

# الالتزام بنقل الأمتعة والمحافظة عليها في النقل الجوي للأشخاص

حمداوي نورة: أستاذة مساعدة "أ" بكلية الحقوق -بودواو

جامعة محمد بوقرة -بومرداس

## ملخص

إن المسافر جوا يحمل معه أمتعة مسجلة أو غير مسجلة (يدوية). الأمتعة المسجلة أخضعها المشرع الجزائري إلى أحكام عقد نقل البضائع، أسوة باتفاقية فارسوفيا 1929 وفق نص المادة 146 من قانون الطيران المدني. أما الأمتعة غير المسجلة فلم ينص عليها، والمسافر يكون هو المسؤول الأول عنها إلا إذا أثبت خطأ الناقل الجوي أو تابعه.

## Résumé

Le voyageur aérien transporte avec lui des bagages enregistrés et des bagages non enregistrés (bagages à main).

Le législateur Algérien a soumis les bagages enregistrés au régime du transport des marchandises en adéquation avec la convention de Varsovie de 1929.

Mais pour les bagages à main la responsabilité incombe le voyageur, sauf s'il a prouvé la faute du transporteur aérien ou ses préposés.

## مقدمة

يرتب عقد النقل الجوي للأشخاص التزامات متقابلة بين الراكب والناقل، فأهمها بالنسبة للراكب دفع الأجرة والتقييد بتعليمات الناقل، وهذه تعد خارج نطاق بحثنا.

أما ما يرتبه العقد من التزامات على الناقل الجوي، فأهمها الالتزام بإيصال المسافر سليماً معافى إلى الوجهة المتفق عليها في الميعاد المتفق عليه ونقل أمتعته والمحافظة عليها، وهذا الالتزام الأخير هو نطاق بحثنا.

فمنظراً لارتباط الالتزام بنقل الأمتعة والمحافظة عليها بإيصال المسافر سليماً معافى، لا سيما أن هذا الأخير يحمل معه أمتعته قد يحتاجها خلال سفره. وهذه الأمتعة قد تكون أمتعة شخصية يتركها في حوزته أو أمتعة غير يدوية يتركها تحت حراسة الناقل، مما دفع بأغلب القوانين والأنظمة القانونية إلى تنظيمها ضمن إطار عقد نقل الأشخاص.

فالمسافر جواً قد يتضرر أثناء عملية النقل في جسمه أو في أمتعته، مما يثير مسؤولية الناقل الجوي عن هذه الأضرار.

ومن الإشكالات القانونية التي طُرحت حول هذا الالتزام في عقد النقل الجوي، هل نقل أمتعة المسافرين مستقل عن عقد النقل الجوي، وبالتالي التزام الناقل هنا التزام تقصيري، أم أن عقد النقل يشمل نقل الأشخاص وأمتعته، وبالتالي التزامه التزام عقدي؟ مما يدفعنا إلى طرح الإشكال التالي: ما مدى التزام الناقل الجوي بسلامة الأمتعة وما هي طبيعته؟ .

وسنحاول الإجابة عنه من خلال مبحثين:

**المبحث الأول: مضمون الالتزام بنقل الأمتعة والمحافظة عليها.**

**المبحث الثاني: مجال مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار اللاحقة بالأمتعة.**

**المبحث الأول: مضمون الالتزام بنقل الأمتعة والمحافظة عليها**

أثناء السفر يحمل المسافر جواً معه أمتعة قد يحتفظ لنفسه بحملها، كما قد يُسلمها للناقل الجوي خلال تنفيذ عملية النقل، فتبقى خلال عملية النقل تحت حراسته حتى يتم تسليمها له في مطار الوصول، مما يجعلنا هنا أمام نوعين من الأمتعة، أمتعة يدوية -أمتعة غير مسجلة- وأمتعة مسجلة.

وهذا يستلزم منا تحديد مضمون الالتزام بسلامة الأمتعة في كل من الأمتعة الغير مسجلة والأمتعة المسجلة.

### المطلب الأول: مضمون الالتزام بنقل الأمتعة غير المسجلة والمحافظة عليها

يقصد بالأمتعة غير المسجلة الأمتعة اليدوية أو الشخصية، تلك الأشياء التي يحتفظ بها المسافر، ولا يسلمها للناقل<sup>أ</sup>.

فهي تلك الأمتعة الخفيفة الوزن وسهلة الحمل مما لا يستلزم على المسافر جوا دفع أجرة عن نقلها، فيسمح له الناقل الجوي بنقلها معه على الطائرة لاعتبارها جزءا تابعا لعملية نقل المسافرين ولا يغير من طبيعتها إذا عهد بها المسافر إلى أحد أعضاء الطاقم داخل الطائرة أثناء الرحلة<sup>أ</sup>.

غير أن عدم نص بعض التشريعات أو الأنظمة القانونية وعلى غرارها التشريع الجزائري واتفاقية وارسو 1929 فتح المجال للفقهاء في تفسير وتحديد الطبيعة القانونية لالتزام الناقل الجوي في المحافظة عليها.

