



جامعة بلحاج بوشعيب عين تموشنت



كلية الحقوق

القسم: الحقوق

تنفيذ عقد النقل الجوي للبضائع

تخصص: قانون خاص

مذكرة مكملة لنيل شهادة ماستر في الحقوق

تحت إشراف الدكتورة:

من إعداد الطالبتين:

- د. بورطال أمينة

• جودي مروى فريال

• قيطون كميليا

لجنة المناقشة:

مشرفا	بورطال أمينة	أستاذة محاضر ب	جامعة عين تموشنت
رئيسا	بوكايس سميرة	أستاذة مساعدة ب	جامعة عين تموشنت
مناقشا	بليدي سميرة	أستاذة مساعدة ب	جامعة عين تموشنت

السنة الجامعية: 2023-2024

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

1438

الشكر والتقدير

الحمد لله الذي هدانا لهذا وما كنا لنهتد لولا أن هدانا الله
والصلاة والسلام على سيدنا محمد وعلى آله وأصحابه أجمعين
لا يسعني وأنا أنهي هذا العمل إلا أن أتقدم بفائق الشكر والإمتناء
إلى كل من مد لي يد العون وساعدني في هذا البحث، وأخص منهم
بالمذكر المشرفة (أ. بورطال أمينة) التي أشرفت بعناية فائقة
على البحث، وما قدمته من توجيهات سديدة، جزاها الله عنا خير الجزاء
وشكر خاص لأعضاء لجنة المناقشة:

الأستاذة: بوكايس سمية

الأستاذة: بليدي سميرة

الإهداء

بكل فخر اهدي تخرجي إلى من احمل اسمه بكل افتخار سندي وقوتي بعد الله

والدي العزيز "رحمه الله"

إلى نور عيني وحظي الجيد إلى من كانت الداعم الأول لتحقيق طموحي

إلى من كانت سندي في السراء والضراء وسهلت لي الشدائد بدعائها

إلى من جعل الله الجنة تحت أقدامها

أمي الحبيبة "أطال الله في عمرها"

إلى ضلعي الثابت وأمان أيامي إلى من شددت عضدي بهم إخوتي الأعزاء

إلى رفيقتي التي جمعتني بها كلية الحقوق "مروى"

إلى حبيبة قلبي ابنتي " لجين "

ها أنا اليوم أتممت مسيرتي الدراسية راجية من الله تعالى أن ينفعني بما علمني

قيطون كميليا

الإهداء

لم تكن الرحلة قصيرة ولا ينبغي لها ان تكون لم يكن الحلم قريبا و لا الطريق كان محفوظا
بالتسهيلات لكنني فعلتها فالحمد لله الذي يسر البدايات و بلغنا النهايات .

اهدي بكل حب مذكرة تخرجي الى

نفسى العظيمة الفتية التي تحملت كل العثرات و أكملت رغم الصعوبات

الى اعظم الأشخاص و اعز الناس على روجي الى الذي احمل اسمه بكل فخر الذي ساندي و
ملاذي بعد الله الذي لطالما حفنتي دعواته ، أبي الغالي حبيبي

الى الغالية التي كانت املي الى القلب الحنون التي ساندتني و دعمتني و نورت طريقي
بدعواتها ، التي الجنة تحت اقدامها ،أمي الغالية حبيبتني

الى من دامت لي اياديهم وقت ضعفي ،الى ضلعي الثابت و امان قلبي الى من وهبني الله
نعمة وجودهم في حياتي ..اخوتي (محمد ، فوزية، ابتسام ، سعيدة، هاجر ، هاني)

الى كتاكيت العائلة من خالتهم الصغيرة و التي تعتبر اعز اصدقائهم الى قطار العائلة
(إنصاف، ملاك، محمد ،لجين ،ريهام ،ادم ،سعيدو، تسنيم ،محمد ،سعيد ، فاطمة الزهراء
إسحاق ،أسينات ، يزن)

الى كل فرد من عائلتي تمنى لي النجاح الى أصدقاء السنين احبائي زميلتي في هذا
الإنجاز (كاميليا)، الى كل من مدى لي يد العون عند حاجتي و ساعدني في هذا المشوار .

جودي مروى فريال

قائمة المختصرات:

_ ج: الجزء.

_ ج.ر: جريدة رسمية.

_ د.ب.ن: دون بلد نشر.

_ د.س.ن: دون سنة نشر.

_ ص: صفحة.

مقدمة

مقدمة:

يعد النقل من الحاجات الأساسية التي عبر عنها الإنسان عبر العصور، وهذا لإشباع حاجاته الشخصية والتجارية، فهو يعتبر أهم الدعائم الأساسية التي يركز عليها النشاط الاقتصادي الحديث، ويتجلى هذا من خلال تدخله في تحقيق فكرة التداول التي تمثل عصب النشاط الاقتصادي، حيث أن تبادل البضائع والمنتجات التجارية يسمح بإبرام النشاطات الأخرى فما من بيع أو شراء إلا ويعقبه نقل البضاعة من البائع والمشتري.

كما يساعد النقل على تسويق المنتجات من خلال نقلها من مكان إنتاجها إلى مكان استهلاكها وفقا لمقتضيات العرض والطلب، وتظهر أهمية النقل في تنشيط حركة المجتمع عن طريق توفير وسائل النقل الملائمة التي تضمن نقل الأفراد والممتلكات في أحسن الظروف وتقرب المسافات بين الشعوب، وبالتالي فهو يعد احد أهم المعايير التي يقاس على إثرها مدى تقدم الدول.¹

ويأتي عقد النقل الجوي للبضائع في مقدمة العقود التجارية الذي حضي باهتمام الدول، خاصة تلك البضائع التي تحتاج إلى سرعة فائقة في نقلها، وكذا نقل البضائع خفيفة الوزن عالية القيمة كالمعادن النفيسة والمجوهرات والأجهزة العلمية.²

وذلك أن عقد نقل البضائع جوا من العقود الرضائية ذات طابع إذعان، يشترط لتكوينه توافر أركان موضوعية عامة وخاصة،³ مما يمكن مرسل البضاعة من مناقشة وتعديل شروط العقد الذي تُعد مسبقا من قبل شركات النقل الجوي، وهو ما يستوجب عليه قبول هذه الشروط الموحدة والمطبوعة في خطاب النقل، حيث يتعذر على الشاحن رفض هذه الشروط، غير أن أهم علاقة تنشأ في مجال النقل تربط بين الناقل الجوي ومتلقي خدمة النقل، والتي تشكل عملا ماديا يكمن في نقل البضاعة من مكان لآخر.⁴

وبناء عليه يعد النقل الغرض الأساسي الذي يسعى إليه المرسل والالتزام الرئيسي الذي يتعهد الناقل الجوي بتنفيذه، بهدف توصيل البضاعة من نقطة الانطلاق إلى نقطة الوصول فالناقل مجبر على إجراء النقل المتفق عليه، محافظا على سلامة البضائع المنقولة طوال الرحلة.

¹ - محمد فريد العريني، القانون الجوي النقل الجوي الداخلي والدولي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2004، ص 55.

² - طيب عز الدين، تأسس المسؤولية المدنية للناقل الجوي في تقنية الطيران المدني الجزائري رقم 06/98، رسالة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق، بن عكنون، 2003، ص 44.

³ - سهام سويح، عقد النقل الجوي، رسالة ماستر، كلية الحقوق، جامعة محمد بوضياف، الجزائر، 2016، ص 35.

⁴ - دلال يزيد، محاضرات في قانون النقل، موجهة لطلبة السنة الأولى ماستر، تخصص قانون خاص، 2020/2019، ص

ونظرا لأهمية التي يحظى بها عقد النقل الجوي للبضائع، لقي اهتمام ملحوظ على المستوى الدولي، حيث أبرمت أهم اتفاقية دولية والتي تتمثل في اتفاقية وارسو 1929¹ هذه الأخيرة ألزمت الناقل الجوي بضرورة المحافظة على البضائع بموجب أحكام المادة 18 من نفس الاتفاقية، وأخذت اتفاقية وارسو بتشديد مسؤولية الناقل الجوي وذلك بالرجوع به إلى قاعدة التعويض عن كامل الضرر وحرمانه من الاستفادة من الحد الأقصى للتعويض ومن التمسك لطرق بدفع المسؤولية.

وهذا ما قد اتجه إليه المشرع الجزائري من خلال أحكام المادة 146 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 المعدل والمتمم،² حيث يكون الناقل بالطائرة مسؤولا عن الخسائر والأضرار الناتجة عن الضياع أو التلف أو خسارة تصيب الأمتعة المسجلة.

فنتقوم المسؤولية بصفة عامة نتيجة إخلال بالتزام سواء كان عقدي أو غير عقدي وهي تركز على أركان وأسس لقيامها والمسؤولية المدنية عن الطيران المدني بصفة خاصة تحتل الصدارة بين موضوعات القانون الجوي نظرا للميزة التي يتميز بها والأهمية البالغة للمسؤولية والتي تهدف إلى استقرار العلاقات بين الدول.³

1. أهمية الموضوع:

تتجلى أهمية موضوع بحثنا في الدور الحيوي للنقل الجوي، حيث يمثل في وقتنا الحاضر عماد تنفيذ عقد النقل الجوي للبضائع سواء كان داخليا أو دوليا، فهو يعتبر شريان حيوي لعمليات النقل لمسافات كبيرة، بحيث يوفر الوقت والجهد، و يكمن دوره في تعاضد حجم التبادل التجاري.

2. الدراسات السابقة:

من أجل استكمال دراستنا بصورة وافية، قمنا بالاطلاع على بعض الدراسات السابقة المتعلقة بهذا الموضوع الذي هو ثري حيث وردت عدت دراسات في مجال تنفيذ عقود نقل البضائع جوا.

¹ اتفاقية دولية تنظم المسؤولية عن النقل الدولي للأشخاص والأمتعة والبضائع عن طريق الطائرات، الموقعة في 1929/10/21 وبروتوكول تعديلها في لاهاي 1955/09/28.

² قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 المؤرخ في 27 يونيو 1998 يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، ج. ر. ع. 41، الصادرة بتاريخ 04 ربيع الاول 1419، المعدل والمتمم، و القانون رقم 14/15 المؤرخ في 15 يوليو 2015، ج ر عدد 48 الصادرة بتاريخ 29 يوليو 2015.

³ محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 175.

3. أسباب اختيار الموضوع:

من الناحية الذاتية لاختيار موضوعنا، هو حب السفر بالطائرة لأجل معرفة العالم الخارجي وما تمتاز به من راحة في السفر، والعامل الايجابي الأهم في النقل الجوي هو إمكانية تسليم المنتجات المصدرة بسرعة عالية، بالإضافة إلى أن النقل الجوي يعطي الإمكانية لتسليم الزبائن بضائعهم حتى مخازنهم، الحاجة الماسة لدراسة عقد النقل الجوي وما طرأ عليه من متغيرات.

4. أهداف الموضوع:

الهدف من موضوع عقد النقل الجوي للبضائع يتمثل في تنظيم العلاقة التعاقدية بين الأطراف المتعاقدة (الناقل والمرسل والمستلم)، ويحدد الالتزامات والحقوق لكل طرف، وكذلك تحديد المسؤول عن الاضرار اللاحقة بالبضائع المنقولة جوا.

5. صعوبات الموضوع:

إن دراسة تنفيذ عقد النقل الجوي للبضائع يستلزم دراسة العقد الذي يسمح بتحقيق هذا النوع من النقل، ألا وهو نقل البضاعة جوا، وخاصة أن البحوث العلمية الجزئية في هذا الصدد ضئيلة جدا إن لم نقل منعدمة، وشساعة الموضوع حيث كان من الصعب حصره.

6. مشكلة البحث:

يندرج موضوع دراستنا حول تنفيذ عقد النقل الجوي للبضائع، وعليه نطرح الإشكال الآتي:

➤ فيما يتمثل النظام القانوني الناشئ عن تنفيذ عقد النقل الجوي للبضائع؟ وماهي المسؤولية المترتبة عنه؟

7. المنهج المتبع:

للإجابة على هذه الإشكالية اعتمدنا على جملة من المناهج المجتمعة، المتمثلة في المنهج الوصفي والمنهج التحليلي حيث تم اعتماد المنهج الوصفي الذي يعد أول خطوة يقوم بها الباحث عند الدراسة عن طريق وصف وجمع المعلومات الدقيقة والمنهج التحليلي بهدف رد محتوى الفكرة إلى عناصرها الأولية.

8. خطة البحث:

ولمحاولة الإجابة على التساؤل المطروح قسمنا الدراسة إلى فصلين، يضم الفصل الأول التزامات الناشئة عن عقد النقل الجوي للبضائع، وقسم هذا الفصل إلى مبحثين (02)، المبحث الأول تعرضنا فيه إلى التزامات الناقل الجوي للبضائع، أما المبحث الثاني عرفنا التزامات المرسل والمرسل إليه.

أما بخصوص الفصل الثاني جاء بعنوان المسؤولية المترتبة عن النقل الجوي للبضائع فقد قسمناه إلى مبحثين (02)، بحيث تم التطرق في المبحث الأول على أساس ونطاق وحالات مسؤولية النقل الجوي للبضائع أما بالنسبة للمبحث الثاني تطرقنا فيه إلى مباشرة دعوى المسؤولية والتعويض.

الفصل الأول:

الالتزامات الناشئة عن عقد النقل الجوي
للبيضائع

إن عقد نقل البضائع سواء داخل حدود الدولة الواحدة أو خارجها يتم بموجب وثائق تسمى أو تعرف بوثائق نقل البضاعة، وهي متعددة تختلف تسميتها حسب نوع وسيلة النقل ووسط النقل الذي يتم فيه نقل البضاعة، فإذا كان النقل بحريا كانت الوثيقة المحررة هي سند شحن بحري، وإذا كان النقل بريا كانت الوثيقة المحررة هي خطاب نقل بري، وإذا كان النقل جويا للبضائع كانت الوثيقة المحررة هي خطاب نقل جوي.

يترتب على عقد النقل الجوي للبضائع حقوق والتزامات في حق كل من المتعاقدين وهما الناقل الجوي والمرسل، وبما أن عقد النقل الجوي هو عقد تبادلي فإن حق المرسل هو التزام الناقل الجوي والعكس صحيح، وحتى تقوم مسؤولية الناقل الجوي في نقل البضائع فإنه لا بد من توافر جملة من الشروط، لأن مسؤولية الناقل الجوي للبضائع هي مسؤولية عقدية تتركز على عقد النقل الجوي، ويترتب على عقد نقل البضائع مجموعة من الالتزامات يمكن تحديدها بشكل أوسع من خلال الآتي:

- **المبحث الأول:** التزامات الناقل الجوي للبضائع.
- **المبحث الثاني:** التزامات المرسل والمرسل اليه.

المبحث الأول:**التزامات الناقل الجوي للبضائع.**

عقد النقل البضائع من العقود التجارية دائماً (عمل تجاري منفرد) بالنسبة للناقل الجوي و لذلك يجوز إثباته بكافة طرق الإثبات في المسائل التجارية، كما أن هذا العقد ليس من العقود الشكلية، و مع ذلك فقد قضت المادة 1/5 من اتفاقية وارسو بأن للناقل الحق في مطالبة المرسل بتحرير مستند خطاب النقل الجوي، وأن على الناقل قبول هذا الخطاب المحرر بمعرفة المرسل.

المطلب الأول:**التزام بإصدار خطاب النقل الجوي للبضائع**

تقضى المادة 04 من اتفاقية مونتريال لسنة 1999 بأنه:مع الانتهاء من توقيع العقد بين الناقل ومرسل البضاعة على النقل، فإن على الناقل أن يباشر هذا التعاقد، فكما يجب على مرسل البضاعة أن يمكن الناقل من تنفيذ التزامه وبالمقابل يجب على الناقل أن يستلم هذه البضاعة ويقبلها إذا قدمت من قبل المرسل.

الفرع الأول:**خطاب النقل الجوي للبضائع وبياناته**

خطاب النقل الجوي للبضائع يتضمن عدة بيانات أساسية لضمان وضوح أحكام عقد النقل وواجبات جميع الأطراف (أنظر الملاحق 01 و 02).

أولاً: تعريف خطاب نقل جوي:

يتوقف الالتزام بتسليم البضائع على تسليم وثيقة شحن الجوي ويجوز الاستعاضة عن تسليمها بأي وسيلة أخرى تتضمن المعلومات المتعلقة بالنقل المطلوب القيام به، وفي حالة استخدام مثل هذه الوسائل الأخرى، فعلى الناقل أن يسلم المرسل بناء على طلب هذا الأخير، إيصال بضاعة يسمح بالتعرف على الإرسالية والاطلاع على المعلومات المسجلة لتلك الوسائل الأخرى.¹

¹ - حمد الله محمد حمد الله، عقد النقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص والبضائع، طبعة أولى، جامعة اسبوت لشؤون التعليم والطلاب، الرياض، 2016، ص 179.

غير أن هذا لا يعني بأن عقد نقل البضائع عقد شكلي، فغياب وثيقة الشحن الجوي أو إيصال البضاعة أو خطاب النقل أو عدم صحته أو فقدته لا أثر له على وجود عقد النقل أو صحته ، ويصح اثباته بكل طرق الإثبات الأخرى،¹ و يظل العقد خاضعا لأحكام اتفاقية وارسو و ذلك مع عدم الإخلال بأحكام المادة 9 من نفس الاتفاقية المشار إليها في الفقرة 02 من المادة 05، ويتفق هذا الحكم مع الحكم الذي تضمنته اتفاقية مونتريال لسنة 1999م بشأن عدم الالتزام بالأحكام المتعلقة بالمستندات المطلوبة ، إذ تقضي المادة 9 من ذات الاتفاقية بأن عدم الالتزام بأحكام المواد من المادة 4 إلى غاية المادة 8 من نفس الاتفاقية بأن هلا يؤثر على وجود او على صحة عقد النقل الذي يظل مع ذلك خاضعا لقواعد هذه الاتفاقية بما فيها القواعد المتعلقة بتحديد المسؤولية.

ثانيا: نسخ خطاب النقل الجوي للبضائع:

أوجبت المادة 6 من اتفاقية وارسو تحرير خطاب النقل من ثلاث نسخ أصلية، تسلم الأولى إلى الناقل و تحمل توقيع المرسل، و يوقع الناقل على النسخة الثانية و يسلمها إلى المرسل بعض قبول البضاعة، في حين تخصص النسخة الثالثة للمرسل إليه و يوقع عليها كل من المرسل و الناقل و ترفق بالبضاعة و ترسل إلى المرسل إليه و لا يتضمن القانون التجاري مثل هذا الحكم و نرى أنه يكفي في حالة النقل الجوي الداخلي للبضائع، تحرير نسختين من وثيقة النقل الجوي يحتفظ الناقل بإحدهما و تسلم الأخرى للمرسل أو المرسل إليه.

