

كوفيد 19 وتأثيره على عقود النقل

Covid 19 and its Impact on Transport Contracts

معداوي نجية

كلية الحقوق، جامعة لونيبي علي، البلدة bladiager@outlook.fr

تاريخ النشر: 2021/06/20

تاريخ القبول: 2021/05/22

تاريخ الاستلام: 2021/01/13

الملخص:

شهدت مختلف دول العالم انتشار فيروس كورونا المستجد الذي، ما انعكس على العلاقات التعاقدية ومنها عقود النقل البري والجوي وحتى النقل البحري، التي تعتبر شريان الحياة الاقتصادية وعصب تداول الخدمات السلع الكثير من هذه المؤسسات والشركات والأفراد حاولت البحث عن أسانيد قانونية تبرر لها فسخ هذه العقود، أو التحلل من مسؤولية عدم الوفاء بالالتزامات الناتجة عن تلك العقود، متى كان تنفيذها مستحيلاً، أو على الأقل طلب إعادة التوازن المالي للعقد إذا أصبح تنفيذه مرهقا ومضراً لأحد الأطراف.

الكلمات المفتاحية: كورونا، عقود، نقل، القوة القاهرة، الظروف الطارئة.

Abstract:

Various countries of the world witnessed the spread of the new Corona virus, which was reflected in contractual relations, including land and air transport contracts and even maritime transport, which are considered the economic lifeline and the nerve of the commodity circulation of services. Termination of these contracts, or the dissolution of responsibility for not fulfilling the obligations resulting from those contracts, when their implementation is impossible, or at least requesting the financial balance of the contract if its implementation becomes cumbersome and harmful to one of the parties.

Key words: corona, contracts, transportation, force majeure, emergency conditions.

1. مقدمة :

تفاجأ العالم مع بدايات سنة 2020، بظهور وباء خطير في الصين يدخل ضمن فئة الفيروسات التاجية، أطلقت عليه تسمية "كوفيد" 19 ، تبين لاحقاً أن أول ظهور له كان في شهر ديسمبر من سنة 2019 رغم أن حدة انتشار الوباء في الصين قد زادت في شهر يناير من السنة الجارية، إلا أن استجابة دول العالم في البداية كانت بطيئة، فلم تبادر إلى إغلاق حدودها مع الصين ربما لسوء تقدير لخطورة الوباء من قبل جميع الأطراف المعنية، لاسيما منظمة الصحة العالمية.

لكن، مع تضاعف سرعة تفشي الوباء وانتقاله خارج حدود الصين، خلصت دول العالم في الأخير إلى ضرورة إغلاق حدودها واتخذت إجراءات مشددة لوقف انتشاره، منها من إختار إعلان حالة الطوارئ، ومنها من إختار إعلان حظر التجوال، ومنها من إختار سن تشريعات استثنائية. ذلك أن الأعمال والخدمات الصناعية والتجارية والتعليمية التي تأثرت بسبب هذه الجائحة، هي أعمال وخدمات تم الاتفاق على تنفيذها بموجب عقود لم يتوقع أطرافها أن تحدث مثل هذه الجائحة التي ستوقف أو تعرقل تنفيذ هذه العقود. وعليه؛ وبعد اتخاذ تلك القرارات، سواء تلك المتعلقة بمنع السفر، أو المتعلقة بتعليق العمل الحكومي والخاص في مقرات العمل الرئيسية إلا في حدود ضيقة جداً، وإغلاق المجمعات التجارية وفرض حظر التجوال ... إلخ، أصبحت الكثير من المؤسسات والشركات التجارية والصناعية والخدمية تواجه تحديات مالية كبيرة تتعلق بمدى إمكانية الاستمرار في تنفيذ العقود المبرمة في ظل ظروف سابقة تختلف كلياً عن الظروف الراهنة. حيث ان تنفيذ هذه العقود في ظل الظروف الراهنة، إما أن يكون مستحيل في الوقت الراهن أو مرهق، ولا بد من اتخاذ تدابير ثنائية لمواجهة تفشي الوباء.

وعليه؛ فإن الكثير من هذه المؤسسات والشركات والأفراد ستحاول البحث عن أسانيد نظامية تبرر لها فسخ هذه العقود متى كان تنفيذها مستحيلاً، أو على الأقل طلب إعادة التوازن المالي للعقد إذا أصبح تنفيذه مرهقاً ومضراً لأحد الأطراف.

ما أنتج مشكلات قانونية لم تعالجها الإتفاقيات الدولية بشكل واضح، منها طبيعة الأوبئة المستجدة من الناحية القانونية وتأثيرها على مسؤولية الناقل.

وعليه تطرح الإشكالية التالية:

– ما مدى تأثير فيروس كورونا على قطاع النقل ؟ وكيف انعكس ذلك على مسؤولية الناقل؟

والجواب عن هذه الاشكالية لن يكتمل دون تحديد الطبيعة القانونية لفيروس كورونا المستجد. وتبدو اهمية الدراسة في ان هذا البحث يقف على واقع النقل سواء البري والجوي، من خلال إبراز العلاقة بين وباء كورونا ومسؤولية الناقل، وما رتبته من آثار اقتصادية مستتة قطاع النقل، وآثار قانونية ارتبطت بمسؤولية الناقل من خلال العقود المبرمة مع المتعاقدين.

وفيما يخص منهجية البحث فقد تم الاعتماد على المنهج التحليلي الوصفي بغية فهم واقع قطاع النقل بأنواعه في ظل جائحة كورونا، والمنهج المقارن لمقارنة النصوص القانونية والاتفاقيات الدولية، بغية إيضاح نية المشرع الجزائري.

وبناء عليه نقسم الدراسة الى محورين تعلق المحور الاول بالطبيعة القانونية لفيروس كورونا، على اساس اننا لا نستطيع الحديث عن مسؤولية الناقل دون الوقوف على التكيف القانوني للجائحة، في حين خصص المحور الثاني لانعكاسات هذه الجائحة على قطاع النقل لكن من الناحية القانونية.

2. الطبيعة القانونية لفيروس كورونا.

كان تأثير فيروس كورونا على الوضعية الاقتصادية في كافة دول العالم واضحا ، فطرحت إشكالات متعددة، تختلف باختلاف وجهة نظر كل باحث حول تكيف فيروس كورونا ، وباعتبار أن هناك آيتين تنبثق في اطارهما مسؤولية المتعاقد من عدمه، ألا و هي القوة القاهرة والظروف الطارئة.

