

التذكرة الإلكترونية المكافئة للتذكرة الورقية في مجال النقل الجوي

.Electronic ticket equivalent to paper ticket in the field of air transport

محمد لمين بن قايد علي*

جامعة امحمد بوقرة بومرداس (الجزائر)، a.benkaid@univ-boumerdes.dz

تاريخ النشر: 2023/12/31

تاريخ القبول: 2023/12/31

تاريخ الاستلام: 2023/06/22

ملخص:

إن الوسيلة الأكثر استعمالا للتنقل هي النقل الجوي، الذي يعد الوسيلة التي توفر للراكب العديد من المزايا، خاصة من حيث السرعة والسلامة لضمان. على هذا الأساس يفترض أن يمتلك الراكب تذكرة سفر تضمن له ذلك، مما يعكس ماديا وجود العقد المفترض بين الراكب والناقل. والتذكرة هي إحدى الوثائق التي تقدم للراكب والتي كانت في السابق في شكل ورقي تحولت واصبحت تذكرة إلكترونية وفقا لمتطلبات الاتفاقيات النازمة لهذا المجال لا سيما اتفاقية وارسو لسنة 1929 واتفاقية مونتريال لسنة 1999، التي تعتبران التذكرة الإلكترونية وسيلة لإثبات وجود إيجاب وقبول بين طرفي العقد.

الكلمات المفتاحية: إثبات - النقل الجوي - التذكرة الإلكترونية - راكب - تجارة الكترونية.

Abstract:

The most commonly used means of transport is air transport, which is the means that offers the passenger many advantages, especially in terms of speed and safety to be ensured. It is on this basis that the passenger is supposed to have a ticket that guarantees him, physically reflecting the existence of the presumed contract between the passenger and the carrier. The ticket is one of the documents previously submitted to the passenger in paper form which has been converted into an electronic ticket in accordance with the requirements of the conventions governing this area, in particular the 1929 Warsaw Convention and the 1999 Montreal Convention, which regard the electronic ticket as a means of proving positive and acceptable between the contracting parties.

Keywords: Proof -Air Transport- Electronic Ticket- Passenger-Electronic Commerce.

* المؤلف المراسل .

مقدمة:

إن البحث في قضايا النقل الجوي وحقوق الركاب يعد من المواضيع الجديدة بالطرح والتساؤل بما أن العديد منها مستمدة من الواقع المعاش.

سعت الاتفاقيات الدولية لا سيما منها المصادق عليها من قبل الجزائر الى حماية حقوق الركاب عبر النقل الجوي، وتم تجسيدها بنصوص تشريعية وطنية في ذات السياق ومن أبرز هذه النصوص هي اتفاقية وارسو لسنة 1929¹ واتفاقية مونتريال لسنة 1999² اللتان كانتا الحافز في استصدار المرسوم التنفيذي 175/16³.

إن صدور هذا المرسوم التنفيذي والمتعلق بشروط وكيفيات تطبيق حقوق ركاب النقل الجوي العمومي والذي جاء لحل المشاكل وتذليل العقبات ودون أن ننسى الاستجابة لتطلعات ومتطلبات الركاب في النقل الجوي، خاصة إذا تعلق الأمر بكيفية إثبات العلاقة التعاقدية بينه وبين الناقل وما يترتب عنها في حالة التأخير، التأخر أو إلغاء الرحلة .

لذا تعد التذكرة، الوسيلة المثلى التي تمنح أحقية الركوب مصحوبة بوثائق أخرى أقرتها الاتفاقيات الدولية وكذا النصوص الوطنية، وأكثر من ذلك إصدار هذه التذكرة في شكلها الرقمي، مما يستدعي بنا الأمر الى طرح الإشكالية التالية:

هل التذكرة الإلكترونية كفيلة بان تحل محل التذكرة الورقية؟ وهل يمكن وصفها بمثابة العقد الذي يربط الناقل بالراكب أم أنها وسيلة لإثباته قانونا؟

وللإجابة على هذه الإشكالية انتهجنا المنهج الوصفي من حيث طرح كافة الأطر المفاهيمية ذات الصلة بالموضوع، وكذا المنهج التحليلي الذي انصب على الخوض في أحكام المرسوم التنفيذي 16-175 وكذا الاتفاقيات الدولية التي تعتبر الإطار العام لموضوع دراستنا، علما أن للموضوع أهمية بالغة، سواء بالنسبة للنقل الجوي بوجه عام، أو ما تعلق بالركاب على وجه الخصوص. الأمر الذي أدى بنا الى هيكلة دراستنا في محورين أين خصصنا المحور الأول لضرورة اعتماد التذكرة الإلكترونية محل التذكرة الورقية، على أن خصصنا المحور الثاني لمدى تأثير التذكرة الإلكترونية على الطبيعة القانونية لعقد النقل الجوي.

المحور الأول: ضرورة حلول التذكرة الإلكترونية محل التذكرة الورقية

الملاحظ أن التطور التكنولوجي عرف فقرة نوعية خاصة عندما يتعلق الأمر بإجراء معاملات تستدعي الجودة في تقديم الخدمة من جهة، وتسهيل وتبسيط كافة الإجراءات الملازمة لذلك من جهة أخرى.

