

أثر جائحة كورونا على التزامات الناقل في عقد النقل الجوي للمسافرين

Impact of the Corona pandemic on the carrier's obligations in the passenger air contract



لاكلي نادية¹

كلية الحقوق، جامعة بلحاج بوشعيب عين تموشنت، الجزائر
مخبر القانون الإقتصادي والبيئة جامعة وهران 2، الجزائر

lakli.nadia@gmail.com



تاريخ النشر: 2023/05/31

تاريخ القبول: 2021/07/27

تاريخ الإرسال: 2020/06/09

ملخص:

لا تزال جائحة كورونا تشكّل موضوع الساعة بسبب أضرارها التي ألحقتها بمختلف القطاعات، ويُعدّ قطاع النقل الجوي للمسافرين من أهم القطاعات المتضرّرة من هذه الجائحة نظرا لتعليق جميع الرحلات الجوية، مما يؤدي إلى صعوبة تنفيذ الناقل الجوي لالتزامه الرئيسي المتمثّل في نقل المسافرين في الفترة المحدّدة في تذكرة السفر. وبحق للناقل الجوي إعفاء نفسه من المسؤولية باعتبار أنّ عدم تنفيذه لالتزامه العقدي خارج عن إرادته. وتهدف هذه الدراسة إلى تحديد مدى إعفاء مسؤولية الناقل الجوي للمسافرين في ظل وباء كورونا، وسنستخلص التكييف القانوني لهذه الوباء.

كلمات مفتاحية: عقد النقل الجوي، مسافر، فيروس كورونا، قوة قاهرة، ظرف طارئ.

Abstract:

The Corona pandemic continues to be the subject of the clock because of its damages to various sectors, and the air passenger transport sector is one of the most affected by the pandemic due to the suspension of all flights, which makes it difficult for the air carrier to

fulfil its main obligation to transport passengers within the period specified in the ticket.. The air carrier is entitled to exempt itself from liability, as its failure to perform its contract obligation is beyond its control. Thie aim of studyis to determine the extent to which the air carrier's liability is exempt for passengers under the corona epidemic, and we will conclude the legal adaptation of thie epidemic.

Keywords: air transport contract, traveler, coronavirus, force majeure, emergency

1- المؤلف المرسل: لاکلي نادية، الإيميل: lakli.nadia@gmail.com

مقدمة :

لازال الحديث عن جائحة فيروس كورونا المستجد كوفيد-19 يفرض نفسه كواقعة مادية تعرّض لها العالم بأكمله، لها آثار سلبية واضحة يمكن رصد ملامحها على الالتزامات القانونية بوجه عام، وعلى العلاقات التعاقدية على وجه الخصوص، حيث تتلاشى هذه الإلتزامات في ظل هذه الظروف نتيجة الركود الذي قد يصيب بعض القطاعات، ممّا يجعل من المستحيل أو على الأقل من الصعب تنفيذ هذه الإلتزامات.

ويعتبر قطاع النقل الجوي للمسافرين من أهمّ القطاعات التي تأثرت من جائحة كورونا من خلال تأجيل كل الرحلات الجوية، مما يصعب على الناقل الجوي تنفيذ التزاماته القانونية اتجاه المسافرين، وهذا ما يؤدّي إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته بشكل مؤقت.

وتكمن أهمية هذه الدراسة في الأضرار التي تسببها وباء كورونا عالميا وفي شتى القطاعات والتي تدفعنا إلى التعرف على آثار العقد في ظل هذه الجائحة، لاسيما في مجال النقل الجوي للمسافرين باعتباره من أهم القطاعات المتضررة.

وتهدف هذه الدراسة إلى التعرف على التزامات الناقل الجوي للمسافرين والحدود الواردة على مسؤوليته في ظل جائحة كورونا، وسنحاول تكييف هذه الجائحة وفق النصوص القانونية والاجتهادات الفقهية، متبعين في ذلك المنهج التحليلي.

وتطرح هذه الدراسة الإشكالية التالية: ماهو التكيف القانوني لجائحة كورونا بعد تأثيرها على التزامات الناقل الجوي للمسافرين؟ للإجابة على هذه الإشكالية قسّمنا هذه الدراسة إلى محورين رئيسيين، سنتعرّف في المحور الأوّل على ميدان تطبيق عقد النقل الجوي للمسافرين في التشريع الجزائري من خلال التعرف على مفهومه وشروطه القانونية ، حتى يتسنى لنا تحديد التزامات الناقل الجوي إزاء المسافرين ومدى تأثرها بجائحة كورونا والتي ستكون موضوع المحور الثاني. وسنحاول في هذا المحور إعطاء تكييف قانوني لجائحة كورونا من خلال التمييز بين القوة القاهرة والظرف الطارئ.

1. ميدان تطبيق عقد النقل الجوي للمسافرين في التشريع الجزائري

يعتبر عقد النقل الجوي للمسافرين كغيره من العقود التي يشترط انعقادها وفق شروط قانونية معيّنة تتمثل في الشروط الموضوعية والشكلية، غير أنّها تختلف شروط هذا العقد عن باقي العقود نظرا للخصائص التي تميّزه عنها. وتأسيسا على هذا يجدر بنا التعرف على مفهوم عقد النقل الجوي وخصائصه ثم إلى شروط تكوينه.

1.1. مفهوم عقد النقل الجوي للمسافرين وخصائصه:

لقد تعددت التعاريف الفقهية لعقل النقل بصفة عامة إذ يعرفه جانب من الفقه بأنه " الإتفاق الذي يتعهد بمقتضاه الناقل بنقل بضاعة أو شخص من نقطة لأخرى مقابل أجر"¹. ويعرفه البعض الآخر بأنه " الإتفاق الذي يلتزم بموجبه شخص بنقل بضائع أو أشخاص من مكان إلى آخر مقابل أجر معين"². أما المشرّع الجزائري فقد عرّف عقد النقل في المادة 36 من القانون التجاري³ والتي تنص على أنه: " عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين".