أما المادة 7 من اتفاقية مونتريال فتوجب تحرير وثيقة الشحن الجوي من ثلاث نسخ أصلية تقضى بأنه:

- يقوم المرسل بتحرير وثيقة الشحن الجوي من ثلاث نسخ أصلية،
- تمهر النسخة الأولى بعبارة "لِلناقل" و يوقع عليها المرسل ، و تمهر النسخة الثانية بعبارة "لِلمرسل إليه " و يوقع عليها كل من المرسل و الناقل ، و يوقع الناقل على النسخة الثالثة و يسلمها إلى المرسل بعد قبول البضائع،
- يجوز أن يكون توقيع الناقل و توقيع المرسل مطبوعين أو أن يستعاض عنهما بخاتم،
- إذا قام الناقل بتحرير وثيقة الشحن بناء على طلب المرسل ، فيعتبر الناقل متصرفا نيابة عن المرسل ما لم يقدّم الدليل على خلاف ذلك.

كما استلزمت المادة 8 من اتفاقية وارسو بأن يتضمن خطاب النقل بيانات عديدة و معقدة بلغت سبعة

عشر بيانا:

¹ - فرج سليمان، قانون الطيران المدني، دون دار النشر، 2016، ص 211.

- مكان و تاريخ اصدار مستند أو خطاب النقل،
- نقطتا القيام و الوصول،
- محطات الوقوف ، مع حق الناقل في تعديلها في حالات الضرورية،
- اسم و عنوان المرسل،
- اسم و عنوان الناقل الأول،
- اسم و عنوان المرسل إليه إن وجد،
- طبيعة ونوع البضاعة،
- عدد الطرود و أرقامها و طريقة تغليفها و علاماتها المميزة،
- وزن وكمية البضاعة و حجمها و مقاييسها،
- الحالة الظاهرة للبضاعة و تغليفها أو تعبئتها،
- أجرة النقل و تاريخ و مكان دفعها ، واسم الشخص الذي يلتزم بالدفع،
- قيمة البضاعة و المصاريف ، إذ تم إرسال لبضاعة وفقا لشرط التسليم مقابل الدفع،
- إقرار من المرسل بضرورة تسليم لبضاعة إلى المرسل إليه (وذلك في حالة التي يرى المرسل أهمية خاصة في تسليم البضاعة إلى المرسل إليه)،
- عدد نسخ خطاب النقل،
- المستندات المسلمة للناقل لكي يرفقا بخطاب النقل،
- مدة النقل و بيان الطريق المزمع إتباعه،
- بيان بخضوع النقل لنظام مسؤولية المقررة في هذه الاتفاقية.¹

ونصت المادة 9 من الاتفاقية المعدلة ببروتوكول لاهاي ، على أنه "ليس للناقل الجوي أن يتمسك بأحكام المادة 22 من الاتفاقية الخاصة بالحد أو الإعفاء من المسؤولية إذا شحنت البضاعة برضائه على متن الطائرة، دون أن يكون خطاب النقل قد أعد أو إذا كان هذا الخطاب خاليا من التنبيه بخضوع النقل لاتفاقية وارسو عكس ذلكالمادة 9 من اتفاقية مونتريال سالفة الذكر .

ووفقا للمادة 10 من الاتفاقية ،يسأل المرسل عن صحة البيانات و الاقرارات المتعلقة بالبضاعة التي يدونها بمعرفته في خطاب النقل ، وكذلك عن الأضرار التي تلحق بالناقل أو أي شخص اخر ، نتيجة عدم صحة البيانات أو عدم كفايتها.¹

¹ - حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، ص 181_182.

وبالمثل قضت المادة 10 من اتفاقية مونتريال لسنة 1999م بمسؤولية كل من المرسل للبضائع و كذلك الناقل، عن البيانات الواردة في المستندات النقل حيث تقضى بأنه :

- يكون المرسل مسؤولاً عن صحة البيانات و الإقرارات المتعلقة بالبضائع ، المدونة من قبله أو نيابة عنه في وثيقة الشحن الجوي ، أو المقدمة أو نيابة عنه للناقل لتدوينها في إيصال البضائع ، أو لإدراجها في التسجيلات القائمة بالوسائل الاخرى المشار في الفقرة 2 من المادة 4 ، و تطبق هذه الأحكام أيضا عندما يكون نفس الشخص الذي ينوب عن المرسل وكيلا للناقل أيضا،
- يقوم المرسل بتعويض الناقل عن جميع الأضرار التي تلحق به أو بأي شخص اخر يكون الناقل مسؤولاً تجاهه بسبب ما قدمه أو قدم نيابة عنه من بيانات و إقرارات غير سليمة أو غير صحيحة أو غير كاملة.

ثالثا: بيانات خطاب النقل الجوي:

اكتفى بروتوكول لاهاي لسنة 1955م بذكر ثلاث بيانات في خطاب النقل الجوي ، هي ذات البيانات التي يجب ذكرها في تذكرة السفر و استمارة نقل الأمتعة المسافرين ، وهذه البيانات تتمثل في بيان نقاط القيام و الوصول ، وبيان مكان هبوط الطائرة في دولة أجنبية ، إذا وقعت نقاط القيام و الوصول في دولة واحدة ، و أخيرا بيان يوضح جواز خضوع النقل للأحكام اتفاقية فاراسوفيا،² و يلتزم الناقل الذي قبل البضاعة بأن يوقع على خطاب النقل قبل شحنها على متن الطائرة .

كما قضى بروتوكول لاهاي بأنه ليس في أحكام الاتفاقية ما يحول دون إصدار خطاب نقل جوي قابل للتداول³.

وأوجب بروتوكول مونتريال الرابع لسنة 1975 أن يشمل خطاب النقل على ثلاث بيانات هي: البيانان الأول و الثاني من بروتوكول لاهاي ، أما البيان الثالث فيتعلق بوزن الشحنة ، و يجوز أيضا استبدال خطاب النقل الجوي بأي مستند أخر يتضمن البيانات الخاصة بالنقل بشرط الموافقة المرسل (المادة 5 من بروتوكول مونتريال).

و يجرى العمل على قيام غالبية شركات النقل الجوي المنظمة أو غير المنظمة باستخدام خطاب نقل نموذجي، و نرى أن هذا الحل المناسب في حالة النقل الجوي الداخلي، خاصة و أن القانون التجاري جاء خاليا من ذكر البيانات الواجب لن تتضمنها وثيقة النقل الجوي للبضائع.

¹ - زكرياء نيب، الأحكام الناطمة لوثائق النقل الجوي، مجلة تنوير، جامعة بجاية، عدد ثاني، جوان 2017، ص 68.

² - زاهر فاروق احمد، تحديد مسؤولية الناقل الجوي وفقا للنظام الفار سوفي، رسالة دكتورة، جامعة القاهرة، 1985، ص 591.

³ - حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، ص 184.

و طبقا للمادة 5 من اتفاقية مونتريال لسنة 1999 يجب أن تتضمن وثيقة الشحن الجوي أو إيصال البضائع ثلاثة بيانات هي :

- بيان نقطتي المغادرة والمقصد النهائي،

- بيان نقطة واحدة على الأقل من نقاط التوقف، إذا كانت نقطتا المغادرة و المقصد النهائي واقعتين في دولة واحدة طرف وذلك إذا كانت هناك نقطة توقف أو نقاط توقف متفق عليها واقعة في إقليم دولة أخرى،¹

- بيان وزن الإرسالية.

وهناك وثيقة أخرى من وثائق النقل استحدثتها اتفاقية مونتريال وبينت متى يجب إلزام للبضائع بتقديمها، حيث تنص المادة 6 على أن الوثيقة المتعلقة بطبيعة البضائع يجوز إلزام المرسل، إذا اقتضت الضرورة أن يتقيد بإجراءات الجمارك والشرطة والسلطات العامة الأخرى، بتقديم وثيقة تبين طبيعة البضائع، ولا ينشئ هذا الحكم على الناقل أي واجب أو التزام أو مسؤولية ناتجة عنه.

وفي حالة قيام المرسل للبضاعة بإرسال طرود متعددة أوضحت المادة 8 من اتفاقية مونتريال المستندات الواجب تحريرها، حيث تقضي المادة 8 من اتفاقية مونتريال بأنه: في حالة تعدد الطرود:

- لناقل البضائع الحق في أن يطالب المرسل بتحرير الوثائق الشحن الجوي منفصلة،
- للمرسل الحق في أن يطالب الناقل بتسليم إيصالات بضائع منفصلة عند استخدام الوسائل الأخرى المشار إليها في الفقرة 2 من المادة 4.²

الفرع الثاني:

تداول خطاب النقل الجوي للبضائع وحجته في الإثبات

يطلع خطاب النقل بدور أساسي في إثبات عقد النقل الجوي للبضاعة، و تنص المادة 1/11 من اتفاقية وارسو على أن " يعتبر خطاب النقل الجوي حجة على إبرام عقد النقل و ما تضمنه من شروط ، وعلى استلام الناقل للبضاعة ما لم يقدم الدليل على عكس ذلك "، ويعني هذا ان استلام الخطاب النقل يعتبر قرينة على إبرام عقد النقل ، و على استلام الناقل للبضاعة المراد نقلها ، و لكن هذه القرينة بسيطة يجوز إثبات عكسها بواسطة الناقل.

¹- زكرياء ذيب، المرجع السابق، ص 70.

²- حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، ص 185.

كذلك تعتبر البيانات الواردة بخطاب النقل الجوي بشأن وزن البضاعة و أبعادها و تغليفها أو تعبئتها، وكذلك بشأن عدد الطرود حجة ما لم يقدم الدليل على عكس ذلك، أما البيانات المتعلقة بكمية البضاعة وحجمها و حالتها أو تلك المتعلقة بحالتها الظاهرة ، فلا يحتج بها على الناقل الجوي ، ما لم يكن قد تحقق بنفسه على صحتها بحضور المرسل منه و تم إثبات ذلك في خطاب النقل الجوي (المادة 11-2 من اتفاقية وارسو).

أولاً: حجية مستندات النقل الجوي:

تقضي المادة 11 من اتفاقية مونتريال 1999م بأنه:

- تعتبر وثيقة الشحن الجوي أو إيصال البضائع دليلاً على إبرام العقد و استلام البضائع و شروط النقل المذكورة فيهما، ما لم يثبت خلاف ذلك،
- تكون البيانات المدونة في وثيقة الشحن الجوي أو إيصال البضائع بشأن وزن البضائع و أبعادها و تغليفها، و كذلك البيانات المتعلقة بعدد الطرود، دليلاً يحتج به ما لم يثبت خلاف ذلك، أما البيانات المتعلقة بكمية البضائع و حجمها و حالاتها فلا تكون لها الحجية ضد الناقل، إلا بقدر ما يكون الناقل قد تحقق منها في حضور المرسل و أثبت ذلك في وثيقة الشحن الجوي أو إيصال البضائع ، أو بقدر ما تكون البيانات متعلقة بحالة الظاهرة للبضائع.¹

ثانياً: تداول خطاب النقل الجوي:

استقر الفقه على عدم اعتبار خطاب النقل الجوي ممثلاً للبضاعة إلا إذا كان قابلاً للتداول² بالتظهير و ليس اسماً ، أي ليس باسم المرسل إليه ، و إذا كان من اللازم ذكر اسم المرسل إليه و عنوانه في خطاب النقل كما هو الحال في المادة 8 من اتفاقية وارسو قبل تعديلها ، فإنه لا يجوز تداول الخطاب لأنه يكون اسماً و لا يعتبر ممثلاً للبضاعة .

إلا أنه بعد أن أدرجت المادة 9 من بروتوكول لاهاي لسنة 1955 في المادة 15-3 من الاتفاقية، والتي تقضي بجواز إعداد خطاب نقل قابل للتداول ، أي خالياً من اسم المرسل إليه فقد أصبح من الممكن أن يكون خطاب النقل ممثلاً للبضاعة و يكون لحائزه حق التصرف في البضاعة (بالببيع أو الرهن) أثناء عملية النقل، وهذا أمر نادر.

¹- المرجع نفسه، ص 186.

²- زكرياء ذيب، المرجع السابق، ص 73.

لا بد أنه إذا لم يذكر الخطاب خاضع للبروتوكول فإنه يخضع لاتفاقية قبل تعديلها، و لا يجوز تداول البضاعة لأن خطاب النقل ذاته لا يكون قابلاً للتداول.

وتجدر الإشارة الى أن اتفاقية مونتريال لسنة 1999 تعطي للمرسل البضائع جوا، الحق في التصرف فيها سواء قبل الرحلة الجوية أو أثناء أو بعد وصول البضاعة إلى ميناء الوصول ، وفي جميع الأحوال يكون الناقل مسؤولاً أمام المرسل إذا لم يتم الأول بتنفيذ أوامر المرسل ، ومع ذلك فإن حق المرسل في التصرف في البضاعة ليس مطلقاً ، إذ يجب ألا يترتب على ممارسة هذا الحق إلحاق الضرر بأي من الناقل الجوي أو المرسل إليه عند وصول البضاعة في الميناء الجوي المحدد لها و تأكيداً لذلك تنص المادة 12 من اتفاقية مونتريال على انه :

- يحق للمرسل أن يتصرف بالبضائع و ذلك إما بسحبها من مطار المغادرة أو مطار المقصد النهائي ،أو بحجزها أثناء الرحلة عند أي هبوط للطائرة ، أو بالمطالبة بتسليمها في مكان المقصد النهائي أو أثناء الرحلة إلى شخص آخر غير المرسل إليه المعين أصلاً، أو بالمطالبة بإعادتها إلى مطار المغادرة ، بشرط قيامه بتنفيذ كافة الالتزامات الناشئة عن عقد النقل ، و يجب ألا يمارس المرسل حق التصرف على هذا النحو يعود بالضرر على الناقل أو المرسلين الآخرين ، و يجب عليه أن يتحمل أي مصاريف تترتب على ممارسة هذا الحق،

- على الأقل عند استحالة تنفيذ تعليمات المرسل أن يخطره بذلك فوراً،

- إذا نفذ الناقل تعليمات المرسل بالتصرف بالبضائع دون المطالبة بتقديم نسخة وثيقة الشحن الجوي أو إيصال البضائع المسلم إلى المرسل ، فإن الناقل يكون مسؤولاً عن أي ضرر قد يلحق من جراء ذلك من أي شخص تكون بحوزته بصفة قانونية وثيقة الشحن الجوي أو إيصال البضائع ، ذلك مع عدم الاخلال بحق الناقل في الرجوع على المرسل،

- ينتهي حق المرسل اعتباراً من اللحظة التي يبدأ فيها حق المرسل إليه وفقاً للمادة 13، غير أنه رفض المرسل إليه تسلم البضائع أو تعذر الاتصال به فإن المرسل يسترد حقه في التصرف.

ويسرى حكم المادة 12 المذكورة حالاً، بصرف النظر عن كون وثيقة الشحن الجوي إذنيه أو اسمية أو لحاملها.¹

¹ - حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، ص 188.

المطلب الثاني:

التزام بنقل البضاعة جوا

يترتب على عقد النقل البضائع جوا ، آثار بالنسبة لكل من طرفيه (الناقل والمرسل) و كذلك بالنسبة للمرسل إليه عند قبول البضاعة المرسلة و استلامه لها يعني هذا أن يكون لكل من هؤلاء حقوقا وعليه التزامات قبل الآخرين.

و نتعرض فيما يلي إلى التزامات كل من الناقل الجوي و المرسل للبضاعة و كذلك مركز المرسل إليه.

الفرع الأول:

مرحلة استلام البضاعة

تبدأ التزامات الناقل الجوي بمجرد إبرام العقد ، فإذا امتنع من التسلم أو تأخر فيه يكون مسؤولا تجاه المرسل ، إلا إذا أثبت أن مرد ذلك يعود الى سبب لا دخل له فيه ، كما إذا أثبت وجود عيب ظاهر في تغليف البضاعة المراد نقلها و لا يشترط الإثبات بالبينة الشخصية ، و تحديد وقت التسليم مهم بالنسبة للناقل، فمن هذا الوقت تبدأ مسؤوليته العقدية عن سلامة البضاعة.

أولا: فحص البضاعة:

الناقل الجوي عند استلامه البضاعة من المرسل أن يتحقق من مطابقتها للبيانات و الأوصاف التي تتضمنها رسالة النقل الجوي وهو ما يعرف "بحق الفحص"، فإذا وجد بها عيب أو تخلف المرسل عن تنفيذ ما تعهد به من تغليف البضاعة أو حزمها بالطريقة المتفق عليها، كان للناقل الجوي الامتناع عن تسلم البضاعة و بدأ عملية النقل، وإذا لم يستخدم الناقل الجوي حقه في الفحص و تسلم البضاعة بغير تحفظ ، فإنه يفترض أن تسلمها بالحالة التي وضعت عليها بيانات رسالة النقل الجوي كما قدمها إليه المرسل ، و يكون عليه لنفي هذه البيانات إثبات العكس بإقامة الدليل على عدم صحتها¹، و هذا وفقا لما يفهم من المادة 141 الفقرة الثانية و الثالثة من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98.

¹ - مراد منير فهيم، قانون تجاري، العقود التجارية وعمليات البنوك، دار النهضة العربية، القاهرة، ص 106.

وإذا اقتضى الفحص فض الأغلفة أو الأوعية وجب إخطار المرسل لحضور الفحص ، فإذا لم يحضر في الميعاد المعين جاز للناقل الجوي إجراء الفحص دون حضوره ، و للناقل الجوي الرجوع على المرسل أو المرسل إليه بمصاريف الفحص.¹

ثانيا: قبول استلام البضاعة:

تكون البضاعة محل قبول إذا لم يتم رفضها من الناقل الجوي، و يكون هذا الرفض لعدة أسباب كأن تكون بها عيوب ظاهرة، أو كانت البضاعة مما تحرم القوانين نقلها، أو أن تحزيمها أو تغليفها معيبا لا يحتمل النقل الجوي، أو إذا تبين للناقل الجوي أن البضاعة المقدمة مخالفة للبيانات المصرح بها في رسالة النقل الجوي كأن يقدم بضاعة تستحق أجرا أكبر أو أن نقل البضاعة يستلزم اتباع شروط خاصة لا يستطيع القيام بها (المواد القابلة للاشتعال).

ثالثا: مكان وزمان استلام البضاعة:

الأصل أن يحدد زمان ومكان استلام البضاعة من قبل الناقل الجوي حسب اتفاق المتعاقدين، إلا أنه و حتى يكون الناقل الجوي يخضع لأحكام عقد النقل الجوي للبضائع، يتحدد مكان و زمان استلام البضاعة عند بداية فترة النقل الجوي، وقد بينت المادة 146 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 وكذا المادة 18 من اتفاقية فاراسوفيا المبرمة في 1929 بداية فترة النقل الجوي و التي تكون في المطار وعلى متن الطائرة وهذا حسب الاتفاق بين المرسل و الناقل الجوي.²

الفرع الثاني:

مرحلة وضع البضاعة في الطائرة

بعد تسلم الناقل الجوي البضاعة، يقع عليه الالتزام بوضع البضاعة في الطائرة، و للقيام بهذا الالتزام عليه القيام بشحن و رص البضاعة.

