

## مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في إيصال المسافرين وأمتعتهم في التشريع الجزائري

### *The Air Carrier Responsibility for Delays Arrival of Passengers and their Luggage in the Algerian Legislation*

أ. د عجة جيلالي

ط. د ساكري زبيدة<sup>(1)</sup>

أستاذ التعليم العالي

باحثة دكتوراه

كلية الحقوق - سعيد حمدين

كلية الحقوق - سعيد حمدين

جامعة بن يوسف بن خدة - الجزائر 1 (الجزائر)

جامعة بن يوسف بن خدة - الجزائر 1 (الجزائر)

adjajilali@yahoo.fr

hazar.ngaus@gmail.com

تاريخ النشر

تاريخ القبول:

تاريخ الارسال:

05 أبريل 2020

04 مارس 2020

04 نوفمبر 2019

#### الملخص:

أخذ التأخير صدا خاصا في عقد النقل الجوي، فالسافر يناشد السرعة في وصوله وأمتعته في الوقت المحدد هذا ما جعله يختار "الطائرة" لما لها من مزية السرعة، وفي عدم التنفيذ في الميعاد هدم لهذه المزية يترتب عليها أضرار لا حصر لها، وتقع المسؤولية على كاهل الناقل الجوي مما يستوجب تعويض المسافر على ما أصابه من ضرر نتيجة للتأخير وقد جاءت اتفاقية وارسو 1929 لتنظيم أحكام هذه المسؤولية وهو ما تبناه قانون الطيران المدني الجزائري بموجب القانون 06/98 المعدل والمتمم.

وتهدف هذه الدراسة إلى توضيح الأحكام المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في إيصال

المسافرين وأمتعتهم وفق القانون الجزائري الساري المفعول.

**الكلمات المفتاحية:** التأخير، المسؤولية، الضرر، التعويض، الأمتعة.

#### Abstract :

The delay took on a particular dimension in the air transport contract. The passenger searches for speed in order to arrive with his luggage on time. This made him choose "the plane" because of its speed advantage. Failure to respect the deadlines will result in the termination of this advantage, to which will be added countless damages. Responsibility shall be borne by the air carrier, who shall compensate the traveler for the damage caused by the delay. For this reason, the Warsaw Convention of 1929 entered into force to regulate the provisions of this responsibility, which was adopted by the Algerian Civil Aviation Law in view of the amended Law 98/06.

The aim of this study is to clarify the provisions concerning air carrier responsibility for delays in the arrival of passengers and their luggage, in accordance with the Algerian Law in force.

**key words:** Delay, Responsibility, Damages, Compensation, Luggage .



## مقدمة:

يلعب النقل دورا حيويا وفعالاً، إذ يمثل شريان النشاط الاقتصادي في مجال تبادل السلع والبضائع ونقل الأشخاص، كما أن لوسائل النقل أثر كبير في اختصار الزمن لقطع المسافات بين مكان وآخر. فاستغلال الوقت أحد العناصر التي لا يستقيم النقل الجوي بدونها، حيث أن المسافر ينشد السرعة في إنجاز عملية النقل وهذا ما يبرر لوجونه للنقل الجوي.

ويحتل النقل الجوي أهمية بالغة من الناحية الدولية بشكل أكبر بكثير من الناحية الداخلية للبلد الواحد، بسبب ربطه بين مختلف دول العالم التي تتطلب السرعة الفائقة في إيصال الراكب.

وقد أكدت اتفاقية وارسو لعام 1929 على مسؤولية الناقل الجوي في حال التأخير في تنفيذ عقد النقل الجوي، وتقديراً منها لهذا العنصر الفعال، أفردت الاتفاقية حكماً مستقلاً "للتأخير"، بنصها عنه في المادة التاسعة عشر منها، والتي تقابلها اتفاقية مونتريال 1999 التي يمكن الجزم بكونها صورة مطابقة لها في احكامها باعتبارها تحديثاً لاتفاقية وارسو لعام 1929 فهي لم تقم بإلغاء اتفاقه وارسو ولم تحل محلها بل قامت باستحداث بعض احكامها بما يتماشى والتطورات الحاصلة في هذا المجال وعليه اصبحت معظم دول العالم تسير وفق هذين نظامين معا.

ونظرا لأهمية هذا الموضوع، فقد سارعت الدول لعقد عدة مؤتمرات دولية، من أجل وضع نصوص قانونية توحد تنظيم أحكام النقل الجوي الدولي، والمسؤولية الناشئة عن الأضرار الحاصلة، وذلك لتحقيق التوافق والتجانس بين هذه النظم القانونية الدولية، وقد أثمرت هذه المؤتمرات بإبرام اتفاقية وارسو لعام 1929، والتي تُعدُّ الاتفاقية الأمّ بالنسبة لأحكام مسؤولية الناقل الجوي، ودخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ في عام 1939، حيث طرأت عليها عدة تعديلات من أهمها بروتوكول لاهاي لعام 1955 الذي أورد ببعض التعديلات الجزئية عليها.

وقد أشار المشرع الجزائري في القانون رقم 98-06 المُحدّد للقواعد المتعلقة بالطيران المدني المعدل والمتمم إلى مجموعة من الاتفاقيات الدولية والبروتوكولات التي صادقت عليها الجزائر في مجال الطيران المدني، وذلك في المرسوم رقم 74/64 المؤرخ في 02 مارس 1964 والمتضمن انضمام الجزائر إلى اتفاقية وارسو لعام 1929 وبروتوكول لاهاي الدولي المؤرخ في 28 سبتمبر 1955، وأيضا انضمامها لاتفاقية جوادالاهارا لعام 1961 المتممة لاتفاقية وارسو.

وقد فتح القانون 98-06 المُحدّد للقواعد المتعلقة بالطيران المدني المجال للخواص للاستثمار في قطاع النقل الجوي، وأنهى صفة الاحتكار الممنوحة للمؤسسات الوطنية. وجمع

المشروع الجزائري جميع مجالات النقل الجوي في القانون 98-06 المتعلق بالطيران المدني، وتناول فيه البناء الطيران وصيانة الطائرات والمحطات الجوية ومحطات الطوافات، والخدمات الجوية، والأرصاء الجوية، وقواعد الملاحة الجوية، وحوادث الطائرات، وعمليات الإنقاذ والإسعاف والمستخدمين والملاحين الجويين، وعقد النقل الجوي والمسؤولية، والتأمينات. وتثير المعالجة القانونية لهذا الموضوع إشكالية رئيسية تتمثل في التساؤل: كيف نظم المشروع الجزائري مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في إيصال المسافرين وأمتعتهم؟ وتساؤلات فرعية تتمثل في: كيفية قيام مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير، وشروط قيامها؟ وهل للناقل فرص لإعضائه من المسؤولية؟ وللإحاطة بكل جوانب الموضوع، والإجابة على الإشكالية؛ نقسم هذه الورقة البحثية على النحو التالي:

### **المبحث الأول: نطاق مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل المسافرين وأمتعتهم**

تعدُّ تذكرة الطائرة بمثابة عقد يربط المسافر بالناقل الجوي، كما تحدد زمان ومكان الرحلة، ويعتبر هذا الزمان حقاً من حقوق المسافر، ويصبحُ بالمقابل التزاماً قانونياً واتفاقياً يقع على عاتق الناقل.