وعليه يطرح التساؤل حول ما طبيعة هذا الالتزام حتى يتمكن من معرفة مدى التزام الناقل الجوي بسلامة الأمتعة اليدوية، خصوصا أن الاتفاقية الدولية الخاصة بالنقل الجوي للركاب وعلى غرارها المشرع الجزائري، لم ينص عنها في نصوصهم القانونية؟

ولتبيان ذلك نتعرض إلى موقف الفقهاء والتشريع حول ذلك.

### أولا-موقف الفقهاء:

لقد اختلفت الآراء الفقهية حول طبيعة التزام الناقل الجوي بنقل الأمتعة غير المسجلة والمحافظة عليها، مما أدى إلى انقسام الفقهاء إلى فريقين: فريق يجعل من هذا الالتزام التزاما تقصيريا وفريق آخر يجعل منه التزاما عقديا.

**الفريق الأول:** اعتبر هذا الفريق أن التزام الناقل الجوي بنقل الأمتعة غير المسجلة التزاما عقديا يترتب عنه المسؤولية العقدية للناقل الجوي بحيث يكون مسؤولا عن كل الأضرار التي تصيب هذه

الأمّعة أثناء تنفيذ عملية النقل<sup>iii</sup>، على أساس أنه كان يعلم بأنّ المسافر يحمل معه أمّعة يدوية، وبذلك تمّدد آثار عقد النقل إلى هذه الأمّعة غير المسجلة<sup>iv</sup>.

وبالمقابل فالناقل الجوي يمكنه دفع المسؤولية عنه بإثباته عدم محافظة الراكب عليها، خاصة في حالة عدم حدوث حادث يبرر هذا الضرر<sup>v</sup>.

**الفريق الثاني:** وهو يمثل الرأي الغالب، بحيث يرى أصحاب هذا الفريق أنه في إطار نقل الأمّعة غير المسجلة ليس هناك مجال للصفة التعاقدية لمسؤولية الناقل الجوي عند تلفها أو هلاكها خلال فترة النقل، فالناقل الجوي لا يتعهد بنقلها، وعليه لا عقد بدون إرادة<sup>vi</sup>.

وإذا اعتبرنا التزام الناقل التزاما عقديا نكون بذلك تعسّفا في حق الناقل في اللجوء إلى استنباط ما يسمى بالإرادة الضمنية للمتعاقدين، فالناقل عندما سمح للمسافر جوا نقل أمّعته على متن الطائرة لا يعدو أن يكون إلا رخصة منه للمسافر، بحيث يكون نقلها مجانا، فلا وجود لعقد لنقل هذه الأمّعة، ضف أنها لا تكون في حراسته وقد لا يعلم حتى بوجودها<sup>vii</sup>.

وعليه إذا أصيبت الأمّعة الغير مسجلة / اليدوية للمسافر جوا لا يمكن أن تكون مسؤولية الناقل إلا مسؤولية تقصيرية يقوم على أساسها عبء إثبات خطأ الناقل أو أتابعيه حتى يتمكن المسافر جوا في استحقاق التعويض عن الأضرار التي لحقت بأمّعته<sup>viii</sup>.

ولقد ذهب هذا الرأي إلى أبعد من ذلك، بتحليل المسافر مسؤولية أي ضرر قد يحدث لأمّعة المسافرين معه في الرحلة، أو أي ضرر يلحق بالناقل وهذا إذا قام بنقل أمّعة يدوية محظورة عليه نقلها، نظرا لمخالفة تعليمات الناقل، والذي يعد التزاما من الالتزامات التي يلقيها عليه عقد النقل<sup>ix</sup>.

### ثانيا-موقف التشريعات:

قانون الطيران المدني الجزائري 06/98<sup>x</sup>، وكذلك اتفاقية وارسو لعام 1929<sup>xi</sup>، لم يشيرا إلى

هذا النوع من الأمّعة عند التطرق لمسؤولية الناقل الجوي المترتبة عن الإخلال بالمحافظة على أمّعة المسافرين.

غير أنه بالرجوع إلى اتحاد النقل الجوي الدولي «IATA»، ووفقاً لما جاء في الشروط العامة لهذا الاتحاد، فقد أعطى تعريفاً عاماً للأمتعة بأنها "الأشياء الشخصية التي يحملها المسافر المخصصة للحمل أو للاستعمال الشخصي أو الضرورية لراحته أو ليكون بحالة مريحة أثناء السفر"، مما يترتب عنه إذن تطبيق القواعد التي يتضمنها القانون الوطني إعمالاً بقواعد تنازع القوانين، بما أن الاتفاقية وقانون الطيران المدني الجزائري 06/98 قد غفلا عنها<sup>xii</sup>.

