

مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل الركاب

الأستاذة بن عيسى حياة

ملخص:

يتميز النقل الجوي بالسرعة في النقل مما يدفع بالركاب والشاحنين إلى اختياره بدل أي وسيلة نقل أخرى لاقتصاد الوقت، وبالتالي فإن التأخير عن الميعاد يعد سببا لقيام مسؤولية الناقل الجوي، فمسألة التأخير تعد من المواضيع التي تسبب مشكلا من أكبر المشاكل التي تمس بعقد النقل الجوي ما يتطلب معالجته وتحديد أساس المسؤولية عن التأخير والآثار المترتبة عنه.

الكلمات المفتاحية:

النقل الجوي، الركاب، التأخر، المسؤولية.

Résumé:

Le transport aérien est caractérisé par le transport rapide, qui conduit les passagers et les expéditeurs à choisir un autre moyen de transport pour une économie temporaire, ce qui explique la responsabilité du transporteur aérien, qui est l'un des plus gros problèmes affectant le contrat de transport aérien. Ce qui devait être abordé et déterminer la base de la responsabilité pour les retards et leurs implications.

Mots clés:

Transport aérien, passagers, retard, responsabilité

مقدمة:

يعد عامل الوقت من العناصر الأساسية لسير النقل الجوي، إذ لا يستقيم من دونه، فإقبال المسافرين والشاحنين عليه، مرده إلى السرعة التي تمتاز بها الطائرة والتي تنفرد بها عن باقي وسائل النقل، حيث يأخذون في اعتبارهم هذه المزية عند اختبارهم الجو طريقا للسفر والنقل ويقع على عاتق الناقل الجوي التزام بالنقل في الميعاد وتقوم مسؤوليته إذا ما أخل بتنفيذ هذا الالتزام على نحو يلحق الضرر بالمسافرين والشاحنين.

وتعتبر مسألة التأخير من المواضيع التي تسبب مشكلا من أكبر المشاكل التي تمس بعقد النقل الجوي، ما يتطلب معالجته وتحديد أساس المسؤولية عن التأخير والآثار السوقية عنه، لمسأسه بالمصالح المشتركة لكل من مستعملي النقل الجوي والناقل. وذلك لطبيعة الملاحة الجوية الخاصة. فما مدى مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير؟ وهل يعوّض المسافر عن الضرر المعنوي والمادي الذي يصيبه جرّاء التأخير؟

وهذا ما سنحاول معالجته من خلال مبحثين:

المبحث الأول

أساس المسؤولية في كل من الاتفاقيات الدولية والقانون الوطني.

إذ تكيف التزام الناقل باحترام الميعاد النقل، هو بأنه التزام يتحقق نتيجة يفترض أن هناك اتفاق على ميعاد محدد يجب أن يتم النقل فيه، وإذا تخلف هذا الاتفاق تغيرت طبيعة الالتزام بحيث يعد التزاما يبذل عناية ولا يعني ذلك منحه الحرية في تنفيذ النقل، وإنما الالتزام بالميعاد المعقول⁽¹⁾، ولتحقق المسؤولية وقيامها لابد من توافر ثلاثة شروط:

المطلب الأول: مفهوم التأخير ومعياره.

التزام الناقل بضمان سلامة المسافر وتنفيذ عقد النقل هو التزام بتحقيق نتيجة، والناقل لا يلتزم فقط بإيصال المسافر إلى مطار الوصول سالما، بل عليه أيضا أن يوصله في الموعد المتفق عليه. ولا بد ولمساءلة الناقل الجوي من توفر شروط ثلاثة يبرز إخلاله بالالتزام وهي:

الفرع الأول: التأخير في النقل الجوي ومعياره.

لا تقوم مسؤولية الناقل الجوي إلا إذا كان هنالك ميعاد محدد متفق عليه للنقل، والتأخير يعني مجاوزة هذا الميعاد، فتقوم مسؤولية الناقل عن الأضرار الناشئة عن عدم تنفيذه بمجرد عدم تحقق النتيجة التي تتمثل في توصل البضاعة أو المسافرين الحق المطال في الميعاد المتفق عليه⁽²⁾، ويثبت المتضرر أن الضرر الذي لحقه كان سببه التأخير.

(1) محمد فريد العربي، ومحمد السيد الفقي: قانون النقل، منشورات الحلبي الحقوقية الإسكندرية، 2011، ص 248.

(2) عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الجوي الخاص دار الفكر والقانون 2014، ص 318.

وهذا وفقا لنص المادة 147 من قانون الطيران المدني الجزائري⁽¹⁾. "الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر الناتجة عن التأخر في النقل الجوي للأشخاص والأمتعة والشحن طبقا للقواعد المنصوص عليها في التشريع المعمول به". نصّت المادة 148 من ق.ط.م أنه: الناقل الجوي غير مسؤول عندما يبرهن أنه اتخذ صيحة كل مندوبيه، الإجراءات الضرورية لتفادي الخسارة واستحالة اتخاذهم ذلك"، وهو نفس ما جاء في اتفاقية مونريال 1999 "حيث تنص صراحة على أن: "يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي نشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو، غير أن الناقل لا يكون مسؤولا عن الضرر الذي نشأ عن التأخير إذا أثبت أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير".

وتثار مسألة تحديد مفهوم التأخير فبالرجوع إلى التشريع الجزائري ق.ط.م أو اتفاقية مونريال نجد أنهما لم يحددا مفهومه، ويمكن تعريفه بأنه عدم احترام الميعاد بحيث لا يصل المسافر أو الأمتعة والبضائع إلى مقصدها في الميعاد، المحدد وفقا لعقد النقل الجوي، حيث نجد أن المشرع الجزائري قد أخذ بنفس ما جاء في اتفاقية وارسو 1929 ويكون بذلك قد أثار نفس الصعوبة في تحديد مفهوم التأخير ومعياره، حيث نجد قد حدد فقط متى تقوم مسؤولية الناقل عن التأخير، وبالتالي لا يمكن التعرف عن التأخير إلا إذا كانت هنالك مدة محددة مسبقا لتنفيذ عملية النقل"⁽²⁾.

رغم وضوح هذا المبدأ وشفافيته إلا أنّ تطبيقه في مجال النقل الجوي الخاضع لاتفاقية وارسو وفرنسوفيا قد أثار صعوبات كثيرة يمكن ردها إلى عاملين أساسيين:

- أولا: أن الاتفاقية لم تضع معيارا يمكن على ضوءه تحديد المقصود بالتأخير الذي يؤدي إلى مساءلة الناقل.