وهنا نتساءل عن الآثار القانونية المترتبة عن الإخلال بهذا الالتزام في حال التأخير، لا سيّما وأنّ الواقع الذي نعيش فيه له دورٌ هامٌ في الصفقات والأعمال بصفة عامة، الأمر الذي يجعل من عنصر الزمان عنصراً حاسماً في عملية النقل الجوي. فمن الطبيعي أن يُسأل الناقل الجوي عن الأضرار التي قد تصيب المسافرين أو الأمتعة بسبب التأخير في إنجاز عملية النقل. وعلى هذا الأساس سنتطرق في هذا المبحث إلى مطلبين:

### **المطلب الأول: أسس مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل المسافرين وأمتعتهم**

إن مسؤولية الناقل الجوي لا تقوم على مجرد التأخير في تنفيذ عقد النقل الجوي، وإنما عن الضرر الذي ينجم عن هذا التأخير، لذا فإن تعريف التأخير الذي يؤدي إلى قيام مسؤولية الناقل الجوي يعتبر مسألة ضرورية لتحديد النظام القانوني للتعويض.<sup>(1)</sup> وإذا كان التأخير بشكل عام معناه مجاوزة الميعاد المحدد، فإن نصوص اتفاقية وارسو 1929<sup>(2)</sup>، وحتى اتفاقية مونتريال 1999<sup>(3)</sup> التي تُعدُّ أحدث حلقة في سلسلة تطور الأحكام المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي لم توضح المقصود بالتأخير.<sup>(4)</sup>

مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في إيصال المسافرين وأمتعتهم في التشريع الجزائري

ويمكن القول بأن التأخير يعني وصول الراكب إلى الجهة المقصودة في غير الموعد المحدد سلفاً في التذكرة، كما تم تعريفه بأنه إخلال الناقل بالتزامه بإيصال الراكب والأمتعة في الوقت المتفق عليه.<sup>(5)</sup>

ويجب البحث أولاً عن الأضرار الناتجة عن التأخير بغض النظر عما إذا كان التأخير طويلاً أو معقولاً وهو ما سنتناوله في الفرع الأول من الدراسة - الأساس الاتفاقي للتأخير-<sup>(6)</sup> ويشترط لتحمل الناقل الجوي للمسؤولية عن التأخير أن يكون هذا التأخير نتيجة لإهمال منه، وهو ما سنتناوله في الفرع الثاني - الأساس القانوني للتأخير-

### الفرع الأول: الأساس الاتفاقي للتأخير في النقل الجوي

يتبين من قراءة أحكام اتفاقية وارسو لسنة 1929، وبروتوكول لاهاي لسنة 1955 المعدل لها<sup>(7)</sup> اللذين انضمت إليهما الجزائر وصدر على إثرها القانون 06/98<sup>(8)</sup> المؤرخ في 1998/06/27 المتضمن القواعد العامة للطيران المدني المعدل بالقانون 05/2000<sup>(9)</sup>، والأمر رقم 10/03<sup>(10)</sup> والقانون رقم 02/08<sup>(11)</sup> والقانون رقم 14/15<sup>(12)</sup> أنهما قد نظما نوعين من الوثائق هي:

- تذكرة السفر والتي تحتوي على قائمة من البيانات؛

- واستمارة الأمتعة التي يصطحبها المسافر معه في سفره.

إن الذي يشتري تذكرة سفر يشتري توقيتاً، فالتذكرة هي المستند الدال على عقد نقل الأشخاص جواً، غير أننا نجد بأن بعض شركات النقل الجوي تُدرج على ظهر تذكرة السفر أن جداول المواعيد المعلنة ليست سوى مواعيد تقريبية لا تضمن الشركة تطبيقها، ومثال ذلك: الشروط المدرجة بتذكرة السفر على الخطوط الجوية الجزائرية وهذا بنصها "يتعهد الناقل بأن يبذل جهده لنقل المسافر وأمتعته بالسرعة المعقولة أما الأوقات المذكورة في جدول المواعيد فتقريبية ولا تؤلف جزءاً من هذا العقد...".<sup>(13)</sup>

إن إدراج هذا الشرط لا يعفي الناقل الجوي من التزامه بإيصال الراكب والأمتعة في الميعاد المحدد وذلك بالاستناد إلى أحكام نص المادة 23 من اتفاقية وارسو لعام 1929 والتي تنص على أن "كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته أو تقرير حد أدنى من الحد المعين بهذه الاتفاقية يكون باطلاً وبطلان هذا الشرط لا يترتب عليه بطلان العقد الذي يظل خاضعاً للاتفاقية".

### الفرع الثاني: الأساس القانوني للتأخير في نقل المسافرين وأمتعتهم

يُلزم الناقل بتنفيذ النقل في الميعاد المعقول، وإن حصلت مجاوزة غير عادية لذلك الميعاد يعد الناقل مخالفاً بالتزامه وتنعقد مسؤوليته وفقاً لنص المادة 147 من قانون الطيران المدني

الجزائري رقم 98-06 المعدل والمتمم بالقانون رقم 15-14 والتي تنص على ما يلي: "الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر الناتجة عن تأخر في النقل الجوي للأشخاص والأمتعة والشحن طبقاً للقواعد المنصوص عليها في التشريع المعمول به"، والتي استمدتها من نصوص اتفاقية وارسو لعام 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي لعام 1955، حيث نجد المادة (19) من الاتفاقية تنص على أنه: "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو" وهو الأمر الذي أكدته اتفاقية مونتريال لعام 1999 في نص المادة (19) منها.

ويتبين من خلال هذه النصوص أنه يلزم توافر شروط معينة لقيام مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير، وهي أن يكون الإخلال من جانب الناقل بالالتزام بالنقل في الميعاد المتفق عليه أي التأخير في النقل الجوي، وأن يحدث هذا التأخير أثناء فترة زمنية معينة، وأن ينشأ عن هذا التأخير ضرر يصيب المسافر.

ومراعاً لمبدأ حسن النية في تنفيذ العقود، يجب أن يقوم الناقل الجوي بتنفيذ النقل دون تأخير وفي مدة محددة سواء تم تحديد المدة سلفاً أو لم تحدد.

ولم يحدد المشرع الجزائري من خلال نص المادة 147 المقصود بالتأخير، ولا الفترة الزمنية التي يقع فيها هذا التأخير، كما أن مصطلح الخسائر الوارد في نص المادة السالفة الذكر يشوبه غموض، حيث تُرك الأمر لقضاء الموضوع للنظر في الدعوى المرفوعة بخصوص التأخير في النقل الجوي.

كما حاول المشرع الجزائري أن يعطي أهمية لموضوع تزايد حالات تأخر الرحلات الجوية، مما جعله يُدرج المادة 173 مكرر<sup>(14)</sup> ضمن القانون 15-14 المعدل للقانون رقم 98-06 المتعلق بالطيران المدني من خلال التكفل التام الذي يشمل الإعلام في حالة إلغاء أو تأخر نقل المسافرين لأسباب ترجع للنقل الجوي، وكذا تعويض يتناسب والضرر اللاحق عن التأخير. ومن خلال استعراض هذا النص نجد أن المشرع الجزائري لم يحدد مفهوم التأخير تاركاً المجال للقضاء والقضاء.

غير أن المشرع هنا قد ترك فراغاً في نص المادة، حيث أشار أنه لا بد أن يتناسب التعويض مع الضرر اللاحق عن التأخير لكنه لم يحدد هذا التعويض، الأمر الذي يجب على المشرع الجزائري تداركه.