لكن رغم هذا يظل الناقل الجوي مسؤولاً عنها بكونه ملزم بتهيئة وإعداد الأمكنة المعدة لوضعها على نحو لا يضر بها أو بسلامة أصحابها، فإذا وقع أي تقصير في أداء هذه الواجبات أو غيرها وجب على المسافر إثبات ذلك<sup>xiii</sup>.

فالمسافر الذي يحتفظ بهذه الأمتعة يقع عليه كليا إثبات خطأ الناقل أو تابعيه، وفقاً لقواعد المسؤولية التقصيرية على أساس الخطأ الواجب إثباته، ويرجع ذلك لكون هذا النوع من الأمتعة غير المسجلة- اليدوية- تكون تحت حراسته وسيطرته، فإن أصابها هلاك أو تلف أو عيب فالأولى بالمساءلة المسافر.

وعليه يكون التزام الناقل بالمحافظة على الأمتعة غير المسجلة / اليدوية التزاماً ببذل عناية، والناقل إذا أراد نفي المسؤولية عنه يكفي إثبات أنه بذل العناية اللازمة من أجل المحافظة على هذا النوع من الأمتعة<sup>xiv</sup>.

ويمكننا ترجمة عدم نص اتفاقية وارسو 1929 على الأمتعة الغير مسجلة / اليدوية في نصوصها لكونها شرعت في وقت كان فيه النقل الجوي في بداياته الأولى ولم يتصور حينها مدى الإشكالات القانونية التي قد يترتبها نقل الأمتعة بصفة عامة.

غير أن اتفاقية مونتريال 1999 قد نصت على الأمتعة الغير مسجلة والأمتعة المسجلة وفرقت بينهما من حيث المسؤولية، بحيث جعلت من مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية تقصيرية في حالة الإضرار بالأمتعة غير المسجلة، وبالتالي يكون الناقل هنا ملزماً ببذل العناية للحفاظ عليها، أما إذا كان الناقل أمام أمتعة مسجلة فإنه يكون مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بها مسؤولية موضوعية

قوامها مجرد وقوع الضرر، مما يجعل التزامه في هذه الحالة التزاما بتحقيق نتيجة<sup>xv</sup>، وبالتالي كون هذا الاتفاقية تجعل من التزام الناقل الجوي بضمان سلامة الأمتعة غير المسجلة التزاما ببذل عناية يغني عن تطبيق قواعد تنازع القوانين، وما يثيره من إشكالات الإسناد لأن هذه الأخيرة تطبق في حالة إغفال النص عن الأمتعة غير المسجلة، كما هو الحال في قانون الطيران المدني الجزائري 06/98 واتفاقية وارسو 1929.

أما نحن فيمكننا أن نقول أنا نؤيد ما ذهب إليه الفقه ومعظم القوانين الوضعية من اعتبار التزام الناقل بنقل الأمتعة غير المسجلة التزاما ببذل عناية، مما يستوجب على المسافر جوا حال وقوع ضرر لهذا النوع من الأمتعة إثبات خطأ الناقل الجوي أو تابعيه، باعتبار أنها تحت حراسته وليس تحت حراسة الناقل.

### المطلب الثاني: مضمون الالتزام بنقل الأمتعة المسجلة والمحافظة عليها

ويقصد بالأمتعة المسجلة ما سلم للناقل الجوي بقصد إيصاله نضير إيصال يصدره هذا الأخير ويبين فيه عدد الأمتعة وطبيعتها ووزنها<sup>xvi</sup>، حيث تبقى تحت حراسة الناقل الجوي إلى غاية أن يسلمها إلى المسافر في مطار الوصول، ويكون التسليم للشخص الذي يبرز الإيصال<sup>xvii</sup>.

لكن ثار خلاف بسيط حول ما إذا كان نقل الأمتعة المسجلة، يكون بموجب عقد مستقل عن عقد نقل الأشخاص أم أنه عقد نقل تبعية بجانب العقد الأصلي للركاب، كما أن البعض الآخر اعتبره التزاما من الالتزامات التي يفرضها عقد نقل الأشخاص<sup>xviii</sup>، مثل ما قام به المشرع الجزائري، إذ بالرجوع إلى القانون التجاري الجزائري فإننا نجد أنه قد اكتفى بالنص على خضوع الأمتعة المسجلة إلى أحكام عقد نقل البضائع وفقا لنص المادة 46 و 47 و 48 وكذلك المواد 52 إلى 61 من نفس القانون، وهذا ما أخذ به قانون الطيران المدني الجزائري وفقا لنص المادة 146.

ولقد أدى هذا الخلاف إلى الاختلاف في تحديد الطبيعة القانونية للالتزام بالمحافظة على الأمتعة المسجلة، والذي يمكن أن يكون إما التزاما ببذل عناية أو التزاما بتحقيق نتيجة.

**أولا-الالتزام بالمحافظة على سلامة الأمتعة التزام ببذل عناية**

تقضي المادة 18 من اتفاقية وارسو ويقابلها نص المادة 146 من قانون الطيران المدني الجزائري 06/98 على أنه "يكون الناقل مسؤولاً عما يلحق الأمتعة المسجلة والبضائع من ضرر إذا كانت الواقعة التي تولّد منها الضرر خلال النقل الجوي".