نستخلص ممّا سبق بأن عقد النقل هو اتفاق بين شخصين أحدهما الناقل والثاني المسافر أو مرسل البضاعة، ويلتزم الطرف الأول بنقل الشخص أو البضاعة من مكان إلى مكان آخر مقابل أجرة يدفعها الطرف الثاني. ويعتبر عقد النقل من العقود التجارية إذ تعد عملية النقل من الأعمال التجارية سواء قام بها شخص طبيعي أو معنوي، لكنه يضيفي الصفة التجارية فقط على الناقل إلا في حالة ما إذا كان الراكب أو المرسل إليه تاجرا، حيث تنص المادة 2 من القانون التجاري في فقرتها الثامنة على أنه: "يعد عملا تجاريا بحسب موضوعه كل مقولة لاستغلال النقل والانتقال".

بينما يعرف عقد النقل الجوي للمسافرين بأنه الاتفاق الذي يتعهد بمقتضاه الناقل بنقل شخص من مكان إلى آخر جواً مقابل أجرة النقل⁴. ولقد تطرّق المشرّع الجزائري إلى هذا النوع من العقود في القانون رقم 98-06 المتعلق بالطيران المدني⁵، وينص في المادة 131 منه على أنه: "ينبغي أن يتم أي نقل عمومي طبقا لعقد يلتزم بموجبه الناقل بواسطة الطائرة بنقل أشخاص مسجلين بأمتعتهم أو بدونها بمقابل من محطة جوية إلى أخرى.". ويتميز عقد النقل الجوي للمسافرين بأنه عقد إذعان، عقد رضائي، عقد معاوضة وعقد ملزم للجانبين.

فيصنّف عقد النقل الجوي ضمن عقود الإذعان إذ يقتصر تنفيذه على قبول الطرف الآخر للشروط المقرّرة من قبل الناقل دون مناقشتها، ولكن هذا لا يعني أن يتعسف الناقل في علاقته التعاقدية مع الطرف الآخر بل تنظم التشريعات والإتفاقيات الدولية هذه العلاقة من أجل حماية الطرف الضعيف وذلك من خلال تحديد التزامات كل طرف وكذلك منع إدراج بعض البنود التعسفية في حق الطرف الآخر كبنود الاعفاء من المسؤولية⁶.

ولقد تطرّق المشرّع الجزائري إلى هذه الخاصية في المادة 38 من القانون التجاري والتي تنص على أنه: "يكون عقد النقل أو عقد العمولة للنقل باتفاق الطرفين وحده"، فلم يشترط المشرع أن يتم عقد النقل في شكل معين وإنما يعقد بمجرد تطابق الإيجاب والقبول.

كما يعدّ عقد النقل الجوي من عقود المعاوضة لأنّه يقوم على عوض مالي والذي يلتزم المسافر بدفعه للناقل مقابل أداء خدمة النقل، ولا تؤثر بعض

الخدمات المجانية التي تقدمها بعض شركات النقل لعمالها على هذه الخاصية، حيث يكون مقابل النقل في هذه الحالة مستترا يتمثل في الخدمات التي يقدمها هؤلاء العمال للشركة.⁷

ويعتبر عقد النقل الجوي للمسافرين ملزما للجانبين لأنه يرتب إلتزامات قانونية على عاتق الطرفين، إذ يلتزم الناقل بنقل الشخص إلى المكان المتفق عليه، ويلتزم المسافر بدفع أجرة النقل. بالإضافة إلى باقي الإلتزامات المتعلقة بالسلامة، وفي حالة إخلال أحد الطرفين بالتزاماته يحق للطرف الآخر طلب فسخ العقد والتعويض عن الضرر اللاحق به.⁸

2.1. تكوين عقد النقل الجوي للمسافرين:

يعتبر عقد النقل الجوي كسائر العقود التي تتطلب في تكوينها توافر بعض الشروط الأساسية ليصبح العقد ساريا، ونفرق بين الشروط الموضوعية والشروط الشكلية.

يشترط في عقد النقل الجوي توافر الشروط العامة المتعارف عليها في باقي العقود والتمثلة في الرضا والمحل والسبب.

فيعد عقد النقل الجوي من العقود الرضائية التي تبرم بمجرد تطابق الإيجاب والقبول، ويجب أن تكون إرادة الأطراف سليمة من عيوب الإرادة والتمثلة في الإكراه، الغلط، التدليس والإستغلال، وإذا شاب الإرادة عيب من هذه العيوب يعد العقد باطلا أو قابلا للإبطال. أما عن الأهلية فلا تشترط الأهلية لدى المسافر وإنما يجب توافرها لدى الناقل أي يجب أن يكون قد أكمل 19 سنة طبقا للمادة 40 من القانون المدني الجزائري باعتباره يقوم بعمل تجاري، أو أن يكمل سن 18 مع حصوله على إذن بالترشيد، أما إذا كان الناقل شخصا معنويا فيجب في هذه الحالة توافر الشروط الموضوعية والشكلية المتعلقة بالشركات التجارية.⁹

كما يعتبر محل العقد الإلتزام الذي يترتب عليه ويتمثل المحل في عقد نقل الأشخاص في المسافرين وأمتعتهم إن وجدت، ويشترط أن يكون المسافر حيا حيث يعد نقل الموتى نقلا للبضائع.¹⁰

ويشترط أن يكون المحل مشروعاً وغير مخالف للنظام العام والآداب العامة كأن يكون المسافر مجرماً مطلوب قضائياً، كما يشترط أن يكون المحل

معينا أو قابلا للتعيين عند إبرام العقد كأن يكون الناقل على علم بالمكان الذي سيتوجه إليه المسافر.¹¹

أمّا عن السبب فيقصد به الغرض الدافع إلى إبرام العقد، ويشترط أن يكون السبب مشروعاً وغير مخالف للنظام العام والأداب العامة، وألا يتعلق الأمر بشيء غير قابل للتعامل سواء بطبيعته أو بحكم القانون¹²، فيعتبر باطلاً عقد النقل الذي يبرم بهدف اقتراف جريمة مثلاً.