ولما احتلت التجارة الإلكترونية المكانة التي تستحقها نتيجة الخيارات الجديدة لإجراء مثل هذه المعاملات من جهة، ومن جهة أخرى نظرا للتكلفة الضئيلة لتقديم الخدمة، أصبح من الضروري مواكبة هذا التطور والحدثة لاسيما في مجال النقل الجوي، أين تعتبر التذكرة وسيلة إثبات لوجود علاقة بين الراكب والناقل.

لذا استدعى الأمر اللجوء الى استخدام التذكرة الإلكترونية التي حلت محل التذكرة الورقية بموجب النظام المنتهج من قبل المنظمة العالمية للطيران أين تقرر التخلي عن التذكرة الورقية لتحل محلها التذكرة الإلكترونية⁴، والتي تستوجب احترام شكليات وإجراءات معينة لإصدارها باعتبارها ذات طابع إلكتروني (أولاً)، وبالتالي البحث عن المبررات التي ساعدت على إقرارها (ثانياً).

أولاً: التذكرة الإلكترونية وثيقة سفر الكترونية صادرة عن شركة الطيران

مما لا شك فيه أن التذكرة التي كان يسلمها الناقل للراكب، عبارة عن تذكرة ورقية المسماة بمسند النقل، الذي كرسه كافة الاتفاقيات الدولية ابتداء من اتفاقية وارسو لسنة 1929 وكذا البروتوكولات التي تبعتها⁵، واعتبرتها من المستندات الأساسية التي تسمح للراكب الصعود للطائرة وبالتالي الاستفادة من خدمات الناقل الجوي بهذا الصدد، وهو ما تضمنته كذلك أحكام اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

في هذا السياق نجد أن اتفاقية وارسو لسنة 1929 أكدت على أن تتضمن التذكرة جملة من البيانات والشروط التي تشترطها منظمة I.A.T.A⁶، على أن يلتزم الناقل بتسليم التذكرة قبل موعد الرحلة، وأن تكون هذه التذاكر إسمية⁷.

بالمقابل، تصر منظمة I.A.T.A على أن تدرج الشروط ضمن ذات التذكرة مما يجعلها جزءاً لا يتجزأ من عقد النقل الجوي⁸.

أما اتفاقية مونتريال لسنة 1999، فإنها تحرص على أن تحتوي التذكرة البيانات الآتي ذكرها⁹:

- نقطة الانطلاق أو المغادرة والمقصد النهائي.

- بيان نقطة واحدة على الأقل إذا تعلق الأمر بتعدد نقاط التوقف يتبعها المقصد النهائي.

ولا يمكن للناقل أن يصدر مثل هذا المسند إلا إذا أخذ الشكل الذي أقرته الاتفاقيات، بحيث تُعدّ تذكرة نقل، كل مسند يحتوي على¹⁰:

__ بيان نقطتي الرحيل والمقصد.

__ بيان واحدة من نقاط التوقف إن وجدت.

__ تحديد الأحكام التي تقوم عليها مسؤولية الناقل بناء على بنود اتفاقية وارسو لسنة 1929¹¹.

بالتالي تعد التذكرة الإلكترونية نموذجاً إلكترونيًا لتذكرة ورقية تتمثل في توثيق عملية التذاكر بإنشاء قاعدة بيانات يتم تخزين فيها كافة البيانات ذات الصلة بالحجز الإلكتروني¹².

ولما كانت التذكرة هي الأداة التي تثبت العلاقة المفترضة بين كل من الراكب والناقل من جهة، ومن جهة أخرى أنّها المسند الذي يثبت وجود عقد النقل للأشخاص¹³، انتقلت شركات الطيران الى استحداث تذاكر مشفرة التي تعتبر الصورة الأولى للتذكرة الإلكترونية التي تم تجسيدها واستعمالها سنة 2008، موعد دخولها حيز التطبيق وتعميمها على جميع الناقلين.

لعل الذي يجب التأكيد عليه هو أن استعمال التذكرة الإلكترونية اقترن لزام بانتهاج إصلاحات عميقة، وأين كان لزام اعتماد الأنظمة الإلكترونية المختلفة التي أجبرت وكالات السفر اعتمادها والتأقلم والوضع الجديد الذي فرضته التطورات التي عرفتها التكنولوجيا في هذا المجال.

لذا يثير موضوع رقمنة التذكرة عدة إشكالات عملية بحيث أنه كان من المنطقي اصطحاب هذه الرقمنة بكافة النصوص القانونية التي تجعل من التذكرة الإلكترونية سهلة المناب من حيث الاستعمال وتعميمها في مجال النقل سيما النقل الجوي.

غير أن المشرع لم يورد أي نص صريح يبين من خلاله انتهاج الدولة التجارة الإلكترونية التي يجب أن تؤسس على بنى تحتية¹⁴ وتوفير كافة الأجهزة والملاحق من حواسيب وقنوات الاتصال التي تجعل من هذه التجارة الإطار العام للعمل بالتذكرة الإلكترونية.

