الإطار الزمني للضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم في عقود النقل الجوي
(على ضوء اتفاقية فارسوفيا وقانون الطيران المدني الجزائري)

Time Frame for Damage to Persons and their Baggage in Air Carriage Contracts

بن عيسى زهرة
كلية الحقوق جامعة الجزائر 1
z.benaissa@univ-alger.dz

تاريخ الاستلام:2022/03/16 ؛ تاريخ القبول : 2025/04/05 ؛ تاريخ النشر :جوان 2025

ملخص:

تتناول هذه الدراسة بالتحليل والبيان موضوع الآثار المترتبة عن الضرر الواقع على الأشخاص في ذواتهم وأمتعتهم عندما يتعلق الأمر بعقد مهم من العقود القانونية وهو عقد النقل الجوي سواء الوطني أو الدولي.

فغني عن البيان أن عنصر الزمن مهم وحاسم بحيث يرتب آثاره القانونية على هكذا نوع من العقود ذات الطابع الزمني، فنتعرض للمسألة في ظل أحكام اتفاقية فارسوفيا وعلى ضوء أحكام قانون الطيران المدني الجزائري.

وتهدف الدراسة إلى بيان دور الزمن في قيام المسؤولية عن الضرر الجوي، وهو ما توصلنا إليه في ختام بحثنا.

الكلمات المفتاحية: عقد النقل، الضرر، اتفاقية، الطيران المدني، الزمن.

Abstract :

This study deals with analysis and clarification of the issue of the effects of the damage caused to people in their selves and their belongings when it comes to an important legal contract, which is the air transport contract. We will present the issue in light of the provisions of the Farsovia Agreement and in the light of the provisions of the Algerian Civil Aviation Law.

Keywords : contract of carriage, damage, agreement, aviation, time.

اسم ولقب المؤلف المرسل: بن عيسى زهرة

مقدمة:

إن المسؤولية القانونية يراد بها عموما المؤاخذة التي ترمي لجبرر الضرر الحاصل والتي درج الفقه والقضاء على التمييز فيها بين المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية، مرورا بإشكالية مدى إمكانية الجمع أو الخيرة بينهما، ومع تطور وتنوع الالتزامات التي تقوم لا على أساس القيام بعمل أو الامتناع عن أداءه فحسب، بل عن الالتزام بالضمان الذي يمثله بشكل نموذجي عقد النقل بداية من رسالة الفقيه ستارك حول مبدأ الضمان لسنة 1947[1].

فانتقل البحث في مدى التزام الناقل بين المقتضيات الأساسية للعقود عموما ولعقد النقل خصوصا لتميزه، ويدق التمييز أكثر إذا كان هذا العقد عقد نقل جوي.

تقوم مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ المفترض في جانب الناقل ولا يمكن افتراض الخطأ في جانب الناقل إلا إذا نسب إليه فاتفاقية فارسوفيا تربط بين الأذى الذي يلحق المسافر وبين عملية النقل.

ويعتبر عامل الزمن عامل أساسي لقيام مسؤولية، فبمجرد إبرام عقد النقل بين كل من الناقل الجوي والمسافر يلتزم هذا الأخير بتنفيذ عقد النقل، ويعتبر أي إخلال خلال فترة التنفيذ منشأ لمسؤولية الناقل الجوي التي تتحقق بمجرد عدم الحصول على النتيجة المتفق عليها.

وعليه يسأل الناقل الجوي داخل الإطار الزمني المتعلق بفترة تنفيذ العقد وهذا سواء بالنسبة لنقل الاشخاص وأمتعتهم، أو عند التأخير في التوصيل.

وقد اعتمدنا في دراستنا على بعض المناهج المعتدمة في العلوم الاتماعية عموما وفي الدراسات القانونية خصوصا، وهي كل من المنهج الوصفي، التحليلي، والمقارن أحيانا لمقارعة النصوص التشريعية مع الاتفاقيات الدولية ذات الصلة.

بالرجوع إلى التطور الكرونولوجي للموضوع قيد الدراسة، نجد أن اتفاقية فارسوفيا تعد المرجع التاريخي والقانوني لمسألة دور المدة الزمنية كعامل في تنفيذ عقد نقل الطيران المدني، والجزاء المترتب عن الإخلال به.

من هنا تكون إشكالية دراستنا عبارة عن تساؤل تحليلي مناطه: **إلى أي مدى نظم المشرع آثار عنصر الزمن فيما يتعلق بأضرار عقد النقل الجوي؟**

وعلى ضوء هذه الإشكالية، نطرح العديد من التساؤلات الفرعية، أذكر منها:

- إلى أي مدى يلعب الزمن دورا في عملية التعويض عن أضرار النقل الجوي؟
- ماهي أركان قيام المسؤولية المترتبة في حالة الإخلال ببنود عقد النقل الجوي؟
- كيف عالج المشرع مسألة جبر أضرار عقد النقل الجوي؟

بناء على ما سبق الإشارة إليه أقترح خطة منهجية لمعالجة المسألة في ثلاثة مباحث:

1- النطاق الزمني للضرر الناجم عن نقل الاشخاص
2- النطاق الزمني للضرر الذي يصيب الأمتعة
3- النطاق الزمني للضرر الناجم عن التأخير

1- النطاق الزمني للضرر الناجم عن نقل الاشخاص

إن أهم التزام يقع على عاتق الناقل الجوي هو الالتزام بضمان السلامة وهذا بتوصيل المسافر من مكان الى المكان المتفق علية معافى[2]، وهو ما جاء في المادة 17 من اتفاقية فارسوفيا لعام 1929 [3].

أما قانون الطيران المدني الجزائري فنص عليها من خلال المادة 145 منه على ذلك[4].

