

مسؤولية الناقل الجوي في تأخير المسافرين بسبب جائحة COVID-19.

Air carrier responsibility for passenger delays due to the COVID-19 pandemic.

العطافي مصطفى*

كلية الحقوق والعلوم السياسية- جامعة سطيف 2

Latafi.mustapha@yahoo.fr

تاريخ القبول: 2022/03/23

تاريخ المراجعة: 2022/03/22

تاريخ الإيداع: 2021/09/28

ملخص:

يعتبر 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، وأي إهمال لهذا العنصر سواء بتأخير الرحلات أو إلغائها سوف يترتب ضرر محقق للمسافرين. ولا شك أن هذا العنصر قد تم إخلاله مرارا وتكرارا من قبل الناقلين الجويين في زمن كورونا تنفيذا لإستراتيجية الاحتواء، وعليه فمسألة تعويض المسافرين بإقامة مسؤولية الناقل الجوي نتيجة عدم التزامه بالمواعيد المحددة سلفا في عقد النقل، تتطلب منا التقييم القانوني لجائحة كورونا كطائرة صحية لإثبات أو نفي مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير.

الكلمات المفتاحية: الناقل الجوي؛ جائحة كوفيد-19؛ تأخير المسافرين؛ الضرر؛ المسؤولية.

Abstract:

Time is one of the basic elements of air transport that passengers and shippers depend on it, due to the speed of its means, and any neglect of this element, whether by delaying or canceling flights will cause real harm to the passengers. In the time of corona, this element has been violated by air carriers in implementation of the containment strategy, therefore the issue of compensating passengers by assigning responsibility of the air carrier as a result of its failure to comply the predetermined dates in the transport contract, requires us to legally assess the Corona pandemic as a health emergency to prove or deny Air carrier's responsibility for delays.

Keywords : Air carrier; COVID-19 pandemic; Delayed passengers; Damage; The responsibility.

* المؤلف المراسل.

مقدمة:

يلعب النقل دورا حيويا وفعالا، إذ يمثل شريان النشاط الاقتصادي في مجال تبادل السلع والبضائع ونقل الأشخاص، كما أن لوسائل النقل أثر كبير في اختصار الزمن لقطع المسافات بين مكان وآخر، ويعد عنصر الوقت من العناصر الأساسية لسير النقل الجوي، إذ لا يستقيم من دونها، فإقبال المسافرين والشاحنين عليه، مرده إلى السرعة التي تمتاز بها الطائرة والتي تنفرد بها عن باقي وسائل النقل البرية والبحرية،⁽¹⁾ فمن دون الالتزام بهذا العنصر سوف يترتب على التأخير ضرر محقق للمسافرين نتيجة عدم التزام الناقل الجوي بالمواعيد المحددة سلفا في عقد النقل، والتي رتبها المسافرون على أساسها أمورهم وتعاقدهم ومواعيدهم، الأمر الذي يوجب إقامة مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير. يرتب التأخير ضرر مادي يلحق المسافر كتفويت صفقة تجارة أو خسارته تكلفة حجوزات الفنادق في بلد الوصول أو فوات فرصة اشتراك المسافر في مؤتمر أعد له أبحاثا، كما يرتب أيضا ضرر معنوي ومثاله الحرج والضيق بسبب مكوث المسافر في المطار لساعات طويلة بانتظار الرحلة. فقد يتأخر الناقل الجوي في القيام بالرحلة عن موعدها المحدد في تذكرة السفر، لسبب خارج عن نطاقه كالظروف الجوية مثلا، كما يعتمد في بعض الأحيان تأخير الرحلة أو إلغائها لأسباب تجارية مثل عدم اكتمال العدد اللازم للقيام بالرحلة، وقد يكون التأخير راجعا لإهماله إجراءات الصيانة الدورية للطائرة فيحدث خلل قبل الإقلاع يؤدي إلى تأخر الرحلة،⁽²⁾ وعليه فمسألة التأخير من أكبر المشاكل التي تمس بعقد النقل الجوي، الذي يحمل الناقل الجوي مسؤولية دفع التعويض لصالح الركاب.

ونتيجة لانتشار جائحة COVID-19 عبر العالم،⁽³⁾ التي فرضت واقعا جديداً على حركة السفر والطيران في العالم، حيث تزايدت عمليات تأخير مواعيد الرحلات وإلغائها من قبل شركات النقل الجوي، على إثر توسع اتجاهات إغلاق الحدود من قبل الدول، ووقف حركة النقل الجوي للحد من انتشار الفيروس تنفيذاً لإستراتيجية "الإحتواء" والتي تهدف إلى حصر حركة الأفراد على ما هو ضروري للغاية،⁽⁴⁾ إذ تشير العديد من الإحصاءات إلى تأخير عشرات الآلاف من الرحلات الجوية عبر العالم، ولنا أن تصور العدد الهائل من المسافرين العالقين في المطارات بسبب تلك التأخيرات، والتي ستخلف بالتأكيد الكثير من الأضرار المادية والمعنوية لهؤلاء الأشخاص، هذا الوضع خلق مشاكل قانونية تمحورت

(1) - بن عيسى حياة، مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل الركاب، مجلة الفكر القانوني والسياسي، الجزائر، العدد 2، 2017، ص 189.

(2) - محمودي سماح، مدى التعويض عن التأخير في نقل المسافرين بطريق الجو، مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية، الجزائر، العدد 8، 2013، ص 268.

(3) - بتاريخ 30 جانفي 2020، أعاد المدير العام للمنظمة عقد لجنة الطوارئ المعنية باللوائح الصحية الدولية، حيث أشارت عليه بأن الفاشية تستوفي معايير الطائرة الصحية العمومية التي تسبب قلقاً دولياً. وقبل المدير العام مشورة لجنة الطوارئ وأعلن أن فاشية فيروس كورونا المستجد تشكل طائرة صحية عمومية تسبب قلقاً دولياً، و بتاريخ 11 مارس 2020، خلصت المنظمة إلى تقييم مفاده أن عدوى COVID-19 ينطبق عليها وصف الجائحة، بسبب المستويات المفزعة لتفشي المرض ووخامته، وهي الفاشية التي أودت بحياة أزيد من مليون شخص إلى حد كتابة هذه الورقة، والتي لا تزال مستمرة في حصد الأرواح البشرية يوميا وبارقام مفزعة عبر مختلف مناطق العالم. لمزيد من التفاصيل عن الوقائع التي صاحبت جائحة COVID-19، يراجع:

- منظمة الصحة العالمية، التسلسل الزمني لاستجابة منظمة الصحة العالمية لجائحة كوفيد-19، الرابط الإلكتروني التالي:

<https://www.who.int/ar/news/item/08-11-1441-covidtimeline>

(4) - Sandrine Drapier, Covid-19: force majeure et annulation de vols, L'article a été consulté le 24/06/2021, Disponible sur le lien suivant:

<https://www.actu-juridique.fr/civil/obligations-contrats/covid-19-force-majeure-et-annulations-de-vols/>

أساسا في التساؤل حول مدى استحقاق المسافرين العالقين للتعويض عن التأخير الذي تسببت فيه شركات النقل الجوي تحت وطأة جائحة كورونا؟

تستهدف هذه الدراسة التعرف على مسؤولية الناقل الجوي عن تأخير الرحلات بسبب جائحة كورونا، وابتداء المنهج الوصفي التحليلي، سنحاول الحديث عن عناصر قيام مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير (أولا)، ثم التطرق فيما بعد لتقييم جائحة كورونا كطائرة صحية لإثبات أو نفي مسؤولية الناقل عن تأخير المسافرين (ثانيا).

أولاً: عناصر قيام مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير

لا شك أن موضوع تحديد مسؤولية الناقل الجوي بصفة عامة وضبط أحكامها من خلال بيان أساسها، تمهيدا للوصول إلى آثارها المتمثلة في التعويض، يشكل في مجمله حجر الزاوية وجوهر البحث في المجال القانوني، وتعد مسألة مسؤولية الناقل الجوي اتجاه المسافر، من أدق المشكلات المتولدة عن عقد النقل الجوي، وأكثرها طرحا أمام القضاء، لذلك كان لزاما وضع نظام دولي يحكم هذه المسؤولية تتفق قواعده مع خصائص النقل الجوي من دون إهمال لمصلحة الراكب،⁽¹⁾ وقد تم إقرار هذا النظام بإبرام اتفاقيات دولية وضعت الحجر الأساس لهذه المسؤولية، التي تتطلب لقيامها توافر عنصرين أساسيين هما، فعل التأخير (1)، والضرر المترتب عنه الذي لحق بالمسافر (2).