أولا: شحن البضاعة:

الشحن هو وضع البضاعة في الطائرة التي ستنقلها إلى مطار الوصول و الناقل الجوي هو الذي يرص البضاعة في مخازن الطائرة و هو الناقل الذي يتولى شحنها فيها على عكس ما يباع أحيانا في النقل

¹ مصطفى كمال طه، عقود التجارية عمليات البنوك، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، 2002، ص 170.

² بن صر حورية، عقد النقل الجوي للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق، قانون خاص، جامعة الجزائر1، بن عكنون، 2011/2012، ص 81-82.

البري والبحري ، فعملية الشحن الجوي تتصل اتصالا وثيقا بسلامة الرحلة الجوية ، و لأن الناقل الجوي بما لديه من وسائل و إمكانيات فنية أدرى من المرسل ، بما تقتضيه هذه السلامة من متطلبات و قد يحدث أحيانا أن ينص العقد على أن يتولى المرسل عملية الشحن لا سيما في النقل الجوي غير المنتظم أو حسب الطلب ومع ذلك فإن هذا الشحن لا يعني حرمان الناقل الجوي من التأكد من عدم اخلال عملية الشحن بأمن و سلامة الطائرة، فلا يمكن تفويض هذا الالتزام كليا لغير الناقل الجوي ، فالشحن الذي يتولاه غيره في بعض الحالات قد يؤدي الى اعتباره مخلا بتنفيذ التزام آخر يرتبه عقد النقل عليه و هو إعداد الطائرة للملاحة بأمان قبل بدء الرحلة وأثناءها.¹

و لقد ألزمت المادة 147 من القانون 06/98 الناقل الجوي القيام بعملية الشحن و في حالة تأخره عن ذلك فإنه يعد مسؤولا عن الأضرار و الخسائر و التي تنص على ما يلي: "الناقل الجوي مسؤولا عن الخسائر الناتجة عن التأخر في النقل الجوي للأشخاص و الامتعة و الشحن طبقا للقواعد المنصوص عليها في التشريع المعمول به."²

ثانيا: رص البضاعة :

يقصد بالرص توزيع البضاعة و ترتيبها على متن الطائرة بطريقة تقي البضاعة من خطر الهلاك أو التلف وتحفظ للطائرة توازنها فهي عملية فنية، فقد يستلزم الرص الفصل بين البضائع بقطع خشبية أو اسفنجية أو ما شابه ذلك لوقايتها من الاهتزاز أو الضغط أو الحرارة، الرص يكون ملاحيا عندما يتعلق الأمر بثبات الطائرة و توازنها، و يكون تجاريا عندما يتعلق الأمر بالمحافظة على البضاعة.³

و حكمة وقوع الالتزام بالشحن و الرص على عاتق الناقل الجوي هو أن هاتين العمليتين تتصلان مباشرة بسلامة الرحلة الجوية.

ثالثا: محافظة الناقل على البضاعة أثناء النقل:

يلتزم الناقل الجوي بالمحافظة على البضاعة أثناء النقل الجوي، حيث في مثل هذه العقود يكون التزام الناقل خاضعا إلى قواعد المسؤولية العامة، و التي تقضي بأنه ناتج من التزام تعاقدى يقع على عاتقه، و الذي يمثل ببديل العناية المعتادة أثناء الطريق (أي من مكان القيام إلى مكان الوصول)، كأن يعيد حزم

¹ - حسن طالب موسى، قانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الازريرة، الاسكندرية، 2005، ص 118-119.

² - المادة 147 من قانون 06/98 المعدل المتمم المتعلق بالطيران المدني الجزائري.

³ - بن صر حورية، المرجع السابق، ص 82.

الأشياء أو إصلاح أغلفتها و غيرها من التدابير الوقائية، و لكنه غير ملزم بالقيام بالتدابير الغير المعتادة في النقل كرش النبات بالماء أو إطعام حيوان إلا إذا اتفق على هذه التدابير.¹

رابعاً: المواعيد المحددة:

لهذا الالتزام احكامه الخاصة تميزه عن عقود النقل الاخرى ، و تقتضي الشروط العامة (ألايانا) في مادتها 1-2 بأن مواعيد الرحيل و الوصول المحددة من قبل الناقل أو في أي وثائق أخرى لا تعتبر جزء من عقد نقل البضاعة و لا يوجد في مواجهة الناقل أي ميعاد محدد لنقل أو تسليم البضاعة ، ويشير المختصون إلى أن هذه المادة لا تتعارض بأحكام اتفاقية وارسو ، الأخيرة تكتفي بالنص على وجوب تضمن مستند النقل الجوي ، تاريخ الرحلة الجوية دون أن يشترط أن يكون هذا التاريخ محدد ، فتركت تحديده للتعامل الجاري بين الطرفين و لكن لا يعني هذا بأن الناقل الجوي معفي من القانون ، فالأعراف تلعب دورها في تحديد هذا التاريخ إضافة إلى ما يحيط الرحلة من ظروف خاصة بصرف النظر عما يتضمن مستند النقل من شروط عدم تقييد الناقل بموعد محدد ، وتحديد التاريخ هو مسألة مادية في الناقل الجوي الذي يلتزم مثلاً بنقل الصحف اليومية بدون تأخير كي يمكن بعضها في يوم صدورها ، و الرخصة في اتمام عملية نقل البضاعة خلال فترة معقولة يحددها القاضي كما اسلفنا وفقاً للعرف الذي يأخذ بنظر الاعتبار طبيعة البضاعة فيما إذا كانت سريعة التلف.²

المطلب الثالث:

الالتزام بتسليم البضاعة

تسليم البضاعة للمرسل إليه هو اخر التزام ينفذه الناقل الجوي و ينتهي على إثرها عقد النقل بانتهاء هذا الالتزام الرئيسي و ذلك متى مكن الناقل الجوي المرسل إليه من استلام البضاعة ، فهو يتضمن عمليتين متميزتين الأولى و هي التفريغ ، أما الثانية قانونية وهي التسليم .

¹ - بن صر حورية، المرجع السابق، ص 94.

² - حسن طالب موسى، المرجع السابق، ص 121.

الفرع الأول:

مرحلة تفريغ البضائع

عند وصول البضاعة يقوم الناقل بتفريغها أي إخراج البضاعة المرصوفة من العربات والسيارات تمهيدا لتسليمها للمرسل إليه ، و عملية التفريغ تعتبر ملحقة بعملية النقل ، فيتولاها الناقل الجوي و يكون مسؤولا عنها ما لم ينص القانون او الاتفاق أو يقضي العرف على أنها تقع على عاتق المرسل إليه ، وحينئذ لا يسأل الناقل عن الضرر الذي يقع بسبب التفريغ وفي جميع الأحوال يتحمل الناقل مصاريف التفريغ ما لم يتفق أو يجري العرف على غير ذلك.

هذا و بينما تعد عملية التفريغ مادية ، فان التسليم الاخير عملية قانونية ذات اهمية كبرى فيها تنتهي التزامات الناقل و تنحصر مسؤوليته عن البضاعة المنقولة.¹

الفرع الثاني:

مرحلة تسليم البضاعة

عملية التسليم للمرسل إليه شأنها في ذلك شأن الاستلام من المرسل والناقل، فإذا لم يكن التسليم واجبا في محل المرسل إليه فعلى الناقل أن يخطره بوصول البضاعة و بالميعاد الذي يستطيع خلاله الحصول لتسلمها، وعلى المرسل إليه تسلم البضاعة في هذا الميعاد و أن ينقل البضاعة في المحل المرسل إليه مقابل اجرة إضافية.²

و عملية التسليم تؤدي إلى النقاء المرسل اليه و الناقل و لا شك أن هذا اللقاء يقتضي من كل منهما يقظة و حرصا تعرضت مصالحها للخطر، و لا يسلم الناقل البضاعة إلى المرسل إليه إلا إذا تحقق من شخصية المرسل إليه بإبراز له مستند الناقل وتأكد من صحته، و قد يتقدم اليه وكيل المرسل إليه فلا يسلمه إلا اتضحت له صحة الوكالة وصحة التوقيع المرسل اليه.

أما المرسل إليه في مصلحته الجوهرية ان يفحص البضاعة قبل استلامها و دفع الاجرة و يكون ذلك بالوسائل اللازمة التي تطمئنه على سلامتها سواء من الظاهر أو من الداخل و يتحقق أيضا من مطابقة البضاعة للبيانات الواردة بمستند النقل، و على الناقل بطبيعة الحال أن يمكنه من الفحص المعقول وإلا جاز

¹ علي البارودي، العقود وعمليات البنوك التجارية، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، 2001، ص 230.

² بن عبيد هجيرة، عقد النقل الجوي، مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات شهادة الماستر اكايمي، تخصص قانون شركات، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قاصدي مرياح، ورقلة، 2015/ 2016، ص 29.

للمرسل إليه رفض البضاعة، ذلك أن للاستلام بالنسبة للمرسل إليه أهمية كبرى فيما يتعلق بدعوى المسؤولية على الناقل ، هذا الإثبات تلتف البضاعة أثناء النقل يصبح عسيرا بعد أن يستلمها المرسل إليه فعلا .

ويلاحظ أن للناقل الحق في الامتناع عن تسليم البضاعة إلى المرسل إليه إذا كانت الاجرة واجبة الدفع عند الوصول وامتنع المرسل إليه عن دفعها أو إذا كان الناقل مفوضا من المرسل في استيفاء الثمن، أو إذا وقع حجز على البضاعة تحت يد النقل من أحد دائني المرسل أو المرسل إليه.

المبحث الثاني:

التزامات المرسل والمرسل إليه

بعد إبرام عقد النقل الجوي للبضائع الذي توفرت فيه الشروط اللازمة، تأتي مرحلة تنفيذه بمعنى يلتزم كل طرف فيه بأعمال قانونية التي يفرضها عليه العقد بهدف تحقيق نتيجة ألا وهي نقل الأمتعة أو الأشخاص أو البضائع من مكان القيام إلى المكان المعلوم للوصول.¹

وعليه ندرس أولا التزامات المرسل في المطلب الأول أما المطلب الثاني نخصه بالتزامات المرسل إليه.

المطلب الأول:

التزامات المرسل

ورد في نص المادة 12 فقرة اولى من اتفاقية وارسو "على المرسل، قبل تسليم البضاعة الى المرسل إليه ان يقدم البيانات وأن يرفق بخطاب النقل الجوي المستندات اللازمة توفرها لاستيفاء اجراءات الجمارك والعوائد والبوليس، ويكون مسئولا قبل الناقل عن الاضرار الناشئة بسبب عدم وجود هذه البيانات والاوراق أو عدم كفايتها وصحتها، ما لم يوجد خطأ من جانب الناقل أو جانب تابعيه"

نستخلص من هذا النص القانوني على المرسل قبل القيام باي التزام من الالتزامات التي يفرضها عليه النقل الجوي أن يقدم البيانات والمستندات الخاصة بالنقل صحيحة وغير خاطئة أو ناقصة، والا اعتبر مسئولا عن أي ضرر يحدث بعد ذلك.

¹ - إبراهيم فهمي شحاتة، القانون الجوي الدولي وقانون القضاء، دار النهضة العربية، القاهرة، 1966، ص 27 .

للمرسل في عقد النقل الجوي للبضائع التزامات الزمتها الاتفاقيات الدولية والتشريع الوطني، يمكن تلخيصها في التزامين، يتمثل الالتزام الأول في تسليم البضاعة الذي يدرس في الفرع الأول، أما للالتزام الثاني تغليف البضاعة وتعليمها أما بالنسبة للالتزام الأخير الذي يتمثل في الوفاء بأجرة النقل، وهو ما يفهم من المادة 138 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98، والذي ندرسه في الفرع الثاني.

الفرع الأول:

الالتزام بتسليم البضاعة

يلتزم المرسل بتسليم البضاعة المراد نقلها للناقل، وبهذا التسليم يبدأ تنفيذ عقد النقل، ومن ثم تنتقل حيازة البضاعة الى الناقل، فيعد مسؤولا عنها¹، ولكن العقد ينعقد بمجرد أن يتفق الطرفان على عناصره وشروطه، ولا يعد تسليم البضاعة شرطا لانعقاد العقد.

ولا يتصور تنفيذ مثل هذا الالتزام إلا إذا كان الناقل في وضع يتمكن معه من ممارسة الحراسة المادية على البضاعة، ولا يتحقق ذلك إلا بالتسليم.

ونصت المادة 142 الفقرة 1 والفقرة 2 من قانون رقم 06/98 نجد أن المشرع منح سلطات واسعة للمرسل للتصرف في البضاعة، بشرط أن لا يقوم باي ضرر يصيب به الناقل الجوي مقابل تصريحه بالبيانات الخاطئة أو الناقصة، حيث نصت هذه المادة على أنه يحق للمرسل شريطة أن ينفذ جميع الالتزامات الناتجة عن عقد النقل أن يتصرف في البضاعة، أما بسحبها من مطار الانطلاق وأما بتوقيفها أثناء نقلها عند الهبوط وأما بتسليمها في مكان وصولها أو أثناء نقلها لشخص غير المرسل إليه، وأما بطلب ارجاعها إلى مطار الانطلاق شريطة أن لا تضر ممارسة هذا الحق لا بالناقل الجوي ولا بالمرسلين الآخرين.

الفرع الثاني:

تغليف البضاعة وتعليمها ببطاقات

يلتزم المرسل بتغليف البضاعة بإحكام جيد بحيث يضمن عدم تعرضها للتلف وتتحمل عملية النقل جوا وهذا التغليف لا يشكل خطرا على البضاعة ولا على باقي أنواع الحمولة المنقولة معها، أما في حالة نقل

¹ - علي البارودي، محمد فريد لعريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، طبعة 1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2001، ص 579.

البضاعة ذات الطبيعة الخطيرة هنا يلتزم المرسل بتغليفها وتكييفها وفق تعليمات ونصوص، وأكد المشرع على أن نقل المواد والمنتجات الخطيرة سواء على طائرات جزائرية أو اجنبية يتم طبقا للاتفاقيات الدولية والتشريع الوطني، البضاعة المغلقة تلزم بأن تحمل بطاقات وهي واجبة بحيث لا يمكن شحن أية حمولة او طرد بدون توفر البطاقة عليه ويجب أن يؤشر المرسل على البطاقة كل المعلومات الخاصة بالمرسل إليه كالاسم والعنوان وايضا باستطاعته وضع توجيهات مثل جهة الفتح أو مادة حساسة أو تحديد الجهة العليا والسفلى ، وذلك لتسهيل عملية تحميل و رص البضاعة في الطائرة أو المستودعات.¹

الفرع الثالث:

دفع أجرة النقل

يلتزم المرسل بدفع اجرة النقل المتفق عليها للناقل الجوي، ويلحق بالأجرة كل ما ينفقه الناقل الجوي من مصروفات اضافية على البضائع كمصاريف الوزن والتخزين والمحافظة على البضائع والرسوم الجمركية والتأمين.²

ودفع ثمن النقل هو الالتزام الاساسي الذي يقع على مرسل البضاعة، وبفضل ملتزما به حتى ولو وصلت البضاعة وقبلها المرسل إليه.

والتزام المرسل بدفع ثمن النقل يتأثر بأداء الناقل الجوي لالتزامه، وعليه إذا لم يتم النقل وكان هذا بفعل الناقل الجوي، فليس لهذا الاخير أن يطالب بالأجرة وللمرسل أن يطلب الفسخ والتعويض طبقا للقواعد العامة.³

وإذا كانت الاجرة المستحقة عند مكان القيام، للناقل أن يدفع بعدم التنفيذ وأن يمتنع عن استلام البضاعة حتى يستوفي اجر النقل، وأما إذا كان استحقاقها عند الوصول، فللناقل الحق في حبس البضاعة بالتطبيق للقواعد العامة في العقود الملزمة للجانبين وله امتياز عليه.⁴

¹ - مادة 144 من قانون الطيران المدني الجزائري.

² - محمد بهجت عبد الله قايد، الموجز في القانون الجوي الوطني و الدولي، طبعة 7، دار النهضة العربية، القاهرة، 2015، ص 64.

³ - عبد الفضيل محمد احمد، قانون الجوي الخاص، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2014، ص 219.

⁴ - بن عبيد هجيرة، المرجع السابق، ص 34.

المطلب الثاني:

التزامات المرسل إليه

بطبيعة الحال فإن المرسل إليه مهمته تتمثل في استلامه البضاعة الموجهة إليه مع رسالة النقل الجوي، أما في حالة ما إذا اتفق مع المرسل أن يتكفل هو بدفع المقابل هنا يطلع على رسالة النقل الجوي ويستلم البضاعة مع دفعه لكل المستحقات.

طبقاً للنظرية العامة للالتزام فإن آثار العقد تنصرف إلى المتعاقدين وحدهما، فإن العقد لا يرتب التزاماً في ذمة الغير ولكن يجوز أن يكسبه حقاً.

ووفقاً لهذه القواعد العامة، فإن عقد النقل يقتصر على طرفيه من ناحية الالتزامات والحقوق الناشئة عنه، ولكن إبرام هذا العقد هو لمصلحة المرسل عليه، لذلك فقد استقر الفقه بأن المرسل إليه لا يعد من الغير بالنسبة إلى شروط عقد النقل الجوي، وسبب ذلك يعود إلى كون المرسل إليه في عقد النقل الجوي كما هو في النقل البحري يعد طرفاً ذو شأن في سند الشحن باعتباره صاحب المصلحة في عملية الشحن.¹

الفرع الأول:

تسلم البضاعة

أهم التزام يقع على عاتق المرسل إليه هو تسلم البضاعة من قبل المرسل مرفقة برسالة النقل الجوي وقد حددت المادة 1/143 و2 من قانون الطيران المدني 06/98 بقولها: "يحق للمرسل إليه إلا في الحالات المبينة في المادة السابقة أي المادة 142 بمجرد وصول البضاعة إلى المكان الذي أرسلت إليه أن يطلب من الناقل الجوي أن يسلم له رسالة النقل الجوي والبضاعة مقابل دفع مبلغ الديون وتنفيذ شروط النقل الجوي المبينة في رسالة النقل الجوي.

كما نصت المادة 143 الفقرة الثالثة من قانون 06/98 على حق المرسل إليه في المطالبة بالتعويض في حالة ما إذا لم يستلم البضاعة بسبب ضياعها من قبل الناقل الجوي أو وصولها في الميعاد غير المتوقع عليه، حيث تنص على ما يلي: "إذا اعترف الناقل الجوي بضياع البضاعة أو إذ لم تصل بعد انقضاء مهلة

¹ - ايناس محمد البهجي، القانون الجوي الدولي، المصدر القومي، طبعة الاولى، 2013، ص 62 و63.