وبالنسبة للشروط الشكلية، فلا يشترط أن يتم عقد النقل الجوي للمسافرين في شكل معين باعتباره من العقود الرضائية التي تبرم بمجرد توافر الإيجاب والقبول دون حاجة للشكلية، ولا تشكل تذكرة السفر شرطاً شكلياً لإبرام العقد وإنما وسيلة إثبات، لذلك يجب أن تحتوي على جميع البيانات الأساسية المتعلقة بالناقل و المسافر وأمتعته وكذا تحديد نقطتا الإنطلاق والوصول وكذا التاريخ وأجرة النقل. وعليه، فإن ضياع أو تلف التذكرة أو لا يؤثر على صحة العقد.¹³

2. التزامات الناقل الجوي للمسافرين ومدى تأثرها بجائحة كورونا:

يرتّب عقد النقل الجوي كسائر العقود التزامات على عاتق أطرافه، غير أنّ جائحة كورونا أثّرت على هذه الإلتزامات العقدية من خلال إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية.

ويتوجّب علينا التعرّف على التزامات الناقل الجوي حتى نتمكّن من تحديد آثار جائحة كورونا على هذه الإلتزامات، وسنتعرّف أولاً على قيام هذه الإلتزامات في ظلّ جائحة كورونا، ثم إلى حالات إعفاء الناقل الجوي منها.

1.2. قيام التزامات الناقل الجوي للمسافرين في ظل جائحة كورونا:

بمجرد إبرام عقد النقل الجوي للأشخاص فإنّه يلتزم الناقل بتزويد المسافر بتذكرة سفر تتضمّن جميع البيانات المتعلقة بالمسافة وتفاصيل الرحلة، ولقد عرّف المشرّع الجزائري التذكرة في المادة 2 فقرة 4 من المرسوم التنفيذي رقم 16-175 الذي يحدد شروط وكيفيات تطبيق حقوق ركاب النقل الجوي العمومي¹⁴ والتي تنص على أنّه: "التذكرة هي وثيقة مرور قيد الصلاحية تحدّد الحقّ في النقل، يمكن أن تتخذ شكل تذكرة إلكترونية يسلمها أو يرخص بها الناقل الجوي أو وكيله المعتمد."

ثم يلتزم بنقل المسافر وأمتعته إلى الوجهة المحددة في تذكرة السفر وفي التاريخ المتفق عليه. ويكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الخسائر الناتجة عن التأخر في الرحلة الجوية وهذا ما أكدته المادة 147 من قانون الطيران المدني السالف الذكر، والتي تنص على أنه: " الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر الناتجة عن تأخر في النقل الجوي للأشخاص والأمتعة والشحن طبقاً للقواعد المنصوص عليها في التشريع المعمول به". وعليه تقوم مسؤولية الناقل الجوي عن تأخره في نقل المسافر في الوقت المحدد شريطة أن يسبب هذا التأخير ضرراً جسيماً للمسافر كأن يفوت عليه فرصة عمل أو ما شابه ذلك، ويجب أن يكون التأخير بسبب خطأ الناقل وليس لقوة القاهرة.¹⁵

ولا تقتصر مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير فقط، بل يلتزم بتقديم تعويضات للمسافرين في حالة إلغائه للرحلة الجوية، وهذا ما أكدته المشرع الجزائري بموجب المادة الخامسة من المرسوم التنفيذي رقم 16-175 الذي يحدد شروط وكيفيات تطبيق حقوق ركاب النقل الجوي العمومي. وهذا ما حصل لمعظم المسافرين العالقين خارج الوطن في هذه الفترة الوبائية الذين تم إلغاء رحلاتهم الجوية بسبب الوباء.

كما يلتزم الناقل بالحرص على سلامة المسافر وأمتعته غير أنه يكون مسؤولاً فقط عن الأمتعة المسجلة لأنها تحت حراسته بينما لا يتحمل المسؤولية عن الضرر اللاحق بالأمتعة اليدوية باعتبارها تحت حراسة صاحبها إلا في حالة ما إذا كان الضرر نتيجة خطأ الناقل أو تابعيه.¹⁶

ولقد جرت العادة على تقديم الشركة الجوية الطعام والشراب لركابها في الرحلات الطويلة من أجل توفير الراحة لهم، وفي حالة اضطراب هبوط الطائرة في إحدى المطارات فإنه يجب على الناقل أن يؤمن للمسافرين مكان الإقامة مع توفير الطعام والشراب.