1.2 جائحة فيروس كورونا من الظروف الطارئة:

يقصد بالظرف الطارئ «كل حادث عام لاحق على تكوين العقد، وغير متوقع الحصول أثناء التعاقد، ينجم عنه اختلال بين المنافع المتولدة عن عقد يتراخى تنفيذه إلى أجل أو آجال، بحيث يصبح تنفيذ المدين لالتزامه كما أوجبه العقد يرهقه إرهاقا شديدا ويهدده بخسارة فادحة تخرج عن الحد المألوف»¹.

فالحوادث الطارئة هي حالات عامة غير مألوفة لم يكن في الحسابان توقعها ولا دفعها، وقد اخذ المشرع الجزائري في المادة 3/107 من القانون المدني الجزائري لكنه لم يعرفها، بل اكتفى بذكر شروطها والآثار المترتبة عنها، حيث جاء نص المادة كما يلي:

« غير أنه إذا طرأت حوادث استثنائية عامة لم يكن في الوسع توقعها وترتب على حدوثها أن تنفيذ الالتزام التعاقدي، وان لم يصبح مستحيلا، صار مرهقا للمدين بحيث يهدده بخسارة فادحة ، جاز للقاضي تبعا

للظروف وبعد مراعاة لمصلحة الطرفين أن يرد الالتزام المرهق إلى الحد المعقول، ويقع باطلا كل اتفاق على خلاف ذلك² .

و من شروط تطبيق نظرية الحوادث الاستثنائية او الظروف الطارئة أن يكون العقد متراخي التنفيذ، ويقصد بتراخي تنفيذ العقد، أن تكون هناك مدة زمنية بين تاريخ انعقاد العقد وتاريخ نفاذه³ .
و إذا بحثنا عن إمكانية توفر هذا الشرط في فيروس كورونا، نجد حاضرا بقوة، فنجد في عقد الإيجار وعقد العمل و عقد الخدمات السياحية و عقود التوريد...و ما الى ذلك، فهي عقود زمنية بطبيعتها ، ومن ثم تصلح صلاحية واضحة لتكون ميدانا لتطبيق نظرية الحوادث الطارئة⁴ ، حيث انها أبرمت في ظروف عادية، لكن مع أزمة كورونا يخل المدين عن تنفيذ العقد ، وذلك راجع لكون هذا المدين توقف مصدر رزقه بسبب الازمة الصحية، او منع مغادرة منزله، او اوقف تنقله، او منع منحه ترخيص التصدير.....(وحالة الطوارئ الصحية في بعض البلدان) وكذلك لخوفه من عدوى فيروس كورونا.
- أن يكون الظرف الطارئ حادثاً استثنائياً، هذا الشرط يعني أن الحادث الطارئ كالجائحة يجب أن يكون حادثاً استثنائياً نادر الوقوع مثل الزلازل والسيول والحروب ونحوها من الآفات التي هي نادرة الوقوع وليست مألوفة وقد عرفها الفقهاء بأنها: ما لا يستطيع دفعه في العادة، كالريح والمطر الشديد وغير ذلك من الظروف التي تحدث حدوثاً استثنائياً.

والحادث الاستثنائي لا يقتصر على الحوادث الطبيعية وحدها، بل قد ينجم عن أية وقائع مادية أخرى، فقد أدى التطور العلمي إلى اتساع رقعة هذه الظروف لتشمل أنواعا أخرى لم تكن معروفة من قبل، مثل انتشار الإشعاع الذري، وتلوث البيئة، او انتشار الغازات السامة، وكلها قد تكون من قبيل الحوادث الاستثنائية التي تؤثر بشكل أو بآخر على تنفيذ الالتزام العقدي⁵.

ويمكن أن نقول أن فيروس كورونا 2019 حادث استثنائي عام، وليس المقصود بالعمومية أن يشمل الدول كلها، بل يكفي أن يشمل دولة، أو إقليم دولة فقط، كما لا بد ألا يخص الظرف الطارئ أحدا معين، و مما لا شك فيه ان هذه الجائحة و التي اعتبرتها منظمة الصحة العالمية وباء عالميا، باعتبارها انتشرت في العالم، تتوفر على وصف العمومية.

وبالنسبة لاعتبار الظرف الطارئ غير متوقع او مفاجئاً، فلا يكون في الإمكان التنبؤ بحدوثه، وهو شرط متوفر في الجوائح، فالجائحة هي ما لا يستطيع دفعه في العادة وهي من الأمور الغيبية التي لا نعلم متى

وكيف وأين تحدث، ونقصد بتوقع الظرف الطارئ هو احتمال وقوعه وما سيتكبد منه المتعاقد من صعوبات في تنفيذ الالتزام ولا سيما إذا كان التزاما ثقيلا على الكاهل.

حيث نجد فيروس كورونا حدث استثنائي لم يعيشه العالم من قبل، وغير متوقع حيث ظهر أول مرة في "ووهان" بالصين، ثم انتقل بعد ذلك إلى مختلف دول العالم، وكان له تأثير سلبي على العقود المبرمة قبل تفشي وباء كورونا. وحتى ان قاربنا بينه وبين الفيروسات التي انتشرت سابقا والمشابهة له كالسارس والمارس، والتي لم يكن لها أثر كبير وبقيت محصورة في منطقة معينة و تم التحكم فيها، إلا ان هذا الفيروس فاق كل الاحتمالات و التوقعات، مما يجعله غير متوقع بالفعل و استثنائي.

كما لا بد أن يكون تنفيذ الالتزام مع وجود الظرف الطارئ مرهقاً. ويعتبر شرط الإرهاق من أهم الشروط التي يجب أن تتوافر لتطبيق نظرية الظروف الطارئة، والذي وصفه المشرع الجزائري في الفقرة الثالثة من المادة 107 المذكورة أعلاه بأنه يهدد المدين بخسارة فادحة⁶.

لكن لا يمكن التسليم في كل الاحوال باعتبار جائحة كورونا كظرف طارئ حيث انه في بعض الاحيان الالتزام مستحيل التنفيذ وليس مرهقا فقط.

