

أحكام المسؤولية المدنية للناقل الجوي  
في ضوء التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية  
CIVIL LIABILITY OF THE AIR CARRIER IN ALGERIAN  
LEGISLATION AND INTERNATIONAL CONVENTIONS

الدكتور: أحمد عمراني Dr. Ahmed AMRANI

جامعة أحمد بن بلة، وهران 1 Univ. Ahmed B. Bella, ORAN1

[amrani.dz31@gmail.com](mailto:amrani.dz31@gmail.com)

Received:

Accepted:

قبل للنشر:

استلم:

ملخص:

عنت منذ القدم التقنيات الوطنية بتنظيم مختلف وسائل النقل من برية وبحرية ، غير أنه بظهور الطائرة كوسيلة جديدة لنقل الأفراد والتقدم المطرد الذي أحرزه فن الطيران ، وكثرة مستعمليه، استحباب المشرعون في الكثير من الدول حيث أصدرت قوانين خاصة بالملاحة الجوية منها ، قانون الطيران المدني البريطاني سنة 1920 ، قانون الملاحة الجوية الألماني سنة 1922 ، وقانون الملاحة الجوية الفرنسي سنة 1924 . ولكون أن الطائرة تتعرض أثناء رحلاتها لمخاطر كبيرة ، قد يترتب عنها خسائر جسيمة في الأرواح والأموال ، أخذت مسؤولية الناقل الجوي أهمية بالغة بالمقارنة بالموضوعات الأخرى التي يعالجها القانون الجوي ، لذا جاءت اتفاقية وارسو لسنة 1929 لتنظم بشكل أساسي أحكام مسؤولية الناقل الجوي . فاتفاقية وارسو إقامة مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ التعاقدية المفترض ، أي أنه ليس على المسافر أو الشاحن إثبات خطأ ما ارتكبه الناقل الجوي ، وإنما بإمكان الناقل الجوي الناقل الجوي الدفع بإثبات أنه اتخذ صحة كل مندوبيه الإجراءات الضرورية لتفادي الخسارة أو استحالة اتخاذهم لها ، مع الأخذ بعين الاعتبار تسبب المضرور أو مساهمته بخطئه في إحداث الضرر . سنتعرض في هذه البحث إلى أحكام مسؤولية الناقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجزائري، الصادر بموجب القانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 يونيو 1998 ، المعدل والمتمم في سنوات 2000،

Scientific editor: Univ. of ORANI

corresponding author: [amrani.dz31@gmail.com](mailto:amrani.dz31@gmail.com)

2003، و2008، بالمقارنة مع الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالملاحة الجوية، وأيضا إلى التدابير الإجرائية التي استحدثت بموجب قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجديد الصادر سنة 2008، الذي أنشأ أقطابا متخصصة، تفصل بتشكيلة جماعية من ثلاث قضاة للنظر في نوع معين من القضايا منها المنازعات المتعلقة بالنقل الجوي.

الكلمات المفتاحية: مخاطر؛ مسؤولية؛ أضرار؛ تعويض؛ قضاء.

### Abstract :

*With the fast development of air traffic all over the world and the widespread use of plane as a means of transportation of passengers and goods as well as the revolution in aeronautic technology and industries, legislators were faced with the task of meeting the needs of the growing air traffic business as early as the beginning of the twentieth century. Thus civil aviation and air navigation laws were issued in Britain in 1920, in Germany in 1922 and in France in 1924. Since aeroplanes were subject to accidents that cause the loss of lives and damages, liability of air carriers became more evident and resulted in the promulgation of the 1929 Warsaw convention, which specified globally the provisions of airline carriers' liability. This convention defined liability of airline carriers on the basis of « the assumed contractual error », which means that passengers or cargo users do not need to prove airline carriers' accidents responsibility, for it was the task of the carrier to demonstrate it had taken through his agents, all necessary measures to prevent the losses, or to prove its incapacity of implementing such measures, while underlying the role of the affected in causing the damages, if any. We will discuss in this paper provisions of the civil liability of the air carrier in the light of the Algerian civil aviation law of 1998, amended in 2000, 2003 and 2008, compared with the international conventions relating to air navigation, which laid down general regulations of civil aviation in Algeria ; and make further analytical insights on the basis of the civil and administrative procedural measures law of 2008, which introduced new judicial bodies of three specialised judges to deal with specific cases, amongst which air carrying disputes.*

**Keywords :** risk; responsibility; Injury; Compensation; Justice.

## تمهيد

تجمع القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية على أن المسؤولية تقع على كاهل الناقل الجوي سواء تعلق الأمر بالمسؤولية عن الأضرار التي يصاب بها الشخص المنقول أو الأمتعة أو البضائع أو عن التأخير في إيصال المسافرين أو المتعة أو الشحن في الميعاد المحدد.

وبقصد تشجيع الملاحة الجوية، حرصت اتفاقية وارسو والاتفاقيات المعدلة والمكملة لها، على تحقيق التوازن بين مصالح أطراف عقد النقل الجوي، فوضعت حداً أقصى للتعويض عن الأضرار والخسائر التي تلحق مستعملي الطائرة، وفي هذا خروج عن الأصل ذلك أن التعويض يقدر بقدر الضرر، ويرجع سبب ذلك أن عدم ضبط التعويض بمحدود قصوى قد يؤدي إلى مخاطر تجعل المستثمرين يعزفون عن الاستثمار في مجال النقل الجوي، غير أنها اشترطت حسن نية الناقل الجوي ليتسنى له الاستفادة من هذه الحدود القصوى للتعويض .

وجعلت مسؤولية الناقل الجوي قائمة على أساس الخطأ المفترض، أي أنه ليس على المسافر أو الشاحن إثبات خطأ ما ارتكبه الناقل الجوي، وإنما بإمكان الناقل الجوي الدفع بإثبات أنه اتخذ صيغة كل مندوبيه الإجراءات الضرورية لتفادي الأضرار أو استحالة اتخاذهم لها، مع الأخذ بعين الاعتبار تسبب الضرور أو مساهمته بخطئه في إحداث الضرر. وعرفت هذه المسؤولية بعد ذلك تطوراً مهماً في اتفاقية مونتريال لسنة 1999، التي قررت أن مسؤولية الناقل الجوي تتحقق بمجرد وقوع الضرر بوفاة الراكب أو إصابته بدنياً أثناء وجوده على متن الطائرة أو أثناء عمليات صعود أو نزول الراكب بغض النظر عن خطأ الناقل، ويعتبر هذا تحولاً من المسؤولية العقدية القائمة على افتراض الخطأ مع إمكانية دفعه إلى المسؤولية الموضوعية على أساس فكرة الخطر وتحمل التبعة. ومن أجل تيسير سبل مقاضاة الناقل فقد مُنح للمتضررين عدة خيارات بالنسبة للمحكمة التي يمكنهم اللجوء إليها لمقاضاة الناقل الجوي أمامها.

إن موضوع المسؤولية المدنية للناقل الجوي، من المواضيع المتشعبة التي لا يمكن تغطيتها كلها ودراسة كل جوانبها وإبراز كافة تفاصيلها في صفحات هذا البحث، لذا سنقتصر في هذه الدراسة على أحكام المسؤولية المدنية للناقل الجوي فيما يخص مسؤولية الناقل في ضمان سلامة الراكب، والمحافظة على الأمتعة والبضائع وهذا في ضوء قانون الطيران المدني

الجزائري المعدل والمتمم<sup>(1)</sup>، الذي تبني أغلب الأحكام الواردة في الاتفاقيات الدولية المصادق عليها من قبل السلطات الجزائرية، نقسم هذا البحث إلى أربع مباحث وهذا على النحو التالي :

- المبحث الأول : نطاق تطبيق الاتفاقيات الخاصة بالملاحة الجوية،

- المبحث الثاني : حالات مسؤولية الناقل الجوي،

- المبحث الثالث : الأسباب القانونية لدفع مسؤولية الناقل الجوي،

- المبحث الرابع : الأحكام الإجرائية لدعوى مسؤولية الناقل الجوي،

**المبحث الأول: نطاق تطبيق الاتفاقيات الخاصة بالملاحة الجوية**

أهم ما كانت تهدف إليه اتفاقية وارسو<sup>(2)</sup> هو توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، ولما كان الأمر كذلك، فمن المنطقي أن تطبق أحكامه على النقل الذي يتعدى حدود إقليم الدولة، ولهذا جاءت الاتفاقية مميزة بين ما يعد نقل جويًا دوليًا وبالتالي يخضع لأحكامها، والنقل الجوي الذي لا يخضع لأحكامها. هذا ما سنتناوله في مبحثين، نخصص الأول للنقل الجوي الذي يخضع لاتفاقية وارسو، وفي الثاني نبين أنواع النقل الجوي الذي يخرج عن نطاق أحكامها.

