

مصير حقوق ركاب النقل الجوي العمومي في ظل تدابير مواجهة وباء

فيروس كورونا - كوفيد 19

The Influence of Corona Pandemic Confrontation Measures on Air Passengers rights

عباس فريد *

جامعة أحمد بوقرة - بومرداس؛ الجزائر

تاريخ الاستلام: 2022/03/28 تاريخ القبول: 2022/06/22 تاريخ النشر: 2022/09/12

ملخص:

يشكل فيروس كورونا أحد الطوارئ الصحية العمومية المثيرة للقلق دولياً، ويعود انتشاره السريع عبر العالم إلى النقل الجوي الدولي للركاب، وهو ما دفع بالسلطات العمومية إلى اتخاذ تدابير للوقاية من هذه الجائحة ومكافحتها، مما تسبب في إلغاء وتجميد العديد من الحجوزات من قبل شركات الطيران، وهو ما أثر على حقوق الركاب المرتبطة بعقد النقل، خاصة مع قصور أحكام المرسوم التنفيذي رقم 175/16 في توضيح بعض المسائل ذات صلة بحقوق الركاب، لاسيما في الظروف الاستثنائية. الكلمات المفتاحية: حقوق الركاب؛ النقل الجوي؛ تدابير صحية؛ قوة قاهرة؛ فيروس كورونا.

Abstract:

Coronavirus constitutes a public health emergency of international concern. The main reason for its rapid spread across the world is due to the international air transport, which prompted public authorities to take measures to prevent and combat this pandemic, which caused the cancellation and freezing of many reservations by airlines. Such disruption raises the problem of passengers rights, and the Shortcomings of the provisions of Executive Decree No. 16/175 in organizing and clarifying some issues related to passenger's rights, particularly under exceptional circumstances.

Keywords: Passengers rights; Air transport; Health measures; force Majeure; Coronavirus.

* المؤلف المراسل

مقدمة:

يعتبر فيروس كورونا (كوفيد . 19) الذي ظهر في مدينة " ووهان " الصينية في ديسمبر 2019، حسب تصريح المدير العام للمنظمة العالمية للصحة، المؤرخ في 30 جانفي 2020، طارئة من الطوارئ الصحية العمومية التي تثير قلقاً دولياً، كما وصفت مرض كوفيد-19 بالجائحة، وذلك انطلاقاً من قلقها البالغ إزاء المستوى المنخفض لتفشي المرض ووخامته، وتقاعس الدول عن اتخاذ الإجراءات اللازمة، رغم حثها، منذ فيفري 2020، على التأهب باتخاذ الإجراءات فوراً لاحتوائه ومكافحته والحد منه، وأصدرت المبادئ التوجيهية، وتقرير بشأن التدابير اللازمة لاحتواء فاشية كوفيد-19¹.

وباعتبار أن هذا الفيروس ينتقل عبر الأشخاص، فإن السبب الرئيسي في انتشاره السريع عبر العالم بأكمله يرجع خاصة إلى النقل الجوي الدولي للمسافرين، ولم تبق الدولة الجزائرية بمنأى عن هذا الخطر، حيث تم الإعلان، بتاريخ 25 فيفري 2020، عن تسجيل أول حالة مصابة بالفيروس لرعية إيطالية دخلت الجزائر عبر النقل الجوي²، بعده أخذ منحى تصاعدياً، دفع بالسلطات العمومية إلى اتخاذ حزمة من الإجراءات والتدابير للوقاية من هذه الجائحة ومكافحتها، أهمها تعليق الخدمات الجوية للنقل الدولي للمسافرين منذ 17 مارس

¹ المنظمة العالمية للصحة، التسلسل الزمني لاستجابة منظمة الصحة العالمية لجائحة (كوفيد-19)، بيان 19 ديسمبر 2020 . <https://www.who.int/ar/news/item/08-11-1441-covid-timeline> تاريخ التصفح 07 فيفري 2022.

² OMS Algérie: Un deuxième cas de COVID-19 est confirmé en Afrique, 25 février 2020 . <https://www.afro.who.int/news/second-covid-19-case-confirmed-africa>

تاريخ التصفح 07 فيفري 2022.

2020، وإصدار أول مرسوم تنفيذي بتاريخ 21 مارس من نفس السنة يتعلق بتدابير الوقاية من انتشار وباء فيروس كورونا (كوفيد-19) ومكافحته¹.

يعتبر قطاع النقل من بين القطاعات الاقتصادية الأكثر تأثراً بهذا الوضع²، حيث سبب قرار السلطات بمنع خدمات النقل الجوي العمومي، وفرض إجراءات الحجر الصحي، في إلغاء وتجميد العديد من الحجوزات من قبل شركات الطيران. وقد أفادت المنظمة الدولية للطيران المدني "الإيكاو" ICAO، " أنه منذ بداية تفشي الجائحة في أبريل من سنة 2020، انخفض طلب الركاب على السفر الجوي بنسبة 90٪، وتُشير التقديرات إلى أن إجمالي عدد الركاب لنفس السنة سينخفض بنسبة 60٪ مقارنة بعام 2019 ما يمثل انخفاض بحوالي 2.7 مليار راكب³.

إذا كانت هذه الجائحة وما صاحبها من تدابير آثرت مالياً على شركات النقل الجوي، فإن الركاب والمسافرين وجدوا أنفسهم في وضعيات صعبة أمام إلغاء حجوزاتهم، أو

¹ راجع نص المواد 2، 3، 4 من المرسوم التنفيذي رقم 20-69 مؤرخ في 21 مارس 2020، يتعلق بتدابير الوقاية من انتشار وباء فيروس كورونا (كوفيد-19) ومكافحته. ج ر عدد 15 صادر بتاريخ 21 مارس 2020.

² تظهر الأرقام الواردة في تقرير اللجنة الوزارية المشتركة التي تشرف عليها وزارة المالية، والمخصص للتقييم الأولي لحجم الأضرار الناتجة عن جائحة كورونا، أن أكثر القطاعات تضرراً من تدابير الوقاية من وباء كورونا هي قطاعات النقل والسياحة والمطاعم والفنادق إضافة إلى قطاع الطاقة. على سبيل المثال، تكبدت الخطوط الجوية الجزائرية خسائر بـ 16.3 مليار دج خلال مارس وأبريل من سنة 2020.

(<https://www.aps.dz/ar/algerie/89784-2020-07-18-16-09-41>) تاريخ التصفح 09 فيفري 2022.

وأكد المكلف بالإعلام في الخطوط الجوية الجزائرية أن جائحة كورونا كبدت المؤسسة الوطنية للخطوط الجوية الجزائرية، منذ تعليق خدماتها، خسائر كبيرة تجاوزت 38 مليار دينار، بعدما ألغت أكثر من 17 ألف رحلة جوية داخلية ودولية. (جريدة

المحور الصادرة بتاريخ 9 جوان 2020 (<http://elmiwar.dz/ar/207410/>) تاريخ التصفح 09 فيفري 2022.

³ - Organisation de l'Aviation Civile Internationale, Orientation sur les Mesures Economique et Financières visant à réduire les incidences de l'épidémie du Coronavirus sur le Secteur de l'aviation, Décembre 2020, Version 1.2, p.1.

تجميدها، أو منعهم من الركوب من قبل الناقلين¹، مما أثر على مختلف مصالحهم ومشاريعهم، وهو ما يطرح مشكل مصير حقوقهم المرتبطة بعقد النقل، ومدى إمكانهم المطالبة بالتعويض عن الخسائر الناجمة عن هذه الوضعية، لاسيما مع تمسك الناقلين بدفع المسؤولية عنهم، بسبب الظروف الاستثنائية والتزامهم بالاستجابة للتدابير المقررة من قبل السلطات العمومية لمواجهة جائحة كورونا؟.