- ثانيا: أن مبدأ المسؤولية عن التأخير لقي معارضة شديدة من الاتحاد الدولي للناقلين الجويين IATA⁽³⁾، والاتحاد الدولي لمؤمني شركات الطيران LVIAA وذلك بحجة أنه يؤدي إلى عرقلة الملاحة الجوية وتعريض سلامتها للخطر" وإن الغموض الذي يشوب المسألة أكثر هو الشروط التي وضعها الاتحاد الدولي للناقلين الجويين في المادة التاسعة والمدرجة في وثيقة الركاب" يتعهد الناقل ببذل أفضل الجهود لنقل الركاب والأمتعة والأوقات المبينة في جدول المواعيد أو في أماكن أخرى ليست مؤكدة وهي تقديرية ولا شكل جزءا من هذا العقد، والجدول خاضعة للتغير دون سابق إنذار" ذلك لصيغة

(1) قانون رقم 14-15 مؤرخ في 28 رمضان 1436هـ الموافق لـ 15 يوليو 2015 يعدّل ويتمّ القانون رقم 06-98 المؤرخ في 27 يونيو 1998 الذي يحدّد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني.

(2) عدلي أمير خالد عقد النقل الجوي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية 2006، ص 81، وقانون النقل، محمد السيد الفقي، محمد فريد العربي، قانون النقل، ص 249.

(3) سعيد خلوق، مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير، مذكرة ماجستير، المقاوله والقانون، جامعة الحسن الأول سطات المغرب الموقع الإلكتروني www.morocdroit.com

الملاحاة الجوية ولارتباطها بظروف كثيرة مختلفة لا يمكن للناقل الجوي السيطرة عليها، كالظروف الجوية⁽¹⁾. فقد تصبح عائقا أمام الرحلات الجوية وإذا ما تمت في هذا الميعاد فقد تؤدي إلى كوارث جوية كبيرة كالعواصف والأعاصير والضباب التي يكون من شأنها حجب الرؤية على ربان الطائرة واصطدامها بطائرة أخرى وتتصور فعلا هول الكارثة إن ما وقعت، فيحذر الناقل تأخير الرحلة على المغامرة، يتجنب الملاك ضمان السلامة للمسافر والأمتعة والبضائع كما أنها مرهونة بالناحية الفنية للطائرة وقدرتها على حمل البضائع أو المحافظة على سرعتها، فقد تضطر الطائرة نظرا لظروف جوية أو لأسباب فنية للهبوط ستزود بالوقود أو التخفيف من سرعتها وهرما يؤدي إلى التأخير، وقد اعترف جانب من الفقه والقضاء بصحة هذه الشروط، وذلك إلحاح من الاتحاد الدولي للناقلين الجويين على ضرورة مراعاة هذه الشروط، رغبة في تحقيق التوازن من مصالح مستعملي الطائرة ومصالح الناقل الجوي، وقد ظهر تأثير هذه المعارضة في الشروط التي تدرجها شركات الطيران والتي تقضي بأنه ليس هنالك اشتراط على إتمام النقل في مدة محددة، وبأن ساعات الرحيل والوصول المبينة في جداول مواعيد الناقلين الجويين أو في أي وثائق أخرى لا تعتبر جزءا من عقد النقل ولا تغدوا أن تكون سوى مؤشر تقريبي لمتوسط الوقت الذي تستغرقه عملية النقل⁽²⁾.

هذا ما خلق نوعا من تضارب المصالح بين مستعملي الطائرة والناقل الجوي فمصلحة المسافر أو الشاحن في اختيار الطائرة هو السرعة وريح الوقت وبالتالي يطالبون بالتعويض عن التأخير، بينما مصلحة الناقل تتمثل في دفعه أقل تعويض ممكن بتهربه من مسؤولية وقد حاول القضاء جاهدا حسم هذا الصراع، من خلال التوفيق بين مصالح مستعملي الطائرة والناقل⁽³⁾. التي تقضي ببطلان كل شرط يهدف إلى الحد من المسؤولية أو إعفاء الناقل منها أو تخفيفها. بتقرير صحة شروط عقد النقل القاضية بعدم إلزام الناقل بميعاد محدد وإعفاءه من المسؤولية طالما لم يقدم المضرور الدليل على أن ذلك التأخير يرجع إلى خطأ جسم من قبل الناقل الجوي بالنظر إلى أن التزام الناقل هو التزام ببذل عناية.

وفي هذا الاتجاه خروج عن المبادئ القانونية التي قررتها اتفاقية وارسو المادة 23 التي تقضي ببطلان كل شرط يهدف إلى الحد من المسؤولية أو إعفاء الناقل منها أو تخفيفها واتفاقية مونريال في المادة 19 فهو تعارض واضح بين المعاهدتين وشروط IATA وذلك لأسباب التالية⁽⁴⁾:

أولا: أن تقرير صحة شروط عقد النقل القاضية بعدم إلزام الناقل بميعاد محدد للنقل لا يتوقف على ثبوت خطأ جسيم من جانب الناقل الجوي وإنما على مدى اتفاق هذه الشروط أو تعارضها مع نص

(1) عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 81.

(2) محمد السيد الفقي، وفريد العربي، المرجع السابق، ص 250.

(3) عائشة فضيل، المسؤولية عن التأخير في عقد النقل الجوي مجلة المنهاج القانونية عدد مزدوج 12/11 سنة 2008، ص 72.

(4) عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الجوي الخاص، دار الفكر والقانون، 2014، ص 320.

المادة 23 من الاتفاقية ولا يعني ذلك أن الناقل حر في تنفيذ التزامه كيف ما شاء، ومتى شاء وإنما يفيد أن التزامه بالنقل يكون في الميعاد المعقول، ومن شأنه أن يجعل التزام الناقل بالنقل في الميعاد التزاما بوسيلة، ويؤدي بالتالي إلى جعل عبئ إثبات الخطاء على عاتق المتضرر رغم عدم التزامه بهذا الإثبات، وهذا يعد من الشروط المخففة لمسؤولية الناقل التي يلحقها البطلان تطبيقا لنص المادة 23 من اتفاقية وارسو.

ثانياً: معيار الخطاء الجسم لا يعتبر شرطاً، وهو ليس متطلباً لقيام المسؤولية لأن الاتفاقية لم تضع في اعتبارها مبدأ تدرج الخطاء، ولكنها أخذت بمبدأ تدرج التعويض⁽¹⁾.

لأن اشتراط الخطاء الجسم بتعارض بشدة مع فكرة الخطاء المفترض المنصوص عليه في المادة 19 اتفاقية وارسو، كما أن المشرع لم يبيّن فكرة تدرج الخطاء عند تقرير مسؤولية الناقل الجوي، بل اعتنقه عند تقدير مبلغ التعويض فقط.