سبعة ايام بعد التاريخ المتوقع لوصولها يحق للمرسل إليه أن يطالب الناقل الجوي بالحقوق الناتجة عن عقد النقل.¹

الفرع الثاني:

دفع الاجرة

يلتزم المرسل اليه بدفع الاجرة للناقل إذا كانت مستحقة الدفع عند الوصول، وإذا امتنع المرسل اليه عن ذلك فيحق للناقل أن يمتنع عن تسليم البضاعة إليه.

واخيرا لا بد من الاشارة إلى أنه وإن كان الاصل أن يلتزم المرسل بدفع اجرة النقل وغيرها من المصروفات المستحقة للناقل فإن بالإمكان أن يتفق على أن يتحملها المرسل إليه رغم كونه طرفا مباشرا في العقد، ولكن هذا الاتفاق كما سبق وأن بينا لا يبرأ المرسل من التزامه قبل الناقل فيكون والمرسل إليه مسؤولين عن دفع الأجرة وغيرها من المصروفات المستحقة له بالتضامن.²

¹ - المادة 143 من قانون 06/98 المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني.

² - أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربية، جمهورية مصر العربية، 1995، ص 288.

خلاصة:

عقد نقل البضائع من العقود التجارية و لذلك يجوز اثباته قبله بكافة الطرق الاثبات في المسائل التجارية فقد قضت المادة 5-1 من اتفاقية وارسو بان للناقل الحق في مطالبة المرسل بتحرير مستند "خطاب النقل الجوي وان على الناقل قبول هذا الخطاب المحرر بمعرفة المرسل ، ويلتزم الناقل الجوي بضمان سلامة البضائع منذ تسلمها حتى تسليمها إلى المرسل إليه المعين في خطاب نقل البضاعة ، يتم على أساسها توافر شروط أولها استلام البضاعة من المرسل إلى المطار القيام أو في أي مطار يقومون بالاتفاق عليه حتى تسليمها للمرسل إليه لتكون هذه اخر قانونية ينتهي بها عقد النقل الجوي .

الفصل الثاني:

المسؤولية المترتبة عن عقد النقل الجوي
للبنائع

إن الناقل الجوي أو أحد تابعيه عند تنفيذ لعقد النقل الجوي الخاص بالبضائع قد يخل بأحد التزاماته المفروضة عليه بموجب العقد المبرم، مما يؤدي إلى الحاق الضرر بالطرف الاخر المتعاقد معه.

وتعد مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل البضائع من أبرز موضوعات القانون الجوي، ونظرا لأهمية هذا الموضوع فقد لجأ المجتمع الدولي إلى تنظيم هذه المسؤولية وتحديدتها على مستوى الدولي منذ بداية ظهور النقل الجوي، من خلال ابرام العديد من المعاهدات والاتفاقيات الدولية التي تحدد مسؤولية الناقل الجوي في مواجهة المتضررين بحدود قصوى معينة خاصة في عقد النقل البضائع.

المبحث الأول:**أساس ونطاق مسؤولية الناقل الجوي للبضائع وحالاته**

بعد ان اعتبرت اتفاقية وارسو أن مسؤولية الناقل الجوي هي مسؤولية تعاقدية تلزمه العناية اللازمة لسلامة البضاعة و الأمتعة ، وبالتالي تترتب مسؤولية الناقل الجوي على أسس ونطاق.

المطلب الأول:**أساس مسؤولية الناقل الجوي للبضائع ونطاقه**

أساس مسؤولية الناقل الجوي للبضائع و نطاقها يعتمد على مجموعة من القوانين و الاتفاقيات الدولية التي تنظم النقل الجوي.

الفرع الأول:**أساس مسؤولية الناقل الجوي للبضائع**

إن أساس مسؤولية الناقل الجوي للبضائع تقوم على أساس التزام الناقل بتحقيق نتيجة .

أولاً: تحت قيام المسؤولية على أساس الخطأ:

إن عدم وجود تقنين خاص بالملاحة الجوية جعل الكثير من الدول تعتمد على التشريع العام، على أساس التقنين المدني و المسؤولية تعتبر عقدية على أساس الخطأ المفترض الذي يعني أن المتضرر سواء كان راكباً أو شاحناً اثبات فقط التزام الناقل الجوي بعدم تنفيذ العقد و هذا ما سوف نتطرق له في الفرع الأول تطور فكرة الخطأ في القانون الدولي كإثبات مسؤولية في عنق الناقل الجوي لإخلاله بالتزامه¹.

¹ - هشام فضلي، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي، دراسة في اتفاقية مونتريال 1999 قانون التجارة الجديد، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 1994، ص 25.

أ. أساس الخطأ في القانون الدولي:

إن اختلاف طبيعة المسؤولية من دولة إلى أخرى كان نتيجة افتقاد هذه الدول للتشريع الخاص بالنقل الجوي، إذ كان تطبيق التشريعات العامة هو السائد.¹

كان عديد من الفقهاء القانون الدولي حاولوا اقتباس قاعدة الخطأ في المسؤولية الموجودة في القانون الداخلي و نقلها الى القانون الدولي، ولكنهم اخلطوا بين نوعين من الأخطاء إذ لم يميزوا بين الخطأ المفترض و الخطأ الواجب الإثبات فالخطأ قد يقع بشكل عمدي و تتعدد المسؤولية على أساس الخطأ عند التقصير، وقد يقع الخطأ بشكل غير عمدي.

لهذا كان في الحاجة ضرورية إلى وجود قواعد قانونية دولية موحدة لتسهيل و إيجاد حلول للمسائل المتعلقة بعبور الطائرات على حدود الدول و ذلك بغرض استقرار المراكب القانونية ، كان تحقيق ذلك بتاريخ الثاني عشر أكتوبر 1929 في وارسو و سميت باسمها اتفاقية وارسو التي أصبحت نافذة في الثالث عشر من فبراير 1933 ، ووحدت هذه الاتفاقية الاحكام القانونية لمسؤولية النقل الجوي ، و كان الهدف من هذا التوحيد هو وضع حد للمصالح المتعارضة بين الناقلين الجويين من ناحية مستعملي الطائرة .

مسؤولية الناقل الجوي تقوم على أساس الخطأ المفترض ، و يعفي المسافر أو الشاحن من تقديم أي دليل على وجود الخطأ من أي نوع كان من جانب الناقل ثلاث المواد من السابعة عشر الى التاسعة عشر 17-18-19 وكان ذلك في مصلحة الركاب و الشاحنين و من أجل اعفاء فرصة للناقل الجوي بإثبات أنه و تابعيه قد اتخذوا كل الاحتياطات الضرورية لتجنب وقوع الضرر أو كان من المستحيل تفاديه أو بسبب الضرر نفسه منحت الاتفاقية في المادة عشرين و الواحد و العشرين مبدأ الأول قرينة قاطعة في يد المتضررين، و حددت قيمة التعويض الذي يلتزم به الناقل وفق المادة الثانية و العشرين.²

و حتى لا يتهرب الناقل الجوي من مسؤوليته عن طريق الاعفاء أو تحديد مبلغ التعويض غير مستحق،قررت المادة 23 من الاتفاقية بطلان الشرط الذي يهدف إلى إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية و تلك والتي ترمي إلى وضع حد للتعويض اقل من الذي حددته الاتفاقية.³

و لا يستفيد من النظام سوى الناقل حسن النية و إذا ثبت سوء نيته استمتع عليه الاستفادة من الحد الأقصى للتعويض الذي حددته الاتفاقية ، و كذلك يحرم من التمسك بالإعفاء من المسؤولية كتقديم دليل على

¹ محمد هاني دوي دار، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1994، ص 171.

² كريم سمية، مسؤولية الناقل الجوي، مذكرة لنيل شهادة الماستر، قانون دولي عام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم، 2018/2019، ص 29_30.

³ محمد فريد لعريني، المرجع السابق، ص 182.

أنه و تابعيه اتخذوا كل الاحتياطات الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو كان المستحيل اتخاذها أو من المستحيل تفادي هذا الضرر.

و قد تم تعديل بمقتضى بروتوكول الموقع في لاهاي في 28 سبتمبر 1955 لم يمس هذا التعديل أساس المسؤولية حيث ظلت قائمة على أساس الخطأ المفترض لكن اجازت للناقل الجوي ادراج في العقد شرطا يعفيه من المسؤولية عن الاضرار الناشئة عن العيب الذاتي في البضاعة ، كما خفف من عقوبة مسطرة على الناقل سيئ النية و ذلك السماح له بإثبات انه اتخذ كل الإجراءات الضرورية لتتافي وقوع الضرر من اجل الاعفاء من المسؤولية ، و كان هذا البروتوكول في صالح الناقلين ولم يقدم للراكبين و الشاحنين سوى أنه رفع الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل.¹

ب. أساس الخطأ في التشريع الجزائري:

صادقت الجزائر على الانضمام الاتفاقية وارسو المؤرخة في 12 اكتوبر 1929 حول توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي و بروتوكول لاهاي الدولي المؤرخ في 28 سبتمبر 1955 و ذلك بالمرسوم رقم 06/98 و ذلك بالمرسوم رقم : 76/64 المؤرخ في 02 مارس 1964 ، و قد تم تحيين قوانينها بإصدار القانون رقم 06/98 المؤرخ في 27 جوان 1998 الذي يحدد القواعد المتعلقة بالطيران المدني المعدل و المتمم بالقانون رقم 14/15 في 15 جويلية 2015.²

و اعتبر المشرع الجزائري الناقل الجوي مسؤولا عن الاضرار التي تصيب المسافرين او البضائع نتيجة خطأ ارتكبه هو و وكلائه و تابعيه على المتضرر أثبات خطأ الناقل الجوي حتى يستفيد من التعويض ، إذا برر الناقل الجوي أنه اتخذ هو و تابعيه كل التدابير و الاحتياطات الضرورية من اجل الضرر يعفي من المسؤولية.

ويتضح هذا ان المشرع الجزائري قد حذا اتفاقية وارسو 1929 بجميع جوانبها بمقتضى المرسوم 74/64 المؤرخ في 02 مارس 1964 والمتضمن انضمام الجزائر الى اتفاقية وارسو المؤرخة في 12 اكتوبر 1929 حول توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي والبروتوكول لاهاي الدولي المؤرخ في 28 سبتمبر 1955 والتي تقوم أساسا على مسؤولية الناقل الجوي تقوم على أساس الخطأ المفترض و التي هي

¹-المرجع نفسه، ص 182.

²-كريم سمية، المرجع السابق، ص 32.

أصلا في غير صالح المتضررين اذ يعفى الناقل من المسؤولية في حالة اثبات عدم خطئه هو تابعيه ووكلائه.¹

ثانيا: قيام المسؤولية على أساس المخاطر:

كان الاختلاف هو السيمة الواضحة في تحديد مسؤولية الناقل الجوي مما ظهرت الحاجة الى الوصول لأحكام قانونية الموحدة مهمتها التوفيق بين المنظمة الحاكمة لمسؤولية الناقل الجوي و تحقيق التوازن بين مصالح الناقلين والشاحنين.

عن فكرة المسؤولية على أساس المخاطر جاءت وفق اتفاقية مونتريال 1955 و ذلك بعدما تحدد نسبة التعويض في "اتفاقية لاهاي"، الامر الذي أدى بالولايات المتحدة الامريكية الى عدم التوقيع عليها و رغبتها في الانسحاب من اتفاقية وارسو 1929 و حتى لا يخسر الاتحاد الدولي عضوية الولايات المتحدة الامريكية سارع لإقناع عدد كبير من شركات الطيران بضرورة الاتفاق على التوقيع من هيئة الطيران المدني الأمريكي من اجل جعل مسؤولية الناقل الجوي المسؤولية الموضوعية.²

وبذلك يكون هذا الاتفاق قد قلب طبيعة المسؤولية على أساس الخطأ على مسؤولية موضوعية قوامها فكرة الخطأ والتحكم التبعة.³

أ. أساس المخاطر في القانون الدولي:

كان ضروري تحديد نظام مسؤولية الناقل الجوي يعرف نوع من الامن و الاستقرار و تناقصت حوادث الطيران و هذا ما حدث بتوقيع بروتوكول لاهاي في سبتمبر 1955 و ذلك بعد تهديد الولايات المتحدة الامريكية بالانسحاب من اتفاقية وارسو بسبب ضالة حد المسؤولية و عدم تناسبه مع التطورات الحديثة مما سارع الاتحاد الدولي الايجاد حلول فعلية مع هيئة الطيران الأمريكي من اجل تعويض مناسب ولائق بالمتضرر هذا ما تم بالفعل التوقيع عليه بمقتضى اتفاقية مونتريال في 4 ماي 1966 و بمقتضاه أصبحت مسؤولية الناقل الجوي منعقدة على أساس الخطر في نقل البضائع بعدما كانت في السابق متعددة على أساس الخطأ.

¹-المرجع نفسه، ص 341.

²-عبد المجيد خلف منصور العنزي، أساس مسؤولية الناقل الجوي وحالاتهما، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، جامعة الاسكندرية، العدد الاول، 2016، ص24.

³-هشام فضلي، المرجع السابق، ص 07.

و بما أن اتفاقية مونتريال 1966 ليست تشريعا دوليا و إنما هي اتفاق خاص بتعديل قواعد و حدود ومبالغ التعويض و ذلك تبعا لفقرة الأولى من المادة الثانية و العشرين من اتفاقية وارسو و التي خلقت نوع من عدم المساواة ما بين الافراد امام المرافق العمومية¹ ، بدت أمور واضحة من اجل إزالة هذا التعارض بين ما هو موجود في اتفاقية وارسو 1926 و ما احتوت عليه اتفاقية مونتريال 1966 .

و بتاريخ 08 مارس 1971 انعقد مؤتمر دولي في جواتيمالا و الذي يعرف بالوثيقة بروتوكول جواتيمالا سيتي المعدل للاتفاقية وارسو و بموجب هذا البروتوكول أصبحت مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية قائمة على أساس فكرة الخطر لا الخطأ فيما يتعلق بالحوادث التي تؤدي الى الاضرار التي تلحق بالبضائع أو تلفها ، لا يستطيع الناقل الجوي التحلل من مسؤوليته الا إذا اثبت هذا التأخير أن سبب الضرر راجع لخطأ و مساهمة المتضرر نفسه.²

فان بروتوكول مونتريال 1975 انتهج منهج قائم على أساس المخاطر بالنسبة لنقل البضائع، فنصت المادة الرابعة منه "على ان مسؤولية الناقل عن الاضرار التي تصيب البضاعة نتيجة هلاكها أو ضياعها أو اتلانها ما دامت ان الواقعة المسببة للضرر قد حدثت اثناء فترة النقل الجوي "و لا يستطيع الناقل الجوي التحلل من المسؤولية الا اذا اثبت ان الضرر يرجع لأسباب ب التالية : طبيعة البضاعة ، أو عيبها الذاتي سوء تغليف البضاعة من جانب الشخص الغير الناقل او تابعيه أو وكلائه ، اعمال الحرب أو النزاع المسلح أو أي عمل صادر عن السلطة العامة ذو صلة بالبضاعة من حيث دخولها أو خروجها من المطار أو اثناء فترة عبورها به.³

ب. أساس المخاطر في التشريع الجزائري:

إن هدف الاتفاقيات و البروتوكولات الدولية في تنظيم الملاحة الجوية هو محاولة إيجاد صيغة للتقارب بين الأنظمة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي بين الناقلين الجويين و مستعملين الطائرات صادق المشرع الجزائري على اتفاقية وارسو التي تقوم على أساس الخطأ المفترض ، و بالتالي اعتبر المشرع الجزائري الناقل الجوي مسؤولا عن الاضرار التي تلحق بالبضائع و الامتعة نتيجة خطأ ارتكبه هو و تابعيه ، إذ اثبت الناقل الجوي أنه و تابعيه اتخذ كل التدابير من اجل تفادي الضرر أو استحالة عليه الحال يعفي من المسؤولية⁴ .

¹ - هشام فضلي، المرجع السابق، ص 07.

² - هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص 298.

³ - هشام فضلي، المرجع السابق، ص 9.

⁴ - محمد فريد لعريني، المرجع السابق، ص 319.

وهذا ما يصعب أمر على المتضررين خاصة بالنسبة الى نقل البضائع و الواضح أن هذه القاعدة لا تخدم اطلاقا الضحية المتضرر ، و تعطى كل الفرص للناقل الجوي بإثبات في شتى المجالات اللازمة مما يعفيه من المسؤولية .

و لهذا كان على المشرع الجزائري مواكبة التطورات الحاصلة في تحيين النصوص القانونية المتعلقة بتنظيم الملاحة الجوية وفق ما جاءت به اتفاقية مونتريال 1999 و التخلي عن نصوص اتفاقية وارسو 1929 الذي يزيد عمرها عن 70 سنة .

حيث جاءت اتفاقية مونتريال 1999 بنصوص جديدة فيما يتعلق بالأحكام المسؤولية لا يستطيع الناقل الجوي التحلل من المسؤولية موضوعية قائمة على أساس فكرة الخطر .

الفرع الثاني:

نطاق مسؤولية الناقل الجوي للبضائع

بناء على ما سبق يتضح أن أهم التزام يقع على عاتق الناقل الجوي هو التزام السلامة، أي الالتزام بتوصيل المسافرين إلى المكان الذي يبتغيه سليما معافى، وكذلك الأمر بالنسبة للبضاعة حيث يلتزم الناقل الجوي بتسليمها في مكان الوصول غير هالكة أو تالفة حيث أن مجرد الإخلال بهذا الالتزام يثير مسؤولية الناقل الجوي بقوة القانون، إلا إذا اثبت أنه وتابعوه قد اتخذوا كافة الاحتياطات اللازمة والضرورية لتفادي الحادث وذلك وفق الاتفاقية وارسو 1929.

الامر الذي يستدعي تحديد نطاق مسؤولية الناقل الجوي للبضائع من حيث المكان والزمان لكي يبذل العناية اللازمة والإجراءات الضرورية في تنفيذه لعقد النقل الجوي مما يترتب حماية للمتعاقد معه بتنفيذ عقد النقل الجوي بأمان وبشكل صحيح، بالإضافة إلى أنه يشكل حماية للناقل الجوي بعدم إرهاقه من خلال تحمله المسؤولية بصورة مطلقة بدون ضوابط وحدود.¹

تتوفر مسؤولية الناقل الجوي للبضائع على الأركان المتمثلة في الخطأ والضرر، والعلاقة السببية بين الخطأ والضرر، وهي لا تختلف عن الاركان العامة المطلوبة في أي مسؤولية مدنية.

¹ - يعرف الهلاك الكلي: هو الذي يتعلق بالبضاعة كلها، كما لو غرقت او احترقت اما الهلاك الجزئي: فهو الذي يتعلق ببعض البضاعة دون البعض الاخر كما لو وصلت البضاعة ناقصة من حيث الوزن او من حيث عدد الطرود. مشار اليه لدى: أبوزيد رضوان، الوجيز في القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، دارا لفكر لعربي، الأردن، 1974، ص 198.