غير أن الحالة بقيت على حالها منذ 2008 أين تم تعميم التذكرة الإلكترونية في المجال الجوي¹⁵ وأن الجزائر انتهجت التجارة الإلكترونية سنة 2018¹⁶، خاصة أنها تحتوي على عدة صور¹⁷، وأن ما يتعلق بالتذكرة الإلكترونية يندرج ضمن التجارة الإلكترونية بين الشركات والمستهلك، أي B2C¹⁸ من جهة، ومن جهة أخرى تصبح التكاليف نوعا ما زهيدة ومنخفضة.

من الجدير بالذكر أن التذكرة الإلكترونية التي يقدمها الناقل للراكب ما هي إلا مستند ورقي صادر عنه أو عن إحدى الوكالات المعدة لذلك، إصدارها يؤكد حتما أن الراكب حجز مكانا بالطائرة، وغالبا ما يتم هذا الحجز عن طريق الإنترنت وفقا لنظام يقوم على أساس تخزين المعلومات المرتبطة بكل من الزبون والأحكام النازمة للنقل.¹⁹ وعليه فحتى الحجز في هذه الحالة يعتبر حجز إلكتروني، الذي من خلاله يتحصل الراكب على بطاقة الركوب، وهو الأمر الذي نراه دائما علما وأنه يمكن للزبون نفسه القيام بعملية الحجز إلكترونيا عبر بطاقة ائتمانه والدفع الإلكتروني اللذين يسمحان له الحصول على التذكرة ولو أنها إلكترونية أي أنها لا مادية.

تأسيسا على ما سبق، فإنه لا يمكن تصور وجود حجز إلكتروني وبالتالي استصدار تذكرة إلكترونية إلا بتوافر جملة من العناصر التي نراها ذات أهمية بالغة يمكن حصرها في:

- محرك حجز عبر صفحات الإنترنت مخصص للعملية.
- قاعدة بيانات من خلالها تُعرض التسعيرة والخدمات المختلفة.
- آلة استصدار التذاكر الإلكترونية.
- آلة الدفع الإلكتروني.
- وأخيرا موقع رئيسي للناقل.

يترتب عن كل هذا أنه بتوافر كافة الأليات والأجهزة التي تجعل من استصدار التذكرة بصفة إلكترونية، فإن الأهمية من رقمنة هذه التذكرة تتمحور حول ما يلي:

- عدم ضياع التذكرة وإبقائها مخزنة لدى الناقل، ومنه استدعى الأمر طلبها لكن تقديمها بعدة نسخ.
- تبسيط كافة الإجراءات الملازمة لعملية السفر من حجز وركوب وغيرها من المراحل التي تعتبر شاقة بالنسبة للراكب والناقل.
- إمكانية تعديل وإدخال تغييرات على التذكرة بطلب من الراكب، ووفقا لما تقتضيه الحاجة لذلك.
- لا حاجة للحضور الجسدي للحصول عليها.
- إنمّا آمنة، تجعل من عمليات القرصنة واختراقها منعقدة تماما.
- بهدف تحقيق كافة هذه الأمور فإن التذكرة الإلكترونية هي تذكرة تنشئ في ظل سجلات تحتوي على قاعدة معلومات مرتبطة بالناقل والبيانات المتعلقة بالراكب وتكون مرفوقة بوصل مسار الرحلة وكذا وثيقة الأمتعة.²⁰
- وعليه إذا حاولنا المقارنة بين التذكرة الورقية التقليدية والتذكرة الإلكترونية، نجد أن التذكرة الورقية يستوجب إصدارها الجهد والتكاليف الباهظة، عكس التذكرة الإلكترونية التي في الواقع تتطلب جملة من الأجهزة والأنظمة الإلكترونية، ولكنها لا تؤثر مستقبلا على إصدار التذكرة لما لها من بساطة الإجراءات، الأمن والأمان في حماية كافة المعطيات المتعلقة بالزبون والناقل والسرعة في العملية، كل ذلك تحت غطاء التجارة الإلكترونية التي اعتبرتها منظمة التجارة العالمية مجموعة متكاملة من عمليات عقد الصفقات وتأسيس الروابط التجارية وتوزيع وتسويق وبيع المنتجات بوسائل الإلكترونية.²¹

كما أنّها تعتبر كذلك التجارة عبر شبكة الإنترنت بامتياز لما لها من تأثير على السرعة في التنفيذ وتوفير كافة شروط الأمان لتحقيق ذلك.²²

ثانيا: مبررات إصدار التذكرة الإلكترونية

إن التذكرة التي تسلم للراكب من قبل شركة الطيران تعد بمثابة الإذن الذي يمنحه الناقل لتمكينهم الصعود الى الطائرة، أين نجدتها تحتوي على جملة من التفاصيل تلك المتعلقة بأوقات الرحلة، فالتذكرة الإلكترونية تكون دائما مصحوبة ببطاقة الصعود الى الطائرة والتي تختلف تماما عن التذكرة، لأن هذه الأخيرة أي التذكرة ما هي إلا وثيقة تثبت وجود عقد بين الناقل والراكب من جهة، وأنها تسلم بمجرد الحجز الإلكتروني، أما بطاقة الراكب فتسلم للراكب عند تواجده بالمطار حتى يسمح ويؤذن له الصعود للطائرة بطبيعة الحال مرفقة بالتذكرة.

