

حقوق راكب الطائرة في مواجهة الناقل الجوي العمومي على ضوء الاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري

سلطاني نيلي

أستاذة محاضرة - قسم ب - كلية الحقوق والعلوم السياسية

جامعة جيلالي ليابس - سيدي بلعباس

مقدمة:

إن الهدف الأساسي للمرافق العامة المختلفة ومن ذلك مرفق النقل بكل أنواعه النقل البري والنقل الجوي والنقل البحري هو تقديم خدمة راقية ونوعية تتماشى مع نمو الوعي ضمن عالم مليء بالمتغيرات.

ونظرا للبعد الدولي حول النقل، فقد تم تنظيم عقود النقل الجوية نتيجة لتوافق المجتمع الدولي وتجسيد ذلك بالتوصل لاتفاقيات دولية، عملت على إيجاد توازن بين المصالح المختلفة المرتبطة بعقود النقل. فقد توصل المجتمع الدولي مثلا إلى اتفاقية وارسو لعام 1929 م¹، عملت هذه الاتفاقية على توحيد قواعد النقل الجوي الدولي، إلا أن التطور في صناعة الطائرات وزيادة انتقال الأشخاص عبر الحدود والإقبال المكثف على هذه الوسيلة، لما لها من محاسن كاختصار الوقت مثلا، دفع بالمجتمع الدولي إلى محاولة ترميم الثغرات الموجودة في هذه الاتفاقية. ولم يتوان هذا الأخير عن عقد مؤتمرات دولية لتعديل ذلك أو الإضافة لها، إلى أن حلت اتفاقية مونتريال في 28 / 3 / 1999 م عملت على توحيد بعض أحكام النقل الجوي ودخلت حيز التنفيذ في 4 نوفمبر 2003 م، والتي بنت أساسها على مبادئ اتفاقية وارسو مع ما تقتضيه الحاجة إلى التعديلات اللازمة والمتناسبة مع تطور النقل الجوي. وخوفا من التضارب بين التشريعات الدولية والتشريعات الوطنية، عملت الدول على سن قوانين متوافقة مع نصوص الاتفاقيات الدولية² ومن ذلك الجزائر.

يعد النقل الجوي في الجزائر - كغيره من أنواع النقل - من الأملاك الوطنية³. لذا يجب على الدولة ضمانه⁴. وهو كذلك نشاط اقتصادي وتجاري. ونظرا لأهمية وإستراتيجية هذا النوع من النقل، نظم من خلال نظام قانوني خاص به، ألا وهو قانون الطيران المدني الجزائري⁵. لذا تحيين هذا التشريع الجزائري جاء ضروري لمواكبة التطورات والتحويلات التي

1 وقعت في 12/10/1929 م ودخلت حيز التنفيذ في 14/10/1933 م

2 انظر محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل- النقل البحري النقل البري النقل الجوي - دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية والاتفاقيات الدولية والاجتهادات القضائية - دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2015 م، ص 1.

3 إذ تنص المادة 18 من الدستور الجزائري لسنة 1996م المعدل بمقتضى القانون رقم 01/16 المؤرخ في 6 مارس 2016 م، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية العدد رقم 14 المؤرخة في 7 مارس 2016 م على ما يلي: " الملكية العامة هي ملك المجموعة الوطنية. وتشمل باطن الأرض، والمناجم، والمقالع، والموارد الطبيعية للطاقة والثروات المعدنية الطبيعية والحية في مختلف مناطق الأملاك الوطنية البحرية والمياه والغابات.

كما تشمل النقل بالسكك الحديدية والنقل البحري والجوي والبريد والمواصلات السلكية واللاسلكية، وأملكا أخرى محددة في القانون ". كما تنص المادة 19 منه على: " الأملاك الوطنية يحددها القانون.

وتتكون من الأملاك العمومية والخاصة التي تملكها كل من الدولة والولاية والبلدية.