2.2 جائحة كورونا من قبيل القوة القاهرة.

لم يعرف المشرع الجزائري كما فعل المشرع المصري والفرنسي في القانون المدني القوة القاهرة، وإنما أشار إليها كسبب أجنبي معفي من المسؤولية، إذ تنص المادة 127 من القانون المدني⁷: "إذا اثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ أو قوة القاهرة أو خطأ صدر من المضرور أو خطأ من الغير كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك".

و أشار اليها في صلب القانون المدني ، كسبب معفي من المسؤولية، كما أشار اليها قانون الاجراءات المدنية و الادارية منه كاستثناء لسقوط الحق أو سقوط حق الطعن بسبب عدم احترام الآجال المقررة في القانون من أجل ممارسة حق أو من أجل حق الطعن.

أما المشرع الفرنسي، فقد عرفها في مجلة الالتزامات و العقود على أنها الحالة التي لا يقيس معها الوفاء بالعقود، أي كل ما لا يستطيع الانسان دفعه ، و بالتالي فان القوة القاهرة هي كل حادث لم يكن متوقعا و لا يد للشخص فيه و لا يمكن درؤه بحيث يجعل من تنفيذ الالتزام مستحيلا.

ولقد عرفها رجال الفقه بأنها كل فعل خارجي لا يد للإنسان فيه كالحوادث الطبيعية والحروب إلى غيرها من المسائل غير المتوقعة.

أو انما ذلك الحادث الذي لا يمكن توقعه ولا يمكن دفعه ويجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً⁸، أي إن القوة القاهرة هي حدث لا يمكن توقعه، ولا يمكن دفعه يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً لسبب لا دخل لإرادة المدين فيه، فالقوة القاهرة تعرف بعناصرها الثلاث المعروفة والتي يسميها البعض بقانون القوة القاهرة، وهي عدم التوقع وعدم الدفع والخارجية .

و فيما يتعلق بفيروس كورونا، و بالرجوع الى الاحكام القضائية السابقة و المتعلقة بالأوبئة نجد أولاً ، وباء حمى الضنك الذي أصاب مقاطعة مارتينيك ، حيث اعتبرت محكمة استئناف نانسي ، في حكم صادر في 22 نوفمبر 2010 ، أنه لا يمكن التنبؤ به بسبب حقيقة أن المرض كان فريداً في هذه المنطقة وأثر على عدد كبير من السكان. علاوة على ذلك ، لم يتم الاعتراف بمعيار عدم المقاومة في الوباء بسبب وجود وسائل الوقاية و التي اعتبرت كفيلة بإبعاد المرض.

كما اعتبرت محكمة استئناف بينساسون Besançon الفرنسية في حكمها الصادر عام 2014 أن: «فيروس H1N1 لا يشكل بذاته قوة القاهرة في وقت إبرام العقد محل النزاع لسهولة تنبؤه لكثرة الإعلانات الصادرة حتى قبل تنفيذ الإجراءات الصحية»⁹.

ثم مع فيروس شيكونغونيا ، رفضت محكمة استئناف باس تير Basse-Terre ، في حكم صادر في 17 ديسمبر 2018 ، اعتبار أن هذا الوباء غير ممكن التنبؤ به ولا مقاومته و في هذه الحالة ، و حسب حيثيات القضية كان بإمكان الفندق الذي ادعى وجود قوة القاهرة أن يحترم أدائه خلال فترة الوباء و يوفي بالتزاماته.

وفي عام 2019 ، قضت محكمة استئناف تولوز Toulouse الفرنسية أن: «أثر الوباء على سداد الديون التعاقدية ضيق لا تقبله القوة القاهرة»، واعتبرت أن الدفع بانتشار وباء إنفلونزا الطيور «لا يكفي لتبرير التأخر عن الأداء، طالما أنه لا يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً، وأن مثل هذه الأوبئة مما يمكن مقاومتها لتنفيذ الالتزام من خلال الأداء، طالما أنه ليس هناك حالة طوارئ تفرض المكوث بالمنزل مثلاً، هذا الإجراء الأخير بدوره يعرف استثناءات لا تجعل من تنفيذ الالتزام مستحيلاً»¹⁰.

مقابل هذا التحفظ الشديد بإطلاق وصف القوة القاهرة على الظروف المرتبطة بالأوبئة المنتشرة، واستبعاد تأثيرها على الإخلال بالموجبات التعاقدية، صدرت أحكام قليلة عن القضاء الفرنسي اتجه من خلالها القاضي إلى اعتبار المرض المنتشر قوة القاهرة، أو على الأقل أشار إلى ذلك بانعكاساته على صعوبة واستحالة تنفيذ التزامات المدين. وفي هذا الصدد اعتبرت محكمة استئناف نيمس Nimes في حكمها الصادر عام 2016 أن: «العجز الجسدي القوي الناتج عن العدوى والمرض الخطير الذي نشأ بعد إبرام العقد كان لا يمكن التنبؤ به، كما أن التسلسل الزمني للأحداث والشهادات الطبية المتعلقة بالتدهور المفرط لصحة المدين أظهرت بما لا يدعو للشك أننا بصدد مرض لا يقاوم .

و فيما يتعلق بفيروس كورونا فان القرارات الإدارية الملزمة المتخذة تدريجياً لمنع انتشار الفيروس مثل حظر التجمعات وإغلاق المطاعم و تجميد العديد من الأنشطة ، إلى وقف تعامل الأغلبية و نظراً لطبيعتها الاستثنائية ، يمكن تصنيف الفيروس على بناء على ذلك على أنه حالة قوة القاهرة.¹¹

أصدرت مؤخراً محكمة استئناف كولمار Colmar حكماً لافتاً، اعتبرت بموجبه أن: «تغيب السيد فيكتور Victor عن حضور جلسة المحكمة مردته إلى الظروف الاستثنائية التي لا يمكن مقاومتها والتي تتكيف طبيعتها مع حالة القوة القاهرة المتصلة بوباء كورونا ... فمقابلة السيد فيكتور Victor لمدة ساعة واحدة موظفاً يعمل في منظمة فرسان مالطا بحضور شخص ثالث تبين أنه يعاني من عوارض فيروس كورونا ، وهو يخضع للفحص الطبي للتثبت من مدى إصابته بوباء الكورونا ... ما أدى بالنتيجة إلى التزام الموظف الذي أجرى المقابلة بالحجر الصحي لمدة 14 يوماً... وهذا الأمر ينطبق أيضاً على السيد فيكتور Victor الذي كان حاضراً في مركز فرسان مالطا نفسه »

وعليه أيدت محكمة الاستئناف ما ذهبت إليه محكمة البداية التي أخذت بالاعتبار قرار المحافظ القاضي بحجر السيد فيكتور Victor إدارياً لمدة أربعة عشر يوماً تحت طائلة القوة القاهرة.

