955 "

في حالة نقل الأشخاص مسؤولية الناقل قبل كل راكب محدودة بمبلغ 8300 حق سحب خاصة....

2- مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ 17 حق سحب خاص عن كل كيلو جرام...." وفي الفقرة 4 المبالغ المبينة بمدلول حق السحب الخاص في هذه المادة تعني كما هو محدد بواسطة صندوق النقد الدولي، ويتم تحويل هذه المبالغ إلى العملات الوطنية - عند التقاضي - وفقا لقيمة تلك العملات بمدلول حقوق السحب الخاصة، لطرف متعاقد سام عضو في صندوق النقد الدولي، وفقا لطريقة التقييم التي يطبقها صندوق النقد الدولي، بالنسبة لعملياته ومعاملاته، والسارية المفعول يوم صدور الحكم.

ووحدة حقوق السحب الخاصة هو نظام مالي يتم بمقتضاه احتساب سعر صرف عملة معينة طبقا لأسعار مجموعة مختارة من عملات بعض الدول ذات الأهمية في التجارة الدولية ، كانت مقومة في البداية على أساس وزون محدد من الذهب الخالص بما يعادل 0.888671 غرام³³، تم تحولت إلى سلة من العملات مكونة حاليا من أربعة عملات للدول التي تمثل صادراتها أعلى نسبة في التجارة الدولية وتتكون من حاليا من نسب العملات التالية الأورو والدولار الأمريكي والجنيه الاسترليني والين الياباني³⁴ و منذ 1 أكتوبر 2016، أضيف اليوان الصيني إلى سلة العملات المكونة حقوق السحب الخاصة وأصبحت تتألف 05 عملات³⁵.

لكن بالرغم من هذا الحل الذي أرساه صندوق النقد الدولي لم يتم اعتماده بسرعة في الاتفاقيات الدولية كوحدة لحساب التعويض وعملت الايكاو على اعتماد حقوق السحب الخاصة من خلال اعتمادها في بروتوكولات مونتريال الأربعة لسنة 1975 حيث دخل البروتوكول الإضافي الأول والثاني حيز النفاذ في 15 فيفري 1996 أما الرابع كان في 14 جوان 1998³⁶، وبدخول اتفاقية مونتريال لسنة 1999 حيز النفاذ تم تعميم وحدات السحب الخاصة بين الدول الموقعة عليها. ولم توقع الجزائر على أية واحدة منها. وبالتالي بقاء وحدة الحساب المنصوص عليها في اتفاقية وارسو 1929 هي المعمول عليها في حساب التعويض من الناحية القانونية.

2. حدود مسؤولية الناقل الجوي وفق الشروط العامة للنقل الجوي.

تعد الشروط العامة في العقود النموذجية أو عقد الإذعان، من بين شروط العقد الملزمة وهي جزء لا يتجزأ من العقد في حال حصول الاتفاق عليها بين الناقل والراكب،

لكن يجب أن لا تخرج هذه الشروط عن القواعد العامة (1.2) التي جاءت بها القوانين المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي للأشخاص، لذلك نجد أن هذه الشروط تخرق هذه القواعد في القاعدة المتعلقة بحدود المسؤولية. حيث تنص المادة 17 من الشروط العامة للخطوط الجوية الجزائرية (2.2) " لا يمكن لأي عون أو عامل أو وكيل عن الناقل تغيير أو تعديل أو إلغاء أو التنازل لأي شخص عن الأحكام التي جاءت بها الشروط العامة للنقل."

1.2. حدود المسؤولية عن الأضرار التي تصيب الركاب وأمتعتهم

حسب القواعد العامة .

جعلت كل من اتفاقية وارسو 1929 وقانون الطيران المدني مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية عقدية قائمة على أساس الخطأ المفترض، تقوم عندما لا ينفذ الناقل الجوي أحد الالتزامين الأساسيين التي يلقيها على عاتقه عقد النقل الجوي المتمثلين في ضمان سلامة الراكب و ضمان النقل في الموعد المحدد أو المعقول.

وقعت الجزائر اتفاقية وارسو المعدلة بموجب بروتوكول لاهاي لسنة 1955³⁷ المتعلقة بتنظيم قواعد مسؤولية الناقل الجوي للركاب و أمتعتهم في النقل الدولي وتبنت أحكامها في قانون المصالح الجوية الملغي³⁸ وفي قانون الطيران المدني لسنة 1998³⁹، حيث أقرت هذه النصوص بمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الجسدية التي تصيب الركاب وأمتعتهم حسب المادة 17 و 18 من اتفاقية وارسو 1929 المعدلة بموجب بروتوكول لاهاي 1955، إلا أنه لم يجعلها مسؤولية مطلقة بل أخضعها لمبدأ التحديد.