يتم تسيير الأملاك الوطنية طبقا للقانون ". أما المادة 4 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 المؤرخ في 27 جوان 1998 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد رقم 48 المؤرخة في 28 جوان 1998 م تنص: " النقل الجوي ملكية عامة. "

4 حماية الأملاك الوطنية يكون بعدم قابلية التصرف في هذه الأموال، عدم القابلية للتقادم والحجز عليها وهذا كله يضمن حسن سير المرافق العامة وبذلك استمراريتها.

5 انظر ضريفي نادية، تسيير المرفق العام والتحويلات الجديدة، دار بلقيس، الجزائر - دار البيضاء - 2010 م، ص 224.

عرفها قطاع النقل لاسيما الجوي في الجزائر في السنوات الأخيرة وتكييفه مع المتطلبات الجديدة للمنظمة الدولية للطيران المدني⁶. فصدر القانون رقم 06/98 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني. عدل بالقانون رقم 05/02 المؤرخ في 6 ديسمبر 2000 م.⁷ ثم عدل بالقانون رقم 15/14 المؤرخ في 15 جويلية 2015 م.⁸

غير أن هناك علاقة تربط بين المسافر -راكب الطائرة - والناقل الجوي، تنشئ بموجب عقد النقل الجوي للأشخاص. فترتب التزامات وحقوق في مواجهة هذين الطرفين. ففيما تتمثل حقوق المسافر في مواجهة الناقل الجوي على ضوء القانون الدولي والتشريع الجزائري؟ وما هي آثار المترتبة في مواجهة هذا الأخير في حالة الإخلال بها؟.

وإن الحديث على حقوق الراكب في عقد النقل الجوي يستلزم تحديد أولا: الحقوق للمسافر التي تعد التزامات الناقل الجوي في قانون الدولي والتشريع الجزائري. وثانيا : الآثار المترتبة عن الإخلال بهذه الحقوق.

أولا : حقوق المسافر في عقد النقل الجوي العمومي.

لا يختلف عقد النقل الجوي عن غيره من عقود النقل، إلا من ناحية وسيلة تنفيذه ألا وهي الطائرة⁹. ومن بين تعريفات عقد النقل الجوي هو: " الاتفاق المبرم بين المسافر أو مرسل البضاعة وبين الناقل الجوي والذي يتعهد فيه هذا الأخير بمقتضاه بنقل المسافر وأمتعته أو نقل البضاعة عبر الجو بواسطة الطائرة من مكان إلى مكان آخر مدة معينة وذلك لقاء أجر محدد".¹⁰ من هنا نستشف من بين أنواع عقد النقل الجوي عقد نقل الأشخاص عرفته المادة 131 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 المعدل من القسم الأول منه المعنون بعقد النقل الجوي للركاب وأمتعته بقولها: "ينبغي أن يتم أي نقل جوي عمومي طبقا لعقد يلتزم بموجبه الناقل بواسطة الطائرة بنقل أشخاص مسجلين بأمتعتهم أو بدونها بمقابل، من محطة جوية إلى أخرى". من خلال ما سبق يظهر أن النقل الجوي للأشخاص يتخذ إحدى الصفتين:- دولي عرفته مثلا اتفاقية فارسوفيا لعام 1929 م في مادتها الأولى بقولها : "يعتبر نقل دوليا في عرف هذه الاتفاقية، كل نشاط يشترط فيه الأطراف المتعاقدة أن تكون نقطا القيام والوصول سواء كان هناك انقطاع للنقل أو كان هناك نقل من

6 لقد أدرك المجتمع الدولي أهمية وجود هذا التنظيم، فأنشأ المنظمة الدولية للطيران المدني بموجب عقد باريس بتاريخ 1919/10/3 م والتي كانت تسمى اللجنة الدولية للملاحة الدولية، غير أنها فشلت في أداء الأدوار المنوطة بها. ونتيجة لما أسفرت عنه الحروب، دعت الولايات المتحدة الأمريكية إلى عقد مؤتمر دولي والذي تم في شيكاغو بتاريخ 1944/12/7 م حيث تم إبرام معاهدة تضمنت 3 أجزاء أساسية تتعلق بالأول بتنظيم الملاحة الجوية. ويتعلق الثاني بإنشاء منظمة الطيران المدني. وخصص الثالث لتنظيم عمليات النقل الجوي. دخلت المعاهدة حيز النفاذ في 4/4/1947. انظر جمال عبد الناصر مانع، التنظيم الدولي، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر - عنابة - 2006 م، ص 428. وهي إحدى منظمات الأمم المتحدة في مدينة مونتريال-كندا- مهمتها تطوير أسس أو تقنيات الملاحة الجوية والتخطيط لها، تقوم بتنظيم الملاحة بين الدول وعمليات عبور الحدود وتسهيلها ومنع المخالفات. . . الخ.