### المطلب الثاني: أحكام مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل المسافرين وأمتعتهم

وفقاً لما هو متعارف عليه فإن أهم العناصر التي يعتمد عليها الناقل الجوي هي السرعة وذلك كسباً للوقت والتزاماً بعقده في نقل المسافرين وكذا الأمتعة، لأن لاحتزام ميعاد النقل

أهمية كبيرة سواء من جانب الناقل الجوي والذي يدل على جديته في عمله وحسن نيته في تنفيذ عقد النقل أو من جانب المسافر بائعا أو رجل أعمال فهو ملزم باحترام ميعاده مع المشتري وكذلك بالنسبة للمرسل أو الشاحن الملزم بإيصال المسافر والأمتعة في الوقت المحدد للمرسل إليه.<sup>(15)</sup>

وعلى هذا الأساس سنتطرق في هذا المطلب إلى فرعين، الفرع الأول بعنوان الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل المسافرين، والفرع الثاني بعنوان الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل المسافرين وأمتعتهم.

### الفرع الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل المسافرين وأمتعتهم

عرف الفقهاء الضرر على أنه: "الأذى الذي يصيب الشخص في حق من حقوقه أو في مصلحة مشروعة له سواء كان ذلك الحق أو تلك المصلحة متعلقة بسلامة جسمه أو عاطفته أو بماله أو بحريته أو اعتباره أو غير ذلك..."<sup>(16)</sup>

ونصت المادة 17 من اتفاقية وارسو على أن الضرر الذي يلحق بالمسافر الموجب لمسؤولية الناقل الجوي، يجب أن يكون بدنيا بمعنى آخر يكون الضرر مادي. أما المادة 10 من بروتوكول لاهاي استعمل عبارة *DOMMAGE* التي تعني الضرر المادي والمعنوي، غير أن المشرع الجزائري توسع في مفهوم الضرر المادي دون المعنوي بعبارة الخسارة من خلال ما نصت عليه المادة 145 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 المعدل والمتمم.

وعليه قرر المشرع الجزائري جعل التعويض مقابل الضرر الذي يُسببُه الناقل الجوي للمسافر في حال تأخر الطائرة مرتبط بالخسائر.

وتتعدد صور الأضرار المادية التي تصيب المسافرين جراء التأخير في تنفيذ النقل، ففي حال تعطل الطائرة وتعدّد إحضار طائرة بديلة إلى بعد أيام، فتجد أنّ المسافر مضطر لتحمل مصاريف الإقامة خلال هذه المدّة، أو مواصلة السفر بوسائل أخرى مما قد يضيّع المال والوقت معاً، وقد يثير هذا التأخير تقويت الفرصة على المسافر.<sup>(17)</sup>

كما يجوز تعويض المسافر عما لحقه من ضرر معنوي جراء التأخير، حيث حكم القضاء الفرنسي بمسؤولية الناقل الجوي عن التأخير 20 يوما في نقل جثة جزائري توفّي بفرنسا، مما أدّى إلى حرمان أهله من أداء مراسيم الجنازة، فسبّب لهم ضررا أدبيا يستوجب التعويض.<sup>(18)</sup>

### الفرع الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل المسافرين وأمتعتهم

لا بد أن نضع في الحسبان أنه عند إخفاق الناقل في تنفيذ الالتزامات التي تترتب على عقد النقل الجوي، أو في حال ما إذا لحق ضررٌ بمستعمل الطائرة فإنّ من الطبيعي أن يلجأ هذا الأخير إلى السلطة القضائية للحصول على حقه بتقرير مسؤولية الناقل عن حدوث هذا

الضرر، وتدور أحكام المسؤولية حول المسائل الرئيسية الآتية: أطراف الدعوى، المحكمة المختصة بنظر الدعوى، وإجراءات رفع الدعوى. ومن خلال هذا الفرع سنتناول ثلاثة مسائل: شروط رفع الدعوى، أطراف دعوى المسؤولية، والمحكمة المختصة بالنظر في الدعوى.

### أولاً - شروط رفع الدعوى:

وتتمثل في وجوب تمتع رافع الدعوى والمدعي عليه بالصفة، وأن تكون له مصلحة قائمة أو محتملة، وأن يكون قد استوفى شرط الإذن إذا كان مطلوباً.

ويتم رفع الدعوى طبقاً للمادة 14 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية من قبل المدعي ضد الناقل الجوي بعريضة موقعة ومؤرخة تودع بأمانة الضبط من قبل المدعي أو وكيله أو محاميه بعدد من النسخ يساوي عدد الأطراف.<sup>(19)</sup>

### ثانياً - أطراف الدعوى:

تتمثل أطراف الدعوى في عقد النقل الجوي، كقاعده عامة في (المدعي) وهو المسافر في نقل الأشخاص وأمتعتهم و(المدعى عليه) وهو الناقل الجوي.

### ثالثاً - المحكمة المختصة بالنظر في الدعوى:

تنص المادة 1/28 من اتفاقية وارسو على أن: "يقيم المدعي دعوى المسؤولية في إقليم أحد الأطراف الساميين المتعاقدين وفقاً لما يختاره إما محكمة موطن الناقل أو محكمة المركز الرئيسي لنشاطه أو محكمة الجهة التي يكون منشأ تولت عنه إبرام العقد بمعرفتها وإما محكمة جهة الوصول".

وقد نصت المادة 155 من قانون الطيران الجزائري على أنه: "يمكن أن تُرفع الدعاوى من أجل مسؤولية الخسائر المسببة للأشخاص المنقولين أو الأمتعة إما أمام محكمة موطن الناقل أو محكمة المقر الرئيسي لمؤسسته أو محكمة تواجد المؤسسة التي أبرم فيها العقد"، أما الاختصاص النوعي فتفضل فيه الأقطاب القضائية المختصة.

### المبحث الثاني: حدود المسؤولية الناجمة عن التأخير في نقل المسافرين وأمتعتهم

إذا أخل الناقل بتنفيذ أي من الالتزامات التي يرتبها عقد النقل انعقدت مسؤوليته، وأجازت كل من اتفاقية مونتريال لعام 1999 وكذا قانون الطيران المدني الجزائري 98-06 المعدل والمتمم للناقل إقامة الدليل على انتفاء مسؤوليته بالطرق التي حددها للناقل ليتمكن بموجبها من دفع المسؤولية عنه، وهو ما سنتعرض له من خلال المطلب الأول والمطلب الثاني.

### **المطلب الأول: حالات الإعفاء من مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل المسافرين وأمتعتهم**

لقد قررت لائحة قواعد تعويض الركاب في حال تأخير الرحلات ثبوت مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير إلا في الظروف القاهرة التي لا يمكن تفاديها.

ويجب للاعتداد بأسباب التأخير أن تكون لها - بشكل من الأشكال - صلة مع موضوع النقل ومرتبطة بالنقل الجوي، مثل سوء الطقس أو حدوث عطب فني أثناء عملية النقل.<sup>(20)</sup>

وعلى هذا الأساس سنتطرق في هذا المطلب إلى فرعين، الفرع الأول بعنوان دفع الناقل الجوي بسقوط دعوى المسؤولية بالتقادم، والفرع الثاني بعنوان الحالات الاتفاقية للاعضاء من مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل المسافرين وأمتعتهم.

### **الفرع الأول: دفع الناقل الجوي بسقوط دعوى المسؤولية بالتقادم**

يمكن للناقل أن يدفع المسؤولية عنه، حيث يعتبر في كل الحالات المتسبب الرئيسي في الإضرار بالركاب. وهناك حالات تجعل الناقل معضيا من المسؤولية، وهذه الحالات إما أن تكون قانونية أو تكون اتفاقية، أي ترجع إلى الاتفاق الموجود بينه وبين الراكب.