1- مفهوم التأخير في النقل الجوي

إن مسؤولية الناقل الجوي لا تقوم على مجرد التأخير في تنفيذ عقد النقل الجوي، وإنما عن الضرر الذي ينجم عن هذا التأخير، لذا فإن تعريف التأخير الذي يؤدي إلى قيام المسؤولية الناقل الجوي، يعتبر مسألة ضرورية لتحديد النظام القانوني للتعويض،⁽²⁾ والتأخير بشكل عام معناه مجاوزة الميعاد المحدد، فهو يعني وصول المسافر أو البضاعة إلى الجهة المقصودة في غير موعدها، كما يعني أيضا عدم وصول المسافر أو الأمتعة في الوقت المتفق عليه.⁽³⁾ وتقديرا منها لهذا العنصر الفعال في عقد النقل الجوي، ذهب اتفاقية وارسو لعام 1929،⁽⁴⁾ إلى تخصيص مادة مستقلة للتأخير عن النقل، حيث نصت المادة 19 منها على أن: "يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب والأمتعة أو البضائع بطريق الجو."⁽⁵⁾ وهو الأمر الذي أكدته مرة أخرى اتفاقية مونتريال لعام 1999،⁽⁶⁾ بموجب المادة 19 كذلك حيث نصت على ما يلي: "يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير إذا أثبت أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلاءه جميع التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير."⁽⁷⁾

(1) - دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي والدولي، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، الجزائر، 2013، ص 3.

(2) - ساكري زبيدة. عجة جيلالي، مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في إيصال المسافرين وأمتعتهم في التشريع الجزائري، مجلة الإجهاد القضائي، الجزائر، المجلد 12، العدد خاص، أبريل 2020، ص 425.

(3) - محمودي سماح، مدى التعويض عن التأخير في نقل المسافرين بطريق الجو، المرجع السابق، ص 271.

(4) - اتفاقية وارسو لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، الموقعة بتاريخ 12/10/1929، والتي دخلت حيز التنفيذ في 13/02/1933، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم 74-64 المؤرخ في 1964/03/2.

(5) - راجع المادة 19 من اتفاقية وارسو لعام 1929.

(6) - اتفاقية مونتريال لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، الموقعة بتاريخ 28/05/1999، دخلت حيز النفاذ بتاريخ 04/01/2003.

التدابير.⁽¹⁾ وعلى هذا النهج سار المشرع الجزائري في إقراره لمسؤولية الناقل الجوي عن التأخير، فقد نصت المادة 147 من قانون الطيران المدني على أن: "الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر الناتجة عن تأخر في النقل الجوي للأشخاص والأمتعة والشحن طبقاً للقواعد المنصوص عليها في التشريع المعمول به."⁽²⁾

وعلى الرغم من وضوح هذا المبدأ وأساسه القانوني السابق ذكره، إلا أن تطبيقه في مجال النقل الجوي خلق صعوبات عديدة يمكن ردها إلى عاملين أساسيين، أولهما أنّ الاتفاقية قنعت بتقرير مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير دون أن تضع معيار يتسنى على ضوئه تحديد المقصود بالتأخير الذي سيؤدي إلى مؤاخذة الناقل الجوي، وثانياً أن مبدأ المسؤولية عن التأخير لقي معارضة شديدة من قبل الناقلين الجويين و الاتحاد الدولي لمؤمني شركات الطيران UIAA، بحجة أنه يؤدي إلى عرقلة الملاحة الجوية وتعريض سلامتها للخطر ذلك أن هذه الملاحة مرتبهة بظروف كثيرة مختلفة ليس بإمكان الناقل وتابعيه ولا في قدرتهم السيطرة عليها.⁽³⁾

تماشياً مع الطرح السابق الذكر، تدرج بعض شركات النقل الجوي على ظهر تذكرة السفر بعض الشروط، تقضي بأنه ليس هنالك اشتراط على إتمام النقل في مدة محددة، وبأن ساعات الرحيل والوصول المبينة في جداول مواعيد الناقلين الجويين لا تعتبر جزءاً من عقد النقل، ولا تغدو أن تكون سوى مؤشر تقريبي لمتوسط الوقت الذي تستغرقه عملية النقل. لذلك اعتبر هذا الشرط خروجاً عن المبادئ القانونية التي أقرتها اتفاقية وارسو بموجب مادتها 23، التي قضت ببطالان كل شرط يهدف إلى الحد من مسؤولية الناقل أو إعفائه منها أو تخفيفها،⁽⁴⁾ حيث نصت على أن: "كل شرط شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته أو تقرير حد أدنى من الحد المعين بهذه الاتفاقية يكون باطلاً وبطلان هذا الشرط لا يترتب عليه بطلان العقد الذي يضل خاضعاً للاتفاقية."⁽⁵⁾

وبعد اعتراف مختلف الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بأن أساس مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير هو الخطأ المفترض من جانبه،⁽⁶⁾ اتجه الفقه والقضاء لحصر معيار تحديد التأخير الموجب للتعويض، والذي يتمحور أساساً في فرضين:

الفرض الأول: إذا اتفق الطرفان- المسافر والناقل الجوي- مسبقاً على ميعاد لتنفيذ النقل اعتبر كل تفويت لهذا الميعاد تأخيراً يستوجب مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تنجم عنه، فرغم اعتبار التزام الناقل بتنفيذ النقل في الميعاد المتفق عليه التزاماً بوسيلة، ولكن يفترض فيه خطأ الناقل، لذلك يستطیع الأخير دفع تلك المسؤولية عن طريق إثبات اتخاذ كافة التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر أو استحالة اتخاذها.⁽⁷⁾

(1) - راجع المادة 19 من اتفاقية مونتريال لعام 1999.

(2) - راجع المادة 147، من القانون رقم 98-06، المؤرخ في 27/06/1998، المتضمن القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، ج.ر عدد 48.

(3) - جقبوي حمزة، النظام القانوني للتعويض عن حوادث النقل الجوي، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة جيلالي اليابس -

سيدي بلعباس-، الجزائر، 2015/2016، ص ص 120-121.

(4) - بن عيسى حياة، المرجع السابق، ص 191.

(5) - راجع المادة 23 من اتفاقية وارسو لعام 1929.

(6) - بن صغير مراد، إشكالات التأمين عن مخاطر النقل الجوي وتطبيقاتها، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، الإمارات العربية المتحدة، المجلد 15،

العدد 1، يونيو 2018، ص ص 354-359.

(7) - جقبوي حمزة، المرجع السابق، ص 126.

الفرض الثاني: وهو حالة عدم الاتفاق على ميعاد للنقل، فهذا لا يعني أن الناقل له الحرية المطلقة في تنفيذ النقل متى أراد لأن ذلك يعني أن التزام الناقل صار إراديا، بل يجب على الناقل وفقا لما استقر عليه القضاء الالتزام بالنقل في الميعاد المعقول، أي الميعاد المعتاد لنفس الرحلة في مثل الظروف الجوية المحيطة،⁽¹⁾ والناقل وفقا للمعيار لا يسأل عن الضرر الناتج عن التأخير العادي أو اليسير خلافاً للتأخير غير العادي.

وفي هذا الإطار قام البرلمان الأوروبي بتحديد مفهوم التأخير الذي يعطي الحق للراكب في متابعة الناقل الجوي، وهو التأخير غير العادي (غير المعقول)، الذي حددته المادة 6 من اللائحة 2004/261 كالتالي:

- ساعتين أو أكثر بالنسبة للرحلات التي تقل أو تساوي 1500 كلم.

- ثلاث ساعات أو أكثر بالنسبة للرحلات داخل المجموعة الأوروبية التي تزيد عن 1500 كلم و باقي الرحلات التي تتراوح بين 1500 كلم و 3500 كلم.

- أربع ساعات فأكثر بالنسبة لباقي الرحلات.⁽²⁾

كما يثير النطاق الزمني للتأخير الذي يسأل عنه الناقل الجوي العديد من الإشكالات، فيما إذا كان التأخير الذي يحدث قبل الرحلة الجوية، أو التأخير الذي قد يقع بعدها، وبالرغم من تعدد النظريات الفقهية التي قيلت في هذا الشأن، إلا أن أغلب الفقه اتجه إلى القول أن المادة 19 من اتفاقية وارسو الخاصة بالمسؤولية عن التأخير، قد أحالت ضمنا فيما يتعلق بفترة النقل الجوي التي يجب حصول التأخير أثناءها على المادتين 17 و 18 من اتفاقية وارسو، وعليه فإن الناقل الجوي يكون مسؤولا إذا حدث التأخير في نقل الركاب خلال الفترة الزمنية التي يكون فيها الراكب على متن الطائرة أو في أثناء عمليات الصعود والهبوط إلى أن يتخلص من سيطرة الناقل أو أحد تابعيه بدخوله صالة المسافرين.⁽³⁾ المسافرين.⁽³⁾

بالرغم من التفصيل السابق، إلا أنه من الصعب تحديد مفهوم التأخير في النقل الجوي، بالنظر إلى حقيقة أن التأخير له الكثير من القواسم المشتركة مع عدم الأداء، ففي القانون الأنجلو أمريكي وكذلك الاسكنديناوي، قد لا يشمل التأخير الوفاء المتأخر بالالتزام فحسب، بل يشمل أيضاً عدم الأداء تماماً، فلا شك أن الحالة الأخيرة تمثل إلغاء الرحلة الجوية كلياً التي تعبر عن عدم تنفيذ عقد النقل، كما تجب الإشارة إلى أن التأخير بالمعنى الضيق قد يشمل أيضاً رفض إركاب المسافرين بسبب الحجز الزائد أو الإلغاء أو لأسباب مماثلة، مما يضطر الناقل الجوي في مثل هذه الظروف إلى عرض رحلة بديلة، ففي هذه المواقف يصعب تكييف تلك الأفعال على أساس أنها تأخير أو عدم أداء،⁽⁴⁾ وبعبارة أخرى هذا النقاش النقاش الفقهي والقضائي سنتعرض للتأخير في هذا البحث بمفهومه الواسع الذي يشمل الإلغاء ورفض الإركاب.