وبهذا النص تكون اتفاقية وارسو والمشرع الجزائري قد ألقيا التزاما بضمان سلامة الأمتعة على عاتق الناقل الجوي<sup>xix</sup>، وإن أخل به افتراض وقوع الخطأ من جانبه وانعقدت مسؤوليته العقدية، إلا إذا أثبت أنه هو وتابعه قد اتخذوا كافة الاحتياطات الضرورية لتوقي الضرر، أو كان من المستحيل اتخاذها أو أن العيب الذي أصاب الأمتعة المسجلة كان بسبب عيب ذاتي أو خطأ المسافر<sup>xx</sup>.

ويعتبر هذا الالتزام التزاما بذل عناية مع نقل عبء الإثبات، بحيث يُفترض خطأ الناقل ما لم يثبت العكس من قبل هذا الأخير<sup>xxi</sup>، وافترض الخطأ في جانب الناقل يتفق ومقتضيات العدالة، لاسيما أن الأمتعة المسجلة تكون تحت الحيازة المادية أو حراسة الناقل، فهو الذي يتكفل بنقلها، فهذا الأخير يستطيع متابعة سير الأمور في مؤسسته ومتابعة خط سيرها للكشف عن سبب الضرر الذي أصاب تلك الأمتعة، وإلزام المسافر صاحب هذه الأمتعة بإثبات خطأ الناقل من شأنه أن يؤدي إلى الإجحاف في حقه<sup>xxii</sup>.

### ثانيا- الالتزام بالمحافظة على سلامة الأمتعة التزام بتحقيق نتيجة

لقد أثر التوجه الدولي للمسؤولية المدنية للناقل بصفة عامة والناقل الجوي بصفة خاصة نحو المسؤولية الموضوعية على طبيعة التزام الناقل الجوي بالمحافظة على أمتعة الركاب، وهذا منذ توقيع بروتوكول جواتيمالا سيتي لعام 1971.

بحيث أقرّ المؤتمرين في هذا البروتوكول أساسا جديدا لمسؤولية الناقل الجوي، ويتجسد هذا الأساس في كل من المخاطر وفكرة تحمّل التبعة، إذ بمجرد وقوع الضرر للركاب وأمتعتهم تقوم مسؤولية الناقل الجوي بقوة القانون<sup>xxiii</sup>.

والناقل في هذه الحالة لا يمكنه دفع مسؤوليته إلا بإثبات عيب ذاتي أو خطأ المسافر صاحب الأمتعة<sup>xxiv</sup>، وعليه أصبح الناقل ملزماً بتحقيق نتيجة.

ومن أجل توحيد قواعد النقل الجوي الدولي تم إبرام اتفاقية مونتريال لعام 1999، والتي جعلت الضرر كأساس لمسؤولية الناقل الجوي عن الأمتعة المسجلة، بحيث مجرد إثبات الراكب للضرر الحاصل في أمتعته تقام مسؤوليته بقوة القانون، وهذا وفقاً لنص المادة 2/17 من هذا البروتوكول: ولا يمكن دفع هذه المسؤولية إلا بإثباته أن الضرر كان نتيجة عيب في الأمتعة ذاتها أو عن طبيعتها، وهنا يتساوى الالتزام بسلامة الأمتعة مع الالتزام بسلامة الأشخاص، وهذا يعد نتاجاً منطقياً لارتباط الأمتعة بأصحابها، فهم عند إبرام عقد النقل كان هدفهم الوصول إلى الوجهة المتفق عليها سالمين هم وأمتعتهم.

### المبحث الثاني: مجال مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار اللاحقة بالأمتعة

خلال عملية النقل الجوي يمكن للناقل الجوي أن يخل بالتزامه في المحافظة على سلامة الأمتعة مما يترتب عنه ضرر يؤدي إلى هلاكها أو تلفها أو تعييبها، مما يقيم بذلك مسؤوليته تجاه المسافر جواً، ونظراً لاختلاف نوع الأمتعة فإن هذه المسؤولية بدورها ستختلف إذا ما تعلق الأمر بأمتعة يدوية عما إذا كان أمام أمتعة مسجلة. وعليه سنحاول دراسة مجال مسؤولية الناقل الجوي بضمان سلامة أمتعة المسافرين جواً حسب نوع الأمتعة.

### المطلب الأول: مجال مسؤولية الناقل في الأمتعة المسجلة

تنص المادة 1/146 من قانون الطيران المدني الجزائري 06/98 والتي يقابلها نص المادة 1/18 من اتفاقية وارسو 1929، على أنه "يكون الناقل بالطائرة مسؤولاً عن الخسائر والأضرار الناتجة عن ضياع أو تلف أو خسارة تصيب الأمتعة المسجلة أو الشحن، بشرط أن يكون السبب الأصلي للخسارة قد حدث في الوقت الذي كانت فيه الأمتعة المسجلة أو الشحن، تحت حراسة الناقل الجوي، سواء كان ذلك في المطار أو على متن الطائرة أو في أي مكان آخر، في حالة هبوط هذه الأخيرة خارج محطة جوية."