إن الإجابة عن هذه الإشكالية يتطلب التحقق من الفرضيات الرئيسية الآتية:

- التأثير المطلق أو المحدود لجائحة كورونا على الحقوق المترتبة عن عقد النقل.
- التكييف القانوني لجائحة كورونا (القوة القاهرة أو الظروف الطارئة، أو السبب المعقول).
- حدود إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية عن الإخلال بالتزاماته العقدية بسبب جائحة كورونا (إعفاء كلي أو جزئي).

نهدف من خلال هذا البحث إلى توضيح المركز القانوني للراكب في عقد النقل الجوي العمومي ومصير حقوقه في ظل الظروف الاستثنائية، لاسيما من خلال العناصر الآتية:

- تسليط الضوء حول مختلف التدابير الصحية التي اتخذتها السلطات العمومية والمرتبطة بخدمات النقل الجوي العمومي، لاسيما الدولي.
- توضيح مختلف حقوق ركاب النقل الجوي العمومي، خاصة تلك التي جاء بها المرسوم التنفيذي رقم 16 / 175.

¹ حسب جريدة " Liberté " الصادرة بتاريخ أول نوفمبر 2021 بلغ عدد التذاكر غير المستخدمة سنة 2021 حوالي

500 ألف تذكرة. - <https://www.liberte-algerie.com/economie/500-000-billets-davions-non-consommes-367561>). Date de l'accessibilité: 14-02-2022.

- بيان مدى استيعاب القانون والتنظيم لتأثير الظروف الاستثنائية على حقوق الركاب في عقد النقل الجوي العمومي.
- قياس درجة الحماية المقررة لركاب النقل الجوي في الظروف الاستثنائية، الناتجة عن القوة القاهرة أو الظروف الطارئة.

سيتم الاعتماد لبحث الإشكالية السابقة على المنهج الوصفي التحليلي لأهم النصوص القانونية والتنظيمية الخاصة بحقوق الركاب ولمختلف التدابير الصحية ذات الصلة، وذلك من خلال بيان أهم حقوق ركاب النقل الجوي العمومي، في المبحث الأول، قبل شرح آثار تدابير الوقاية من وباء كورونا على هذه حقوق، في المبحث الثاني.

المبحث الأول: الحقوق المكرسة قانونا لركاب النقل الجوي العمومي

إن حقوق الركاب مضمونة بموجب نصوص داخلية ودولية، ففي القانون الداخلي نجد قانون الطيران المدني رقم 98-06¹، وكذا المرسوم التنفيذي رقم 175/16²، أما على المستوى الدولي فقد انضمت الدولة الجزائرية لاسيما إلى اتفاقية شيكاغو المتعلقة بالطيران المدني الدولي الموقعة يوم 7 ديسمبر سنة 1944 واتفاقية وارسو حول توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي والمؤرخة في 12 أكتوبر سنة 1929 وبروتوكول لاهاي الدولي المؤرخ في 28 سبتمبر سنة 1955³.

¹ قانون رقم 98/06 مؤرخ في 27 يونيو سنة 1998 يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، معدل ومتمم، ج ر عدد 48 صادر بتاريخ 28.06.1998.

² مرسوم تنفيذي رقم 16-175 مؤرخ في 14 يونيو سنة 2016، يحدد شروط وكيفيات تطبيق حقوق ركاب النقل الجوي العمومي، ج ر عدد 36 صادر بتاريخ 19 يونيو سنة 2016

³ راجع المرسوم رقم 63/84 مؤرخ في 5 مارس 1963 يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية للاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي.

يقصد بالحقوق المكرسة قانونا لركاب النقل الجوي العمومي الحماية القانونية المقررة للركاب أو المسافرين في علاقاتهم بالناقلين، سواء كانوا متعاقدين أو فعليين، وكذلك مختلف التعويضات والخدمات التي يستحقونها جراء إجراءات أو قرارات اتخذها الناقل وتمس مصالحهم المشروعة المكرسة لاسيما في التنظيم و في عقود النقل المبرمة بين الطرفين¹.

المطلب الأول: طبيعة الحقوق المقررة قانونا للركاب

يمكن تصنيف الحقوق المقررة لركاب النقل الجوي العمومي، بحسب طبيعتها، إلى حقوق أصلية مقررة عند إبرام عقد النقل والتي تعد من مستلزماته، وحقوق بديلة ناتجة عن اختلال ظروف تنفيذ العقد، حيث تمنح للراكب تعويضا عن عدم تنفيذ الناقل لالتزاماته الأصلية.

الفرع الأول: الحقوق الأصلية

نقصد هنا بالحقوق الأصلية تلك المقررة قانونا والمرتبطة بالتنفيذ الأصلي للعقد؛ أي تلك المصلحة الأصلية التي يتتبعها الراكب عند إبرام عقد النقل والتي تعد من مستلزماته، مثل مختلف الخدمات المرتبطة بإبرام وتنفيذ عقد النقل، لاسيما منها الحق في الإعلام والرعاية والتكفل والحماية خاصة أثناء السفر.

وكذا المرسوم رقم 74/64 مؤرخ في 2 مارس 1964 يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لاتفاقية وارسو حول توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي والمؤرخة في 12 أكتوبر سنة 1929 وبروتوكول لاهاي الدولي المؤرخ في 28 سبتمبر سنة 1955.

¹ - Organisation de l'aviation civile internationale, Manuel de la réglementation du transport aerien international, deuxieme edition, 2004, chapitre1, pp. 4-9

(https://www.icao.int/meetings/atconf6/documents/doc%209626_fr.pdf)

Date de l'accessibilité :14-02-2022.

أولاً: الحق في الإعلام

طبقاً لنص المادة 173 مكرر 1 من القانون رقم 14-15¹ وكذا المادة 12 من المرسوم التنفيذي رقم 16.175 يحق لركاب النقل الجوي العمومي الاطلاع على هوية الناقل أو الناقلين الجويين الذين يقومون بالرحلة أو الرحلات المعنية، كما يستفيدون من الإعلام حول كل ما يطرأ على رحلتهم من تأخر أو إلغاء أو تعذر ركوبهم بسبب الناقل، وكذا حقوقهم في مجال المساعدة والتسديد والتعويض في حالة حدوث الحالات المذكورة، مع مراعاة الوضعيات الخاصة بذوي الاحتياجات الخاصة والذين يتم إعلامهم بوسائل خاصة مناسبة².

كما تنطبق أحكام قانون حماية المستهلك على الالتزام بالإعلام المفروض على الناقل الجوي، لكون الراكب يعتبر مستهلكاً لخدمة النقل وأن الناقل يعد متدخلًا في تقديمها³. يجب على مقدم الخدمة، طبقاً للمواد 52 و54 و55 من المرسوم التنفيذي رقم 13-378⁴، أن يضع تحت تصرف المستهلك بصفة واضحة ودون لبس المعلومات الخاصة به والشروط العامة المطبقة على العقد كما عليه وإعلامه بكل الوسائل والملائمة وحسب طبيعة الخدمة (إشهار، إعلان، أو أي طريقة أخرى)، بالخصائص الأساسية للخدمة المقدمة.

¹ قانون رقم 14-15 مؤرخ في 07.15.2015 يعدل ويتم القانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 يونيو سنة 1998

الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، ج ر عدد 41 صادر بتاريخ 29-07-2015

² راجع في التدابير الخاصة بالركاب ذوي الاحتياجات الخاصة نص المادة 11 من القانون رقم 15-14 السالف الذكر، وكذا المواد 173 مكرر 2 إلى غاية مكرر 4 من المرسوم التنفيذي رقم 16-175 المرجع السابق.