والملاحظ من خلال هذه المادة أن المشرع الجزائري مازال يأخذ بأحكام المادة 17 من اتفاقية وارسو، كما يتضح أنه ينبغي توافر ثلاثة شروط تبين الإطار الزمني لتحقق الضرر في عقد النقل الجوي، وهي:

1-1 وقوع حادث بمناسبة تنفيذ عقد النقل

لم تعرف اتفاقية فارسوفيا معنى الحادث مما جعل الفقه خاصة الفرنسي منه في اختلاف حول المقصود به، إلا أن هناك من الفقه العربي من يعرفه على أنه: " كل واقعة فجائية ناجمة

عن عملية النقل ومرتبطة من حيث أصلها باستغلال الطائرة "[5]، وبالتالي لا يشترط هذا التعريف حدوث الواقعة اثناء عملية النقل الجوي، بل يشترط ان تكون مرتبطة بعملية النقل.

أما المشرع الجزائري فيذهب إلى أن الحادث يرتبط باستغلال الطائرة من خلال ما نصت عليه المادة 93 في فقرتها الأولى من قانون الطيران المدني[6].

ومن هذا المنطلق فان عبارة " وأي أذى آخر " تفسر التطور المستمر لمعنى الحادث والأضرار التي سببها من أزمات وصدمات خاصة بالنسبة للاعتداءات الارهابية وهو ما نص عليه المشرع الجزائري من خلال نص المادة 93 السالفة الذكر.

2-1 وقوع الحادث اثناء فترة زمنية معينة

لا يكون الناقل الجوي مسئولا عن سلامة المسافر مند بداية العقد، بل ان الالتزام بالسلامة يبدأ مع بداية تنفيذ عقد النقل الجوي ويستمر حتى نهايته بوصول المسافر.

وبالرجوع الى نص المادة 17 من اتفاقية وارسو نجد بانها جددت الفترة الزمنية التي يكون خلالها الناقل الجوي ملزما بسلامة المسافر ومسؤولا عن الضرر الذي يصيبه بفترة الصعود والهبوط وحددت المكان " متن الطائرة "، وقد سكتت الاتفاقية عن تحديد معنى الصعود والهبوط مما فتح الباب امام الفقه والقضاء حول تفسيرها[7].

وأجمع الفقه والقضاء الفرنسيين على أن الفترة الزمنية التي يسأل فيها الناقل الجوي تبدا من لحضه مغادرة المسافر بأمر من الناقل الجوي أو أحد تابعيه قاعة الانتظار الخاصة بالمسافرين في المطار للتوجه الى الطائرة لنقلة، وتبقى هذه المسؤولية طوال تواجد المسافر على متن الطائرة وتنتهي لحظة وصوله مبنى مطار الوصول وخروجه من وصاية الناقل الجوي أو تابعه، فأي ضرر يصيب المسافر أثناء هدة الفترة تترتب عليه مسؤولية الناقل[8].

بذلك يتعين عدم الخلط بين بداية ونهاية تنفيد عقد النقل الجوي وبين مرحلة الصعود أو الهبوط، فالمقصود ببداية ونهاية العقد هو الفترة التي لا تدخل ضمن مرحلة الصعود أو الهبوط، فهي تكون سابقة لها أو لاحقة وهي فترة لا تخضع أحكامها إلى مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية فارسوفيا بل لإحكام المسؤولية العقدية في القانون الوطني[9].

على ضوء ذلك وعند البحث في مدى خضوع مسؤولية الناقل الجوي للمادة 17 نمير بين 3 حالات:

1. فترة ما قبل تنفيد عقد النقل الجوي أو ما بعد الانتهاء من تنفيذه تعد هذه الفترة الوحيدة التي تخرج عن نطاق مسؤولية الناقل الجوي، بحيث يسال الناقل فيها وفقا لقواعد المسؤولية التقصيرية في القانون الوطني[10].
2. فترة ما بين تنفيذ عقد النقل وبداية عملية الصعود ومرحلة ما بين نهاية الهبوط ونهاية تنفيذ عقد النقل الجوي هنا يسال الناقل الجوي على اساس المسؤولية العقدية الخاصة بالنقل الجوي بالنقل الجوي وفقا للأحكام العامة[11].
3. أثناء عمليات الصعود والهبوط.

وهي الفترة التي يتواجد فيها الراكب اثناء تنفيد عقد النقل وهي الفترة التي تخضع مسؤولية الناقل الجوي خلالها لأحكام اتفاقية وارسو[12].

أما المشرع الجزائري نص صراحة من خلال المادة 145 من قانون الطيران المدني التي تنص أن: " الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر والاضرار التي يصاب بها شخص منقول والتي تؤدي الى وفاته أو تسبب له جرحا أو ضررا شريطة أن يكون سبب تلك الخسارة أو الجرح قد حدث على متن الطائرة أو خلال عملية اركاب أو إنزال " وهذا ما يؤكد ما هو مستقر عليه سابقا في الفقه والقضاء.

3-1 حدوث ضرر اثناء فترة النقل

إن إخلال الناقل الجوي بالتزامه بضمان سلامة المسافر ليس نتيجة حتمية لانعقاد مسؤوليته الا ادا رتب عن هذا الاخلال الحاق ضرر بالمسافر[13]، نتيجة الحادث الواقع خلال الفترة الزمنية المحددة.

ويعتبر ضرر في هدة الحالة هو الأذى الذي يصيب الشخص في حق من حقوقه أو في مصلحة مشروعة له[14].

وحصرت اتفاقية فارسوفيا في المادة 17 حالات الضرر التي يمكن أن تصيب المسافر بنصها[15].