(1) - مولاي بلقاسم، حالات مسؤولية الناقل الجوي ووسائل دفعها، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، الجزائر، العدد 4، 2016، ص 236.

(2) - Voir article 6 du Règlement (CE) No 261/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 11 février 2004, établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) no 295/91, Journal officiel de l'Union européenne, 17.2.2004, L 46/4.

(3) - محمودي سماح، مسؤولية الناقل الجوي الدولي - دراسة في ظل اتفاقيتي وارسو 1929 و مونتريال 1999، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر - باتنة، الجزائر، 2014/2015، ص 193.

(4) - Paul Stephen Dempsey & Svante O. Johansson, Montreal v. Brussels: The Conflict of Laws on the Issue of Delay in International Air Carriage, AIR AND SPACE LAW, Netherlands, Vol 35, Issue 3, 2010, P. 210.

2- الضرر الناتج عن التأخير

يلزم لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير أن ينتج عنه ضرر يصيب المسافر، على اعتبار الضرر ركن أساسي من أركان المسؤولية المدنية، وبالرغم من إقرار نص المادة 19 من اتفاقية وارسو لعنصر الضرر الذي يلحق الراكب كشرط لقيام مسؤولية الناقل، وتأكيد المادتين 17 و18 من ذات الاتفاقية لهذا الشرط، إلا أنها لم تحدد المقصود بالضرر القابل للتعويض في حالة التأخير، و لم تبين نوعه وهو الأمر الذي سكتت عنه كذلك اتفاقية مونتريال لعام 1999، حيث لم يحدد طبيعته إن كان ماديا أو معنويا، واستقر الرأي على وجوب الرجوع للقوانين الوطنية.⁽¹⁾ وهي التشريعات التي تصدت لهذه المسألة من خلال الإجابة عن التساؤل حول أحقية التعويض عن التأخير كلا الضريين؟

1.2- الضرر المادي

يناط بالضرر المادي كل إخلال بمصلحة الشخص المتضرر ذات الطابع المالي والتي تأخذ صورتين تتجسدان غما في المساس بحق من حقوق الشخص المضرور، أو مجرد المساس بمصلحة مالية معينة،⁽²⁾ وفي هذا الخصوص يعد من قبيل الضرر المادي المتعلق بتأخير المسافر، تكاليف الأكل، الإقامة المؤقتة، تكاليف الاتصال، فقدان الدخل أو فرص العمل، مشاكل الإقامة في الفندق، التعرض للاحتيال بسبب الانتظار.⁽³⁾

ومن أهم الأضرار المادية التي تلحق بالمسافر جراء التأخير تفويت الفرصة، حيث أن فوات الفرصة يعتبر ضررا محققا طالما كان بإمكان المضرور إثبات الضرر وجدية وحقيقة الفرصة الضائعة، فإن كانت الفرصة في ذاتها أمرا غير محقق، فإن تفويت الفرصة يعتبر محقق بحق، ومن أمثلة فوات الفرص بسبب التأخير، تضييع المسافر لفرصة الاشتراك في حفل افتتاحي لمؤتمر علمي لأجل استلام جائزة مالية، عقد صفقة رابحة في اجتماع كان يقصده، أو أن التأخير قد تسبب للمسافر في التخلف عن ميعاد إجراء جراحة مما أدى إلى حرمانه من فرصة الشفاء.⁽⁴⁾

2.2- الضرر المعنوي

هو الضرر الذي يقع بمصلحة غير مالية للشخص، فهو لا يصيب الشخص وماله، بل يصيبه في عاطفته وشعوره أو عرضه،⁽⁵⁾ فلا شك أن الضغط العاطفي والنفسي الذي يصاحب تأخير الرحلات وما ينج عليه من قلق وملل ويأس يصيب المسافر كلها أضرار تستوجب التعويض،⁽⁶⁾ غير أن اتفاقية وارسو ومن بعدها اتفاقية مونتريال لم يتطرقا إلى هذا النوع من الأضرار، الأمر الذي أستوجب إحالة هذه المسألة على التشريعات الداخلية للدول والتي اختلفت في تنظيمها لموضوع الأضرار المعنوية المترتبة عن التأخير.

ففي فرنسا استقر القضاء على جواز تعويض المسافر عما لحقه من ضرر معنوي بسبب التأخير فقد قضت محكمة Paix بتاريخ 1952/3/31 بتعويض أسرة فقيد جزائري توفي في فرنسا ووصلت جثته متأخرة بعد أيام مما فوت

(1) - بن عيسى حياة، المرجع السابق، ص 196.

(2) - مجدوب نوال، مسؤولية الناقل الجوي للركاب على ضوء اتفاقية فارسوفيا وقانون الطيران المدني الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، الجزائر، العدد 5، 2017، ص 391.

(3) - Samira Mazaheri & Zeinab Basiri, Civil Liability of Air carrier in Delays, Journal of Humanities Insights, Australia, Vol.2, 2018, P.69.

(4) - دلال يزيد، المرجع السابق، ص 145.

(5) - بن عيسى حياة، المرجع السابق، ص 197.

(6) - Samira Mazaheri & Zeinab Basiri, Op.Cit, P.69.

على أهله إتباع المراسيم الدينية في دفنه، ووافقت المحكمة على التعويض نتيجة الأضرار النفسية والآلام المعنوية التي عانت منها أسرة الفقيد الجزائري.⁽¹⁾

أما في الجزائر، فقد تعامل المشرع الجزائري مع موضوع الضرر المعنوي في إطار مسؤولية الناقل الجوي اتجاه المسافرين بطريقتين مختلفتين، حيث اعترف صراحة بإمكانية التعويض عن الضرر المعنوي الذي يصيب المسافرين طبقاً لنص المادة 145 من قانون الطيران المدني الجزائري، فقد نصت على أن: "الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر والأضرار التي يصاب بها شخص منقول... تشمل عبارة الضرر حسب مفهوم هذه المادة أي ضرر جسدي أو عضوي أو وظيفي بما في ذلك الضرر الذي يصيب المدارك العقلية."⁽²⁾ غير أنه أنكر أحقية التعويض عن الضرر المعنوي المترتب عن التأخير، حيث حصر مجال التعويض في الضرر المادي من خلال استخدامه لعبارة "خسارة"، وهي لفظة توجي بالأضرار المادية دون الأضرار المعنوية.⁽³⁾

وخلاصة القول أنه لقيام مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير، يجب أن يكون هناك خطأ صدر عن الناقل وضرر أصاب المسافر، هذا بالإضافة إلى ضرورة توافر علاقة سببية بين التأخير والضرر بحيث يرتبط أحدهما بالآخر، فإذا انتفت الصلة بين التأخير والضرر فلا مسؤولية على الناقل الجوي، إذ قد يكون هناك تأخير من الناقل الجوي كما قد يكون هناك ضرر أصاب الراكب دون أن يكون ذلك التأخير هو السبب في هذا الضرر.

ثانياً: تقييم جائحة كورونا لإثبات أو نفي مسؤولية الناقل الجوي عن تأخير المسافرين

ترتبط طرق إثبات أو انتفاء مسؤولية الناقل الجوي ارتباطاً وثيقاً بالأساس القانوني لهذه المسؤولية، فإذا كانت المسؤولية شخصية وقائمة على أساس الخطأ المفترض – كما هو الحال بالنسبة لمسؤولية الناقل الجوي عن التأخير-، يقع العبء على الناقل إذ يمكنه أن يتحلل منها بإثبات انتفاء ركن الخطأ، الذي يعتمد على طبيعة الالتزام الملقى على عاتق الناقل، فإذا كان التزاماً ببذل عناية يستطيع الناقل دفع المسؤولية عنه بإقامة الدليل على أنه بذل في تنفيذ هذا الالتزام عناية الرجل المحترف في هذا المجال، أما إذا كان إلزاماً بتحقيق نتيجة فلا يستطيع دفع المسؤولية عنه إلا بإثبات السبب الأجنبي.⁽⁴⁾

واستناداً لما سبق فإننا سنتعرض لمسؤولية الناقل الجوي عن تأخير المسافرين في زمن كورونا، من خلال التطرق في البداية لتقييم جائحة كورونا كسبب لقيام مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير (1)، ثم الحديث فيما بعد عن جائحة كورونا كطائرة صحية لنفي مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير (2).