حيث يعد مبدأ تحديد مسؤولية الناقل الجوي من أبرز المبادئ التي تقوم عليها نظام المسؤولية . ويقصد بالتحديد هو وضع حد أقصى لما يدفعه الناقل من تعويض ، فإن أثبت أن قيمة الضرر أدنى من هذا الحد فلا يستحق إلا التعويض المساوي لهذه القيمة⁴⁰ ، دون أن يكون له الحق في إدعاء الحصول على قدر التعويض المقرر في القانون⁴¹. فلا يستحق المضرور إلا تعويضا بقدر الضرر، حتى لا يثرى بلا سبب على حساب الناقل ، وإذا تعدد الناقلون المسؤولون فلا يصح أن يتجاوز مجموع ما يقضي به عليهم مجتمعين الحد الأقصى⁴² المنصوص عليه.

أما المشرع الجزائري فإنه لم يحد على ما جاءت به الاتفاقية وارسو الدولية و نص المادة 145 من قانون الطيران المدني : الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر والأضرار التي

يصاب بها شخص منقول والتي تؤدي إلى وفاته أو تسبب له جرحا أو ضرر شريطة أن يكون تلك الخسارة أو الجرح قد حدث على متن الطائرة أو أية عملية إركاب أو إنزال . " وحددت هذه المسؤولية . بموجب المادة 150 من قانون الطيران المدني التي أحالت على نصوص اتفاقية وارسو وتنص "مع مراعاة أحكام المادة 152 أدناه تمارس مسؤولية الناقل الجوي إزاء كل شخص منقول طبقا لقواعد اتفاقية وارسو المؤرخة في 12 / 10 / 1929 المعدلة بموجب بروتوكول لاهاي المؤرخ في 28 سبتمبر سنة 1955 والمصادق عليها من طرف الجزائر وتحدد قيمتها بمائتي وخمسين ألف (250.000) وحدة حسابية كحد أقصى عن كل مسافر.

أما بالنسبة للأضرار التي تصيب الأمتعة فنصت عليها المادة 18 فقرة 1 من اتفاقية وارسو وحددت قيمة التعويض عن الأضرار التي تصيب أمتعة المسافر ب 250 فرنك عن كل كيلوغرام من الأمتعة المسجلة ما لم يقدم المسافر إقرار خاص على ما يعلقه من أهمية على تسليم الأمتعة في مكان الوصول شرط إعلان المصلحة المستقل والخاص بقيمة الأمتعة ودفع رسم إضافي إذا تطلب الأمر، وفي هذه الحالة يتم التعويض على أساس القيمة المعلنة من الراكب، وهذه الحالة لا تثير أي إشكال فقط أن لا يكون مبلغ التعويض أقل من الحدود المعينة في الاتفاقية حتى لا تخالف النظام العام⁴³.

أما بالنسبة للأمتعة التي يحتفظ بها الراكب فتكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ 5000 فرنك لكل راكب.

2.2. التعويض حسب المادة 15 من الشروط العامة للنقل الجوي.

في ظل الفراغ التشريعي بخصوص معيار تحويل وحدات الحساب (الفرنك الذهبي) إلى العملة الوطنية حسب ما وضعناه في المحور الأول. وجدت الخطوط الجوية الجزائرية نفسها أمام مشكل عويص خاصة مع ارتفاع أسعار الذهب في الأسواق الحرة لذلك لجأت في الشروط العامة إلى جعل أساس تحويل وحدة الحساب هو حقوق السحب الخاصة في حالة الأضرار التي تصيب الركاب أو أمتعتهم وذلك في الحالات التي تنطبق فيها اتفاقية وارسو على النقل الجوي الدولي.

1.2.2. الحدود المقترحة:

بالنسبة للأضرار التي تصيب الركاب (الوفاة والأضرار الجسدية) نص البند 15.2 فقرة ب على أن حدود التعويض يجب أن لا تتجاوز قيمة 16.600 ح س خ.

أما الأضرار التي تصيب الأمتعة فجاء في البند 15.3.1 فقرة ب⁴⁴ في حالة الأمتعة المسجلة تقدر الأضرار بمبلغ 17 ح س خ عن كل كيلوغرام أما الأمتعة غير مسجلة فيقدر التعويض 332 ح س خ لكل راكب.

أما أضرار التأخير فتتنص الشروط على أنها لا تخضع لأية حدود. بالنسبة للركاب أو أمتعتهم حسب البند 15.4.2.⁴⁵

والملاحظ أن هذه الحدود هي نفسها التي اعتمدها بروتوكول مونتريال الإضافي رقم 02 لسنة 1975 المعدل لاتفاقية وارسوا والذي لم توقع عليه الجزائر⁴⁶ والذي لا يزال ساري المفعول⁴⁷ والتي جاءت بها المادة الثانية منه التي تعدل المادة 22 من اتفاقية وارسو 1929.