وهو ما جاء في قانون الطيران المدني الجزائري في المادتين 93 و145، فباستقراء هاتين المادتين يتبين لنا أن المشرع الجزائري أخذ بالمفهوم الواسع للضرر، ومقيما مسؤولية الناقل الجوي عن أي أذى يمس الشخص ماديا معنويا أو في ملكاته الإدراكية شريطة أن يكون من جراء الحادث مباشرة أي يكون الحادث مباشرا ومسببا للضرر الواقع.

فبالرجوع الى هذه المواد يمكن حصر الأضرار التي تصيب المسافر في:

01- وفاة الراكب: إن ازهاق روح إنسان هو المساس بالحق في الحياة والحياة مال وقيمة ولا يوجد أغلى وأثمن على المرء من حياته، فغالب حوادث الطيران أنها حوادث مميتة وتقع مباشرة بعد الحادث،[16]، لهذا فأي مساس من هذا القبيل يعتبر ضرر يستوجب التعويض.

ويعتبر ضرر الموت ضرر مادي ناجم عن وفاة الراكب وهو قابل للتعويض، كما انه ينتقل الى الورثة [17]، وهو ثابت مهما قصرت الفترة الزمنية بين الحادث والوفاة.

02- الضرر في حالة الإصابة بجروح أو أي أذى بدني آخر: يمكن أن يصيب المسافر في بدنه دون ان ينجم الحادث عن وفاته وهذا عن طريق ارتطام جسم صلب بجسمه[18]، مما يسبب له نزيف مثلا، وهو ما يشكل ضررا ماديا أدى إلى عجزه البدني أو فقده لعضو من أعضاء جسمه التي يمكن ان تصاحبه تشوهات مما يستوجب التعويض[19].

وعليه ان اتفاقية فارسوفيا حصرت الأضرار التي وجب ان تكون اما وفاة، أو جرح الراكب، واضافت أي أذى بدني آخر هذه العبارة التي فتحت المجال حول فهم معناها خاصة بعد ظاهرة الارهاب الجوي وعمليات القرصنة التي أسفرت عن أضرار من نوع آخر من خلال تهديدات المختطفين[20]، وهو ما جعل القضاء الأمريكي يحاول الأخذ بالمفهوم الواسع الدي يشمل التعويض عن الاضرار النفسية حتى ولو لم يصاحبها أضرار جسمانية [21]، كما تبنت المحكمة العليا للولايات المتحدة الامريكية موقفا مغايرا وهو إعادة تضييق مفهوم الأذى البدني وحصره في الأضرار الجسمانية دون غيرها[22].

وفقا لذلك يخرج الضرر النفسي من دائرة الضرر المولد لمسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية فارسوفيا وقانون الطيران المدني الجزائري، كما أن عبارة " أو أي ضرر " الواردة في المادة 93 تركت المجال امام السلطة التقديرية للقضاء لتحديد الضرر[23].

2- النطاق الزمني للضرر الذي يصيب الأمتعة

يلتزم الناقل الجوي بضمان المحافظة على البضائع والأمتعة المسجلة فقط بحسب ما ورد في المادة 18 من اتفاقية فارسوفيا التي تنص على أنه: " يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الدي يقع في حالة تحطم أو ضياع أو تلف الأمتعة المسجلة، أو البضائع ادا كانت الحادثة التي تولد منها الضرر وقع خلال النقل الجو ".

نستنتج مما سبق أنه يتحدد الإطار الزمني للضرر الدي يلحق بالأمتعة توافر شروط تحقق المسؤولية، والتي تتمثل في حدوث الواقعة التي سببت ضرر للأمتعة خلال فترة زمنية معينة.

2-1 حدوث و اقعة تنفيد عقد النقل

تناول كل من الفقه والتشريع جزئية مدى تأثير الحادث على قيام مسؤولية الناقل الجوي، إضافة إلى إمكانية دفعها:

فقها: يقع على الناقل الجوي الالتزام بالمحافظة على الأمتعة طوال فترة معينة، وأي إخلال يشكل خطأ من جانب الناقل وهو ما يشكل الحادثة التي تعتبر مصطلحا أشمل من مصطلح الحدث، لأنها تضم كافة الأسباب المؤدية لوقوع الضرر[24].

تشريعا: بالرجوع إلى قانون الطيران المدني الجزائري نجد أن المشرع الجزائري نص بموجب المادة 146 على أنه: " يكون الناقل بالطائرة مسؤولا عن الخسائر والأضرار الناتجة ضياع أو تلف أو خسارة تصيب الأمتعة المسجلة أو الشحن شرط ان يكون السبب الأصلي للخسارة قد حدث في الوقت الذي كانت فيه الأمتعة المسجلة أو الشحن تحت حراسة الناقل الجوي، سواء كان ذلك في المطار أو على متن الطائرة أو في اية مكان، في حالة هبوط هذه الاخيرة خارج محطة جوية ".

وأضاف في المادة 3/146 على أنه: " غير أنه عند اتمام مثل ذلك النقل في اطار تنفيد عقد النقل الجوي من أجل الشحن أو التسليم أو إعادة الشحن، يفترض في كل خسارة، إلا عند اثبات العكس أنها ناتجة عن حدث وقع اثناء النقل الجوي ".

والملاحظ من خلال هذا النص أن المشرع الجزائري استعمل عبارة حدث évènement وليس حادث بالمعنى العبارة الواردة في المادة 17 من اتفاقية فارسوفيا[25].