³ راجع نص المادة 02 من قانون رقم 09-03 مؤرخ في 25 فبراير سنة 2009 يتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش، معدل ومتمم، ج ر عدد 15 صادر بتاريخ 08 مارس 2009. وكذا نص المادتين 02 و 51 من المرسوم التنفيذي رقم 13-378 مؤرخ في 9 نوفمبر سنة 2013 يحدد الشروط والكيفيات المتعلقة بإعلام المستهلك، ج ر عدد 58 صادر بتاريخ 18 نوفمبر 2013.

⁴ مرسوم تنفيذ رقم 13-378، المرجع السابق.

يلتزم الناقل الجوي، تطبيقاً للأحكام السابقة، بإعلام الراكب بجميع الوسائل الممكنة، ويعد ذلك التزام بتحقيق نتيجة، ويقدر القاضي مدى كفاية التدابير المتخذة من الناقل لإيصال المعلومة المناسبة للراكب في آجالها القانونية أو المعقولة، حسب الحالة.

ثانياً: الحق في الانتفاع بالخدمات المرتبطة بعقد النقل

يستفيد الركاب الذين أبرموا عقد النقل مع الناقل، وأكدوا حجزهم على رحلة معينة، من الرعاية والتكفل ومن جميع الخدمات المرتبطة بعقد النقل، وذلك في جميع مراحل تنفيذ الرحلة الجوية، منها حجز مقعد في الرحلة، نقل الأمتعة في الحدود التي يسمح بها التنظيم المعمول به، تسليم تذكرة السفر وبطاقة الأمتعة، إجراء الرحلة في موعدها، الإيصال للوجهة المقصودة سالماً وفي الوقت المحدد لها ودون أي تأخير مهم، الحق في الأمن والسلامة خلال الرحلة،¹ العناية الخاصة بذوي الاحتياجات الخاصة وتكثيف الخدمات الموسوعة تحت تصرف جميع الركاب، مع حاجياته.²

الفرع الثاني: الحقوق البديلة

طبقاً لنص المادة 173 مكرر 1 من القانون رقم 14-15 السالف الذكر، 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 الوضعيات، وهذه الاستفادة التي يمكن اعتبارها بمثابة حقوق بديلة للحقوق الأصلية حددت بموجب المرسوم التنفيذي رقم 16-175، السالف الذكر.

¹ راجع نص المادتين 145 و 146 من القانون رقم 98/06 السالف الذكر.

² راجع نص الفقرة "ز" من المادة 2 والمادة 11 من المرسوم التنفيذي رقم 16/175، وكذا نص المواد 173 مكرر 2 إلى غاية مكرر 4 من القانون رقم 14/15 السالفين الذكر.

أولا - في حالة إلغاء الرحلة:

- يقصد بالإلغاء عدم القيام بالرحلة المقررة أصلا والتي تم حجز مقعد واحد، على الأقل، على متنها¹. فإذا تم إلغاء الرحلة يحق للراكب الاختيار ما بين:
- التحويل من خلال رحلة أخرى إلى وجهته النهائية.
 - استرداد مبلغ التذكرة إذا أراد إلغاء السفر. يتم التكفل بإعادة الراكب المعني إلى نقطة المغادرة الأصلية في حالة عدم الرغبة في إتمام السفر إلى وجهة الوصول النهائية، في بداية رحلة مع مراسلة، أو في انتظار إعادة توجيهه نحو رحلة أخرى، وهذا يشمل خاصة الإطعام، الإيواء.
 - الحق في الحصول على تعويض جزائي يقدر بـ 3000 دينار جزائري على الشبكة الداخلية و 4500 دينار جزائري على الشبكة الدولية، يدفع في أجل لا يتجاوز ثلاثين (30) يوما².

ثانيا. في حالة التأخر المهم للرحلة³:

- يكون التأخر المهم للرحلة إذا تم تأخيرها عن الموعد المحدد لها ساعتين أو أكثر بالنسبة للرحلات الأقل من 1500 كلم، أو ثلاثة ساعات أو أكثر بالنسبة للرحلات ما بين 1500 إلى 3500 كلم، أو أربعة ساعات أو أكثر بالنسبة للرحلات الأكثر من 3500 كلم. يلتزم الناقل الجوي، عندما يتوقع، لسبب معقول، بتأخير الرحلة حسب المدد السابقة، بضمان حق الركاب فيما يلي:
- الحصول خلال مدة الانتظار على التكفل وهذا يشمل الخدمات المذكورة سابقا.

¹ راجع نص الفقرة . ي . من المادة 2 من المرسوم التنفيذي رقم 175/16، المرجع السابق.

² راجع نص المادة 5 من المرسوم التنفيذي رقم 175/16، المرجع السابق.

³ راجع نص المادة 7 من نفس المرسوم التنفيذي أعلاه.

- رحلة بديلة نحو وجهتهم النهائية، وفقا لشروط النقل المماثلة وفي أحسن الآجال أو إلى تاريخ لاحق يناسبهم شريطة توافر مقاعد.

يجق للركاب، إذا تأخرت الرحلة لأكثر من 5 ساعات، المطالبة بالتعويض الجزائي المحدد في نص المادة 9 من المرسوم التنفيذي 175/16. لا يعتد، طبقا للأحكام السابقة، بالتأخر الطفيف الذي لا يتجاوز الحدود المقررة، حيث لا يستفيد الركاب من أي حق مقابل، ولا من حق التعويض الجزائي.

ثالثا. رفض ركوب المسافرين على متن رحلة

يقصد برفض ركوب المسافرين إلى الطائرة حرمانهم من الصعود ورفض نقلهم على متن رحلة بالرغم من حضورهم للركوب ويستوفون الشروط التنظيمية (حيازة تذكرة صالحة، توفر على حجز مؤكد، الحضور في الموعد المحدد مسبقا)¹. يتوجب على الناقل، إذا قرر حرمان الركاب من الصعود إلى الطائرة، لأسباب معقولة، كبيع عدد التذاكر أكثر من عدد مقاعد الطائرة، التقرب من المسافرين المتطوعين الذين يقبلون التنازل عن حجوزاتهم المؤكدة مقابل بعض الخدمات أو التعويضات وفقا لشروط يتم الاتفاق عليها وجوبا بين الأطراف المعنية.

يمكن للناقل الجوي رفض ركوب مسافرين دون الحصول على موافقتهم، عندما يكون عدد المتطوعين غير كاف للتمكن من ركوب المسافرين الآخرين الذين يتوفرون على حجز، وفي هذه الحالة يستفيد هؤلاء الركاب مما يأتي:

¹ راجع نص الفقرة. ح. من المادة 2 من المرسوم التنفيذي 175/16، المرجع السابق.

- استرداد مبلغ التذكرة في أجل ثمانية (8) أيام، وعند الاقتضاء رحلة العودة نحو نقطة انطلاقهم الأصلية في أحسن الآجال، ويتم التكفل بهم وفقا لمدة الانتظار.
- الحق في الحصول على تعويض جزائي، مثلما هو الحال عند إلغاء الرحلة¹.

المطلب الثاني: شروط الاستفادة من الحقوق المقررة

يرتبط الاستفادة من الحقوق المقررة في القانون أو التنظيم، أو تلك المتفق عليها في عقد النقل، باستيفاء الراكب لمجموعة من الشروط، ويقع على شركات الطيران إعلام الراكب بتفاصيل تلك الشروط حتى يكون على بينة من أمره، لاسيما أن عقد النقل من عقود الإذعان التي ينفرد فيها الناقل بصياغة بنوده، لذلك نجد الناقلين يقومون بنشر وثيقة تتضمن شروط النقل العامة والتي تلحق بعقد النقل.