وبما أننا نتعامل مع مسؤولية عقدية لها نظامها الخاص بها فإن توفر الأركان لا يكفي لقيام هذه المسؤولية وتطبيق الأحكام التي جاءت بها التشريعات الوطنية أو الدولية فلا بد من توفر شروط أخرى والتي تتمثل في النطاق المادي، النطاق المكاني، والزمني.

أولاً: النطاق المادي:

المتمثل في وقوع واقعة أو حادث حسب مفهوم اتفاقية وارسو لسنة 1929 أو مونتريال لسنة 1999، حيث لم تضع كلتا الاتفاقيتين مفهوم الواقعة أو الحدث وتركت ذلك للفقهاء والقضاء فهي تعتبر كل سبب يؤدي إلى وقوع الضرر، فهي تختلف عن مفهوم الحادثة التي تقع في نقل الأشخاص إذ أن مفهوم الواقعة أوسع نطاقاً من اصطلاح الحادثة فهي تشمل جميع الأسباب التي يمكن أن يترتب عليها ضرر بالنسبة للبضاعة.¹ وها ما نص عليه قانون الطيران المدني الجزائري 146 من بنصها "يكون الناقل بالطائرة مسؤولاً عن الخسائر والأضرار الناتجة عن ضياع أو تلف أو خسارة تصيب.... شرط أن يكون السبب الأصلي للخسارة...." فعبّر عن الحدث بالسبب الأصلي وهو كذلك مفهوم واسع يشمل كافة الأسباب الممكنة للضرر سواء كانت متصلة بعملية النقل الجوي أو غير متصلة بها² كل واقعة يمكن أن تؤدي للخسارة.

لا تقوم مسؤولية الناقل الجوي للبضائع إلا بإثبات حصول الضرر للشاحن هذا الضرر، إما ضرر يصيب البضاعة بصفة مباشرة ويكون في صورة تلف البضاعة أو هلاك البضاعة أو نقص في البضاعة، أو في صورة التأخر في وصول البضاعة فهو ضرر يؤثر على نشاط الشاحن فيحرمه من الاستفادة الاقتصادية للبضائع، فالبضائع في هذا الطرح قد تصل سليمة إلا أنها لا تصل في الوقت المناسب لها كما أنه هذه الحالة يمكن اجتماع هذا الضرر مع الضرر المادي المذكور في الحالة الأولى، ونكون في هذه الحالة أمام فرضين إما أن يتفق الناقل مع الشاحن على مدة النقل الجوي أو لا يحصل مثل هذا الاتفاق والراجع في هذه الحالة هو ضمان وصول البضاعة في فترة معقولة.

وبالرجوع إلى معنى كلمة التأخير نجدها بمعناها مجاوزة الميعاد وعليه يقع على الناقل الجوي للبضائع التزام بتنفيذ النقل في مدة محددة، كما أن فكرة التأخير أثارت خلافات في الفقه الجوي حول تحديد معيار التأخير أو الفترة الزمنية التي يقع خلالها التأخير لذلك انقسم الفقه إلى قسمين:

¹ - مكاري نعيمة، مسؤولية الناقل الجوي للبضائع، مجلة دفاتر السياسة والقانون، عدد خاص، جامعة ورقلة، جوان 2018، ص 430.

² - دمانة محمد، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2010/2011، ص 123.

أ. الاتجاه الضيق:

يرى أن فترة النقل الجوي التي يسأل فيها الناقل هي تلك الفترة التي تنهياً فيهل الطائرة للإقلاع من مطار القيام إلى غاية هبوط الطائرة في مطار الوصول، وهذا الفرض لا يخدم الغرض من تقرير مسؤولية الناقل الجوي عن التأخر في وصول البضائع.

ب. الاتجاه الواسع:

يقرر بالنسبة لنقل البضائع أن فترة النقل الجوي هي نفسها الفترة التي حددتها المادة 18 من اتفاقية وارسو¹، والمادة 146 من قانون الطيران المدني وعليه متى تجاوز وصول البضائع فترة النقل الجوي المدة المتفق عليها في العقد أو المدة المعقولة لوصول البضائع وتسبب ذلك في ضرر للشاحن عن هذا التجاوز من قبيل التأخير الذي يسأل عليه الناقل الجوي للبضائع.

ثانياً: النطاق المكاني:

تنص المادة 18-2 من اتفاقية وارسو على فترة النقل الجوي بانها: "الفترة التي تكون فيها البضائع أو الامتعة المسجلة في حراسة الناقل الجوي سواء كان ذلك في مطار أو على متن طائرة أو في اي مكان في حالة الهبوط خارج المطار".²

ومن هذه المادة يتضح ان هناك اعتبارين يحكمان تحديد فترة النقل الجوي وهما فكرة الحراسة والنطاق المكاني الذي تمارس فيه هذه الحراسة.

يكون تحديد فترة النقل الجوي على اساس فكرة الحراسة وحدها حيث تبدأ هذه الفترة في الوقت الذي تسلم فيه البضاعة او الامتعة الى الناقل الجوي لنقلها وتنتهي بتسليمها للمرسل اليه في نهاية رحلة النقل الجوي، وبهذا يترتب عليه توسيع نطاق فترة النقل الجوي في المدى الزمني حيث لا تقتصر على الفترة التي تقع بين دخول البضاعة او الامتعة الى مطار القيام وخروجها من مطار الوصول، بل تشمل ايضا الفترة السابقة على دخول البضاعة للمطار او لاحقة على خروجها من مطار الوصول.³

أما الاتجاه الثاني من المادة يحدد نطاق فترة النقل الجوي في النطاق المكاني بتواجد البضاعة في المجال الجوي اي في المطار او على متن طائرة، مما يترتب عليه تطبيق نطاق هذه الفترة حيث يحرصها

¹ هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2007، ص 388.

² المادة 2/18 من اتفاقية وارسو، حول تحديد بعض قواعد النقل الجوي الدولي وبروتوكول لاهاي.

³ فاروق احمد زاهر، المرجع السابق، ص 296.

في الفترة الزمنية التي تكون فيها البضاعة داخل المجال الجوي فقط ، ولتحديد نطاق فترة النقل الجوي في النطاق المكاني يجب توافر شرطين اساسيين وهما :

- ان تكون البضاعة في حراسة الناقل الجوي، اذ ان فكرة الحراسة تكون على عاتق الناقل الجوي اذا قصر هو او تابعوه في المحافظة على البضائع ولم يلحق لها هلاك او تلف،
- أن تكون هذه الحراسة تمت واقعة في المجال الجوي المتمثل في المطار او على متن طائرة او في خارج المطار في حالة الهبوط الاضطراري ، وبهذا الشرط يبرر اخضاع الناقل الجوي لنظام المسؤولية المحدودة المقررة في اتفاقية وارسو 1929.¹

اختلف الفقهاء حول تواجد هذين الشرطين معا لتحديد نطاق مسؤولية الناقل الجوي وذهب البعض الى عدم اشتراط توافر الشرطين معا فاخذوا بفكرة الحراسة وحدها تكفي لقيام فترة النقل الجوي وفقا للمادة 18 من اتفاقية وارسو.

ويضيف هذا الراي ان وجود البضاعة داخل الطائرة قرينة كافية لبدء فترة النقل الجوي.

أما اغلبية الفقه ، فلقد اشترطوا تواجد هذين الشرطين معا ذلك في حالة هبوط الاضطراري في خارج المطار يعتبر الضرر الذي يلحق البضاعة او الامتعة واقعا في فترة النقل الجوي وفقا لنص المادة 18 سابقة الذكر اعلاه بناء على فكرة الحراسة وفكرة المجال الجوي مادام هذا الضرر قد وقع اثناء او بعد الهبوط الاضطراري وقبل اعادة نقلها من جديد بطريق غير النقل الجوي.²

ثالثا: النطاق الزمني:

لقد عينت المادة 34 من اتفاقية وارسو بتحديد فترة النقل الجوي تحديدا دقيقا، وشارت في فقرتها الثانية الى الفترة التي تكون البضائع اثناءها في حراسة الناقل سواء في المطار او داخل الطائرة.

لا تتضمن مدة النقل الجوي اي نقل بري او بحري او نهري يحدث خارج مطار ، ومع ذلك اذا حدث نوع من هذا النقل تنفيذا لعقد النقل الجوي يقصد التسليم او النقل من طائرة الى اخرى، فإن أي ضرر يحدث يفترض فيه انه قد نجم عن واقعة حدثت خلال النقل الجوي ما لم يثبت ذلك.³

¹ - علاء الدين قاسم احمد المومني، التعويض عن الأضرار الناشئة عن النقل الجوي (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير، كلية الدراسات الفقهية والقانونية، قسم القانون، جامعة البيت، 2005، ص102.

² - فاروق احمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، دار النهضة العربية، 1985، ص297.

³ - محمد فريد العريني، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 223.

أما في ما يخص الفترة التي تنتهي فيها المدى الزمني لنقل البضاعة ظهرت نظريتان:

- النظرية الأولى: تأخذ ببقاء الناقل الجوي حارسا على البضاعة أو الامتعة حتى لحظة التسليم ، حيث لا تنتهي فترة النقل الجوي الا بتسليمها للمرسل اليه في مطار الوصول.¹
- النظرية الثانية: تأخذ هذه النظرية بانتهاء النطاق الزمني لنقل البضاعة في مطار الوصول سواء كان ذلك في لحظة التسليم او في لحظة دخولها المنطقة الجمركية لسلطات دولة الوصول.²

المطلب الثاني:

حالات مسؤولية الناقل الجوي للبضائع

يسأل الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين أو تلحق البضاعة وتؤدي إلى تلفها او هلاكها، حيث أن اهم ما يرتبه عقد النقل الجوي للبضائع على عاتق الناقل هو الالتزام بضمان المحافظة على البضاعة الى جانب التزام يتعلق باحترام مواعيد النقل المتفق عليها³، فاذا لم يلتزم الناقل الجوي بذلك ، يترتب عليه اخلال بالالتزامات، سوف يتم التطرق اليها في المطلبين: بالنسبة للمطلب الاول يتعلق بالإخلال بالالتزام بالمحافظة على البضاعة اما المطلب الثاني المتمثل في الاخلال بالالتزام باحترام مواعيد النقل.

الفرع الاول:

الاخلال بالالتزام بالمحافظة على البضاعة

وفقا لاتفاقية وارسو يكون الناقل الجوي مسؤولا عن ضمان المحافظة على البضاعة وسلامتها حيث يكون مسؤولا إذا هلكت البضاعة او تلفت ان كان ذلك الهلاك او التلف جزئيا او كليا ويعفى من تلك المسؤولية إذا اثبت انه: قد قام بكل ما من شأنه من منع حدوث الضرر للبضاعة او اثبت ان الضرر يعود الى العيب الذاتي للبضاعة او خطاب المرسل.

اذن فلغرض تحقق مسؤولية الناقل الجوي عن سلامة البضاعة فلا بد من توفر الشروط التي سنتطرق اليها بالتفصيل.

¹ - مظفر جابر، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في نقل البضائع، كلية الحقوق، مذكرة ماجستير، الجامعة الاردنية، 1990، ص58.

² - فاروق احمد زاهر، المرجع السابق، ص 300.

³ - عيسى غسان راضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم دراسة مقارنة، طبعة أولى، دار الثقافة، 2008، ص92.

أولاً: وقوع الحادث المسبب لضرر:

يقصد بالحادث جميع الاسباب التي ينجم عنها الضرر سواء كانت متعلقة بالنقل الجوي ام غير متصلة به فالناقل له كل الهيمنة والسيطرة على البضائع المنقولة، فيعتبر حادثاً تتشغل على اثره ذمة الناقل بالمسؤولية عن تلف أقمشة بسبب انسكاب سوائل حمضية عليها، او عن فقدان بضاعة بسبب سرقتها من مخازن الناقل بالمطار.¹

ثانياً: وقوع الحادث اثناء فترة النقل الجوي:

وفقاً للمادة 18 (الفقرة 1 والفقرة 2) من اتفاقية وارسو يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الضرر الذي يلحق بالبضاعة اذا نجم هذا الضرر من واقعة حدثت خلال النقل الجوي ذلك بموجب المادة 5 من بروتوكول غواتيمالا المقصود بفترة النقل الجوي بانها تتضمن المدة التي تكون فيها البضائع في حراسة الناقل سواء كان ذلك في المطار او على متن الطائرة او في اي مكان اخر عند الهبوط خارج المطار، وبفهم من ذلك ان مضمون الالتزام بسلامة البضائع يرجع الى فكرة الحراسة، بمعنى ان هذا الالتزام يبدأ من الفترة التي يتخلى فيها المرسل عن حيازته للبضاعة المسجلة وتسليمها للناقل الجوي، حيث تدخل في حيازته وحراسته وتكون له السيطرة عليه، وبذلك يكون اساس مسؤولية الناقل هو معيار الحراسة الاشراف والرقابة على البضاعة، لا معيار مخاطر الطيران كما هو الحال في عقد نقل الاشخاص.²

الفرع الثاني:

الاخلال بالالتزام باحترام مواعيد النقل

نصت المادة 19 من اتفاقية وارسو على أن "يكون الناقل مسئولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب او الامتعة او البضائع بطريق الجو"³ وهو نفس الحكم الذي ذهب اليه المشرع الجزائري في نص المادة 147 من قانون الطيران المدني التي تنص على ان "الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر الناتجة عن تأخر في النقل الجوي للأشخاص والامتعة والشحن طبقاً للقواعد المنصوص عليها في التشريع المعمول به"⁴، ولكي تتعدد مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير وفقاً لهذه الاتفاقية يقتضي توافر الشروط التالية:

¹ - إيناس محمد البهجي، المرجع السابق، ص 64.
² - عيسى ربيضي، المرجع السابق، ص 105.
³ - إيناس محمد البهجي، المرجع السابق، ص 66.
⁴ - عيسى غسان ربيضي، المرجع السابق، ص 111.

أولاً: وجود تأخير:

تستلزم واقعة التأخير وجود ميعاد معين وان هذا الميعاد قد تم تقويته او تجاوزه وهذا الميعاد قد يحدد بعقد النقل او يكون محددًا من قبل شركة الطيران في جدول مواعيد طائراتها.

ولكن جرت العادة لدى الناقلين الجويين بان لا يلتزموا بمواعيد نقل محددة بدقة، وسبب ذلك ان عملية النقل الجوي مرتبطة بظروف كثيرة ومختلفة وقد لا يتمكن الناقل او تابعوه من السيطرة عليها، فهي تعتمد بشكل خاص على الظروف الجوية وعلى الامكانيات المادية للطائرة لجهة سعتها ومقدار حمولتها.

وبناء على ذلك فان شروط الايتا (الاتحاد الدولي للنقل الجوي) اكدت في المادة 06 على ان مواعيد الرحيل والوصول المحدد من قبل الناقل الجوي في العقد او بأي وثيقة اخرى لا تعد جزءا من عقد النقل الجوي، وانما مجرد مؤشر تقريبي لمتوسط الوقت الذي يمكن ان تستغرقه عملية النقل.

ثانياً: حدوث التأخير خلال فترة النقل الجوي:

أن الناقل الجوي يكون مسؤولاً عن التأخير في اتمام النقل دون الرجوع الى المرحلة التي سببت ذلك التأخير، ولكن مسؤوليته لا تخضع لاتفاقية وارسو الا اذا وقع التأخير اثناء فترة النقل الجوي وكما ذكرنا مسبقاً اذا كان سبب التأخير ناتجاً عن نقل البضاعة بواسطة البر او البحر او الجو فان مسؤوليته عن التأخير تخضع للقانون الوطني الواجب التطبيق.

ولكن هذا لا يعني بان الناقل الجوي حر في تنفيذ التزامه بإتمام النقل متى ما شاء ، وانما تفيد التزامه بإتمام النقل في الميعاد المعقول، اي ان مسؤولية الناقل عن التأخير لا تتعدد الا اذا حصلت تجاوزات غير عادية للميعاد المتفق عليه¹.

ثالثاً: حدوث ضرر من التأخير:

حتى تقوم مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير لابد ان يترتب عليه ضرر يلحق البضاعة او ضرر ناتج عن تأخر وصولها، ولا بد من قيام رابطة سببية بين الضرر والتأخير لقيام مسؤولية الناقل الجوي.

كما ان اثبات التأخير يمكن ان يتم بمقارنة زمن بداية تنفيذ النقل او مقارنة تاريخ الوصول بالتاريخ المتفق عليه، فالوقت المعلوم يحدد عن طريق القضاء.²

¹ - إيناس محمد البهجي، المرجع السابق، ص 67.

² - عبد الفضيل محمد احمد، القانون الجوي الخاص، دار الجامعة الجديدة، 2014، ص322.

المبحث الثاني:

مباشرة دعوى مسؤولية الناقل الجوي للبضائع

ينشأ عن تحقق المسؤولية سواء للناقل الجوي أو المرسل ولادة علاقة جديدة بين المسؤول و المضرور، تتمثل بالالتزام الأول بتعويض الثاني عما أصابه من ضرر ، و يحصل المضرور على التعويض عن طريق دعوى المسؤولية ، لذلك سيتناول في المطلب الأول دعوى المسؤولية العقدية أما المطلب الثاني خصصناه للحدث عن مقدار التعويض الذي يلتزم بدفعه الناقل الجوي للبضائع .

المطلب الأول:

دعوى المسؤولية العقدية

عندما يخفق الناقل في تنفيذ الالتزامات التي يلقيها عقد النقل على عاتقه و ينشأ من هذا الإخفاق ضرر لراكب الطائرة فمن الطبيعي ان يلجأ هذا الأخير الى القضاء بدعوى المسؤولية التي ترفع على الناقل ، و قد وضعت الأنظمة القانونية احكاما تراعي مصلحة المضرور من ناحية و مصلحة الناقل من ناحية أخرى.

الفرع الأول:

اطراف الدعوى

غالبا ما لا يقر المسؤول عن مسؤوليته و يحاول التهرب من التعويض فيضطر المضرور إلى أن يرفع دعوى المسؤولية او دعوى التعويض ، فالضرر هو سبب الدعوى و عقد النقل الجوي للبضائع هو أساسها ، و لممارسة دعوى المسؤولية تتطلب ككل دعوى الى طرفين:¹

أولاً: المدعي:

لا يجوز رفع الدعوى الا بواسطة المرسل او المرسل اليه ، بشرط ان يكون قد ورد اسم هذا الأخير في خطاب النقل الجوي ، لأنه يعد في هذه الحالة في ذات المركز القانوني للمرسل ، فلا يجوز لمشتري

¹ - بو كموش سرور، النظام القانوني للاستثمار في مجال الطيران المدني الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير فرع قانون اعمال، كلية الحقوق، بن عكنون، الجزائر، 2001/2002، ص 174.