7 الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد رقم 75 المؤرخة في 10 ديسمبر 2000 م.
8 الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد رقم 41 المؤرخة في 29 جويلية 2015 م. بالرجوع لقانون الطيران المدني نجد ثلاث أقسام من النشاطات: 1- البناء الطيران والمراقبة التقنية وصيانة الطائرات. 2- المطارات والمحطات الجوية ومحطات الطوافات. 3- الخدمات الجوية.

9 تنص المادة 2 من القانون الجزائري رقم 06/98 المحدد للقواعد العامة للطيران المدني المعدل والمتمم على: "يقصد بالمصطلحات الواردة في هذا القانون ما يأتي:

الطائرة: كل آلة تستطيع الارتفاع والتماسك والانتقال في الجو بفضل تفاعلات هوائية من غير التفاعلات هوائية على سطح الأرض.
الطائرات المدنية: كل الطائرات باستثناء الطائرات التابعة للدولة.
طائرات الدولة: كل الطائرات المملوكة للدولة والتي تؤجرها أو تستأجرها وتخصصها لإحدى الخدمات فقط. وتشمل بوجه خاص طائرات رئاسة الدولة والطائرات العسكرية بما في ذلك الطائرات التابعة للدرك الوطني والطائرات التابعة للشرطة وللجمارك وللحماية المدنية.
تعتبر الطائرات المدنية المستعملة مؤقتا في خدمة الدولة، طائرات تابعة للدولة أثناء مدة استعمالها. . . ."

10 محمد احمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفق اتفاقية مونتريال لعام 1999 م تحديث نظام وارسو، لجنة التأليف والتعريب والنشر، الكويت، 2000 م، ص 64. هناك من عرف عقد النقل الجوي بأنه: " هو عبارة عن مجموعة من القواعد القانونية التي تنظم البيئة الجوية واستغلالها. أو هو مجموعة القواعد التي تحكم العلاقات القانونية الناشئة عن استغلال الجو". انظر عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي في ضوء الطيران المدني الجديد والمستحدث من أحكام النقض وأراء الفقه، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1996 م، ص 9.

طائرة إلى أخرى أو لم يكن واقعين في إقليم طرفين سامين متعاقدين وإما في إقليم واحد من الأطراف المتعاقدة، إذا اتفقا على رسو في إقليم خاضع لسيادة دولة أخرى ولو كانت هذه الدولة غير متعاقدة¹¹. وآخر داخلي هو: "يتم بين نقطتين واقعتين في اقليين دولة واحدة. بشرط أن لا تكون الطائرة قد رست في إقليم دولة أخرى"¹².

غير أن عقد النقل الجوي للأشخاص من العقود الملزمة لجانبين وهو عقد إذعان، إذ يرتب التزامات متبادلة في ذمة طرفيه والتزامات كل طرف تعد حقوقا للطرف الأخرى.¹³ واستنادا على ذلك تعد حقوق المسافرين التزامات تقع على عاتق الناقل الجوي. من هذه الحقوق¹⁴:

1/ الحق في نقل المسافرين ونقل أمتعتهم:

يلتزم الناقل الجوي وفقا للقانون والعرف والعدالة بمجرد إبرام عقد النقل بتزويد المسافر بتذكرة السفر. واتحاد النقل الجوي الدولي (اياتا)¹⁵ فرض على جميع شركات الطيران في العالم إيقاف العمل بتذاكر الطيران الورقية اليدوية والآلية والعمل بالتذاكر الالكترونية في سنة 2008 م. وبغية عصرنه قطاع نقل وتحسين الخدمات للمسافرين أدرج مفهوم التذكرة الالكترونية في الجزائر.¹⁶ ويخضع تحديد أسعار النقل الجوي الحكومي في الجزائر لقواعد المنافسة والاتفاقيات الثنائية أو متعددة الأطراف التي وقعتها الجزائر.