ورغم حداثة الحكم وندرة التعليقات الصادرة بشأنه حتى اللحظة، إلا أن حكم محكمة استئناف كولمار Colmar سلط الضوء على عدة مسائل مهمة تتصل بالجديد في مقارنة مفهوم القوة القاهرة وتفسير شروطها .

و لقي القرار انتقادات عدة منها ان «إمكانية التوقع » و «إمكانية المقاومة »، إذ وعلى فرض التسليم بأن «إمكانية التوقع أضحت شبه متاحة بعد أن وقع العديد من الضحايا وامتألت المستشفيات بالمصابين، من جهة أخرى فشرط «عدم التوقع » ما زال متوفراً لوصف القوة القاهرة لمجهولية مصدر التقاط العدوى،

أو طريقة انتقاله بالنظر لحداثة المرض أو سرعة إنتشاره، وعدم إيجاد حتى اليوم أي لقاح أو دواء له بإقرار جميع الاختصاصيين»، الأمر الذي يشرع باب التساؤل عن «جدوى إمكانية التوقع في ظل عدم إمكانية المقاومة؟! حيث ان أن المحكمة قد تعاملت مع نتائج الحدث واعتبرتها قوة القاهرة بغض النظر عن الحدث بذاته إذا انطبقت عليه شروط القوة القاهرة أم لا.

ولا خلاف أن فيروس كورونا COVID-19 أنه إذا أدى إلى استحالة تنفيذ الالتزام استحالة مطلقة نكون بصدد أعمال نظرية القوة القاهرة، فيكون موجبا للمطالبة بفسخ العقد أو تحويله الى عقد جديد، أما إذا أدى إلى الإرهاق في تنفيذ الالتزام وليس استحالته فنكون بصدد أعمال نظرية الظروف الطارئة، وحينئذ جاز للمحكم أو القاضي أن يُعمل رد الالتزام المرهق إلى الحد المعقول، أو أن يعلق تنفيذ الالتزام المرهق أو ينقص منه أو يزيد في الالتزام المقابل، دون فسخ العقد.

ف نجد الدول الاقتصادية الكبرى، كأمريكا والصين، بدأت في تبني حلول باستصدار ما يسمى بشهادات "القوة القاهرة". وهذه تقضي بإبراء الأطراف من مسؤولياتهم التعاقدية التي يصعب الوفاء بها بسبب ظروف استثنائية، تخرج عن نطاق سيطرتهم؛ وهو ما جعل الكثير من المؤسسات والشركات العالمية هناك تطالب بشهادة "القوة القاهرة" من أجل التحلل من التزاماتها التعاقدية، وعدم أداء غرامات التأخير أو التعويض عن التأخير في التنفيذ أو عن استحالة شريطة تقديم مستندات موثقة لإثبات التأخير أو التعطل.

في حالتنا Covid 19 و في العقود التي أبرمت قبل جانفي 2020 ، شرط عدم القدرة على التنبؤ غير متوفر اذ معيار عدم القدرة على التنبؤ الضروري للقوة القاهرة - يتم تقييمه في يوم إبرام العقد ، ولكن في أوائل عام 2020 ، كان الوباء معروفاً.

و لو ان محكمة استئناف كولمار اعترفت بالفعل بالقوة القاهرة لوباء كورونا، لكن قرار المحكمة كان حذراً وهي بصدد بيان قدرة أطراف العلاقة العقدية من الاستفادة من هذا الوباء في فسخ العقد أو المطالبة بالتخفيف من الالتزامات، فقد رُبط الأمر بمدى علم أطراف العلاقة العقدية بالوباء، بمعنى أرادت محكمة استئناف كولمار تطبيق شرط العلم بالقوة القاهرة من عدمه بالاعتماد على تاريخ إبرام العقد، أكان قبل إعلان الجائحة أم بعد الإعلان، فالمبدأ الأساسي الذي تبنته المحكمة أن يعامل كل عقد على حدى، وبعدها يلزم لتطبيق شروط القوة القاهرة التحقق من تاريخ توقيع العقد، ووقت المفاوضات التي سبقت إبرام

العقد، ونوع الالتزامات التي تم الالتزام بها، والقدرة على التنبؤ بتأثير وباء كورونا على الأداء والتدابير التي اتخذها الأطراف لضمان أدائهم لالتزاماتهم¹². ما يلزم بيانه هو أن مطالبة الأطراف بتعديل الالتزامات العقدية، بسبب الجائحة يلزم تحديد عدة مسائل، فالعقود التي حصلت قبل ظهور الجائحة وكانت مرتبطة بالمناطق التي ظهرت بها يمكن المطالبة بتعديل الالتزامات العقدية، أكانت قوة القاهرة أم ظرفاً طارئاً. أما العقود التي أبرمت بعد ظهور الجائحة، فلا يمكنها بأي حال الاستفادة من القوة القاهرة والظرف الطارئ، لأن إعلان الحكومة الصينية أنه وباء يجعلها جائحة متوقعة، فيفترض أن لا يحتج المتعاقدون بها لتعديل بنود العقد، لاسيما أن أغلب المطارات وطرق النقل البري والبحري قد تأثرت بجائحة كورونا، لذا يكون أمراً مُتوقعاً عدم القدرة على تنفيذ الالتزامات أو حتى التأخر في التنفيذ.

3. تداعيات فيروس كورونا على عقود النقل البري والجوي

شهدت مختلف دول العالم انتشار فيروس كورونا المستجد الذي أثر على الحياة البشرية والاجتماعية والسياسية والاقتصادية وقطاع الخدمات، ذلك ما انعكس على العلاقات التعاقدية ومنها عقود النقل البري والجوي، التي تعتبر شريان الحياة الاقتصادية وعصب تداول الخدمات السلع.