كما يلتزم الناقل بتحقيق نتيجة وهي وصول المسافر إلى وجهته سليماً في الوقت المحدد، ولا يقتصر الالتزام على بذل عناية فقط، لذلك يلتزم الناقل بأخذ جميع الاحتياطات اللازمة للحرص على سلامة المسافر. وتنص المادة 145 من قانون الطيران المدني على أنه: " الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر والأضرار التي يصاب بها شخص منقول والتي تؤدي إلى وفاته أو تسبب له

جرحا أو ضررا شريطة أن يكون سبب تلك الخسارة أو الجرح قد حدث على متن الطائرة أو خلال أية عملية إركاب أو إنزال".
تشمل عبارة الضرر حسب مفهوم هذه المادة أي ضرر جسدي أو عضوي أو وظيفي بما في ذلك الضرر الذي يصيب المدارك العقلية". وتبدأ مسؤولية الناقل بمجرد ركوب المسافر على متن الطائرة وانطلاق الرحلة فلا يعقل أن يتحمل المسؤولية قبل ذلك أو بعد نزوله من الطائرة.¹⁷
ومن هنا نتساءل عن مدى قيام مسؤولية الناقل الجوي في حالة وجود عدوى بين المسافرين نتيجة وباء كورونا؟

رغم عدم تطرق المشرع الجزائري إلى هذه الجزئية، إلا أننا نعتقد أنه تقوم مسؤولية الناقل عن العدوى في حالة عدم اتخاذه للتدابير الوقائية لمكافحة وباء كورونا، والمتمثلة في التباعد الاجتماعي وتوفير المعقّمات، بالإضافة إلى اشتراط شهادة طبية تثبت سلامة المسافر وعدم إصابته بهذا الوباء.
كما يلتزم الناقل الجوي بالمحافظة على أمتعة المسافر وتقوم مسؤوليته عن الضرر اللاحق بالأمتعة المسجلة واليدوية على حد سواء¹⁸، إذ تنص المادة 146 من قانون الطيران المدني في فقرتها الأولى على أنه: "يكون الناقل بالطائرة مسؤولا عن الخسائر والأضرار الناتجة عن ضياع أو تلف أو خسارة تصيب الأمتعة المسجلة أو الشحن شرط أن يكون السبب الأصلي للخسارة قد حدث في الوقت الذي كانت فيه الامتعة 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".

وبما أنه قد تستغرق الرحلة الجوية فترة من الزمن فيستلزم على الناقل الجوي تقديم خدمات الأكل والشرب للمسافر، ولا تقتصر هذه الخدمات وجود المسافر على متن الطائرة فحسب، بل يلتزم كذلك الناقل بتقديم هذه الخدمات عند الحالات الاضطرارية بل قد يمتد التزامه على توفير المبيت للمسافر على نفقته¹⁹.

2.2 حالات إعفاء الناقل الجوي المسؤولية في ظل جائحة كورونا:

تقوم مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار اللاحقة بالمسافر أو أمتعته وكذا عن التأخير أو إلغاء الرحلة، غير أنّ القانون يعفيه من المسؤولية في حالة القوة القاهرة أو خطأ المسافر أو الغير وكذلك في حالة العيب الذاتي للأمتعة، وهذا ما يعرف بالإعفاء القانوني ويختلف الإعفاء القانوني للناقل الجوي في الظروف العادية عن ذلك الناتج عن ظروف استثنائية مثلما هو الحال بالنسبة لجائحة كورونا، وسنتناول حالات إعفائه من المسؤولية في الظروف العادية، ثم تلك المقررة في ظل جائحة كورونا.

أ. الإعفاء القانوني للناقل الجوي في الظروف العادية :

يمكن للناقل أن يعفي نفسه من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر اللاحق بالمسافر أو أمتعته كان نتيجة المسافر في حد ذاته، كأن يتعرّض المسافر في السلام أثناء صعوده للطائرة مما يتسبب له في جروح، أو أن يصاب بالعدوى نتيجة احتكاكه بالغير وعدم احترامه للتدابير الوقائية المقررة من قبل الناقل، أو أن يكون الضرر نتيجة خطأ الغير كأن يدفع شخص آخر المسافر فيسقط فلا تقوم مسؤولية الناقل في هذه الحالة²⁰. وتنصّ المادة 149 من قانون الطيران المدني على أنه: "في حالة تقديم الناقل الجوي البيّنة عن كون الخسارة صادرة عن الشخص المتضرر أو مساهمة هذا الأخير في فيها، يمكن إعفاؤه من المسؤولية أو التخفيف منها من طرف الجهة القضائية المختصة.

وبالرجوع إلى الأحكام العامة، نجد أنّ المشرّع الجزائري في القانون المدني يعفي الشخص من المسؤولية إذا أثبت أن الخطأ نتج عن المضرور في حد ذاته أو من الغير، إذ تنصّ الماد 127 من القانون المدني الجزائري على أنه: "إذا أثبت الشخص أنّ الضرر نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ، أو قوّة القاهرة أو خطأ صدر من المضرور أو خطأ من الغير كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر".

كما لا يتحمّل الناقل المسؤولية عن التلف أو الهلاك اللاحق بأمتعة المسافر في حالة ما إذا كان الضرر ناتجا عن العيب الذاتي لهذه الأمتعة، كأن تتضمن الأمتعة أشياء قابلة للكسر ولم يعلم بها الناقل، أو كأن تكون الحقيقية

معيبة أثناء تسلّمها من طرف الناقل، لكن في كل الحالات يجب أن يكون العيب خفياً يصعب على الناقل اكتشافه.²¹

أما عن الإعفاء الإتفاقي في عقد النقل الجوي فلم يتطرق إليه قانون الطيران المدني، غير أنه يمكن الرجوع للأحكام العامة التي تقضي بإمكانية إعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من المسؤولية عن التأخير والضرر غير الجسماني، شريطة إدراج البند كتابياً وضرورة إعلام المسافر به وأن يتعلّق الأمر بالتأخير والأضرار غير الجسمانية فقط، بالإضافة إلى ضرورة عدم تسبّب الناقل أو تابعيه في الخطأ عمداً.²²

وتنتج مسؤولية الناقل الجوي آثارها القانونية المتمثلة في ضرورة تعويض المسافر عن الضرر اللاحق به أو بأمتعته، والأصل أنّ قيمة التعويض تتناسب مع الضرر، غير أنّ المشرّع الجزائري حدّد الحد الأقصى للتعويض بموجب المادة 150 من قانون الطيران المدني بقيمة 250 ألف وحدة حسابية كحد أقصى عن كل مسافر، وتتكوّن الوحدة الحسابية بمفهوم هذا النص من 65 ميليغرام ونصف من الذهب الخالص، ويمكن تحويل هذه الوحدة الحسابية إلى العملة الوطنية. أمّا عن الأمتعة فلم يتطرق قانون الطيران المدني للحد الأقصى للتعويض عن الضرر اللاحق بها.