ومن الحالات القانونية لدفع مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص أنه يمكن للناقل أن ينفي مسؤوليته الناتجة عن الخلل بالتزامه، وهذا بإثبات سبب أجنبي الذي أقرته المادة 127<sup>(21)</sup> من القانون المدني الجزائري، كما نص عليه أيضا المشرع الجزائري في القانون التجاري في مجال نقل الأشخاص، وأعطى المشرع الجزائري عدوً صور للسبب الأجنبي في المواد 127 و02/138 و176 و177 و173 من القانون المدني الجزائري، وهي: القوة القاهرة (الحدث المفاجئ)، وخطأ المضرور (المسافر)، وخطأ الغير.<sup>(22)</sup>

**1- القوة القاهرة:** بالرجوع إلى نص المادتين 138 و127 من القانون المدني الجزائري يتضح لنا أن المشرع الجزائري أعطى للناقل إمكانية دفع المسؤولية وذلك بتمسكه بإحدى الوسائل التي حددها له هذا القانون وهي القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ.

تعد القوة القاهرة والحادث المفاجئ أحد أسباب التي يمكن للناقل دفع مسؤولية إذا كانت هي السبب الوحيد في وقوع الضرر، وحسب الرأي السائد في القانون الفرنسي والمصري فإن القوة القاهرة والحادث المفاجئ يدلان على معنى واحد، ولا يوجد هناك اختلاف بينهما، ومن الأمثلة على الحوادث الطبيعية المفاجئة نذكر: الزلازل، الصواعق، نشوب حريق، اندلاع حرب أو اضطرابات لم يتوقعها الناقل.<sup>(23)</sup>

ويشترط في كل من القوة القاهرة والحادث المفاجئ أن يكون غير ممكن التوقع، وأن يكون مستحيل الدفع، أي أنه حسب اتفاقية وارسو ومونتريال لعام 1999 يكون الخطأ من جانب



الناقل مفترضاً، حيث لا يُكَلَّفُ المَضْرُورُ بإثباته وليس أمام الناقل إلا أن يثبت أنه هو وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر، أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها.

وهذا ما قضى به القضاء الفرنسي، حيث أصدرت محكمة "ران" بتاريخ 1999/10/11 قراراً في هذا الأمر بردّ الدعوى لوقوع التأخير بسبب قوة قاهرة، أما إذا كان بإمكانه تجنبها أو دفعها، فلا تكون الواقعة قوة قاهرة، لذا يجب أن تكون هذه الاستحالة مطلقة.<sup>(24)</sup>

فمثلاً إذا تعرّضت الطائرة لعاصفة ثلجية غير متوقعة وكان باستطاعته تفاديها وذلك بتشغيل الأجهزة الفنية المضادة للجليد فلا تعد هذه الواقعة قوة قاهرة.

وفي هذا الصدد أصدرت محكمة الاستئناف بالكويت بتاريخ 05-11-1984 قراراً قضت بموجبه بمسؤولية الناقل الجوي عن التأخير لعدم قيامه باتخاذ التدابير المناسبة لتفادي وقوع الضرر الضرر وذلك على الرغم من الشرط رقم 9 المدون في تذكّر السفر والمتضمن أن المواعيد المبينة على جدول مواعيد السفر أو غيرها ليست مضمونة.<sup>(25)</sup>

فعدم إمكانية التوقع، تُعتبر شرطاً أساسياً، أي أن يكون الحدث الواقع مستحيل التوقع، لا من جانب الناقل ولا من جانب الراكب، فالمعيار موضوعي وذاتي، وعدم توقع الحادث يكون وقت إبرام العقد في المسؤولية العقدية، أما في المسؤولية التقصيرية فيكون عدم التوقع وقت الحادث ذاته.<sup>(26)</sup> كما يشترط أيضاً أن يكون الحدث مستحيل الدّفع، أي ليس بمقدور الناقل منع وقوعه.

**2- فعل الغير:** قد يصاب الراكب بضرر، لكن إصابته تكون ناتجة عن فعل شخص أجنبي غير الناقل، والمقصود بالشخص الأجنبي أو الغير كل من لا يُسأل الناقل عن أفعاله، ومثال ذلك: إصابة الراكب بجرح عن فعل أجنبي أطلق عليه النار من خارج وسيلة النقل أو سقوط راکب بسبب دفعه من قبل راکب آخر.<sup>(27)</sup>

ويشترط في خطأ الغير الذي يعفي الناقل من المسؤولية إعفاءً كاملاً ألا يكون في مقدور الناقل توقعه أو تفاديه، وأن يكون هذا الخطأ هو وحده الذي سبّب الضرر للراكب، فإذا كان فعل الغير هو مصدر الضرر برمته، واستطاع الناقل أن يثبت ذلك، رُفعت عنه المسؤولية في التعويض، ومن ثمّ يصبح للراكب المضرور الحق في الرجوع على هذا الغير والذي يتحمل وحده الخطأ.<sup>(28)</sup>

لكن في بعض الأحيان يختلف الأمر عندما لا يتم التعرف على الغير الذي أحدث الضرر، وبالتالي تنتفي مسؤولية الناقل فيما لو نسب الحادث إلى فعل الغير وكان هذا الأخير قد فرّ ولم يسلم نفسه للعدالة.

وقد قضت المحكمة العليا (الغرفة المدنية) في القضية رقم: 232158 فهرس 2080 بتاريخ 2000/10/04<sup>(29)</sup> بمسؤولية الشركة الوطنية للسكك الحديدية واستبعدت فعل الغير إثر إصابة مسافر من جرّاء كذف حجاره اخترقت نافذه القطار، وهذا ما يجعل الحدث متوقّعا.

وعلى غرار التشريعات الأخرى فقد نص المشرع الجزائري على فعل الغير كسبب من الأسباب العُضوية من المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري وذلك في مواد 127 و138 الفقرة 2، إلا أن النص الخاص بعقد النقل والمطبّق في حالة المسؤولية العقدية والمتمثلة في نص المادة 63<sup>(30)</sup> من القانون التجاري الجزائري فقد أهمل فيه المشرع النص على فعل الغير، حيث اقتضت المادة على القوّة القاهرة وفعل المسافر كأسباب للإعفاء من المسؤولية.

وقد يعني ذلك أن المشرع لا يعتد بخطأ الغير في مجال النقل، أو قد يكون ذلك سهواً منه، لكن السهو يمكن تداركه حتى يكون هناك تناسق بين نصوص القانون المدني والقانون التجاري، علماً أن القانون المدني يعد بمثابة الشريعة العامة لفروع القانون الخاص، وعلى هذا الأساس يطبّق القضاء نصوص القانون المدني باعتباره قانوناً عاماً، فإذا وجدوا نصاً مخالفاً له في القانون التجاري فإنهم يلجؤون إلى تطبيقه عملاً بمبدأ الخاص يُقيد العام.