والسؤال الذي يطرح نفسه هنا لماذا لم تعتمد الخطوط الجوية الجزائرية حدود المسؤولية التي جاءت بها اتفاقية مونتريال 1999 كونها آخر نسخة تضبط حدود للمسؤولية. وتضبطه بشكل يتوافق مع التطورات الاقتصادية الحاصلة على المستوى الدولي فالיום ويهد مراجعة الحدود أصبحت الحدود عن الأضرار التي تصيب الركاب ب 113000 ح.س.خ⁴⁸ بعد أن كانت 100.000 ح.س.خ، أما تلف أو ضياع أو هلاك الأمتعة ب 1131 ح.س.خ لكل راكب⁴⁹ بعد أن كانت 1000 ح.س.خ. لكل راكب.

فعلى سبيل المثال الحد الأدنى المشترك بن الجزائر وفرنسا في حال النقل الجوي وحسب المادة 55⁵⁰ من اتفاقية مونتريال. هو اتفاقية وارسو 1929 المعدلة بموجب بروتوكول لاهاي 1955 فإذا كانت أمتعة راكب مسجلة أتلقت في رحلة جوية بين قسنطينة مدينة نانسي بفرنسا واختار الراكب أن يقيم دعواه أمام محكمة جهة الوصول حسب المادة 28 من اتفاقية وارسو 1929 هي نانسي بفرنسا، وللإشارة أنه في قرار صادر عن محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 25 جوان 2009 ذكر أن الجزائر غير موقعة على اتفاقية مونتريال بالنتيجة سوف يطبق القاضي المختص الحدود المنصوص عليها في اتفاقية وارسو وهي 250 فرنك لكل كيلوغرام⁵¹. وهنا تتكبد الخطوط الجوية الجزائرية خسارة كبيرة فلو افترضنا أن أمتعة الراكب بوزن 20 كلغ ضاعت أو أتلقت وقيم القاضي واعتمد القاضي قيمة لكل 1مليغرام ذهب في السوق الحرة 0.01 أورو على أقل تقدير فيكون التعويض $250 * 20 * 65.5 * 0.01 = 3275$ أورو

في حين نفس الرحلة لراكب على متن الخطوط الجوية الجزائرية تخضع لتطبيق اتفاقية مونتريال 1999 (بين فرنسا وتونس)⁵²، فإن التعويض يكون بمبلغ $1131 * 1.5 = 1696$ اورو

حتى ولو كان القاضي الوطني هو من سوف ينظر في النزاع فإنه سوف ينظر ما إذا كانت هذه الحدود الجديدة لا تخالف المادة 22 من اتفاقية وارسو 1929 المعدلة لاهاي 1955. بغض النظر عن أحكام اتفاقية مونتريال العبرة بالقانون الواجب التطبيق وهنا يكمن المشكل.

والملاحظ أن شركة الخطوط الجوية الجزائرية تستطيع الاعتماد على الحدود التي وضعها اتفاقية مونتريال لسنة 1999 لكونها دخلت مجال التطبيق على نطاق واسع مع الإبقاء على الأساس الخطي لهذه المسؤولية المعتمد في اتفاقية وارسو 1929 كون هذه الحدود تعتبر بالتأكيد أكبر من تلك التي عينتها .

وبذلك يبقى الإشكال المطروح هنا ما مدى صحة هذه الحدود. الموضوعة ضمن الشروط العامة.

2.2.2. صحة الحدود:

تنص المادة 23 " كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أو تقرير حد أدنى من الحد المعين في الاتفاقية يكون باطلاً وكأنه لم يكن، على أن هذا البطلان لا يترتب عليه بطلان العقد الذي يظل خاضع لأحكام الاتفاقية" وتضيف المادة 33 من اتفاقية وارسو " ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يمنع الناقل من رفض إبرام عقد النقل أو من وضع قواعد بشرط ألا تتعارض مع نصوص هذه الاتفاقية.

وعليه فإن استعمال وحدة حقوق السحب الخاصة غير مخالف للنظام العام في الجزائر لأنها فعلاً عضو في الصندوق الدولي للنقد (FMI)، وبالتالي هناك ارتباط بين حقوق السحب الخاصة والدينار الجزائري ويتحدد بشكل يومي.