الفرع الأول: وجود عقد نقل جوي

استنادا لنص المادتين 131 و 132 من قانون الطيران المدني رقم 98/06 ينبغي أن يتم أي نقل جوي عمومي طبقا لعقد يلتزم بموجبه الناقل بواسطة الطائرة بنقل أشخاص مسجلين، بأمعتهم أو بدونها، بمقابل من محطة جوية إلى أخرى، ويثبت هذا العقد بتسليم وثيقة الركوب التي يمكن أن تتخذ شكلا ورقيا أو إلكترونيا، تعتبر هذه التذكرة وثيقة مرور تشكل عقد النقل وتثبت وجوده من حيث إبرامه ومضمونه وتحدد الحق في النقل، ولا يؤثر عدم وجود التذكرة أو عدم نظاميتها أو فقدانها على وجود أو صحة عقد النقل².

¹ راجع نص المادة 4 من نفس المرسوم التنفيذي أعلاه.

² راجع في تعريف التذكرة نص المادة 2 من المرسوم التنفيذي 16/175 السالف الذكر. ونشير إلى أن شروط النقل العامة التي نشرتها الخطوط الجوية الجزائرية على موقعها تشترط لنقل المسافر على رحلاتها إصدار تذكرة إلكترونية سارية المفعول باسمه (راجع المادة 3 فقرة 1. هـ. من هذه الشروط).

يعتبر عقد النقل عقد إذعان، ينجز على شكل وثيقة ركوب أو تذكرة سفر مهما كان شكلها أو سندها تحرر مسبقا من قبل الناقل، ولا يمكن للأطراف فيما بعد إحداث تغيير حقيقي فيه. غير أن هذا التكييف القانوني للعقد لا يعطي للمدعن السلطة المطلقة في تشكيل البنود التعاقدية، إنما عليه مراعاة مصالح المستهلك وحقوقه المكرسة قانونا.

الفرع الثاني: الشروط الخاصة بالرحلة

يستفيد الراكب كذلك من الحقوق المكرسة في القانون والتنظيم عندما تكون الرحلة المعنية جزءا من عقد النقل ويكون النقل قد بدأ في الجزائر¹، وعندما تنطلق الرحلة من مطار يقع في التراب الجزائري، أو تنطلق الرحلة من مطار يقع في بلد أجنبي، نحو مطار جزائري. وسواء كانت الرحلات المعنية داخلية أو دولية، منتظمة أو غير منتظمة²، أو كانت جزءا من السفر بالمقاول أم لا³.

يجب على الركاب، حسب نص المادة 3 من المرسوم التنفيذي 16/175، أن يكونوا حائزين تذكرة صادرة عن الناقل الجوي أو وكيله المعتمد⁴، وأن يتوفروا على حجز مؤكد بالنسبة للرحلة المعنية، ويحضرون للتسجيل في الموعد المحدد مسبقا، سواء كتابيا أو إلكترونيا، من طرف الناقل الجوي أو وكيل الأسفار المرخص له، أو في حالة عدم ذكر الساعة، على الأكثر، قبل خمس وأربعون (45) دقيقة من موعد الانطلاق المعلن. يحتفظ

¹ عندما يكون السفر أو النقل قد بدأ من بلد أجنبي، يتم تطبيق الأنظمة المحلية لذلك البلد.

² راجع في مميزات الرحلة المنتظمة وغير المنتظمة نص المادتين 110 و 111 من قانون رقم 98/06، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، المرجع السابق.

³ راجع نص المادة 173 مكرر من القانون رقم 14/15 والمادة 3 المرسوم التنفيذي رقم 16/175، المرجعين السابقين.

راجع كذلك في تعريف السفر بالمقاول نص الفقرة ج. من المادة 2 من المرسوم التنفيذي 16/175 السالف الذكر.

⁴ يقصد بالوكيل المعتمد أي شخص طبيعي أو معنوي قام الناقل باعتماده لتمثيله في بيع تذاكر النقل الجوي في خدماتها أو خدمات ناقل آخر إذا كان هذا الوكيل مخولا بذلك (راجع شروط النقل العامة للخطوط الجوية الجزائرية، المرجع السابق).

الراكب بحقوقه حتى في حالة القيام بالرحلة من خلال ناقل جوي فعلي، لم يبرم عقدا مع الراكب، ويتصرف باسم الناقل الأصلي المتعاقد مع الراكب المعني¹.

يمكن إخضاع كذلك الركاب إلى شروط أخرى، كضرورة حيازة وثائق السفر²، أو لقيود تفرضها الدولة المستقبلية للمسافر كحيازة تأشيرة الدخول³، أو حماية لحقوق ومصالح عليا أخرى، أو نتيجة لظروف استثنائية طارئة، مثل جائحة فيروس كورونا المستجد التي أرغمت الدول، قصد حماية صحة مواطنيها، على فرض تدابير تقييدية على حقوق المسافرين.

المبحث الثاني: أثر تدابير الوقاية من وباء كورونا على حقوق الركاب

إذا كانت جائحة كورونا كوفيد . 19. فرضت على الدول وضع تدابير لحماية صحة مواطنيها، فإنه من شأن هذه التدابير، طبقا لطبيعتها وحجمها ومدة تنفيذها، أن تخل بحقوق ومصالح مشروعة، سواء كانت إنسانية أو اجتماعية أو اقتصادية، ومن بين هذه الحقوق التي قيّدت هو الحق في التنقل والسفر، وذلك من خلال مجموعة من التدابير التي مست خدمات النقل عموما والنقل الجوي للمسافرين خصوصا، والتي ترتب عنها تجميد لحقوق الركاب الأصلية المقررة في عقد النقل، بل وآثرت حتى على حقوقه البديلة.

¹ راجع نص الفقرة . ب . من المادة 2 و نص الفقرة الأخيرة من المادة 3 من المرسوم التنفيذي رقم 16 / 175، المرجع السابق.

² راجع أحكام القانون رقم 14-03 مؤرخ في 24 فبراير سنة 2014 يتعلق بسندات ووثائق السفر، ج ر عدد 16 صادر بتاريخ 23 مارس 2014.

³ راجع على سبيل المثال نص المادة 136 من قانون رقم 06/98، المرجع السابق.

المطلب الأول: مختلف التدابير الصحية ذات الصلة بخدمات النقل الجوي للركاب

تتركز مختلف التدابير والإجراءات الماسة بحقوق المسافرين عموماً وركاب النقل الجوي خصوصاً في تلك المتخذة من قبل السلطات العمومية، أو تلك الخاصة بالتنظيمات والتوجيهات الدولية.

الفرع الأول: التدابير التنظيمية المتخذة من قبل السلطة التنفيذية

عكفت السلطة التنفيذية، منذ انتشار فيروس كورونا في الجزائر، على إصدار التنظيمات التي من شأنها مجابهة هذه الجائحة والتخفيف من آثارها على مختلف المستويات، حيث قامت بتاريخ 21 مارس من سنة 2020 بإصدار أول تنظيم يتعلق بتدابير الوقاية من انتشار وباء فيروس كورونا (كوفيد-19) ومكافحته، والذي يهدف إلى تحديد تدابير التباعد الاجتماعي، وكذا تعليق نشاطات نقل الأشخاص، لاسيما الخدمات الجوية للنقل العمومي للمسافرين على الشبكة الداخلية، والنقل البري¹، علماً أن تعليق الخدمات الجوية للنقل الدولي للمسافرين، لم يتم ترسيمه بموجب تنظيم، إنما اتخذ بناء على القرارات التي أعلن عنها رئيس الجمهورية في خطابه حول فيروس كورونا يوم 17 مارس 2020².