وللحرص على استمرارية النقل الجوي وسلامته فقد قررت غالبية الأحكام إجازة شروط عقد النقل القاضية بعدم التزام الناقل بميعاد محدد للنقل بشرط عدم إعفائه من المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن التأخير غير العادي، إذ يلتزم الناقل بتنفيذ النقل في الميعاد المعقول عند تخلف الاتفاق على إتمامه في ميعاد محدد، ومتى حصلت مجاوزة غير عادية لذلك الميعاد، عد الناقل مخلاً بالتزامه وقامت مسؤولية عن التأخير وفقاً لنص المادة 19 من اتفاقية وارسو.

ولا يصح القول بأن شروط IATA يقصد بها قلب عبئ الإثبات، بحيث لا يسأل الناقل عن تعويض الأضرار الناتجة، ما لم يتمكن المضرور من إثبات أن هذا التأخير مرجعه خطأ الناقل، لأن في ذلك تعارض مع اتفاقية مونريال التي تفترض خطأ الناقل بحيث لا يطالب المضرور بإثبات خطأ الناقل⁽²⁾.

فمفهوم الخطاء وفقاً للرأي المستقر هو مجاوزة الميعاد المحدد، إذا وجد اتفاق على هذا التحديد، أو المجاوزة غير عادية للميعاد المعقول في حالة عدم الاتفاق على ميعاد النقل⁽³⁾.

وفي هذا الصدد قام البرلمان والمجلس الأوروبي بتحديد مفهوم التأخير الذي يعطي الحق للراكب في متابعة الناقل الجوي طبقاً للمادة 19 من اتفاقية فرسوفيا بعد تعديلها باتفاقية مونريال، وهو التأخير غير العادي ويحدد بالكيفيان التالية:
- إما ساعتين أو أكثر بالنسبة للرحلات لـ 1500 كلم على الأقل.

(1) عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 72.

(2) عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 320.

(3) محمد فريد العريفي، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 252.

- إما ثلاث ساعات أو أكثر بالنسبة لرحلات 1800 كلم وتصل حتى 3500 كلم، ولكل الرحلات داخل الاتحاد التي تفوق 3500 كلم.

- إما 4 ساعات أو أكثر بالنسبة للرحلات التي تفوق 3500 كلم⁽¹⁾.

الفرع الثاني: إثارة مسؤولية الناقل.

حتى تقوم مسؤولية الناقل لابد من أن يكون التأخير قد أصابه بضرر، ولذلك لابد لإثارة مسؤولية الناقل الجوي من التمييز بين فرضين:

الفرض الأول: هو الاتفاق يلغا بين الطرفين على مواعيد محدّدة لإنجاز النقل الجوي، ويستفاد هذا الاتفاق ضمنا في جدول المواعيد الذي يعلنه الناقل الجوي على خطوط جوية منتظمة، وبالتالي يكون التزام الناقل بتنفيذ النقل في الميعاد المتفق عليه، التزاما بوسيلة يفترض خطأ الناقل في ظل اتفاقية وارسو، وبالتالي فبمجرد حدوث التأخير تثار مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تنجم عنه ولا يستطيع الناقل الجوي دفع تلك المسؤولية إلا عن طريق إثبات اتخاذه كافة التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر أو استحالة ذلك⁽²⁾.

الفرض الثاني: وهو عدم الاتفاق على مواعيد محدّدة لإنجاز النقل الجوي، وفي هذا الفرض لا يستقيم القول بأن الناقل الجوي صار طليقا من كل قيد في إنجاز النقل الجوي، في المدّة التي يقدرها، وإنما يظلّ ملتزما بإنجاز النقل في فترة زمنية معقولة. وتجدر الإشارة إلى أنّ الشروط العامة للإياتا IATA تعتبر المواعيد المعلن عليها مسبقا مواعيد تقريبية، ويجب تفسير هذه الشروط على نحو يجعل الناقل الجوي ملتزما بإنجاز النقل في فترة زمنية معقولة وإلا كانت من قبيل شروط الإعفاء من المسؤولية الباطلة وفقا لاتفاقية وارسو. ومن شأن اعتبار الناقل الجوي ملتزما بتنفيذ النقل في مدّة زمنية معقولة أن تتأكد طبيعة التزامه بأنه التزام ببذل عناية وليس تحقيق نتيجة⁽³⁾.

المطلب الثاني: حدوث التأخير في فترة زمنية معينة.

لكي تنعقد مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير، يجب أن يقع التأخير أثناء فترة النقل الجوي، فمتى وقع خارج نطاق فترة النقل الجوي فيسأل الناقل طبقا لقواعد الإسناد في قانون المحكمة المختصة بالفصل في النزاع وليس وفقا لاتفاقية وارسو، حيث لم تحدد المادة 19 من اتفاقية وارسو والخاصة بالتأخير هذه الفترة، حيث انتقد الفقه هذه المادة لصعوبة تطبيقها وقدموا اقتراحات في مؤتمر لهاي 1955 تتعلق بمفهوم التأخير ولكنها الأخرى لم تتلقى صدى⁽⁴⁾.

(1) سعيد خلو، المرجع السابق، ص 16 عن اتحاد البرلمانيين الأوروبيين القانون رقم 2004/261، بتاريخ 11 فبراير 2004.

(2) فريد العريبي، المرجع السابق، ص 120.

(3) هاني دويدار، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة، 2014، ص 342.

(4) عيسى غسان رضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2008، ص 111.

وإن كانت المادتان 17 و18 من اتفاقية وارسو قد حددت فترة النقل الجوي في نقل المسافرين وفي نقل البضاعة أو الأمتعة المسجلة وتحديد هذه الفترة آثار اختلاف بين الفقهاء ويمكن رد هذا الخلاف لنظرتين أساسيتين هما:

الفرع الأول: نظرية جوديس Goedhuis.

يرى صاحب هذه النظرية أن اتفاقية وارسو قد وسعت من خلال تعريفها لفترة النقل الجوي المنصوص عليها في المادتين 17 و18 بحيث شملت المادة 17 هذه الفترة منذ بدأ الصعود إلى الطائرة المنزل منها وليس فقط من وقت تواجدهم بها.

وحددت المادة 18 الفترة التي تكون فيها البضائع في دراسة الناقل سواء بالمطار أو داخل الطائرة أو في مكان ما في حالة الهبوط الاضطراري خارج المطار، مخالفين بذلك حسب صاحب هذه النظرية ما جاءت به المادة 19⁽¹⁾، واستنتج جوديس من ذلك ضرورة تضيق هذا التعريف في تحديد فترة التأخير، حيث قصر فترة النقل الجوي على المدة الزمنية التي تبدأ في السريان منذ اللحظة التي تهيأ فيها الطائرة للإقلاع من مطار القيام وتنتهي بالهبوط على أرض مطار الوصول⁽²⁾، ومن ثم لا تقوم مسؤولية الناقل عن التأخير الذي يحدث قبل أو بعد عملية النقل⁽³⁾.