نشير فقط أنه على الرغم من أن التذكرة الإلكترونية لا تسلم بالضرورة للراكب إلا إذا طلبها أو كان قد قام بالحجز لدى الوكالة بالمطار، فهنا تسلم له في شكل وركي حتى يتسنى له الصعود للطائرة دائما مرفقة ببطاقة الراكب. إن اعتبار التذكرة الإلكترونية السبيل الوحيد المتاح للراكب قصد إثبات العلاقة التعاقدية بينه وبين الناقل، والتي تندرج في إطار الإثبات الإلكتروني الذي لا يقل أهمية عن الإثبات التقليدي لارتباطه بقاعدة عدم جواز اقتضاء الشخص حقه بنفسه، والذي يعد وليد التقدم التكنولوجي أين أصبحت القواعد التقليدية عاجزة عن ذلك.²³

وعليه وبعد تعميم التذكرة الإلكترونية أصبحت تحل محل التذكرة الورقية، التي كان بها العمل منذ عقود طويلة، فإن ذلك له مبرراته التي يمكن حصرها فيما يلي:

1_ حماية البيئة وتخفيض كبير للتكاليف:

إن المبرر الرئيسي الذي نراه مؤسسا لاعتماد التذكرة الإلكترونية عوضا التذكرة الورقية هو بالدرجة الأولى حماية البيئة لما لها من تأثير على تقليل العمل بالورق الذي يعد في حد ذاته ملوثا كبيرا للبيئة والحفاظ على الثروة الغابية بما أن الورق مشتق من الأشجار.

ومن جهة أخرى نجد أن العمل بالتذكرة الإلكترونية وتعميمها يرجع بالأساس الى تخفيض التكاليف بقدر كبير، أين عملية حسابية صغيرة تبين الفارق الكبير في اعتماد التذكرة الورقية التي تكلف عشرة أضعاف قيمة التذكرة الإلكترونية، وبالتالي الأمر سيعود بالفائدة على الناقلين وشركات الطيران لا سيما من الناحية المالية.

2_ أن التذكرة الإلكترونية طريقة لتوثيق عملية البيع:

ويقصد بذلك، أن المعلومات الموجودة بالتذكرة والمتعلقة بكل من الراكب والناقل محفوظة في سجل إلكتروني في شكل قاعدة بيانات، وبالتالي فإنه لا داعي من إصدار التذكرة في شكلها الورقي، واعتماد التذكرة الإلكترونية وسيلة لإثبات عملية النقل²⁴.

3_ التذكرة الإلكترونية وسيلة لإثبات وتحديد المسؤولية:

إن المبرر الآخر لاعتماد التذكرة الإلكترونية أنه عند إصدارها فإنها تؤسس على كافة الاتفاقيات الدولية، لا سيما اتفاقية وارسو لسنة 1929 واتفاقية مونتريال لسنة 1999 التي من خلالها وباعتماد على التذكرة، يمكن تأسيس وتحديد المسؤولية من عدمها التي يمكن للناقل أن يتحملها، أو أن يعفي نفسه منها وفقا للأوضاع المقررة قانونا بالاتفاقيات سالفه الذكر.

4_ مراعاة مراكز ذوي الاحتياجات الخاصة:

لعل اللافت للانتباه أن التذكرة الإلكترونية على الرغم من أنها ستوفر الوقت الوافر لاستصدارها واعتمادها إلكترونيا سيقدم خدمة جلية لذوي الاحتياجات الخاصة وكذا فئة كبار السن وغيرهم ممن يصعب عليهم التنقل لاقتناء تذكرتهم، فإن نظام التذكرة الإلكترونية نراه جدا مناسبا لهذه الطائفة من الأشخاص ناهيك على تقليل المعاناة التي قد يصادفونها لاقتنائهم التذكرة.

المحور الثاني: مدى تأثير التذكرة الإلكترونية على الطبيعة القانونية لعقد النقل الجوي

منذ إعلان المنظمة الدولية للنقل الجوي²⁵ تاريخ اعتمادها، التذكرة الإلكترونية، ومنه تخليها عن التذكرة الورقية بتاريخ 2008/05/31، أصبح الجميع ينظر لهذه الوثيقة وأنها تعتبر طفرة نوعية في مجال النقل الجوي، بحيث انعدامها وعدم تسليمها للراكب ترتب مسؤولية الناقل في حال حدوث أضرار تلحق هذا الأخير²⁶.

وبمجرد اعتماد **TICKET _ E²⁷** التي أصبحت البديل للتذكرة الورقية فإن الأمر يتعلق بالاطلاع على رقم الحجز الذي تم مع العلم أن هذا الأخير هو كذلك يتم بطريقة إلكترونية والذي يغنيك تماما الحصول وحمل تذكرة ورقية، بل الأمر ينحصر في وجود حجزك في قاعدة البيانات عبر السجلات الموجودة في الأنظمة الإلكترونية المعتمدة من قبل شركة الطيران.