**المطلب الأول : النقل الجوي الذي يخضع لاتفاقية وارسو**

حتى يخضع النقل الجوي لأحكام اتفاقية وارسو، نصت الفقرة الثانية من المادة الأولى منها على شروط يجب

توافرها وهي:

**1. أن يتم النقل الجوي بمقابل:** مقتضى هذا الشرط، أن يدفع المسافر مقابلًا للنقل، ويستوي أن يكون هذا

المقابل نقديًا أو عينيًا أو مقابل التزام بأداء عمل أو أي مقابل آخر. وقد نصت المادة 109 من قانون الطيران المدني

الجزائري على أنه " تهدف الخدمات الجوية للنقل العام إلى نقل الأشخاص، والأمتعة، والشحن، والبريد الجوي، بمقابل "

غير أن غياب تحديد المقصود بالمقابل في اتفاقية وارسو، أدى إلى اختلاف الفقهاء في تحديد المقصود به، بين تفسير ضيق

1- قانون الطيران المدني الجزائري، الصادر بموجب القانون رقم 98-06 مؤرخ في 27 يونيو 1998 المتضمن القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، المعدل في 2000 ، 2003 ، و 2008.

2- الموقعة في 12 أكتوبر 1929، وقد جاءت هذه الاتفاقية لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، والمصادق عليها من طرف الجزائر بموجب المرسوم رقم 64-74 المؤرخ في 2 مارس 1964.

يقضي بأن يكون هدف الناقل الجوي من العملية هو تحقيق الريح، سواء تحقق الريح أم لم يتحقق<sup>(1)</sup>، بينما ذهب رأي آخر إلى ضرورة التوسع في هذا المفهوم، أي أن يكون النقل بمقابل سواء بقصد تحقيق الريح أم مقابل أجر رمزي، أو قام به من لا يكتسب صفة مؤسسة النقل الجوي، ولكنه قام بنقل بمقابل<sup>(2)</sup>.

أما النقل المجاني، فقد نصت الاتفاقية في الفقرة الأولى من المادة الأولى على أن النقل الجوي المجاني يخضع لأحكام هذه الاتفاقية، إذا قامت به طائرة إحدى مؤسسات النقل الجوي. ومن قبيل النقل المجاني هو ما تقوم به المؤسسة كنقل بعض الشخصيات الدولية الشهيرة، أو فرق كرة القدم، أو يكون تنفيذًا للشروط المبرمة بين المؤسسة والجهة المانحة لحق الاستغلال كنقل بعض إطارات الدولة بالبحر.

**2. أن يكون النقل الجوي دولياً:** الأصل أن النقل الجوي الدولي هو الذي يتجاوز الحدود الإقليمية للدولة الواحدة، غير أن هذا النقل يثير صعوبات من حيث تحديد القانون الذي يحكمه لعبور الطائرة من دولة إلى أخرى. لذا جاءت اتفاقية وارسو لتوحيد القواعد القانونية المنظمة للنقل الجوي لمنع تنازع القوانين<sup>(3)</sup> حيث نصت الفقرة الثانية من المادة الأولى على تعريف النقل الجوي بأنه "كل نقل يشترط فيه المتعاقدون أن تكون نقطتا القيام والوصول - سواء أكان هناك انقطاع للنقل أم كان هناك انتقال من طائرة إلى أخرى أم لم يكن - واقعتان في إقليم دولتين متعاقدتين، وإما في إقليم دولة واحدة طرف في الاتفاقية ويشترط في هذه الحالة وجود مرسى جوي على إقليم دولة أخرى ولو لم تكن طرفاً في الاتفاقية".

### المطلب الثاني: النقل الجوي الخارج عن نطاق الاتفاقية:

إضافة إلى النقل الذي لم يستوف الشروط المنصوص عليها في المادة الأولى المذكورة، نصت المادة 34 من اتفاقية وارسو على أنواع النقل التي لا تخضع للاتفاقية وهي:

- 1- ابو زيد رضوان، القانون الجوي . قانون الطيران التجاري ، دار الفكر العربي، (دون سنة) ، ص 242.
- 2 - هاني دويدر ، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2002 ، ص 185 .
- 3- عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد، دار المطبوعات الجامعية، 1996، ص 33.

أ) عمليات النقل الجوي الدولية التي تقوم بها مؤسسات الملاحة الجوية على سبيل التجارب الأولى، بقصد إنشاء خطوط ملاحية جوية منتظمة، غير أن بروتوكول لاهاي<sup>(1)</sup>، نص على إدراج هذا النوع من النقل تحت أحكام اتفاقية وارسو، حيث نصت المادة 16 منه على أن " تلغي المادة 34 من الاتفاقية ، وتستبدل بالنص التالي " لا تطبق أحكام المواد من 3 إلى 9 المتعلقة بمسئدات النقل على عمليات النقل التي تتم في ظروف غير عادية لا تدخل في النطاق المألوف للاستغلال الجوي " .

ب) النقل الجوي الدولي للرسائل والطرود البريدية ، فقد نصت الاتفاقية على أنه " لا تسري أحكام هذه المعاهدة على عمليات النقل التي تحكمها المعاهدات الدولية للبريد"، غير أن بروتوكول لاهاي لسنة 1955 عدل هذه المادة وأصبحت كالتالي " لا تسري هذه الاتفاقية على نقل الرسائل والطرود البريدية" . ويرجع سبب استبعاد هذا النوع من النقل لخضوعه للقواعد التنظيمية للإتحاد الدولي للبريد الذي يعتبر إحدى الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة التابعة للأمم المتحدة ومقرها مدينة برن<sup>(2)</sup>، ومن شأن هذا الاستثناء أن يمنع التعارض بين اتفاقية وارسو ومنظمة الإتحاد الدولي للبريد.

ج) عمليات النقل التي تتم في ظروف غير عادية وغير مألوفة في الاستغلال الجوي: بهذا الخصوص نصت المادة 34 من اتفاقية وارسو على أنه "لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على عمليات النقل التي تتم في ظروف غير عادية خارجة عن كل عمليات مألوفة في الاستغلال الجوي" . وتعتبر من قبيل هذا النوع من النقل ما يتم من أجل القيام لأبحاث علمية، أو إنقاذ سفن أو طائرات يتهددها خطر أو هلاك.

1- تم التوقيع عليه بلاهاي في 28 سبتمبر 1855 ، وهو البروتوكول الذي جاء لتعديل بعض بنود اتفاقية وارسو لسنة 1929.

2- الإتحاد البريدي العالمي *Universal Postal Union* هو أقدم المنظمات الدولية الحالية، وغايته، تنظيم الخدمات البريدية في العالم وتحسينها، ومقره مدينة برن عاصمة سويسرا. ويحق لكل دولة عضو في الأمم المتحدة الانضمام إلى الإتحاد، أما بقية الدول فيتم قبولها بموافقة ثلثي الدول الأعضاء (المصدر: الموسوعة العربية:

[http://www.arabency.com/index.php?module=pnEncyclopedia&func=display\\_term&id=551](http://www.arabency.com/index.php?module=pnEncyclopedia&func=display_term&id=551)

غير أن نص المادة 16 من بروتوكول لاهاي-المشار إليها أعلا-، أخضع هذا النوع من النقل لأحكام الاتفاقية، غير أنه ألقى الناقل الجوي من الزامية تقديم المستندات المنصوص عليها في المواد 3 إلى 9 وهي تذكرة السفر، ووصل الأمتعة، وخطاب النقل فيما يخص البضائع<sup>(1)</sup>.

(د) بقي أن نتساءل هل النقل الجوي الداخلي، يخرج عن نطاق الاتفاقيات الدولية؟ يعرف النقل الجوي الداخلي بأنه النقل الذي يربط بين مطارين داخل إقليم الدولة الواحدة، أما عن القانون الذي يحكمه، فقد نصت الفقرة الرابعة من المادة الثالثة من قانون الطيران المدني الجزائري على أن هذا القانون يهدف إلى تحديد استخدام المجال الجوي الوطني في إطار الاتفاقيات الدولية المصادق عليها والتي تحكم الطيران المدني الدولي". يتضح من هذه المادة أن النقل الداخلي في القطر الجزائري، يخضع لأحكام اتفاقية وارسو والاتفاقيات المعدلة والمكملة لها التي صادقت عليها الحكومة الجزائرية، وفي حالة وجود نقص تفصل في الدعاوى المرفوعة إليها بخصوص هذا النوع من النقل على أساس القواعد العامة في القانونين المدني والتجاري.

### المبحث الثاني: حالات مسؤولية الناقل الجوي

عندما يكون تنفيذ العقد عن طريق استعمال شيء، ويصيب هذا الشيء المدين بأذى فيكون المدين مسؤولاً عن سلامة الدائن. فلو كان أساس الالتزام التعاقدية هو نقل الأشخاص أو البضائع بأية وسيلة من وسائل النقل كالقطار والحافلة والطائرة، وحدث أن انحرف القطار عن مساره، أو اصطدمت الحافلة بمركبة أخرى، أو سقطت الطائرة، وترتب عن ذلك وفاة المسافر أو لحقه أذى جسماني أو تلف للبضاعة، ففي هذه الحالة لم ينفذ الناقل التزامه نحو المسافر أو الشاحن، إذ هو ملزم بسلامتهم، وسلامة بضاعتهم، ويكون بالتالي مسؤولاً مسؤولية عقدية، ليس على أساس فعله الشخصي ولكن على أساس فعل الشيء، كما أن الناقل قد يستعين بالغير ليساعده في تنفيذ التزاماته اتجاه الركاب أو الشاحنين، فيكون مسؤولاً مسؤولية عقدية عن خطأ هؤلاء الأشخاص مما يصيب الركاب أو البضائع<sup>(2)</sup>.