ونشير إلى أنّه بعدما علّقت الشركة الوطنية للخطوط الجوية الجزائرية جميع رحلاتها ابتداء من 18 مارس 2020 إلى غاية إشعار جديد من قبل السلطات، أعلنت عن تغييرات في سياسة تعويض قيمة التذاكر التي تم إلغاء رحلاتها ضمن مخطط مكافحة انتشار وباء فيروس كورونا. وصرّحت الخطوط الجوية الجزائرية في بيان لها: "الركاب المتضررون من إلغاء الرحلات بسبب كوفيد_19، يمكنهم الاستفادة من الخيارات التالية:

سيتمكّن المسافرون المتأثرون من إجراء تغييرات الرحلات بدون رسوم في نفس الدرجة، وقد يختارون أيضاً الحصول على إشعار ائتمان (قسيمة صادرة عن شركة الخطوط الجوية الجزائرية) صالحة للسفر حتى 31 مارس 2021

وقابلة للاسترداد في حالة عدم الاستخدام بعد هذا التاريخ، وكعرض ثالث، يمكن للمتضررين اللجوء إلى طلب التعويض الذي يحدد تاريخ معالجته من طرف الشركة انطلاقاً من عدد الطلبات المقدمة". وكانت الخطوط الجوية الجزائرية، واحدة من بين عشرين شركة طيران تم تقديمها للعدالة في فرنسا من قبل جمعية الدفاع عن المستهلك UFC-Que Choisir التي رفعت شكوى بعد إشعار رسمي أرسلته الجمعية إلى 57 شركة طيران نهاية أبريل، تطالبهم بتعويض تذاكر العملاء الذين تم إلغاء رحلاتهم بعد تعليق الروابط الجوية الدولية.²³

ب. الإغفاء القانوني للناقل الجوي في ظل جائحة كورونا:

يمكن إعفاء الناقل الجوي من مسؤوليته في حالة القوة القاهرة، فالأصل أن العقد شريعة المتعاقدين فلا يجوز نقضه ولا تعديله إلا باتفاق الطرفين أو للأسباب التي يقرها القانون، وهذا ماجاء صراحة في المادة 106 من القانون المدني.²⁴ غير أنه قد تطرأ بعض الظروف التي تجعل من تنفيذ الإلتزام صعباً أو مستحيلًا يعفى من خلاله المدين من تنفيذ التزامه، وتتمثل هذه الظروف في القوة القاهرة أو الظرف الطارئ. وهذا ما حصل في ظل جائحة كورونا حيث تعذر على شركات النقل الجوي تنفيذ التزامها المتمثل في نقل المسافرين إلى وجهتهم المحددة، غير أننا نتساءل عن مدى اعتبار جائحة كورونا ظرفاً طارئاً أو قوة قاهرة يمكن للناقل الجوي الاستناد إليها لإعفاءه من المسؤولية.

لم يفرق المشرع الجزائري بين القوة القاهرة والظرف الطارئ وذكرهما مجتمعين في عدة مواد منها : 127 ، 138 ، 178 ، 640 ، 851 من القانون المدني في حين ذكر الحادث الطارئ أو المفاجئ مستقلاً في المواد : 168 ، 568 ، 843 ، 954 وذكرهما ضمن حالات السبب الأجنبي في المواد : 215 ، 307 ، 336 ، 569 من القانون المدني.

وعليه يتوجب علينا التعرف على الفرق بين القوة القاهرة والظرف الطارئة لتكييف جائحة كورونا وتحديد سبب إعفاء الناقل الجوي من مسؤوليته. لم يعرف المشرع الجزائري القوة القاهرة بل أشار إليها كسبب أجنبي معفي للمسؤولية في المادة 127 من القانون المدني والتي تنص على أنه: " إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ أوقوة 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".

وتنص المادة 176 من القانون المدني المتعلقة بالمسؤولية العقدية على أنه: "إذا استحال على المدين أن ينفذ الالتزام عينا حكم عليه بتعويض الضرر الناجم عن عدم تنفيذ التزامه، ما لم يثبت أن استحالة التنفيذ نشأت عن سبب لا يد له فيه". كما جاء في المادة 307 من القانون المدني أنه: "ينقضي الإلتزام إذا أثبت المدين أن الوفاء به أصبح مستحيلا عليه لسبب أجنبي عن إرادته".

ولو طبقنا هذه المواد على عقد النقل الجوي فإنه يمكن للناقل الجوي أن يعفي نفسه من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر اللاحق بالمسافرين أو أمتعتهم أو سبب التأخير أو إلغاء الرحلة كان نتيجة لظرف غير متوقع لم يتمكن من دفعه، كحالة الزلزال عند هبوط الطائرة أو إقلاعها، أو في حالة الصواعق الطبيعية. أما عن الظروف الجوية فلا تعتبر في الأصل قوة قاهرة لإعفاء مسؤولية الناقل الجوي نظرا للتقدم التكنولوجي في مجال الأرصاد الجوية، غير أنه يمكن الإستناد إليها كوسيلة إثبات في حالات استثنائية غير متوقعة²⁵.