* نقد النظرية:

لصعوبة إقامة الدليل على وقوع التأخير الذي يحصل خلال عملية النقل فقد انتقدت هذه النظرية حيث يمكن أن يقع التأخير قبل أو بعد هذه الفترة⁽⁴⁾، كما أن الأخذ بها يؤدي إلى إهدار كل قيمة للمادة 19 من اتفاقية وارسو، كما أن قصر هذه الفترة على تلك التي تكون فيها الطائرة بالجو يصعب على المسافرين والشاحن وقوع ضرر التأخير أثناء تلك الفترة.

الفرع الثاني: نظرية موريس ليمون M.Lemoine.

على خلاف نظرية جوديس التي ضيقت من فترة النقل الجوي، فإن صاحب هذه النظرية حاول توسيعها، فيرى أن المقصود من التأخير هو التأخير الذي يحدث أثناء عملية النقل وبمناسبتها، وبالتالي يعتبر الناقل مسؤولاً عن أي تأخير يحدث منذ اللحظة التي يكون فيها المسافر في رعاية الناقل أو تكون البضاعة تحت حراسته أثناء فترة النقل الجوي، وقد أحال هذا الرأي فترة النقل الجوي المحددة في المادة 19 من اتفاقية وارسو إلى المادتين 17 و18، حيث فرق بين الفترة الخاصة بنقل المسافرين والفترة الخاصة بنقل البضائع والأمتعة المسجلة.

(1) محمد فريد العربي، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 253.

(2) عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 83 وسعيد خلوف، المرجع السابق.

(3) عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 320.

(4) عيسى غسان ربيضي، المرجع السابق، ص 114.

وبالتالي فمسؤولية الناقل عن التأخير في نقل المسافرين تبدأ من لحظة مغادرة المسافر تحت رعاية الناقل الجوي أو أحد تابعيه القاعة الخاصة ساعيا فريق للتوجه إلى الطائرة المعدة لنقله حتى لحظة خروجه من مطار الوصول، كما تنعقد مسؤولية المسافر أو الشاحن عن الأمتعة أو البضائع ودخولها تحت حراسة الناقل الجوي⁽¹⁾، وعليه فإن الناقل الجوي يسأل عن الضرر الذي يلحق مستغلي الطائرة جبرا أو تأخير الرحلة أو إلغائها أو إعطاء معلومات غير صحيحة عن مواعيد قيام الرحلة الجوية أو الهبوط في محطة لم تكن مقررة في الرحلة دون سبب.

تقوم هذه النظرية على دعامة أساسية مؤداها أنه طالما يترتب على التأخير ضرر من نفس ما نصت عليه المادة 18 من اتفاقية وارسو، كالهلاك أو التلف فإن المنطق يقضي أن يعطى لفترة النقل الجوي الخاصة بالتأخير نفس المعنى الذي أعطى لفترة النقل الجوي الخاصة بسريان الالتزام بضمان المحافظة على البضاعة وفقا لنص المادة 18 من اتفاقية وارسو.

* نقد النظرية:

تتماشى هذه النظرية أكثر مع تأخير نقل البضائع والأمتعة المسجلة، على خلاف نقل الركاب إذ بتسجيل تصور ذلك في حالة النقل الجوي للركاب بحيث لا يمكن تصور وقوع ضرر للركاب من النوع الذي نصت عليه المادة 18 من الاتفاقية.

وعلى هذا الأساس وانطلاقا من الانتقادات الموجهة لهتين النظريتين ذهب أغلب الفقه إلى القول بأن المادة 19 من الاتفاقية والخاصة بالمسؤولية عن التأخير قد أحالت ضمنا فيما يتعلق بتحديد معنى فترة النقل الجوي التي يجب حصول التأخير خلالها للمادتين 17 و18 من اتفاقية وارسو، وعليه سأل الناقل الجوي عن التأخير في نقل الركاب إذا حدث التأخير أثناء الفترة الزمنية التي تمتد من لحظة مغادرة الراكب، تحت إمرة الناقل الجوي أو أحد تابعيه القاعة المعدة لتجميع الركاب بمطار القيام للتوجه إلى الطائرة المعدة لنقلهم حتى لحظة تخلصه من وصاية الناقل الجوي أو أحد تابعيه، بدخوله مبان مطار الوصول، كما يسأل في نقل البضائع متى وقع التأخير خلال الفترة التي تتواجد فيها البضاعة في حراسة الناقل⁽²⁾.

المطلب الثالث: تحقق الضرر الناتج عن التأخير.

لابد من وجود ضرر نتيجة التأخير لقيام مسؤولية الناقل الجوي، باعتبار الضرر ركن أساسي من أركان المسؤولية المدنية، وقد نصت على ذلك المادة 19 من اتفاقية وارسو لكي يكون التأخير سببا في قيام المسؤولية لابد أن ينجم عنه ضرر يلحق الراكب" وهو ما أقرته المادتين 17 و18 من ذات الاتفاقية، ولكنها أشارت إلى الضرر اللاحق بالراكب أو البضائع دون إعطاء مفهوم للضرر أو تحديد

(1) رضوان أبو زيد، القانون الجوي (قانون الطيران المدني) الطبعة الرابعة، دار الفكر العربي، 1994، ص 315.

(2) ياسمينه بشار، مسؤولية الناقل الجوي للركاب، دار الكتب العلمية بيروت، لبنان، 2013، ص 78.

نوعه وهو نفس ما أتى في اتفاقية مونريال، حيث سكتت الاتفاقية عن الضرر المعنوي، وأقرت الاتفاقية "وارسو" مبدأ المسؤولية عن الضرر بإشارتها "يسأل الناقل عن الضرر" ولكنها لم تحدد طبيعته إن كان ماديا أو معنويا، واستقر الرأي على وجوب الرجوع إلى القوانين الوطنية⁽¹⁾، وهو أكدته اتفاقية وارسو.

اتجهت القوانين الآتية إلى تقسيم الضرر إلى نوعين ضرر مادي وضرر معنوي.

1- الضرر المادي *le dommage matériel*:

هو الضرر الطي يلحق مصبحة ذات قيمة مالية سواء كانت حقا من حقوق المضرور، أو مجرد مصلحة مالية⁽²⁾، كفوات صفقة تجارية أو ما تكبده الراكب من خسائر سياحية غير قابلة للاسترجاع، كحجوزات الفنادق وترتيب الرحلات في بلد الوصول أو التوقيت في الاشتراك بمؤتمر علمي مهم بالنسبة للمسافر⁽³⁾.