1- جائحة كورونا كسبب لقيام مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير

تقوم مسؤولية الناقل الجوي عن تأخير الرحلة الجوية أو إلغائها بسبب جائحة COVID-19، فقد يتم تأخير المسافرين نتيجة تأخر انطلاق الرحلة الجوية بسبب التعليمات الصحية، وفي هذه الحالة نكون بصدد الحالات التالية:

(1) - محمودي سماح، مدى التعويض عن التأخير في نقل المسافرين بطريق الجو، المرجع السابق، ص 278.

(2) - راجع نص المادة 145، من القانون رقم 98-06، المؤرخ في 27/06/1998، المتضمن القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، ج.ر عدد 48.

(3) - راجع نص المادة 147، من القانون رقم 98-06، المؤرخ في 27/06/1998، المتضمن القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، ج.ر عدد 48.

(4) - مولاي بلقاسم، المرجع السابق، ص 237.

- تأخر الإقلاع بسبب تغير موعد الرحلة الجوية بعد العلم بالتعليمات الصحية، مما يجعل الرحلة تتأخر ليومين، فهنا تقوم مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير، لأن المدة المطلوبة لظهور نتيجة المسحة الأنفية لفيروس كورونا PCR هي يوم واحد، بينما كان التأخير ليومين بسبب ازدحام الجدول الخاص بالناقل.

- تأخر الإقلاع لمدة يومين بسبب وجود حالات إصابة مؤكدة بفيروس كورونا ظهرت من فحوص PCR جعلت الأطباء في المطار يطلبون المزيد من الفحوصات التي تستغرق يوماً آخر، فهنا لا تقوم مسؤولية الناقل عن التأخير لأن ظروف انتشار الفيروس هي السبب الحقيقي وراء التأخير بكامل مدته.

- تأخر الإقلاع لمدة يوم بعد ظهور نتيجة فحوص PCR، ومن ثم فرز المسافرين وفق الحالات الإيجابية والسلبية، والسماح للحالات السلبية فقط بالسفر وفق تعليمات السلطات في مطار النزول، فهنا كذلك لا تقوم مسؤولية الناقل عن التأخير.⁽¹⁾

أما إذا كان تأخير المسافرين نتيجة إلغاء الرحلة الجوية بسبب التعليمات الصحية، وحتى يستحق المسافرين التعويض يجب أن نميز بين أمرين:

- أن يكون التأخير (الإلغاء) غير مبرر من الناقل الأول، بدليل وجود ناقل آخر منافس له يقوم بتنفيذ رحلات إلى ذات الجهة المقصودة خلال إلغاء الناقل الأول لرحلاته بحجة انتشار فيروس كورونا.

- أن يتحقق ضرر للمسافر جراء تأخر وصوله إلى جهة المقصد بسبب إلغاء رحلته الأولى، هذا بالإضافة إلى الضرر المعنوي الناتج عن الخوف من الإصابة بعدوى فيروس كورونا.

فإذا تحقق هذين الأمرين يكون مستحقاً للمسافر في ذمة الناقل، التعويض عن قيمة الأضرار التي نتجت عن التأخير بين تاريخ الوصول في الرحلة الأولى الملغاة بحجة انتشار فيروس كورونا، وبين تاريخ الوصول الفعلي في الرحلة الثانية التي قام بها ناقل آخر منافس مثلاً، هذا بالإضافة إلى دفع قيمة التذكرة التي تم إلغاؤها بحجة انتشار فيروس كورونا، وأي تأخير في إرجاع قيمة التذكرة يجب أن يكون بحد ذاته سندا للتعويض عن التأخير في الإرجاع.⁽²⁾

وفي حالات الإلغاء والتأخير السابق الإشارة إليها، فإن الناقل الجوي حسب المادة 5 من المرسوم التنفيذي 16-175، ملزم بتسديد قيمة التذكرة في أجل 8 أيام بالثمن الذي باع به التذكرة حسب الأجزاء التي تم إلغاء الرحلة الجوية بالنسبة لها، أو بالنسبة لرحلة جوية تم القيام بها غير أن تذكرة النقل أصبحت غير مفيدة لمخطط السفر، وتعويضهم طبقاً لنص المادة 9، إلا في حالة إعلامهم بإلغاء الرحلة قبل أسبوعين على الأقل من موعد الانطلاق المقرر.⁽³⁾ أما إذا تأخرت الرحلة مقارنة بموعد الانطلاق المقرر بما يأتي:

- ساعتان (2) أو أكثر، بالنسبة لجميع الرحلات التي تقل مسافتها عن 1500 كلم أو،

- ثلاث (3) ساعات أو أكثر، بالنسبة لجميع الرحلات التي تتراوح مسافتها ما بين 1500 و3500 كلم أو،

(1) هشام العبيدان، شركات النقل الجوي التجاري الدولي وتعويض المسافرين بعد انتشار فيروس كورونا (نظرية الجوائح في مونترال 1999)، مجلة جيل الأبحاث القانونية المعمقة، لبنان، العدد 42، سبتمبر 2020، ص 20.

(2) - المرجع نفسه، ص 21.

(3) - راجع المادة 5 من المرسوم التنفيذي رقم 16-175 المؤرخ في 14/06/2016، المحدد لشروط وكيفية تطبيق حقوق ركاب النقل الجوي العمومي، ج 36 الصادرة بتاريخ 19/06/2016.

- أربع (4) ساعات أو أكثر، بالنسبة لجميع الرحلات التي تتجاوز مسافتها 3500 كلم، يقترح الناقل الجوي الفعلي على الركاب المساعدة المنصوص عليها في المادة 10.⁽¹⁾

واستنادا للنصين السابقين، يستحق المسافرون سواء في حالة إلغاء الرحلة أو تأخيرها، تعويضهم بمبلغ جزافي قدره 3000 دج بالنسبة للرحلات الداخلية، و 4500 دج بالنسبة للرحلات الدولية يدفعها خلال أجل 30 يوما، شريطة ألا يستفيدوا من أي تعويض آخر،⁽²⁾ كما يمكن للناقل أن يعرض على الراكب رحلة بديلة في نفس اليوم أو في تاريخ لاحق وفق شروط نفس الرحلة الملغاة،⁽³⁾ هذا بالإضافة إلى تقديم مساعدات للركاب، وذلك بمنحهم اتصالات مجانية والغداء والمبيت لليلة أو عدة ليال والنقل لمكان المبيت حتى موعد إجراء الرحلة الجوية.⁽⁴⁾

وتماشيا مع ما سبق، اعترفت شركة الخطوط الجوية الجزائرية *Air Algérie* بالحقوق السابق تفصيلها لزيائتها المسافرين في الحالات الثلاث (إلغاء الرحلة، تأخير الرحلة، رفض الإركاب)،⁽⁵⁾ وأكدت عليها بموجب أحكام شروط النقل العامة، حيث ذهبت للحد من تأخير وإلغاء الرحلات ورفض النقل، وأقرت حق المسافر في استرداد المبالغ كنتيجة حتمية لإلغاء الرحلة، وأشارت إلى قيمة التعويض في حالة ضرر يمس المسافرين نتيجة التأخير، حيث يكون الحد الأقصى لها 4.694 وحدة سحب خاصة.⁽⁶⁾

2- جائحة كورونا كطائرة صحية لنفي مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير

لما كانت مسؤولية الناقل الجوي في حالة نقل الأشخاص على أساس الخطأ المفترض، مكنت النصوص القانونية الناقل من إقامة الدليل على انتفاء خطأ المفترض، وبالتالي التخلص من مسؤوليته عن طريق إثبات اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو استحالة اتخاذها، وذلك بأن يكون مردها إلى سبب أجنبي طبقا للقواعد العامة، وقد يكون هذا السبب القوة القاهرة أو فعل الغير أو خطأ المضرور،⁽⁷⁾ وعليه وجب تقدير هذه الأدلة في زمن كورونا، لنفي مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير وفق التفصيل التالي:

1.2- اتخاذ التدابير الضرورية لنفي خطأ الناقل في زمن كورونا

إن إقامة الدليل على واقعة سلبية يبدو متعذرا في كثير من الأحيان، لذا يتم إثباتها بإثبات واقعة إيجابية مقابلة يؤخذ منها ثبوت الواقعة السلبية، فمن يريد إثبات عدم ارتكابه خطأ يستطيع ذلك بإثبات واقعة إيجابية مقابلة،⁽⁸⁾ وهو أسلوب الإثبات الذي اختارته المادة 20 من اتفاقية وارسو للتعبير عن انتفاء خطأ الناقل وتابعيه، بقولها: "أن الناقل لا

(1) - راجع المادة 7 من المرسوم التنفيذي 175-16.