انطلاقا من هذا فإن التذكرة الإلكترونية في حقيقة الأمر تعبر عن إرادتين متقابلتين، هي إرادة الراكب الراغب في استعمال وسيلة النقل الجوي من جهة، والناقل أو شركة الطيران التي تقدم الخدمة لزبونها، كل ذلك عبر تذكرة النقل التي أقرتها صراحة اتفاقية وارسو لسنة 1929،²⁸ ومنه يطرح التساؤل حول مدى تأثيرها على الطبيعة القانونية لعقد النقل. ومرد ذلك مدى اعتبارها بمثابة عقد أو تقترب منه (مطلب 01) أو أنها مجرد تنظيم إداري لإثبات التزامات الطرفين (مطلب 02).

أولا: مدى اعتبار التذكرة الإلكترونية عقدا يرتب التزامات على الناقل

إن تنظيم اتفاقية وارسو للتذكرة بوجه عام وبالتالي التذكرة الإلكترونية بعد اعتمادها سنة 2008 جاءت على أساس أن تسليم التذكرة من بين الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل والتي تعد من قبيل وثائق النقل التي نظمتها هذه الاتفاقية وأحاطتها بكافة العناصر الواجب احترامها لاعتبارها كذلك.

لا يمكن نفي ما أقرته المنظمة العالمية للطيران فيما يخص التذكرة سواء كانت ورقية (سابقا) أو إلكترونية كما هو الحال في الوقت الراهن، أنها أكدت على شركات الطيران أن تتخذ شكلا موحدا لهذه التذكرة الإلكترونية باحتوائها جملة من البنود التي يجب أن تكون في أي تذكرة.²⁹

وبالرجوع الى أحكام الاتفاقيات الدولية وكذا قانون الطيران يتضح أن عقد النقل الجوي من العقود التي تنسم بالرضائية، أي تنعقد بمجرد تلاقي الإرادتين لكل من الراكب والناقل على أن تكون الإرادة صحيحة وخالية من كافة العيوب، وبالتالي فهو كبقية العقود تختلف عنه فقط من حيث وسيلة إثباته.³⁰

على أن الإيجاب والقبول يتحققان بمجرد أن حضر الراكب وتلاقي إيجابه بقبول الناقل، ومنه ينعقد العقد بقوة القانون ولا يجوز للناقل رفض ذلك.

أكثر من كل ذلك، قد يعتبر عقد النقل الجوي من العقود التي تبرم في بيئة رقمية وبالتالي يعد من بين العقود الإلكترونية باعتبارها أهم عقود التجارة الدولية لخصوصية قيامها على مرحلة سابقة للمعاملة الإلكترونية وهي أن يعرض المورد الخدمة ، وفي حالة ما إذا ارتضى الزبون بذلك يصادق على العقد³¹

بالمقابل يتسم نفس العقد بأنه عقد إذعان من شأنه جعل الراكب قبول بنوده دون مناقشتها، لا سيما تلك المرتبطة بتقديم الخدمة أين نجد الراكب لا يوليها الأهمية بما أن همه الوحيد هو حصوله على تذكرة النقل التي تعد بمثابة وسيلة إثبات لإبرام عقد النقل الجوي واعتبار ذلك لا يؤثر في جانبه الرضائي.³²

فضلا عن ذلك يعتبر عقد النقل الجوي عملا تجاريا تنطبق عليه كافة الأحكام والمبادئ التجارية ومنه يمكن إثباته بشق الوسائل وفقا لمبدأ حرية الإثبات في المسائل التجارية.

واعتباره كذلك، أكدت اتفاقية وارسو وكذا اتفاقية مونتريال على أن من بين الوسائل الثبوتية لمثل هذا العقد تنحصر في التذكرة التي يسلمها الناقل للراكب.³³

ينتج عن ذلك أن في الواقع إصدار الناقل للتذكرة الإلكترونية لا يعد في حد ذاته العقد المزمع إبرامه مع الراكب، بقدر ما أن هذه الأخيرة وثيقة تثبت من خلالها أن الراكب قد حجز مكانا للسفر والانتقال عبر وسيلة النقل، وهو ما أقرته أحكام المادة 13 من القانون 14/15 التي تعتبر التذكرة وثيقة ركوب قيد الصلاحية ليس إلا.³⁴
في نفس السياق جاءت أحكام المادة 01 فقرة " د " من المرسوم التنفيذي 175/16³⁵ لتؤكد على أن التذكرة الإلكترونية تأكيد للحجز وتسجيله.³⁶

تأسيسا على كافة هذه العناصر التي تكتسي من الأهمية، تعد التذكرة الإلكترونية دليلا قاطعا على إبرام العقد وليست العقد في حد ذاته بما أنه لا يقتزن أساسا بإبرامه بضرورة إصدار وتسليم التذكرة، بما أن استصدارها يتم لاحقا للعقد وأن الطابع الإلكتروني لهذه الأخيرة يمكن الاستغناء عليها بما أنها مخزنة في سجلات إلكترونية.