1.3 أثر جائحة كورونا في مجال النقل البري

لم تسلم الجزائر من تداعيات كورونا، كباقي دول العالم حيث انعدمت حركة الطرقات والمدن عبر جميع ولايات الوطن، وغاب المسافرون عن محطات النقل البري، في أول يوم لدخول قرار رئيس الجمهورية حيز التنفيذ بمنع تنقل وسائل النقل الجماعية والفردية الحضرية، والشبّه الحضرية والنقل بالسكك الحديدية، الذي أدى إيقافه إلى خسائر مادية باهضة مست الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية، وقد صدر المرسوم التنفيذي رقم 69/20 المؤرخ في 26 رجب 1441 الموافق ل 21 مارس 2020 المتعلق بتدابير الوقاية من انتشار وباء كورونا (كوفيد 19) ومكافحته لمدة 14 يوم، بحيث نصت المادة 03 منه على أنه "تعلق نشاطات نقل الأشخاص الآتي ذكرها خلال الفترة المذكورة أعلاه: الخدمات الجوية للنقل العمومي للمسافرين على الشبكة الداخلية للنقل البري في كل الاتجاهات الحضري وشبه حضري بين البلديات وبين الولايات، نقل المسافرين بالسكك الحديدية، النقل الموجه للجمهور، الترامواي والنقل بالمصاعد الهوائية، النقل الجماعي بسيارات الأجرة ويستثنى من هذا الإجراء نشاط نقل المستخدمين".

و بحسب المرسوم التنفيذي 69/20 والمراسيم الأخرى المكملة له، فقد تم استثناء النقل البري للبضائع من الإجراءات المتخذة بشأن الحجر حيث تتم نشاطات تسليم البضائع بما فيها تلك التي تضمن التسليم داخل الولايات المعنية بالحجر إلى رخصة، على الرغم من ذلك فإن إجراءات الحجر أدت إلى تكديس للبضائع داخل المخازن أو داخل العربات و الذي قد ينجم عنه إصابة البضائع بأضرار وذلك بتلفها أو بهلاكها الجزئي أو الكلي خاصة البضائع سريعة التلف وإلى التأخير في تسليمها مما يفوت فرص الربح على أصحابها وخاصة البضائع الموسمية .

وهذا ما يؤثر بدوره على العلاقة التعاقدية التي تجمع بين الناقل والمرسل صاحب البضائع محل النقل فارتفاع الأسعار وكذا نقص السائقين يؤدي حتما إلى الزيادة في أجرة النقل، و قد يؤدي إلى إصابة البضائع بضرر كالتلف أو الهلاك أو إلى التأخير في وصولها وهذا ما يؤدي إلى وقوع النزاعات بإثارة مسؤولية الناقل خاصة إذا كان هناك اتفاق سابق على أجرة النقل.

علما ان المشرع الجزائري وضع قواعد لتنظم عقد النقل بشكل مفصل في شقيه نقل الأشخاص ونقل البضائع وهذا ما نصت عليه المادة 36 من القانون التجاري على أن " عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين¹³."

ويتبين لنا من هذه المادة التي عرفت لنا عقد النقل أنه اتفاق بين شخصين هما الناقل و المسافر، وبصفة رضائية، على أن يلتزم فيه الناقل بنقل المسافر إلى مكان معين، ويلتزم المسافر بدفع ثمن النقل وهذا ما أكدته المادة 2 من قانون رقم 90/11 المتضمن-

توجيه النقل البري وتنظيمه¹⁴ والتي عرفت عقد النقل البري " : كل نشاط يقوم من خلاله مستغل بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر عبر الطريق أو السكة الحديدية أو السلك على متن مركبة ملائمة ".

إذا كانت مسؤولية الناقل العقدية فيما يخص نقل الأشخاص تتحقق في حالة المساس بالسلامة الجسدية والبدنية للمسافر والتأخير في نقله و إيصاله إلى المكان والميعاد المتفق عليهما، فإن هناك بعض الحالات تعتبر منفذا للناقل يستطيع بها الإفلات من هذه المسؤولية.

فبالرجوع لنص المادتين 125 ، 139 من القانون المدني يتضح لنا أن المشرع الجزائري، اعطاء للناقل إمكانية إبعاد المسؤولية عنه وذلك بالتمسك بإحدى الوسائل التي حددها له وهي القوة القاهرة، الحادث الفجائي .

وإذا كان المشرع جعل من القوة القاهرة سببا معفيا من المسؤولية في حالة المساس بسلامة المسافر أثناء عملية النقل، فإنه كذلك جعل من الحادث المفاجئ سببا لإعفاء الناقل من المسؤولية .
وقد جاء في نص المادة 63 من القانون التجاري "2: يجوز إعفاء الناقل من المسؤولية الكلية أو الجزئية من أجل عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال بها أو التأخير فيها بشرط يثبت أن ذلك نشئ عن قوة القاهرة أو خطأ المسافر.

و مما لا شك فيه أيضا ان مسؤولية الناقل البري للبضائع تلعب دور لا يستهان به في العمل القضائي وذلك لما تثيره من نزاعات عديدة أمام القضاء، بحيث تبدأ مسؤولية الناقل العقدية من وقت تسلمه البضاعة من قبل المرسل، وتنتهي بتسليمها للمرسل إليه عند الوصول ، وقد نص عليها المشرع الجزائري في المادة 48 من القانون التجاري¹⁵ "يمكن إعفاء الناقل من المسؤولية الكلية أو الجزئية من جراء عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال أو التأخير فيها، وذلك عند إثبات القوة القاهرة أو عيب خاص بالشيء أو الخطأ المنسوب للمرسل أو المرسل إليه"

كما سمح المشرع الجزائري للناقل بالاتفاق من أجل دفع مسؤوليته بسبب التأخير أو بتحديد مسؤوليته بشرط عدم ارتكابه للغش أو للخطأ الجسيم (حسب ما جاء في نص المادة 52 من القانون التجاري)
كما لم يفت على المشرع النص على إعفاء الناقل للأشخاص من المسؤولية بان يثبت أن ذلك ناشئ عن قوة القاهرة أو خطأ المسافر .¹⁶

والأمر الملاحظ في هذا المقام أن هذا الفيروس حال دون تنفيذ هذه العقود وإن نفذت ستعرض البضائع حتما إما للتلف بحيث تتعرض البضاعة لهلاك جزئي مما يؤدي إلى الانقاص من قيمتها سواء في الوزن أو في العدد أو بالهلاك الكلي أو بالتأخير في وصولها فتفوت فرص الربح على صاحب الحق عليها وبالتالي فهي تعد قوة القاهرة بحيث لا يمكن دفعها أو ردها.