(2) - راجع المادة 9 من المرسوم التنفيذي 175-16.

(3) - راجع المادة 8 من المرسوم التنفيذي 175-16.

(4) - راجع المادة 10 من المرسوم التنفيذي 175-16.

(5) - الخطوط الجوية الجزائرية، حقوق المسافرين، الوثيقة متوفرة على الرابط الإلكتروني التالي:

<https://airalgerie.dz/wp-content/uploads/2017/06/.pdf>

(6) - راجع المواد 9، 10، 15، شروط النقل العامة، الخطوط الجوية الجزائرية، الطبعة 2، جوان 2015، الوثيقة متوفرة على الرابط الإلكتروني التالي:

<https://airalgerie.dz/wp-content/uploads/2016/10/general-conditions-of-carriage-ar.pdf>

(7) - جقبوي حمزة، المرجع السابق، ص 160.

(8) - دلال يزيد، المرجع السابق، ص 186.

يكون مسؤولاً إذا أثبت أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر... وهو ذات الحكم الذي نصت عليه المادة 148 من قانون 06-98.⁽¹⁾

نظرا لعدم تحديد المشرع الوطني أو الدولي المقصود بعبارة التدابير الضرورية، ذهب الفقه في هذا الإطار إلى تبني ثلاث اتجاهات لتفسير عبارة التدابير الضرورية، حيث أقر الجانب الأول بنظرية التفسير الحرفي للعبارة و مضمونها ضرورة تقديم الدليل على أن الضرر يرجع إلى سبب أجنبي لا دخل لإرادة الناقل فيه، وأن الناقل اتخذ كل التدابير التي من شأنها أن تؤدي إلى منع حدوث الضرر، في حين حرص جانب ثاني على ضرورة التفسير الضيق لهذه العبارة حيث يجب على الناقل تقديم الدليل السلبي على انتفاء الخطأ حتى يتمكن من التخلص من المسؤولية أي أنه يتعين عليه إثبات السبب الذي أدى إلى وقوع الحادث مع الإثبات أن هذا السبب لا يرجع إلى خطأ منه، هذا وقد تبني جانب ثالث التفسير الموسع لعبارة التدابير الضرورية أي أن الناقل الجوي لا يقع عليه عبء إثبات سبب وقوع الضرر، وبالتالي إذا أراد التخلص من المسؤولية فعليه أن يقدم الدليل الإيجابي على انتفاء الخطأ وذلك بتقديم ما يثبت أنه وتابعيه قد بذلوا العناية اللازمة في تنفيذ الإلزام الذي يتطلبه عقد النقل الجوي.⁽²⁾

انطلاقاً مما سبق، فالناقل الجوي في ظل جائحة كورونا ملزم - بالإضافة لما تضمنه عقد النقل الجوي- احترام حزمة استثنائية من الإجراءات والتدابير التي بدون شك سينتج عنها تأخر الرحلة الجوية، وهذا تنفيذاً لتدابير السلامة الخاصة بـ COVID-19 الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، مثل تنظيم مسألة التباعد الاجتماعي فيما بين المسافرين في مرحلة الصعود والنزول والوصول،⁽³⁾ هذا بالإضافة إلى إجراءات التنظيف والتطهير والتعقيم للطائرات التي أقرتها مجموعة IATA كجزء من مجموعة التدابير المطلوبة في عملية إعادة التشغيل، لضمان ثقة الركاب في تقليل مخاطر انتقال الأمراض المعدية في عمليات الطيران،⁽⁴⁾ وهي الإجراءات كذلك التي ستؤدي بدون شك لتأخير الرحلات الجوية.

وعليه فالناقل الجوي مطالب بإثبات استحالة تطبيق الإجراءات السابقة الذكر ضمن نطاق زمني أقصر، ويجب أن يكون هذا الإثبات مستنداً على حقائق ملموسة من حيثيات الدعوى، ويعود لقاضي الموضوع أمر تقدير المدة اللازمة الإضافية،⁽⁵⁾ للقيام بالإجراءات الاستثنائية التي فرضتها جائحة كورونا خلال الصعود والنزول من الطائرة، فإذا تمت تلك

(1) - حيث نصت المادة 1/148 من قانون 06-98، المتضمن قانون الطيران المدني الجزائري، على أن: "الناقل الجوي غير مسؤول عندما يبرهن أنه اتخذ صيغة كل مندوبه الإجراءات الضرورية لتفادي الخسارة..."

(2) - مولاي بلقاسم، المرجع السابق، ص 238.

(3) - وهي الإجراءات التي فرضها الالتزام بضمان سلامة المسافرين في زمن كورونا. حيث يتحمل الناقل الجوي بالإشتراك مع المطار في اتخاذ العديد من إجراءات السلامة التي تشمل الغسيل و التطهير و تنظيف محطات المطار، الفحص الطبي، سلامة الموظفين، الدخول، منطقة تسجيل الوصول، نقل الركاب...إلخ.

- Eman Naboush & Raed Alnimer, Air carrier's liability for the safety of passengers during COVID-19 pandemic, Journal of Air Transport Management, United Kingdom, Vol. 89, (2020).

(4) - Aircraft cleaning and disinfection during and post pandemic, International Air Transport Association (IATA), Edition 2, 22 January 2021.

(5) - يقصد "بالمدة اللازمة الإضافية"، المدة الزمنية المعقولة التي يطلبها الناقل الجوي لتنفيذ الإجراءات الاستثنائية الخاصة بـ COVID-19، والتي تضاف للفترات الزمنية التي حددتها المادة 6 من لائحة الاتحاد الأوروبي 2004/261، أو التي تضاف للمدد الزمنية التي تضمنتها المادة 7 من المرسوم التنفيذي 16-175.

تلك الإجراءات في مدة معقولة يمكن نفي مسؤولية الناقل فيما يتعلق بالتأخير فقط، أما إذا بالغ الناقل في إطالة وقت تنفيذ تلك التدابير، فنحن أمام قيام مسؤولية الناقل عن أضرار التأخير ولا يمكن له نفيها بحجة إجراءات الوقاية الصحية.⁽¹⁾

2.2- استحالة اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي وقوع ضرر التأخير في زمن كورونا

إذا كان الهدف من اتخاذ التدابير الضرورية هو نفي الخطأ عن طريق إثبات الدور الإيجابي للناقل، فإن استحالة اتخاذها - لمنع التأخير-، إنما يقصد به وجود ظروف حالت دون ذلك، والتي لا يمكن أن تتمثل إلا في حالة القوة القاهرة فقط، بل تتحقق الاستحالة كذلك بفعل الغير وخطأ المضرور وهي الاستحالة السهلة الإثبات بالنظر للظروف الاستثنائية التي فرضتها جائحة كورونا.

أ- إعتبار جائحة COVID-19 قوة القاهرة

تعد القوة القاهرة سبباً عاماً من أسباب دفع المسؤولية في جميع الشرائع، حيث تضمنتها المادة 127 من القانون المدني الجزائري بقولها: "إذا أثبت الشخص أنّ الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ أو قوة القاهرة أو خطأ صدر من المضرور أو خطأ من الغير، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر..."⁽²⁾ وبالرغم من أهمية القوة القاهرة لاعتبارها أحد صور السبب الأجنبي لدفع المسؤولية إلا أن اتفاقية وارسو وبروتوكولها المعدل لعام 1955، وكذا قانون الطيران المدني الجزائري لم يشيرا إليها صراحة بهذه الصفة، غير أنه تم استخلاص هذا الحكم من نص المادة 20 من اتفاقية وارسو، والمادة 148 من قانون الطيران المدني الجزائري،⁽³⁾ وهو الحكم الذي تم تأكيده بموجب نص المادة 6 من مرسوم التنفيذي 16-175، حيث أقرت صراحة بإعفاء الناقل الجوي من التعويض إذا أثبت أن التأخير كان نتيجة لحالات القوة القاهرة.⁽⁴⁾

تُعرف القوة القاهرة بأنها " حادث مستقل عن إرادة الأطراف المتعاقدة وغير ممكن توقعه وهو يحول بصورة مطلقة دون تنفيذ مجموع الالتزامات العقدية أو أحد هذه الالتزامات."، وهي أيضاً: " الحادث غير المتوقع، الذي لا يمكن دفعه، والذي يجعل الالتزام مستحيلًا."⁽⁵⁾ وحتى يكتسب الحدث وصف القوة القاهرة بحسب المادة 1218 من القانون المدني الفرنسي، يجب أن يتضمن ثلاث خصائص وهي: سبب خارج عن إرادة المدين، لا يمكنه التنبؤ بوقوعه، وليست له القدرة على مقاومته أو دفعه.⁽⁶⁾

(1) - هشام العبيدان، المرجع السابق، ص 25.

(2) - خلادي إيمان. بسعيد مراد، مدى إعتبار جائحة كوفيد 19 قوة القاهرة لإبراء الناقل البحري من المسؤولية، حوليات جامعة الجزائر 1، الجزائر، المجلد 34، العدد خاص، جويلية 2020، ص 284.