وعليه من خلال نص المادة 146 أعلاه يتضح لنا جليا الشروط الواجب توافرها لمساءلة الناقل الجوي عن الأمتعة المسجلة وهي تتمثل في:

### أولا-حدوث واقعة / حدث

لقد استعملت اتفاقية وارسو 1929 مصطلح واقعة « Evénement » بدلا من مصطلح "الحادثة Accident"، الذي استعملته في نطاق مسؤولية الناقل الجوي للركاب عن الوفاة أو الإصابات التي قد تحدث للمسافرين جوا، ولقد عرف الفقه الحدث أنه كل الأسباب الممكنة للضرر سواء كانت متصلة بعملية النقل أم غير متصلة بها<sup>xxv</sup>، بينما الحادثة « Accident » فهي تعني كل أمر فجائي أو غير متوقع متعلق بعملية النقل الجوي ذاتها، تصيب المسافر في جسمه، فالحدث أو الواقعة تتعلق بكل ما يلحق بالبضاعة أو الأمتعة المسجلة من تلف أو هلاك دون أن يشترط وقوع حادثة جوية<sup>xxvi</sup>، فالحدث إذن يعد أكثر شمولاً من الحادثة.

### ثانيا-وقوع الضرر خلال الفترة الزمنية للنقل

بالرجوع إلى قانون الطيران المدني الجزائري 06/98، فإننا نجد أنه قد حدد الفترة الزمنية التي يكون فيها الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار التي تصيب الأمتعة من خلال نص المادة 146، وهي الفترة التي تكون فيها البضاعة أو الأمتعة تحت حراسة الناقل الجوي أو تابعيه داخل مطار القيام أو أثناء الطيران أو في مكان آخر في حالة الهبوط الاضطراري.

ويتضح مما سبق أن المشرع الجزائري قد ربط أسوة باتفاقية وارسو بين المسؤولية والحراسة من جهة<sup>xxvii-xxviii</sup>، وأن تكون هذه الحراسة في مجال المرحلة الجوية من جهة أخرى.

فالناقل يظل مسؤولاً عن أي تلف أو هلاك أو عيب يصيب الأمتعة طالما أنها موجودة في حراسته أو حراسة تابعيه، وتمتد هذه الحراسة منذ الوقت الذي يستلم فيه الناقل الأمتعة من صاحبها في مطار الإقلاع، وتنتهي بتسليمها في مطار الوصول أو أي مكان آخر<sup>xxix</sup>.

غير أنه وإن كان المشرع الجزائري قد عنى في الفقرة الثانية من المادة 46/ بتحديد ما يشمل النقل الجوي فلقد حرص في الفقرة الثالثة من نفس المادة على تحديد ما يخرج عنها، فنص على أنه " لا

يشمل النقل الجوي الفترة التي تكون فيها الأمتعة محل النقل البري أو بحري أو نهري يقع خارج المطار، إلا إذا كان هذا النقل لازماً لشحن الأمتعة أو لتسليمها أو لنقلها من طائرة إلى أخرى تنفيذاً للعقد النقل الجوي".

فهنا الأصل أن كل نوع يخضع بحسب طبيعته إلى القواعد الخاصة به، فلا يخضع إذن النقل البري أو البحري أو النهري للأحكام الخاصة بالنقل الجوي<sup>xxx</sup>.

غير أنه إذا كان هذا النقل البري أو البحري أو النهري لازماً لشحن الأمتعة أو لتسليمها أو لنقلها من الطائرة إلى أخرى لعقد النقل الجوي فإن هذا الأخير سيشمل هذه الفترة، ففي هذه الحالة افتراض أن الضرر الذي أصاب الأمتعة قد نتج عن واقعة حدثت أثناء فترة النقل الجوي ما لم يقع الدليل على عكس ذلك<sup>xxxi</sup>.

فوقوع الضرر في فترة النقل الجوي على النحو الموضح سابقاً مناط تطبيق نظام المسؤولية المقررة في قانون الطيران المدني الجزائري واتفاقية وارسو، غير أن هذه القرينة قرينة بسيطة يمكن دحضها بكافة طرق الإثبات، وإقامة الدليل على حصول الواقعة المسببة للضرر في غير فترة النقل الجوي، وهذا تسهيلاً لعبء الإثبات على المضرور سواء كان صاحب المصلحة الناقل أو المسافر صاحب الأمتعة.