البضاعة الذي لم يذكر اسمه في خطاب النقل أن يرفع دعوى المسؤولية على الناقل و مع ذلك يجيز القاضي لشركات التأمين على البضاعة¹، فيستند المدعي في دعواه على المسؤولية التعاقدية .

- قد يكون المرسل أو المرسل اليه اذا كانت دعوى المسؤولية الناقل الجوي ز ذلك بالقدر الذي أصاب كل منهم من اضرار ، و هذا ما نصت عليه المادة 153 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98،

- مؤمن الناقل الجوي الذي عوض المرسل او المرسل اليه يحل محل المؤمن له في حقوقه قبل الناقل في الحصول على التعويض.²

و يمكن ان يكون المدعي شخص طبيعي او شخص اعتباري .

- **شخص اعتباري**: ممثّل الشخص الاعتباري هو صاحب الحق في رفع الدعوى الذي أصاب الشخص الاعتباري كالشركات،

- **شخص طبيعي**: في هذه الحالة ليس لاحد ان يرفع دعوى المسؤولية غيره اذا كان اهلا للتقاضي ، و يرفعها عنه وليه او وصيه اذا لم يكن اهلا لذلك.³

ثانيا: المدعى عليه:

هو طرف الذي اخلى التزامه و ثبتت مسؤوليته و نوضح هذا بين مسؤولية المرسل على ان اذا كان المدعي هو الناقل الجوي فان المدعي عليه هو المرسل ،فإما مسؤولية الناقل الجوي فان المدعي عليه يكون الناقل الجوي لأنه هو المسؤول عن الضرر.⁴

حيث نصت المادة 27 من اتفاقية فانسوفيا المبرمة 1929 ان في حالة وفاة المدين تقام دعوى المسؤولية في حدود المقررة في هذه الاتفاقية على من يخلفونه.⁵

¹ - حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، ص 229.

² - محمد بهجت عبد الله امين قايد، الموجز في القانون الجوي النقل الجوي الوطني و الدولي، طبعة ثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، لا توجد سنة نشر، ص 183.

³ - بن صر حورية، المرجع السابق، ص 130.

⁴ - هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، النقل التجاري الدولي، طبعة 2000، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ص 450.

⁵ - بن صر حورية، نفس المرجع، نفس الصفحة.

المبدأ في ان يكون الناقل هو المدعى عليه لا اشكال فيه متى كان الناقل الجوي واحدا ، و لكن تتور المشكلة عندما يتعدد الناقلون فعالجت الاتفاقية حالتين:¹

أ. حالة النقل المتتابع:

تناولت المادة 153 الفقرة الثالثة من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/68 و كذا المادة 30 من اتفاقية فارسوفيا هذه الحالة اذا كان المدعي مرسل فان المدعى عليه هو الناقل الجوي الأول الذي تسلم البضاعة، اما اذا كان المدعي هو المرسل اليه فالمدعى عليه هو الناقل الجوي الأخير بغض النظر عن المرحلة التي تحقق فيها الضرر في مباشرة تنفيذها²، و يكون هؤلاء الناقلون كسؤولين بالتضامن من قبل المرسل و المرسل اليه.

ب. حالة وجود ناقل متعاقد وناقل فعلي:

نصت المادة الثالثة من اتفاقية جوادا لآخار المبرمة في 18 سبتمبر 1961 "يعتبر الناقل المتعاقد مسؤولا عن العمل او امتناع الناقل الفعلي وتابعيه ووكلائه ..."³ فيقصد بالناقل المتعاقد ذلك الذي ابرم العقد من الطرف الاخر، اما الناقل الفعلي فهو الذي يقوم بتنفيذ العقد كله او جزء منه باتفاق مع الناقل المتعاقد.⁴

الفرع الثاني :

إجراءات رفع الدعوى

نصت الفقرة الأولى من المادة 28 من اتفاقية وارسو بانه للمدعي ان يقيم دعوى المسؤولية في إقليم احد اطراف المتعاقدة وفقا لما يختاره ، اما امام محكمة موطن الناقل او محكمة المركز الرئيسي لنشاطهم واما امام محكمة جهة الوصول.

¹ - حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، ص 229.

² - محمد فريد العربي، القانون الجوي النقل الجوي الداخلي و الدولي، طبعة 2004 ، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ص 180.

³ - امر 267/65 المؤرخ في 25 أكتوبر 1965 المتعلق بانضمام الجزائر الى اتفاقية المكملة لاتفاقية فارسوفي لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي الذي يقوم به شخص اخر غير الشخص المتعاقد المبرمة في جوادا لآخارا بتاريخ 1961 جريدة رسمية رقم 104 المؤرخة في 21 ديسمبر 1965

⁴ - حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، ص 230.

وقانون المحكمة المعروف عليها النزاع هو الذي ينظم إجراءات التقاضي و يحدد أيضا اثر خطأ المضرور على مسؤولية الناقل الجوي.¹

فتخضع إجراءات الدعوى أيضا لقانون المحكمة التي تتولى نظر الدعوى ، فيشترط نص المادة السابقة على المدعي (المتضرر) ان يرفع دعوى المسؤولية امام محكمة تقع في إقليم احدى الدول الأطراف في اتفاقية وارسو²، و لاشك ان لهذا الحكم أهمية بالغة حيث تنقيد و تلتزم الدولة المثار امامها النزاع بأحكام الاتفاقية لأنها طرف بالاتفاقية.³

وهذا بدوره يحقق التوازن الذي قصدته الاتفاقية ما بين مصالح الناقل الجوي و مصالح المتعاقد معه.

ومن نص السابق يتضح ان اتفاقية وارسو خولت للمدعي خيارا بين أماكن للمحاكم التي سبق ذكرها، و لا شك ان تعدد الاختيارات امامه لمكان رفع الدعوى لها أهميتها، فمن ناحية الأولى : قانون المحكمة المعروف عليها النزاع هو الذي ينظم إجراءات التقاضي ، و من ناحية ثانية : يحدد أيضا قانون المحكمة المنظور امامها النزاع اثر خطأ المتضرر على مسؤولية الناقل الجوي ن ومن ناحية الثالثة : يبين قانون المحكمة المعروف عليها النزاع قواعد احتساب مدة سقوط الدعوى.⁴

الفرع الثالث:

مواعيد رفع الدعوى

تتميز هذه الدعوى عن باقي الدعاوي في مدة تقادمها ، اذ نصت المادة 29 من اتفاقية وارسو 1929 المقابلة للمادة 35 من اتفاقية مونتريال 1999 على وجوب رفع الدعوى المسؤولية خلال سنتين،⁵ من يوم وصول الطائرة او من اليوم الذي يفترض فيه وصولها الى المكان المقصود او من تاريخ إيقاف النقل

¹ - دلال يزيد، المرجع السابق، ص 142.

² - الحداد حفيظة السيد، القانون الجوي، دون دار النشر، دون سنة، ص 160.

³ - العريني محمد فريد، محمد جلال وفاء، القانون الجوي (الملاحة الجوية والنقل الجوي)، دار المطبوعات الجامعية، 1998، ص 248.

⁴ - وضحة فلاح المطيري، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقا للقانونين الكويتي و الأردني و الاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، القانون الخاص، جامعة الشرق الأوسط، 2011، ص 83.

⁵ - دلال يزيد، المرجع السابق، ص 143.

والا سقط الحق في رفع الدعوى¹، و يعين قانون المحكمة المعروض عليها النزاع طريقة احتساب المدة المذكورة.

و كذا قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 اخذ به لرفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي ، غير ان المشرع في هذا القانون استعمل عبارة التقادم بدلا من سقوط العبارة التي تم توظيفها في كل من اتفاقية وارسو و مونتريال.²

المطلب الثاني:

الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار اللاحقة بالبضائع

إن التعويض بمعناه الحديث هو جزاء المسؤولية المدنية فالعقوبة هي الجزاء الرادع في كل من المسؤولية المدنية والجزائية، فقد كان توقيع العقاب أمر متروك للمجني عليه أو ذويه، ولم يجد التعويض بمعناه الحديث مكانه إلا بانفصال المسؤولية المدنية عن المسؤولية الجنائية وبالتالي أصبحت الوظيفة الوحيدة للتعويض هي جبر الضرر وطريق احتياطي للتنفيذ والالتزام، حيث تحددت أحكامه وعناصره بما يتناسب مع هذا الهدف في مجال المسؤولية المدنية.³

إن القاعدة الأساسية في إصلاح الضرر، تتلخص في إلزام المدعي عليه بإعادة الحال إلى ما كان عليه قبل وقوع الضرر متى كان ذلك ممكنا، أما إذا لم يكن ذلك ممكنا فليس أمام المدعي إلا اللجوء إلى التعويض النقدي. ومتى أخل الناقل الجوي بالتزاماته وأخفق في إقامة الدليل على انتفاء خطئه، انعقدت مسؤوليته وانشغلت ذمته بتعويض الضرر الذي يلحق بالبضائع، غير أن المشرع الجزائري قد خرج على هذا الأصل ووضع للتعويض الذي يتحمله الناقل الجوي المسؤول حدا لا يجوز النزول ألتفاقي عنه،⁴ كما هو الحال بالنسبة لاتفاقية وارسو 1929.

¹ - بن صر حورية، المرجع السابق، ص 134.

² - دلال بيزيد، المرجع نفسه، ص 144.

³ - محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي، حوادث الطيران، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2009، ص 238.

⁴ - محمد فريد العريني، القانون الجوي، (النقل الجوي الداخلي والدولي)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2004، ص 239.

الفرع الأول:

التعويض القانوني عن الأضرار اللاحقة بالبضائع

إن ازدهار النقل الجوي واستمراره لن يتحقق إذا ما التزم الناقل بتعويض كل الضرر لاستحالة قيامه مقدما بحساب المخاطر التي قد يتعرض لها مشروعها، فهو لا يعرض مقدما قيمة البضائع أو جملة المبالغ التي سيدفعها كتعويض للمضرورين، فإذا كان التعويض محددًا فيمكن للناقل أن يعلم مقدما الحد الأقصى لمبلغ التعويض الذي قد يحكم به عليه فيكون من الميسور حساب المخاطر التي يتعرض لها وإبرام التأمين عليها.¹

سنوضح قدر التعويض الخاص بالإخلال بضمان سلامة البضائع ضمن مختلف الأنظمة كما يلي:

أولاً: الأنظمة المطبقة لمبدأ الخطأ المفترض كأساس لمسؤولية الناقل الجوي.

حددت هذه الأنظمة التعويض بحدده الأقصى وهذا لمصلحة الناقل الجوي حتى لا يتضرر من نسبة التعويض، بهدف تحسين صناعة النقل الجوي وتشجيع الاستثمار فيها.

أ. الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية وارسو 1929:

يقدر التعويض الخاص بالبضائع ب: 250 ألف فرنك بوا نكاري عن كل كيلو غرام.²

ويقصد بالفرنك في هذا المقام الفرنك الذهبي، وتكون هذه المبالغ قابلة للتحويل إلى عملة وطنية، وهذا التقدير ليس جزافياً وإنما هو بمثابة حد أقصى لما يدفعه الناقل الجوي من تعويض بحيث إذا ثبت أن قيمة الضرر أدنى من هذا الحد فلا يستحق المضرور إلا التعويض المساوي لهذه القيمة، فشرط الحصول على الحد الأقصى هو أن يكون الضرر مساوياً له أو أكبر منه دون مجاوزة الحد الأقصى المقررة في الاتفاقية.³

نصت اتفاقية وارسو على تجاوز القسوى في التعويض في الحالة التالية:

- فيما يتعلق بنقل الأمتعة المسجلة والبضاعة: إذا قام المضرور عند تسليم الأمتعة أو البضاعة إلى الناقل بتقديم بيان خاص يوضح فيه مصلحته في تسليمها عند نقطة الوصول، ويدفع مبلغاً إضافياً إن اقتضى الأمر

¹ - أمجد محمد هاني، المسؤولية المدنية للناقل الجوي، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة جرش، الأردن، 2011، ص 107.

² - المادة 22 فقرة 2 من اتفاقية وارسو.

³ - خالد عدلي أمير، عقد النقل الجوي، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1997، ص 91/90.

ذلك وفي هذه الحالة يلزم الناقل بدفع قيمة المبلغ المعلن، إذا أثبت أنها تفوق مصلحة المرسل في استلام الأمتعة أو البضائع عند نقطة الوصول.

- لا تسري الحدود القصوى للتعويض في حالة تأخير في نقل الركاب أو في حالة هلاك أو تلف أو ضياع الأمتعة أو تأخيرها. إذا ثبت أن الضرر قد نتج عن فعل أو امتناع من جانب الناقل، أو تابعيه أو وكلائه إثبات أن هذا التابع أو الوكيل كان يتصرف في نطاق ممارسته لوظيفته.¹

ب. الحد الأقصى للتعويض وفق بروتوكول لاهاي 1955:

لم يتم تغيير قيمة التعويض عن البضائع، فبقي محدد ب: 250 ألف فرنك عن كل كيلو غرام، مالم يقم المرسل منه عند تسليم الطرد إلى الناقل إقرارا خاصا بما يعلقه من أهمية على تسليم الطرد في جهة المرسل إليها، وبشرط أن يكون المرسل منه قد دفع رسما إضافيا إذا لزم الأمر عندئذ يكون الناقل ملزما بأن يدفع التعويض، بحيث لا يتجاوز حدود المبلغ المبين في الإقرار مالم يثبت الناقل أن هذا المبلغ يفوق مدى الأهمية الحقيقية التي علقها المرسل منه عن التسليم.²

ونجد في نص المادة 25 من بروتوكول لاهاي، أنها نصت على الضرر الناتج عن الخطأ الشخصي لتابعي الناقل الجوي، ففي فقرتها الثانية نصت على أنه: "...لا يجوز أن يزيد على الحدود المذكورة المبلغ الكلي للتعويض الذي يمكن الحصول عليه في هذه الحالة من الناقل وتابعوه، ويشترط أن تتوافر العلاقة السببية بين خطأ التابع والضرر الحاصل لتطبيق أحكام هذه المادة".³

ج. الحد الأقصى للتعويض وفق قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98:

لقد سكت المشرع الجزائري عن تحديد مقدار التعويض في حالة ما اذا اصاب البضاعة ضرر مس بسلامتها، على الرغم من انه حدد قيمة التعويض ب: 250 الف وحدة حسابية كحد اقصى عن كل مسافر،⁴

بما ان الجزائر قد صادقت على اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكول لاهاي 1955 واستمدت منها نصوصها فانطبق بذلك ما جاء ضمنها بخصوص تعويض البضائع وكذا الامتعة والمحدد بمبلغ: 150 الف فرنك عن كل كيلو غرام.

¹ - محمد فريد العريني، ودويدار هاني، قانون الطيران التجاري، دار النهضة العربية، بيروت، لبنان، 1995، ص234.

² - المادة 11 فقرة 2 من بروتوكول لاهاي 1955 المعدل لاتفاقية وارسو 1929.

³ - المادة 25 فقرة 2 من بروتوكول لاهاي 1955.

⁴ - المادة 150 من القانون رقم 06/98 المتعلقة بالطيران المدني الجزائري.

د. الحد الأقصى للتعويض وفق بروتوكول مونتريال 1999:

وفي هذا النطاق نجد المادة 22 اشارت الى الحد الاقصى للتعويض في نقل الامتعة والبضائع فنصت على انه: "...عند نقل البضائع تكون مسؤولية الناقل في حال تلفها او ضياعها او تعيبها او تأخيرها محدودة بمبلغ (17) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل كيلوغرام، وفي حال تعيب أو تلف أو ضياع أو تأخير جزء من البضائع...."، لكننا نشير الى ان هذه الاتفاقية لم تصادق عليها الجزائر بعد.

ثانيا: الأنظمة المطبقة لمبدأ المخاطر كأساس لمسؤولية الناقل الجوي:

على غرار اتفاقية وارسو 1929 وتعديل لاهاي 1955 بخصوص الحد الأقصى للتعويض، نجد أنظمة أخرى تأخذ بمبدأ المخاطر كما يلي:

أ. الحد الأقصى للتعويض وفق بروتوكول مونتريال 1966:

لم يتعرض بروتوكول مونتريال لسنة 1966 الى الحد الاقصى للتعويض عن الاضرار التي تلحق بالبضائع على متن الطائرة، وعليه تطبق اتفاقية وارسو وتعديل لاهاي.¹

ب. الحد الأقصى للتعويض وفق بروتوكول غواتيمالا سيتي 1971:

حدد التعويض عن الأضرار التي تصيب البضائع وفق هذا البروتوكول بقيمة 250 فرنك عن كل كيلو غرام،² وقد ألغى هذا البروتوكول ماجاء في اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي 1955 بخصوص السماح بالاتفاق على الزيادة في القيمة القصوى المحددة للتعويض فيهما.³

ج. الحد الأقصى للتعويض وفق بروتوكول مونتريال 1975:

بالنسبة للبضائع فان التعويض المقدر عن الضرر الحاصل عليها من طرف الناقل الجوي يتمثل في قيمة: 17 وحدة سحب خاصة عن كل كيلوغرام، حيث تطبق هذه الوحدة فقط على الدول والاعضاء في صندوق النقد الدولي.⁴

¹ - بن ناصر وهيبة، المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2014، ص 153.

² - المادة 08 من بروتوكول جواتيمالا سيتي لعام 1971 المعدل لاتفاقية وارسو الموقع في 08 مارس 1971.

³ - بن ناصر وهيبة، المرجع السابق، ص 184.

⁴ - نفس المرجع، ص 185.

الفرع الثاني:

التعويض الاتفاقي والتعويض القضائي عن الأضرار اللاحقة بالبضائع

إن التعويض الاتفاقي والتعويض القضائي مهمان في مسؤولية الناقل الجوي للبضاعة على المستوى الدولي وبعض القوانين الجوية المقارنة التي تحيل مباشرة إلى تطبيق الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل الجوي.

أما بالنسبة للمشرع الجزائري بخصوص النقل الجوي الداخلي فإنه يخضع للقواعد العامة للتعويض حسب نصوص قانون الطيران المدني، أي أن التعويض إما يكون تعويضا اتفاقيا أو تعويضا قضائيا.