¹ راجع نص المواد 2، 3، 4 من المرسوم التنفيذي رقم 20-69 مؤرخ في 21 مارس 2020، يتعلق بتدابير الوقاية من انتشار وباء فيروس كورونا (كوفيد-19) ومكافحته. ج ر عدد 15 صادر بتاريخ 21 مارس 2020.

² تم الإعلان عن غلق الحدود البرية وتعليق خدمات النقل الجوي للمسافرين والرحلات البحرية والنقل البحري من قبل رئيس الجمهورية في خطابه حول فيروس كورونا يوم 17 مارس 2020. راجع النص الكامل:

رئاسة الجمهورية، النص الكامل لخطاب رئيس الجمهورية، السيد عبد المجيد تبون حول "وباء فيروس كورونا". يوم الثلاثاء

17 مارس 2020. (https://backend.el-mouradia.dz/uploads/20200317_b905a9fbca.pdf)

تاريخ التصفح: 13 فيفري 2022.

بعده تم تحديد، في مراسيم لاحقة، تدابير تكميلية ترمي لاسيما إلى وضع أنظمة للحجر وتقييد الحركة وقواعد التباعد الأمني، والالتزام بارتداء القناع الواقي، مع تقرير إجراء الترخيص بالتنقل على سبيل الاستثناء للدواعي المحددة¹. وبعد 8 أشهر من تعليق خدمات النقل الجوي العمومي للركاب على الشبكة الداخلية، و15 شهرا بالنسبة للشبكة الدولية، تم الرفع الجزئي لإجراء التعليق، والفتح الجزئي للحدود الوطنية، مع ضرورة التنفيذ والامتثال الصارم للبروتوكولات الصحية الخاصة على مستوى المطارات وعلى متن الطائرات²، كما تم تحديد الشروط الخاصة بركوب المسافرين والتي تتضمن لاسيما:

- تقديم المسافر النتيجة السلبية لاختبار RT-PCR وفق آجل محدد قبل تاريخ السفر.
- تقديم المسافر الاستمارة الصحية المستوفية للمعلومات المطلوبة.
- تعهد المسافر بتسديد التكاليف المتعلقة بالحجر الصحي الإجباري عند الوصول للتراب الوطني³، وكذا تكاليف اختبار الكشف عن فيروس (كوفيد-19).

¹ راجع أحكام المرسوم التنفيذي رقم 20-70 مؤرخ في 24 مارس 2020، يحدد تدابير تكميلية للوقاية من انتشار وباء فيروس كورونا (كوفيد-19) ومكافحته. - الجريدة الرسمية عدد 16 مؤرخة في 24 مارس 2020، راجع كذلك أحكام مرسوم تنفيذي رقم 20-127 مؤرخ في 20 ماي 2020، يعدل ويتمم المرسوم التنفيذي رقم 20-70 المؤرخ في 24 مارس سنة 2020 الذي يحدد التدابير التكميلية للوقاية من انتشار وباء فيروس كورونا (كوفيد-19) ومكافحته - الجريدة الرسمية عدد 30 مؤرخة في 21 مايو 2020.

² راجع المواد 6، 7، 8 من المرسوم التنفيذي رقم 20/360 مؤرخ في أول ديسمبر سنة 2020 يتضمن تكييف تدابير نظام الوقاية من انتشار وباء فيروس كورونا (كوفيد-19) ومكافحته، ج ر عدد 71 صادر بتاريخ 02 ديسمبر سنة 2020.

والمرسوم التنفيذي رقم 21-238 مؤرخ في 30/05/2021، يتعلق بتنفيذ إجراء الفتح الجزئي للحدود الوطنية في ظل احترام نظام الوقاية من وباء فيروس كورونا (كوفيد-19) ومكافحته، ج ر عدد 39 صادر بتاريخ 2021/05/30.

³ تم رفع إجراء الحجر الصحي الإلزامي عند الوصول للجزائر بموجب المرسوم التنفيذي رقم 21-301 مؤرخ في 25 يوليو سنة 2021، يتضمن تكييف تدابير نظام الوقاية من انتشار وباء فيروس كورونا (كوفيد-19) ومكافحته، ج ر عدد 58 صادر بتاريخ 2021/07/25.

- تقديم جواز التلقيح، عند الدخول إلى التراب الوطني أو الخروج منه¹. ويخضع المسافرون المغادرون التراب الوطني للشروط التي تقررها سلطات البلدان المستقبلة².

الفرع الثاني: التنظيمات والتوجيهات الصحية الدولية

قامتا منظمة الطيران المدني الدولي والمنظمة العالمية للصحة، بتاريخ 6 مارس 2020، بتصريح مشترك مذكرة فيه الأطراف الفاعلة بأهمية تطبيق التنظيمات والتوجيهات السارية، لاسيما القواعد المتضمنة في مختلف اللوائح المرتبطة باتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو) وبالتنظيم الصحي الدولي (2005)³. كما أكدت منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) في إعلان لها بتاريخ 9 مارس 2020، على الحاجة الملحة للحدّ من مخاطر الصحة العامة الناجمة عن انتشار فيروس كورونا عبر النقل الجوي، وعلى حماية صحة المسافرين وموظفي قطاع الطيران، كما حثت دول الأعضاء على تطبيق اللوائح والإرشادات السارية، لاسيما القواعد القياسية والتوصيات الدولية الواردة في الملحق التاسع "التسهيلات" وغير ذلك من القواعد القياسية الدولية المنصوص عليها في الملاحق الأخرى باتفاقية الطيران المدني الدولي، عند معالجة تفشي الأمراض التي تشكل حالة طارئة للصحة العامة تسبب قلقا دوليا؛ في نفس الوقت ينبغي للدول اتخاذ الإجراءات الضرورية لضمان استدامة النقل الجوي وأعلى مستويات السلامة⁴.

¹ راجع نص المادة 5 من المرسوم التنفيذي رقم 21-544 مؤرخ في 28 ديسمبر سنة 2021، يتضمن إحداث جواز التلقيح، ج ر عدد 99 صادر بتاريخ 29 ديسمبر 2021.

² راجع أحكام المرسوم التنفيذي رقم 21-238، المرجع السابق.

³ راجع أحكام المرسوم الرئاسي رقم 13 - 293 مؤرخ في 4 غشت سنة 2013 يتضمن نشر اللوائح الصحية الدولية (2005) المعتمدة بجنيف بتاريخ 23 مايو سنة 2005، ج ر عدد 43 صادر بتاريخ 28 غشت سنة 2014.

⁴ راجع إعلان صادر عن مجلس منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) في جلسته الرابعة للدورة 219 في 2020/3/9 حول تفشي فيروس كورونا المستجد. (https://www.icao.int/Security/COVID-19/Documents/DEC_AR.pdf)

Date de l'accessibilité: 07-02-2022.

نظرا للقيود المتزايدة التي فرضتها العديد من الدول على النقل الجوي قصد منع انتشار فيروس كوفيد 19، أكدت منظمة الطيران المدني الدولي، في رسالتين مؤرختين في؛ 18 و20 مارس 2020، على مختلف التدابير الاستثنائية الرامية إلى التخفيف من مخاطر انتشار الفيروس عن طريق النقل الجوي، والواجب إعمالها بشكل مستعجل من قبل دول الأعضاء، حيث طالبت منها التأكد، عند اتخاذ إجراءات تقييدية للخدمات الجوية، من تناسبها؛ بأخذ بعين الاعتبار ضرورة تسهيل الرحلات بقدر الإمكان، والابتعاد عن الإجراءات المتطرفة أو غير المدروسة، والتمست من الدول الأعضاء إعلام المنظمة قبل تاريخ 30 أبريل 2020 بمختلف التدابير المتخذة للتقليل من انتشار الفيروس عبر النقل الجوي¹.