كما أنه في حالة الهبوط الاضطراري خارج المطار، إذا تقدر استكمال الرحلة بطريق آخر غير الطريق الجوي، فإن فترة النقل الجوي تنتهي من لحظة إفراغ الأمتعة من الطائرة، وهذا لتخلف شرط تواجد الأمتعة في المجال الجوي وإن بقي الناقل الجوي حارساً لها<sup>xxxii</sup>. بينما بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971 المعدل لاتفاقية وارسو 1929 وفقاً لنص المادة 04 منه، فإن الفترة التي يكون فيها الناقل الجوي مسؤولاً عن الأمتعة المسجلة، عندما تكون هذه الأخيرة على متن الطائرة، أو أثناء عمليات الصعود والنزول أو فترة الحراسة، وهنا يكون البروتوكول قد ربط سلامة الأمتعة ونقلها بعقد نقل الأشخاص وسلامتهم مما يدل على أن نقل الأمتعة ما هو إلا التزام تابع لعملية عقد نقل الأشخاص.

أما اتفاقية مونتريال 1999 قامت بتحديد الفترة الزمنية للنقل الجوي، والتي يكون فيها الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالأمثلة معتمدة على معيار الحراسة دون المعيار المكاني، وفقاً لأحكام نص المادة 2/17 بحيث يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار التي تنجم للأمثلة مادامت هذه الأخيرة تحت حراسته أينما كان، وبالتالي تكون الاتفاقية هنا قد وسعت من مجال التزام الناقل بالمحافظة على الأمثلة المسجلة.

وعليه تبدأ فترة النقل الجوي منذ اللحظة التي تنتقل فيها حراسة الأمثلة إلى الناقل، وإذا أصيبت هذه الأمثلة بضرر خلال هذه الفترة عدّ الناقل مسؤولاً عنها وتنتهي بانتهاء هذه الحراسة، غير أن الفقه قد اختلف حول مفهوم هذه الحراسة وانقسم إلى اتجاهين:

- **الاتجاه الأول:** يرى أن الناقل الجوي يظل حارساً للأمثلة حتى لحظة التسليم في مطار الوصول، إذ تظل الأمثلة في حراسته وإن تخلف عنصر السيطرة المادية والفعالية، وبالتالي تدخل فترة تواجد هذه الأمثلة لدى الجمارك ضمن فترة النقل<sup>xxxiii</sup>، بحيث يكون الناقل مسؤولاً عن كل ضرر يحدث للأمثلة في هذه الفترة.

- **الاتجاه الثاني:** فهو يأخذ بالمفهوم المادي للحراسة أي عنصر السيطرة المادية والفعالية على الشيء فقط، بحيث فترة النقل تنتهي بانتهاء هذه السيطرة، وبالتالي مجرد خضوع الأمثلة المسجلة للرقابة الجمركية تنتهي مسؤولية الناقل الجوي<sup>xxxiv</sup>.

وعليه فبالرجوع إلى اتفاقية وارسو وقانون الطيران المدني الجزائري واتفاقية مونتريال 1995 فإننا نجد أن عنصر الحراسة عنصر مشترك بينهم، مما يدفعنا إلى القول أن الناقل الجوي يظل مسؤولاً عن الأمثلة المسجلة حتى يتم تسليمها إلى المسافر في مطار الوصول.

### ثالثاً - الضرر

يأخذ الضرر الذي يحدث للأمثلة المسجلة إحدى الصور التالية<sup>xxxv</sup>:

- **الهلاك أو التلف:** وهو ضرر من شأنه أن يؤدي إلى عدم إمكانية الانتفاع بالأمثلة أو استخدامها وقد يكون هذا الهلاك جزئياً أو كلياً.
- **ضياع الأمثلة:** وهو ضرر فقدان الأمثلة مادام الأمثلة كانت تحت حراسة الناقل الجوي، حيث قضت المحكمة العليا الجزائرية في حكم لها بتاريخ 2007/12/18، بمسؤولية شركة الطيران السورية في قضية بين شركة سوريا للطيران ضد مسافر جزائري، ووفقاً لأحكام المادة 18 من اتفاقية وارسو 1929 لضياع أمثلة هذا المسافر، والتي كانت تحت حراسة الشركة الناقلة<sup>xxxvi</sup>.
- **تعيب الأمثلة:** بمعنى فقدان الأمثلة لقيمتها الحقيقية لعيب، بحيث يحول هذا العيب دون الانتفاع بها، أو يخفض من قيمتها<sup>xxxvii</sup>.

### المطلب الثاني: مجال مسؤولية الناقل الجوي عن الأمثلة غير المسجلة

كما سبق الإشارة إليه، الأمثلة الغير مسجلة هي تلك الأمثلة الشخصية اليدوية التي يحتفظ بها المسافر في حوزته.

وبالرجوع إلى اتفاقية فانسوفيا 1929 وقانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98، فإنه لم يرد نص عنها بل تم الإشارة في المادة 22 من الاتفاقية إلى حدود التعويض الواجب دفعه عند ثبوت مسؤولية الناقل الجوي، بحيث لا بد ألا يزيد عن المبلغ المحدد بالاتفاقية تاركة ذلك على شروط قيام المسؤولية للقانون الوطني الواجب التطبيق، وبمعنى آخر متى اشتغلت المسؤولية وفقاً للقانون الوطني يجب ألا يزيد التعويض عن المبلغ المذكور في الاتفاقية<sup>xxxviii</sup>.