لكن يبقى الإشكال في الحدود المعينة في الشروط العامة هل هي أقل أو أكبر من الحدود المنصوص عليها في اتفاقية وارسو، يعود الأمر في ذلك إلى قاضي الموضوع الذي يثيره من تلقاء نفسه أو بطلب من أحد الخصوم، ويخضع لرقابة المحكمة العليا. وبالتالي فإن سريانه بتوقف على قيمة وحدات السحب الخاصة ومقابلها بالفرنك الذهبي التي

يجب أن تكون أكبر أو تساوي تلك المذكورة في اتفاقية وارسو 1929 المعدلة بموجب بروتوكول لاهاي 1955 حتى لا نقع تحت تطبيق المادة 23 منها .

يبدو أن هذه الشروط غير محققة وذلك لأسباب التالية:

إن الشروط العامة هي شروط اتفاقية، يجب ألا تتعارض مع القواعد العامة المقررة في الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل الجوي الذي جعل حدود المسؤولية من النظام العام في حدها الأقصى ولا يمكن الاتفاق على ما يخالفها،

على سبيل المثال إذا سقط راكب أثناء نزوله من الطائرة بسبب مشكل في سلم النزول من الطائرة، فإن التعويض عن أضرار الوفاة في حدها الأقصى حسب اتفاقية وارسو هو 250.000 د ج بتطبيق المادة 22 من اتفاقية وارسو فإن التعويض يكون $16.375.000 = 65,5 * 250.000$ ميلغ ذهب فيكون

قيمة التعويض وإذا افترضنا فقط أن 1 د.ج يشتري اليوم 1 ميلغ ذهب في السوق الحرة على الأكثر (على أساس 1000 د.ج للغرام الواحد من الذهب بنقاء 900 من الألف⁵³ فإن مبلغ التعويض يكون $16.375.000 = 1 * 16.375.000$ د.ج

وإذا اعتمدنا حقوق السحب الخاصة فإن التعويض يكون كالآتي:

أضرار الوفاة الحد الأقصى 16.600 ح .س.خ، وحسب صندوق النقد الدولي 1 ح .س.خ تعادل اليوم 165,361 د.ج⁵⁴. فيكون التعويض مبلغ التعويض $165,361 * 16.600 = 2.744.992,6$ د.ج وهو أقل من المبلغ الذي تفرضه اتفاقية وارسو وحسب نص المادة 23 فإن التحديد الذي وضعته الشروط العامة تكون باطللة . لان القاضي سيختار تطبيق القواعد العامة التي تعد من النظام العام مقررة لمصلحة المتضررين بدلا من الشروط العامة التي تعد مخالفة لها في حالة الأضرار التي تصيب الأشخاص أو أمتعتهم .

كما أن استبدال قاعدة الذهب بقاعدة حقوق السحب الخاصة، ليس له أساس قانوني من حيث المبالغ المحددة بوحدة حقوق السحب الخاصة .

فالمشرع لم يصدر أي قانون أو تنظيم يحدد قيمة الذهب مقابل الدينار الجزائري لتتمكن الخطوط الجوية الجزائرية على أساسها هذه الاستبدال. وبذلك يكون مشروع. لا يوجد ضمان على الأقل لتساوي الحدين القانوني والاتفاقي وعلى هذا فإن الذهب سيظل أساسا لهذا التحويل كأمر واقع طالما أن اتفاقية وارسو سارية المفعول⁵⁵ ولن تستطيع الشروط العامة للخطوط الجوية الجزائرية تغيير قاعدة الذهب لسبب الأول أن الشرط

العامة من حيث التدرج التشريعي هي أقل قوة من نصوص القانونية وبالتالي لا تستطيع تعديلها خاصة إذا كانت النصوص أمرة. والثاني هو حتى تضمن إلغاء قاعدة الذهب يجب التوقيع على اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

مع العلم أن الجزائر لم توقع على بروتوكول مونتريال الإضافي رقم 02 الأمر الذي يمكن القول معه أن حدود التعويض المنصوص عليها في الشروط العامة المتعلقة بالوفاة والأضرار الجسدية تعد أقل من الحدود المنصوص عليها في القواعد العامة.

الخاتمة:

لقد حاولت الخطوط الجوية الجزائرية حل إشكالية شرط الذهب كأساس لتقدير التعويض في مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص عن الأضرار التي قد تصيبهم في أجسامهم أو أمتعتهم إلا أن هذه الشروط اصطدمت بنص المادة 23 من اتفاقية وارسو لسنة 1929 المعدلة بموجب بروتوكول لاهاي لسنة 1955 والتي لا تزال سارية المفعول. فلقد أثارت مشكلة الذهب العديد من الخلافات الفقهية حول سعر الذهب الذي يجب اعتماده ، فكانت حقوق السحب الحل الأمثل لتعويض قاعدة الذهب. لكن هذا التعويض يجب أن يكون على أساس قانوني.