والضرر البدني وفقا للمادة 17 اتفاقية وارسو "يسأل الناقل عن الضرر الذي يقع في الوفاة أو الجرح، أو أي أذى يلحق المسافر، ولا يعتبر كل تأخير في النقل سببا لقيام مسؤولية الناقل لأن التأخير في ذاته لا يعتبر دليلا على الضرر، فقد يحصل تأخير في نقل الراكب ولكنه لا يترتب أي ضرر، والملاحظ في المادة 19 أنها لم تشترط أي نوع معين من الأضرار بل جاءت العبارة عامة ومن الأضرار المادية الناتجة عن التأخير تعطل الطائرة في الطريق مما يضطر الناقل إلى الهبوط، ولا يتمكن من إحضار طائرة أخرى إلا بعد يومين أو أكثر فيتحمل الراكب مصاريف الإقامة خلال هذه المدة، أو استئناف الرحلة بوسائل نقل أخرى تكلفه مصاريف زيادة، هذا ما يوجب قيام المسؤولية وتعويض المسافر عن هذه المصاريف وهو ما استقر عليه القضاء في عديد الدول فيما يخص الضرر المادي الذي يلحق جزاء التأخير في النقل.

- أمثلة عن الضرر المادي:

تفويت فرصة أو مصلحة: كفوات صفقة مؤكدة أو لحقته خسارة، فمثل هذه الأمور إذا ما وقعت بسبب التأخير فإنها سترتب ضررا، يستوجب التعويض والقاضي يقدر مدى احتمال تحقق هذه الفرصة، ويقضي بتعويض يعدل هذا الاحتمال ومجال التقدير هنا متسع للقاضي، وعليه أن يأخذ بالمعقول في ذلك وأن يتوخى عدم المبالغة في تقدير الاحتمال في نجاح الفرصة.

وتشير العديد من شركات الطيران إلى أنها تتعهد في حالة تأخر الرحلات بإبلاغ المسافرين بذلك عبر البريد الإلكتروني إذا سمح الوقت بذلك أو تقديم المساعدة اللازمة، أو بتوفير مقاعد لهم في

(1) محمد فريد العربي، محمد السيد النقي، المرجع السابق، ص 255.

(2) عبد الرزاق السهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، ج1، نظرية الالتزام بوجه عام، ص 856.

(3) عيسى غسان الرضي، المرجع السابق، ص 115.

الرحلات التالية المتاحة لنفس الوجهة وفي حالة عدم إمكان ذلك، فتتعهد برد ثمن التذكرة لهم⁽¹⁾. ولكن هل يكفي مثل هذا الإجراء خاصة إن كان في ذلك تعطيل أعماله أو زيادة حالته المرضية سواء لما يرتبه ذلك من توتر أعصاب.

فعبارة لم تصل الطائرة أو هنالك خلل عندما تصل إلى المطار في الوقت المحدد وتجد نفسك حبيس قاعات الانتظار لساعات ليس بالشيء الهين، فقد يكلف ذلك الكثير بسبب تأخر أعمالهم. أصبحت ميزة السرعة التي تتميز بها الطائرة في مثل هذه الحالات نقمة عندما لا تلتزم شركات الطيران بالمواعيد أو عدم الانضباط في الصيانة الدورية للطائرات، والتأكد من صلاحيتها وسلامتها، كما وقع مع طائرة الخطوط الجوية القطرية في سبتمبر 2015، والتي اكتشف قائدها قبل الإقلاع وجود عطل بأحد محركاتها يحول دون إتمام الرحلة بسلام، مما اضطرّ الركاب إلى النزول لإصلاحه، ولكنه طال لساعات مما أدى إلى تظاهر الركاب واستنكارهم وتحريرهم لمحضربشرطة السياحة ضد الشركة القطرية ونقلوا إلى فندق لحين استدعاء طائرة أخرى بديلة⁽²⁾، ونفس الحالة بالنسبة للخطوط الجوية الجزائرية التي تسبب تأخير فيها في العديد من المشاكل للمسافرين خاصة بالنسبة للمعتمدين والحجاج ومن كبار السن الذين يستوجب عليهم الانتظار وافتراش أرضية المطار وتحملهم مصاريف إضافية سببها هو سوء البرمجة بين الخطوط الجوية الجزائرية ووكالات السفر.

2- الضرر المعنوي:

هو الضرر الذي يقع بمصلحة غير مالية للشخص، فهو لا يصيب الشخص وماله، بل يصيبه في عاطفته وشعوره أو عرضه، وقد عرفه الأستاذ سافاتييه Savatier أنه كل ألم إنساني لا ينجم عن خسارة مالية، ويشمل آلام الضحية في جسمه كما يشمل آلامه المعنوية في شرفه وعواطفه وأمنه وسكينته وكرامته"، ورغم عدم إشارة الاتفاقيات الدولية له كضرر يستوجب قيام المسؤولية، فقد اعترف الفقه والتشريعات الوطنية بقيام المسؤولية جراء تحقيقه وقد تضاربت الموافقات القضائية حول تفسير المادة 17 من اتفاقية وارسو في عبارة الأذى البدني ومدى اشتماله للضرر المعنوي الذي يصيب المسافر فهناك من يضيق من مفهومه بحيث يقصره على الضرر الجسماني، ومنهم من يوسع مفهومه يشمل الضرر النفسي أيضا، ويعود إدماج الضرر المعنوي كمحل لمسؤولية الناقل الجوي لما جاء به اتفاق مونريال الصادر في 4 ماي 1966، والذي هدفت من خلاله الـ.م.أ إلى ضمان أكبر حماية ممكنة للركاب خاصة من المخاطر الجديدة التي ظهرت على مستوى النقل الجوي كاختطاف الطائرات وأخذ

(1) تأخر الرحلات www.airabia.com/ar/fags/flight-delays

(2) ركاب الطائرة القطرية يتظاهرون ضد الشركة بسبب التأخر www.youm7.com/story/....2336065/

المسافرين كرهائن ومما ينجم عنه من أضرار نفسية وعصبية، فأقر بالتالي وجوب تعويض المسافرين عن الضرر المعنوي⁽¹⁾.