ويعرف البعض القوة القاهرة بأنها: " حادث غير متوقع وخارج عن إرادة الشخص وغير ممكن الدفع، يجعل من تنفيذ الإلتزام مستحيلا"²⁶. ونستخلص من هذا التعريف ومن المواد المذكورة سابقا بأن القوة القاهرة تتميز بالخصائص التالية:

- هي حادث غير متوقع الحدوث، إذ لا يمكن للشخص توقع حدوثه.

- هي حادث غير ممكن الدفع، فلا يمكن للشخص مقاومته ودفعه.
- هي حادث ناتج عن أسباب خارجية لا دخل ليد الشخص فيها، فلا يمكن اعتبار نسيان الناقل الجوي لتعبئة الطائرة بالوقود قاهرة باعتباره تصرف إرادي.

وعليه، يشترط لاعتبار القوة القاهرة سببا لإعفاء الناقل من مسؤوليته عدم علم الناقل بالحادث وعدم توقعه، أمّا إذا كان الحادث أمر يمكن توقعه فتبقى مسؤولية الناقل قائمة على أساس تقصيره وخطئه. كما يشترط عدم تمكن الناقل من دفع الحادث، إذ يجب على الناقل أن يثبت أن الحادث كان سيقع حتى لو اتخذ جميع الإحتياطات اللازمة لتفاديه²⁷. وتنص المادة 148 من قانون الطيران المدني الجزائري على أنه: "الناقل الجوي غير مسؤول عندما يبرهن أنه اتخذ صعبة كل مندوبيه الإجراءات الضرورية لتفادي الخسارة او استحالة اتخاذهم ذلك"، ولا توجد صعوبة في إثبات جائحة كورونا باعتبارها واقعة مادية عالمية ومعلومة لدى القاضي.

ولا يمكن الإشكال في عدم تحديد المشرّع الجزائري لحالات القوة القاهرة فحسب، بل د كذلك في عدم تكييفه لجائحة كورونا. إذ لم يدرج المشرّع الجزائري جائحة كورونا بشكل واضح وصريح في آخر تدخل له بموجب المرسوم التنفيذي رقم 20-69 المتعلق بتدابير الوقاية من انتشار وباء كورونا (كوفيد 19) ومكافحته²⁸، بل نصّ على تعليق نشاط النقل الجوي من خلال المادة الثالثة منه والتي تنص على أنه: "تعلّق نشاطات نقل الأشخاص الآتي ذكرها خلال الفترة المذكورة أعلاه:

الخدمات الجوية للنقل العمومي للمسافرين على الشبكة الداخلية النقل البري في كل الإتجاهات: الحضري وشبه الحضري بين البلديات بين الولايات نقل المسافرين بالسكك الحديدية النقل الموجه : المترو ، الترامواي ، والنقل

بالمصاعد الهوائية النقل الجماعي بسيارات الأجرة يستثنى من هذا الإجراء نشاط نقل المستخدمين".

أما عن الظروف الطارئة فتفترض هذه النظرية وجود عقود يتطلب تنفيذها عند أجل محدد والذي عند حلوله تكون الظروف الاقتصادية قد تغيرت بسبب حادث مفاجئ يؤدي إلى فقدان التوازن الاقتصادي بين الإلتزامات الناشئة في ذمة طرفيه، الأمر الذي يجيز للقاضي التدخل لتوزيع تبعه الحادث ورد الإلتزام المرهق للحد المعقول حسب سلطته التقديرية.²⁹ وتتمثل خصائص ظرف الطارئ في:

- هو ظرف استثنائي مفاجئ لا يمكن توقع وقوعه كالحرب والزلازل والأوبئة.

- هو ظرف عام لا يختص بالمدين وحده على عكس القوة القاهرة التي قد تخص المدين وحده أو مدينين معينين بالذات، بل يشمل الناس جميعا، فالحوادث الخاصة بالمدين وحده كإفلاسه أو موته أو اضطراب بأعماله لا تعد ظروفًا عامة بل خاصة به، وتبقى السلطة التقديرية في ذلك للقاضي.

- هو ظرف لا يمكن دفعه، فالمدين ملزم أن يتخطى الحوادث التي تجعله يعجز عن الوفاء بالتزامه أما الحوادث العارضة ولو أوقفت التنفيذ مؤقتًا فلا يعتد بها.³⁰

وبالرجوع للمادة 107 من القانون المدني في فقرتها الثالثة والتي تنص على أنه: " إذا طرأت حوادث استثنائية عامة لم يكن في الوسع توقعها وترتب على حدوثها أن تنفيذ الإلتزام التعاقدية وإن لم يصبح مستحيلًا صار مرهقا للمدين بحيث يهدده بخسارة فادحة، جاز للقاضي تبعًا للظروف وبعد مراعاة مصلحة الطرفين أن يرد الإلتزام المرهق إلى الحد المعقول ويقع باطلا كل اتفاق

على خلاف ذلك"، نستخلص من هذه المادة أنه يشترط للأخذ بالظرف الطارئ أن:

- يطرأ حادث استثنائي عام ومفاجئ طبقاً للخصائص السابق بيانها.

- يصير تنفيذ التزام المدين مرهقا دون أن يصبح مستحيلا.

- يؤدي تنفيذ الإلتزام إلى خسارة فادحة تتجاوز الحد المعقول.

وللقاضي هنا سلطة تقديرية واسعة لتقدير خسارة المدين وكيفية رد الإلتزام للحد المعقول، وذلك بإنقاص التزام المدين للحد الذي يرجع التوازن للعقد، ويشمل التعديل الإلتزام المرهق فقط وهو إلتزام المدين والمتمثل في الناقل الجوي دون الدائن أي المسافر.