أولا: تعريف التعويض الاتفاقي وأساسه القانوني:

يقصد بالتعويض الاتفاقي بأنه الاتفاق الذي بمقتضاه يلتزم شخص بالقيام بأمر معين يكون في الغالب دفع مبلغ من النقود في حالة الإخلال بالتزام أصلي مقرر في ذمته أو التأخر في الوفاء بذلك الالتزام الأصلي جزاء له على الإخلال أو التأخر وتعويضا للدائن عما يصيبه من ضرر بسبب ذلك،¹ أو هو اتفاق مسبق بين المتعاقدين على تقدير قيمة التعويض في حالة إخلال المدين بالتزامه العقدي وهذا الاتفاق يوضع كشرط في العقد أو يتم إقراره في وقت لاحق على إبرام العقد وقبل تنفيذه وهو في جميع الأحوال لا ينشئ التزاما على عاتق المدين ولكنه مجرد وسيلة لتقدير التعويض الذي يستحقه الدائن عند الإخلال بالتزام العقد،² فهو التزام احتياطي لا يتحقق إلا بعد أن يصبح التنفيذ العيني غير ممكن وبعد إعدار المدين.³

ويغلب أن يكون كل التزام عقدي بعمل أو بامتناع مقترن بشرط جزائي، فهو شرط متداول في عقود النقل، ويقوم هذا التقدير مقام تقدير القاضي عند عدم الاتفاق،⁴ أو مقام التقدير القانوني في الحالات التي يجيزها القانون كما في حالة النقل الجوي الخاضع للاتفاقيات الدولية، وطالما أن التعويض اتفاقي فان للطرفين أن يتفقا على مبلغ من المال أو إصلاح الضرر الحاصل، ويقتصر التعويض الاتفاقي كذلك على

¹- سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، ج4، ط5، أحكام الالتزام، دار الكتاب الحديث، الإسكندرية، 1988، ص 177.

²- محمد عمران، الأسس العامة في القانون، المدخل إلى نظرية الالتزام، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2012، ص301.

³- بلحاج العربي، أحكام الالتزام في ضوء الشريعة الإسلامية دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2012، ص 127.

⁴- سليمان مرقس، المرجع السابق، ص 178.

الضرر المتوقع وقت التعاقد عادة ما عدا حالة الغش أو الخطأ الجسيم فيكون التعويض كاملا حسب المادة 182 من القانون المدني.

كما يخضع التعويض الاتفاقي للأحكام المحددة في المواد من 176 إلى 181 من القانون المدني، أي أن التعويض الاتفاقي في هذه الحالة يخضع في أحكامه وعناصره إلى القواعد العامة في التعويض أي أنه يخضع لأحكام التعويض بمقابل.

ولا يعتبر الشرط الجزائي مبررا لاستحقاق التعويض، بل هو مجرد وسيلة لتقدير التعويض المستحق بحيث يقوم هذا التقدير مقام تقدير القاضي للتعويض الأمر الذي يجعل المبلغ المتفق عليه في الشرط الجزائي تعويضا عن عدم التنفيذ كليا أو جزئيا أو التأخر فيه،¹ من طرف المدين فالالتزام بالتعويض ذاته لا ينشأ إلا من يوم الإخلال بالالتزام الأصلي، فهذا الإخلال هو الواقعة التي يتحقق بها الرط الجزائي، لذلك لا يكون هذا التعويض مستحقا اذا ثبت ان الدائن لم يلحقه اي ضرر، كما ان عدم نشوء الالتزام الاصيلي أو بطلانه او انقضائه يجعل الشرط الجزائي باطلا أو منقضيا،² ويتحقق القاضي في اطار التعويض الاتفاقي من شروط استحقاق التعويض طبقا للمواد 176 و181 و184 الفقرة 1 من القانون المدني والمتمثلة في استحالة التنفيذ العيني من قبل المتعاقد المدين وشرط وجود الضرر وشرط الاعذار.³

بما أن قانون الطيران المدني لم ينص على التعويض القانوني في حالة النقل الداخلي، فانه يجوز للأطراف الاتفاق على قيمة التعويض سواء في عقد النقل او في اتفاق لاحق، على ان يخضع هذا الاتفاق للقواعد العامة التي يخضع لها التعويض المذكورة في المادة 183 من قانون مدني "يجوز للمتعاقدين أن يحددا مقدما قيمة التعويض بالنص عليها في العقد او في اتفاق لاحق..." ولا غرابة في هذا الحكم فطالما أن للمتعاقدين الحق في التخفيف او التشديد من المسؤولية وكذا الاعفاء منها حسب قواعد القانون المدني فلهما من باب أولى ان يحددا بكل حرية قيمة التعويض.⁴

أ. سلطة القاضي في تعديل التعويض الاتفاقي:

تتصل السلطة في تعديل قيمة الشرط الجزائي بطبيعة تكييفه فهو من جهة يعتبر اتفاق يخضع لأحكام شريعة المتعاقدين، ومن جهة أخرى اعتباره تعويض يخضع لقواعد التنفيذ بمقابل، لأنه في الحالة الاخيرة

¹ - نفس المرجع، ص 140.

² - نفس المرجع، ص 181.

³ - علي فيلالي، تطور الحق في التعويض بتطور الضرر وتنوعه، مجلة حوليات جامعة الجزائر، مجلد 01، عدد 31، 2017، ص 37.

⁴ - علي فيلالي، المرجع نفسه، ص 37.

يستطيع القاضي التدخل لتعديل الشرط الجزائي أما إذا اعتبرناه من شروط العقد فإن القاضي لا يمتلك سلطة تعديل هذا الشرط، حيث يثبت التعسف في تقديره،¹ فيقتضي الأمر تغليب إحدى الصفتين على الأخرى، فمثلا إذا اتفق الدائن والمدين على التزام الأخير بأن يدفع إلى الأول مبلغ مليون دينار جزائري تعويضا عن عدم تنفيذ التزامه الأصلي بغض النظر عن حصول أي ضرر للدائن، فإن تغليب حكم العقد على أحكام التنفيذ بمقابل يؤدي إلى الزام المدين بهذا الشرط الجزائي دون تكليف الدائن بإثبات أهم شرط من شروط استحقاق التعويض وفقا للقواعد العامة وهو شرط نشوء ضرر له من عدم تنفيذ المدين التزامه، فاذا تأخر الناقل في إيصال البضائع مثلا وكان الاتفاق يقضي بدفع مبلغ محدد فهنا يلتزم المدين بمبلغ المتفق عليه كاملا ولو كان الضرر الذي أصاب الدائن أقل من هذه القيمة أو لم يكن قد أصابه ضرر أصلا وبالعكس من ذلك فإن تغليب أحكام التنفيذ بمقابل على حكم العقد يجيز للقاضي ألا يحكم بالشرط الجزائي متى كان الدائن لم يصبه أي ضرر من عدم التنفيذ أو من التأخير في التنفيذ، كما يجيز له أيضا أن يخفض قيمة الشرط الجزائي إذا كانت قيمة الضرر الذي وقع أقل من القيمة المتفق عليها.²

بالإضافة إلى أنه في التعويض الاتفاقي المتضرر لا يحصل إلا على قيمة التعويض المتفق عليه حتى ولو جاوز الضرر هذه القيمة، إلا إذا ثبت أن المدين قد ارتكب غش أو خطأ جسيم وهذا حسب نص المادة 185 من القانون المدني "على أنه إذا تسبب المتضرر بسوء نيته وهو يطالب بالتعويض في إطالة أمد النزاع فللقاضي أن يخفض مقدار التعويض المحدد في الاتفاق أو لا يقضي به عن المدة التي طال فيها النزاع بلا مبرر حسب نص المادة 187 من القانون المدني.

ب. صور التعويض الاتفاقي:

من تطبيقات التعويض الاتفاقي في مسؤولية الناقل الجوي الدولي حالة إعلان المصلحة في التسليم المنصوص عليها في المادة 22 من اتفاقية وارسو 1929 واتفاقية مونتريال 1999، أين يتم الاتفاق على أن يكون التعويض في حدود القيمة المعلنة للبضائع من قبل الشاحن شرط تقدير الضرر الحاصل بالعناصر المعلنة من المشرع (الخسارة الحاصلة والكسب الفائت) وكذلك في حالة الاتفاق على رفع حدود المسؤولية إلى أكثر مما تقره الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل الجوي.

وفي التعويض الاتفاقي في مسؤولية الناقل الجوي للبضائع للقاضي سلطة رقابة التفاوت بين المبلغ المتفق عليه وحدود المسؤولية التي تضعها الاتفاقيات الدولية حيث إذا كان المبلغ المتفق عليه أقل من الحدود المقررة في الاتفاقية فإن القاضي يرفعها إلى هذه الحدود تطبيقا للمادة 23 من اتفاقية وارسو

¹ - المادة 110 من القانون المدني الجزائري.

² - سليمان مرقس، المرجع السابق، ص 179.

1929/لاهاي 1955، ونفس النص أقرته اتفاقية مونتريال 1999 في المادة 26، اللتان تلغيان أي بند يهدف إلى وضع حدود أقل من الحدود التي تضعها الاتفاقية.

ثانيا: التعويض القضائي:

يكون التعويض عن طريق القاضي في حالة لا يكون التعويض محدد قانون أو اتفاقا أو عندما يتدخل القاضي بتقدير أو تعديل التعويض الاتفاقي، ويكون ذلك بحساب مقدار ما لحق المدين من ضرر وما فاته من كسب وله السلطة التقديرية في ذلك، حيث نصت المادة 131 من القانون المدني الجزائري على هذا التعويض، وعليه نجد أن القاضي هو الذي يقدر التعويض عن الضرر الذي لحق المضرور، وهو الضرر المباشر المتوقع فقط ويراعى في تلك الظروف الملازمة للحادث المسبب للضرر.

كما يجب ان يكون هناك تناسب بين التعويض والضرر، وأن لا يثرى المضرور على حساب المسؤول، فاذا أتلّف الناقل الجوي بضاعة قديمة للمضرور وأعطاه بضاعة جديدة أو قيمتها يكون في هذه الحالة المضرور قد أثرى على حساب المسؤول.¹

أما في حالة النقل الجوي الدولي الخاضع لاتفاقية وارسو 1929/لاهاي 1955 يتصدى القاضي لتقدير التعويض في الحالة التي يتفق الأطراف على عدم الخضوع لأية حدود.

ويقوم القاضي بتقدير التعويض حسب القواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني حسب نص المادة 182 منه "إذا لم يكن التعويض مقدرا في العقد، أو في القانون فالقاضي هو الذي يقدره، ويشمل التعويض ما ألحق الدائن من خسارة وما فاته من كسب، بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو التأخر في الوفاء به، ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوقاه ببذل جهد معقول."

فالواضح من نص هذه المادة تحدد مدى التعويض وعناصره التي على القاضي توضيحها عند القيام بعملية تقدير التعويض وكذا التقيد بوقت تقدير التعويض.

أ. حالات دفع التعويض القضائي:

إن الضرر المتوقع هو ذلك الذي توقعه المتعاقدان في حالة عدم تنفيذ العقد أو كان من الممكن توقعه في ضوء الظروف المعروفة، فقد يتوقع الطرفان ضياع الطرد خلال عملية النقل غير أنه لا يمكن توقع أنه

¹ محمود جلال حمزة، العمل الغير المشروع باعتباره مصدرا للالتزام، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1985، ص 154.

ذا قيمة كبيرة ما لم يصرح المرسل بذلك، كما أن وصول الطرد متأخر هو أمر متوقع لكن الأمر الذي لا يمكن توقعه هو أن يكون الطرد مرسل للمشاركة في مناقصة والتأخر سبب ضياع هذه الفرصة لكون الناقل لا يعلم السبب من إرسال الطرد¹ ويشمل الأضرار المباشرة شرط أن تكون لها صلة بعدم تنفيذ أحد التزامات عقد النقل الجوي للبضائع.

كما وضع المشرع مجموعة من العناصر والمعايير أوجب على القاضي الاعتماد عليها للوصول إلى تقدير التعويض بما يتناسب والضرر فلا يجوز أن يستبعد عنصراً أو يضيف لها عناصر جديدة وهو يخضع في ذلك إلى رقابة المحكمة العليا وتتمثل هذه العناصر في: الضرر المباشر المحقق، وما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب.

وتبعاً لذلك يتعين على المتضرر طبقاً للقواعد العامة إثبات الضرر بعنصرية الكسب الفائت والخسارة اللاحقة ليأتي تقدير التعويض، أي يؤخذ بعين الاعتبار ما كان متعيناً من وصول البضاعة في مناسبة معينة يرجى بيعها خلالها، ثم فوات الوقت دون وصولها،² فإن تعاقد الشاحن مع الناقل الجوي لنقل بضائع ثم تلفت بخطأ الناقل مما فوت على المرسل إليه صفقة إعادة بيعها لتاجر في مكان الوصول في موسم محدد وبثمن أكبر، فإن الخسارة اللاحقة هي قيمة البضاعة تثبت برسالة النقل الجوي أو بالطرق المتبعة في مجال القانون التجاري والكسب الفائت يتمثل في الزيادة في ثمن إعادة البيع الذي كان سيربحه المرسل إليه لو تمت الصفقة، وهذه واقعة مادية تثبت بكافة طرق الإثبات منها شهادة التاجر الذي كان من المفترض أن تتم الصفقة معه.

ب. وقت تقدير التعويض:

استقر الفقه والقضاء على أن تقدير التعويض يكون بيوم صدور الحكم، ليتحقق التعادل على قدر الإمكان بين الضرر والتعويض، وذلك لأن النتائج المترتبة عن عمل ضار لا يفترض فيها الثبات فقد تشتت أو تخف تبعاً للظروف³ ولأن سعر النقد الذي يقدر به التعويض أو أسعار السوق (البضائع) بوجه عام قابلة للتغير لذلك تكون العبرة بالسعر بيوم صدور الحكم، ارتفع هذا السعر منذ وقوع الضرر أو انخفض، أما إذا

¹ - علي فيلالي، المرجع السابق، ص 19.

² - العرابوي نبيل صالح، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والاشخاص في القانون الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، القانون الخاص، ابي بكر بلقايد، تلمسان، 2009/2010، ص 470.

³ - بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، ج2، ط6، الجزائر، 2014، ص273.

كان المضرور قد أصلح الضرر بمال من عنده فإنه يرجع بما دفعه فعلاً، مهما تغير السعر يوم صدور الحكم،¹ كما لو اشترى المرسل إليه بضاعة مماثلة من حسابه الخاص.

ويأخذ في عين الاعتبار أثناء تقدير التعويض الاعتداد بقيمة البضائع في مكان الوصول، لأنه يفترض أن قيمتها في هذا المكان تفوق قيمتها في مكان القيام،² كما يجب أن يأخذ بعين الاعتبار في تقدير التعويض ما جري التسامح به عادة بحكم طبيعة الأشياء من نقص الوزن أو الحجم أثناء النقل، ويجب كذلك الأخذ في الاعتبار ما يطرأ على قيمة البضائع من ارتفاع أثناء نظر الدعوى، فتكون العبرة بقيمة البضائع يوم صدور الحكم بالتعويض إضافة إلى المصروفات التي أنفقها المدعي بالمسؤولية في حالة تسلمه بضائع يعترتها تلف أو هلاك جزئي مثل نفقات الإصلاح ونفقات الإيداع إلى حين إثبات حالتها.³

ج. تأثير الظروف الملازمة ومدى توفر حسن النية:

ويقصد بها هنا الظروف التي تلابس المضرور لا الظروف التي تلابس المسؤول، لأن التعويض يقاس بمقدار الضرر الذي أصاب المضرور بالذات ويقدر على أساس ذاتي لا موضوعي.⁴

وإنما يدخل في الاعتبار هو اختلاف الكسب الذي يفوت المضرور من جراء الإصابة فمن كان كسبه أكبر كان الضرر الذي يلحق به أشد،⁵ فلا يصح أن يتأثر التعويض بدرجة خطأ المسؤول أو درجة غناه، وبالتالي فإن إدخال المحكمة جسامه الخطأ ويسار المسؤول عن الضرر في العناصر التي راعتها عند التقدير يجعل حكمها معيباً متعيناً نقضه.⁶

د. تقدير التعويض والرقابة عليه:

على المدعي مناقشة وإثبات قيمة البضاعة أقل من قيمة البضاعة المعلنة أما في حالة الهلاك الجزئي أو التلف فيتم تقدير التعويض على أساس المحضر الذي يجب تحريره لإثبات العجز الذي أصاب البضاعة

ويكون المحضر بحضور الناقل أو أحد وكلائه ويتم تقدير التعويض على أساس ما يشتمل عليه المحضر، دون أن يمنع ذلك جواز الطعن فيما ورد به، وقد يتم تقدير التعويض بناء على خبرة لتقدير قيمة

¹ عبد الرزاق السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني ، نظرية الالتزام، ج 1 ، منشأة المعارف الاسكندرية ، 2004 ، ص 825.

² العريايوي نبيل صالح، المرجع السابق، ص 468.

³ المرجع نفسه، ص 467.

⁴ عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 821.

⁵ المرجع نفسه، ص 822.

⁶ سليمان مرقس، المرجع السابق، ص 174.

الخسائر،¹ حيث مكنت المادة 125 وما يليها من قانون الإجراءات المدنية والإدارية إمكانية لجوء القضاة للخبرة القضائية من أجل توضيح واقعة مادية أو تقنية استعصت على القاضي ويكون من شأن الكشف عليها تحديد قيمة الأضرار وله اعتماد ما وصل إليه الخبير كما له أن يرفض الخبرة أو يأمر بخبرة مضادة للوقوف على الضرر الفعلي.²

فالقاضي يتمتع بسلطة تقديرية بشأن تقدير التعويض وهي مسألة موضوعية لا تخضع لرقابة المحكمة العليا وإنما لها حق الرقابة على عناصر تقدير التعويض،³ التي تعتبر مسائل قانونية تدخل في اختصاصها لذلك يجب على القاضي تبيان عناصر الضرر الذي قضى من أجله التعويض.⁴

¹ - شنوح العياشي، عقد النقل البري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة منتوري قسنطينة، 2004/2005، ص 94.

² - بحماوي الشريف، التعويض عن الأضرار الجسمانية بين الأساس التقليدي للمسؤولية المدنية والاساس الحديث، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، 2007/2008، ص 82.

³ - علي فيلاي، المرجع السابق، ص 17.

⁴ - سليمان مرقس، المرجع السابق، ص 174.

خلاصة:

مسؤولية النقل الجوي للبضائع هي التزام قانوني يقع على عاتق الناقل الجوي لضمان سلامة ووصول البضائع بسلامة إلى وجهتها ، فمسؤولية الناقل الجوي تعد من أبرز موضوعات القانون الجوي ، إلا أنها لا تتعقد إلا إذا كانت هناك واقعة أدت الى ضرر بالبضائع في فترة النقل الجوي ، و نظرا لأهمية هذا الموضوع فقد لجأ المجتمع الدولي إلى تنظيم هذه المسؤولية و تحديدها على مستوى الدولي من بداية ظهور النقل الجوي من خلال ابرام العديد من المعاهدات الدولية التي تحدد مسؤولية الناقل الجوي ، ابرزها اتفاقية وارسو لعام 1929 و اتفاقية مونتريال 1999 يحددون قصوى معينة خاصة في عقد نقل البضائع .