و حيث لم يكن بمقدور الناقل أو أحد مساعديه رد هذا الفيروس ولا حتى إيقاف إجراءات الحجر أو توقعها وهذا سبب لإعفاء هذا الناقل من كل المسؤولية عند حدوث الضرر سواء للبضائع محل النقل أو للأشخاص الذين كانوا قد حجزوا تذاكر السفر باعتبارها قوة القاهرة حالت دون تنفيذ هذه العقود أو بتنفيذها بغير الوقت المعتاد أو المتفق عليه.

و في ظل هذه الظروف الاستثنائية يعتبر التأمين من المسؤولية تقنية من تقنيات الحماية الاجتماعية، حيث أولى المشرع أهمية خاصة بهذا النوع من التأمينات حيث جعله إلزاميا ونظمه بعدة قوانين وكذا أوامر في

هذا المجال، ولعل أبرزه الأمر رقم 07/95 المتعلق بالتأمينات حيث نصت المادة 166 منه في فقرتها الثانية على "... كما يجب على الناقلين العموميين للبضائع أن يكتبوا تأميناً يغطي مسؤوليتهم المدنية اتجاه الممتلكات التي ينقلوها".¹⁷ وهذا بدوره يساهم في التعويض عن الأضرار التي تلحق بالمسافر أو بالبضاعة و جبر الضرر الذي لحق به.

2.3 تأثير الوباء على قطاع النقل الجوي للركاب

حيث يعد قطاع النقل الجوي الدولي للركاب المتضرر الأكبر من موجة فيروس كورونا حيث بدأ انخفاض سعة الركاب بمقدار 08 ٪ في فبراير 2020 م، وقد تعلق الأمر بحركة المرور من وإلى الدول التي عانت تفش مبكر لهذا الوباء والبلدان المترابطة بعمق دولة الصين.¹⁸

وقد شهدت المطارات في الربع الأول من عام 2020 م انخفاضا بنسبة 28.4 ٪ في حجم حركة الركاب¹⁹، أي ما يعادل انخفاضا قدره 612 مليون مسافر بالقيمة المطلقة، ومن المتوقع أن تنخفض حركة النقل المحلية و الدولية أكثر. ويمكن أن يسجل تأثير جائحة كورونا على حركة نقل الركاب الدولية المنتظمة انخفاضا، يصل إلى 71٪ من سعة المقاعد أي ما يعادل 1.5 مليار راكب على مستوى العالم، و طبعاً لم يسلم قطاع النقل الجوي الجزائري من جائحة كورونا.

عملت اتفاقية وارسو 1929 م والبروتوكولات المعدلة لها، واتفاقية مونتريال 1999 م على وضع أحكام فيما يتعلق بمسؤولية الناقل الجوي وأساسها القانوني، حيث تبنت اتفاقية وارسو 1929 م المسؤولية الشخصية للناقل الجوي قائمة على أساس الخطأ، وهو ما أخذ به المشرع الجزائري حسب ما ورد في المادة 150 من قانون رقم 98 / 06 المتعلق بالطيران المدني.²⁰

أما اتفاقية مونتريال 1999 م فجعلتها مسؤولية موضوعية قائمة على أساس الخطر لا الخطأ، وفي الوقت نفسه حددت الاتفاقيات للناقل الجوي الوسائل والطرق التي يستطيع بموجبها دفع مسؤوليته، غير أن هذه الاتفاقيات لم توضح الأحكام القانونية التي تنجر عن الأوبئة التي وتسبب في تعطيل النقل.

و يظهر تأثير وباء كورونا على التزامين أساسيين للناقل الجوي للأشخاص، هما الالتزام بتنفيذ النقل في الميعاد المحدد و الالتزام بضمان سلامة الركاب، فالأول منه مرتبط بتأخير الرحلة وهو ما يبيته المادة 19 من إتفاقية وارسو لسنة 1929 م، والمقابلة لنص المادة 19 من إتفاقية مونتريال لسنة 1999 م، حيث نصت على "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب"...، فالإلتزام الناقل

الجوّي بالنقل في الميعاد إلّزام ببذل العناية اللازمة لإتمام النّقل وتفادي الضّرر الذي ينشأ عن التّأخير، فعدم مراعاة النّاقّل ذلك يحرم المسافر من التمتع بأهم ميزة للنّقل الجوي، وهي السّرعة في الوصول مما يعرض النّاقّل الجوي للمسؤولية عن ذلك²¹.

وما حصل للشّركات الجوية بسبب وباء كورونا من إلغاء للرحلات الجوية أو تأخيرها ألزم المشرع الجزائري النّاقّل الجوي حسب المادة 05 من المرسوم 175/16²²، بتسديد قيمة التّذكرة في أجل 08 أيام بالتّمن الذي باعها به ، حسب الأجزاء التي تمّ إلغاء الرّحلة الجوية بالنسبة لها، أو بالنسبة لرحلة جوية تم القيام بها غير أنّ تذكرة النّقل أصبحت غير مفيدة لمخطّط السّفر، أو تعويضهم حسب المادة 09 بمبلغ جزائي قدره 3000 دج بالنسبة للرحلات الدّاخلية، و 4500 دج بالنسبة للرحلات الدّولية يدفعها خلال أجل 30 يوما من تاريخ إلغاء الرّحلة، بشرط أن لا يكون قد تمّ إعلام الرّاكبين بإلغاء الرّحلة قبل 15 يوما من تاريخ موعد الإنطلاق، كما يمكن للنّاقّل أن يعرض على الرّاكب حسب المادة 08 رحلة بديلة في نفس اليوم أو في تاريخ لاحق وفق شروط نفس الرّحلة الملغاة.