المطلب الثاني: التجميد المفروض على حقوق الركاب

إن جائحة كورونا وما صاحبها من تدابير وإجراءات متخذة، سواء من قبل السلطات العمومية، أو من طرف الناقلين الذين قرروا إلغاء أو تجميد حقوق الركاب المكرسة قانونا والموثقة بموجب عقود النقل، مع التنصل من المسؤولية عن الإخلال بالتزاماتها العقدية، تطرح مسألة الأساس القانوني الذي يستند إليه الناقل في ذلك ومصير الحقوق البديلة الممنوحة للراكب تعويضا عن اختلال التنفيذ الأصلي للعقد.

الفرع الأول: أساس التجميد لحقوق الركاب

تقضي القواعد العامة بالزام المدين بتنفيذ العقد طبقا لما اشتمل عليه وبمحسن نية، وكل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه، ويسبب ضررا للغير يلزمه التعويض. والناقل الجوي

¹ - Organisation de l'aviation civile internationale, Réf. : AN 13/35-20/47 le 20 mars 2020 pp. 1 -2 (<https://www.icao.int/Security/COVID-19/EBandSL/047f.pdf>)
Réf. : EC 6/3 – 20/46, le 18 mars 2020, pp. 1 -3
(<https://www.icao.int/Security/COVID-19/EBandSL/046f.pdf>) Date de l'accessibilité :07-02-2022.

مسؤول عن الخسائر الناجمة للراكب عن الإخلال بالتزاماته العقدية، غير أن هذا الأخير يمكن أن يدفع عنه المسؤولية بالاستناد إلى ظروف القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ، أو لسبب معقول آخر، أو لحادث استثنائية طارئة¹.

أولاً- حالات القوة القاهرة والحادث المفاجئ:

لم يعرف المشرع الجزائري القوة القاهرة والحادث المفاجئ، رغم الإشارة إليهما مقترنين معا في العديد من المواد من القانون المدني، وذلك كسبب معفي من المسؤولية المدنية، منها المواد 127، 138، 178، 851، والتي يمكن استخلاص منها العناصر القانونية للقوة القاهرة والحادث المفاجئ وهي:

- سبب خارج عن إرادة شخص المدين (المادة 127 ق.م.ج)، فلا بد أن يكون سبب الواقعة التي منعت من تنفيذ التزامه أجنبيا عنه ولم يتدخل لإحداثه، سواء بشكل مباشر أو غير مباشر، وللقاضي السلطة التقديرية في رقابة توفر عناصر السبب الأجنبي.
- سبب لا يمكن توقعه (المادة 138 ق.م.ج)؛ أي استحالة التنبؤ أثناء إبرام العقد بالواقعة المانعة لتنفيذ الالتزام، مثل الظواهر الطبيعية الاستثنائية. فالعبرة هنا بوقت إبرام العقد وليس وقت حدوث الواقعة، كما لا يمكن أن يعتد بالوقائع الممكن التنبؤ بها، والتي لم يحتاط إليها المدين أو أهمل الإشارة إليها في العقد، أو الممكن تفاديها بقليل من الحرص.

¹ راجع في القواعد العامة للمسؤولية، لاسيما أحكام المواد 107، 124، 127، 138، 176، 178 من الأمر رقم 58/75 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون المدني، معدل ومتمم، ج ر عدد 78 صادر بتاريخ 30 سبتمبر 1975.

- سبب يؤدي لاستحالة تنفيذ الالتزام (المادة 176 ق.م.ج)، والعبء هنا بالاستحالة الكاملة والمطلقة وقت تنفيذ الالتزام، حيث لا يمكن للمدين دفعه بالرغم من احتياطه واتخاذ كافة التدابير اللازمة، أو يستحيل عليه اتخاذها نظرا للظروف¹.

فإذا كانت القوة القاهرة السبب الوحيد في وقوع الضرر فإنها تؤدي إلى نفي المسؤولية عن المدين، لانقطاع علاقة السببية بين فعل المدين وبين الضرر، حيث إما أن يعفى المدين من تنفيذ التزامه نهائياً، أو وقف تنفيذ الالتزام حتى زوال الحادث، إذا كانت الاستحالة مؤقتة.

تطبيقاً لهذه الأحكام، يمكن اعتبار جائحة كورونا كوفيد .19 من قبيل الوقائع التي تشكل قوة القاهرة، فهي سبب خارج عن إرادة الناقل ولا يد له فيه، ولم يكن يتوقعه أثناء إبرام عقود النقل، كما يستحيل عليه تنفيذ التزامه بالنقل مع وجود قرار السلطة العمومية بالمنع، حيث يشكل السبب القانوني أو فعل السلطة العامة، في هذه الحالة، قوة القاهرة بالنسبة لتنفيذ عقود النقل الجوي العمومي للركاب.

إذا كانت عقود النقل المبرمة قبل ظهور فيروس كورونا، والتي يقتضي تنفيذها في فترة تعليق الرحلات الجوية، لا تثير إشكالات كبيرة فيما يتعلق بإثبات السبب المعفي من مسؤولية الناقل، حيث يكفي له الاستشهاد بقرار المنع والمراسيم التي تتضمن مختلف التدابير الصحية، والتي تجبره على الامتنال لها، فإن العقود المبرمة بعد ظهور الفيروس وانتشاره، أو تلك التي يقتضي تنفيذها بعد رفع التعليق للرحلات، تثير إشكالات فيما يتعلق بوقت الاعتداد بعنصري التوقع والاستحالة لإثبات القوة القاهرة.

¹ راجع في عناصر القوة القاهرة، الموقع الإلكتروني الرسمي لخدمات "Legal Doctrine"

(<https://legal-doctrine.com/edition/la-force-majeure-en-droit-algerien/>)

Date de l'accessibilité :12-02-2022.

فهل العبرة بالتوقع هو بتاريخ تصريح المدير العام للمنظمة العالمية للصحة، في 30 جانفي 2020، بأن فيروس كورونا يشكل طارئة من الطوارئ الصحية العمومية التي تثير قلقاً دولياً، أم بتاريخ إصدار نفس المنظمة، في 11 مارس 2020، تقييماً بإمكانية وصف مرض كوفيد-19 بالجائحة، أم بتاريخ 17 مارس 2020، حيث اعتبر رئيس الجمهورية في خطابه حول وباء فيروس كورونا، بأن: "... الوباء المتفشي مسألة أمن وطني، وأمن صحي تهم الجميع..."¹، كما أعلن فيه عن تعليق الرحلات الجوية والبحرية للأشخاص؟ كذلك فيما يتعلق بعنصر الاستحالة الذي يزول بزوال المانع، من خلال رفع التعليق الرسمي للرحلات من قبل السلطات العمومية لكل من بلد الانطلاق وبلد الوصول، مما يفتح مجال للناقل للتمسك، بدلا من القوة القاهرة، بنظرية الظروف الطارئة.

ثانيا: استعانة الناقل بنظرية الظروف الطارئة

لا يمكن للناقل إثبات القوة القاهرة، بالنسبة للرحلات الملغاة قبل صدور قرار المنع، أو بعد رفع قرار التعليق، حيث إذا تمكن من إثبات العنصرين الأولين؛ وهما السبب الأجنبي وعدم التوقع، فإنه من الصعب عليه إثبات استحالة تنفيذه لعقد النقل، أو أنه اتخذ جميع الاحتياطات الضرورية للقيام بالرحلة ولكنه لم يتمكن، لاسيما مع وجود رحلات أخرى لناقلين آخرين تتم في نفس الفترة وعلى نفس المسار، وأن الدولة المستقبلة للركاب لم تمنع استقبال المسافرين في مطاراتها.