وهنا يكون للمسافر الخيار بين هذا الحل أو طلب فسخ العقد دون تعويض، ويقتصر التعديل الذي يجريه القاضي لرفع الإرهاق حتى زوال الظرف الطارئ فقط، كما يجوز للقاضي إذا رأى أن هذا الظرف مؤقت الحكم بإرجاء تنفيذ العقد حتى زواله إذا لم يترتب على ذلك ضرر للدائن طبقاً لنص المادة 281 في فقرتها الثانية من القانون المدني التي تنص: " غير أنه يجوز للقاضي نظرا لمركز المدين، ومراعاة للحالة الإقتصادية أن يمنح آجالاً ملائمة للظروف دون أن تتجاوز هذه المدة سنة وأن يوقف التنفيذ مع إبقاء جميع الأمور على حالها" .

وعليه، تكون تبعة الظرف الطارئ موزعة بين المسافر باعتباره الدائن والناقل الجوي باعتباره المدين، إذ لا يعفى الناقل الجوي كلياً من تنفيذ إلتزامه بل يلتزم بنقل المسافر بمجرد زوال الظرف الطارئ، وفي ذات الوقت لا يمكن للمسافر المطالبة بحقوقه كاملة. أما في حالة القوة القاهرة فإنّ الدائن أي المسافر وحده من يتحمّل تبعاتها ويعفى المدين أي الناقل الجوي من إلتزامه نظراً لاستحالة تنفيذه³¹.

ومن هذا المنطلق يجب التنويه أنه في حال زوال العقد نتيجة استحالة تنفيذ الإلتزام نتيجة القوة القاهرة سواء كانت إستحالة كليّة أو جزئية لا يستحق الدائن تعويضا عمّا يناله من ضرر بسبب تفويت الصفقة عليه كلياً أو جزئياً، لأنّ المدين هنا لم يخطئ وهذا ما يميّز إنفساخ العقد عن فسخه الذي لا يحول دون حق الدائن في التعويض الذي أصابه نتيجة خطأ المدين وكجزء لإخلال المدين وتقصيره في الوفاء بالتزاماته التعاقدية.³²

وتأسيساً لما سبق، يمكن اعتبار جائحة كورونا ظرفاً طارئاً يرهق الناقل الجوي من تنفيذ إلتزامه التعاقدية لفترة معينة تتوقف على زوال الوباء، ولا يمكن إعتباره قوة القاهرة باعتبار أن هذه الأخيرة تجعل من تنفيذ الإلتزام مستحيلاً تماماً. غير أنّه يرى البعض بأنّه يمكن تكيف جائحة كورونا بأنّها ظرف طارئ، لكن إذا أصدرت السلطات قراراً بتعليق التنقل وتطبيق الحجر الصحي فيمكن في هذه الحالة اعتبارها قوة لاستحالة تنفيذ الإلتزام العقدي بسبب قرار السلطات وليس بسبب وباء كورونا.³³ ولقد أقرّت مؤخراً محكمة استئناف كولمار الفرنسية بأنّه لا يشكّل وباء كورونا قوة القاهرة، بل خطر انتشار العدوى وعدم وجود اللقاح هو الذي يمثّل قوة القاهرة.³⁴

الخاتمة:

لاحظنا من خلال هذه الدراسة أنه يمكن إعفاء الناقل الجوي من مسؤوليته التعاقدية في الحالات الخارجة عن إرادته، كالخطأ الصادر عن المسافر نفسه أو الغير وكذا في حالة القوة القاهرة. غير أن المشرّع الجزائري لم يبيّن لنا بشكل واضح مفهوم القوة القاهرة ولا الحالات التي تدخل في إطارها ممّا يصعب على الناقل الجوي تحديد سبب إعفائه من المسؤولية أو تحديدها، لاسيما أنّ المشرّع الجزائري يتناول القوة القاهرة في بعض المواد، والظروف الطارئة في مواد أخرى، بالإضافة إلى غياب الاجتهادات القضائية في هذا المجال. كما لاحظنا أن

شركة الخطوط الجوية الجزائرية سمحت للمسافرين باختيار طريقة التعويض، رغم أنه يفترض تدخل القاضي في تقدير التعويض.

وتأسيساً لما سبق، يمكن تقديم التوصيات التالية:

- يتعين على المشرّع الجزائري إعطاء مفهوم واضح للقوة القاهرة وتمييزه عن الحالات المشابهة له من خلال تحديد بعض الحالات التي تدخل في إطار القوة القاهرة على سبيل المثال، كحالة الأوبئة.

- كان الجدير بالمشرّع الجزائري تكليف جائحة كورونا في المرسوم التنفيذي رقم 20-69 المتعلق بتدابير الوقاية من انتشار وباء كورونا (كوفيد 19) ومكافحته، وتحديد موقفه حول أثر هذه الجائحة على الإلتزامات التعاقدية.

- يستحسن تحديد قيمة وكيفية التعويض من قبل القاضي بدل تحديده من طرف شركة الخطوط الجوية، نظراً لطبيعة الإذعان التي يميّز بها عقد النقل الجوي للمسافرين، إذ يشكّل تدخل القاضي حماية للطرف الضعيف المتمثل في المسافر مما يحقق التوازن العقدي في العلاقة التعاقدية بين الناقل الجوي والمسافر.

الهوامش:

¹ S-C. DALMASSO, (2006), Alliances et transport aérien, France, Dalloz, p. 24.

² O. CACHARD, (2016), Le transport international aérien des passagers, France, édition BRILL, p. 34.

³ الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم، ج. ر. الصادرة في 03 أكتوبر 1975، ع. 79.

⁴ أكرم ياملكي، (1997)، القانون الجوي، عمان، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، ص. 116.

⁵ المؤرخ في 27 يونيو 1998، ج. ر. الصادرة في 28 يونيو 1998، ع. 48.

⁶ S-C. DALMASSO, op. cit., p. 27.

- ⁷ George RIPERT et René ROBLLOT, (1996), Traité de droit commercial, France, Dalloz, p. 112.
- ⁸ O. CACHARD, op. cit., p. 38.
- ⁹ George RIPERT et René ROBLLOT, op. cit., p. 113.
- ¹⁰ O. CACHARD, op. cit., p. 40.
- ¹¹ S-C. DALMASSO, op. cit., p. 29.
- ¹² علي فيلاي، (2005)، الالتزامات- النظرية العامة للعقد، الجزائر، موفم للنشر والتوزيع، ص. 718.
- ¹³ O. CACHARD, op. cit., p. 41.
- ¹⁴ المؤرخ في 14 يونيو 2016، ج. ر. الصادرة في 19 يونيو 2016، ع. 36.
- ¹⁵ أكرم ياملكي، المرجع السابق، ص. 102.
- ¹⁶ أكرم ياملكي، المرجع السابق، ص. 119.
- ¹⁷ محمود سمير الشرقاوي، (1979)، محاضرات في القانون الجوي، مصر، دون دار نشر، ص. 88.
- ¹⁸ محمود سمير الشرقاوي، نفس المرجع، ص. 90.
- ¹⁹ هاني دويدار، (2008)، النقل البحري والجوي، بيروت، منشورات حلبي الحقوقية، ص. 361.
- ²⁰ هشام فضلي، نفس المرجع، ص. 180.
- ²¹ حسن طالب موسى، (2005)، القانون الجوي الدولي، مصر، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ص. 165.
- ²² المادة 66 من القانون التجاري الجزائري.
- ²³ دون مؤلف، 2020، فيروس كورونا: الجوية الجزائرية تغير سياستها في تعويض التذاكر، <https://www.tsa-algerie.com/> تم الإطلاع عليه بتاريخ: 02 جوان 2020 على الساعة 17:20.
- ²⁴ الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم، ج. ر. الصادرة في 30 سبتمبر 1975، ع. 78.
- ²⁵ Pierre BRUNAT, (1998), Lamy de transport, France, éd. Lamy, p. 213.

²⁶ D. DISCAZEAUX, (2018), La force majeure en droit des contrats, France, Dalloz, 2018, p. 217 .

²⁷ هشام فضلي، (2005)، مسؤولية الناقل الجوي، مصر، دار الجامعة الجديدة للنشر، ص. 178.

²⁸ المؤرخ في 21 مارس 2020، ج. ر. الصادرة في 19 فيفري 2020، ع. 09.

²⁹ D. DISCAZEAUX, op. cit. , p. 218 .

³⁰ Pierre BRUNAT, op. cit., p. 215.

³¹ محمد صبري السعدي، (2004)، شرح القانون المدني الجزائري: النظرية العامة للالتزامات، الجزائر، دار الهدى، ص 319.

³² L. LANDIVAUX, (2020), " Contrats et coronavirus : un cas de force majeure ?", revue Dalloz actualité, France, n° 05, p. 12.

³³ فائزة سيف الدين، (2020)، "الوباء وتعامل قطاع التأمين مع آثاره"، مجلة الرائد العربي، دمشق، مجلد 02، العدد 95، ص.13.

³⁴ Cour d'appel, Colmar, 6^{ème} chambre, France, 12 mars 2020, n°20/01098.

قائمة المراجع:

• المؤلفات:

• باللغة العربية:

- محمد صبري السعدي، (2004)، شرح القانون المدني الجزائري: النظرية العامة للالتزامات، الجزائر، دار الهدى

- محمود سمير الشرفاوي، (1979)، محاضرات في القانون الجوي، مصر، دون دار نشر

- هاني دويدار، (2008)، النقل البحري والجوي، بيروت، منشورات حلبي الحقوقية

- هشام فضلي، (2005)، مسؤولية الناقل الجوي، مصر، دار الجامعة الجديدة للنشر

- حسن طالب موسى، (2005)، القانون الجوي الدولي، مصر، دار الثقافة للنشر والتوزيع

- أكرم ياملكي، (1997)، القانون الجوي، عمان، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع

• باللغة الأجنبية:

• Pierre BRUNAT, (1998), Lamy de transport, France, éd. Lamy.

• CACHARD, (2016), Le transport international aérien des passagers, France, édition BRILL.

- S-C. ALMASSO, (2006), Alliances et transport aérien, France, Dalloz.
- D. DISCAZEAUX, (2018), La force majeure en droit des contrats, France, Dalloz, 2018
- George RIPERT et René ROBLOT, (1996), Traité de droit commercial, France, Dalloz.

• المقالات:

• باللغة العربية:

- فايزة سيف الدين، (2020)، "الوباء وتعامل قطاع التأمين مع آثاره"، مجلة الرائد العربي، دمشق، مجلد 02، العدد 95، ص. 13-21.
- باللغة الأجنبية:

- L. LANDIVAUX, (2020), "Contrats et coronavirus : un cas de force majeure ?", revue Dalloz actualité, France, n° 05, p. 12-24.
- مواقع الانترنت:
- دون مؤلف، 2020، فيروس كورونا: الجوية الجزائرية تغيّر سياستها في تعويض التذاكر، <https://www.tsa-algerie.com/> تم الإطلاع عليه بتاريخ: 02 جوان 2020