وبمقتضى هذا الحق كذلك، يلتزم الناقل الجوي بنقل الراكب من مكان القيام إلى مكان الوصول على متن طائرة صالحة للملاحة الجوية. كما يلزم الناقل الجوي في مجال النقل الجوي الدولي بالتأكد من أن المسافر عند الركوب يحمل الوثائق الرسمية التي تسمح له بالدخول إلى البلد المقصود.¹⁷ وفي إطار تحسين نوعية ومستوى الخدمات بالمطار من خلال منح حقوق لركاب مؤسسات النقل الجوي العمومي لاسيما في حالة تأخر الرحلات أو إلغاءها أو تعذر ركوبهم لأسباب تعود إلى الناقل، لا بد من تكفل الناقل الجوي من حيث الإعلام والتعويض والقيام بكل مساعدات التي تتناسب مع الأضرار الناجمة عن هذه الوضعيات¹⁸.

أما بالنسبة للأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة، عملت الجزائر على منحهم حقوقا وذلك في إطار تجسيد احترام للقانون الدولي¹⁹. إذ يستفيد هذا الشخص من المساعدة الضرورية التي يقدمها له الناقل الجوي التي تسمح له بالقيام بالرحلة

11 عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 33.

12 محمد فريد العربي، القانون الجوي الداخلي والدولي، دار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، 1998 م، ص 57. عرفت المادة 131 من قانون الطيران المدني الجزائري العقد النقل، إذ تنص: "ينبغي أن يتم أي نقل جوي عمومي طبقا لعقد يلتزم بموجبه الناقل بواسطة الطائرة بنقل أشخاص مسجلين بأمتعتهم أو بدونها بمقابل من محطة جوية إلى أخرى."

13 محمد فريد العربي، المرجع السابق، ص 104.

14 الرجوع إلى التشريع الجزائري نظم حقوق ركاب النقل الجوي العمومي في المواد من المادة 173 مكرر إلى المادة 173 مكرر 5 من قانون الطيران المدني.

15 هي حلقة وصل تجارية تجمع الخطوط الجوية العالمية، حيث يمثل حوالي 260 شركة نقل جوي ما نسبته 83% من إجمالي حركة الملاحة الجوية، ويدعم الاتحاد كذلك عددا من مجالات قطاع الطيران ويساعد في صياغة سياسته المتعلقة بقضايا الطيران المهمة. انظر أكثر حول ذلك من خلال الموقع الالكتروني الذي تم زيارته في 2016/4/19 م.

16 Tfig. htcilo. org/AR contents/org-iata. htm

17 المادة 132 من القانون 06/98 المعدل: "يجب أن يثبت عقد النقل الأشخاص بتسليم وثيقة الركوب التي يمكن أن تأخذ شكل التذكرة الالكترونية ولا يؤثر غياب أو عدم صلاحية أو ضياع وثيقة الركوب على وجود عقد النقل الجوي ولا على سريانه." أما المادة 135 منه تنص: "تحدد التعريفات الدولية للنقل الجوي وفقا لقواعد المنافسة والاتفاقيات الدولية الثنائية أو المتعددة الأطراف التي وقعت عليها الجزائر".

18 انظر المادة 136 من القانون الطيران المدني الجزائري.

19 انظر المادة 173 مكرر 1 الفقرة الثانية من قانون الطيران المدني الجزائري، السابق الذكر.

19 بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 188/09 المؤرخ في 12 ماي 2009 م، المتضمن التصديق على اتفاقية حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة المعتمدة من الجمعية العامة للأمم المتحدة في 13 ديسمبر 2006 م.