**03- فعل المضرور؛ يعتبر خطأ المضرور (المسافر) كمانع من الموانع الرئيسية لدفع المسؤولية عن الناقل سواء العقدية أو التقصيرية منها، فإذا ارتكب المسافر خطأ تسبّب مباشرة في إحداث الضرر فلا يكون جديراً بالتعويض وعليه أن يتحمل مسؤولية أفعاله، وهو ما نصت عنه المادة 21 من اتفاقية وارسو لعام 1929 والتي تقابلها من قانون الطيران المدني الجزائري المادة 149.<sup>(31)</sup>** وبهذا الخصوص لم يتوصّل المؤتمرون في وارسو لم يتوصلوا إلي إجماع حول أثر خطأ المتضرر على مسؤولية الناقل الجوي، وخوّل الأمر للمعاهدت لتبني قاعدة الإسناد، وبمقتضاها يُحدّد الاختصاص للمحكمة التي تنظر في النزاع.<sup>(32)</sup>

حيث تتولى تحديد أثر خطأ المتضرر وتوزيع المسؤولية بينه وبين الناقل الجوي، ومن أمثلة خطأ الراكب: القفز من الطائرة أثناء عملية الهبوط قبل أن تتوقف الطائرة، كما يمكن أن يقوم المسافر بإلقاء نفسه من الطائرة بقصد الانتحار، فهنا خطأ المتضرر هو السبب الوحيد في إحداث الضرر.<sup>(33)</sup>

وقد قضت المحكمة العليا الغرفة المدنية<sup>(34)</sup> بتاريخ 2000/10/18 في القضية رقم 229316 أنه بالرجوع إلى أحكام المادة 138 القانون المدني الجزائري. نجد أن الضحية قام بخطأ جسيم عند محاولته العبور إلى جهة محطة القطار فاصطدم به القطار وهذا ما جعل مسؤولية الحادث تقع على عاتقه هو لوحده.

باستقراء المادة 127 من القانون المدني الجزائري، نجد أن المشرع قد فصل خطأ المضرور عن القوّة القاهرة دون أن يشترط أي عنصر سواء التوقع أو إمكانية الدفع. كذلك الحال في المادة 63 من القانون التجاري الجزائري التي نصت على خطأ المسافر دون اشتراط توفر أي عنصر عكس ما جاء في المادة 138 فقرة 02

من القانون المدني الجزائري، حيث نجدها تنص على أن المسؤول يكفي أن يثبت أن الضرر حدث بسبب لم يتوقعه.

من هنا نفهم بأن المشرع قد اشترط في خطأ المضرور توفر عنصر عدم التوقع حتى يعتد به كسبب من الأسباب المعفية من المسؤولية. وبالرجوع إلى القوانين المقارنة لاسيما القانون المصري والفرنسي الذي اقتبس منه المشرع الجزائري هذه النصوص فإننا نجده قد اشترط أن يتصف خطأ المضرور بمواصفات القوة القاهرة، أي أن يكون الحادث غير متوقع وغير ممكن دفعه، لذلك كان على المشرع أن يضيف عدم إمكانية الدفع التي جاء النص منقوصا منها مما أضر على نسقه العام.

### الفرع الثاني: الحالات الاتفاقية لإعفاء الناقل الجوي من مسؤولية التأخير في نقل المسافرين وأمتعتهم

رغم حصر القانون لبعض الأسباب التي يلجأ إليها الناقل لدفع مسؤوليته إلا أن المجال يبقى مفتوحاً أمام المتعاقدين لإدراج شروط لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية، وهذا عملاً بالمادة 106 من القانون المدني الجزائري التي تنص على أن "العقد شريعة المتعاقدين، فلا يجوز نقضه ولا تعديله إلا باتفاق الطرفين".

غير أن الناقل الجوي ملزم بضمان سلامة المسافر بموجب عقد النقل المبرم بينه وبين الراكب، ولا يجوز اشتراط الإعفاء من هذه المسؤولية مهما كان مقدار هذا الإعفاء كلياً أو جزئياً، وذلك حسب ما ورد في نص المادة 65<sup>(35)</sup> من القانون التجاري الجزائري.

أما إذا أدرج هذا الشرط في العقد فيعتبر ذلك الشرط باطلاً ومغى، ويبقى عقد النقل صحيح، وفي مقابل ذلك يمكن الاتفاق بين طرفي العقد على إعفاء الناقل من المسؤولية المترتبة على عاتقه من جراء عقد النقل المبرم مع الراكب، وذلك حسب المادة 66 من القانون التجاري الجزائري، ولكن لا بد أن يكون هذا الإعفاء مبرماً وفقاً للشروط التالية:

01- أن يكون شرط الإعفاء كتابياً ومذكوراً في سند النقل تذكراً للنقل؛ بمعنى أن يكون الشرط مدرجاً في سند النقل أو نشره الأمتعة، كما يجب أن يكون واضحاً وكل غموض أو شطب يُفسر لصالح الراكب لأنه هو الطرف الضعيف، وبذلك يكون قد أبلغ المسافر، وعدم اعتراض هذا الأخير يعتبر بمثابة موافقة على هذا الاشتراط، وذلك حسب ما ورد في نص المادة 68<sup>(36)</sup> من القانون التجاري الجزائري.

02- أن يكون شرط الإعفاء مشروعاً، لا يجوز أن يكون شرط الإعفاء مخالفاً للنظام العام والأداب العامة، كأن يكون الاشتراط للإعفاء من المسؤولية الناشئة عن الأضرار البدنية التي يصاب بها المسافر.

03- ألا يكون الضرر ناتجاً عن الخطأ العمدي أو الجسيم للناقل أو مستخدميه. ويجب

ألا يكون الناقل متسبباً بأضرار للمسافر نتيجة خطأ عمدي أو جسيم وكذلك من مستخدميه، فهذا يجعل شرط المسؤولية باطلاً ويبقى الناقل مسؤولاً عن الأضرار الناجمة.<sup>(37)</sup>

04- أن يكون الإعفاء متعلقاً بضرر التأخر والضرر الحاصل لأمتعه فقط. يعتبر الناقل الجوي ملزماً بالسلامة الجسدية وأمتعته المسجلة أو غير المسجلة ووصله في الوقت المتفق عليه، وهذا ما جاء به المشرع الجزائري في نص المادة 68 من القانون التجاري الجزائري التي أحالتنا إلى المادتين 48 و52 من نفس القانون، وأبطل القانون التجاري كل شرط يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية عن ما يلحق الراكب من أضرار بدنية.<sup>(38)</sup>

يتضح لنا مما تقدم أن مسؤولية الناقل تقوم في عدة حالات أهمها، في حالة عدم المحافظة على سلامة الراكب، وعدم المحافظة على أمتعته، وفي حالة عدم تهيئة المكان المناسب للراكب، وأيضاً عند تأخره في إيصال الراكب في الوقت المحدد، ولكن بإمكان الناقل أن يدفع بعدم مسؤوليته، وذلك في حالات تم تحديدها قانونياً، وتتمثل في: حالة القوة القاهرة، فعل المضرور، وعند فعل الغير، كما يمكن أن يعفى من مسؤوليته في حالة الاتفاق المسبق بين الطرفين.

#### **المطلب الثاني: انقضاء مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل المسافرين وأمتعتهم**

لقد حرصت الأنظمة القانونية على مراعاة مصلحة الناقل، وعدم ترك دعاوى المسؤولية طويلاً على عاتق الناقل الجوي بما تحويه من إرهاب وحتى لا تتعطل أعماله. فمكنته من الدفع بسقوط المسؤولية وتقادمها.

وعلى هذا الأساس سنتطرق في هذا المطلب إلى فرعين، الفرع الأول بعنوان دفع الناقل الجوي بسقوط دعوى المسؤولية بالتقادم عن التأخير في نقل المسافرين وأمتعتهم، والفرع الثاني بعنوان الجزاء المترتب على قيام مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل المسافرين وأمتعتهم.

#### **الفرع الأول: دفع الناقل الجوي بسقوط دعوى المسؤولية بالتقادم عن تأخير نقل المسافرين وأمتعتهم**

أجازت الاتفاقيات الدولية والمشرع الجزائري الدفع بسقوط الدعوى، والمقصود بها مرور فترة من الزمن لا يستطيع المضرور رفع دعواه على الناقل الجوي حيث يسقط حقه في رفعها، ومراعاة مصلحة الأطراف نجد أن الدعوى تسقط بعد مرور الزمن المقرر قانوناً إذا لم يطالب المضرور بحقه أمام القضاء.