(3) - دلال بزيد، المرجع السابق، ص 197.

(4) - راجع نص المادة 6 من المرسوم التنفيذي 16-175.

(5) - عباس صادقي، آثار التدابير الوقائية لمواجهة جائحة كورونا على تنفيذ العقود في الجزائر - دراسة تحليلية مقارنة-، المجلة المتوسطة للقانون والاقتصاد، الجزائر، المجلد 5، العدد 2، 2020، ص 9.

(6) - Article 1218: « Il y a force majeure en matière contractuelle lorsqu'un événement échappant au contrôle du débiteur, qui ne pouvait être raisonnablement prévu lors de la conclusion du contrat et dont les effets ne peuvent être évités par des mesures appropriées, empêche l'exécution de son obligation par le débiteur... », Modifié par l'article 2 du Ordonnance no 2016-131 du 10 février 2016 portant réforme du droit des contrats, du régime

لاعتبار جائحة COVID-19 قوة القاهرة، ينبغي أن تتوافر على الخصائص السابق ذكرها، فهي بحسب طبيعتها حدث خارج عن إرادة المتعاقدين، كونها وباء صحي لا دخل لأحد في حدوثه، يؤدي تلقائيا لاستحالة تنفيذ الالتزامات بشرط إثبات أن عنصر الخارجية هو سبب التأخير في نقل المسافرين،⁽¹⁾ كما أنها حدث غير متوقع، حيث ظهرت بشكل فجائي في أواخر 2019، دون إمكانية توقع حدوثها من طرف أي من المتعاقدين (الناقل الجوي والمسافر)، بشرط نشوء الالتزام التعاقدى قبل ظهور هذا الوباء، هذا بالإضافة إلى كونها حادث يستحيل دفعه على اعتبار أنها وباء خفي لا علاج له،⁽²⁾ ونتيجة لهذه الشروط انتشر تأخير وإلغاء الرحلات الجوية بشكل واسع بين شركات الطيران نظرا لاستحالة اتخاذ إجراءات الوقاية من اختلاط المسافرين واكتشاف مدى انتقال العدوى بينهم.

كما يعد كذلك من باب القوة القاهرة، الإجراءات والتدابير التي اتخذتها الدول في شكل قوانين وتشريعات ملزمة لاحتواء فيروس كورونا، فتلك الإجراءات هي التي تعتبر من الأحداث الخارجة عن إرادة الأطراف، والتي قد تؤثر على تنفيذ العقود. وبقدر ذلك التأثير يتم تكييف الحدث بأنه قوة القاهرة تبعا لمدى توافر شروطها، ومدى تأثر تنفيذ الالتزامات بالحدث الخارجي، فما قد يعتبر قوة القاهرة بالنسبة لعلاقة عقدية معينة، قد لا يعتبر كذلك بالنسبة لعلاقة عقدية أخرى،⁽³⁾ فالناقل في حال وباء كورونا يثبت أن تأخير أو إلغاء الرحلة الجوية راجع لإجراءات السلامة المطبقة في المطارات من طرف الدول، فهي من قبيل القوة القاهرة التي يستطيع أن ينفي بها مسؤوليته العقدية.⁽⁴⁾

وتجدر الإشارة في هذا الخصوص إلى أن أغلب الدول اتخذت إجراءات الوقاية من انتشار فيروس كورونا المستجد، ونخص بالذكر فرنسا التي أصدرت هذه الإجراءات بموجب بعض القوانين أهمها القانون 290-2020 المؤرخ في 24 مارس 2020،⁽⁵⁾ وفي الجزائر تم تنظيم إجراءات وتدابير الوقاية من انتشار وباء فيروس كورونا ومكافحته بموجب المرسوم التنفيذي رقم 69-20 المؤرخ في 2020/03/21،⁽⁶⁾ وهي التدابير التي تضمنت تعليق نشاطات نقل المسافرين بما فيها الخدمات الجوية للنقل العمومي للمسافرين على الشبكة الداخلية،⁽⁷⁾ هذا وكانت الخطوط الجوية الجزائرية قد أعلنت بتاريخ 2020/03/14 تعليق رحلاتها "من وإلى روما (إيطاليا) ابتداء من يوم الأحد 15 مارس الجاري، و"من وإلى" فرنسا

général et de la preuve des obligations, NOR : JUSC1522466R , Journal Officiel de la République Française, 11 février 2016.

(1) - ياسر عبد الحميد الإفيتحات، جائحة فيروس كورونا وأثرها على تنفيذ الالتزامات العقدية، مجلة كلية القانون الكويتية العالمية، الكويت، العدد 6، جوان 2020، ص 785.

(2) - محفوظ عبد القادر، فيروس كورونا بين القوة القاهرة والظروف الطارئة، مجلة الدراسات الحقوقية، الجزائر، المجلد 8، العدد 1، ماي 2021، ص 35.

(3) - عباس صادقي، المرجع السابق، ص 9.

(4) - بن منصور محمد أمين، أثر جائحة كورونا على عقود النقل الجوي، المؤتمر الدولي الافتراضي الموسوم بـ "جائحة كورونا كوفيد 19 بين حتمية الواقع والتطلعات"، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الإستراتيجية والسياسية والاقتصادية، برلين/ألمانيا، يومي 16/15 جويلية 2020، ص 287.

(5) - Loi no 2020-290 du 23 mars 2020 d'urgence pour faire face à l'épidémie de covid-19 (1), NOR : PRMX2007883L, Journal Officiel de la République Française, n° 0072 du 24 mars 2020.

(6) - المرسوم التنفيذي 69-20 المؤرخ في 2020/03/21، المتعلق بتدابير الوقاية من انتشار وباء فيروس كورونا ومكافحته، ج.ر عدد 15، الصادرة بتاريخ 2020/03/21.

(7) - راجع المادة 3 الفقرة 1 من المرسوم التنفيذي 69-20.

انطلاقاً من مطارات مدن سطيف وباتنة وتلمسان والوادي وبسكرة والشلف وبجاية وعنابة، وقامت الجوية الجزائرية كذلك بتقليص رحلاتها ابتداء من يوم 14 مارس إلى غاية 4 ابريل المقبل "من وإلى فرنسا" وهذا انطلاقاً من مطارات الجزائر ووهران وقسنطينة، كما علقت الشركة كل رحلاتها "من وإلى اسبانيا" ابتداء من 16 مارس إلى غاية 4 ابريل 2020.⁽¹⁾

لما كان أمر تقدير مدى توافر خصائص القوة القاهرة في الحادث المدفوع به من اختصاص قاضي الموضوع، فقد اعتبر القضاء الفرنسي في عدة مناسبات أن الإصابة أو الخشية من العدوى ببعض الأمراض والأوبئة، مثل وباء Ebola وفاشية أنفلونزا H1N1، وفيروس dengue، لا تعد من قبيل القوة القاهرة التي تمنع من تنفيذ الالتزامات التعاقدية، وسندها في ذلك أن هذه الأوبئة والأمراض لم تبلغ من الخطورة والانتشار والتأثير الحد الذي يمكن القول فيه بأنها قوة القاهرة.⁽²⁾

أما فيما يتعلق بجائحة COVID-19، فقد ذهبت محكمة الاستئناف في Colmar بتاريخ 2020/03/12، إلى القول أن عدم حضور المتهم لمجريات المحاكمة بسبب الحجر الصحي يعد قوة القاهرة،⁽³⁾ هذا وكان القضاء الفرنسي قد أكد من خلال محكمة استئناف Douai بتاريخ 2020/03/4، على أن ظروف إلغاء الرحلة من قبل السلطات الإيطالية إلى نابولي راجعة للقوة القاهرة وليس لانعدام العناية الواجبة، وهو نفس الحكم الذي أكدته ذات المحكمة بتاريخ 2020/4/23 في القضية رقم 20/00632، حيث صرحت أن: "إلغاء رحلة 20 مارس 2020 ناتج عن حالة قوة القاهرة بسبب الوضع الصحي المتعلق بـ COVID 19".⁽⁴⁾

ومع اتفاق الغالبية على أن جائحة كورونا تعتبر كقوة القاهرة تمنع شركات الخطوط الجوية من إنجاز أعمالها بصفة عادية، إلا أنها دفعت بعض هذه الشركات لاستغلال هذا الأمر، لذلك يوجب عليها إرجاع قيمة التذاكر إلى العملاء لأن هنالك فرقا بين إرجاع قيمة التذاكر والتعويض، فإذا كانت القوة القاهرة تحمي شركات الطيران من تبعات عدم إنجاز العمل المتمثل في تعويض المضرور، إلا أنها لا تحميها عند عدم إرجاع قيمة المال الذي استلمته من الراكب.⁽⁵⁾

ب- خطأ الغير

بالنسبة لفعل الغير، لم يرد ذكره كذلك في اتفاقية وارسو على أنه أحد أسباب دفع مسؤولية الناقل الجوي، ومع ذلك فإن هذا الأمر أيضا مستفاد ضمنا من نص المادة 20 من اتفاقية وارسو والمادة 148 من قانون الطيران المدني الجزائري، التي تعفي الناقل من المسؤولية متى كان قد اتخذ وتابعوه التدابير الضرورية لتفادي الضرر أو كان يستحيل

⁽¹⁾ - وكالة الأنباء الجزائرية، تعليق الرحلات: الخطوط الجوية الجزائرية تعلن عن إجراءات خاصة لفائدة المسافرين، المقال اطلع عليه بتاريخ 2021/6/12، متوفر على الرابط الإلكتروني التالي:

<https://www.aps.dz/ar/economie/85229-2020-03-14-16-03-02>

⁽²⁾ - Covid-19 : inexécution contractuelle et force majeure, COVID-19 Resource center. Orrick, 24/06/2020, PP.2-4, L'article a été consulté le 13/06/2021, Disponible sur le lien suivant:

<http://s3.amazonaws.com/cdn.orrick.com/files/Covid19Inexecutioncontractuelleetforcemajeur.pdf>

⁽³⁾ - Cour d'appel, Colmar, 6e chambre (Etrangers), 12 Mars 2020, Répertoire Général : n° 20/01098.