أما المسؤولية التقصيرية، التي هي جزء العمل غير المشروع، فقد نصت المادة 124 من القانون المدني الجزائري على أن "كل خطأ سبب ضرراً للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض". فلقيامها لا بد من توافر ثلاث أركان هي: الخطأ والضرر

1- سميحة القليوبي، القانون الجوي، دار النهضة العربية، 1989، ص 177.

2- عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، دار النشر للجامعات المصرية، 1952، ص 671.

وعلاقة السببية بينهما. فالخطأ قد يكون إيجابيا أو سلبيا<sup>(1)</sup>. فالمسؤولية التقصيرية، إذا تنعقد على أساس الإخلال بواجب قانوني مقتضاه عدم الإضرار بالغير، وهذا على خلاف المسؤولية العقدية فتترتب على الإخلال بالتزام عقدي. وعليه، فهل مسؤولية الناقل الجوي عقدية أم تقصيرية؟ تعددت الأنظمة القانونية التي تحكم التشريعات الوطنية المنظمة للملاحة الجوية، فالتشريعات اللاتينية اعتبرت مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق بالمسافر أو البضائع أو الأمتعة مسؤولية عقدية أساسها الخطأ المفترض، حيث يقع على عاتق الناقل الجوي الالتزام بسلامة المسافر، أو البضاعة وهو التزم بنتيجة<sup>(2)</sup>.

أما التشريعات الأنجلوسكسونية فتفرق بين الناقل العام والناقل الخاص<sup>(3)</sup>، فالناقل العام تقوم مسؤوليته على أساس الخطأ التقصيري المفترض، أما الناقل الخاص فتقوم مسؤوليته على أساس الخطأ التقصيري الواجب إثباته<sup>(4)</sup>. وعليه، خلال هذا المبحث سنتعرض إلى الحالات التي يكون فيها الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار البدنية التي تصيب المسافر، والخسائر أو الضياع التي يصيب الأمتعة والبضائع، وما هو الأساس الذي بنيت عليه هذه المسؤولية، والتعويض المقررة لهذه الأضرار، وهذا كله في ضوء اتفاقية وارسو، والاتفاقيات اللاحقة المعدلة والمكملة لها، وقانون الطيران المدني الجزائري، وهذا في ثلاث مطالب:

- 1- وإن كان بعض يرى بأن الامتناع لا يعتبر فعلا خاطئا، لأن الشخص غير ملزم قانونا بالقيام بما تمليه قواعد الأخلاق، غير أن المشرع اعتبر مجرد امتناع الشخص عن مد يد المساعدة دون أن يتعرض لخطر ما يعد جريمة، وبهذا جاء نص المادة 182 فقرة 2 على أنه " يعاقب بالحبس من 3 أشهر إلى خمس سنوات، وبغرامة من 20.000 دج إلى 100.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من امتنع عمدا عن تقديم مساعدة إلى شخص في حالة خطر كان في إمكانه تقديمها إليه بعمل مباشر منه أو بطلب الإغاثة له وذلك دون أن تكون هناك خطورة عليه أو على الغير".
- 2- سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص 192.
- 3- الناقل العام هو الناقل الذي يتعهد لقاء مقابل بتلبية جميع طلبات النقل دون تمييز بينها، أما الناقل الخاص فهو من يتولى النقل بناء على اتفاق خاص في كل حالة على حدة دون وجود أدنى التزام عليه بقبول النقل (أنظر: ابو زيد رضوان المرجع السابق، ص 381).
- 4- هاني دويدر، المرجع السابق، ص 381.



### المطلب الأول: مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار البدنية التي تصيب المسافرين

من قراءة مضمون المادة 17 من اتفاقية وارسو يتضح بأنها وضعت على عاتق الناقل الجوي التزاما بسلامة المسافرين، وإذا كان الأمر كذلك فما هي طبيعة هذا الالتزام، هل هو تعاقدية على أساس عقد النقل الذي يربط بين الناقل والمسافر؟، أم تقصيرية باعتبار أن القانون هو المصدر المباشر لهذا الالتزام؟ .

نشير بداية، أنه عند اجتماع واضعي الاتفاقية الدولية - التي عرفت باسم اتفاقية وارسو لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي- وجد المندوبون أنفسهم أمام آراء واتجاهات متباينة، فكان عليهم أن يوفقوا بينها من أجل ضمان انضمام أكبر عدد ممكن من الدول إلى هذه الاتفاقية. فالبعض منهم اعتبر أن الناقل يُحمل التزاماً تعاقدياً بضمان سلامة الراكب، ومضمونه تحقيق غاية، واعتبر آخرون أن عقد النقل لا يتولد عنه التزام بضمان سلامة الراكب، وإنما ينشأ التزامه مباشرة من القانون ومسؤولية الناقل لا تنشغل إلا إذا ثبت خطأه، أي أن المسؤولية تقصيرية، ورأى اتجاه ثالث رأي الاتجاه الأول أي أن مسؤولية الناقل هي عقدية، إلا أنه يختلف معه في أن الناقل غير ملزم بإثبات السبب الأجنبي، بل يكفي أن يقيم الدليل على أنه بذل العناية الواجبة<sup>(1)</sup>.

وعليه جاء نص المادة 17 من اتفاقية وارسو بترتيب التزام على عاتق الناقل الجوي بضمان سلامة المسافرين، وهو التزام ببذل عناية وليس بتحقيق نتيجة، غير أن خطأ الناقل مفترض بمجرد وفاة الراكب أو إصابته بضرر. إلا أن المادة 20 من الاتفاقية نصت على أنه بإمكان الناقل الجوي دفع هذه المسؤولية عن طريق إثبات أنه والطاقم التابع له قد اتخذوا كل الاحتياطات اللازمة لتوقي الأضرار أو استحالة اتخاذهم ذلك

وبهذا جاءت أحكام المادة 145 من قانون الطيران المدني الجزائري حيث نصت على أن: " الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر والأضرار التي يصاب بها شخص المنقول والتي تؤدي إلى وفاته أو تسبب له جرحاً أو ضرراً شريطة أن يكون سبب تلك الخسارة أو الجرح قد حدث على متن الطائرة أو خلال أية عملية إركاب أو إنزال ". أما المادة 148 فقد نصت على أن " الناقل الجوي غير مسؤول عندما يبرهن أنه اتخذ صحيفة كل مندوبيه الإجراءات الضرورية لتفادي الخسارة أو استحالة اتخاذهم ذلك " .

1- عبد الستار التليلي، شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي والأسباب القانونية لدرئها، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1976، ص 32 و 33.

شروط ترتيب المسؤولية : في ضوء ما سبق ذكره، يتضح أنه لترتيب مسؤولية الناقل الجوي ، فإن يجب أن يقع حادث، أن يكون الحادث على متن الطائرة أو أثناء الركوب أو النزول ، وأن يتسبب هذا الحادث في وفاة الراكب أو إصابته بجروح أو أضرار، وأن يترتب على ذلك ضرر. هذا ما سنتعرض له بشيء من التفصيل فيما يلي :

**1. وقوع حادث *accident* :** يعرف الحادث بأنه " كل تأثير فجائي، لسبب خارجي، يترتب عليه ضرر ". ومقتضى خارجية الحادث عن الراكب أن لا يكون الراكب قد تسبب فيه بنفسه كأن يلقي بنفسه من الطائرة قصد الانتحار، فهذا لا يعد حادث<sup>(1)</sup>. والمادة 93 من قانون الطيران الجزائري، عرفته بأنه: "واقعة مرتبطة باستغلال طائرة يحدث خلالها : اختفاء أو تحطم طائرة، وفاة شخص أو عدة أشخاص على متن الطائرة، أو على الأرض أو إصابتهم بجروح بليغة، تعرض الطائرة لخسارة من شأنها أن تقلل بصفة ملحوظة من مقاومتها وأدائها عند الطيران وتتطلب تصليحا هاما.

**2. أن يكون الحادث على متن الطائرة أو أثناء الركوب أو النزول :** يقتضي الحديث عن هذه المسألة الإجابة على السؤال التالي : متى تبدأ مسؤولية الناقل الجوي ومتى تنتهي ؟ فبالرجوع إلى المادتين 17 من اتفاقية وارسو، و 145 من قانون الطيران المدني الجزائري ، نرى بأنه قد نصت على أن الناقل يسأل عن الضرر الذي يحدث للمسافر أثناء وجوده في الطائرة أو أثناء عمليتي الصعود إلى الطائرة أو النزول منها ، وعليه فإن التزام الناقل بضمان سلامة الركاب يبدأ من لحظة نقلهم من قاعة المغادرة بمطار الإقلاع إلى مكان تواجد الطائرة، على أرض المطار وركوبهم فيها ، ويستمر ضمان السلامة لغاية هبوط الطائرة بمطار الوصول ونقلهم إلى مبني المطار.

فإن كان الضرر الذي يحدث للمسافر أثناء وجوده داخل الطائرة ، لا يثير أي إشكال، ذلك أنه منذ لحظة دخول الراكب وجلسه على مقعده في الطائرة ، فإن الناقل مسؤول عن سلامته، بصرف النظر عن كون الطائرة ما زالت رابضة على أرض المطار بدون حراك أو تستعد للإقلاع أو الهبوط أو مخلقة في الجو؛ فإن نقل المسافر من مبني المطار إلى الطائرة، التي عادة ما تكون محفوفة بمخاطر، حيث تكثر حركة الطيران، إقلاعا وهبوطا، زيادة على قوة اندفاع الهواء الذي تنفثه من مراوح الطائرات التي قد تسبب أضرارا للمسافرين ، فإن الأمر يقتضي معه القول بأن عمليتي الصعود والنزول إنما هي امتداد لمواقع الخطر في المطار، وبالتالي فإن الناقل يسأل عن الأضرار التي تصيب المسافرين منذ اللحظة التي تطأ فيها قدم

1- عبد الستار التليلي ، المرجع نفسه، ص 43 .