كما ألزم المشرع الجزائري النّاقّل الجوي بتقديم مساعدات للرّاكب حسب المادة 10 ، في حالة تأخير أو إلغاء الرّحلة الجوية بتقديم إتصالين مجانيين والغداء والمبيت لليلة أو عدّة ليال، والنّقل لمكان المبيت حتى موعد إجراء الرّحلة الجوية²³، وذلك ما حصل بسبب فرض الحجر الصّحي من طرف عدّة دول بسبب وباء كورونا، والذي يعدّ تطبيقا للمادة 173 مكرر 1 من القانون 14/ 15 التي جاء فيها " يستفيد رّكّاب النّقل الجوّي العمومي في حالة إلغاء رحلتهم أو تأخيرها أو تعذر ركوبهم لأسباب تعود للنّاقّل، من التّكفّل من حيث الإعلام والتّعويض وكلّ مساعدة تتناسب مع الأضرار النّاجمة عن هذه الوضعيات"²⁴. في سياق آخر يعدّ رفض النّاقّل الجوّي لإركاب المسافر أو حجز تذكرته، أمرا قانونيا حسب المادة 173 مكرر 2-3 من قانون 14/15 ، في حال الإمتثال لمتطلبات السلامة المنصوص عليها دوليا أو وطنيا، ينطبق على تقييد الحركة الجوية وتجميد المطارات بسبب كورونا، والذي يعدّ تطبيقا من الجزائر للقواعد القياسية الواردة في الملحق 09 من اتفاقية شيكاغو 1944 م، المتعلّقة بالحدّ من انتشار فيروس كورونا بواسطة النّقل الجوّي وحماية صحّة المسافرين جواً والعاملين في الطيران فبعد أن كانت مسؤولية النّاقّل تقصيرية أساسها الخطأ الواجب الإثبات من طرف المسافر، أصبحت مسؤولية عقدية قائمة على أساس الخطأ المفترض المقترن بالنّاقّل، فإذا لم تتحقق الغاية إنعقدت مسؤوليته بمجرد حصول الضّرر، ولا يمكنه التّخلّص منها إلا بإثبات خطأ المضرور أو الشّخص الذي يستمد منه حقوقه²⁵.

و بالنسبة لإعفاء الناقل الجوي للأشخاص من المسؤولية العقدية في حال وباء كورونا فللناقل يثبت أنّ تأخير أو إلغاء الرحلة الجوية راجع لإجراءات السلامة المطبقة في المطارات من طرف الدول، فهو من قبيل القوة القاهرة التي يستطيع أن ينفي بها مسؤوليته العقدية، وهو ما تم إيراد في المادة 19 من اتفاقيتي وارسو 1929م ومونتريال 1999 م تحت مصطلح "الحادث" ، و يعني أي واقعة يترتب عليها المساس بشخص الراكب سواء كانت ناتجة عن عملية النقل ومرتبطة بها، أم ناتجة عن تدخل لا يمكن توقعه ناتج من عامل خارجي كفعل الطبيعة أو فعل الغير، و هذا هو الأقرب لمعالجة ظاهرة وباء كورونا والذي يعدّ قوة القاهرة غير متوقّعة حدوثه ولا يمكن دفعه، وهو ما ورد في المادة 20 من اتفاقية وارسو 1929 م واسقط التزام الناقل الجوي بدفع التعويض إذا أثبت أن إلغاء الرحلة كان بسبب قوة القاهرة، فإذا كانت القوة القاهرة تحمي شركات الطيران من تبعات عدم إنجاز الالتزام و دفع تعويض للمضروب ، إلا أنّها لا تحميها إرجاع قيمة المال الذي استلمته من الراكب.

4. خاتمة:

تخضع العقود لقاعدة أساسية متمثلة في أنّ "العقد شريعة المتعاقدين"، ومعنى ذلك أنّ الإرادة هي التي تنشأ العقد والإرادة هي التي تعدل من هذا العقد أو تلغيه، إلّا أنّ هناك بعض الحالات قد تطرأ لأسباب خارجة عن إرادة المدين تجعل من المستحيل أو على الأقل من الصعب عليه أن يوفي بالتزاماته أو يؤخر تنفيذها والتي من بينها ما يعيشه العالم حالياً من انتشار فيروس كورونا وما صحبه من إجراءات وتدابير وقائية فرضتها مختلف دول العالم - ومن بينها الجزائر - لتفادي تفشي العدوى، وفي هذا الإطار نشير إلى أنّ هناك نظريتان الظروف الطارئة و القوة القاهرة.

وفي نظرنا لا يمكن الجزم بالقول بأن إحدى النظريتين أولى بالتطبيق من الأخرى، بل يتعين النظر في كل حالة على حدى، والنظر فيما إذا كان انتشار فيروس كورونا أدى إلى استحالة في تنفيذ فالالتزام ومن ثم يكون العقد قابلاً للفسخ، أم أنه جعل الالتزام مرهقاً على المدين، فيكتفي برد القاضي الالتزام إلى حده المعقول.

إذا يمكن لوباء كورونا ان يعتبر كقوة القاهرة، في معظم الاحيان ، تمكن الناقل من إعفاء نفسه من المسؤولية في حالة تحقق إحدى حالات بالنسبة للمسافرين. اما فيما يتعلق بنقل البضائع سواء دولياً او داخلياً ، و باعتبارها تخضع لتراخيص معينة، فتتحمل كلا النظريتين على حسب ظروف و ملابسات كل

عقد. وفي ظل هذه الظروف، وبالنظر ان جائحة كورونا لا تشبه الاوبئة التي ظهرت في السابق، وفي ظل الفراغ التشريعي تبقى السلطة التقديرية الواسعة للقضاء او التحكيم لإعمال نظرية القوة القاهرة او نظرية الظروف الطارئة، حيث يجب أن يستحضر حالة الطوارئ الصحية المفروضة بفعل فيروس كوفيد 19 حسب ظروف وملازمات كل عقد.