التي يملك بموجبها حجزاً. كما سمح القانون الجزائري للناقل الجوي أن يشترط شخص مرافق للشخص ذي الاحتياجات الخاصة إذا كانت صحته تقتضي ذلك. بل الأكثر من ذلك، يمنع على كل مؤسسة نقل جوي عمومي من رفض حجز هؤلاء الأشخاص لرحلة معينة أو منع ركوبهم على متن الطائرة بسبب وضعيتهم²⁰. إلا في حالات محددة تتعلق أساساً بمتطلبات السلامة أو استحالة نقل الشخص المعاقب بسبب حجم الطائرة أو أبوابها²¹. وعندما يستعمل الناقل الجوي هذين الاستثناءين المنصوص عليهما قانوناً برفض قبول الحجز. يبلغ فوراً الشخص المعني بأسباب ذلك. بل الأكثر من ذلك يبلغ الناقل الجوي هذه الأسباب عند طلبها كتابياً، إلى الشخص المعني في غضون الأيام الخمسة من أيام العمل التي تلي الطلب²².

ويمكن للشخص ذي الإعاقة أو احتياجاته الخاصة أن يقدم شكوى لدى الجهة المسؤولة عن تنفيذ الالتزام في حالة الإخلال بالاحتكام الواردة في عقد النقل. وفي حالة عدم رضا صاحب الطلب أو عدم رد الجهة المسؤولة في أجل شهر ابتداء من استلام الشكوى إلى السلطة المكلفة بالطيران المدني بشأن هذه المخالفة. تطبق هذه الأحكام دون المساس باحتمال اللجوء إلى الطعن في مجال المنازعات في القانون العام.²³

كما يلتزم الناقل بنقل أمتعة الراكب. وهي عادة على نوعين:

1- **أمتعة غير مسجلة:** هي أمتعة بصحبة الراكب ويحتفظ بها ويحرسها ويحوزها إلى جانبه كحقائب اليد بعد قبولها من الناقل كأشياء صغيرة.

2- **أمتعة مسجلة:** هي بصحبة الراكب ولكنه يتخلص من حراستها بتسليمها إلى الناقل مقابل تذكرة أو بطاقة أمتعة. وقد نصت اتفاقية مونتريال في مادتها الثالثة الفقرة الثالثة: "على الناقل أن يسلم بطاقة تعريف عن كل قطعة من الأمتعة".²⁴ ونظر للإرهاب الذي أصبح يهدد النقل الجوي اتخذت الدول عدة إجراءات ومن بينها تحديد حجم الحقائب اليدوية والشخصية، تشديد إجراءات التفتيش على مستوى المطارات. .. الخ.

كما يحق للركاب الاطلاع على هوية الناقل أو الناقلين الجويين الذين يقومون بالرحلة أو الرحلات المعنية.²⁵

²⁰ انظر المادة 173 مكرر 3 فقرة الأولى من نفس القانون.

²¹ تنص نفس المادة على ما يلي: "..... أولاً - غير انه يمكن للناقل الجوي رفض قبول الحجز للراكب أو رفض ركوب هذا الشخص لما يأتي:

- من اجل الامتثال لمتطلبات السلامة المطبقة، سواء نص عليها القانون الدولي أو الوطني أو أعدتها السلطة التي سلمت شهادة الناقل الجوي العمومي إلى الناقل الجوي العمومي المعني.

- إذا كان حجم الطائرة أو أبوابها يجعل من ركوب أو نقل الراكب أو الشخص ذوي الاحتياجات الخاصة مستحيلاً جسدياً."

²² نفس المادة الفقرة الأخيرة.

²³ انظر المادة 173 مكرر 4 من قانون الطيران المدني المعدل والمتمم.

²⁴ تنص المادة 137 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 المعدل: "ينبغي إثبات نقل الأمتعة، غير الأشياء الصغيرة الشخصية التي يحتفظ بها الراكب بتسليم بيان الأمتعة أو بتسجيلها على وثيقة الركوب.

لا يؤثر غياب أو عدم صلاحية أو ضياع بيان الأمتعة، لا على وجود عقد النقل ولا على صلاحيته.

غير انه إذا قبل الناقل أمتعة دون تسليم بيان بشأنها فلا يمكنه الاستفادة من أحكام هذا القانون التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها"

²⁵ المادة 173 مكرر 1 الفقرة الأولى من قانون الطيران المدني الجزائري.