كما أن اتفاقية مونتريال 1999 وبالحدود التي تعرضها استطاعت أن تجذب العديد من الدول للتوقيع عليها، الأمر الذي قلص كثيرا من تطبيق نظام وارسو الذي هو في طريقه إلى الزوال.

ونظرا لاختفاء المبررات التي قامت عليها اتفاقية وارسو بسبب التطور التكنولوجي في مجال صناعة الطيران منا نتج عنه من تحسن المركز الاقتصادي لشركات النقل الجوي ، لم يعد هناك مبرر بإبقاء على نظام وارسو، وما لجوء المجتمع الدولي لإبرام اتفاقية دولية جديدة خير دليل على ذلك ، وإلى اليوم تحقق هذه الاتفاقية المزايا الاقتصادية المرجوة منها حيث أن تقارير الإكاو والأيتا السنوية تؤكد ذلك وفي كل مناسبة تجدد الدعوة للدول الغير المنظمة إلى اتفاقية مونتريال إلى الانضمام إليها.

فصناعة الطيران اليوم تحقق أعلى مستويات الأمن والسلامة، بالمقارنة مع وسائل النقل الأخرى فخوف الجزائر من اعتماد اتفاقية مونتريال لا مبرر له، بل بالعكس فإن

الإبقاء على نظام وارسو هو الذي يؤثر سلبا على نشاط النقل الجوي. بسبب التعويضات المرتفعة التي سوف تفرض على الخطوط الجوية الجزائرية بسبب اعتماد معيار الذهب. من خلال ما تم تبيانه في هذه الورقة البحثية توصلنا إلى جملة من النتائج واقترحنا بعض التوصيات:

أولا- النتائج:

إذا كان المشرع الجزائري وقعت على اتفاقية وارسو لسنة 1929 المعدلة بموجب بروتوكولا لاهاي 1955 ولضمان الحصول على التعويض الموحد على المستوى الدولي والداخلي تبنت نفس الأحكام في قانون الطيران المدني لسنة 1998، فلا يوجد مبرر لتشتيت حساب التعويض في الشروط العامة للخطوط الجوية الجزائرية بين اتفاقية وارسو ومونتريال بل يجب توحيدها.

إن اتفاقية مونتريال لم تتخلى عن المبادئ التي جاءت بها اتفاقية وارسو كالإبقاء على المسؤولية العقدية للناقل ومبدأ التحديد فالحدود التي تطرحها تستجيب لمتطلبات التعويض العادل ولو نسبيا.

كما أن اتفاقية مونتريال تستجيب للتطورات الحاصلة في مجال النقل الجوي وهذا أمر ضروري كون المبررات التي قامت عليها اتفاقية وارسو لم يعد لها وجود اليوم. يظهر أن هناك عدم اهتمام بتطوير الاستثمار في النقل الجوي لأن تطور القانون سواء الداخلي أو الدولي الذي يحكمه يعكس رغبة الدولة في ذلك ، فهناك دول أقل تطور اقتصادي من الجزائر ووضعيتها السياسية متدهورة بالمقارنة مع الجزائر لكنها لم تغفل عن تطوير هذا المجال ووقعت على اتفاقية مونتريال كمالي والسودان النيجر⁵⁶.

ثانياً- التوصيات:

وبالرغم من أن الاتفاقية تجيز الاتفاق على تعويض أفضل للمتضرر إلا أن ليس هذا الأخير القوة الاقتصادية الكافية للضغط على الناقل الجوي من أجل الحصول على تعويض أفضل.

ضرورة إعادة النظر في قانون الطيران المدني خاصة تلك القواعد المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي.

الإسراع بعقد مشاورات مع مختلف الفاعلين الاقتصاديين سوا الوكالات السياحية أو وكلاء الشحن، والناقلين الجويين (الخطوط الجوية الجزائرية وطيران الطاسيلي)

والهيئات المكلفة بالطيران المدني من أجل التوقيع على اتفاقية مونتريال لسنة 1999، فما الذي سنخسره من هذا الانضمام بالنظر على ما خسرنه من عدم الانضمام لهذه الاتفاقية.

إن مبدأ تحديد مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص لم يعد له ما يبرره اليوم خاصة من التطور الذي تعرفه صناعة النقل الجوي، والارتفاع درجات الأمن والسلامة فيه.

الهوامش:

¹المقصود تقل الأفراد بأفكارهم من أجل استثمارها في أماكن تقبل هذه الأفكار.
²تحمل هاتين الاتفاقيتين نفس التسمية القانونية هي " الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي" الأولى وقعت في 12 أكتوبر 1929 حيث توجت به المؤتمر الدولي للقانون الخاص بمدينة وارسو، والمشهورة في أوساط النقل الجوي باسم اتفاقية وارسو لعام 1929 ودخلت حيز النفاذ و الثانية وقت في 28 ماي 1999 كانت نتيجة المؤتمر الدبلوماسي الذي عقدته للجنة القانونية للإكاو، والمشهورة في أوساط القانونيين باسم اتفاقية مونتريال لعام 1999 ودخلت حيز النفاذ في 04 نوفمبر 2003.