وبذلك نصت اتفاقية مونتريال لعام 1999 على سقوط دعوى المسؤولية في المادة 35

(39) منها:

1- يسقط الحق في التعويض إذا لم ترفع الدعوى خلال سنتين من تاريخ الوصول إلى نقطة المقصد أو من التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه الطائرة، أو من التاريخ الذي توقفت فيه عملية النقل.

2- يحدد قانون المحكمة التي رفعت أمامها الدعوى طريقة حساب هذه المدد. وكذلك فعل المشرع الجزائري في نص المادة 156 من قانون الطيران المدني الجزائري. ونلاحظ أن هذه المادة قد حددت أنه بعد مرور سنتين من تاريخ بلوغ الطائرة ميناء الوصول أو اليوم الذي يتعين وصولها فيه أو من تاريخ وقف النقل، وإذا رفعت الدعوى بعد هذه المدد فيستطيع الناقل أن يدفع بسقوط المسؤولية.

**الفرع الثاني: الجزاء المترتب على قيام مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل المسافرين وأمتعتهم**  
إذا لم يتمكن الناقل الجوي من دفع مسؤوليته عن الضرر الذي لحق بالراكب جراء تأخيره ترتب في ذمته تعويض، والتعويض هو الأثر المترتب على توافر أركان مسؤولية الناقل الجوي، وكما هو متعارف عليه فإن التعويض هو جبر الضرر الذي أصاب المتضرر وحسب نص المادة 124<sup>(40)</sup> من القانون المدني الجزائري، لذا يجب أن يكون التعويض على قدر الضرر وهو ما تنص عليه القواعد العامة للمسؤولية وكذا ما نصت عليه المادة 150 من قانون الطيران الجزائري بخصوص التأخير في النقل الجوي.

كما قضت اتفاقية وارسو في مادتها 22 فقره 01 و02 بأن مسؤولية الناقل الجوي تجاه الراكب والأمتعة محددة بمبلغ 125 ألف فرنك (فرنك ذهب) بالنسبة للركاب و5000 فرنك لكل راكب بالنسبة للأمتعة التي يحتفظ بها الراكب، وبالرغم من الزيادة التي حصلت في بروتوكول لاهاي بالنسبة للركاب فإن الولايات المتحدة الأمريكية لم تقتنع بها واعتبرتها ضئيلة بالنسبة للراكب الأمريكي وكان هذا سببا في عقد اتفاق مونتريال لعام 1999، ولم يتعرض الاتفاق إلى مبالغ التعويض عن مسؤولية الناقل الجوي بالنسبة لأمتعة الراكب وكذا الأمتعة المسجلة.<sup>(41)</sup>

كما تجدر الإشارة إلى أن بروتوكول غواتيمالا ستي لعام 1971<sup>(42)</sup> المعدل لكل من وارسو لعام 1929 وبروتوكول لاهاي لعام 1955، قد حدد مبلغ التعويض عن الإضرار بالراكب بمليون وخمسمائة ألف فرنك ذهبية، ليقوم المشرع الدولي بعد ذلك بمقتضى البروتوكولات الثالثة الأولى الموقعة بمونتريال عام 1975 بتغيير الفرنكات الذهبية بوحدات السحب الخاصة (DTS)، وإعادة تقييم مبالغ التعويض لتصل إلى عشرة آلاف وحدة سحب خاصة بالنسبة لكل راكب<sup>(43)</sup>.

أما المادة 150 من قانون الطيران المدني الجزائري فقد نصت على "... تمارس مسؤولية الناقل الجوي إزاء كل شخص منقول طبقا لقواعد اتفاقية وارسو لسنة 1929 وبروتوكول لاهاي

مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في إيصال المسافرين وأمتعتهم في التشريع الجزائري

لسنة 1955 وتحدد قيمتها بمائتين وخمسين ألف (250.000) وحدة حسابية كحد أقصى عن كل مسافر، ويقصد بالوحدة الحسابية حسب الفقرة الثانية من نفس المادة على أن "وحدة حساب متشكلة من خمسة وستين ميلليغرام ونصف من الذهب على أساس تسعمائة من الألف من الذهب الخالص...".

### خاتمة:

يعد عامل كسب الوقت واحد من العناصر التي لا يستقيم النقل الجوي بدونها لأن مستعملي الطائرات يفضلون مزية السرعة التي تنفرد بها الطائرات دون غيرها من وسائل النقل الأخرى، فقد يتأخر الناقل الجوي في القيام بالرحلة في موعدها المحدد في تذكره السفر، وقد يكون هذا التأخير لسبب لا يد للناقل الجوي فيه كالتحولات الجوية وفي المقابل قد يكون التأخير نابعا منه كأن يؤخر الرحلة أو يلغها لأسباب تجارية أو راجعا للتفريط كأن يهمل إجراء الصيانة الدورية للصيانة.

والتأخير قد يترتب عليه ضرر يلحق الراكب كتفويت صفقة تجارية أو مبارأة توظيف أو خساره تكلفة حجوزات الفنادق في بلد الوصول، كما قد يترتب كذلك ضرر معنوي يتمثل في الحرج والضيق بسبب مكوث الراكب لساعات طويلة داخل المطار في إنتظار الرحلة خصوصا إذا رافق أطفال، نساء وشيوخ.

إن التأخير الذي تتوفر فيه أركانه من خطأ وضرر ووعلاقة سببية يجعل مسؤولية الناقل الجوي قائمة، وكل شرط يعفيه أو يخفف من مسؤوليته يقع باطل.

وتختلف القواعد القانونية التي تحكم النقل الجوي باختلاف النطاق المكاني للرحلة الجوية، فبالإضافة إلى النقل الجوي الداخلي الذي عادة ما تنظمه قوانين داخلية خاصة بكل دولة هناك النقل الجوي الدولي الذي يخضع في أحكامه للإتفاقيات والمعاهدات الدولية.

تعد اتفاقية مونتريال أهم وأشمل الإتفاقيات الدولية المنظمة للنقل الجوي الدولي، التي جاءت لتوحيد قواعد النقل الجوي الخاصة بنقل الأشخاص والبضائع، حملت هذه الاتفاقية الناقل الجوي بعدة إلتزامات لعل أهمها الإلتزام بسلامة الركاب والإلتزام بسلامة الأمتعة أوالبضائع.

ورغم ما لعبته الإتفاقيات الدولية دورا هاما في إقامة توازن حقيقي بين المصالح المتعارضة لطرفي عقد النقل في تنفيذ عملية النقل في الميعاد المحدد لها، وهذا من خلال الجهود التي بذلتها اتفاقية مونتريال لعام 1999 ومن قبلها اتفاقية وارسو لعام 1929 في توحيد النقل الدولي، لكن قد يُخلّ الناقل الجوي أو أحد تابعيه، عند تنفيذه لعقد النقل الجوي ويتسبب في ضرر للطرف الأخر، لهذا السبب أصبح المجتمع الوطني والدولي يشعر بأهمية إيصال

المسافرين وأمتعتهم في الوقت المحدد، بالنظر إلى الطبيعة التي يتميز بها النقل الجوي على وجه الخصوص، وما لها من تأثير على المسؤولية.

وفد طبق المشرع الجزائري ما جاء في الاتفاقيات الدولية بشأن مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير، وأهم هذه الاتفاقيات اتفاقية وارسو لعام 1929 المعدلة ببرتوكول لاهاي لعام 1955.