2-2 حدوث الو اقعة اثناء فترة النقل الجوي

حددت الفقرة الثانية من المادة 18 اتفاقية فارسوفيا فترة النقل الجوي " القترة التي تكون فيها الأمتعة المسجلة في حراسة الناقل، سواء كانت في المطار أو على متن الطائرة أو أي مكان آخر في حالة الهبوط خارج المطار ".

يتضح من خلال هدة المادة أن فترة تحديد النقل الجوي تبنى على معيارين:

معيار موضوعي يتمثل في الحراسة بمعنى ان الناقل الجوي ملزم بحراسة الأمتعة والحفاظ عليها، معيار مكاني: يكون محدد بالرحلة الجوية (المطار، على متن الطائرة)[26]، فيخرج من هذه الفترة كل نقل بحري أو بري أو نهري يحدث خارج المطار.

إلا أن نص الفقرة 3 من المادة 18 اتفاقية فارسوفيا أوردت استثناء فيما يخص النقل البري أو البحري أو النهري الدي يحدث خارج المطار وربطته بتنفيذ العقد "لا تتضمن مدة النقل الجوي اي نقل بري أو بحري أو نهري يحدث خارج المطار على أنه إذا حدث مثل هذا النقل عند تنفيد عقد النقل الجوي بقصد الشحن أو التسليم أو النقل من طائرة الى طائرة أخرى فإن كل ضرر يحدث يفترض فيه أنه قد نجم عن حادثة وقعت خلال النقل الجوي ما لم يقم الدليل على عكس ذلك".

من هنا يظهر الفرق بين فترة النقل الجوي التي حددناها بالنسبة للضرر الواقع للراكب وبين فترة النقل التي تخص الأضرار التي تلحق الأمتعة، فهذه الاخيرة تعد اكثر شمولا، لأن المسؤولية تقوم ولو وقع الحادث في ابنية المطار وقبل الدخول إلى ساحة الطيران وهذا لسبب وحيد وهو وجود عنصر الحراسة الدي يبدأ من اللحظة التي يتخلى فيها المرسل أو المسافر عن الأمتعة ، وتدخل حراسة الناقل وتظل قائمة الى غاية التسليم، وهو ما اكدته نص المادة 146//2 من قانون الطيران المدني الجزائري[27].

3-2 حدوث ضرر أثناء عملية النقل

تتمثل الأضرار الناجمة عن عدم الالتزام بسلامة الأمتعة حسب الفقرة الأولى من المادة 18 من اتفاقية فارسوفيا في التحطيم، الضياع، التلف، وكذلك في قانون الطيران المدني الجزائري نص غلى نفس الاضرار من خلال نص المادة 146 منه " ضياع، تلف، خسارة ".

باستقراء هاتين المادتين نلاحظ أن المشرع الجزائري استبعد الأمتعة الغير مسجلة والتي تظل في حراسة المسافر والتي لا يسال الناقل الجوي عنها إلا اذا اثبت خطا الناقل[28]، أما في حالة ما إذا كانت الأمتعة موضوعة لدى مقصورة الطائرة فهي امتعة مسجلة وتلزم الناقل بتسليم بطاقة عنها[29].

وتختلف الأضرار التي تلحق بأمتعة المسافر حسب درجة هلاكها فقد تهلك الأمتعة كليا أو جزئيا على النحو التالي:

01- الهلاك (التحطم) أو الضياع الكلي: نكون بصدد هلاك كلي للأمتعة عندما تزول أو تفقد، وعرفه جانب من الفقه ان الهلاك هو الزوال المادي للشيء أو الفقد والضياع يعني الاختفاء ويحدث هذا نتيجة كارثة جوية تؤدي الى تحطم الطائرة بحيث تهلك ما فيها، أو نشوب حريق في مخزن الناقل في المطار، أو تعرض الأمتعة لعمليات تخزين أو تدمير، وهنا يستحيل اعادة الشيء الى ما كان عليه[30]، أما الضياع الكلي أو الفقد الدي يرجع سببه الى تسليم امتعة لغير صاحبها أو حادث سرقة.

02- التلف أو الضياع الجزئي: يتحقق التلف أو الضياع الجزئي عندما يسلم الناقل الى المرسل اليه الشيء المنقول ناقصا، اي ان المسافر لا يتسلم امتعته في الحالة التي كان عليها عندما سلمها له في ميناء القيام وهنا يتم مقارنة هذا التلف بما هو وارد في استمارة الأمتعة وما تم تسليمه بالفعل للناقل، وهذا من خلال فحص بجدية الناقل أو تابعوه في حضوره من اجل تحديد حجم الضرر، وهو ما نصت عله المادة 11 من اتفاقية فارسوفيا " ..... أما البيانات المتعلقة بكمية البضاعة وحجمها وحالتها فلا تعتبر حجة على الناقل ما لم يكن قد تحقق من صحتها بنفسه وذلك بحضور المرسل منه، ز تم اثبات ذلك في خطاب النقل الجوي أو ادا تعلق الامر ببيانات تمت الى الحالة الظاهرة للبضاعة."

وعليه أيا كان مرجع الضرر فان الناقل مسؤول عن الحالتين السابقتين، فهو ملزم بتسليم الشيء الدي تعهد بنقله، وفي حالة الاخلال بالتزامه فيكون مسؤولا عليه[31].