⁽⁴⁾ - Clément Diaz, Le COVID19 Constitue-t-il un cas de force majeure pouvant justifier l'inexécution d'une obligation contractuelle ?, L'article a été consulté le 13/06/2021, Disponible sur le lien suivant:

<https://www.village-justice.com/articles/covid19-constitue-cas-force-majeure-pouvant-justifier-inexecution-une,35480.html>

⁽⁵⁾ - بن منصور محمد أمين، المرجع السابق، ص 288.

عليهم اتخاذها، فكما تنصرف هذه العبارة الأخيرة إلى القوة القاهرة، فإنها تنصرف كذلك إلى فعل الغير، الذي يمكن أن يدخل في مفهوم القوة القاهرة إذا جمع بين شرطي عدم التوقع وعدم إمكانية الدفع.⁽¹⁾

ويتعين ألا يكون الغير الذي يؤدي خطؤه أو امتناعه أو إهماله إلى دفع المسؤولية من الأشخاص الذين يستخدمهم الناقل الجوي أو له عليهم سلطة إشراف وتوجيه بحكم علاقة التبعية التي تربط بعضهما ببعض، بل لا بد أن يكون الغير أجنبياً عن الناقل، ليس له عليه سلطة أو توجيه،⁽²⁾ وحتى يكون نفي مسؤولية الناقل عن التأخير مستندا على وقوع خطأ من الغير، يجب نفي أية علاقة سببية بين أفعال الناقل وتابعيه وبين الضرر، فإذا كان هذا الغير هو من المسافرين فإن الناقل يكون مسؤول عن رقبته، ولذلك إذا تسبب مسافر بتأخير باقي المسافرين، فإن ذلك لا يندرج ضمن القوة القاهرة بل نفي العلاقة السببية، لأن خطأ هذا المسافر هو سبب الضرر وليس أفعال الناقل أو تابعيه.⁽³⁾

استناداً لما سبق، يعد من قبيل خطأ الغير في زمن كورونا، تأخر مخبر التحليل الطبي في تقديم نتيجة فحص PCR للمسافر إلى ما بعد موعد انطلاق الرحلة الجوية، ففي هذه الحالة قد يضطر الناقل الجوي إلى تأخير انطلاق الرحلة حتى الحصول على نتيجة فحص PCR، لكي يتسنى له أن يقرر بحسب النتيجة إن كانت سلبية يستأنف المسافر رحلته، وإن كانت إيجابية يرفض الناقل الجوي إركاب المسافر،⁽⁴⁾ وعليه تنتفي مسؤولية الناقل الجوي في هذه الحالة، وكذلك الأمر بالنسبة للمسافر حيث يخلي سبيل مسؤوليته بمجرد إثباته لإجراء فحص PCR قبل 72 ساعة من انطلاق الرحلة الجوية.

ج- خطأ المضرور

يعتبر خطأ المضرور (المسافر) كمانع من الموانع الرئيسية لدفع المسؤولية عن الناقل سواء العقدية أو التقصيرية منها، فإذا ارتكب المسافر خطأ تسبب مباشرة في إحداث الضرر فلا يكون جديراً بالتعويض وعليه أن يتحمل مسؤولية أفعاله، هذا ما نصت عليه المادة 21 من اتفاقية وارسو لعام 1929، ونقلته المادة 149 من قانون الطيران المدني الجزائري.⁽⁵⁾

ومن أمثلة خطأ الراكب في زمن كورونا، حالة امتناع بعض المسافرين عن الالتزام بالتدابير الصحية المطلوبة من الناقل الجوي بموجب تعليمات صحية، كما لو لم يقيم بعض المسافرين بعمل الفحوص الإلزامية قبل الرحلة، ثم جاء في موعد الرحلة الجوية المحددة، وتم عمل مسحة في المطار، وكان الناقل مضطراً لانتظار النتيجة، مما أدى إلى تأخر الرحلة الجوية نتيجة إهمال بعض المسافرين.

فهنا تنتفي مسؤولية الناقل عن الجزء الزمني من التأخير الذي تسبب فيه المسافر المهمل، لأنه لم يقيم بإجراء الفحوص في وقتها، أي قبل 72 ساعة من انطلاق الرحلة الجوية، فإذا كانت مدة التأخير مساوية لمدة انتظار نتيجة

(1) - جقبوي حمزة، المرجع السابق، ص 177.

(2) - دلال يزيد، المرجع السابق، ص 217.

(3) - هشام العبيدان، المرجع السابق، ص 27.

(4) - في هذا السياق يعد رفض الناقل الجوي لإركاب المسافر، أمراً قانونياً بحسب المادة 173 مكرر 3 من قانون 14-15، ذلك أن طبيعة فيروس كورونا الذي يعد وباءً ماساً وبسلامة الأشخاص، فرضت على الناقل الجوي الإعتناء بالمسافر أثناء الرحلة، ومنه رفض إركاب أي مسافر تكون نتيجة فحصه إيجابية.

(5) - ساكري زبيدة، عجة جيلالي، المرجع السابق، ص 432.

المسحة للمسافر المهمل، انتفت مسؤولية الناقل بشكل كلي، أما إذا كانت مدة التأخير أطول من مدة الانتظار المذكورة انتفت مسؤولية الناقل بشكل جزئي.⁽¹⁾

خاتمة:

بعد الانتهاء من هذا البحث والذي كان هدفه الرئيسي التعرف على حدود مسؤولية الناقل الجوي عند تأخير المسافرين في زمن كورونا، توصلنا إلى بعض النتائج، منها:

- التأخير عن ميعاد النقل، يعد سببا لقيام مسؤولية الناقل الجوي التي تتطلب توافر عنصرين رئيسيين، أن يكون هناك خطأ صدر عن الناقل وضرر أصاب المسافر، هذا بالإضافة إلى ضرورة توافر علاقة سببية بين التأخير والضرر بحيث يرتبط أحدهما بالآخر، فإذا انتفت الصلة بين التأخير والضرر فلا مسؤولية على الناقل الجوي.
- انتشار وباء كورونا أضعف من مميزات قطاع النقل الجوي خاصة ما تعلق بالسرعة في تنفيذ النقل لأن تجميد هذا القطاع في النصف الأول من عام 2020، ألحق أضراراً للركاب الذين ألغيت رحلاتهم وبقوا عالقين في دول أجنبية فرضت حجراً صحياً شاملاً على مدنها ما تسبب لهم في عجز مالي وتعب نفسي كبير.
- انتفاء مسؤولية الناقل الجوي عن تأخير المسافرين بسبب كورونا، نظراً لاستحالة اتخاذ التدابير الضرورية التي تمنع ذلك التأخير، لاعتبار جائحة COVID-19 قوة قاهرة بطبيعتها أو بحسب التدابير التي اتخذتها الدول لاحتواء فيروس كورونا، وهي الاستحالة التي تتحقق أيضاً بفعل الغير وخطأ المسافر، كما تنتفي كذلك المسؤولية بإثبات الناقل استحالة تطبيق تدابير السلامة الخاصة بـ COVID-19 ضمن نطاق زمني أقصر، وعليه يظهر لنا جلياً أن المشرع الدولي والوطني قد مالا إلى طرف الناقل الجوي فيما يخص قواعد نفي المسؤولية عن تأخير المسافرين، حيث أن إثبات قرائن نفي المسؤولية تبدو أسهل بكثير من إثبات المسؤولية ذاتها، وهذا الأمر لا يناسب ظروف انتشار الجوائح الدولية التي تمادت فيها شركات النقل بالتأخير.
- واستناداً لهذه النتائج نرى ضرورة تعديل أحكام الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية فيما يخص مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير خلال فترة انتشار الجوائح الدولية، تراعي تنظيم المسائل الخاصة بهذه المسؤولية في ظروف الجوائح، وذلك بالموازنة في العلاقة العقدية بين الناقل الجوي والمسافر من خلال:
- إلزام الناقل بإعادة قيمة التذكرة للمسافرين في حالة إلغاء الرحلات الجوية.
- تقليص قرائن نفي مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير، وذلك بفرض قاعدة تعويض المسافرين في حالة تأخير الرحلة الجوية، حتى وإن أثبت الناقل أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي التأخير، وحصر نطاق نفي المسؤولية في مبرر القوة القاهرة، الذي يتطلب لإعماله إعلان من قبل حكومات الدول وتطبيقه على جميع الناقلين الجويين.