المسافرين أرض المطار. وبهذا الخصوص استقر القضاء في فرنسا<sup>(1)</sup> على تحديد الفترة الزمنية لمسؤولية الناقل، حيث أخذ بمعيارين: الأول: من وقت التكفل بالمسافر بنقله أي من حيث أن أصبح تحت مراقبة الناقل، الثاني: من وقت تعرض المسافر لمخاطر استغلال الطائرة<sup>(2)</sup>.

**3. أن يتسبب الحادث في ضرر يصيب المسافر:** الضرر كما يعرفه الفقهاء هو "إخلال بمصلحة للمضروب ذات قيمة مالية"<sup>(3)</sup>. وبخصوص الضرر الذي يصيب المسافر أثناء تنفيذه لعقد النقل الجوي، نصت المادة 17 من اتفاقية وارسو، على أن الضرر الذي يلحق بالمسافر الموجب لمسؤولية الناقل الجوي، يجب أن يكون بدنيا يشمل بالإضافة إلى الوفاة الجروح والإصابات الجسدية، وهو بهذا المعنى ضرر مادي، غير أن المشرع الجزائري توسع في مفهوم الضرر ليشمل الضرر المعنوي، حيث نصت الفقرة الثانية من المادة 145 على أن تشمل عبارة الضرر، الضرر الجسدي أو العضوي أو الوظيفي بما في ذلك الضرر الذي يصيب المدارك العقلية. ذلك أن هذه الأضرار لا تصيب المسافر في نفسه فحسب، بل قد تتعداه إلى الغير، وهذا ما سنتناوله فيما يلي:

**أ) الضرر الذي يصيب المسافر في شخصه:** الضرر الذي يصيب المسافر قد يكون بموته، أو يصاب بجروح. وقبل التعرض إلى ضرر الموت، فإن المسافر قد يصاب بجروح تستوجب معالجته مدة قد تطول، تستلزم بقاءه في المستشفى

1 - *Barthélémy Mercadal, droit des transports terrestres et aériens, édition Delta, 2000, p.397. « d'après la jurisprudence rendue à propos de quelques affaires célèbres, deux critères permettent de déterminer l'étendue dans le temps de la responsabilité du transporteur : celui de la prise en charge ou de contrôle exercé par le transporteur sur le voyageur, et celui de l'exposition du passager aux risques inhérents à l'exploitation aérienne »*.

2- تشير إلى أنه إذا توجه المسافر بمفرده ومن تلقاء نفسه إلى المكان الذي تعلق منه الطائرة، وأصيب بأي أذى من جراء الحركات الدائرية في المطار، فلا تطبق عليه أحكام اتفاقية وارسو ولا القوانين الوطنية الخاصة بالملاحة الجوية، كما أن تنقلات المسافر في أروقة المطار، حيث يتمتع المسافر بحرية التنقل، فإنه لا يمكن تحميل الناقل مسؤولية الأضرار التي قد تصيب المسافر.

3- عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 855.

لمدة أوفي بيته عاجزا عن الحركة ، مما ينتج عن ذلك إصابته بضرر يتمثل في فوات كسب كان يمكن أن يحصل عليه لولا الإصابة التي لحقت، فهل يسأل المدين ( الناقل الجوي) عن الأضرار المباشرة المتوقعة وغير المتوقعة ؟

لم تتعرض اتفاقية وارسو ولا القوانين الوطنية المنظمة للملاحة الجوية ومنها قانون الطيران المدني الجزائري لهذا الموضوع، مما يقتضي معه الرجوع إلى القواعد العامة التي تقضي بأن التعويض عن الأضرار في المسؤولية العقدية لا يكون إلا عن الأضرار المتوقعة، ولا يسأل المدين عن الأضرار غير المتوقعة إلا في حالة الغش والخطأ الجسيم<sup>(1)</sup>. وهو ما أخذ به القانون المدني الجزائري في الفقرة الثانية من المادة 82 ، حيث نصت على ما يلي: " غير أنه إذا كان الالتزام مصدره العقد، فلا يلتزم المدين الذي لم يرتكب غشاً أو خطأ جسيماً إلا بتعويض الضرر الذي كان يمكن توقعه عادة وقت التعاقد".

أما عن ضرر الموت فيري الفقه والقضاء أن التعويض عن ضرر الموت في حد ذاته، باعتبار الموت نتيجة للفعل الضار، وأن هذا الفعل لا بد أن يسبق الموت ولو بلحظة واحدة، وفي هذه اللحظة الوجيزة يمكن للمضرور أن يطالب بالتعويض ولو لم يفعل فإنما يرجع لظروف قاهرة تحول ذلك، وإنما يمكن القول أن حقه في التعويض نشأ في ذمته ، وبالتالي ينتقل هذا الحق إلى ورثته<sup>(2)</sup>.

**ب) الضرر النفسي الذي يصيب المسافر:** لقد وسع المشرع الجزائري من مفهوم الضرر ليشمل الضرر النفسي ، فقد نصت المادة 145 – السابق ذكرها – على أن تشمل عبارة الضرر، الضرر الجسدي أو العضوي أو الوظيفي بما في ذلك الضرر الذي يصيب المدارك العقلية. فقد يصاب المسافر نتيجة حوادث الطيران باضطراب شديد، كإحساسه بالرعب أو انهيار عصبي. ويتفاوت القضاء المقارن في الأخذ بالضرر النفسي كموجب لمسؤولية الناقل الجوي بين من يأخذ به ، ومن لا يأخذ به<sup>(3)</sup>.

### المطلب الثاني : مسؤولية الناقل الجوي عن الخسائر أو الضياع التي تصيب الأمتعة والبضائع

ما من شك في أن الناقل مسؤول عن ضمان المحافظة على البضائع والأمتعة المسجلة حيث تبقى في عهده من وقت تسليمها له إلى حين تسلمها من قبل أصحابها، وبالتالي فمسؤوليته تنشغل في حالة هلاكها كلية أو جزئياً. غير أن

1- محمد حسنين ، المرجع السابق ، ص 119

2 - عبد الستار التليلي ، المرجع السابق، ص 81.

3- هاني دويدر ، المرجع السابق، ص 293 .

التساؤل المطروح ما هي طبيعة هذا الالتزام ؟ لقد اختلفت الأنظمة القانونية في تحديد نوع الالتزام الذي يلتزم به الناقل بهذا الخصوص في كل من اتفاقية وارسو والتشريعات الوطنية ، وهذا ما سنتعرض له فيما يلي :

أ) **اتفاقية وارسو**: نصت الفقرة الأولى من المادة 18 من الاتفاقية على أنه " يسأل الناقل عن الضرر الذي يقع في حالة هلاك أو ضياع أو تلف الأمتعة المسجلة أو البضائع إذا وقعت الحادثة التي تولد عنها خلال النقل الجوي ". وفي الفقرة الثانية منها نصت على أن " النقل الجوي يتضمن المدة التي تكون فيها الأمتعة أو البضائع تحت حراسة الناقل ، سواء كان ذلك في مطار أو على متن طائرة أو في أي مكان آخر عند الهبوط ". أما الفقرة الثالثة من المادة فقد نصت على أنه : " لا يدخل في مدة النقل الجوي أي نقل بري أو بحري أو نهرى يحدث خارج المطار ، غير أنه إذا وقع بإحدى هذه الصور المذكورة أثناء تنفيذ عقد النقل الجوي لإجراء أعمال الشحن أو التسليم أو النقل من طائرة إلى أخرى ، فإن كل ضرر ينشأ جراء ذلك يعتبر في حكم أن وقع نتيجة حادث وقع أثناء النقل الجوي حتى يثبت ما يخالف ذلك "

ب) **قانون الطيران المدني الجزائري**: نصت المادة 146 من قانون الطيران المدني الجزائري 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 ، في حالة هبوط هذه الأخيرة خارج محطة جوية". أما الفقرة الثانية منها فقد نصت على أن "لا تغطي مدة النقل الجوي أي نقل بري أو بحري تم خارج المحطة الجوية".

من خلال النصين ، يتضح أنه لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن إخلاله بالتزام ضمان المحافظة على البضائع أو الأمتعة، يجب توافر ثلاثة شروط وهي : أن يكون هناك ضرر لحق بالبضائع أو الأمتعة ، أن يكون ذلك على إثر حادثة ، وأن تكون الحادثة قد وقعت أثناء فترة النقل:

**1. وقوع ضرر** : يسأل الناقل عن عدم تنفيذ التزامه المتعلق بالمحافظة على سلامة البضائع والأمتعة التي تكون في عهده من تاريخ تسلمه لها إلى حين استلامها من أصحابها، وتشغل مسؤوليته في حالة هلاكها كلياً أو جزئياً، أو تغيير طبيعتها، أو سرقتها أو تسليمها خطأً لشخص آخر، أو إصابتها بتلف يؤثر في قيمتها أو في استعمالها وغير ذلك من الأضرار التي تلحق بالبضاعة أو الأمتعة المسجلة.