³Martinez, Louis Robert "Article 22 of the Warsaw Convention and Franklin Mint v. TWA: A Conflict between Treaty and Municipal Statute," Cornell International Law Journal: Vol. 16: Iss. 2, 1983 p 400. Available at: <http://scholarship.law.cornell.edu/cilj/vol16/iss2/3> (17/08/2017)

⁴المادة 22 من اتفاقية وارسو لسنة 1929

⁵موقع ويكيبيديا <https://ar.wikipedia.org/wiki/> تاريخ الزيارة 2019/07/17.

⁶بن صر حورية- عقد النقل الجوي للبضائع- رسالة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص -كلية الحقوق بن عكنون- الجزائر 2011/2012 ص 137.

⁷صندوق النقد الدولي منظمة عالمية أنشئت مع نهاية الحرب العالمية الثانية اثر اجتماع أعضاء وفود 44 بلدا في بريتون وودز بولاية نيوهامبشير في يوليو 1944 لإنشاء مؤسستين تحكمان العلاقات الاقتصادية، المؤسسة الأولى تتمثل في البنك الدولي للإنشاء والتعمير من شأنه العمل على استعادة النشاط الاقتصادي، وإقامة صندوق نقد دولي الذي من شأنه المساعدة في استعادة قابلية تحويل العملات والنشاط التجاري متعدد الأطراف. يضم اليوم في عضويته 189 بلدا. ويهدف الصندوق إلى تعزيز التعاون النقدي العالمي، وضمان الاستقرار المالي، وتيسير حركة التجارة الدولية، وتشجيع زيادة فرص العمل والنمو الاقتصادي القابل للاستمرار والحد من الفقر في جميع أنحاء العالم، لمزيد من التفصيل أنظر <https://www.imf.org> و <https://ar.wikipedia.org/wiki/> 17/07/2019

⁸دلال يزيد، رسالة دكتوراه، مرجع سابق، ص 265.

⁹حيثما هبة، مسؤولية الناقل الجوي الدولي، مذكرة لنيل شهادة الماجستير فرع قانون الأعمال -كلية الحقوق بن عكنون- الجزائر 2011/2012، ص 154.

¹⁰محمد السيد الفقي ومحمد فريد العربي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2011، ص 735.

¹¹Martinez, Louis Robert, op.cit, p402.

¹²صادقت الجزائر على هذا التعديل بموجب الأمر رقم 69/78 المؤرخ في 18/09/1969 يتضمن المصادقة على التعديلات الواردة على القانون الأساسي الصندوق النقد الدولي والترخيص بالمشاركة في حقوق السحب الخاصة. ج.ر عدد 1969 / 93.

¹³Mankiewicz René H. Modification de la « clause or » de la Convention de Varsovie et des protocoles d'amendement — Les Protocoles additionnels n° 1 à 3 et le Protocole n° 4 de Montréal du 25 septembre 1975. In:

Annuaire français de droit international, volume 21, 1975, p 785.(https://www.persee.fr/doc/afdi_0066-3085_1975_num_21_1_235) 10/08/2017.

¹⁴ يزيد دلال، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص والبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير فرع قانون النقل، - جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان، 2004/2003، ص 112.

¹⁵ دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي و الدولي، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة تلمسان 2010، ص 268.

¹⁶ المواد 01 و 04 من القانون رقم 11 / 03 المؤرخ في 26/08/2003 المتعلق بالنقد والقرض. ج.ر عدد 52.

¹⁷ Martinez, Louis Robert ,Op.cit,P 405.

¹⁸ لقرادة زوبيدة، مسؤولية الناقل الجوي في حالة وقوع حادث بحث من أجل الحصول الى شهادة الماجستير في الحقوق، فرع العقود والمسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2010-2011، ص 70.

¹⁹ Martinez, Louis Robert ,Op.cit,P 405.

²⁰ كما علقت على قرار الدائرة الثانية للمحكمة الاستئنافية في قضية فرنكلين منيت الشهيرة أن عملية اختيار وحدة ملائمة للتحويل ليس معناه اقتراح المعاهدة أو تعديلها أو التفاوض أو التصديق، بل هو مسألة تفسير للمعاهدات تقع ضمن اختصاص القضاء (see Vianale, Kenneth J. "The Demise of the Liability Limitations of the Warsaw Convention--An Unnecessary Fatality: Franklin Mint Corp. v. Trans World Airlines, Inc.," St. John's Law Review: Vol. 57 : No. 3 , (Article 6,1983,p603. Available at:<https://scholarship.law.stjohns.edu/lawreview/vol57/iss3/6/>) 17/08/2017).