ومن الطبيعي أن تنتهي هذه الدراسة إلى نتائج جزئية نعرضها فيما يلي:

- 1- غموض مصطلح التأخير سواء في الاتفاقيات الدولية أو التشريع الجزائري.
- 2- يعد الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار الناشئة عن التأخير في نقل الركاب وأمتعتهم وكذا البضائع وهو ما ورد به نص المادة 19 من اتفاقية وارسو، حيث جاءت أحكامها شاملة وعامة ولم تخصص. وهو ما اتبعه المشرع الجزائري في ذلك.
- 3- يجوز للناقل الجوي أن يُثبت عدم خطئه ويتصل من المسؤولية إذا أثبت هو وتابعوه أنهم قد قاموا بالتدابير اللازمة لدرء الضرر نتيجة التأخير والوصول في الوقت المحدد.
- 4- لم يكن واضحاً معنى الخسائر في قانون الطيران المدني الجزائري 98-06 حول ما إذا كان تعويض الراكب يشمل الضرر المعنوي علاوة على الضرر المادي، حيث كان هذا الموضوع محل خلاف وتفسير مختلف من قبل المحاكم.

5- إن دفع الناقل الجوي للمسؤولية يكون طبقاً للقواعد العامة في المسؤولية المدنية.

ومن جملة المقترحات ما يلي:

- 1- يجب وضع تعريف واضح للتأخير في عقد النقل الجوي.
- 2- على المشرع الجزائري استدراك نص المادة 173 مكرر من القانون 15 14 المتعلق بالطيران المدني وذلك على نحو يوضح فيه مفهوم التأخير عن الرحلة الحاصل للمسافرين وكذلك كيفيات التعويض حالة الغائها أو تاخرها.
- 3- أن يشمل التعويض الضرر البدني والنفسي علاوة على الضرر المادي وإزالة أي لبس بهذا الخصوص.
- 4- يستحسن وضع اجراء يتمثل في صرف تعويض مبدئي مناسب في حال وقوع حادث مترتب عن التأخير في النقل لحين الفصل في الدعوى وذلك بالاتفاق مع الناقل المسؤول، ويكون هنا للمضروب الخيار اما بالمضي قدما في رفع الدعوى على ان يكون التعويض المبدئي كافيا، كما يكون له خيار الاستمرار في الدعوى من اجل الحصول بموجبها على التعويض.
- 5- ضروره انضمام الجزائر في مجال الطيران المدني الى اتفاقيه مونتريال لعام 1999 للاستفاده من احكامها باعتبارها تحديثا لاتفاقيه وارسو لعام 1929 فهي لم تقم بالغاء

اتفاقية وارسو ولم تحل محلها بل قامت باستحداث بعض احكامها بما يتماشى والتطورات الحاصلة في هذا المجال وعليه اصبحت معظم دول العالم تسيرو وفق هذين نظامين معا.

### قائمة المصادر والمراجع:

#### أولا / قائمة المصادر:

##### أ- الاتفاقيات:

- 01- اتفاقية وارسو الدولية لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، الموقعة في وارسو بتاريخ 12/10/1929 دخلت حيز التطبيق في 13/02/1933 والمصادق عليها من قبل الجزائر بموجب المرسوم رقم 64-74 المؤرخ في 02 مارس 1964.
- 02- بروتوكول لاهاي المعدل لبعض مواد اتفاقية وارسو الموقع في 28/09/1955 بلاهاي، دخل حيز النفاذ بتاريخ 10/08/1963 المصادق عليه من قبل الجزائر بموجب المرسوم رقم 64-74 في 02 مارس 1964.
- 03- اتفاقية جواتيمالاستي، الموقعة في 08 مارس 1971.
- 04- اتفاقية مونتريال 1999 لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة بمدينة مونتريال، بتاريخ 28/05/1999، دخلت حيز النفاذ في 04/01/2003.

##### ب- القوانين:

- 01- قانون رقم 06/98 المؤرخ في 27 جوان 1998، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني جريده رسمية العدد 48.
- 02- قانون رقم 05/2000 المؤرخ في 06/12/2000 يعدل ويتمم القانون 06/98، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، جريده رسمية، العدد 75.
- 03- قانون رقم 10/03 المؤرخ في 17/08/2003 يعدل ويتمم القانون 06/98، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، جريده رسمية، العدد 49.
- 04- القانون رقم 05-10 مؤرخ في 20 جوان 2005، يعدل ويتمم الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 والمتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم، جريده رسمية لسنة 2005، العدد 44.
- 05- قانون رقم 05-02 المؤرخ في 6 فيفري 2005، يعدل ويتمم الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر سنة 1975 والمتضمن القانون التجاري.
- 06- قانون رقم 02/08 المؤرخ في 23/01/2008 يعدل ويتمم القانون 06/98، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، جريده رسمية، العدد 04.
- 07- الأمر رقم 09-08، المؤرخ في 25/02/2009، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، المعدل والمتمم.
- 08- قانون رقم 14/15 المؤرخ في 15/06/2015 يعدل ويتمم القانون 06/98، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، جريده رسمية، العدد 31.

##### ج- قرارات المحكمة العليا:

- 01- قرار المحكمة العليا، الغرفة المدنية، رقم 229316، صادر بتاريخ 10/18/الجملة القضائية، العدد الأول، سنة 2000.



02- قرار المحكمة العليا، الغرفة المدنية، رقم 232158، الصادر بتاريخ 04 أكتوبر 2000، المجلة القضائية العدد الأول، 2000.

### ثانياً / قائمة المراجع:

#### أ- الكتب:

01- عبد الستار التليلي، شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي والأسباب القانونية لدرثها، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع الجزائر، 1796.

02- السنهوري عبد الرزاق أحمد، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء 2، نظرية الالتزام بوجه عام، منشورات الحلبي الحقوقية بيروت، الطبعة الثالثة، 1981.

03- سميحة القليوبي، القانون الجوي، دار النهضة العربية القاهرة، مصر، 1989.

04- أحمد محمود حسني، قضاء النقص التجاري، المبادئ التي قررتها محكمة النقص في ثمانية وستين عاماً، منشأة المعارف، الاسكندرية، مصر، 2000.

05- رحمان مختار محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث الأشخاص بالسكك الحديدية، دار هومة للنشر والتوزيع الجزائر، 2003.

06- عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2007.

07- عيسى غسان ربيضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الاشخاص وأمتعتهم، دار الثقافة للنشر عمان، الأردن، الطبعة الأولى، 2008.

08- محمد فريد العربي، محمد السيد الفقي، قانون النقل، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان الطبعة الأولى، 2011.

09- ياسمينه بشار، مسؤولية الناقل الجوي للركاب، دار الكتب العلمية، الطبعة الأولى، بيروت، لبنان، 2012.

10- محمود محمد خليل أبوشاور، حالات اعضاء الناقل الجوي من المسؤولية حسب اتفاقية مونتريال والتشريعات الأردنية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2019.

#### ب- الرسائل الجامعية:

01- فاروق احمد زاهر، مسؤولية الناقل الجوي وفق النظام الفارسي، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، 1985.

02- دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي والدولي، مذكره لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ابي بكر بلقايد تلمسان، الجزائر 2010/2009.

03- العربيوي نبيل صالح، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2010.

04- محمودي سماح، مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر باتنة، الجزائر، 2015.

#### ج- المقالات العلمية:

01- عائشة فوضيل، المسؤولية عن التأخير في النقل الجوي، مجلة المناهج القانونية، المجلد 12، العدد 12، المغرب، 2008.

02- أحمد عمراني، أحكام المسؤولية المدنية للناقل الجوي، مجلة الحضارة الإسلامية، الجزائر، المجلد 19، 2018.