على عكس اتفاقية مونتريال لعام 1999 التي أشارت إليها من خلال نص المادة 2/17 كما سبق تفصيله أعلاه، بحيث جعلت من مسؤولية الناقل الجوي في حالة الإضرار بالأمثلة الغير مسجلة اليدوية - مسؤولية تقصيرية قائمة على أساس الخطأ واجب الإثبات من قبل المسافر المتضرر، على عكس حالة الأمثلة المسجلة التي جعلت من المسؤولية فيها قائمة على أساس الخطأ المفترض.

غير أنه لو رجعنا إلى قانون الخدمات الجوية رقم 164 / 166 فإننا نجده قد نص على الأمتعة الغير مسجلة كما أنه حدد مجال مسؤولية الناقل الجوي عن المحافظة عنها من خلال نص المادة 72، والتي تنص على أنه: " يكون الناقل مسؤولاً عما يلحق الأمتعة الغير مسجلة من ضرر والتي يحتفظ الراكب بحراستها شرط أن تكون الواقعة المسببة للضرر قد وقعت بين لحظة الصعود إلى الطائرة ولحظة النزول منها"xxxix.

وهو نفس الحكم الذي أخذت به اتفاقية فارسوفيا 1929 في المادة 17 منها والمادة 145 من قانون الطيران المدني 06/98 في نقل الركاب، فالناقل هنا سيكون مسؤول عن الأمتعة غير المسجلة وفقاً للمعيار المزدوج، في كون الراكب يكون هو وأمتعته تحت حراسة الناقل، وموجود في مكان محفوف بمخاطر الطيران ولا ينتهي هذا الالتزام إلا بانتهاء هذه الحراسة، وإذا أصيبت هذه الأمتعة بضرر يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر وفقاً لأحكام اتفاقية وارسو 1929، التي تقيم مسؤولية الناقل على أساس الخطأ المفترض في حالة المساس بسلامة المسافرين، ووفقاً لهذا المنظور وبما أن عملية نقل الأمتعة غير المسجلة ما هو إلا عملية تابعة لنقل المسافرين فإن الفرع يتبع الأصل. وبما أننا أشرنا في المبحث الأول من هذه الدراسة أن طبيعة التزام الناقل الجوي في مجال الأمتعة غير المسجلة هو التزام بذل عناية مما يجعل المسؤولية القائمة عن الإخلال به مسؤولية على أساس الخطأ الواجب الإثبات وهي مسؤولية تقصيرية.

وعليه يمكن أن نقول أنه يمكن أن يكون مجال مسؤولية الناقل الجوي للأمتعة الغير مسجلة هو نفسه مجال الأمتعة المسجلة والمشار إليه أعلاه، مع جعل الإخلال بسلامة الأمتعة غير المسجلة يقيم مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ الواجب الإثبات، لا سيما هذه الأمتعة تكون في حيازته فهو المسؤول الأول عنها إلا إذا أثبت أن الناقل لا يهين الطائرة من أجل المحافظة عليها.

## خاتمة

الالتزام بالمحافظة على الأمتعة التزام تبعية لعقد نقل الأشخاص، فليس هناك عقد مميز نقل الأمتعة، وإنما يستند إلى العلاقة التعاقدية الموجودة بين المسافر والناقل، بحيث يلتزم هذا الأخير بالمحافظة عليها وفقاً لما يقرره القانون أو العقد.

ومسؤولية الناقل الجوي تختلف بحسب طبيعة هذه الأمتعة، فإذا كنا أمام أمتعة مسجلة، فإن الناقل وفقا لاتفاقية وارسو 1929 وقانون الطيران المدني الجزائري 06/98 يكون ملزم بالتزام ببذل عناية مع قلب عبء الإثبات على الناقل الجوي الذي عليه إثبات أنه اتخذ كل التدابير اللازمة هو وتابعه للمحافظة عليها، فهو إذن مسؤول على أساس الخطأ ومجال التزامه ووفق الإطار المكاني والزمني التي تحدد اتفاقية وارسو 1929 وقانون الطيران المدني الجزائري. أما إذا كنا أمام أمتعة شخصية يدوية، فإن التزام الناقل الجوي يكون التزاما ببذل عناية والإثبات يكون على عاتق المسافر، والمسؤولية في حال الإخلال بهذا الالتزام تكون مسؤولية تقصيرية تقوم على أساس الخطأ الواجب الإثبات، وأما بالنسبة للمشرع الجزائري فإننا نقترح عليه العودة إلى نص المادة 72 من الأمر 64/166 قانون الخدمات الجوية الملغى، والتي تحدد الإطار المكاني والزمني للمسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق بالأمتعة غير المسجلة، باعتبارها أمتعة للمسافر جوا مثلها مثل الأمتعة المسجلة كما أنها مرتبطة بعملية نقل المسافرين والحفاظ على سلامتهم.