²¹ S. Andrew Ostapski, The Touch of Gold in International Conventions: Value Maintenance in a Changing World, 9 Loy. L.A. Int'l & Comp. L. Rev. 1987,p533. Available at: <http://digitalcommons.lmu.edu/ilr/vol9/iss3/1/> (17/08/2017).

²² Mankiewicz René H,op.cit,p785.

²³ Martinez, Louis Robert ,Op.cit,P 405.

²⁴ (أياكاو) هي المنظمة الدولية للطيران المدني متكونة من تجمع لأغلب مطارات العالم أسست في 04 أبريل 1947 وهي منظمة دولية تابعة للأمم المتحدة . مقرها الرئيسي مدينة مونتريال بكندا ، مهمتها تطوير أسس وتقنيات الملاحة الجوية و العمل على تطوير صناعة النقل الجوي لضمان أمنها وسلامتها تقوم المنظمة بتنظيم عمليات الملاحة بين الدول وعمليات العبور الحدود وتسهيلها ومنع المخالفات وتضع أنظمة التحقيق في الحوادث منظمة الدولية للطيران المدني

²⁵ Mankiewicz René H,op.cit,p787.

²⁶ محمودي سماح ، مسؤولية الناقل الجوي الدولي، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في علوم الحقوق تخصص قانون أعمال -كلية الحقوق العلوم السياسية جامعة الحاج لخضر- باتنة -الجزائر 2014/2015، ص 299.

²⁷ لقرادة زوبيدة، مسؤولية الناقل الجوي في حالة وقوع حادث رسالة مقدمة من أجل الحصول الى شهادة الماجستير في الحقوق، فرع العقود والمسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2010-2011، ص 70.

²⁸ حقوق السحب الخاصة ليست عملة ولا استحقاقا على الصندوق. إنما هو استحقاق محتمل على عملات البلدان الأعضاء القابلة للاستخدام الحر. ويستطيع حائزو حقوق السحب الخاصة الحصول على هذه العملات في مقابل ما لديهم من حقوق السحب الخاصة بإحدى طريقتين: الطريقة الأولى هي الاتفاق على إجراء مبادلات طوعية بين البلدان الأعضاء، والثانية هي تكليف الصندوق بلدانا أعضاء من ذوي المراكز الخارجية القوية بشراء حقوق السحب الخاصة من البلدان الأعضاء ذات المراكز الخارجية الضعيفة. وبالإضافة إلى دور حقوق السحب الخاصة كأصل احتياطي تكميلي، فهي تستخدم كوحدة حساب في الصندوق وبعض المنظمات الدولية الأخرى. وتحدد قيمة حقوق السحب الخاصة في مقابل الدولار الأمريكي وتُنشر يوميا في موقع الصندوق على شبكة الإنترنت. وتحسب هذه القيمة على أساس مجموع المبالغ المحددة لكل عملة في السلة بالدولار الأمريكي، باستخدام أسعار الصرف المعلنة ظهر كل يوم في سوق لندن.

ويُجري المجلس التنفيذي مراجعة لمكونات السلة كل خمس سنوات، أو قبل ذلك إذا ارتأى الصندوق أن الظروف تغيرت بما يبرر مراجعة مبكرة، بغية التأكد من كونها انعكاسا صحيحا لأهمية العملات النسبية في النظام التجاري والمالي الدولي. وفي

المراجعة الأخيرة (التي اختتمت في نوفمبر 2015)، قرر المجلس التنفيذي اعتبار اليونان الصيني عملة قابلة للاستخدام الحر (راجع المادة الثلاثون بند (واو) وتم إدراجه في سلة حقوق السحب الخاصة). (https://www.imf.org/ar/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR) تاريخ الزيارة 2019/02/01.

²⁹Mankiewicz René H, op.cit, p 787.

³⁰ انظر المادة 04 القسم الثاني ب من اتفاقية تأسيس الصندوق النقد الدولي.
(https://www.imf.org/external/pubs/ft/aa/ara/index.pdf) تاريخ الزيارة 2019/07/17.
³¹ أنظر: فريد العربي، محمد السيد الفقى، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، مصر، الطبعة الأولى 2005، ص 731 وما بعدها؛ ودلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي والدولي، مرجع سابق، ص 265 وما يليها.