وبالنسبة لقانون الطيران المدني الجزائري، رقم 06/68 فقد أشار في المادة 2/145 إلى أنه: "تشمل عبارة الضرر حسب مفهوم هذه المادة أي ضرر جسدي عضوي أو وظيفي، بما في ذلك الضرر الذي يصيب المدارك العقلية، فنلاحظ أن المشرع الجزائري قد وسع من مفهوم الضرر فهو كل ما يصيب الشخص في جسمه وأعضائه الملموسة وكذا جانبه النفسي جراء الصدمات والأزمات العصبية التي يمكن أن تصيبه وتصيب مشاعره وعواطفه"⁽²⁾، فالعلاقة بين الجسم والعقل هي علاقة لصيقة فأى ضرر يصيب الجسد ستصيب المدارك العقلية، وإن كان الأضرار المعنوية أحيانا لا تتطلب وجود ضرر مادي بالضرورة، كما في حالة التأخير، وقد أشار في ذلك قرار المجلس القضائي الأعلى الصادر في 6 نوفمبر 1976 القاضي بتعويض الأضرار المعنوية والذي عرفها بأنها "الشعور بالألم وهو لا يقدر بالمال، وإنما يعرض من قبل القضاء مما بدا لهم جبرا للخواطر" وإن كان الضرر المعنوي ضرر يصعب إثباته، وقد يكون الضرر المعنوي في التأخير ما يمكن أن يصيب المسافر جراء الضغط والمكوث في المطار وخصوصا في حالة ما كان معه أطفال صغار أو كبار في السن أو امرأة حامل، أو التأخير في نقل جثة مسلم من فرنسا إلى الجزائر وفوات الميعاد على أهله لإتباع المراسيم الدينية في دفنه⁽³⁾.

والأمثلة كثيرة والمعاناة متزايدة، كما وقع في رحلة الجزائر الدار البيضاء بالمغرب ذهابا وإيابا، حيث دام التأخير لساعات في سنة 2015، دون أن يقدم مسؤولو الشركة أي اعتذار للمسافرين أو تبرير، حيث أكد المسؤولون بالمطار بالمغرب للمسافرين أن تأخرات الجزائرية للطيران واحتجاجات المسافرين أصبح عادة للأسف وكذا رحلة الجزائر باريس بتاريخ 19 أبريل 2015 والتي كانت مبرمجة على الساعة السابعة وتأخرت إلى العاشرة ونصف، وغيرها الكثير وتأخر إقلاع الطائرة الجزائرية بمطار القاهرة رقم 4071 بسبب عطل تقني لأكثر من 9 ساعات مما أدى إلى احتجاج المسافرين وتحريرهم لمحضر بشرطة السياحة ضد شركة الطيران الجزائرية وليست هذه المرة الأولى التي ستفرض فيها شركة الخطوط الجزائرية لمثل هذه الاحتجاجات سبق وأن ثارت كما حدث بفرنسا ومدريد وغيرها من الاتجاهات الأخرى⁽⁴⁾.

وقد يرجع سبب تأخر الطائرات إلى أسباب قد تخرج عن نطاق الشركة الوطنية كإضراب عمال مؤسسة الطيران بفرنسا مثلا حيث تسبب إضراب عمال "أليزيا" في اضطرابات متعلقة بمواقيت

(1) ياسمينة بشار، المرجع السابق، ص 84.

(2) ياسمينة بشار، المرجع السابق، ص 87.

(3) محمد فريد العربي، محمد السيد الفقي، المرجع السابق ص 255.

(4) احتجاج قام به المسافرون على تأخر إقلاع الطائرة: www.al-fadjr.com/ar/demcere/316193.html

انطلاق الرحلات الجوية وكذا وصولها⁽¹⁾، (كذلك وجود الضباب الكثيف الذي قد يحجب الرؤية مما يضطر إلى تأخير الرحلة لحسن إنجلاءه توخيا للسلامة العامة) كما قد تضطر لتحديد رحلاتها كما حدث في الشركة الوطنية الجزائرية عقب القرار الفرنسي الذي اتخذته المديرية العامة للطيران المدني الفرنسي بعد النداء الذي وجهته النقابات لتنظيم حركة احتجاجية يوم بفرنسا بتاريخ 27 أكتوبر 2010، وقامت الخطوط الجوية الجزائرية أيضا بإلغاء بعض الرحلات⁽²⁾، ونفس الشيء بالنسبة لإضراب المراقبين الجويين بفرنسا في 27 جانفي 2016 مما أدى إلى إلغاء ثلاث رحلات وأكدت الشركة التكفل بالمسافرين الذين حجزوا في الرحلات المذكورة من الجزائر إلى فرنسا وضواحيها⁽³⁾، ويبقى مشكل التأخير بالنسبة للخطوط الجوية الجزائرية مشكل قائم للأسف بشكل واضح بسبب جملة من التجاوزات والعراقيل الإدارية والتقنية والفنية في وجه المسافرين، حيث أصبح التأخير عن المواعيد يتراوح بين ساعة وخمس ساعات، بالإضافة إلى الإلغاء الفجائي أحيانا دون إعدار مسبق، سواء بالنسبة للرحلات الداخلية أو الدولية.

من خلال هذه الأمثلة تبين أن الضرر اللاحق بالمسافر جراء التأخير هو ضرر مادي ومعنوي، فرغم عدم الإشارة الواضحة للضرر المعنوي في الاتفاقيات الدولية، إلا أنه أصبح مسألة مهمة فتح فيها القضاء مجالا واسعا لتساؤل عما إذا كان الناقل الجوي يسأل عن الضرر المعنوي أم لا.

المبحث الثاني

التعويض الناتج عن التأخير في النقل الجوي

التعويض هو جبر الضرر وهو التزام يقع عن من يسبب الضرر لغيره والأصل أن يكون التعويض على قدر ما وقع من ضرر، بتقدير ما لحق المضرور من خسارة وما فاتته من كسب، وهي القاعدة في المسؤولية المدنية وقد أشارت إلى ذلك المادة 124 من القانون المدني الجزائري، إلا أن طبيعة النقل الجوي وشدة المخاطر التي يمكن أن تقع وتتحقق متى وقع الحادث الجوي وما قد ينجر عنه من أضرار قد تمس أطرافاً متعددة، ولارتفاع قيمة الطائرة، فقد فرضت منحنى آخر حيث أقرت الاتفاقية الدولية وارسو والتعديلات اللاحقة لها مبدأ الحد الأقصى للتعويض أو المسؤولية المحدودة بحيث أصبحت مسؤولية الناقل الجوي محددة سواء في نقل الركاب أو البضائع حتى لا يؤدي ذلك لإثقال كاهله، وبالتالي إفلاسه وشل حركة الملاحة الجوية والإخلال بهذا المرفق الحيوي الذي يقوم لخدمة الإنسانية، فاستمرارية النقل الجوي وازدهاره يرتبط بمدى إمكانية التأمين من مخاطر الطيران وهذا لن يتحقق في ظل المسؤولية غير المحددة للناقل الجوي إذا استحيل على الناقل مقدما حساب

¹ رحلات الجوية الجزائرية نحو فرنسا www.djazair.com

² رحلات الجوية الجزائرية نحو فرنسا www.djazair.com

³ الخطوط الجوية "تعديل برنامج رحلاتها نحو فرنسا" www.djazair.com

المخاطر التي قد تعترض الطائرة وبالتالي لا يستطيع تقدير التعويض مسبقاً، لذلك كان مبدأ المسؤولية المحدودة مناسباً للناقل الجوي، بحيث يعلم مسبقاً مقدار التعويض الذي يلتزم بدفعه متى وقع الحادث، وكذلك فإن وضع مبدأ الحد الأقصى للتعويض هو توحيد للتعويض على المستوى الدولي، باعتبار النقل الجوي يتسم بطابعه الدولي، وبالتالي خلق نوع من التساوي في فرص الحصول عليه في جميع الدول الأطراف في اتفاقية وارسو⁽¹⁾، "الجزائر من الدول المصادقة عليها".