3- النطاق الزمني للضرر الناجم عن التأخير

تتجه إرادة الأطراف في العلاقة العقدية في عقد النقل الجوي إلى تنفيد النقل في فترة زمنية متفق عليها، وتقوم مسؤولية الناقل الجوي إذا أخل بهذا الالتزام على نحو يلحق ضررا بالمسافر، وقنصت اتفاقية فارسوفيا عن الأضرار المترتبة على التأخير في نقل الركاب والأمتعة افي المادة 19 التي تنص "يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الدي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع عن طريق الجو"، وطبقا لهذه المادة يعتمد تحديد النطاق الزمني للمسؤولية عن التأخير على تحقق 3 شروط:

3- عدم الالتزام بالمواقيت المحددة (التأخير في النقل)

لم تنص اتفاقية فارسوفيا على معنى التأخير رغم وضوحه إلا أنه ثار عدة صعوبات ترجع الى عاملين، يتمثل العامل الأول في انعدام معيار لتحديد المقصود بالتأخير الذي يسال عنه الناقل الجوي، اما العامل الثاني يركز على الملاحة التي ترتبط بالظروف ومن المعروف انه لا يمكن السيطرة على الظروف الخاصة بالجو[32].

أدت هذه الصعوبات الى صراع دائم بين المسافر الدي يرغب في التعويض عن التأخير وبين الناقل الجوي الذي يرغب في دفع اقل تعويض بعدما اصبحت شركات الطيران تقضي ان تمام النقل في الموعد المحدد ليس شرطا لإتمام عقد النقل ولا يعتبر جزءا منه، وما هو الا مؤشر تقريبي لمتوسط الوقت الدي تستغرقه عملية النقل[33]، وكمثال على ذلك تلك الشروط المدرجة في تذكرة السفر التي تنص "يتعهد الناقل بأن يبذل جهده لنقل المسافر وأمتعته بالسرعة المعقولة، أما الأوقات المذكورة في جدول المواعيد فتقريبية ولا تؤلف جزءا من هذا العقد"[34].

في مفهوم هذه المادة، ان الناقل غير ملزم بميعاد النقل المحدد وهو ما لا يتفق مع شروط اتفاقية وارسو التي تبطل كل شرط يهدف الى تحقيق واعفاء الناقل من مسؤوليته، وهو ما جاء به في نص المادة 23 من اتفاقية فارسوفيا التي تنص على أن: " كل شرط يهدف الى اعفاء الناقل من المسؤولية أو الى تقرير حد ادنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلا وكأنه لم يكن

على ان بطلان هذا الشرط لا يرتب عليه بطلان العقد الدي يظل مع ذلك خاضعا لأحكام هذه الاتفاقية ".

ما يفهم من هذه المادة هو جواز عدم التزام الناقل بالمواعيد المحددة بشرط الا يعفى من المسؤولية عن الاضرار الناجمة عن التأخير الغير عادي للميعاد المعقول.

ومن خلال نص المادة 1/173 من قانون 15-14 التي ألزمت التكفل التام الذي يشمل الالتزام بالإعلام في حالة الغاء أو تأخر نقل المسافرين لأسباب ترجع للنقل الجوي وكدا تعويض" يستفيد ركاب النقل الجوي العمومي في حالة الغاء رحلتهم أو تأخرها أو تغدر عليهم ركوبهم لأسباب تعود للناقل من التكفل من حيث الاعلام والتعويض وكل مساعدة تتناسب مع الاضرار الناجمة عن هذه الوضعيات"[35].

2-3 حدوث التأخير خلال فترة زمنية معينة

لم تعطي المادة 19 من اتفاقية فارسوفيا مفهوم محدد للفترة التي يحدث فيها التأخير مثلما فعلت في المادتان 17 و18 مما فتح مجال لتضارب الاراء حول تحديدها من خلال عدة اتجاهات:

01- الاتجاه الأول: يرى انصار هذا الاتجاه أن فترة النقل الجوي في مفهوم المادة 19 تحصر هذه المدة من لحظة الاقلاع من مطار القيام وتنتهي في اللحظة التي يتم فيها الهبوط في مطار الوصول

ومن أنصار هذه الاتجاه الفقيه الهولندي جوديس GODHUIS الذي يرى أنه حالة الطيران هي فترة النقل الجوي بمعناها الضيق[36].

لكن انتقد هذا الرأي باعتبار أن مجمل حالات التأخير تتحقق قبل اقلاع الطائرة من مطار القيام أو بعد هبوطها[37].

02- الاتجاه الثاني: أصحاب هذا الرأي حاولوا توسيع رأيهم، وحسبهم فإن فترة النقل الجوي التي جاءت في المادة 19 هي نفسها التي حددتها المادة 18 على خلاف ما جاء في الاتجاه الأول، وبالتالي يصبح التأخير هو الدي يحدث مند اللحظة التي يكون فيها المسافر في رعاية الناقل أو

تكون البضاعة تحت حراسته اثناء فترة النقل الجوي[38]، ومن انصار هذا الاتجاه الفقيه LEMOINE.

كما انتقد هذا الرأي لأنه يتماشى مع التأخير في نقل البضائع و الأمتعة المسجلة، اما التأخير في نقل الركاب فلا يتصور انه ينتج عنه ضرر وفقا لنص المادة 17 من اتفاقية فارسوفيا[39].

03- الاتجاه الثالث: يرى أنصار هذا الاتجاه ان المادة 19 من اتفاقية فارسوفيا قد أحالت ضمنا الى المادتين 17 و18 فيما يخص تحديد فترة النقل الجوي في حالة التأخير، والتي يتحدد من خلالها الالتزام بسلامة الركاب " المادة 17 "[40]، والالتزام بسلامة البضائع " المادة 2/18 "[41].

وفي اعتقادنا أن هذا الرأي هو الأقرب الى المنطق، نظرا لما يحمله من تناسق لنظام المسؤولية الذي يقوم على الخطأ المفترض، سواء بالنسبة لنقل الركاب أو نقل البضائع، خصوصا وأن الالتزام بالسلامة يقع في فترة زمنية منصوص عليها في كل من المادتين 17 و18 من اتفاقية فارسوفيا، وهو ما يسري على التأخير في النقل في الميعاد الدي يجب ان يحدث خلال سريان فترة الالتزام بالسلامة.