ويقصد بالبضاعة والأمتعة المسجلة (*Bagages ou marchandises enregistrés*)، ما سُلم للناقل الجوي بقصد نقله بمقابل وصل الاستلام، أما الأمتعة التي يحتفظ بها المسافر ويقيها تحت حراسته فالملاحظ بأن المادة 18 من الاتفاقية تنص فقط على ما هو مسجل من بضائع وأمتعة، غير أنه بالرجوع للفقرة الثالثة من المادة 22 من الاتفاقية فإنها نصت على حد أقصى للتعويض عن ما يلحق هذه الأمتعة من تلف أو ضياع. من خلال كل هذا يثور التساؤل التالي: هل مسؤولية الناقل عن هلاك أو تلفها هذه الأمتعة، مسؤولية تقصيرية أم مسؤولية عقدية؟ ذهب فريق من الفقهاء إلى أنها مسؤولية عقدية، غير أن الاتجاه الغالب يري بأنها مسؤولية تقصيرية، إذ أن نقل الأمتعة التي يحتفظ بها المسافر معه لا تعد عقداً، وبالتالي لا يسأل عنها الناقل إلا في حدود ما نصت عليه المادة 22 من اتفاقية وارسو<sup>(1)</sup>.

**2. أن يكون ذلك على إثر حادثة:** سبق أن تعرضنا إلى الحادث كأحد شروط انعقاد مسؤولية الناقل عن الأضرار البدنية التي تصيب المسافرين، غير أن الاتفاقية استعملت مصطلح الحادثة (*Evènement*)، عند تعرضها لمسؤولية الناقل بخصوص البضائع والأمتعة، وهذا على خلاف عبارة الحادث (*Accident*)، في مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافرين؛ ذلك أن مدلول الحادثة أوسع من الحادث إذ يمتد لتشمل كافة الأسباب سواء كانت متعلقة بالنقل الجوي أو تشغيل الطائرة أو لم تكن متعلقة بها<sup>(2)</sup>.

**3. أن تكون الحادثة قد وقعت أثناء فترة النقل:** لتوضيح فترة النقل الجوي نصت الفقرة الثانية من المادة 18 من اتفاقية وارسو على أن "النقل الجوي يتضمن المدة التي تكون فيها الأمتعة المسجلة أو البضائع في حراسة الناقل، سواء أكان ذلك في مطار أو على متن طائرة أو في أي مكان آخر عند المهبوط خارج المطار". من هذا فإن التزام الناقل الجوي بضمان سلامة البضائع والأمتعة المسجلة يبدأ من الوقت الذي يسلم فيها الناقل البضاعة أو الأمتعة للناقل حيث تصبح بعدها تحت حراسته، لغاية تسليمها للمسافر أو الشاحن في محطة الوصول. فإذا أصيبت بأي أضرار خلال هذه

1- عيسى غسان راضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008، ص 103.

2- هاني دويدار، المرجع السابق، ص 398.

الفترة انعقدت مسؤولية الناقل الجوي على أساس افتراض الخطأ من جانبه إلى أن يثبت أنه بذل هو وتابعيه الاحتياطات اللازمة لتفادي هذا الضرر.

وتأسيساً على نص الفقرة الثالثة من المادة 18 من الاتفاقية، وتقابلها نص الفقرة الثانية من المادة 146 من قانون الطيران المدني الجزائري التي نصت على أنه " لا تغطي مدة النقل الجوي أي نقل بري أو بحري تم خارج المحطة الجوية" ، فإن الناقل غير ملزم بضمان سلامة البضاعة أو الأمتعة المسجلة التي تنقل براً أو بحراً أو عن طريق النهر، وبالتالي فإن النقل يخرج عن فترة النقل الجوي وبالتالي لا يخضع لأحكام اتفاقية وارسو، وإن كان يخضع لأحكام المسؤولية في القوانين الداخلية .

لكن الفقرة الثالثة من المادة 146 من قانون الطيران المدني الجزائري ، نصت على أنه إذا كان النقل بهذه الوسائل لإتمام عقد النقل الجوي من أجل الشحن أو التسليم أو إعادة الشحن ، فإن أي ضرر يحدث يفترض أنه تم خلال فترة النقل الجوي ، وهذه قرينة قانونية مؤداها أن الضرر نجم عن حادثة وقعت أثناء فترة النقل الجوي ، ما لم يثبت الناقل أن الضرر وقع أثناء النقل البري أو البحري .

#### المطلب الثالث: تحديد مقدار التعويض

إذا لم يتمكن الناقل الجوي دفع مسؤوليته عن الحادث أو الحدث الذي ألحق ضرراً بالركاب وأمتعتهم وبضاعتهم، ترتب في ذمته التعويض لجبر الأضرار، ومع ذلك فإن أخفق في دفع المسؤولية عنه، أقرت الاتفاقيات والتشريعات الوطنية ، استفادته من دفع الحد الأقصى للتعويض.

وكما هو معلوم فإن هذا التحديد قُرر لمصلحة الناقل الجوي ، ذلك أن حوادث الطائرات كثيرا ما تؤدي إلى هلاك كل الركاب، فإذا انعقدت مسؤولية الناقل الجوي عن تعويض كل الأضرار، لأدي ذلك إلى إفلاسه لاسيما وأن الأمر لا يقتصر على هلاك الركاب وإتلاف الأمتعة والبضائع فحسب، بل يؤدي إلى هلاك الطائرة ذاتها وطاقمها. ولقد حددت اتفاقية وارسو حداً أقصى لا يجوز النزول عنه ، ثم عرف هذا الحد زيادة في الاتفاقيات المعدلة اللاحقة وهذا على النحو التالي:

**1. اتفاقية وارسو 1929:** وضعت المادة 22 من اتفاقية وارسو حداً أقصى للتعويض عن الأضرار التي تلحق بالركاب والأمتعة والبضائع ، وهذا كما يلي : بالنسبة للركاب حددت بـ 125 الف فرنك ( فرنك ذهب)، أما بالنسبة للبضائع فحددت بـ 250 فرنك عن كل كيلوغرام من البضائع ، أما عن الأمتعة التي يحتفظ بها الراكب فقد حددت بـ 5000 فرنك لكل راكب .

2. بروتوكول لاهاي 1955: بعد أن أصبح الحد المقرر في اتفاقية وارسو لسنة 1929 ، غير مناسب بالنظر لارتفاع مستوى المعيشة وارتفاع الأسعار، تقرر رفع الحد الأقصى في بروتوكول لاهاي سنة 1955 بحيث أصبحت وفقا للمادة 11 المعدلة للمادة 22 من اتفاقية وارسو كالتالي : بالنسبة للركاب حددت بـ 250 الف فرنك ، غير أنها نصت على أنه إذا كان قانون المحكمة المعروف عليها النزاع ينص على جواز أن يكون التعويض في صور ريع (rente) ، فلا يجوز أن يزيد رأس المال عن الحد الأقصى المحدد، ومع ذلك يجوز للركاب المتضرر بناء على اتفاق مع الناقل أن يضع حدا أعلى للمسؤولية. أما بالنسبة للبضائع والأمتعة فلم يشملها التعديل ، غير أنه جعل الأساس الذي يحسب على أساسه التعويض هو الوزن الكلي للطرود اللاحق بها الضرر.

ونصت الفقرة الرابعة على أن الحد المذكور للتعويض ، لا يجوز دون أن تقضي المحكمة طبقا لقانونها بكافة أو بعض المصاريف الأخرى للقضية، غير أنه لا يمكن تطبيق هذا النص إذا كان مبلغ التعويض المقضي به دون النفقات والمصاريف الأخرى للقضية لا يزيد على المبلغ الذي عرضه الناقل كتابة على المدعي خلال ستة أشهر من تاريخ الحادثة التي تسببت في الضرر، أو قبل رفع الدعوى إذا كانت قد رفعت بعد انقضاء هذه المدة.

3. اتفاقية مونتريال 1999<sup>(1)</sup>: منذ سنة 1996 انطلقت المشاورات، تحت رعاية المنظمة الدولية للطيران المدني (OACI)، من أجل تحضير اتفاقية ، تم التوقيع عليها بتاريخ 28 ماي 1999 بمونتريال، وأصبحت تعرف بـ "اتفاقية مونتريال" . جاءت هذه الاتفاقية من أجل تحديث اتفاقية وارسو التي أعدت في وقت كانت الطيران التجاري حديث العهد، وبمرور الزمن ظهرت نقائص كثيرة فيما يخص مسؤولية الناقل الجوي، خاصة في حالة الوفاة أو الأضرار التي تصيب

1- تمت المصادقة على هذه الاتفاقية من قبل الاتحاد الأوربي في 5 أبريل 2001 .

*2001/539/CE: Décision du Conseil du 5 avril 2001 concernant la conclusion par la Communauté européenne de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (convention de Montréal) Journal officiel n° L 194 du 18/07/2001 p. 0038 – 0038 .*



المسافرين . واشترطت الاتفاقية لتطبيقها أن يكون الطرفين المعنيين قد صادقا عليها، ولا يمكن تطبيقها لو كان أحد الطرفين فقط هو المصادق عليها ، وبالتالي تبقى في هذه الحالة اتفاقية وارسو هو المطبقة إن كان الطرفين من الموقعين عليها.