انطلاقاً مما سبق دراسته يمكن ان نوصي بما يلي:

- لا بد ان يدخل ظرف الاوبئة في إطار الاعفاء من المسؤولية في إطار عقود النقل بأنواعها خصوصاً ان هذه العقود هي غالباً نماذج عقدية او شروط عامة معدة مسبقاً وعليه تحديد الاثار التي تنجم عنها لعدم ترك مجال للتأويل او التدخل القضائي او التحكيم.
- لا بد من تدخل السلطات التنفيذية والتشريعية في أي بلد لإصدار القوانين واتخاذ الإجراءات الإدارية اللازمة التي يكون لها قوة القانون لمعالجة آثار الجوائح سواء كوفيد 19 وغيرها، خصوصاً وأنها ستكرر بصفة دورية بما يضمن ان تصدر هذه التشريعات والقرارات الادارية بما يحقق مصالح الأطراف بشكل عادل متوازن وتخفيف الأضرار الاقتصادية والاجتماعية الحاصلة والتي يغلب على الظن حصولها في مجتمعاتنا.
- ان تكون صياغة بنود القوة القاهرة والظروف الطارئة بما يكفل التنفيذ بحسن للعقود ولا يجعلها منفذا للتهرب من المسؤولية او هدار حقوق المتعاقدين.

5. الهوامش:

- ¹ - أنظر عبد الرزاق أحمد السنهوري، " الوسيط في شرح القانون المدني، المجلد الأول، الجزء 2، العقود الواردة على الانتفاع بالشيء، الإيجار والعارية"، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت-لبنان، الطبعة الثالثة الجديدة 2015. ص 705 .
- ² - هذه النظرية أخذت بها التشريعات الحديثة حيث تقابلها المادة 2 / 147 من القانون المدني المصري، والمادة / 148 2 من القانون السوري، والمادة 2 / 146 من القانون العراقي، والمادة 147 من القانون الليبي، والمادة 269 من القانون البولوني، والمادة 1467 من القانون الإيطالي.
- ³ - لم ينص المشرع الجزائري على هذا الشرط صراحة فالفقرة الثالثة من المادة 107 المذكورة أعلاه، على غرار ما قام به المشرع المصري وبقية تشريعات الدول العربية التي أخذت بنظرية الظروف الطارئة.
- ⁴ - عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، المجلد الأول، الجزء 2، العقود الواردة على الانتفاع بالشيء، الإيجار والعارية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت-لبنان، الطبعة الثالثة الجديدة 2015، ص 820.

- ⁵ - احمد مروت، " شرط اعادة التفاوض في عقود التجارة الدولية "، رسالة دكتوراه في القانون، جامعة الجزائر. 2015. ص 57 .
- ⁶ - احمد مروت، مرجع سابق. ص 62.
- ⁷ - الأمر رقم 75/58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 ، المتضمن القانون المدني الجزائري ، الجريدة الرسمية، العدد 78 ، سنة 1975 ، المعدل والمتمم.
- ⁸ - بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2004، ص 867.
- ⁹ CA Besançon، 8 Janvier 2014، RG 12/02291، Dalloz actualité، 4 Mars 2020، «La grippe، les épidémies et la force majeure en dix arrêts». www.dalloz-actualite.fr.
- ¹⁰ CA Toulouse، 3 Octobre 2019، n° 19/01579 Dalloz actualité، 4 Mars 2020، «La grippe، les épidémies et la force majeure en dix arrêts». www.dalloz-actualite.fr.
- ¹¹ Elsa Haddad. op.cit
- ¹² - انظر: قرار محكمة كولمار CA Colmar، n° 20/01098، 12 Mars 2020، 6e ch.،.
- ¹³ - قانون رقم 59/57 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 ، المتضمن ق ت ج، المعدل والمتمم، بموجب القانون رقم 02/05 المؤرخ في 96 فيفري 2005 ، ج ر، العدد 11 ، المؤرخة في 09 فيفري 2005.
- ¹⁴ - قانون رقم 90 / 11 المؤرخ في 05 جوان 2011 ، يعدل القانون رقم 13/01 ، ج ر، العدد 32 ، المؤرخة في 08 جوان 2001 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه.
- ¹⁵ - الامر 59 /75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري والمعدل والمتمم.
- ¹⁶ -المادة 63 من القانون التجاري حيث جاء فيها ما يلي "يجوز إعفاء الناقل من المسؤولية الكلية أو الجزئية من اجل عدم تنفيذ التزاماته أو الاخلال بها او التأخير فيها بشروط أن يثبت أن ذلك ناشئ عن قوة قاهرة او خطأ المسافر".
- ¹⁷ - الامر 07/95 المؤرخ في 25 يناير 1995 ، والمتعلق بالتأمينات.
- ¹⁸ - أربوط وسيلة، "انعكاسات جائحة كورونا على حركة النقل الجوي". مداخلة في الملتقى الدولي "جائحة كورونا بين حتمية الواقع و التطلعات". 16/15 جويلية 2020. المركز العربي الديمقراطي. المانيا. 2020 .
- ¹⁹ - بن منصور محمد أمين، " أثر جائحة كورونا على عقود ال نقل الجوي"، مداخلة في الملتقى الدولي "جائحة كورونا بين حتمية الواقع والتطلعات". 16/15/جويلية 2020.المركز العربي الديمقراطي. المانيا. 2020

- ²⁰ - المحدد للقواعد العامة للطيران المدني، المؤرخ في 3 ربيع الاول 1419 الموافق 27 يونيو 1998، ج.ر عدد 48 الصادرة في 1 - قانون 98/06/28. يونيو 1998
- ²¹ - محمود عبد الجواد عبد الهادي عبد الجواد، "مسؤولية الناقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص"، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة أسيوط، مصر، 2015. ص 82.
- ²² - المرسوم التنفيذي 175/16 المؤرخ في رمضان 1437، الموافق ل 14 يونيو 2016، يحدد شروط وكمفنيات تطبيق حقوق ركاب النقل الجوي العمومي. ج ر عدد 36. الصادرة في 1 يونيو 2016.
- ²³ - بن منصور محمد أمين. مرجع سابق.
- ²⁴ - قانون رقم 14/15 المؤرخ في 28 رمضان 1436، الموافق 15 يونيو 2015، يعدل و يتمم قانون الطيران المدني رقم 06/68. ج ر عدد 41.
- ²⁵ - المحمدي صدام فيصل كوكو، "التزام الناقل الجوي برعاية المسافر" دراسة تحليلية مقارنة بين اتفاقيات النقل الجوي الدولية ولوائح. حماية المستهلك الوطنية، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، جامعة الإسكندرية، مصر، عدد 01، 2013. ص 650.