لعل اللبس الذي وقع في مدى اعتبار هذه التذكرة عقدا أم وسيلة لإثباته، هي تلك الشروط التي تحتويها التذكرة التي تجعل من خلالها العقد من عقود الإذعان، مما جعل الكثير اعتبارها عقدا وأنها الوسيلة المادية لإبرامه وهو الأمر الذي لا يقبله المنطق ولا حتى الأحكام النازمة للعقد الإلكتروني.³⁷

ثانيا: التذكرة الإلكترونية مجرد تنظيم إداري لإثبات الالتزامات المتبادلة بين طرفي عقد النقل الجوي

عملا بأحكام الاتفاقيات الدولية من جهة، والمرسوم التنفيذي 175/16 سالف الذكر، يتضح بإسهاب أن التذكرة الإلكترونية أداة لإثبات عقد النقل الجوي، وبالتالي فهي مجرد تنظيم إداري لاحق لعقد النقل الجوي التي تحتوي على وثيقتين هما:

— التذكرة الإلكترونية.

— إيصال الرحلة أو الركوب.

فالتذكرة الإلكترونية عبر كافة التشريعات سواء الداخلية أو الدولية، أظهرتها على أنها أداة لإثبات العقد دون سواه، وأن ضياعها لا يؤثر في أي حال من الأحوال في صحة العقد ووجوده، بما أنه يمكن الحصول على نسخ منه من السجلات الإلكترونية المخزنة.

وما دام أن هذه التذكرة ذات طابع إلكتروني تنعدم فيها الدعامة الورقية، وبالمقابل ضياعها أو عدم وجودها بحوزة الراكب لا تعيق في حال من الأحوال تنفيذ عقد النقل الجوي، بما أن الأمر يتعلق أساسا بإثبات وجوده بوجود هذه الوثيقة من جهة، وأن هذه التذكرة ما هي إلا السند الذي يحتوي المعلومات المتعلقة بالراكب من إثبات هويته والعناصر المكونة لعملية النقل الجوي لتحديد الزمن والمكان لتنفيذ العقد في حد ذاته.

وعليه فإن العقد يبرم ولو لم توجد تذكرة النقل أو عدم صحتها بما أن العقد في حد ذاته خاضع أساسا لاتفاقيات دولية من بينها اتفاقية وارسو لسنة 1929 وكذا اتفاقية مونتريال لسنة 1999، وأن للراكب الحق في الحصول على وسيلة تثبت ذلك وتمثل في التذكرة أو أي وسيلة تثبت ذلك.

خاتمة:

أظهرت الدراسة أنه بعد إصرار المنظمة العالمية للطيران على تعميم التذكرة الإلكترونية وحلها محل التذكرة الورقية، كان الهدف من ذلك تبسيط بالقدر الكبير لإجراءات السفر والنقل الجوي على العموم. واعتماد التذكرة الإلكترونية يعد بمثابة تقدم الخدمات على أحسن وجه مراعاة للمركز القانوني الذي يحتله الراكب بصفته زبونا وطرفا في عقد النقل من جهة، ومستهلك من جهة أخرى، يحتمي بالقواعد النازمة لها المكرسة بموجب المرسوم التنفيذي 175/16.

ولا مجال للشك أن الاعتماد على ما توصل إليه التطور التكنولوجي في مجال النقل الجوي، أن العمل يمثل هذه التذكرة كانت له مزايا جمة على الرغم من المعوقات التي تخللت مراحل اعتمادها مما يستدعي الأمر الى تجميع رقمته النقل الجوي بكافة وسائله لا سيما منها تذكرة النقل حتى يتسنى للجميع من راكب وناقل الاستفادة مباشرة من هذه الرقمنة خاصة في حال ضياعها الذي لا يؤثر سلبا على اثبات العلاقة التعاقدية بينهما.

ومن خلال ما تم سرده سابقا يمكن أن نستنتج التالي:

__ أن التذكرة الإلكترونية لم تؤثر مباشرة على المركز القانوني للراكب بقدر ما أنها بسطت وسهلت كافة الإجراءات القانونية للنقل الجوي.

__ أن للتذكرة الإلكترونية العديد من المزايا سواء بالنسبة للراكب أو الناقل أهمها، الأمان المتوفر من حيث ضياعها أو إتلافها لا يؤثر في عدم وجودها.

__ أن أساس التذكرة الإلكترونية أساس قانوني دولي منبثق من الاتفاقيات الدولية المنظمة لها أو وطنيا من خلال التشريعات النازمة والضابطة لها.

وعليه نوصي بما يلي:

✓ تجميع العمل بأحكام ومبادئ اتفاقية وارسو 1929 ومونتريال 1999.

✓ السهر على تنظيم النقل الجوي داخليا من خلال النصوص التشريعية الموضحة لكافة الإشكالات الناتجة عن سوء تفسير أحكام الاتفاقيات السالفة الذكر.

✓ ضرورة رقمنة قطاع النقل الجوي والسهر على مواكبة التطور التكنولوجي.