3-3 الضرر الناشئ عن التأخير

يكون الناقل الجوي مسؤولا عن التأخير اذا رتب هذا الأخير ضررا بالمسافر ولا يكفي لحدوث التأخير مساءلة الناقل الجوي، فالمادة 19 من الاتفاقية وكذا المادة 147 من قانون الطيران المدني الجزائري صريحتان في هذا الشأن ويشمل ما لحق من خسارة وما فات من كسب[42] سواء بالنسبة للأشخاص أو الأمتعة، الا ان اتفاقية وارسو لم تحدد المقصود من الضرر الناجم عن التأخير مما يتوجب الرجوع للقواعد العامة في هذا الشأن[43]، وعليه يستوي ان يكون الضرر ماديا ام معنويا.

01- الأضرار المادية: تختلف الاضرار المادية التي تحدث نتيجة للتأخير بحسي احوال المسافر، فان كان المسافر مريضا وينتظر اجراء فحوصات طبية أو دواء معين خلاف فترة معينة من العلاج وأي تأخير هو محسوب على حياته، كما يمكن ان يكون المسافر رجل اعمال ولديه مواعيد متعلقة بإبرام صفقات تجارية واي تأخير سوف يؤدي به الى ضياع فرصة غير قابلة

للاسترجاع، كما يمكن أن يكون طالب ينتظر ملتقى دولي أو مناقشة رسالته، أو الجراء امتحانات مصيرية مما ينجم عنه اضرار ذات قيمة مالية وهو ما يعد تفويت فرصة أو مصلحة وقد يكون التأخير لأسباب اخرى مثل ما يعرفه العالم حاليا في ظل انتشار فيروس كورونا، وهذا من خلال التأخير الدي شوهد في الآونة الاخيرة للقيام بالفحوصات الأنفية للمسافرين وانتظار نتائجها السلبية قبل الاقلاع.

كما يمكن ان تتأخر كذلك بسبب تغيير موعد الرحلة الجوية بعد العلم بالتعليمات الصحية التي تسبب ازدحام في الجدول الخاص بالناقل، وهو ما ينتج اضرارا معتبرة بخصوص تأخر المسافرون امتعته عن وجهته بالنظر الى التواريخ المذكورة في تذكرة السفر الملغاة[44]، وهو ما دفع محكمة النقض الفرنسية الى مناقشة فكرة منح المسافرين مبالغ مقطوعة في حالة الغاء الرحلة الجوية[45]، فتحمل الراكب مصاريف الاقامة خلال هذه المدة أو استئناف طائرة اخرى للوجهة المقصودة تكبده المسافر مصاريف تستوجب التعويض.

02- الأضرار المعنوية: عرف الفقه الضرر المعنوي على انه مالا ينجر من خسائر مالية للإنسان وانما يترتب عنه تضرر الانسان في عاطفته أو شعوره أو عرضه[46] أو عقيدته الدينية أو أفكاره[47]، واضاف اخرون أنه "كل الم يشمل الآلام المعنوية كالشرف والعواطف والأمن والسكينة والكرامة"[48].

ويشمل الضرر عن التأخير حاله نقل الاشخاص والأمتعة ذلك لما للأمتعة من قيمة كبيرة عند المسافر، فبالرجوع الى تفسير المادة 17 من اتفاقية فارسوفيا ومدي اشتمال عبارة الاذى البدني على الضرر النفسي فقد تضاربت الآراء:

فهناك من يرى انها تقتصر على الضرر الجسماني فقط دون النفسي، وهو ما اخدت به المحاكم الفرنسية والأمريكية[49].

وهناك من يرى أن مفهوم الأذى البدني أوسع وأشمل ويتضمن أي ضرر جسدي أو عضوي أو وضيفي، وهو ما اخد به المشرع الجزائري[50].

فالإطار الزمني الدي صيغت فيه الاتفاقية لم يكن مقصودا، بل الظروف التي أملته آنذاك، لأن الجانب النفسي لم يكن له هذا القدر من الأهمية.

خاتمة:

بعد الدراسة التي قمنا بها حول موضوع الإطار الزمني للضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم في عقود النقل الجوي وكذا الآثار المترتبة على المستويات الثلاث، الشخصي والأمتعة والتأخير في الوصول، وبيان دور كل من العمل الاتفاقي القضائي والتشريعي حول المسألة نصل إلى التأكيد على مجموعة من النتائج:

- **أن هناك توافق بين اتفاقية فارسوفيا وقانون الطيران المدني الجزائري من حيث تأسيس المسؤولية حال الاخلال بالتزامات الناقل الجوي.**
- **أن الضرر الذي يكون في عقود النقل الجوي قد يطال الأشخاص في سلامتهم الجسمية أو حياتهم أو متاعهم كما يدخل في نطاقه التأخير.**
- **نسجل غياب جهة قضائية مختصة بالإخلال بعقود النقل الجوي.**

كما نشير إلى مجموعة من التوصيات، لعل أهمها ما يلي:

- **ينبغي إفراد جهات قضائية مختصة نوعيا بقضايا عدم تنفيذ أو التأخير في تنفيذ عقود النقل الجوي للطبيعة الخاصة لها.**
- **ينبغي تعميم التعويض عن الضرر في تأخير المسافر بكل أنواعه وصوره وليس الضرر المباشر والمحقق فقط.**
- **إمكانية النص على الإعفاء أو التشديد من مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل المسافر طالما كان هناك عقد.**
- **ينبغي النص في قانون الطيران المدني على كيفية جبر الضرر الحاصل في عدة نقاط مرور مختلفة زمانا ومكانا.**

---

[11] - starck B, essai d'une theorie generale de la responsabiité civile – sa double fonction de garantie et de peine privée, these, Paris, 1947.