المطلب الأول: التعويض وفقاً للاتفاقيات الدولية

الفرع الأول: تقدير التعويض وفقاً للاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري

لم تحدد اتفاقية وارسو الحد الأقصى للتعويض عن التأخير. إلا أن اتفاقية لهاي 1971 قد حددت سقف التعويض، 62,5 ألف فرنك بوانكاريه، وإن كانت هذه الاتفاقية لم تدخل حيز التنفيذ بعد كما أن اتفاقية مونريال 1966 لم تشر إلى التأخير ولكن اتفاقية جواتيمالا سيتي فقد أشارت إليه في المادة الثامنة فقرة الأولى، واعتبرت هذه الاتفاقية بمثابة ثورة على مبادئ اتفاقية وارسو ويرتكول لهاي حيث انصب التعديل فيها أساساً على طبيعة مسؤولية الناقل الجوي يجعلها مسؤولية موضوعية حيث نصت على أنه في حالة التأخير في نقل المسافرين تكون مسؤولية الناقل قبل كل مسافر محدودة بمبلغ 62000 فرنك، أما الفقرة ج من ذات البرتوكول فحددت مسؤولية الناقل بمبلغ 15000 فرنك لكل مسافر في حالة هلاك أو أضرار أو تأخير أمتعته "بالنسبة للبضائع والأمتعة، فالجديد الذي أتى بهذه البروتوكول هو وضع حد أقصى للتعويض عن الضرر الناجم عن التأخير في نقل الركاب.

وبالنسبة لاتفاقية مونريال 1999 وسعيها منها لتوحيد نظام مسؤولية الناقل الجوي، فقد قامت بتوحيد الحدود القصوى للتعويض لهذه المسؤولية⁽²⁾. محاولة منها لإحداث التوافق بين كل اتفاقية وارسو وبرتوكول "جواتيمالا سيتي" وقد حددت اتفاقية مونريال الحدود القصوى للتعويض هو كل حالة من حالات مسؤولية الناقل الجوي في حالة الأضرار البدنية اللاحقة بالمسافر وفي حالة هلاك الأمتعة والبضائع.

أما في حالة الضرر الناجم عن التأخير في نقل الركاب فحددت التعويض بمبلغ 4150 وحدة سحب خاصة بالنسبة للدول المنظمة لصندوق النقد الدولي، وبمبلغ 25000 وحدة نقدية لكل راكب في الدول الغير المنظمة لصندوق النقد الدولي.

وبالنسبة للمشرع الجزائري بالرجوع إلى قانون الطيران المدني 14/15 وفي المادة 150 نجد أن أحكامه اعتمدت على اتفاقية وارسو وبرتوكول لهاي كمصدر لنظام المسؤولية في النقل الجوي إذ تشير المادة إلى أنه "تمارس مسؤولية الناقل الجوي إزاء كل شخص منقول طبقاً لقواعد اتفاقية وارسو

¹ ياسمينه بشار، المرجع السابق، ص 122.

² أبوزيد رضوان، قانون الطيران التجاري، 1966، ص 386.

المؤرخة في 12 أكتوبر 1929 وبرتكول لهاي 1955 والمصادق عليه من طرف الجزائر، ويحدد قيمتها بـ 250.000 وحدة حسابية كأقصى حد عن كل مسافر وأمتعة". وتضيف نفس المادة أنه يقصد بالوحدة الحسابية وحدة حساب مشكلة من 85 مليغرام من الذهب على أساس 900 من الألف من الذهب الخالص، ويمكن تحويل هذه الوحدات الحسابية للعملة الوطنية ويتم التحويل في دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة في تاريخ النطق بالحكم، ويطبق هذا الحد الوارد في نص المادة 150 ق.ط.م على كل حالات المسؤولية بما فيها مسؤولية الناقل عن الضرر الناجم عن التأخير.

وتشير المادة 173 مكرر 1/ف2 من القانون 14-15/ق.ط.م: 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". وقد بادر البرلمان والمجلس الأوروبي إلى إصدار لائحة قواعد لتعويض الركاب عن الضرر الناجم عن التأخير، وفقا لمدة التأخير حيث نصت المادة 07 منه على:

- التعويض عن الضرر المعنوي الناجم عن التأخير للرحلة أو إلغائها يعتمد على الزيادة والنقصان في مسافة الرحلة.

- 1- التأخير الذي تجاوز ساعتين في الرحلات التي تزيد مسافتها 1500 كلم.
 - 2- التأخير الذي تجاوز ثلاث ساعات إذا كانت الرحلة داخل دول المجموعة الأوروبية وكانت المسافة تزيد عن 1500 كلم.
 - 3- مدة 4 ساعات في غير الحالات المذكورة سابقا، ومبالغ التعويض في جميع الرحلات التي تقل عن 1500 كلم هي 250 يورو.
 - 400 يورو لجميع الرحلات التي تتراوح مسافتها بين 1500 إلى 3500 كلم.
 - 600 يورو لجميع الرحلات التي تفوق 3500 كلم، ويستطيع الراكب الحصول على تكفل الناقل فورا بتوفير المتطلبات اللازمة من أكل والمبيت بالفندق إن كان ذلك ضروريا.
- وإذا كانت المسافة المقطوعة تفوق 3500 كلم متى وصل التأخير إلى 5 ساعات على الأقل فإن للراكب الحق في استرداد تذكرة السفر وعند الاقتضاء التكفل برحلة العودة نحو نقطة القيام الأصلية إذا قرر عدم مواصلة السفر⁽¹⁾.