وقد حددت المادة 21 و 22 منها حدا أقصى جديد على الشكل التالي : بالنسبة للركاب حددته بـ 100 000 حق سحب خاص، أما بالنسبة للبضائع المسجلة فحددت بمبلغ 1300 أورو عن وزن جزائي لكل راكب يقدر بـ 60 كيلوغرام ، أما تعويض التأخير فقد حددته بمبلغ 5400 أورو .

4. قانون الطيران المدني الجزائري: نصت المادة 150 من قانون الطيران المدني الجزائري، على أنه " ... تمارس مسؤولية الناقل الجوي إزاء كل شخص منقول طبقاً لقواعد اتفاقية وارسو لسنة 1929 وبروتوكول لاهاي لسنة 1955 والمصادق عليهما من طرف الجزائر . وتحدد قيمتها بمائتين وخمسين ألف ( 250.000 ) وحدة حسابية كحد أقصى عن كل مسافر.

وعن المقصود بالوحدة الحسابية في مفهوم هذا القانون، نصت الفقرة الثانية على أنه يقصد بها " وحدة حساب متشكلة من خمسة وستين ميلليغرام ونصف من الذهب على أساس تسعمائة من الألف من الذهب الخالص ، ويمكن أن تحول وحدات الحساب المذكورة إلى العملة الوطنية بأرقام صحيحة ويتم التحويل ، في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة في تاريخ النطق بالحكم". نشير إلى أن المادة 151 قضت بأن الناقل الجوي لا يستفيد من هذا الحد إذا ثبت أن الخسارة ناتجة عن غش أو خطأ يقدر أنه معادل للغش أو الخطأ الذي ارتكبه الناقل أو مندوبوه خلال ممارسة وظيفتهم .

#### المبحث الثالث: الأسباب القانونية لدفع مسؤولية الناقل الجوي

سبق أن ذكرنا بأن اتفاقية وارسو أقامت توازنا بين مصلحة المسافرين المتضرر والناقل الجوي، وأن الاتفاقية جعلت مسؤولية الناقل على أساس الخطأ المفترض، وبالتالي لا يقع على عاتق المسافرين المتضرر إثبات خطأ الناقل الجوي، بل يكفيه إثبات الضرر وعلاقة السببية بينه وبين الحادثة أو الحادث . وحرصا منها على تشجيع الملاحة الجوية أقرت مبدأ الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل الجوي حال وقوع الضرر الذي يصيب المتضرر. غير أنها أجازت للناقل الجوي تقويض الخطأ المفترض ليتخلص من المسؤولية أو التخفيف منها، وهذا بإثبات أنه وتابعه قاموا باتخاذ ما كل ما من شأنه

تحقيق سلامة الركاب والبضائع أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها . ومقتضى هذا أنه لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية عليه أن يثبت أن الضرر الذي وقع يرجع إلى قوة قاهرة أو حادث فجائي أو فعل الغير، أو خطأ المضرور .  
 مما تقدم يتضح أن دفع مسؤولية الناقل الجوي يمكن قبوله إن كان مبنيا على الخطأ المفترض، غير أن الأمر يختلف إذا كنا بصدد مسؤولية موضوعية ركيزتها فكرة المخاطر وتحمل التبعة حيث لا يمكن للناقل الجوي دفع مسؤوليته إلا إذا أثبت أن الضرر يعود لخطأ المتضرر، كما هو الحال بالنسبة لمسؤولية الناقل الجوي في بروتوكول جواتيمالا ستي<sup>(1)</sup> إذ لا يستطيع الناقل الجوي التحلل من المسؤولية أو التخفيف منها إلا إذا كانت وفاة المتضرر أو إصابته يرجع إلى حالته الصحية<sup>(2)</sup>.  
 سنتعرض فيما يلي إلى الأسباب القانونية لدفع مسؤولية الناقل الجوي ، والتي مكنت الناقل الجوي من إقامة الدليل على انتفاء خطئه وبالتالي التخلص من مسؤوليته في كل من اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي المصادق عليهما من قبل الجزائر، ثم نتعرض بعد ذلك إلى الأحكام المعدلة لها في البروتوكولات اللاحقة .

### المطلب الأول: دفع مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو والقانون الجزائري

تمثل الأسباب التي يستند إليها الناقل الجوي في دفع المسؤولية عنه فيما يلي :

**1- اتخاذ التدابير الضرورية أو استحالة ذلك :** تعد هذه أهم الوسائل التي يمكن بها دفع الناقل الجوي المسؤولية عما حدث من أضرار للركاب أو البضائع أو الأمتعة ، وذلك بأن يثبت أنه وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية للحيلولة دون وقوع الضرر ( المادة 20 من الاتفاقية) ، وهو ما نصت عليه المادة 148 من قانون الطيران المدني الجزائري بقولها " الناقل الجوي غير مسؤول عندما يبرهن أنه اتخذ صحة كل مندوبيه الإجراءات الضرورية لتفادي الحسارة أو استحالة اتخاذهم ذلك " . غير أن مدلول عبارة " الإجراءات الضرورية" هي محل خلاف في الفقه والقضاء، بين تفسير لفظي وتفسير ضيق وتفسير واسع. يرى البعض بأن التدابير التي يجب اتخاذها من الناقل الجوي وتابعيه أن تكون مرتبطة ارتباطا مباشرا بسبب الحادث الذي كان مصدر الضرر، وقد لاحظ البعض أن هذا الرأي فيه تشديد ، يؤدي إلى إفراغ

1- بروتوكول قواتيمالا ستي تم التوقيع عليه في قواتيمالا بتاريخ 8 مارس 1971 ، الذي جاء لتعديل اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي المؤرخ في 28 سبتمبر 1955 .

2- أنظر المادة 4 من بروتوكول قواتيمالا ستي ، المعدلة للمادة 17 من اتفاقية وارسو .

نص المادة 20 من مضمونها ، وتصبح مسؤولية الناقل الجوي أشد أنواع المسؤولية المدنية<sup>(1)</sup>. لهذا نرى ما ذهب إليه الإتجاه الراجح ، ومقتضاه أنه لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أن يثبت أنه وتابعه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية التي يتخذها في مهنته الناقل العاقل لتفادي الضرر، ويستند أصحاب هذا الرأي في تفسير عبارة التدابير الضرورية ، إلى أن اتفاقية وارسو وضعت على عاتق الناقل الجوي التزاما ببذل عناية وليس التزاما بتحقيق نتيجة<sup>(2)</sup>. فبناء على هذا الإتجاه فإن الناقل الجوي يمكنه دفع مسؤوليته متى أثبت الأمور التالية: أن الطائرة كانت صالحة للملاحة الجوية ، بإثبات خضوعها لصيانة دورية ودقيقة وأنها مزودة بالوقود الكافي لإتمام الرحلة الجوية ، وأن أفراد طاقم الطائرة حائزون على الإجازات التي تتطلبها القوانين والتنظيمات ، وأن أفراد طاقم الطائرة عنوا قبل الإقلاع بالحصول على كافة المعلومات اللازمة ، لاسيما معلومات الأرصاد الجوية<sup>(3)</sup>.

**2- القوة القاهرة :** تعرف القوة القاهرة بأنها " حادث غير متوقع وغير ممكن الدفع"<sup>(4)</sup>، ولم تتعرض الاتفاقية ولا قانون الطيران المدني الجزائري ، بشكل مباشر للقوة القاهرة و لا لأي سبب أجنبي عدا فعل المضرور، لأنها اكتفت لدفع مسؤولية الناقل الجوي ، بتكليف الناقل إثبات عدم صدور الخطأ من جانبه. غير أنه يمكن القول بأن القوة القاهرة هي إحدى وسائل يتخلص بها الناقل الجوي من مسؤوليته . والقوة القاهرة قد تكون راجعة إلى مخاطر الجو أو فعل الطبيعة كالعواصف غير المتوقعة أو مطبات الهواء الشديدة ، وقد ترجع لوفاة قائد الطائرة .

وحتى تعتبر القوة القاهرة سببا يعفى الناقل الجوي من المسؤولية، يجمع الفقه على ضرورة توافر عنصرين هما<sup>(5)</sup>:

أ)- عدم إمكان التوقع: أي أن تكون القوة القاهرة غير ممكنة التوقع ، فإن أمكن التوقع حتى ولو استحال دفعه، لا يمكن اعتبارها قوة القاهرة .

1- أبو زيد رضوان ، المرجع السابق، ص 339.

2- عيسى غسان رضي ، المرجع السابق ، ص 144.

3- هاني دويدار، المرجع السابق ، ص 407 .

4- عبد الرزاق السنهوري ، المرجع السابق ، ص 876 .

5- عبد الرزاق السنهوري ، المرجع نفسه ، ص 878 و 879 .

ب)- استحالة الدفع : فإن أمكن دفع الحادث حتى ولو استحال توقعه لم يكن قوة قاهرة، كذلك يجب أن يكون الحادث من شأنه أن يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلا ، وأن تكون الاستحالة مطلقة ، ليس بالنسبة للمدين فحسب بل لأي شخص يكون في موقف المدين .

**3- خطأ المضرور :** نصت المادة 21 من اتفاقية وارسو على أنه " إذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص المصاب هو الذي تسبب عنه ضرر أو ساعد على وقوعه ، فللمحكمة المختصة أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخفف منها " . كما أن المادة 149 من قانون الطيران المدني الجزائري نصت على أنه " في حالة تقدم الناقل الجوي البينة عن كون الخسارة صادرة عن الشخص المتضرر أو مساهمة هذا الأخير فيها، يمكن إعفاؤه من المسؤولية أو التخفيف منها من طرف الجهة القضائية المختصة" .