يمكن للناقل، في هذه الحالة، التمسك بدلا من القوة القاهرة بنظرية الظروف الطارئة، والمنصوص عليها في نص المادة 107 من القانون المدني الجزائري، باعتبارها حوادث

¹ راجع النص الكامل لخطاب رئيس الجمهورية حول "وباء فيروس كورونا" بتاريخ 17 مارس 2020. المرجع السابق.

استثنائية عامة إن لم يكن في الوسع توقعها، فهي لا تؤدي بطبيعتها ونظرا للظروف إلى استحالة تنفيذ الالتزام التعاقدية، إنما تجعل من تنفيذه مرهقا للمدين¹.

يكون التنفيذ مرهقا للناقل إذا كان تنفيذه بشروط العقد الأصلية يكبده خسارة فادحة من الناحية الاقتصادية، تضاف لخسائره المالية الناتجة عن تعليق الرحلات لمدة 15 شهرا. يعود هذا الإرهاق لاسيما لفرض إجراءات الوقاية من فيروس كورونا، مع ضرورة الامتثال الصارم للتوصيات الصحية الخاصة، الوطنية والدولية في جميع مراحل النقل، سواء أثناء تحضير الرحلات، وكذلك على مستوى الخدمات المقدمة في نقاط البيع، وفي المطار وعلى متن الطائرة، منها التعقيم الدوري على متن الطائرات، احترام التباعد الجسدي داخل الطائرة، مما يجبر الناقل على تقليص عدد المسافرين الواجب تواجدهم داخل الطائرة إلى 50 % من طاقة استيعاب الطائرة، وتقليص عدد الرحلات إلى العدد المسموح به، وتنفيذ مختلف التوصيات الصادرة عن سلطات وهيئات الطيران المدني². يجوز للقاضي، في هذه الحالة وتبعا للظروف وبعد مراعاة لمصلحة الطرفين، أن يرد الالتزام المرهق إلى الحد المعقول، ويقع باطلا كل اتفاق على خلاف ذلك.

ثالثا: السبب المعقول:

خارج حالات القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ، أو الظرف الطارئ، قد يتمسك الناقل لدفع المسؤولية عنه، بسبب عدم تنفيذ التزامه التعاقدية، بالسبب المعقول، وذلك وفق ما يستخلص من نص المادتين 4 و7 والفقرة "ح" من المادة 2 من المرسوم التنفيذي رقم

¹ راجع بأكثر تفصيل في تمييز القوة القاهرة عن الظروف الطارئة: عبد الرشيد طي، الرئيس الأول للمحكمة العليا، الجزائر، القوة القاهرة وأثرها على التشريع والقضاء: فيروس كورونا كوفيد 19 - نموذجا - ص.ص. 1-9.

(https://www.mjustice.dz/wp-content/uploads/2020/06/publication_1er_pres_c_suprem-1.pdf) تاريخ التصفح: 14 فيفري 2022.

² راجع نص المواد 6، 7، 8 من المرسوم التنفيذي رقم 360/20 السالف الذكر.

175/16 السالف الذكر، وترجع هذه الأسباب عادة إلى الراكب، حيث قد يمنع الناقل الراكب من الصعود للطائرة لأسباب صحية أو لأسباب الأمن والسلامة، مثلا منع دخول المسافرين للطائرة دون ارتداء القناع الواقي، عدم الامتثال لإلزامية تقديم المسافر النتيجة السلبية لاختبار RT-PCR يعود تاريخه إلى أقل من 36 ساعة قبل تاريخ السفر، رفضه احترام التباعد الجسدي داخل الطائرة، رفضه تقديم جواز التلقيح الإجباري، ظهور عليه أعراض الإصابة بفيروس كورونا، أو رفض ركوب مسافرين نظرا لتقليص عدد الركاب المسموح به إلى 50% من طاقة استيعاب الطائرة تطبيقا لتدابير التباعد الجسدي، أو عدم استيفاء الراكب للشروط الصحية المقررة في بلد الوصول. كما لا يلزم الناقل تعويض الراكب عن حالة إلغاء الرحلة إذا تم إبلاغ المعنيين بأسبوعين قبل موعد الذهاب (المادة 5 من المرسوم التنفيذي 175/16).

الفرع الثاني: مصير الحقوق البديلة الممنوحة للراكب

- تقضي القواعد العامة، مثلما رأيناه سابقا، بمسؤولية الناقل عن كل إلغاء أو تأخر للرحلة، أو رفض ركوب المسافرين، حيث يلتزم بتقديم حلول بديلة وفق ما يقضي به التنظيم المعمول به وبنود عقد النقل، وإلا التزم الناقل بتعويض الركاب المعنيين بما يلي:
- تسديد قيمة التذكرة الخاصة بالرحلة الملغاة أو التي منع فيها من الركوب، طبقا لنص المادتين 4 و 5 من المرسوم التنفيذي رقم 175/16.
 - تقديم تعويض جزافي يحدد مبلغه طبقا لنص المادة 9 من المرسوم التنفيذي رقم 157/16،
 - تقديم بعض الخدمات المجانية¹.

¹ راجع نص المادة 10 من المرسوم التنفيذي رقم 175/16، كذلك نص المادتين 173 مكرر 1 من القانون رقم 15/14 والمادة 147 من القانون رقم 98/06 والمذكورين سابقا.

- ولا يمكن للناقل، متعاقدا كان أو فعليا، دفع المسؤولية عنه لتجنب دفع التعويض الجزائي المقرر في نص المادة 9 المذكورة أعلاه، إلا في الحالات الآتية:
- حالة إثبات إعلام الركاب بإلغاء الرحلة قبل أسبوعين على الأقل من موعد انطلاقها.
 - حالة إثبات أن إلغاء الرحلة راجع للقوة القاهرة.
 - حالة إثبات أن تأخر الرحلة يقل عن 5 ساعات.
 - حالة إثبات استفادة الراكب من تعويض آخر، أيا كان شكله، بخصوص الشكوى نفسها.
 - حالة إثبات أن سبب المنع من الركوب يعود لشخص الراكب.

لا يعد إعفاء الناقل من المسؤولية، بسبب القوة القاهرة، من النظام العام، لذلك يجوز الاتفاق على أن يتحمل الناقل تبعية الحادث المفاجئ أو القوة القاهرة، مثلما سمحت به المادة 178 من القانون المدني الجزائري، وإن كان هذا الحكم يبقى مجرد قاعدة نظرية من الصعب تجسيدها في ظروف وباء كورونا على مجال النقل الجوي للركاب، لما تكبدته شركات الطيران من خسائر مالية جراء تعليق الرحلات الجوية لمدة 15 شهرا .

كما أن إعفاء الناقل من تحمل المسؤولية عن الخسائر التي أصيبت الراكب من جراء إلغاء رحلته بسبب القوة القاهرة، لا يسقط عليه الالتزامات الأخرى المفروضة عليه بموجب القانون والتنظيم، حيث يحتفظ الراكب في كل الأحوال بالحقوق الآتية:

- استرداد قيمة التذكرة التي دفع ثمنها.
- الاستمرار في التمتع بالحقوق البديلة المنصوص عليها في المادة 8 من المرسوم التنفيذي رقم 175/17.