2/ الحق في سلامة الراكب وسلامة أمتعته:

من التزامات الناقل التي تعد حقوقا للراكب التزام بضمان سلامة الراكب مدة الرحلة الجوية، ونقله إلى المكان والزمان المحددين اللذان اتفقا عليهما سواء تم من قبل ناقل أو مجموعة ناقلين. كما يحرص الناقل على راحة ورعاية مستهلكه طوال الرحلة الجوية. بالإضافة إلى الحفاظ على أمتعته من التلف. غير أن الفقه اختلف حول هذا الالتزام من حيث طبيعته. فالمدرسة اللاتينية اعتبرته التزاما عقديا بنتيجة. أما المدرسة الأنجلوسكسونية اعتبرت التزام الناقل الجوي بسلامة الراكب مجرد التزام عام بوسيلة. و بالتالي لا يعتبر مسئولاً استنادا إلى فكرة الخطأ التقصيري وللتوفيق بين الاتجاهين جاءت اتفاقية وارسو وألزمت الناقل بسلامة الراكب التزاما بوسيلة، لكنها نقلت عبء الإثبات من عاتق الراكب إلى عاتق الناقل.

كما عمل القانون الجزائري على وجوب ضمان سلامة الراكب، وذلك بحرصه على صلاحية الطائرات من ذلك مسألة القابلية للملاحة المنصوص عليها في التشريعات الدولية قبل الإقلاع بالإضافة إلى بطاقة الصيانة تشير إلى خضوعها للفحص الدوري الذي يقرها صانعها مع ضمان ملائمة من مصلحة الصيانة. كما يجب أن تضم هذه الأخيرة ذوي خبرة²⁶ ووجوب تضمين اختلالات والعيوب الموجودة في الطائرة قبل إقلاعها من أجل أمن وسلامة الراكب. و قائد الطائرة مسؤول عن الاطلاع على أن الأحوال الجوية وقت الإقلاع تسمح بذلك. وألا يراهم على رؤية العين تجنباً للمخاطر اللاحقة. كما ألزم قائد الطائرة بعدم ترك مكانه شاغرا أن قرر الاستراحة. كما يجب تدريب الشركات المستغلة لطيرها على الحالات الاستعجالية لئتمكنوا من مواجهة ذلك والتعامل مع أي عمل غير شرعي يمكن أن يحدث على متن الطائرة وتدريب العادي على الطيران مرة كل 12 شهر أو 16 شهر.

كما اهتم المشرع الجزائري في قانون الطيران المدني بالبعد البيئي، من خلال إدراج مواد تهدف إلى الحد من انبعاث الغازات وتحديد الضجيج وتفويض المراقبة من السلطة المكلفة بالطيران المدني إلى هيئة تقنية معتمدة تكون وطنية وذلك لتحديد المسؤوليات لكل الأطراف والمتعاملين فيما يتعلق بالسلامة والأمن الجويين.

ومن أجل مكافحة الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد الطيران المدني والوقاية من حوادث ووقائع الطائرات نص القانون الجزائري للطيران المدني على إعداد برنامج وطني لأمن الطيران المدني يحوي التدابير اللازمة لضمان حماية الطيران المدني من الأعمال غير مشروعة وبموجب هذا البرنامج يتم إنشاء لجنة وطنية لأمن الطيران المدني ولجان محلية لأمن المطارات. كما نص على إعداد برنامج وطني لسلامة الطيران المدني تتضمن الأنظمة والأنشطة اللازمة الموجهة لتحسين السلامة وفقا لمعايير ومقاييس منظمة الطيران المدني الدولية في مجال تسيير السلامة من طرف الدولة²⁷. كما تضمن تنمة للأحكام المتعلقة بحوادث ووقائع الطائرات بإدخال مفهوم الواقعة الخطيرة التي تقتضي فتح تحقيق تقني تقوم به هيئة دائمة أو خاصة مستقلة. يمكن أن تكون وقائع الطائرات محل تحقيق تقني عندما ترى السلطة المكلفة بالطيران المدني أو هيئة التحقيق ذلك ضروري. ويدخل التحقيق التقني ضمن اختصاص الدولة الجزائرية عند وقوع حوادث أو وقائع خطيرة للطائرات فوق التراب الوطني أو إدخال المجال الجوي الجزائري أو عندما تسند هذه المهمة إلى الجزائر من طرف منظمة الطيران المدني الدولي. كما تتكفل الدولة الجزائرية بالتحقيق خارج ترابها أ ومجالها الجوي عندما يخص الحادث أو الواقعة