بالنظر لاختلاف الاتجاهات في قوانين الدول المختلفة ، حول أثر خطأ المتضرر على مسؤولية الناقل الجوي ، كما أن المؤتمرين في وارسو لم يتوصلوا إلى إجماع بهذا الخصوص<sup>(1)</sup>، لهذا تبنت المعاهدة قاعدة إسناد بمقتضاها تحدد الاختصاص للمحكمة الناظرة في النزاع حيث تتولى تحديد أثر خطأ المتضرر وتوزيع المسؤولية بينه وبين الناقل الجوي .

### المطلب الثاني : أحكام دفع المسؤولية في البروتوكولات المعدلة لاتفاقية وارسو:

كما أسلفنا، فإن كل من اتفاقية وارسو لسنة 1929 ، وبروتوكول لاهاي المعدل لها سنة 1955 ، تقوم على قرينة الخطأ المفترض، ولا يمكن للناقل التخلص منها إلا بإثباته أنه اتخذ هو وتابعوه التدابير اللازمة لتجنب الضرر أو كان يستحيل عليهم اتخاذها ، غير أن الأمر لم يبق على هذا الحال حيث عرفت اتفاقية وارسو تعديلات غيرت على أساسها مسؤولية الناقل ، نذكر منها على الخصوص ، بروتوكول جواتيمالا ، وبروتوكول مونتريال.

**1- بروتوكول جواتيمالا ستي 1971 :** جاء هذا البروتوكول بتعديلات جوهرية ، حيث غير أساس مسؤولية الناقل الجوي من كونها مسؤولية قائمة على الخطأ المفترض إلى مسؤولية قائمة على فكرة المخاطر وتحمل التبعة ، بحيث لا يبق أمام الناقل الجوي للتخلص من المسؤولية سوى إتباع مسلك واحد هو إثبات بأن الضرر يرجع إلى خطأ المسافر المصاب، غير أن هذا البروتوكول اعتمد هذا المبدأ فقط بالنسبة لوفاة المسافرين وإصابتهم بجراح أو أذى جسماني وأمتعتهم

1- محمود مختار برييري ، قانون الطيران في وقت السلم، دار الفكر العربي ، دار الفكر العربي ، ص 129 .

( المادة 4 من البروتوكول المعدلة للمادة 17 من اتفاقية وارسوا)<sup>(1)</sup>، وأبقي على مبدأ الخطأ المفترض بخصوص الأضرار التي تصيب البضاعة أو الأمتعة أو الأضرار الناجمة عن التأخير<sup>(2)</sup>.

## 2- اتفاقية مونتريال سنة 1999: تقوم هذه الاتفاقية على أن سبب دفع الناقل الجوي مسؤوليته عن

الأضرار تختلف بحسب ما إذا كانت مسؤولية الناقل الجوي موضوعية أم شخصية قائمة على الخطأ المفترض وهذا حسب الحالات التالية :

أ) - في حالة الوفاة أو الأضرار الجسمية، فإن الناقل يكون مسؤولاً مسؤولية موضوعية ، على أساس قاعدة المخاطر وتحمل التبعة، شريطة أن يكون الحادث هو السبب الوحيد لهذه الأضرار، وأن يكون الضرر وقع أثناء النقل أو أثناء عملية الصعود والهبوط<sup>(1)</sup>.

1 - Article 5 « L'article 17 de la convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes : 1- Le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de mort ou de toute lésion corporelle subie par un passager, par cela seul que le fait qui a causé la mort ou la lésion corporelle s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable si la mort ou la lésion corporelle résulte uniquement de l'état de santé du passager.

2. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages, par cela seul que le fait qui a causé la destruction, la perte ou l'avarie s'est produit à bord de l'aéronef, au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement ou au cours de toute période durant laquelle le transporteur avait la garde des bagages. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable si le dommage résulte uniquement de la nature ou du vice propre des bagages. ( Protocole de Guatemala du 8 mars 1971).

2- أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص 351 .

(ب) - أما فيما يتعلق بإتلاف أو ضياع البضائع والأمتعة المسجلة شريطة أن تكون الحادثة قد وقعت أثناء النقل وخلال الفترة التي كانت هذه البضائع والأمتعة تحت حراسة النقل.

### المبحث الرابع: الأحكام الإجرائية لدعوى مسؤولية الناقل الجوي

بالرغم من أهمية دعوى المسؤولية، باعتبارها الوسيلة الوحيدة التي بموجبها يلجأ المتضرر إلى السلطة القضائية للحصول على حقه، فإن اتفاقية وارسو لم تعط لها حظاً كافياً من التنظيم، مما يقتضى معه الاحتكام إلى القواعد الإجرائية للمحكمة التي ينعقد لها الاختصاص للنظر في الدعوى المرفوع من قبل المتضرر لاقتضاء التعويض. فخلال هذا المبحث سنتناول مسألتين: أطراف دعوى المسؤولية، والمحكمة المختصة بالنظر في الدعوى.

#### المطلب الأول: أطراف دعوى المسؤولية:

لم تحدد اتفاقية وارسو أطراف دعوى المسؤولية، ويرجع ذلك ربما لأن أطراف الدعوى في عقد النقل الجوي هما - كقاعدة عامة- المسافر أو مرسل البضاعة ( وهو المدعى)، والناقل الجوي (المدعى عليه).

#### 1. المدعي: صفة المدعي تختلف باختلاف طبيعة عقد النقل، فهو في نقل الأشخاص وأمتعتهم المسافر، وفي

نقل البضائع فيكون المرسل أو المرسل إليه. أو وورثة المسافر حال وفاته.

#### (أ) - المسافر: نصت المادة 145 من قانون الطيران المدني الجزائري على أن الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر

والأضرار التي يصاب بها شخص منقول والتي تؤدي إلى وفاته أو تسبب له جرحاً أو ضرراً شريطة أن يكون سبب تلك الخسارة أو الجرح قد حدث على متن الطائرة أو خلال أية عملية إركاب أو أنزال<sup>(2)</sup>.

1 - *Le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de mort ou de lésion corporelle subie par un passager, par cela seul que l'accident qui a causé la mort ou la lésion s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement. ( article 17 ,alinéa 1 de la convention de Montréal du 28 mai 1999).*

2- يقابلها نص المادة السابعة عشر من اتفاقية وارسو.

(ب) - ذوى الحقوق : إذا توفي الشخص في حادث نقل جوي، فإن الحق في تحريك الدعوى ينتقل إلى ورثته . وقد ثار خلاف كبير بشأن تحديد الأشخاص الذين يحق لهم رفع الدعوى في حالة وفاة المسافر، لأن اتفاقية وارسو قد التزمت الصمت وتركت هذا الموضوع دون معالجة، واكتفت بالإحالة في شأن ذلك إلى القانون الوطني (مادة 2/24 من الاتفاقية). أما قانون الطيران المدني الجزائري في الفقرة الأولى من المادة 153 بقوله " لا يمكن للمسافر أو ذوى الحقوق أن يرفعوا دعوى...". . ويقصد بهم ورثة الشخص طبقا لما هو مبين في قانون الأسرة. أما المدعي في تحريك دعوى المسؤولية ضد الناقل الجوي في نقل البضائع فقد يكون المرسل أو المرسل إليه اللذين ورد ذكرهما في خطاب النقل الجوي، أما غيرها كمشتري البضاعة فإنه لا يحق له رفع الدعوى ما دام لم يعين اسمه في خطاب النقل. وفي جميع الحالات، فإن الناقل لا يلتزم اتجاه المرسل أو المرسل إليه إلا بالحدود القصوى للتعويض طبقا لما حددته اتفاقية وارسو أو الاتفاقات اللاحقة المصادق عليها من قبل دولة المحكمة الناظرة في النزاع<sup>(1)</sup>.

2. المدعي عليه : المدعي عليه في دعوى مسؤولية الناقل الجوي، هو الناقل الجوي، وقد تتم عملية النقل من قبل خطين أو أكثر من الخطوط الجوية ، وهو ما يعرف بالناقلين بالتتابع (*transporteurs successifs*) ، كما قد يكون المدعي عليه أحد تابعي الناقل الجوي (*préposé du transporteur*)

(أ) - الناقل الجوي: الأصل أن الدعوى ترفع على الناقل الجوي ، وفي حالة وفاته تقام الدعوى على خلفه أي ذوى الحقوق ، وفقا للمادة 27 من اتفاقية وارسو التي نصت على أنه "في حالة وفاة المدين تقام الدعوى المسؤولية ضد ذوى الحقوق ، في الحدود المقررة في هذه الاتفاقية"

(ب) وقد يكون النقل الجوي متتابعا، أي يقوم بالنقل عدة خطوط جوية ، فعلى من ترفع الدعوى؟ . بداية نشير إلى أن الفقرة الأولى من المادة 153 من قانون الطيران المدني الجزائري أورد حكما عاما في حالة إتمام نقل جوي من طرف

1- العربي محمد فريد ، المرجع السابق، ص 228.

عدة ناقلين متتابعين ، حيث نص على أن كل ناقل يقبل المسافرين أو أمتعة أو شحنات، يعد طرفاً متعاقداً في عقد النقل في حدود الجزء من النقل الذي تم تحت رقابته<sup>(1)</sup>.