- التمسك بالحق في الإعلام، لاسيما في مجال المساعدة والتسديد والتعويض¹.
- وفي هذا الإطار أشعرت الخطوط الجوية الجزائرية لزيائنها بالإجراءات التي اتخذتها للبت في مصير التذاكر التي اقتناها مسافرون ولم يتمكنوا من السفر بفعل تعليق الرحلات، مؤكدة ما يلي:
- الإبقاء على جميع الوجهات، مع العلم أن تواريخ استئناف جميع الرحلات تعتمد على قرار السلطات العامة، وقرارات دول الوجهة بشأن شروط الدخول إلى أراضيها.
- تقديم خيارات لتغيير الحجوزات التي تم شراؤها قبل الاستئناف الفعلي للرحلات.
- تمديد صلاحية جميع التذاكر المنتهية صلاحيتها إلى غاية 31 ديسمبر 2021.
- في حالة عدم رغبة الراكب تغيير حجزه بعد إلغاء رحلته، تتاح له الخيارات الآتية:
- الحصول على رصيد لحجز الرحلة المقبلة على شكل قسيمة سفر .
- استرداد ثمن التذكرة، غير أن مدة الرد، حسب ما أفاد به إشعار الخطوط الجوية الجزائرية، تكون وفقا لعدد الطلبات قيد المعالجة².
- إن ربط مدة استرداد الثمن بعدد الطلبات قيد المعالجة، يتعارض ونص المادة 5 من المرسوم التنفيذي رقم 175/16 التي ألزمت الناقل بتسديد قيمة التذكرة في أجل 8 أيام، ولا يمكن للناقل هنا الاحتجاج بالقوة القاهرة الناتجة عن وباء كورونا كوفيد.19. باعتبار أن ذلك

¹ راجع نص المادة 12 من المرسوم التنفيذي رقم 175/16، ونص المادة 173 مكرر1 من القانون رقم 14/15، المرجعين السابقين.

² الإجراءات الخاصة بفيروس كورونا 29 مارس 2021- إشعار لزيائن الخطوط الجوية الجزائرية <https://airalgerie.dz/ar> () تاريخ التصفح: 11 فيفري 2022.

لا يؤثر عمليا على عملية التسديد¹. فعلى شركة الخطوط الجوية الجزائرية أن تبذل العناية اللازمة وتتخذ جميع التدابير الضرورية لتسديد ثمن التذاكر في الآجال القانونية، وإن كان المرسوم التنفيذي المذكور لم يحدد جزاء على تجاوز الناقل للآجل المحدد.

خاتمة :

في ختام هذه الدراسة حول مصير حقوق ركاب النقل الجوي العمومي في ظل تدابير مواجهة وباء كورونا (كوفيد 19)، يمكننا استخلاص جملة من النتائج وتقديم ما نراه مناسبا من توصيات.

- النتائج:
- إن التدابير الصحية أولى بالتطبيق من البنود العقدية، باعتبار أن المصلحة العامة المرتبطة بالصحة العمومية أولى من المصلحة الفردية ولو كانت مشروعة.
- ترسيم التدابير الصحية كان بموجب التنظيم، والذي لا يستند لأي إطار قانوني خاص بالظروف الاستثنائية المرتبطة بجائحة كورونا، على خلاف بعض التشريعات المقارنة مثل التشريع الفرنسي الذي أصدر قانون الطوارئ الصحية²
- اختلاف السند القانوني لمنع النقل الجوي العمومي للركاب، حيث تم ترسيم منع النقل على الشبكة الداخلية بموجب مرسوم تنفيذي، بينما قرار منع النقل على الشبكة الدولية

¹ لعل السبب من عدم تمكن شركة الخطوط الجوية الجزائرية من الالتزام بأجل ثمانية (8) أيام لتسديد قيمة التذاكر للركاب مقابل إلغاء رحلاتهم، هو العدد الكبير من الرحلات الملغاة بسبب جائحة كورونا، والعجز المالي للشركة الناتج عن توقفها عن النشاط لقرابة 15 شهرا من جراء تعليق الرحلات.

² Loi no 2020-290 du 23 mars 2020 d'urgence pour faire face à l'épidémie de covid-19, JORF n°0072 du 24 mars 2020. (https://www.legifrance.gouv.fr/download/pdf?id=KY9SZZfQdcIRn_N8Kc1gxuN7Pce5JP_lubW2AuKICjU) Date de consultation : 17 - 02- 2022.

لم يصدر بشأنه أي تنظيم أو أمر أو مرسوم أو قرار، كما لم تحدد إجراءات تنفيذه بأي تنظيم مهما كان شكله، على عكس تنفيذ إجراء الفتح الجزئي للحدود الوطنية، الذي حدد بموجب مرسوم تنفيدي.

- إن أحكام المرسوم التنفيذي رقم 175/16، رغم أهميتها ودورها في توضيح حقوق ركاب النقل العمومي الجوي، إلا أنها لم تراعى صعوبات تجسيدها نتيجة ظروف القوة القاهرة، أو الظروف الطارئة، مثل الصعوبات المرتبطة باحترام الناقل لآجال تسديد قيمة التذكرة أو التعويض بسبب إلغاء الرحلة أو المنع من الركوب. كما اكتفى المرسوم في المادة 6 منه بتقرير إعفاء الناقل عن التعويض لإلغاء الرحلة بسبب القوة القاهرة، دون ضم حالات المنع من الركوب والتأخر للرحلة¹.

- التوصيات:

- أهمية الاستناد والإحالة لقانون حماية المستهلك وقمع الغش في قوانين الطيران المدني أو التنظيمات ذات الصلة بحقوق الركاب.

- النص في المرسوم التنفيذي رقم 175/16 على الجزاء المقرر في حالة تجاوز الناقل للآجل تسديد قيمة التذكرة أو دفع التعويض، مع مراعاة حالات القوة القاهرة أو الظروف الطارئة.

- إدراج في المادة 8 من المرسوم التنفيذي رقم 175/16 التي نصت على الحالتين المقترحتين على الركاب في حالة إلغاء الرحلة أو تأخرها أو المنع من الركوب، لحالة ثالثة هي رحلة العودة نحو نقطة الانطلاق، طبقاً لما هو مشار إليه في نص الفقرة 3 من المادة 4 من نفس المرسوم.

¹ يمكن تطبيق على حالي المنع من الركوب وتأخر الرحلة نص المادة 148 من القانون رقم 06/98، الذي جاء عاماً، بإعفاء الناقل من المسؤولية إذا برهن اتخاذ رفقته مندوبه كل الإجراءات الضرورية لتفادي الخسارة أو استحالة اتخاذهم ذلك.

- النص صراحة في المرسوم التنفيذي رقم 175/16 لإمكانية طلب الراكب استرجاع قيمة تذكرته في حالة التأخر للرحلة لـ 5 ساعات أو أكثر.
- ضرورة توضيح، في المرسوم التنفيذي رقم 175/16، مسألة اعتبار القوة القاهرة كسبب
- للإعفاء من التعويض في حالة المنع من الركوب، وذلك بشكل لا يدع مجال للشك، وذلك تنفيذاً لما جاء في نص المادة 148 من القانون رقم 06/98 السالف الذكر.
- توضيح نطاق إعفاء الناقل من المسؤولية بسبب القوة القاهرة، لاسيما من خلال توضيح أثرها على الخدمات المجانية الضرورية لتخفيف آثار الإلغاء أو المنع على الركاب، والمنصوص عليها في المادة 10 من المرسوم التنفيذي رقم 175/16.
- إلزام الناقلين بضرورة تضمين عقود النقل الوقائع والأسباب المؤثرة في التنفيذ العادي لبنود العقد، والمرتبطة بطبيعة المهنة أو النشاط، حيث إذا كان الناقل بحكم مهنته يمكن أن يتنبأ أثناء تحريره للعقد بوقائع معينة، ولم يضمنها في العقد، فلا يمكن له التمسك بالقوة القاهرة لدفع المسؤولية عنه.