[2] - وهيبة بن ناصر، المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2013، ص 123.

[3] - التي تنص على أنه: " يسأل الناقل الجوي في حالة وفاة الراكب أو جرحه أو اصابته بأي أذى بدني اخر متى وقع الحادث الذي نجم عنه الضرر على متن الطائرة أو اثناء عملية صعود الركاب اليها ونزولهم منها ".

4- قانون رقم 98-06 مؤرخ في 3 ربيع الاول عام 1419 الموافق 27 يونيو سنة 1998 المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، الجريدة الرسمية، العدد 41، لسنة 1998، المعدل بالقانون رقم 15-14، الصادر في 2015/07/15، يتضمن قواعد الطيران المدني الجزائري، الجريدة رسمية، العدد 48، سنة 2015.

[5]- عيسى غسان ربضي ، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع عن الأشخاص وأمتعتهم، دار الثقافة، 2008، ص 94.

[6]- " يقصد في مفهوم هذا القانون بعبارة:

- حادث: واقعة مرتبطة باستغلال طائرة يحدث خلالها: ... وفاة شخص أو عدة أشخاص على متن الطائرة أو على الأرض أو اصابتهم بجروح بليغة ... "، وتختلف التشريعات في تعريف الحادث، كما تدخل في إطار مفهوم الحادث اختطاف الطائرات وتحويل مسارها وهذا ما جاء صراحة في نص المادة 17 من اتفاقية فارسوفيا، لأن أي استيلاء غير مشروع على الطائرات أو اعتداء على سلامة الطيران

[7]- رفعت فخري، محمد العريني دراسات في القانون البحري والجوي، الدار الجامعية، الاسكندرية، 1994، ص 149.

[8]- ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي المقارن، الطبعة الأولى، القاهرة، 1979، ص 237.

[9]- وهيبة بن ناصر، مرجع سابق، ص127.

[10]- وهيبة بن ناصر، المرجع نفسه، ص 128.

[11]- رفعت فخري ومحمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 152.

[12]- محمد نعيم علي، موسوعة القانون الدولي، الجزء 07، ، بيروت، الطبعة الأولى، مركز الشرق الأوسط الثقافي، 2012، ص 161.

[13]- هشام فضلي، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيد الدولي والداخلي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2005، ص 32.

[14]- عبد الزراق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء 1، نظرية الالتزام بوجه عام مصادر الالتزام، المجلد الثاني، العمل الضار والاثراء بلا سبب والقانون، منشورات الحلبي الحقوقية، 2000، ص 539.

[15]- " يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الدي يقع في حالة وفاة الراكب أو اصبته بجروح أو أي أذى بدني آخر يلحق الركاب نتيجة الحادث الذي تولد منه الضرر ".

[16]- فاروق أحمد زاهر، مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، مصر، 1985، ص 359.

[17]- عبد الرزاق السنهوري الوسيط، مرجع سابق، ص 918- 919.

[18]- هاني دويدار، قانون الطيران المدني التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2002، ص 292.

[19]- فاروق أحمد زاهر ، مرجع سابق، ص 337.

[20]- فاروق أحمد زاهر، نفس المرجع، ص 331.

[21]- واضعوا اتفاقية فارسوفيا من المتأثرين بالقانون الفرنسي، كما أن النص الفرنسي هو الأصل وليس الإنجليزي وجاء واسعا في معناه حسب فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص 329.

[22]- وهيبة بن ناصر، مرجع سابق، ص 133.

[23]- كان على المشرع الجزائري تحديد بدقة المقصود من عبارة ضرر من اجل الرجوع الى القانون الوطني في حالة عدم وجود نص في الاتفاقية، لأننا نعتقد ان المشرع الجزائري أراد ان يكون النص مطابق للاتفاقية وهذا لكي لا يستطيع المسافر الحصول على تعويضين احدهما تطبيقا للاتفاقية والثاني طبقا للقانون الداخلي.

[24]- يشمل هذا المصطلح كل حادثة تؤدي إلى وقوع ضرر ولو كان سبب وقوعها أجنبي عن النقل.

[26]- وحتى خارج المطار، فالمعيار المكاني يشمل الهبوط الاضطراري مادامت فترة النقل لا تزال قائمة، مشار إليه في د. عبد الفضيل محمد احمد، القانون الجوي الخاص، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007، ص 197.

[27]- على أنه: " لا تغطي مدة النقل الجوي اي نقل بري أو بحري يتم خارج المحطة الجوية ".

[28]- محمود عبد الجواد عبد الهادي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص، ط1، دار النهضة العربية القاهرة، 2017، ص 222 - 223.

[29]- أحمد بن إبراهيم الشيخ، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي، دار النهضة العربية القاهرة 2008، ص 324.

[30]- فاروق أحمد زاهر، مرجع سابق، ص 352.

[31]- بالنسبة للضرر المعنوي الناتج عن هلاك الأمتعة، فاتفاقية فارسوفيا سكتت عنه.

[32]- عدلي امير خالد، عقد النقل الجوي في ضوء الطيران المدني الجديد، دار المطبوعات الجامعية، 1996، ص 76.

[33]- عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 77.

[34]- عبد الفضيل محمد أحمد، مرجع سابق، ص 208.

[35]- قانون 15—14 المؤرخ في 2015/07/15 يتضمن قواعد الطيران المدني الجزائري العدد 41 لسنة 2015 يعدل ويتمم القانون 98-06 المؤرخ في 27 يونيو 1998 يتضمن القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، جريدة رسمية، العدد 48.