وقد قضت المحكمة الابتدائية في باريس وفقا لهذه القواعد في قضية أحمد الذي تعرض لأضرار معنوية جراء التأخير في رحلة جوية من مرسيليا إلى غاية البيت تعذر عليه تدارك آخر رحلة لقطار TGV الذي سينقله إلى باريس ما اضطره للمبيت بمرسيليا، رافعا دعوى للمطالبة بالتعويض عن مجمل الأضرار التي تعرض لها بسبب التأخير من طرف الناقل الجوي المتمثل في شركة الخطوط

¹ سعيد مخلوق، المرجع السابق، عن القانون رقم 2004/261 الصادر أمام البرلمان والمجلس الأوروبيين بتاريخ 11 فبراير 2004.

الجوية الجزائرية والمحدد بمبلغ 726.37 يورو وحكمت المحكمة إسنادا للفقرة 3 من المادة 7 الصادرة من البرلمان والمجلس الأوروبيين أن التعويض لا يمكن أن يتجاوز 400 يورو لأن المسافة تتراوح ما بين 1500 و3500 كلم وحكمت المحكمة بمبلغ 300 يورو من مجموع الأضرار المعنوية و150 يورو كمجموع مصاريف الاحتجاج وأكدت المحكمة أن الناقل اعترف بمسؤوليته في التأخير وأن الراكب تعرض لأضرار نتيجة التأخير⁽¹⁾.

من خلال التفصيل الذي جاء به البرلمان والمجلس الأوروبيين أنه استطاع حسم مسألة التعويض الناجم عن التأخير باحتسابه لمدة التأخير وقياسها بالمسافة، وهو تحديد منطقي يسهل تحديد التعويض المعنوي الناجم عن التأخير، كما أن اتفاقية مونريال 99 استطاعت احتواءه.

الفرع الثاني: تحديد التعويض.

باعتبار قطاع الطيران مرفقا اقتصاديا هاما، ينبغي المحافظة على نموّه، فإنّ مبالغ التعويض قد تؤدي إلى ضعف المردود الربحي لشركة النقل الجوي، ما يؤدي إلى ضعف المنافسة وإفلاسها، وهو ما يؤثر سلبا على مستخدمي النقل، خاصة مع كثرة الرحلات الملغاة أو المتأخرة، وهذا ما يأخذه القاضي بعين الاعتبار عند تقدير التعويض، لخلق موازنة بين مصالح الطرفين، ما جعل العديد من الاتفاقيات وعلى رأسها مونريال والعديد من التشريعات الداخلية، كالتشريع الجزائري تأخذ بمبدأ تحديد المسؤولية للناقل الجوي.

وكما سبق وأشرنا فالأصل في التعويض جبر الضرر وأن يكون التعويض بقدر الضرر حتى نحافظ على الصفة الرئيسية في عقد التأمين وهي الصفة التعويضية، إلا أنّ طبيعة النقل الجوي جعلت الاتفاقيات الدولية والقوانين الجوية تخرج عن هذا المبدأ، بوضع سقف محدّد للتعويض سواء لنقل الركاب أو البضائع لا يمكن تجاوزه، والهدف من ذلك هو حماية شركات النقل الجوي من الأضرار التي قد تلحقها جراء كثرة دعاوى التعويض عن ضرر التأخير لنقل الأشخاص، ما يؤدي إلى الإضرار بمركزها المالي وبالتالي الإفلاس⁽²⁾.

الخاتمة:

ميزة النقل الجوي هي السرعة في النقل مما يدفع بالركاب والشاحنين إلى اختياره بدل أي وسيلة نقل أخرى لاقتصاد الوقت، وبالتالي فإن التأخير عن هذا الميعاد يعد سببا لقيام مسؤولية الناقل الجوي، وبالتالي فإن كل شرط يعقب أو يخفف مسؤولية يقع باطلا للحفاظ على الموازنة بين مصلحة الراكب ومصلحة الناقل فإنه يجب توحيد القواعد التي تنظم هذا المجال وتقرير تعويض

¹ cours de cassations français 1^{er} chambre civile 2010.

² عارف بن صالح العلي، مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل المسافرين، المملكة السعودية، بحث محكم، مجلة العدل، العدد 45، ص 77.

مناسب للطرفين بحيث لا يتقيد الناقل خسائر كثيرة ولا يهون من الأضرار التي قد يتعرض لها الراكب، وذلك بما يميز الملاحه الجوية فهي متأثرة كثيرا بظروف الجو التي قد تؤدي أحيانا إلى إلغاء الرحلات الجوية أو لأسباب فنية وهو ما يؤدي إلى التأخير في نقل الركاب والبضائع محافظة على السلامة العامة، وبالتالي ولضمان هذه الموازنة والسماح للنقل الجوي بالاستمرارية وتشجيع مستخدميه لابد من التزام الناقل الجوي بالميعاد المعقول، الذي يخدم مصلحته ومصلحة مستغلي النقل الجوي، ولا بد من توحيد هذه القواعد. وأن نخضع تقدير التعويض للسلطة التقديرية للقاضي حسب الضرر وشخص المتضرر، وأرى أن ما جاء به البرلمان والمجلس الأوروبيين كان جيدا، بحيث وضع معايير محددة ومعقولة يتم من خلالها تحديد التعويض.

قائمة المراجع:

- أبو زيد رضوان ، القانون الجوي (قانون الطيران المدني) الطبعة الرابعة، دار الفكر العربي، 1994.
- عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، ج1، نظرية الالتزام بوجه عام.
- عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الجوي الخاص، دار الفكر والقانون، 2014.
- عدلي أمير خالد عقد النقل الجوي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006.
- عيسى غسان ربيضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2008.
- محمد فريد العريني، ومحمد السيد الفقي: قانون النقل، منشورات الحلبي الحقوقية الإسكندرية، 2011
- هاني دويدار، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة، 2014.
- ياسمينه بشار، مسؤولية الناقل الجوي للركاب، دار الكتب العلمية بيروت، لبنان، 2013 .
- قانون رقم 14-15 مؤرخ في 28 رمضان 1436هـ الموافق لـ 15 يوليو 2015 يعدل ويتمم القانون رقم 06-98 المؤرخ في 27 يونيو 1998 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني.
- عائشة فضيل، المسؤولية عن التأخير في عقد النقل الجوي مجلة المنهاج القانونية، عدد مزدوج 12/11 سنة 2008.
- عارف بن صالح العلي، مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل المسافرين، بحث محكم، مجلة العدل، المملكة السعودية، العدد 45.
- سعيد خلوق، مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير، مذكرة ماجستير، المقالة والقانون، جامعة الحسن الأول سطات المغرب الموقع الإلكتروني www.morocdroit.com
- احتجاج قام به المسافرون على تأخر إقلاع الطائرة:
www.al-fadjr.com/ar/derncere/316193.html
- رحلات الجوية الجزائرية نحو فرنسا www.djazair.com