قائمة المراجع

أولاً- باللغة العربية:

1- النصوص القانونية:

⁽¹⁾ - هشام العبيدان، المرجع السابق، ص 23.

الاتفاقيات الدولية

- اتفاقية وارسو لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، الموقعه بتاريخ 12/10/1929، والتي دخلت حيز التنفيذ في 13/02/1933، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 64-74 المؤرخ في 2/03/1964.
- اتفاقية مونتريال لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، الموقعه بتاريخ 28/05/1999، دخلت حيز النفاذ بتاريخ 2003/01/4.

القوانين الوطنية

- القانون رقم 06-98، المؤرخ في 27/06/1998، المتضمن القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، ج.ر عدد 48، الصادرة بتاريخ 28/06/1998.
- القانون 14-15، المؤرخ في 15 جويلية 2015، المعدل و المتمم للقانون رقم 06-98، الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، ج.ر 41، الصادرة بتاريخ 29/07/2015.
- المرسوم التنفيذي رقم 16-175 المؤرخ في 14/06/2016، المحدد لشروط وكيفيات تطبيق حقوق ركاب النقل الجوي العمومي، ج.ر عدد 36 الصادرة بتاريخ 19/06/2016.
- المرسوم التنفيذي 20-69 المؤرخ في 21/03/2020، المتعلق بتدابير الوقاية من انتشار وباء فيروس كورونا ومكافحته، ج.ر عدد 15، الصادرة بتاريخ 21/03/2020.

2- المجالات:

- بن صغير مراد، إشكالات التأمين عن مخاطر النقل الجوي وتطبيقاتها، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، الإمارات العربية المتحدة، المجلد 15، العدد 1، يونيو 2018.
- بن عيسى حياة، مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل الركاب، مجلة الفكر القانوني والسياسي، الجزائر، العدد 2، 2017.
- خلادي إيمان. بسعيد مراد، مدى إعتبار جائحة كوفيد 19 قوة إبراء الناقل البحري من المسؤولية، حوليات جامعة الجزائر 1، الجزائر، المجلد 34، العدد خاص، جويلية 2020.
- ساكري زبيدة. عجة جيلالي، مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في إيصال المسافرين وأمتعتهم في التشريع الجزائري، مجلة الإجتهد القضائي، الجزائر، المجلد 12، العدد خاص، أفريل 2020
- عباس صادقي، آثار التدابير الوقائية لمواجهة جائحة كورونا على تنفيذ العقود في الجزائر – دراسة تحليلية مقارنة-، المجلة المتوسطة للقانون والاقتصاد، الجزائر، المجلد 5، العدد 2، 2020.
- مجدوب نوال، مسؤولية الناقل الجوي للركاب على ضوء اتفاقية فانسوفيا وقانون الطيران المدني الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، الجزائر، العدد 5، 2017.
- محفوظ عبد القادر، فيروس كورونا بين القوة القاهرة والظروف الطارئة، مجلة الدراسات الحقوقية، الجزائر، المجلد 8، العدد 1، ماي 2021.
- محمودي سماح، مدى التعويض عن التأخير في نقل المسافرين بطريق الجو، مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية، الجزائر، العدد 8، 2013.
- مولاى بلقاسم، حالات مسؤولية الناقل الجوي ووسائل دفعها، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، الجزائر، العدد 4، 2016.
- هشام العبيدان، شركات النقل الجوي التجاري الدولي وتعويض المسافرين بعد انتشار فيروس كورونا (نظرية الجوائح في مونتريال 1999)، مجلة جيل الأبحاث القانونية المعمقة، لبنان، العدد 42، سبتمبر 2020.

- ياسر عبد الحميد الإفتيحات، جائحة فيروس كورونا وأثرها على تنفيذ الالتزامات العقدية، مجلة كلية القانون الكويتية العالمية، الكويت، العدد 6، جوان 2020.

3- الملتقيات:

- بن منصور محمد أمين، أثر جائحة كورونا على عقود النقل الجوي، المؤتمر الدولي الافتراضي الموسوم بـ "جائحة كورونا كوفيد 19 بين حتمية الواقع والتطلعات"، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الإستراتيجية والسياسية والاقتصادية، برلين/ألمانيا، يومي 15/16 جويلية 2020.

4- الرسائل الجامعية:

- جقبوي حمزة، النظام القانوني للتعويض عن حوادث النقل الجوي، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة جيلالي اليابس – سيدي بلعباس-، الجزائر، 2016/2015.

- دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي والدولي، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، الجزائر، 2013.

- محمودي سماح، مسؤولية الناقل الجوي الدولي – دراسة في ظل اتفاقيتي وارسو 1929 و مونتريال 1999-، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر –باتنة-، الجزائر، 2015/2014.

5- المواقع الالكترونية:

- منظمة الصحة العالمية، التسلسل الزمني لاستجابة منظمة الصحة العالمية لجائحة كوفيد-19، الرابط الالكتروني التالي:

<https://www.who.int/ar/news/item/08-11-1441-covidtimeline>

- الخطوط الجوية الجزائرية، حقوق المسافرين، الوثيقة متوفرة على الرابط الالكتروني التالي:

<https://airalgerie.dz/wp-content/uploads/2017/06/.pdf>

- الخطوط الجوية الجزائرية، شروط النقل العامة، الطبعة 2، جوان 2015، الوثيقة متوفرة على الرابط الالكتروني التالي:

<https://airalgerie.dz/wp-content/uploads/2016/10/general-conditions-of-carriage-ar.pdf>

- وكالة الأنباء الجزائرية، تعليق الرحلات: الخطوط الجوية الجزائرية تعلن عن إجراءات خاصة لفائدة المسافرين، المقال اطلع عليه بتاريخ 2021/6/12، متوفر على الرابط الالكتروني التالي:

<https://www.aps.dz/ar/economie/85229-2020-03-14-16-03-02>

ثانيا- باللغة الأجنبية:

- Règlement (CE) No 261/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 11 février 2004, établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) no 295/91, Journal officiel de l'Union européenne, 17.2.2004, L 46/4.

- Ordonnance no 2016-131 du 10 février 2016 portant réforme du droit des contrats, du régime général et de la preuve des obligations, NOR : JUSC1522466R , Journal Officiel de la République Française, 11 février 2016.

- Loi no 2020-290 du 23 mars 2020 d'urgence pour faire face à l'épidémie de covid-19 (1), NOR : PRMX2007883L, Journal Officiel de la République Française, n° 0072 du 24 mars 2020.



- Eman Naboush & Raed Alnimer, Air carrier's liability for the safety of passengers during COVID-19 pandemic, *Journal of Air Transport Management*, United Kingdom, Vol. 89, (2020).
- Paul Stephen Dempsey & Svante O. Johansson, Montreal v. Brussels: The Conflict of Laws on the Issue of Delay in International Air Carriage, *AIR AND SPACE LAW*, Netherlands, Vol 35, Issue 3, 2010.
- Samira Mazaheri & Zeinab Basiri, Civil Liability of Air carrier in Delays, *Journal of Humanities Insights*, Australia, Vol.2, 2018.
- Cour d'appel, Colmar, 6e chambre (Etrangers), 12 Mars 2020, Répertoire Général : n° 20/01098.
- Aircraft cleaning and disinfection during and post pandemic, *International Air Transport Association* (IATA), Edition 2, 22 January 2021.
- Clément Diaz, Le COVID19 Constitue-t-il un cas de force majeure pouvant justifier l'inexécution d'une obligation contractuelle ?, L'article a été consulté le 13/06/2021, Disponible sur le lien suivant: <https://www.village-justice.com/articles/covid19-constitue-cas-force-majeure-pouvant-justifier-inexecution-une,35480.html>
- Covid-19 : inexécution contractuelle et force majeure, COVID-19 Resource center. Orrick, 24/06/2020, L'article a été consulté le 13/06/2021, Disponible sur le lien suivant: <http://s3.amazonaws.com/cdn.orrick.com/files/Covid19Inexecutioncontractuelleetforcemajeur.pdf>
- Sandrine Drapier, Covid-19: force majeure et annulation de vols, L'article a été consulté le 24/06/2021, Disponible sur le lien suivant: <https://www.actu-juridique.fr/civil/obligations-contrats/covid-19-force-majeure-et-annulations-de-vols/>