### الهوامش:

- 1- عادل علي المقدادي، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص، مكتب دار الثقافة للنشر والتوزيع 1997 ص 136.
- ii-Barthelemy Marcadel : Droit des transports terrestre et aériens, Dalloz Delta, 1996, p 398
- زرهوني نبيلة، الالتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص، مجلة المحكمة العليا، عدد 1، سنة 2013، ص 95.
- iii- عيسى غسان ربيضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر القائم على الأشخاص وأمتعتهم دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2008، ص 102.
- iv - M.DEMOGUE, Traité des obligations, TVI, N160.
- v- د/ عادل المقدادي، مرجع سابق، ص 165.
- vi- د/ ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، ط 2، دار النهضة العربية، 1966، ص 266.
- vii- عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 167.
- viii- ثروت أنيس الأسيوطي، مرجع سابق، ص 266.
- ix- عادل علي المقدادي، مرجع سابق ص 166.
- x- قانون 06/98 المؤرخ في 27 يونيو سنة 1998 المتضمن تحديد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني.
- xi- اتفاقية وارسو المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم من أجل توحيد قواعد النقل الدولي صادقت عليها الجزائر لمقتضى المرسوم رقم 64 - 74 المؤرخ في 2 مارس 1964 جريدة رسمية رقم 26 سنة 64.
- xii- دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي والدولي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق العلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2010/2009، ص 108.

- xiii- هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، مصر، 2002 ص 244.
- xiv- د/ علي فيلالي، الالتزامات النظرية العامة للعقد، موفم للنشر، ط 3، 2013، ص 30 وما بعدها.
- xv- د/ محمد فريد العريني ود/ محمد السيد الفقي: قانون النقل، منشورات الحلبي الحقوقية، 2011، ص 310.
- xvi- د/ عيسى غسان ربضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر القائم على الأشخاص وأمتعتهم دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2008، ص 102 ود/ رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، جامعة عين شمس، القاهرة، 2007، ص 28.
- xvii- عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 169.
- xviii- نفس المرجع، ص 170.
- xix- د/ هاني دويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، 2008، ص 305.
- xx- د/ عيسى غسان الربضي مرجع سابق ص 103؛ ثروت أنيس الاسيوطي، مرجع سابق، ص 269.
- xxi- د/ محمد فريد العريني، القانون الجوي الداخلي والدولي، الدار الجامعية، الاسكندرية، مصر، 1998، ص 199.
- xxii- د/ محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 242.
- xxiii- بشار يسمينة، مسؤولية النقل الجوي للركاب، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في العقود والمسؤولية، كلية الحقوق والعلوم الادارية، بن عكنون، الجزائر، ص 44.
- xxiv- هذا وفقا للنص المادة 2/4 في هذا البروتوكول.
- xxv- تروت أنيس الأسويوطي، مرجع سابق، ص 347.
- xxvi- د/ محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 200.
- xxvii- محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل، النقل البحري، النقل الجوي، والنقل البري، دار الثقافة للنشر والتوزيع الأردن، 2015، ص 332.
- xxviii- Christophe Romlin: droit des transports, lexix nexix litec, 2005, p 210 et 211.
- xxix- د/ جلال وفاء محمدين، دروس في القانون الجوي، الدار الجامعية بيروت، لبنان، 1987، ص 160.
- xxx- د/ رفعت فخري، أحكام النقل الجوي الداخلي لقانون التجارة المصري الجديد، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، 2002، ص 34.
- xxxi- فريد العريني، مرجع سابق، ص 204؛ هاني دويدار، مرجع سابق، ص 387.
- xxxii- دلال يزيد، مرجع سابق، ص 168.
- xxxiii- دلال يزيد، مرجع سابق، ص 171.
- xxxiv- ثروت أنيس الاسيوطي، مرجع سابق، ص 296.
- xxxv- عيسى غسان الربضي، مرجع سابق، ص 104.
- xxxvi- قرار المحكمة العليا الصادر بتاريخ 2007/14/18 رقم 392346، منشور لدى مجلة المحكمة العليا، العدد الثاني، لسنة 2008.
- xxxvii- محمودي سماح، مسؤولية الناقل الجوي الدولية دراسة في ظل اتفاقيتي وارسو 1929 ومنتريال 1999، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه، جامعة الحاج لخضر، كلية الحقوق والعلوم السياسية قسم الحقوق، باتنة، 2014-2015، ص 177.
- xxxviii- ثروت أنيس الاسيوطي، مرجع سابق، ص 269.
- xxxix- قانون 166/64 المؤرخ في 1964 يتعلق بالخدمات الجوية جريدة الرسمية رقم 49 لعام 1984.