³² أعدت هاته البروتوكولات اللجنة القانونية مع لجائها الفرعية للإكاو في الأعوام 1972 و 1974 واعتمدت في المؤتمر الدولي الذي عقدته المنظمة الدولية للطيران المدني بمدينة مونتريال في الفترة ما بين 3-25 سبتمبر 1975 حيث حضر 66 دولة للمؤتمر من بينها الجزائر ومنظمات دولية بصفة مراقب. (Gerald F. Fitzgerald, The Four Montreal Protocols to Amend the Warsaw Convention Regime Governing International Carriage by Air, 42 J. Air L. & Com 1976, p275 & 277. Available at http://scholar.smu.edu/jalc/vol42/iss2/2 (02/05/2019))

³³ صندوق النقد الدولي – صحيفة وقائع، حقوق السحب الخاصة ص 2. (https://www.imf.org/2019/07/17/ (تاريخ الرفع 2019/07/17)).
³⁴ Souleymane Diarra, la responsabilité contractuelle du Transporteur aérien en droit malien Originalité ou application des sources Internationalesop, thèse en vue de l'obtention du grade académique de docteur de l'université du Luxembourg en droit, Luxembourg, 2018, p214.

³⁵ انظر الموقع

(2019/07/18 <https://www.imf.org/ar/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR>)
³⁶ Bo, Jiang, "International Air Carrier's Liability to Passengers Under the Warsaw Convention 1929 and the Montreal Convention 1999". Theses and Dissertations, (2006), p 25. Available at (<http://digitalcommons.law.ggu.edu/theses-15/07/2019>)

³⁷ والمصادقة عليهما من طرف الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 64_74 المؤرخ في 2 مارس 1964. ج.ر. رقم 26 سنة 1964.
³⁸ القانون رقم 64-166 مؤرخ في 7 جون 1964 متعلق بالمصالح الجوية، ج ر 48 سنة 1964.

³⁹ القانون رقم 98-06 مؤرخ في 26 جون 1998 يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني ج ر 06 سنة 1998.
⁴⁰ الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة - رسالة لنيل شهادة الماجستير في القانون فرع قانون المسؤولية - كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة مولود معمري - تيزي وزو 2012/2013، ص 83.

⁴¹ أنظر حيتام هبة، أحكام التعويض في النقل الجوي الدولي، بحوث ودراسات، ص 177 موجودة على الموقع (<https://www.asjp.cerist.dz/signup>) تاريخ الزيارة 2019/10/06

⁴² شريف أحمد الطباخ، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005، ص 29.
⁴³ أنظر، فاروق أحمد زاهر، القانون التجاري المصري، الكتاب الثالث، دار النهضة العربية، القاهرة 2008، ص 105.

⁴⁴ Conditions Generales De Transport D'air Algerie / Edition N°02- Revision N°01/Avril 2018, p33. (www.airalgerie.dz) 08/06/2019.

⁴⁵ Conditions Generales De Transport d'Air Algerie, op.cit, p35.

⁴⁶ أنظر الموقع الرسمي للأنيا بشأن جدول يوضح وضعية الدول الموقعة على الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالطيران المدني.
⁴⁷ هذا لانه دخل حيز النفاذ في سنة 1996 كما أن نظام وارسلو لم يبنى به العمل بعد.

⁴⁸ Samira benboubker, Risque, sécurité et responsabilité du transporteur aérien à l'égard de son Passager, these Pour obtenir le grade de docteur Discipline Droit privé Université Paris 5., Français. 2014, p 348. (<https://hal.archives-ouvertes.fr/tel-02086929>) (29/04/2019).

⁴⁹ Samira benboubker, op.cit, P387.

⁵⁰ راجع المادة 55 من اتفاقية مونتريال لسنة 1999 التي تؤكد على عدم الغا اتفاقية واسو وكيفية تطبيقها بين الدول غير موقعة على اتفاقية مونتريال.

⁵¹ Samira benboubker, op.cit, P387.

⁵² لأن كل من فرنسا وتونس موقعتين على اتفاقية مونتريال لسنة 1999 (أنظر موقع الأيتا <http://www.iata.org>) بشأن الدول الموقعة على الاتفاقيات المتعلقة بالطيران المدني.

⁵³ أن د.ج اليوم يشتري قيمة اقل بكثير من هذه المفترضة (وحسب الوكالة الوطنية لتحويل وتوزيع الذهب أجينور، التي قدرت ثمن الغرام الواحد من الذهب عيار 18 قراط الموسم 2016- 2017 ب 5.300 دج وحدد في الموسم 2019-2020 ب 8.300 دج موقع وزارة الشؤون الدينية والأوقاف marw.dz .

⁵⁴ <https://www.imf.org> (2019/07/18).

⁵⁵ دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي و الدولي ، مرجع سابق ص 270.

⁵⁶ انظر موقع الأيتا بشأن انضمام الدول إلى اتفاقية مونتريال (<http://www.iata.org>).