ج) وقد يكون المدعى عليه من تابعي النقل الجوي، فهذه الحالة لم تتناولها اتفاقية وارسو بالتنظيم ، غير أن بروتوكول لاهاي<sup>(2)</sup> استحدثها في مادة جديدة برقم 25/أ<sup>(3)</sup>.

### المطلب الثاني: المحكمة المختصة بالنظر في الدعوى وإجراءاتها:

نصت المادة 155 من قانون الطيران المدني الجزائري على أنه " يمكن أن ترفع دعاوى من أجل مسؤولية عن الخسائر المسببة للأشخاص المنقولين أو الأمتعة أو الشحن إما أمام محكمة موطن الناقل أو محكمة المقر الرئيسي لمؤسسته أو محكمة تواجد المؤسسة التي أبرم فيها العقد "

أما بخصوص الاختصاص النوعي، فإن المنازعات المرفوعة أمام القضاء الجزائري والرامية إلى المطالبة بالتعويض عن الأضرار الرامية، إما إلى التعويض عن الوفاة، أو الأضرار الجسمية أو إتلاف وضياع البضائع والأمتعة الناجمة عن النقل الجوي، تفصل فيها الأقطاب القضائية المتخصصة. ويتم رفع الدعوى، طبقاً للمادة 14 من قانون الإجراءات المدنية

1- وهو ما نصت عليه المادة 369 من قانون المعاملات التجارية الإماراتي 1993/18 بقولها " في حالة النقل المتتابع الذي يتولاه عدة ناقلين متتابعين، يعتبر كل ناقل طرفاً في عقد النقل بالنسبة للمرحلة التي يقوم بتنفيذها ومع ذلك يسأل الناقل الذي أبرم عقد النقل المتتابع عن كل المرحلة التي اتفق عليها في العقد حتى ولو لم يتم بتنفيذها هو شخصياً كلياً أو جزئياً"

2- الموقعة بلاهاي في 28 سبتمبر 1955.

3 - جاء نصها كما يلي : - إذا رفعت الدعوى على تابع للناقل، جاز لهذا التابع ، متى أثبت أنه كان يعمل في نطاق وظيفته ، أن يستفيد من حدود المسؤولية التي يستطيع الناقل التمسك بها طبقاً لأحكام المادة 22 من اتفاقية وارسو. لا يجوز أن يزيد على الحدود المذكورة ولا تسري أحكام الفقرتين الأولى والثانية من هذه المادة. المبلغ الكلي للتعويض الذي يمكن الحصول عليه في هذه الحالة من الناقل وتابعيه إذا ثبت أن الضرر يرجع إلى فعل أو امتناع من جانب التابع، قد تم إما بنية إحداث ضرر، وإما عن رعونة ووعي باحتمال نشوب ضرر. يستفاد من نص هذه المادة، أن بروتوكول لاهاي جعل هؤلاء التابعين يستفيدون من التمسك بمبدأ المسؤولية المحدودة طبقاً لأحكام المادة 22 من اتفاقية وارسو ، حيث كانت مقاضاتهم تتم قبل ذلك، وفقاً لأحكام المسؤولية التقصيرية ، على اعتبار أنهم ليسوا طرفاً في عقد النقل ولا يربطهم بالمضروبين أي عقد من العقود



والإدارية، من قبل المدعي ضد الناقل الجوي بعريضة موقعة ومؤرخة ، تودع بأمانة من قبل المدعي أو وكيله أو محاميه بعدد من النسخ يسوى عدد الأطراف.

### الخاتمة :

يعد القانون الجوي من القوانين الحديثة النشأة ودائم التطور في موضوعاته خاصة فيما يتعلق بعقد النقل الجوي وأحكام مسؤولية الناقل الجو، لذا يقتضي الأمر تحديث التشريعات الوطنية وتطوير الاتفاقيات الدولية بصفة دورية، بشكل يواكب تطور موضوعات القانون الجوي.

وما من شك في أن اتفاقية وارسو وما تبعها من اتفاقيات وبروتوكولات معدلة ومتممة لها ، قد وفقت إلى حد كبير في توحيد قواعد النقل الجوي الدولي، غير أنها ما زالت وستبقى محل نقاش وجدل لاسيما فيما يخص أحكام مسؤولية الناقل الجوي فيما يلحق مستعملي الطائرة من أضرار.

لقد كان الحد الأقصى المحدد كتعويض يدفعه الناقل الجوي ، خاصة عن الأضرار الجسدية، محل خلاف بين الدول، خاصة الولايات المتحدة الأمريكية التي كانت تصبوا إلى حماية أكبر للمسافرين وتعويضهم تعويضا عادلاً ؛ وكان من نتيجة ذلك أن عرف الحد الأقصى ارتفاعاً معتبراً في اتفاقية مونتريال سنة 1999 ، بحيث أصبح المبلغ 100.000 وحدة سحب خاصة ( حوالي 130.000 دولار أمريكي )، وقررت أن مسؤولية الناقل الجوي تتحقق بمجرد وقوع الضرر بوفاة الراكب أو إصابته بدنياً أثناء وجوده على متن الطائرة أو أثناء عمليات صعود أو نزول الراكب بغض النظر عن خطأ الناقل، ويعتبر هذا تحول من المسؤولية العقدية القائمة على افتراض الخطأ مع إمكانية دفعه إلى المسؤولية الموضوعية أو المادية القائمة على فكرة الخطر وتحمل التبعة . غير أنه إذا تجاوز مبلغ الضرر 100.000 وحدة سحب خاصة ، فعلى الناقل أن يدفع مسؤوليته إذا استطاع أن يثبت أن الضرر لم يكن بسبب إهمال أو خطأ الناقل أو من تابعيه أو وكلائه أو أن الضرر كان لسبب راجع إلى الراكب وحده. ومع ذلك يبقى في نظر الكثير أن هذا التحديد للتعويض مهما بلغ، وإن كان يمكن القبول به بالنسبة للأمم المتحدة والبضائع، إلا أنه غير مقبول بالنسبة لتعويض الروح البشرية وغير مساو لكرامة الإنسان.

قائمة المراجع:

أولاً : المصادر العربية

أ) المؤلفات

1. أبو زيد رضوان، القانون الجوي. قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، ( دون سنة)،
  2. العربي بلحاج، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، 1995،
  3. العربي محمد فريد، القانون الجوي. النقل الداخلي والدولي، دار المطبوعات الجامعية، 2001،
  4. بربارة عبد الرحمن، شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية، منشورات بغدادية، الطبعة الثانية، 2009،
  5. سميحة القليوبي، القانون الجوي، دار النهضة العربية، 1989،
  6. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، دار النشر للجامعات المصرية، 1952.
  7. عبد الستار التليلي، شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي والأسباب القانونية لدرئها، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع 1976،
  8. عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد، دار المطبوعات الجامعية، 1996،
  9. عيسى غسان رضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2008،
  10. محمد حسنين، الوجيز في نظرية الالتزام، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، 1983،
  11. محمد فريد العربي، القانون الجوي. النقل الداخلي والدولي، الدار الجامعية، 1986،
  12. مقدم السعيد، التعويض عن الضرر المعنوي في المسؤولية المدنية. دراسة مقارنة، دار الحداثة، 1985.
  13. هاني دويدر، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2002،
- ( ب) النصوص التشريعية والتنظيمية الوطنية والعربية :
1. قانون الطيران المدني الجزائري، الصادر بموجب القانون رقم 98-06 مؤرخ في 27 يونيو 1998 المتضمن القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، المعدل في 2000، 2003، و2008،
  2. قانون العقوبات، الصادر بالأمر رقم 66-156 مؤرخ في 8 يونيو 1966، معدل ومتمم،
  3. القانون المدني، الصادر بالأمر رقم 75-58، مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، معدل ومتمم،
  4. قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الصادر بالقانون رقم 08-09، مؤرخ في 23 فبراير 2008،
  5. المرسوم رقم 64-74 المؤرخ في 2 مارس 1964، المتضمن المصادقة على اتفاقية وارسو،
  6. قانون المعاملات التجارية لدولة الإمارات العربية المتحدة رقم 18/1993،
  7. القانون رقم 81/28 المتضمن قانون الطيران المصري.

## ج) : الاتفاقيات الدولية :

1. اتفاقية وارسوا الموقعة في 12 أكتوبر 1929،
2. بروتوكول لاهاي الموقع في 28 سبتمبر 1955،
3. اتفاقية جواد لاغارا، الموقعة في 18 سبتمبر 1961،
4. بروتوكول جواتيمالا ستي، الموقع في 8 مارس 1971
5. اتفاقية مونتريال، الموقعة في 28 ماي 1999.

## ثانيا : المراجع الأجنبية

- 1- Barthélémy Mercadal, droit des transports terrestres et aériens, édition Delta , 2000
- 2- Décision du Conseil du 5 avril 2001 concernant la conclusion par la Communauté européenne de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (convention de Montréal) Journal officiel n° L 194 n° L 194 du 18/07/2001 p. 0038 – 0038
- 3- Site: [http://www . arabency . com/index.php ?module= pnEncyclopedia&func = display\\_term&id \\_ =551](http://www.arabency.com/index.php?module= pnEncyclopedia&func = display_term&id _ =551)