[36]- فاروق احمد زاهر، مرجع سابق، ص 367.

[37]- عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 78.

[38]- بن عيسى حياة، مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل الركاب، بحث منشور في مجلة الفكر القانوني والسياسي، عدد 02، جامعة عمار ثلجي الأغواط، ص 188-203.

[39]- عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 79.

[40]- التي تمتد من لحظة مغادرة الراكب تحت امرة الناقل الجوي أو احد تابعيه القاعة المعدة لتجميع الركاب في مطار القيام للتوجه الطائرة، حتى لحظة تخلصه من وصاية الناقل الجوي و دخوله مبنى مطار الوصول. بشار ياسمينة، مسؤولية الناقل الجوي للركاب، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان 2013، ص 78.

41- لفترة تمتد طوال تواجد البضاعة في حراسة الناقل.

[42]- ثروت أنيس الاسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، مرجع سابق، ص 368.

[43]- محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، دار المطبوعات الجامعية، 1997، ص 227.

[44]- هشام العبيدان، شركات النقل الجوي الدولي وتعويض المسافرين بعد انتشار فيروس كورونا، مقال منشور في مجلة الأبحاث القانونية، العدد 42.

[45]-VOIR COUR DE CASSATION DE France, CHAMBRE CIVIL 1, NO17- 1537 (NOTAMENT POUR CE QUI ANAIT TRAT AU DISPOSITION INSTAURANT UN REGIME INDEMNISATION AUTOMATIQUE RT FORFAITAIRE DES PASSAGERSEU CAS DE REFUS D'EMBARQUEMENT, DE RETARD OU ANNULATION DE VOL.

قائمة المصادر والمراجع:

أولا / قائمة المصادر:

- النصوص الاتفاقية:

1- إتفاقية فارسوفيا، المتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، المؤرخة في 12 أكتوبر 1929.

2- اتفاقية مونتريال بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، المؤرخة في 22 ماي 1999.

- النصوص القانونية:

1- قانون رقم 15-14، الصادر في 2015/07/15، يتضمن قواعد الطيران المدني الجزائري، الجريدة رسمية، العدد 48، سنة 2015، المعدل والمتمم للقانون رقم 98-06، مؤرخ في 3 ربيع الأول عام 1419 الموافق 27 يونيو سنة 1998، الجريدة الرسمية، العدد 41، لسنة 1998.

ثانيا / قائمة المراجع:

أ-الكتب:

1- أحمد بن ابراهيم الشيخ، المسؤولية عن تعويض اضرار النقل الجوي الدولي، دار النهضة العربية القاهرة، 2008.

2- أحمد ابراهيم الشيخ، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2008.

3- بشار ياسمينة، مسؤولية الناقل الجوي للركاب، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، 2013.

4- ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي المقارن، الطبعة الأولى، القاهرة، 1979.

5- رفعت فخري، محمد العريني دراسات في القانون البحري والجوي، الدار الجامعية، الاسكندرية، 1994.

6- سعيد مقدم، نظرية التعويض عن الضرر المعنوي، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1992.

7- عبد الزراق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء 1، نظرية الالتزام بوجه عام مصادر الالتزام، منشورات الحلبي الحقوقية، 2000.

8- عبد الخالق صالح عبد الله معزب النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي الدولي، طبعة الاولى المركز الديموقراطي العربي، 2019.

9- عيسى غسان ربضي ، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع عن الاشخاص وامتعتهم، دار الثقافة، 2008.

10- عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي في ضوء الطيران المدني الجديد، دار المطبوعات الجامعية، 1996.

11- عبد الفضيل محمد احمد، القانون الخاص الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2007.

12- فاروق احمد زاهر، مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة دكتورا، جامعة القاهرة، مصر، 1985.

13- محمود عبد الجواد عبد الهادي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص، دار النهضة العربية القاهرة، ط1 ، 2017.

14- محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، دار المطبوعات الجامعية، 1997.

15- محمد نعيم علي، موسوعة القانون الدولي، الجزء 07، ط 01، مركز الشرق الاوسط الثقافي، بيروت، 2012.

16- هاني دويدار، قانون الطيران المدني التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2002.

17- هشام فضلي، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيد الدولي والداخلي، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2005.

18- وهيبة بن ناصر، المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري، دار الجامعة الجديدة، االسكندرية، 2013.

ب-المقالات في المجلات:

1- عارف بن صالح العلي، مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل المسافرين، مجلة العدل العدد 45.

2- هشام العبيدان، شركات النقل الجوي الدولي وتعويض المسافرين بعد انتشار فيروس كورونا، مقال منشور في مجلة الابحاث القانونية العدد 42.

3- بن عيسى حياة، مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل الركاب، بحث منشور في مجلة الفكر القانوني والسياسي عدد 02.

– عارف بن صالح العلي، مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل المسافرين، مجلة العدل العدد 45، ص 80.[46][46]

– سعيد مقدم، نظرية التعويض عن الضرر المعنوي، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، [1992]، ص 45. [47]

– الفقيه سافاتييه، مُشار إليه في بن عيسى حياة، مرجع سابق، ص 197.[48]

– أحمد إبراهيم الشيخ، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2008، ص 315.[49]

– تنص الفقرة الثانية من المادة 145 من قانون الطيران المدني الجزائري: " تشمل عبارة الضرر حسب مفهوم هذه المادة أي [50] ضرر جسدي عضوي أو وظيفي بما في ذلك الضرر الدي يصيب المدارك العقلية ".