قائمة المراجع:

الكتب:

- ناصر خليل، التجارة والتسويق الإلكتروني، دار أسامة، الأردن، 2015.
- علاء الحامي وعصبون السعدون، تطبيقات تكنولوجيا المعلومات في الأعمال الإلكترونية المتطورة، دار وائل الأردن، 2016.
- محمد الصبري، البيع والشراء عبر الأنترنت، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية 2008.
- مصطفى يوسف كافي، التجارة الإلكترونية، دار مؤسسة رسلان، دمشق، 2010.
- عزيز العكيلي، الوسيط في شرح التشريعات التجارية، دار الثقافة للنشر والتوزيع عمان 2008.
- بوزيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، 1974 القاهرة.
- هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2002
- Jean-Pierre TOSI , responsabilité aérienne , éditions techniques S.A paris, 1979.

الرسائل و الأطروحات الجامعية:

- علاء الدين قاسم احمد المومني، التعويض عن الاضرار الناشئة عن النقل الجوي (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير في القانون، كلية الدراسات الفقهية والقانونية، جامعة آل البيت، الأردن، 2005.
- وضحة ملاح المطيري، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقا للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير في القانون الخاص كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، 2011.
- دمانة محمد، دفع المسؤولية المدنية للناقل، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة تلمسان، 2010/2011.
- سماح محمودي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي، دراسة في ظل اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999، أطروحة دكتوراه علوم في الحقوق، تخصص قانون الأعمال، جامعة باتنة، 2014/2015.

المقالات:

- بن جيلالي سميرة، المسؤولية الناشئة في حالة إخلال الناقل الجوي للبضائع بالالتزام بالسلامة، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية السياسية، مجلد 03، عدد 01 مارس 2018، جامعة المسيلة.
- فهيمة قسوري، خصوصية الحرية التعاقدية في العرض التجاري الإلكتروني طبقا للقانون 18-05 المتعلق بالتجارة الإلكترونية، مجلة البحوث في العقود و قانون الاعمال، جامعة قسنطينة، مجلد 03، عدد 02، 2018
- سكر كنزة، استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصال في عملية البيع بالمؤسسة " دراسة حالة التذكرة الإلكترونية للخطوط الجوية الجزائرية"، مجلة دفاتر اقتصادية، جامعة زيان عاشور الجلفة، مجلد 08، عدد 01، 2017.
- سلطاني ليلي، حقوق راكب الطائرة في مواجهة الناقل الجوي العمومي على ضوء الاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري، مجلة القانون العام الجزائري والمقارن، المجلد الأول، العدد الثاني، 2015.

- ماية بن مبارك، الاثبات الالكتروني في مجال القانون الخاص الجزائري، مجلة البحوث في العقود و قانون الاعمال، جامعة قسنطينة، مجلد 07، عدد 02، 2022

- محمد امين منصوري، التطبيقات القانونية للتذكرة الالكترونية في النقل الجوي للأشخاص، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، جامعة الشلف، مجلد 07، عدد 02، 2021

النصوص القانونية:

- القانون 06/98 المحدد للقواعد العامة للطيران المدني الجزائري المؤرخ في 27/06/1998، ج ر عدد 48 بتاريخ 28/06/1998.

- القانون 14/15 المؤرخ في 15/06/2015 يعدل ويتمم قانون الطيران المدني 06/98، ج ر عدد 41 بتاريخ 29/06/2015.

- قانون 05/18 المؤرخ في 10/05/2018، يتعلق بالتجارة الإلكترونية، ج ر عدد 28 بتاريخ 16/05/2018.

- المرسوم التنفيذي 175/16 المؤرخ في 14/06/2016 تحدد شروط وكيفيات تطبيق حقوق ركاب النقل الجوي العمومي، ج ر عدد 36 بتاريخ 19/06/2016.

المواقع الإلكترونية:

- www.wikipedia.com

- www.logitravel.fr

- حبش فريجة، عقد النقل الجوي في الاتفاقيات الدولية، أثاره وطبيعته القانونية www.almanhal.com

الهوامش:

¹ اتفاقية وارسو حول توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي المؤرخة في 28/10/1929.

² اتفاقية مونتريال حول توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي حررت في مونتريال بتاريخ 28/05/1999.

³ المرسوم التنفيذي 175/16 المؤرخ في 14/06/2016 تحدد شروط وكيفيات تطبيق حقوق ركاب النقل الجوي العمومي، ج ر عدد 36 بتاريخ 19/06/2016

⁴ سكر كنزة، استخدام تكنولوجيات المعلومات والاتصال في عملية البيع بالمؤسسة " دراسة حالة التذكرة الإلكترونية للخطوط الجوية الجزائرية"، مجلة دفاتر اقتصادية، جامعة زيان عاشور الجلفة، مجلد 08، عدد 01، 2017، ص 62.

⁵ _ بروتوكول لاهاي لسنة 1955.

_ بروتوكول غواتيمالا لسنة 1971.

⁶ International Air Transport Association

⁷ سماح محمودي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي، دراسة في ظل اتفاقيتي وارسو 1929 واتفاقية مونتريال 1999، اطروحة دكتوراه

علوم ، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة باتنة، 2014-2015، ص 84

⁸ سماح محمودي، نفس المرجع، ص 84.