## الهوامش:

- (1) عائشة فوضيل، المسؤولية عن التأخير في النقل الجوي، مجلة المناهج القانونية، المجلد 12، العدد 12، المغرب، 2008، ص 71.
- (2) اتفاقية وارسو الدولية لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، الموقعة في وارسو بتاريخ 12/10/1929 والتي دخلت حيز التطبيق في 13/02/1933 والمصادق عليها من قبل الجزائر بموجب المرسوم رقم 64-74 المؤرخ في 02 مارس 1964.
- (3) اتفاقية مونتريال 1999 لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة بمدينة مونتريال، بتاريخ 28/05/1999، دخلت حيز النفاذ بعد المصادقة عليها من قبل 30 دولة في 04/01/2003.
- (4) محمد فريد العريتي، محمد السيد الفقي، قانون النقل، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، الطبعة الأولى، 2011، ص 249.
- (5) فاروق احمد زاهر، مسؤولية الناقل الجوي وفق النظام الفارسي، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، مصر، 1985، ص 359.
- (6) محمودي سماح، مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر باتنة، الجزائر، 2015، ص 185.
- (7) بروتوكول لاهاي المعدل لبعض مواد اتفاقية وارسو الموقع في 28/09/1955 بلاهاي، دخل حيز النفاذ بتاريخ 10/08/1963 المصادق عليه من قبل الجزائر بموجب المرسوم رقم 64-74 في 02 مارس 1964.
- (8) قانون رقم 06/98 المؤرخ في 27 جوان 1998، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني جريده رسمية العدد 48.
- (9) قانون رقم 05/2000 المؤرخ في 06/12/2000 يعدل ويتمم القانون 06/98، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، جريده رسمية، العدد 75.
- (10) قانون رقم 10/03 المؤرخ في 17/08/2003 يعدل ويتمم القانون 06/98، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، جريده رسمية، العدد 49.
- (11) قانون رقم 02/08 المؤرخ في 23/01/2008 يعدل ويتمم القانون 06/98، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، جريده رسمية، العدد 04.
- (12) قانون رقم 14/15 المؤرخ في 15/06/2015 يعدل ويتمم القانون 06/98، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، جريده رسمية، العدد 31.
- (13) عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2007، ص 208.
- (14) نصت المادة 173 مكرر 1 "يستفيد ركاب النقل الجوي العمومي في حالة إلغاء رحلتهم أو تأخرها أو تعذر ركوبهم لأسباب تعود للناقل، من التكفل من حيث الإعلام والتعويض وكل مساعدة تتناسب مع الأضرار الناجمة عن هذه الأوضاع".
- (15) محمود محمد خليل أبو شاور، حالات اعضاء الناقل الجوي من المسؤولية حسب اتفاقية مونتريال والتشريعات الأردنية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2019، ص 58.
- (16) عبد الستار التليلي، شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي والأسباب القانونية لدرئها، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1976، ص 77.

- (17) دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي والدولي، مذكرة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، 2010/2009، ص 144.
- (18) دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي والدولي، نفس المرجع السابق، ص 145.
- (19) الأمر رقم 08/09 الصادر بتاريخ 2009/02/25 يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، المعدل والمتمم.
- (20) محمود محمد خليل أبو شاور، حالات اعضاء الناقل الجوي من المسؤولية حسب اتفاقية مونتريال والتشريعات الأردنية، مرجع سابق، ص 63.
- (21) راجع المادة 127 من القانون رقم 05-10 المؤرخ في 20 جوان 2005، يعدل ويتمم الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 والمتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم، جريدة رسمية لسنة 2005، العدد 44.
- (22) السنهوري عبد الرزاق أحمد، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء 2، نظرية الالتزام بوجه عام، منشورات الحلبي الحقوقية بيروت، لبنان، الطبعة الثالثة، 1981، ص 1228.
- (23) عيسى غسان ربيضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الاشخاص وأمتعتهم، دار الثقافة للنشر عمان، الأردن، الطبعة الأولى، 2008، ص 152.
- (24) عيسى غسان ربيضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الاشخاص وأمتعتهم، نفس المراجع السابق، ص 153.
- (25) سميحة القليوبي، القانون الجوي، دار النهضة العربية القاهرة، مصر، 1989، ص 199.
- (26) أحمد محمود حسني، قضاء النقض التجاري، المبادئ التي قررتها محكمة النقض في ثمانية وستين عاما، منشأة المعارف، الاسكندرية، مصر، 2000، ص 642.
- (27) رحمان مختار محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث الأشخاص بالسكك الحديدية، دار هومة للنشر والتوزيع، الجزائر، 2003، ص 108.
- (28) العرباوي نبيل صالح، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2010، ص 230.
- (29) قرار المحكمة العليا، الغرفة المدنية، رقم 232158، الصادر بتاريخ 04 أكتوبر 2000، المجلة القضائية العدد الأول، 2000، ص 95.
- (30) راجع المادة 63 قانون رقم 05-02 المؤرخ 06 فيفري 2005، يعدل ويتمم الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر سنة 1975 والمتضمن القانون التجاري الجزائري.
- (31) نصت المادة 149 من قانون الطيران المدني الجزائري على: "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".
- (32) محمود مختار بريري، قانون الطيران في وقت السلم، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، دون سنة نشر، ص 129.

- (33) أحمد عمراني، أحكام المسؤولية المدنية للناقل الجوي، مجلة الحضارة الإسلامية، الجزائر، المجلد 19، 2018، ص 362.
- (34) قرار المحكمة العليا، الغرفة المدنية، رقم 229316، صادر بتاريخ 2000/10/18 المجلة القضائية، العدد الأول، 2000، ص 250.
- (35) راجع نص المادة 65 قانون رقم 05-02 يعدل ويتمم الأمر 75-59 المتضمن القانون التجاري.
- (36) راجع نص المادة 68 قانون رقم 05-02 يعدل ويتمم الأمر 75-59 المتضمن القانون التجاري.
- (37) عيسى غسان ربيضي، مرجع سابق، ص 237.
- (38) بما أن مسؤولية الناقل هي مسؤولية عقدية فيجب التنويه الي أن التعويض لا يكون إلا عن الضرر المتوقع.
- (39) العرابوي نبيل صالح، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري، مرجع سابق ص 275.
- (40) راجع المادة 124 من القانون رقم 05-10 ممضي في 20 جوان 2005، يعدل ويتمم الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 والمتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم جريدة رسمية لسنة 2005، العدد 44.
- (41) عرفت المادة 4/17 من اتفاقية مونتريال لعام 1999 ما المقصود بالأمته، وقد فرق قانون 06/98 المتعلق بالطيران المدني الجزائري المعدل والمتمم في نص المادة 137 من بين الأمته المسجلة والتي تسلم إلى الناقل، وتضاف إلى عقد نقل المسافر، وتكون مسؤولية الناقل عقدية عن الأضرار التي تلحق بها، والأمته غير المسجلة وهي التي يحتفظ بها المسافر معه أثناء الرحلة الجوية، ولا تضاف إلى عقد المسافر، وتكون مسؤوليته على أساس المسؤولية التقصيرية عن الأضرار التي تلحق بها.
- (42) بروتوكول جواتيمالا ستي، الموقع في 08 مارس 1971 المعدل لكل من وارسو لعام 1929 وبروتوكول لاهاي لعام 1955.
- (43) ياسمينة بشار، مسؤولية الناقل الجوي للركاب، دار الكتب العلمية، الطبعة الأولى، 2012 بيروت، ص 177.