الخاتمة

الخاتمة:

ومن خلال دراستنا وجدنا مختلف الأحكام التي تنظم عقد النقل الجوي للبضائع، فيعتبر تنفيذ عقد النقل الجوي للبضائع عنصرا حيويا في التجارة الدولية، فالنقل الجوي هو ملكية عمومية تمارسها الدولة أو تنتازل عنها لبعض الاشخاص التي تتوفر فيهم شروط معينة ، و بالتالي ينتج نوع نت الاحتكار الفعلي والقانوني في هذا المجال ،حيث يساهم بشكل كبير في تسهيل حركة البضائع عبر الحدود وتحقيق السرعة والكفاءة في التسليم ويتطلب تنفيذ هذا العقد التزاما من الأطراف المعنية بما في ذلك الناقل والشاحن.

اقل ما يمكن القول عن الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل الجوي وفي مجال مسؤولية الناقل الجوي للبضائع خاصة أنها قامت بتوحيد شكلي لقواعدها من حيث أنها جمعت اكبر عدد من الدول الموقعين عليها، إلا انه من ناحية الأحكام المتعلقة بالمسؤولية أخفقت في خلق التوازن بين مصالح الشاحن الجوي والناقل الجوي وهي تطبق لان الدولة طرف فيها وليس لكون أطراف العلاقة اختاروا الخضوع لها، وبالتالي فإن الناقل الجوي للبضائع استفاد كثيرا من قواعد مسؤولية الناقل الجوي للبضائع التي حددتها الاتفاقيات المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي للبضاعة وكذا قوانين الطيران المدني التي تبنت الإحالة أو اقتبست منه.

وبذلك يكون لدينا مجالين لمسؤولية الناقل الجوي للبضائع تتحدد حدود كل منها بحسب عناصر الحادث المتسبب في حدوث الأضرار، أي أن تكون مسؤولية الناقل الجوي للبضاعة ذات مستويين تحدهما طبيعة الحادث المتسبب في الضرر فإذا كان سبب الضرر من الحوادث الشائعة في مختلف الأنشطة التجارية كسوء تخزين البضائع مثلا أو الإهمال في حراستها فانه لا يجب تحديد المسؤولية مع جعل المسؤولية قائمة على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس.

وعليه على ضوء ما تطرقنا له في هذا البحث توصلنا للنتائج التالية:

_ النقل الجوي للبضائع ليس مجرد وسيلة لنقل السلع بل هو عنصر استراتيجي يساهم في تعزيز التنافسية الاقتصادية، وتسهيل حركة التجارة الدولية بفضل سرعته وكفاءته.

_ تتضمن مسؤولية الناقل الجوي التزامات بمواعيد الشحن والتسليم.

_ تساهم عقود النقل الجوي للبضائع في تحسين مستوى الأمان والحماية للبضائع من خلال استخدام تقنيات متقدمة للمراقبة والتتبع أثناء النقل.

_ تعزيز التعاون والتنسيق بين جميع الأطراف المعنية يعتبر مفتاحاً لضمان تنفيذ ناجح لعقد النقل الجوي للبضائع.

_ عقد النقل الجوي للبضائع يشمل اتفاقيات التي تعتبر إطار قانوني يحدد حقوق والتزامات الناقلين الجويين والمرسلين.

الملاحق

الملحق رقم 01: خطاب النقل

UNIVERSAL INTERNATIONAL COURIER SERVICES *Shipments Worldwide*
 (Not negotiable) **1663348994**
 (Date for shipment advised in an enquiry)

1. FROM (Origin)			2. TO (Destination)													
Account no. 30475698	Sender's name BENROCH CODE		ORIGIN NIG	DESTINATION C. B. A.												
Company name PRESIDENCY		No. of parcels and weight (specify in brackets in all instances)														
Address 48, ADEOLA CORNU, VICTORIAL ISLAND, LAGOS.		<table border="1"> <tr> <th>No. of parcels</th> <th>Weight</th> <th>kg</th> </tr> <tr> <td>2</td> <td>3.00</td> <td></td> </tr> </table>			No. of parcels	Weight	kg	2	3.00							
No. of parcels	Weight	kg														
2	3.00															
Postcode		<table border="1"> <tr> <th>VOLUME/CHARGES</th> <th>WEIGHT</th> <th>kg</th> </tr> <tr> <td>100 US\$</td> <td>180</td> <td></td> </tr> <tr> <td>200 US\$</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>			VOLUME/CHARGES	WEIGHT	kg	100 US\$	180		200 US\$					
VOLUME/CHARGES	WEIGHT	kg														
100 US\$	180															
200 US\$																
Company name		<table border="1"> <tr> <th>CODES</th> <th>CHARGES</th> <th>Services</th> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Special</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Insurance</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Overweight</td> </tr> </table>			CODES	CHARGES	Services			Special			Insurance			Overweight
CODES	CHARGES	Services														
		Special														
		Insurance														
		Overweight														
Delivery address 2251 NW 59TH ST, SEATTLE, WA 98107, U.S.A.		<table border="1"> <tr> <th>CURRENCY CODE</th> <th>TOTAL</th> </tr> <tr> <td>US\$</td> <td>10,100</td> </tr> </table>			CURRENCY CODE	TOTAL	US\$	10,100								
CURRENCY CODE	TOTAL															
US\$	10,100															
Postcode WA 98107		<table border="1"> <tr> <th>TRANSPORT COLLECT</th> <th>CHARGES</th> </tr> <tr> <td></td> <td></td> </tr> </table>			TRANSPORT COLLECT	CHARGES										
TRANSPORT COLLECT	CHARGES															
Country U.S.A.		<table border="1"> <tr> <th>PAID</th> </tr> <tr> <td>10,100</td> </tr> </table>			PAID	10,100										
PAID																
10,100																
Contact person Phone/Fax/Email		<table border="1"> <tr> <th>TYPE</th> <th>REPLY</th> </tr> <tr> <td></td> <td></td> </tr> </table>			TYPE	REPLY										
TYPE	REPLY															
Phone/Fax/Email 2066007913		<table border="1"> <tr> <th>PICKED UP BY</th> </tr> <tr> <td>650</td> </tr> </table>			PICKED UP BY	650										
PICKED UP BY																
650																
<p>I/we agree that DCS's standard terms apply to this shipment and that DCS's liability for Value Compensation only also applies hereon.</p> <p>I/we declare that DCS's Special Transport only is being used (specify below)</p> <p>Signature: <i>[Signature]</i> Date: 27/10/04</p>		<table border="1"> <tr> <th>TYPE</th> <th>REPLY</th> </tr> <tr> <td></td> <td></td> </tr> </table>			TYPE	REPLY										
TYPE	REPLY															
<p>Full description of contents</p> <p>Declared value for Customs (US\$) (specify)</p> <p>Type of parcel: <input type="checkbox"/> Parcel <input type="checkbox"/> Box <input type="checkbox"/> Container <input type="checkbox"/> Fragile</p> <p>Special services: <input type="checkbox"/> Receiver <input type="checkbox"/> Sender <input type="checkbox"/> Other</p>		<table border="1"> <tr> <th>DATE</th> </tr> <tr> <td>27-10-04</td> </tr> </table>			DATE	27-10-04										
DATE																
27-10-04																

قائمة المصادر والمراجع

قائمة المصادر والمراجع:

أولاً: الكتب

كتب عامة:

_ بلحاج العربي، أحكام الالتزام في ضوء الشريعة الإسلامية دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2012.

_ بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، ج2، ط6، الجزائر، 2014.

_ سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، ج4، ط5، أحكام الالتزام، دار الكتاب الحديث، الإسكندرية، 1988.

- عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، نظرية الالتزام، ج1، منشأة المعارف الاسكندرية، 2004.

_ محمد عمران، الأسس العامة في القانون، المدخل إلى نظرية الالتزام، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2012.

_ محمود جلال حمزة، العمل الغير المشروع باعتباره مصدراً للالتزام، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1985.

كتب خاصة:

- أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربية، جمهورية مصر العربية، 1995.

_ الحداد حفيظة السيد، القانون الجوي، دون دار النشر، دون سنة.

_ العريني محمد فريد ، محمد بن جلال وفاء، القانون الجوي (الملاحة الجوية والنقل الجوي) ، دار المطبوعات الجامعية، 1998.

_ إبراهيم فهمي شحاتة، القانون الجوي الدولي وقانون القضاء، دار النهضة العربية، القاهرة 1966.

- إيناس محمد البهجي، القانون الجوي الدولي، طبعة أولى، 2012.
- بن ناصر وهيبية، المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2014.
- حسن طالب موسى، قانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الازاريطة، الاسكندرية، 2005.
- حمد الله محمد حمد الله، عقد النقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص والبضائع، الطبعة الاولى، جامعة اسبوط لشؤون التعليم والطلاب، الرياض، 2016.
- خالد عدلي أمير، عقد النقل الجوي، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1997.
- عبد الفضيل محمد احمد، القانون الجوي الخاص، دار الجامعة الجديدة، 2014.
- علي البارودي، العقود وعمليات البنوك التجارية، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، 2001.
- علي البارودي، محمد فريد لعربي، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، طبعة 1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2001.
- عيسى غسان ربيضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم دراسة مقارنة، طبعة أولى، دار الثقافة، 2008.
- فاروق احمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، دار النهضة العربية، 1985.
- فرج سليمان، قانون الطيران المدني، دون دار النشر 2016.
- محمد بهجت عبد الله قايد، الموجز في القانون الجوي الوطني و الدولي، طبعة 7 ، دار النهضة العربية، القاهرة، 2015.
- محمد فريد العربي، ودوي دار هاني، قانون الطيران التجاري، دار النهضة العربية، بيروت، لبنان، 1995.

- محمد فريد العريني، القانون الجوي، (النقل الجوي الداخلي والدولي)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2004.

- محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي، حوادث الطيران، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2009.

- محمد هاني دوي دار، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1999.

- مراد منير فهميم، قانون تجاري ، العقود التجارية وعمليات البنوك، دار النهضة العربية ، القاهرة.

- مصطفى كمال طه، عقود التجارية عمليات البنوك، دار المطبوعات الجامعية ، الاسكندرية ، 2002.

- هشام فضلي، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي، دراسة في اتفاقية مونتريال 1999 قانون التجارة الجديد دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية ،1994.

_ هاني دوي دار، قانون الطيران التجاري ، النقل التجاري الدولي ، طبعة 2000، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية لا يوجد سنة للنشر.

_ هاني دوي دار، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2007.

ثالثا: الأطروحات والرسائل الجامعية

الدكتوراه:

_ العرياوي نبيل صالح، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والاشخاص في القانون الجزائري ،رسالة لنيل شهادة الدكتوراه ، كلية الحقوق والعلوم السياسية، القانون الخاص، ابي بكر بلقايد، تلمسان، 2009/2010.

_ دمانة محمد ، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2011/2010.

-زاهر فاروق احمد، تحديد مسؤولية الناقل الجوي وفقا للنظام الفاراسوفي ، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، 1985.

الماجستير:

- أمجد محمد هاني، المسؤولية المدنية للناقل الجوي، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة جرش، الأردن، 2011.
- بحماوي الشريف، التعويض عن الأضرار الجسمانية بين الأساس التقليدي للمسؤولية المدنية والاساس الحديث، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، 2008/2007.
- بن صر حورية، عقد النقل الجوي للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق، قانون خاص، جامعة الجزائر الاولى، بن عكنون، 2012/2011.
- _ بوكموش سرور ، النظام القانوني للاستثمار في مجال الطيران المدني الجزائري ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير فرع قانون اعمال، كلية الحقوق، بن عكنون ، الجزائر، 2002/2001.
- شتواح العياشي، عقد النقل البري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة منتوري قسنطينة، 2005/2004.
- طيب عز الدين، تأسيس المسؤولية المدنية للناقل الجوي في تقنية الطيران المدني الجزائري رقم 06/98، رسالة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق، بن عكنون، 2003.
- علاء الدين قاسم احمد المومني، التعويض عن الأضرار الناشئة عن النقل الجوي (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير، كلية الدراسات الفقهية والقانونية، قسم القانون، جامعة البيت، 2005.
- مظفر جابر، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في نقل البضائع، كلية الحقوق ، مذكرة ماجستير، الجامعة الاردنية، 1990.
- وضحة فلاح المطيري، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقا للقانونين الكويتي و الأردني و الاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، القانون الخاص، جامعة الشرق الأوسط، 2011.

الماستر:

- بن عبيد هجيرة، عقد النقل الجوي، مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات شهادة الماستر اكايمي، قانون شركات، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2015/ 2016.

_ سهام سويح، عقد النقل الجوي، رسالة ماستر، كلية الحقوق، جامعة محمد بوضياف، الجزائر، 2015/2016.

_ كريم سمية، مسؤولية الناقل الجوي، مذكرة لنيل شهادة الماستر، قانون دولي عام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم، 2018/2019.

محاضرات:

_ دلال يزيد، محاضرات في قانون النقل، موجهة لطلبة السنة الأولى ماستر، تخصص قانون خاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2019/2020.

مقالات:

_ زكرياء نيب، مجلة الأحكام الناظمة لوثائق النقل الجوي، مجلة تنوير، جامعة بجاية، عدد ثاني، 2017.

_ عبد المجيد خلف منصور العنزي، أساس مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، جامعة الاسكندرية، عدد1، القاهرة، 2016.

- علي فيلاي، تطور الحق في التعويض، بتطور الضرر وتنوعه، حوليات جامعة الجزائر، عدد31، ج1، الجزائر، 2017.

_ مكايي نعيمة، مسؤولية الناقل الجوي للبضائع، مجلة دفاتر السياسة والقانون، عدد خاص، جامعة ورقلة، جوان2018.

النصوص القانونية:

_ الاتفاقيات الدولية:

اتفاقية وارسو 1929، اتفاقية دولية تنظم المسؤولية عن النقل الدولي للأشخاص والأمتعة والبضائع عن طريق الطائرات، الموقعة في 1929/10/21 وبرتوكول لاهاي تعديلها في 1955/09/28.

الأوامر والقوانين:

_ الأمر رقم 267/65 المؤرخ في 25 أكتوبر 1965 المتعلق بانضمام الجزائر الى اتفاقية المكملة لاتفاقية فارسوفي لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي الذي يقوم به شخص اخر غير الشخص المتعاقد المبرمة في جوادا لخارا بتاريخ 1961 جريدة رسمية رقم 104 المؤرخة في 21 ديسمبر 1965.

_ الأمر رقم 58_75 مؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون المدني الجريدة الرسمية عدد 78 لسنة 1975 المعدل والمتمم ب: القانون رقم 05_07 المؤرخ في 13 مايو سنة 2007.

- قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 المؤرخ في 27 يونيو 1998 يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، ج. ر عدد 41 ، الصادرة بتاريخ 04 ربيع الاول 1419، المعدل والمتمم والقانون رقم 02/08 المؤرخ في 23 يناير 2008، ج ر عدد 04 الصادرة بتاريخ 27 يناير 2008، والقانون رقم 14/15 المؤرخ في 15 يوليو 2015، ج ر عدد 41 الصادرة بتاريخ 29 يوليو 2015.

الفهرس

الفهرس

أ	شكر وتقدير
ب	إهداء
ث	قائمة المختصرات
1	مقدمة
الفصل الأول:	
اثبات عقد النقل الجوي للبضائع والالتزامات الناشئة عنه	
7	المبحث الأول: التزامات الناقل الجوي للبضائع
7	المطلب الأول: التزام بإصدار خطاب النقل الجوي للبضائع
7	الفرع الأول: خطاب النقل الجوي للبضائع وبياناته
12	الفرع الثاني: تداول خطاب النقل الجوي للبضائع وحجيته في الإثبات
12	المطلب الثاني: التزام بنقل البضاعة جوا
14	الفرع الأول: مرحلة استلام البضاعة
16	الفرع الثاني: مرحلة وضع البضاعة في الطائرة
18	المطلب الثالث: الالتزام بتسليم البضاعة
18	الفرع الأول: مرحلة تفريغ البضائع
18	الفرع الثاني: مرحلة تسليم البضاعة
19	المبحث الثاني: التزامات المرسل والمرسل إليه
19	المطلب الأول: التزامات المرسل
20	الفرع الأول: الالتزام بتسليم البضاعة
21	الفرع الثاني: تغليف البضاعة وتعليمها ببطاقات
21	الفرع الثالث: دفع أجرة النقل
22	المطلب الثاني: التزامات المرسل إليه
22	الفرع الأول: تسلم البضاعة
23	الفرع الثاني: دفع الاجرة

24	خلاصة
الفصل الثاني:	
المسؤولية المترتبة عن عقد النقل الجوي للبضائع	
27	المبحث الأول: أساس ونطاق مسؤولية الناقل الجوي للبضائع وحالاته
27	المطلب الأول: أساس مسؤولية الناقل الجوي للبضائع ونطاقه
27	الفرع الأول: أساس مسؤولية الناقل الجوي للبضائع
32	الفرع الثاني: نطاق مسؤولية الناقل الجوي للبضائع
36	المطلب الثاني: حالات مسؤولية الناقل الجوي للبضائع
36	الفرع الأول: الإخلال بالالتزام بالمحافظة على البضاعة
37	الفرع الثاني: الإخلال بالالتزام باحترام مواعيد النقل
39	المبحث الثاني: مباشرة دعوى مسؤولية الناقل الجوي للبضائع
39	المطلب الأول: دعوى المسؤولية العقدية
39	الفرع الأول: أطراف الدعوى
41	الفرع الثاني: إجراءات رفع الدعوى
42	الفرع الثالث: مواعيد رفع الدعوى
43	المطلب الثاني: الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار اللاحقة بالبضائع
44	الفرع الأول: التعويض القانوني عن الأضرار اللاحقة بالبضائع
47	الفرع الثاني: التعويض الاتفاقي والتعويض القضائي عن الأضرار اللاحقة بالبضائع
54	خلاصة
56	الخاتمة
59	الملاحق
62	قائمة المصادر والمراجع
الملخص	

الملخص:

نلخص من خلال بحثنا أن تنفيذ عقد النقل الجوي للبضائع هو اتفاقية بين الناقل الجوي والشاحن لنقل البضائع جوا، بحيث يتضمن العقد تفاصيل الأطراف التي تضم عدة التزامات تهدف إلى ضمان وسلامة وفعالية العملية، والمسؤولية التي تحدد بموجب الاتفاقيات الدولية مثل اتفاقية وارسو ومونتريال ، فهذا العقد يهدف إلى تنظيم عملية النقل الجوي للبضائع بطريقة واضحة وفعالة، مما يساعد في تجنب النزاعات ويساهم في حقوق جميع الأطراف المعنية.

الكلمات المفتاحية:

النقل الجوي، التزامات، المسؤولية.

Summary:

We summarize through Our research That the implementation of the contract for the air transport of goods is an agreement Between the air carrier and the shipper to transport goods by air, So That the contract includes details of the parties That include several obligations aimed at ensuring the safety and effectiveness of the process, and the responsibility That is determined under international agreements such as the Warsaw and Montreal Conventions. This contract aims To organize the process of air transportation of goods in a clear and effective manner, which helps avoid disputes and contributes to the rights of all parties involved.

Key words:

transport aérien, Commitments, responsible.