⁹ سماح محمودي، نفس المرجع، ص 85.

¹⁰ علاء الدين قاسم احمد المومني، التعويض عن الأضرار الناشئة عن النقل الجوي (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير في القانون، كلية الدراسات الفقهية والقانونية، جامعة آل البيت، الأردن، 2005، ص 40.

¹¹ بن جيلالي سميرة، المسؤولية الناشئة في حالة إخلال الناقل الجوي للبضائع بالالتزام بالسلامة، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية السياسية، مجلد 03، عدد 01، مارس 2018، جامعة المسيلة، ص 800.

¹² محمد امين منصوري، التطبيقات القانونية للتذكرة الإلكترونية في النقل الجوي للأشخاص، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، جامعة الشلف، مجلد 07، عدد 02، 2021، ص 1361.

¹³ هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2002، ص 366.

¹⁴ علاء الحامي وعصبون السعدون، تطبيقات تكنولوجيا المعلومات في الأعمال الإلكترونية المتطورة، دار وائل الأردن، 2016، ص 227.

¹⁵ سلطاني ليلي، حقوق راكب الطائرة في مواجهة الناقل الجوي العمومي على ضوء الاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري، مجلة القانون العام الجزائري والمقارن، المجلد الأول، العدد الثاني، 2015، ص 47.

¹⁶ قانون 05/18 المؤرخ في 2018/05/10، يتعلق بالتجارة الإلكترونية، ج ر عدد 28 بتاريخ 2018/05/16.

__ ¹⁷ تجارة الكترونية بين الشركات B2B

__ تجارة الكترونية بين الشركات والمستهلك B2C

__ تجارة الكترونية بين المستهلكين C2C

__ تجارة الكترونية من المستهلك الى الشركات C2B

__ تجارة الكترونية من الشركات الى الإدارات B2A

__ تجارة إلكترونية من المستهلك الى الإدارة C2A

أنظر كذلك: ناصر خليل: التجارة والتسويق الإلكتروني، دار أسامة، الأردن، 2015، ص 30.

¹⁸ تجارة الكترونية بين الشركات والمستهلك

¹⁹ www.wikipedia.com

²⁰ سكر كنزة، مرجع سابق، ص 61.

VOIR AUSSI : www.logitravel.fr

²¹ محمد الصربي، البيع والشراء عبر الأنترنت، المكتب الجامعي الحديث، الاسكندرية، 2008، ص 147.

²² مصطفى يوسف كافي، التجارة الإلكترونية، دار مؤسسة رسلان، دمشق، 2010، ص 08.

²³ ماية بن مبارك، الاثبات الالكتروني في مجال القانون الخاص الجزائري، مجلة البحوث في العقود و قانون الاعمال، جامعة قسنطينة، مجلد 07، عدد 02، 2022، ص 628.

²⁴ عزيز العكيلي، الوسيط في شرح التشريعات التجارية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان ، 2008، ص 127.

²⁵ I.A.T.A : International Air Transport Association

²⁶ محمد دمانة، دفع المسؤولية المدنية للناقل، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة تلمسان، 2010/2011، ص 16.

Voir aussi :Jean-Pierre TOSI , responsabilité aérienne , éditions techniques S.A paris, 1979 , page 129.

²⁷ Electronic Ticket

²⁸ المادة 03 الفقرة الثانية منها: " تكون لتذكرة النقل حجيتها من حيث انعقاد العقد وشروطه ما لم يثبت عكس ذلك".

انظر كذلك المادة 132 من القانون 06/98 المحدد للقواعد العامة للطيران المدني الجزائري المؤرخ في 27/06/1998، ج ر عدد 48 بتاريخ 1998/06/28.

²⁹ رضوان بوزيد ، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، 1974، القاهرة، ص 277.

³⁰ وضحة ملاح المطيري، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقا للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، 2011، ص 15.

³¹ فهمية قسوري، خصوصية الحرية التعاقدية في العرض التجاري الالكتروني طبقا للقانون 18-05 المتعلق بالتجارة الالكترونية، مجلة البحوث في العقود و قانون الاعمال، جامعة قسنطينة، مجلد 03، عدد 02، 2018، ص 184.

³² فريجة حبش ، عقد النقل الجوي في الاتفاقيات الدولية، أثاره وطبيعته القانونية، www.almanhal.com

³³ سماح محمودي ، مرجع سابق، ص 80.

³⁴ القانون 14/15 المؤرخ في 15/06/2015 يعدل ويتمم قانون الطيران المدني 06/98، ج ر عدد 41 بتاريخ 2015/06/29.

³⁵ المرسوم التنفيذي 175/16 المؤرخ في 14/06/2016 تحدد شروط وكيفيات تطبيق حقوق ركاب النقل الجوي العمومي، ج ر عدد 36 بتاريخ 2016/06/19.

³⁶ أحكام المادة 02 فقرة " هـ " من المرسوم التنفيذي 175/16.

³⁷ المادة 06 فقرة 02 من القانون 05/18 المتعلق بالتجارة الإلكترونية، ج ر عدد 28 بتاريخ 2018/05/16.