²⁶ انظر المرسوم التنفيذي رقم 109/14 المؤرخ في 12 مارس 2014 م المعدل والمتمم للرسوم التنفيذية 414/04 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004 م. المتعلق بشروط وكيفيات ممارسة الوظائف التي يقوم بها مستخدمو الطيران المدني، جريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 17 المؤرخة في 26 مارس 2014 م.

²⁷ انظر أهداف وتدابير الأمن والسلامة في القسم الثالث من المواد 16 مكرر 1 إلى المادة 16 مكرر 6 من قانون الطيران المدني الجزائري.

طائرة مسجلة بالجزائر أو مستغلة من طرف شخص معنوي مستقر في الجزائر في حالة لم تفتح دولة وقوع الحادث تحقيقاً تقنياً. ويجوز للدولة الجزائرية أن تفوض هيئة تحقيق تابعة لدولة أجنبية، للقيام بكل التحقيق التقني الذي يدخل ضمن اختصاصها أو جزء منه. كما يسمح لها بقبول تفويض دولة أجنبية للقيام بالتحقيق التقني الذي يدخل ضمن اختصاص تلك الدولة أو جزء منه. أن الهدف من هذا التحقيق هو جمع المعلومات وتحليلها لتحديد ظروف وأسباب وقوع الحادث أو الواقعة وهذا كله من أجل تكريس حماية وامن وسلامة المسافرين بالدرجة الأولى.

كما أن وزير النقل في الجزائر أو من يفوضه مسؤولاً عن الإعلام في حالة حدوث حادثة أو واقعة خطيرة وذلك وفقاً لاتفاقية شيكاغو للطيران المدني.

ثانياً: الآثار المترتبة عن عدم تمتع المسافر بحقوقه وفق عقد النقل الجوي.

عقد نقل الأشخاص الجوي يرتب على عاتق الناقل الجوي التزاماً بتحقيق نتيجة وهي ضمان سلامة وصول المسافرين وأمتعته المسجلة إلى المكان وفي الميعاد المتفق عليهما. فإذا تخلف ذلك، قامت مسؤولية الناقل عن تعويض الراكب عن الإضرار الملحقة به أو بأمتعته.

والمسؤولية هي جزء الإخلال بالالتزام سواء أكان عقدياً أو غير عقدي. تتنوع هذه المسؤولية من المسؤولية في حالة إصابة الراكب بضرر أو في حالة وفاته أو ضرر لأمتعته وفي حالة تأخير الرحلة أو إلغاءها. وقد قضت اتفاقية وارسو على الاختلاف والتباين بين الأنظمة القانونية الحاكمة لمسؤولية الناقل الجوي فوضعت نظاماً يركز على أربعة مبادئ²⁸ هي:

- تقوم مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ المفترض. ضمان لمصلحة الراكب بمعنى المسافر لا يلتزم بإقامة الدليل على وجود الخطأ من أي نوع كان.

- هذه القرينة ليست قاطعة بل أجازت للناقل إثبات أنه هو وتابعيه قد اتخذوا كل الاحتياطات اللازمة لتجنب وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها أو أن الضرر قد تسبب أو ساهم بخطئه في إحداث الضرر.

- خففت هذه الاتفاقية من حدة قرينة الخطأ عن طريق تحديدها للتعويض الذي يلتزم به الناقل في مواجهة المسافرين.

- لا يتمكن الناقل من الهروب من المسؤولية عن طريق الإعفاء منها أو تحديدها بمبلغ تافه لذا أبطلت الاتفاقية بطلاناً مطلقاً للشروط التي تهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية وتلك التي ترمي إلى وضع حد للتعويض اقل من الحد الذي تقرره.

وعلى هذا الأساس تتعقد مسؤولية الناقل على ضوء التشريع الجزائري:

²⁸ انظر المواد من 20 إلى 23 من اتفاقية وارسو.

- في مواجهة المسافر: وهو مسؤول إزاء كل شخص منقول طبقاً لقواعد اتفاقية وارسو وبرتوكول لاهاي المصادق عليهما من قبل الدولة الجزائرية.²⁹ الناقل الجوي وفقاً لذلك، مسؤول عن الخسائر والأضرار التي يصاب بها شخص منقول والتي تؤدي إلى وفاته أو تسبب له جرحاً أو ضرراً، شريطة أن يكون سبب تلك الخسارة أو الجرح قد وقع على متن الطائرة أو خلال عملية الإركاب أو الإنزال.³⁰

غير أنه يمكن إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو التخفيف منها إذا قدم بينة عن كون الخسارة صادرة من شخص المضرور أو مساهمته فيها. كما أن الناقل يكون غير مسؤول عندما يبرهن أنه اتخذ كل الإجراءات الضرورية لتفادي الخسارة.³¹

كما أن الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر الناتجة عن تأخر في نقل للأشخاص وأمتعتهم.

- في مواجهة أمتعة المسافر: يكون الناقل بالطائرة مسؤول عن الخسائر والأضرار الناجمة عن ضياع أو تلف أو خسارة تصيب الأمتعة المسجلة شريطة أن يكون السبب الأصلي للخسارة قد حدث وقت الذي كانت هذه الأمتعة المسجلة تحت الحراسة سواء كان ذلك في المطار أو على متن الطائرة أو في أي مكان، في حالة الهبوط هذه الأخيرة خارج محطة جوية.³² كما أن الناقل الجوي غير مسؤول عند نقل الأمتعة، إذا برهن أن الخسارة ناتجة عن عيب فيها.

خاتمة:

في الأخير نؤكد أن تمتع المستهلك المسافر بحقوقه السابقة العرض، مقترنة بأدائه لجملة من الالتزامات التي تعد هي من حقوق الناقل الجوي كدفع مقابل النقل واحترام تعليماته.

كما قد يجهل الكثير من الأشخاص الطبيعية المسافرة حقوقهم المنصوص عليها في القوانين المعنية في مواجهة شركات الطيران المدني ويتم عدم اللجوء إلى إجراءات التقاضي سواء في مكان مقر إقامة شركة النقل أو مكان إقامة المسافر. مما يجعل هذه الشركات تقصر في الكثير من الحقوق التي تعد من واجباتها إزاء مسافريها. لذلك الوجوب تكثيف من الإرشادات من أجل تثقيف المستهلك المسافر كإصدار مناشير لتوضيح ذلك. والاهتمام بإعداد مواقع الكترونية لاستقبال طلبات وشكاوي المسافرين وذلك بهدف تحقيق نقلة نوعية في مجال الاسترشاد في السفر في الجزائر وحماية الطرف الضعيف - المسافر - في عقد الإذعان فهذه مسؤولية الجميع. والإسراع بتشديد مدرسة وطنية للطيران المدني في الجزائر³³ والاهتمام بالتشريعات الخاصة بحماية حقوق المسافرين.

²⁹ تنص المادة 150 من قانون الطيران المدني الجزائري على: "مع مراعاة أحكام المادة 152 أدناه، تمارس مسؤولية الناقل الجوي إزاء كل شخص منقول طبقاً لقواعد اتفاقية وارسو المؤرخة في 12 أكتوبر 1929 م وبرتوكول لاهاي المؤرخ في 28 سبتمبر 1955 م والمصادق عليهما من طرف الجزائر."

³⁰ انظر المادة 145 من نفس القانون.

³¹ انظر المادتين: 149 و 148.

³² حسب المادة 146 من نفس القانون

³³ أعلن المدير العام لشركة الخطوط الجوية الجزائرية عبدو بودريالة من وهران على إنشاء مدرسة وطنية للطيران للتكفل بالاحتياجات في مجال تكوين موظفي الشركة. انظر ذلك على الموقع الإلكتروني الذي تم زيارته يوم 2016/4/11 م: