



جامعة 08 ماي 1945 قالمة



كلية الحقوق و العلوم السياسية

تخصص قانون أعمال

قسم الحقوق

مذكرة مكملة لمتطلبات نيل شهادة الماستر في القانون

مسؤولية الناقل الجوي للبضائع

تحت إشراف :

إعداد الطلبة :

الأستاذ : برونك إلياس

1- عجابي ينيس

2- بولمخ ياسر

تشكيل لجنة المناقشة

الرقم	الاستاذ	الجامعة	الرتبة العلمية	الصفة
1	د. فنطازي خير الدين	8ماي 1945 قالمة	أستاذ محاضر "أ"	رئيسا
2	د. برونك إلياس	8ماي 1945 قالمة	أستاذ محاضر "أ"	مشرفا
3	د. عيساوي نبيلة	8ماي 1945 قالمة	أستاذ محاضر "أ"	عضوا مناقشا

السنة الجامعية : 2023/2022

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

الإهداء

بسم الله والحمد لله والصلاة والسلام على رسول الله

صل الله عليه وسلم

أما بعد،

الحمد لله الذي وفقنا لتتميم هذه الخطوة في مسيرتنا الدراسية

بمذكرتنا هذه ثمرة

الجهد والنجاح بفضل الله تعالى وهي مهداة إلى

الوالدين الكريمين حفظهم الله،

لكل العائلة الكريمة التي ساندتنا من إخوة وأخوات،

إلى رفقاء المشوار وإلى جميع الأصدقاء

وإلى جميع أساتذة قسم الحقوق والعلوم القانونية

قائمة المختصرات :

بالعربية :

ج : الجزء

ج ر: الجريدة الرسمية

ط: طبعة

ع: عدد

ف: فقرة

ق ط م: قانون الطيران المدني

ق م: القانون المدني

ق م ج: قانون المصالح الجوية

الأجنبية:

Art: article

j :journal

rev :revue

op.cit : opus citatum–oeuvre citee

مقدمة:

المقدمة

تساهم الملاحة الجوية بدور فعال في التطور الإقتصادي والإجتماعي للدول عن طريق تذليلها لمسافات الشاسعة، و في مدة زمنية قصيرة بفضل الطائرة التي تعتبر واحدة من وسائل النقل الأساسية في الطيران المدني و التجاري و مظهرا بارز المدى خاصة مع تطور صناعة الطيران.

وبالتطرق إلى ميدان الشحن فإنها تلعب دورا هاما في التجارة والنقل العالميين، مما يتيح الحركة الفعالة للبضائع عبر مسافات شاسعة.

ومع ذلك مثل أي شكل من أشكال النقل، فإن عمليات الشحن الجوي معرضة للمخاطر والمسؤوليات التي تواجه الناقل الجوي في حال إخلاله بعمله.

تشير مسؤولية النقل إلى الإلتزامات و المسؤوليات القانونية للأطراف المشاركة في نقل البضائع عن طريق الجو، و هي تشمل مسؤولية شركات النقل الجوي ووكلاء الشحن و الشاحنين و الكيانات الأخرى المشاركة في سلسلة إمداد الشحن الجوي. و يعد فهم الإطار القانوني و المبادئ التي تحكم مسؤولية الشحن الجوي أمرا ضروريا لجميع الأطراف المعنية، بما في ذلك الشاحنون و الناقلون .

تنشأ مسؤولية الناقل الجوي للبضائع بمجرد إخلاله بالإلتزامات المفروضة عليه بما في ذلك فقدان البضائع، تلفها، تأخيرها أو تدميرها أثناء فترة النقل، فبمجرد ثبوت أي شكل من أشكال قيام المسؤولية المذكورة أعلاه يقع على عاتق الناقل الإلتزام بتعويض الضرر الذي ألحقه بالطرف الآخر و يسمى أيضا بجزء موقع على الناقل الجوي .

لقد بادر المجتمع الدولي إلى تكوين الإتفاقيات الدولية المنظمة للعلاقات الجوية الدولية و المنظمة لكل المسائل المتعلقة بالطيران و النقل الجوي، بحيث بادرت الحكومة الفرنسية لعقد مؤتمر دولي لتنظيم مسؤولية الناقل الجوي الدولي و إنعقد الإجتماع سنة 1929 بمشاركة 43 دولة ، و خرج المجتمعون بتصميم أكثر على ضرورة إيجاد إتفاقية دولية لتوحيد قواعد النقل الجوي .

وكننتيجة لهذا التوجه تم تشكيل اللجنة الدولية للخبراء القانونيين الجويين (C.I.T.E.J.A)، و إجتمعت اللجنة في مدريد بإسبانيا عام 1928 وبعد مناقشة أعضائها الذين إنقسموا بين مؤيد لإعتماد مسودة مشروع

إتفاقي وبين إعتاد تقرير قدمه البلجيكي Deros حول مسائل تنظيمية للنقل الجوي . رجحت كفة تبني التقرير و مناقشته على مستوى مؤتمر دولي موسع.

و في سنة 1929 إجتمع المشاركون في مؤتمر دولي إنعقد في وارسو عاصمة بولندا و ناقشوا تقرير لجنة الخبراء الذي تضمن البحث في مسؤولية الناقل الجوي ووثائق النقل المعتمدة , و في شهر أكتوبر من عام 1929 ولدت إتفاقية وارسو بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي سنة 1929 و عرفت إختصارا بـ " إتفاقية وارسو" و التي وقعت عليها 18 دولة و دخلت حيز التطبيق سنة 1933 بعد إكمال تصديقات الدول الثلاثين المطلوبة حتى وصلت إلى أكثر من 140 دولة .(1)

وبعد صدور إتفاقية وارسو ودخولها حيز التطبيق عرفت نقائص مختلفة و هذا الذي دفع الدول إلى إبرام إتفاقيات أخرى و بروتوكولات معدلة و مكملة لها مثل إتفاقية غوادالاخارا , و إتفاقية وارسو بصيغتها المعدلة بموجب بروتوكول لاهاي وصولا إلى إتفاقية مونتريال لعام 1999 و التي حلت محل إتفاقية وارسو وقامت بتحديث القواعد التي تحكم النقل الجوي الدولي. و نظرا لما سبق ذكره فإن سرعة الطائرة الفائقة في النقل هو الأمر الذي لا توفره وسائل النقل الأخرى برا و بحرا حيث أصبح يعتمد على هذه الأخيرة إقتصاديا خاصة في مجال نقل البضائع وذلك بعد أن أصبح يسود الطيران مبدأ السلامة الجوية و الأمان نتيجة الإنجازات التي حققها التطور التكنولوجي و الصناعي للطيران مع تزايد حجم المبادلات التجارية للبضائع مما بين أهمية النقل الجوي للبضائع وطنيا و دوليا بإعتباره مرفقا حيويا في النشاط الإقتصادي و هذا يعتبر السبب الأساسي في دراستنا لهذا الموضوع بالرغم من ضيق الوقت مقارنة بشاسعة الموضوع محل الدراسة بالإضافة إلى قلة المراجع الوطنية مقارنة بالأجنبية التي تتوفر بشكل كبير, إذ تستمد مسؤولية الناقل الجوي للبضائع أحكامها القانونية من التشريع الداخلي و الدولي.

ففي التشريع الداخلي تتمثل في القوانين الوطنية التي تسنها الدولة من أجل تنظيم النقل الجوي الجزائري داخل إقليمها كالقانون 98-06 المؤرخ في 27 جوان 1998 المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني سنة 1998، و القانون رقم 2000-05 المؤرخ في 06 ديسمبر 2000 والمعدل و المتمم للقانون رقم 98-06 و القانون رقم 15-14 المؤرخ في 15 جوان 2015 المعدل و المتمم للقانون 98-06 المحدد

(1) محمود محمد عبابنة , أحكام عقد النقل , النقل البحري , النقل البري, النقل الجوي , دار الثقافة للنشر و التوزيع عمان

للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني الجزائري و غيرها من القوانين الداخلية الأخرى .

أما التشريع الدولي فيتمثل في المعاهدات و الإتفاقيات الدولية كإتفاقية وارسو 1929 و تعديلاتها المختلفة مثل: غوادالاخارا، لاهاي، وإتفاقية مونتريال لسنة 1999.

وتعتبر مسؤولية الناقل الجوي للبضائع من أهم الموضوعات التي تناولتها هذه التشريعات الداخلية و الخارجية و أكثرها تنازعا أمام القضاء .

أسباب الدراسة:

و يعتبر السبب الأساسي لدراستنا لهذا الموضوع نظرا لخصوصية مسؤولية الناقل الجوي للبضائع من حيث التنظيم القانوني سواء في التقنين الدولي أو الداخلي إضافة للخصائص و الجزاءات التي تتفرد بها هذه الأخيرة عن غيرها من القوانين لكون طبيعة هذا الموضوع حديث النشأة إستوجب البحث فيه من أجل تدارك بعض التفاصيل و المشاكل التي لم يتطرق لها المشرع الجزائري إذ يجب أن تكون القوانين التي تحكم المجال الجوي مواكبة للتطور التكنولوجي كسائر الدول الرائدة في مجال الطيران الجوي الدولي أو الداخلي.

أهداف الدراسة:

ونهدف لفحص الإطار القانوني الذي يحكم مسؤوليات و إلتزامات شركات الطيران فيما يتعلق بالنقل، و فهم الحقوق و الإلتزامات القانونية الي تخص مسؤولية الناقل الجوي للبضائع وكذا حماية مصالح الشاحنين و تسوية النزاعات القانونية الناشئة عن نقل البضائع جوا و التي هي بدورها تحسن من ممارسات الشحن الجوي.

الدراسات السابقة:

ورغم توفر دراسات سابقة لهذا الموضوع مثل دراسة الدكتورة مكاوي نعيمة في أطروحتها لنيل شهادة الدكتوراه إلا أن دراستنا كانت مميزة من حيث أننا تطرقنا لشروط مسؤولية الناقل الجوي للبضائع بدقة و تفصيل أكثر، و من حيث أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي للبضائع من خلال التطرق إلى أطراف الدعوى و الجهة القضائية المختصة في الفصل في هذه الدعاوى و هو الأمر الذي لم يذكر في معظم

الدراسات السابقة. إضافة إلى إتفاقات التخفيف والإعفاء في مسؤولية الناقل الجوي للبضائع المستمدة من مراجع أجنبية والتي تناولت نفس الموضوع.

الإشكالية:

وعلى ضوء ما تناولناه سابقا نطرح الاشكال الآتي:

إلي أي مدى وفق المشرع الجزائري في الموازنة بين تنظيم مسؤولية الناقل الجوي للبضائع على مستوى القانون الداخلي و الإتفاقيات الدولية؟

المنهج المتبع:

إعتمدنا في دراستنا على المنهج التحليلي وذلك من خلال جمع المعلومات من مختلف المراجع و تحليلها بالإضافة إلى تحليل نصوص المواد القانونية سواء الداخلية أو الدولية بهدف تسهيل فهم هذه النصوص و شرحها بطريقة مبسطة تمكنا من فهم أكبر للموضوع محل الدراسة.

وإجابة على الإشكالية قسمنا هذا البحث إلى فصلين حيث تناولنا في الفصل الأول:

الفصل الأول: مصادر وشروط قيام مسؤولية الناقل الجوي للبضائع.

المبحث الأول: مصدر مسؤولية الناقل الجوي للبضائع.

المبحث الثاني: قيام مسؤولية الناقل الجوي للبضائع.

وتناولنا في الفصل الثاني:

الفصل الثاني: الجزاءات المترتبة عن اخلال الناقل الجوي للبضائع بالتزاماته.

المبحث الأول: دعوى التعويض في مسؤولية الناقل الجوي للبضائع .

المبحث الثاني: إتفاقات الإعفاء أو التخفيف من مسؤولية الناقل الجوي للبضائع.

الفصل الأول:

مصادر وشروط قيام مسؤولية الناقل

الجوي للبضائع

الفصل الأول: مصادر وشروط قيام مسؤولية الناقل الجوي للبضائع

بدخول الطيران مجال الإستغلال التجاري وتحديدًا نقل البضائع وما يحمله هذا النقل من مخاطر على الناقل والشاحن. كان موضوع المسؤولية يثير العديد من الإشكالات التي تتمحور أساسًا حول تكييف هذه المسؤولية ومدى تأثيرها بقواعد المسؤولية المدنية، ولن نتكلم من فهمها إلا من خلال تحديد مصادر هذه المسؤولية داخليًا وخارجيًا (المبحث الأول) وكذا قيام مسؤولية الناقل الجوي للبضائع (المبحث الثاني).

المبحث الأول: مصدر مسؤولية الناقل الجوي للبضائع

من أجل معرفة مصدر مسؤولية الناقل الجوي للبضائع يجب فهم وشرح نظام مسؤولية الناقل الجوي للبضائع في القوانين الداخلية و الإتفاقيات الدولية مثل: إتفاقية و ارسو 1929 و تعديلاتها المختلفة بالإضافة الى إتفاقية مونتريال لسنة 1999 و ملحقاتها ففي هذا المبحث سنطرق الى مسؤولية الناقل الجوي للبضائع في الإتفاقيات الدولية (المطلب الأول) ثم التطرق إلى إنعكاس التنظيم الدولي على القانون الجزائري في مسؤولية الناقل الجوي للبضائع.

المطلب الأول: مسؤولية الناقل الجوي للبضائع في الإتفاقيات الدولية

يتميز النقل الجوي بالسرعة واختصار الوقت وبفضله أصبح العالم أكثر إتصال، وهذا ما مكن الطائرة من اجتياز الحدود السياسية والطبيعية للدول مما أضفى الطابع الدولي على القوانين المنظمة له.

فبتعدد الدول التي يمكن للنقل الجوي الولوج إلى نطاقها، أحست الدول بالزمنية توحيد القواعد والقوانين التي تحكمه وبالأخص قواعد مسؤولية الناقل الجوي التي بدورها منظمة دولية من نوعين وهذا ما سنتطرق له في (الفرع الأول) إضافة إلى مجموعة الخصائص المميزة لها (الفرع الثاني).

الفرع الأول: ازدواجية التنظيم الدولي لمسؤولية الناقل الجوي للبضائع

ظهرت العديد من الإتفاقيات الدولية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي، غير أن أغلبية الدول أخذت بأحكام إتفاقيتين فقط، الأولى عقدت في وارسو 1929 (أولا) والتي عرفت تعديلات كثيرة إلا أنها لم تحقق الهدف الذي أنشئت من أجله إلا و هو التوحيد الدولي لقواعد المسؤولية في النقل الجوي لهذا ظهرت إتفاقية مونتريال (ثانيا) سنة 1999 من تحقيق الغاية التي لن تتمكن الإتفاقية الأولى من تحقيقها. (1)

أولا: إتفاقية وارسو 1929 المتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي و تعديلاتها:

في الفترة الممتدة بين 4-12 أكتوبر 1929 عقد بمدينة وارسو مؤتمر حضره مندوبين لثلاثة و ثلاثون دولة لتحقيق هدفين أساسيين الأول هو توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي و القضاء على الإختلاف و التباين بين الأنظمة القانونية الحاكمة لمسؤولية الناقل الجوي، أما الهدف الثاني فهو التوفيق بين مصلحة الناقلين من جهة و مصلحة البضائع من جهة أخرى.

وقد دخلت هذه الإتفاقية حيز التنفيذ سنة 1933 و تضمنت مجموعة من البروتوكولات المنظمة لها من بينها بروتوكول لاهاي 28 سبتمبر 1955 و الذي أصبح يأخذ به سنة 1963، بالإضافة إلى الإتفاقية المتممة لإتفاقية وارسو 1929 حول توحيد بعض القواعد بالنقل الجوي الدولي الذي يؤديه شخص غير الناقل المتعاقد بتاريخ 18 سبتمبر 1961 بغوادالاخارا ثم بروتوكولات مونتريال الأربعة الموقعة في سبتمبر 1975 (2).

ثانيا: إتفاقية مونتريال 1999 المتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي:

بالرغم من صمود إتفاقية وارسو 1929 لمدة 70 سنة غير أن بعض الدول لم ترضى عن بعض بنودها المتعلقة بحدود التعويض عن الأضرار.

(1) هشام فضلى، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي و الداخلي الطبعة، (ط 1)، دار الجامعة الجديدة، مصر،

2005. ص 05.

(2) مكايي نعيمة، مسؤولية الناقل الجوي للبضائع، أطروحة دكتوراه، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، الجزائر، 2021-2022.

ص 32-33.

رأت منظمة الطيران الدولية (إيكاو) أن أفضل وسيلة لتنظيم مسؤولية الناقل الجوي هي الأخذ باتفاقية دولية جديدة حيث أصدرت جمعية (إيكاو) تفويضا إلى مجلس منظمة الطيران المدني الدولي يطلب منهم تعديل نظام إتفاقية وارسو في سنة 1995، أعدت بعدها اللجنة القانونية لـ(إيكاو) مشروع الإتفاقية و التي كانت مسودة جمع فيها مشاورات مكثفة من قبل اللجنة القانونية المعنية بتحديث نظام وارسو 1929 وتقويته. وفي المؤتمر الدولي حول قانون الجو الذي عقد في مونتريال من 10 الي 28 ماي 1999 قدمت مسودة هذه الإتفاقية (مونتريال)، حيث حضر المؤتمر 121 دولة و التي وقع فيها على هذه الإتفاقية بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي و التي سميت بإتفاقية مونتريال، و التي دخلت حيز النفاذ في 04 نوفمبر 2003. جاءت هذه الإتفاقية لمواكبة التطورات الإقتصادية الحاصلة في مجال الطيران، وجاءت بعدة حلول التي تعيد التوازن بين المصالح المختلفة في نشاط النقل الجوي (1).

حافظت إتفاقية مونتريال على أغلب مبادئ إتفاقية وارسو 1929 حول تحديد و تسقيف المسؤولية و نظام الإعفاء منها، و كذا الطابع الحمائي لهذه المسؤولية، وأحدثت تغييرا في أساس المسؤولية التي كانت شخصية (الخطيئة)، إلى المسؤولية الموضوعية القائمة على فكرة المخاطر و تحمل التبعة، إضافة إلى أنها جاءت بنظام التعديل الدوري لحدود المسؤولية.

الفرع الثاني : خصائص مسؤولية الناقل الجوي للبضائع في الإتفاقيات الدولية

أخذت الإتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل الجوي بحل وسط في تحديد نظام المسؤولية المدنية ونظام القانون المشترك(الكومنلو)، حيث أقرت إتفاقية وارسو 1929 أن مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية عقدية تقوم بمجرد إخلال الناقل بالإلتزامات العقدية التي فرضها عليه عقد النقل الجوي.

أولا- الطبيعة العقدية لمسؤولية الناقل الجوي للبضائع

تظهر خاصية الطبيعة العقدية لمسؤولية الناقل الجوي للبضائع من خلال الإتفاق المبرم بين الناقل كطرف والشاحن الجوي لنقل البضائع جوا كطرف ثاني، المحدد من نقطة الإنطلاق إلى غاية نقطة الوصول بواسطة

(1) هشام فضلى، مرجع سابق. ص 10-11.

الطائرة، عقد النقل الجوي يشابه عقود النقل الأخرى غير أنه يتميز عنهم من حيث وسيلة تنفيذه. إن إتفاقية وارسو 1929 لم تنص صراحة على الطبيعة العقدية، ولكن من خلال موادها التي تناولت عقد النقل الجوي الدولي نجد أنها نصت على هذه الأخيرة (الطبيعة العقدية) ضمناً، إذ نصت الإتفاقية في المادة الأولى الفقرة الثانية: "يعتبر نقلاً دولياً في عرف هذه الإتفاقية كل نقل يشترط فيه الأطراف المتعاقدون..." إضافة لذلك نصت المادة 03 الفقرة 02، و المادة 04 من إتفاقية وارسو 1929، أن رسالة النقل الجوي دليل على قيام عقد النقل الجوي و شروطه، و إتفاقية وارسو 1929 تنطبق على جميع العمليات التي يكون هدفها الأساسي نقل البضائع من مكان إلى آخر بالإتفاق مع الناقل. (1)

ونصت المادة 05 في الفقرة 02 من ذات الإتفاقية (وارسو): "على أن عدم وجود هذا المستند (خطاب النقل الجوي) أو عدم صحته أو ضياعه لا يؤثر على قيام عقد النقل ولا على صحته بل يضل العقد قائماً....". (2)

ونصت المادة 22 من ذات الإتفاقية (وارسو 1929): "تكون باطلة جميع شروط عقد النقل و جميع الإتفاقات الخاصة السابقة على وقوع الضرر التي بمقتضاها يخالف الأطراف المتعاقدون قواعد هذه الإتفاقية..." و المادة 28: "يقيم المدعي دعوى المسؤولية.... أو محكمة الجهة التي يكون له فيها منشأة تولت عنه إبرام العقد....".

أما في بروتوكول لاهاي 1955، لم يعدل المواد التي تخص طبيعة مسؤولية الناقل الجوي للبضائع و أقيمت على مصالح الناقلين، إذ جاء في نص المادة الأولى منها المعدلة للفقرة 02 من المادة 01 من معاهدة وارسو 1929: "يعتبر نقلاً دولياً في عرف هذه المعاهدة كل نقل تقع فيه نقطتا القيام والوصول وفقاً لإتفاق المتعاقدين....". (3)

نجد هنا أن الإتفاقية أشارت إلى أن مصدر المسؤولية هو عقد النقل الجوي بالإضافة إلى ذلك نصت الفقرة 03 من نفس المادة: "النقل الذي يتولاه عدد من الناقلين بطريق الجو على التتابع يفترض فيه عند تطبيق المعاهدة أنه نقل واحد سواء كان إتفاق أبرم في صورة عقد واحد أو عدد من العقود....". (4).

(1) مكايي نعيمة، مرجع سابق، ص 34-35.

(2) أنظر مادة 05 من إتفاقية وارسو 1929.

(3) أنظر المواد 22، 28، من إتفاقية وارسو 1929، المادة 01 المعدلة للفقرة 02 من إتفاقية وارسو 1929 المعدلة لي بروتوكول لاهاي 1955.

(4) وسيم حسام الدين أحمد، الإتفاقيات الدولية المتعلقة بالطيران المدني، ط 1، دار غيداء للنشر و التوزيع، عمان، الأردن. 2019، ص 35.

أبرمت إتفاقية وارسو 1929 من أجل تنظيم العلاقة التعاقدية بين الناقل و الشاحن، إذ تؤكد على خصوصية الطبيعة العقدية لمسؤولية الناقل الجوي، و أكدت إتفاقية جوادالاهارا 1961 المكملة لإتفاقية وارسو 1929 على الطبيعة العقدية لهذه الأخيرة، من خلال تعريفها للناقل المتعاقد و الناقل الفعلي الذي يتعاقد معه الناقل لتنفيذ عقد النقل، أن يكون هذا التعاقد مشمولاً بتطبيق إتفاقية وارسو 1929، وهذا يعتبر حلاً لمشكلة الناقل الفعلي الذي يتعاقد معه الشاحن، بحيث أصبح يخضع لإتفاقية وارسو 1929 أو لاهاي 1955. (1)

يرى بمفهوم المخالفة إذا كانت مسؤولية الناقل الجوي تعتبر تقصيرية، لما كنا في حاجة للبحث في إمكانية خضوع الناقل الفعلي لنظام إتفاقية وارسو 1929 ولاهاي 1955.

جاءت إتفاقية جوادالاهارا 1961 والمكملة لإتفاقية وارسو 1929 و لاهاي 1955 بتعريف للناقل المتعاقد و الناقل الفعلي في الفقرة "ب" و "ج" من مادتها الأولى، إذ نصت هذه الأخيرة على ضرورة وجود عقد نقل لتطبيق إتفاقية وارسو 1929، أي ما معناه أن النقل الجوي للبضائع خاضع لهذه الإتفاقية و بالتالي ضرورة وجود عقد نقل بين الشاحن أو وكيله الذي يريد إرسال بضاعته كطرف و الناقل كطرف، و الناقل مسؤول عن ضمان سلامة البضائع و التوصيل في الميعاد المحدد.

يتضح أن إتفاقية وارسو 129 بعد تعديلها، نصت ضمناً أن مسؤولية الناقل الجوي للبضائع مسؤولية عقدية حتى و إن كان مجانياً، فحسب نظرية العقود لا يشترط ما يمنع أن يكون النقل مجانياً، هذا من جهة، و هناك من يرى أن النقل المجاني لا تنطبق عليه أحكام الإتفاقيات الدولية، و قانون الطيران المدني التجاري يشترط وجود مقابل (2) .

لم تخرج إتفاقية مونتريال لسنة 1999 عن مبدأ إتفاقية وارسو 1929 حول مصدر مسؤولية الناقل الجوي للبضائع، و التي هي العقد أو عقد النقل الجوي للبضائع بين الناقل الجوي كطرف و الشاحن كطرف آخر، و الذي يتضح من نصوص الإتفاقية المقابلة لنصوص إتفاقية وارسو 1929 و لاهاي 1955. إتجه أغلب الفقهاء و القضاء إلى الإقرار بالطابع العقدي لمسؤولية الناقل الجوي للبضائع، و ما يقابله اتجاه الأقلية الذي يذهب إلى أن مصدر هذه المسؤولية هو القانون (3).

(1) مكاوي نعيمة، مرجع سابق. ص 35,36.

(2) مكاوي نعيمة، مرجع نفسه. ص 36.

(3) ضياء نعمان، شرط الخطأ في مسؤولية الناقل الجوي للبضائع بين الإتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية،

العدد 11، مجلة الملف، المغرب، 2007.

ثانيا: الطابع الأمر والحصري لقواعد مسؤولية الناقل الجوي للبضائع.

إن الإرادة تلعب دورا كبيرا في رسم إطار مسؤولية الناقل الجوي رغم أنها عقدية إلا أنها تمتاز بالطابع الحمائي، إذ أنها تهدف لحماية الشاحنين ضد تعسف الناقلين، و أحكامها آمرة لا يجوز الإتفاق على مخالفتها، و هذا يعتبر من تأثير القانون البحري على القانون الجوي. إذ نصت المادة الأولى من قانون هارتر البحري: "لا يجوز لمالك أي سفينة أو ربانها أو وكيل المالك بنقل بضائع أو أموال أو بين موانئ ال و.م.أ والموانئ الأجنبية أن يدرج في أي سند شحن يصدره أي شرط يعفي به نفسه ويعفي تابعيه المذكورين من المسؤولية عن الهلاك أو تلف الشحنة الناشئة عن الإهمال أو الخطأ في الشحن أو الرص".(1)

وذكر في المادة الثانية منه: "لا يجوز إدراج شرط في عقد النقل من شأنه التخفيف أو يلغي التزامات الناقل ببذل العناية الكافية في تقديم طائرة صالحة للملاحة الجوية و الحفاظ على البضائع والعناية بها".(2) جاءت أحكام المسؤولية في إتفاقية وارسو 1929 بكافة تعديلاتها وكذلك إتفاقية مونتريال 1999 بقواعد آمرة وملزمة لجميع الدول الموقعة عليها، و لا يجوز الإتفاق على ما يخالف أحكامها في عقد النقل (رسالة النقل الجوي)، وإضافة إلى أنه لا يجوز للمتعاقدين إستبعاد العمل بأحكامها خاصة إذا كانت واجبة التطبيق. تهدف هذه القواعد أساسا لحماية الشاحنين، ومنه يجوز الإتفاق على وضعية أفضل للشاحن تمنحهم تعويضا أعلى من الحد الأدنى بحسب ما يمنحه القانون في المادة 22 فقرة 02 من إتفاقية وارسو 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي لسنة 1955، وكذلك المواد 22 فقرة 03 و 26 من إتفاقية مونتريال ل 1999(3).

المطلب الثاني: إنعكاس التنظيم الدولي على القانون الجزائري في مسؤولية الناقل الجوي للبضائع.

إستمرت تبعية العمل بالقوانين الفرنسية في المجال الجوي بموجب القانون 62-157 المؤرخ في 31 ديسمبر 1962، حيث بقي النقل الجوي فيما يتعلق بمسؤولية الناقل الجوي للبضائع خاضعا للنصوص الفرنسية المطبقة في ذلك الوقت، وهو قانون الطيران المدني الفرنسي لسنة 1924 المعدل في 1957، الذي أقر بموجب المواد 321 فقرة 03 و 22 فقرة 03 بسريان قواعد إتفاقية وارسو 1929 على النقل الجوي داخليا وخارجيا (دولي)، ثم بعد 1964 بدأت تظهر بعض القوانين في مجال الطيران المدني الجزائري.

(1) بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والإتفاقية الدولية، أطروحة لنيل شهادة

الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بالفايد تلمسان، الجزائر. 2011-

2012 ص 247.

(2) بسعيد مراد، مرجع نفسه ص 248.

(3) مكايي نعيمة، مرجع سابق ص 36,37.

ظهر تأثر القانون الجوي الجزائري فيما يخص مسؤولية الناقل الجوي للبضائع بما جاءت به إتفاقية وارسو 1929 وتعديلها بموجب بروتوكول لاهاي، 1955، و لعل ما يبرر سبب هذا التأثير هو حداثة الإستقلال و الرغبة في الوصول إلى التوحيد الدولي في حماية نشاط النقل الجوي الحديث الناشئة بالنسبة للدولة الجزائرية. إضافة إلى إحتكار الدولة الجزائرية غداة الإستقلال مجال ونشاط النقل الجوي، فكان من الطبيعي الأخذ بنظام إتفاقية وارسو 1929 فيما يخص المسؤولية. كان ظاهرا تأثر قواعد الطيران المدني لسنة 1998 بقواعد و قوانين إتفاقية وارسو 1929 من خلال الإبقاء على الطبيعة العقدية لقواعد المسؤولية و اعتماد الخطأ المفترض كأساس لها (الفرع الأول)، إلا أنها تميزت بعدم وضوح الطابع الأمر لقواعدها في ما يخص المسؤولية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الطابع العقدي لمسؤولية الناقل الجوي للبضائع في القانون الجزائري

تنص المادة 176 من القانون المدني الجزائري على القواعد العامة للمسؤولية العقدية، إذ جاء في محتواها: "إذا إستحال على المدين أن ينفذ إلتزامه عينا، حكم عليه تعويض الضرر الناجم عن عدم تنفيذ إلتزامه، ما لم يثبت أن إستحالة التنفيذ نشأت عن سبب لا يد له فيه، و يكون الحكم كذلك إذا تأخر المدين في تنفيذ إلتزامه". (1).

لم ينص المشرع الجزائري على الخطأ العقدي، بل نجد أنه إهتم أكثر بالتأخر في التنفيذ أو عدم تنفيذ الإلتزام، و هو ما يعرف بالعنصر الموضوعي، و بناء أنه قد نظمت مسؤولية الناقل الجوي للبضائع بقواعد خاصة و الواردة في قانون الطيران المدني 1998 الملغي لقانون المجال الجوي 1964، استوجب الرجوع لهذا الأخير لتحديد طبيعة و أساس هذه المسؤولية، و لا ندري أن المشرع الجزائري لم ينص صراحة على ما إذا كانت طبيعة مسؤولية الناقل الجوي للبضائع عقدية أو تقصيرية سهوا أم عمدا، إلا أنه يمكن إستخلاص ذلك من خلال إستقراء نص المادة 138 من قانون الطيران الجزائري لسنة 1998 التي تنص على: "يقضي كل نقل جوي للبضائع أو المواد إلى إبرام عقد يلتزم الناقل الجوي بموجبه بأن ينقل بواسطة الطائرة و بمقابل من مطار إلى آخر البضائع و المواد التي يتسلمها من المرسل قصد تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني".

و المادة 146 من نفس القانون تنص: "يكون الناقل بالطائرة مسؤولا عن الخسائر الأضرار الناتجة عن ضياع أو تلف أو خسارة تصيب الأمتعة المسجلة أو الشحن شرط أن يكون السبب الأصلي للخسارة قد

(1) القانون المدني الجزائري، مادة 176.

حدث في الوقت الذي كانت فيه الأمتعة المسجلة أو الشحن تحت حراسة الناقل الجوي سواء كان ذلك في المطار أو على متن طائرة....." (1).

و حتى يكون الناقل الجوي للبضائع مسؤولاً بقوة القانون يستوجب تحديد نطاق عقد النقل الجوي الذي يبدأ بأخذ الناقل البضاعة و ينتهي بتسليم هذه الأخيرة إلى المرسل إليه. (2)

إضافة إلى أن المادة 155 من قانون الطيران المدني ربطت الإختصاص المحلي في الدعاوي التي ترفع ضد الناقل، الذي يعتبر مسؤولاً على كل الخسائر التي تصيب البضائع التي ينقلها، إما بمكان إبرام العقد أو مكان تنفيذه دون ذكر مكان الحادث كعامل محدد للإختصاص.

تتعدد إلتزامات الناقل الجوي و من أهمها ضمان وصول البضائع سليمة و في الميعاد المتفق عليه، و هذا ما يسمى بالإلتزام العقدي، يكفي أن يثبت المرسل إليه نشوء ضرر أثناء تنفيذ هذا العقد لقيام مسؤولية الناقل الجوي.

ومنه فإن مسؤولية الناقل الجوي للبضائع في التقنين الجزائري مسؤولية عقدية أساسها إرادة الأطراف، و هذه الإرادة ضبطها المشرع الجزائري لمنع سيطرة طرف على آخر، و هنا يبرز الطابع الأمر لهذه القواعد.

الفرع الثاني: الطابع الأمر لمسؤولية الناقل الجوي للبضائع في القانون الجزائري:

إن قواعد المسؤولية المذكورة في قانون الطيران المدني الجزائري هي قواعد أمر لا يمكن الإلتفاق على مخالفتها، كونها تتعلق بالنقل الجوي كمرفق عام مسير من طرف الدولة، ومن خلال المادة 78 من قانون المجال الجوي الجزائري (3)، نجد أنها قد أبطلت كل شرط تعاقدية هدفه المساس بمسؤولية الناقل الجوي للبضائع بصفة مباشرة أو غير مباشرة، ومع مراعاة وجود عقد النقل الجوي.

بالرغم من أن المشرع الجزائري لم ينص صراحة في قانون الطيران المدني الجزائري على جواز الإلتفاق على مخالفة قواعده، إلا أنه يمكننا أستخلاص أن قواعد قانون الطيران المدني ذات طبيعة أمر، لا تتيح إمكانية الإلتفاق على تعديل قواعد، فالقاعدة أن النصوص المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي هي قواعد أمر، إلا النصوص التي إستثنت بنص (4).

(1) المادة 146 من قانون الطيران المدني الجزائري.

(2) مكايي نعيمة، مرجع سابق. ص 38 .

(3) القانون رقم 64-166 المؤرخ في 8 جوان 1964 يتعلق بالمصالح الجوية، جريدة رسمية، رقم 49 سنة 1964 ص

.84

(4) مكايي نعيمة، مرجع سابق. ص 39

المبحث الثاني : قيام مسؤولية الناقل الجوي للبضائع

حتى تقوم مسؤولية الناقل الجوي للبضائع فإنه يستوجب تحديد جملة من الشروط (مطلب أول) والمتمثلة في حدوث ضرر، وقوع حادث و أن يكون الحادث أو الواقعة أثناء فترة النقل الجوي، و عند إستيفاء هذه الشروط فإن الطرف المتضرر له الحق في رفع دعوى وفقا لأحكام خاصة محددة في بنود إتفاقية وارسو 1929 و في القانون الداخلي، و التي تحدد فيها أطراف هذه الدعوة و محكمة الإختصاص و كذا حماية الناقل الجوي في حالة تعدد هذه الدعاوى. (مطلب ثاني)

المطلب الأول: شروط قيام مسؤول الناقل الجوي للبضائع

نصت إتفاقية وارسو 1929 حول مسؤولية الناقل الجوي المتعلقة بنقل البضائع و الأمتعة المسجلة، والتي يقصد بها الأشياء التي سلمت للناقل الجوي قصد نقلها و المدونة في إستمارة أو وثيقة النقل، أما الأمتعة الأخرى التي يحتفظ بها المسافر و تكون تحت حراسته خلال فترة النقل الجوي فلم تنطبق إليها الإتفاقية. (1) و نصت المادة 18 من القانون الفرنسي: " يسأل الناقل عن الضرر الذي يقع في حالة هلاك أو ضياع أو تلف الأمتعة المسجلة أو البضائع، إذا وقعت الحادثة التي تولد عنها الضرر خلال النقل الجوي". (2) و مما سبق يفهم أن هناك إلتزام بضمان سلامة البضاعة، إذ أن الإلتزام بالمحافظة على سلامتها ملقى على عاتق الناقل الجوي، و هو إلتزام ببذل عناية يكون فيه خطأ النقل الجوي مفترضا، و بالتالي يتعين عليه إذا وقع الضرر أن يثبت هو و تابعيه الدليل على أنهم قاموا بكل التدابير الضرورية لتفاديه أو كان من المستحيل عليهم إتخاذ تلك التدابير.

أما في القانون الجزائري فالإلتزام الناقل الجوي للبضائع يكون بتحقيق نتيجة فلا يمكنه دفع المسؤولية إلا من خلال إقامة الدليل على وجود السبب الأجنبي، وهذا ما نصت عليه المادة 146 من قانون الطيران المدني الجزائري. (3)

(1) أبو زيد رضوان ، القانون الجوي : قانون الطيران التجاري، ط1 ، دار الفكر العربي، مصر. ص308.

(2) مولاي بلقاسم ، حالات مسؤولية الناقل الجوي ووسائل دفعها ، العدد 4،المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، الجزائر. ص 232.

(3) وهو نفس الحكم الذي ذهب له المشرع الجزائري في نص المادة 146 من القانون 98-06 حيث نص: " يكون الناقل بالطائرة مسؤول عن التأخير و الأضرار الناتجة عن ضياع أو تلف أو خسارة تصيب الأمتعة المسجلة أو الشحن شرط أن يكون السبب الأصلي للخسارة قد حدث في الوقت الذي كانت فيه الأمتعة المسجلة أو الشحن في حراسة الناقل الجوي سواء أكان ذلك في المطار أو على متن الطائرة أو في أي مكان في حالة هبوط هذه الأخيرة خارج محطة جوية .."

ومنه نستنتج أن مسؤولية الناقل الجوي للبضائع تقوم عند الإخلال بالالتزام المتعلق بالمحافظة على سلامة البضائع والأمتعة المسجلة، إذ أنها تستوجب توفر ثلاثة شروط و المتمثلة في حدوث الضرر كشرط أول،(1) وقوع حادث كشرط ثاني و حدوث الواقعة المسبب للضرر أثناء فترة النقل الجوي كشرط ثالث.

الفرع الأول: حدوث الضرر

تنص المادة 18 الفقرة 01 من إتفاقية وارسو 1929 على أنه: "يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة دمار أو ضياع أو تلف لأي أمتعة مسجلة أو أي بضائع..."(2)

وهو أيضا ما أكدته إتفاقية مونتريال 1999 في الفقرة الأولى من مادتها: 18 " يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف البضائع أو ضياعها".(3)

و من خلال نص المادتين أعلاه يمكننا إستنتاج أنه يقصد بهذا الضرر كل ضرر ناشئ عن إخلال الناقل بالتزامه بالمحافظة على البضاعة من الخسائر و الأضرار الناتجة عن الضياع أو التلف أو خسارة تصيب الأمتعة المسجلة أو البضائع، وهو ما يفهم من نص المادة 146 من قانون الطيران المدني الجزائريو التي تنص: " يكون الناقل بالطائرة مسؤول عن التأخير و الأضرار الناتجة عن ضياع أو تلف أو خسارة تصيب الأمتعة المسجلة أو الشحن شرط أن يكون السبب الأصلي للخسارة قد حدث في الوقت الذي كانت فيه الأمتعة المسجلة أو الشحن في حراسة الناقل الجوي سواء أكان ذلك في المطار أو على متن الطائرة أو في أي مكان في حالة هبوط هذه الأخيرة خارج محطة جوية .."

و يكون الناقل مسؤولاً عن الأضرار و الخسائر التي تلحق بالمسافرين أو الشاحنين جراء هلاك الأمتعة أو البضاعة سواءا كلياً أو جزئياً. و كذلك الحال إذا أصيبت البضاعة بتلف يؤثر على قيمتها أو إستعمالها على الوجه الذي أعدت له، و هو ملزم بتعويض هذا الضرر الحاصل.

(1) المادة 18 إتفاقية وارسو 1929 ،

(2) الفقرة 01 من المادة 18 إتفاقية مونتريال 1999 .

(3) مولاي بلقاسم ، حالات مسؤولية الناقل الجوي و وسائل دفعها .المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، العدد 04، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان، الجزائر .. ص233-234.

و الفصل في مقدار التلف الذي أصاب البضائع و أثره على قيمتها محل عقد النقل الجوي و مدى توافر مسؤولية الناقل الجوي من هذا التلف من عدمه , فإن جميع هذه المسائل تكون تقديرية (1).

الفرع الثاني: وقوع حادث

تستخدم إتفاقية وارسو 1929 مصطلح الواقعة عند الحديث عن مسؤولية الناقل الجوي للبضائع و الأمتعة المسجلة "Evènement"، و معلوم أن للحادثة أو الحدث معنى أوسع من الحادث « Accident »، الذي أخذ به في المادة 17 و إستخدمه المشرع، و المتعلق بإلتزام الناقل الجوي بضمان سلامة المسافرين، و مصطلح الحدث يشمل جميع الأسباب الممكنة للضرر، سواء كانت متعلقة بالنقل الجوي أو غيره . و السبب في ذلك أن الناقل الجوي له سيطرة فعلية و مطلقة على البضائع و الأمتعة المسجلة أكثر من سيطرته على المسافرين، و من هذا المنبر يطرح السؤال حول المدة الزمنية التي تقوم فيها مسؤولية الناقل الجوي. و جواب ذلك سنراه في الفرع الثالث و الأخير (2).

الفرع الثالث : حدوث الواقعة المسببة للضرر أثناء فترة النقل الجوي

و المقصود بذلك النطاق الزمني الذي يسأل فيه الناقل الجوي عن كل ضرر يلحق بالبضائع و الأمتعة المسجلة،والذي يترتب عنه تعويض المسافر أو الشاحن، و قد حددت المادة 18 من إتفاقية وارسو 1929 المعدلة بموجب المادة 05 من بروتوكول جواتيمالا، و منه ففترة النقل الجوي تتضمن المدة التي تكون فيها البضائع في حراسة الناقل، سواء في المطار أو على متن الطائرة أو في أي مكان آخر عند الهبوط خارج المطار. و يفهم من ذلك أن مضمون الإلتزام بسلامة البضائع يرجع لفكرة الحراسة، بمعنى أن هذا الإلتزام يبدأ من الفترة التي يتخلى فيها المرسل (الشاحن) عن حيازته للبضاعة و الأمتعة المسجلة، و تسليمها للناقل الجوي، حيث تدخل في حيازته و حراسته و تكون له السيطرة عليها، و بذلك يكون أساس مسؤولية الناقل الجوي هو معيار الحراسة، أي الإشراف و الرقابة على البضاعة، لا معيار مخاطر الطيران كما هو الحال في عقد نقل الأشخاص.(3) و عليه لقيام مسؤولية الناقل الجوي للبضائع يستلزم توفر شرطين:

- أن تكون البضائع والأمتعة المسجلة في حراسة الناقل.
- أن تكون الحراسة محققة في المجال الجوي، سواء على متن الطائرة أو في المطار أو خارجه كحالة الهبوط الاضطراري، ويستثنى من ذلك الفترة التي تكون فيها البضاعة والأمتعة محل نقل بري أو بحري

(1) طالب حسين مولاي، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان ، الأردن، 2005. ص-152.

(2) بن جيلالي سميرة، المسؤولية الناتجة في حالة اخلال الناقل الجوي للبضائع بالإلتزام بالسلامة، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية و السياسية، العدد 09، المجلد، جامعة أبو بكر بالقائد، تلمسان، الجزائر، مارس 2018. ص 802.

(3) مولاي بلقاسم، مرجع سابق ص 234.

أو نهري يقع خارج المطار(المادة 2/146 قانون الطيران المدني). ومن البديهي أن تنتهي مسؤولية الناقل الجوي بمجرد تسليمه للبضائع و الأمتعة المسجلة المسؤول عن نقلها، و بالتالي لا تقوم المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بها بإنهاء حراسته لها و تسليمها للمرسل إليه أو وضعها تحت تصرفه. و على ذلك فإن تفرغ البضاعة من الطائرة أو وجودها في المنطقة الجمركية لا يعفي الناقل من المسؤولية، وهو ما ذهب إليه محكمة الإستئناف بباريس في حكمها الصادر بتاريخ 18 أكتوبر 1978.

المطلب الثاني : أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي للبضائع

يقع على عاتق الناقل الجوي تنفيذه لإلتزاماته التعاقدية الناشئة عن عقد النقل الجوي التي يكون موضوعها نقل البضائع، و أهم الإلتزام هو الإلتزام بضمان السلامة، أي يقع عليه تحمل أي ضرر ينشأ عن حادث قد يصيب الطائرة و بالتالي يصيب البضائع الموجودة على متنها، فيلجأ المتضرر في هذه الحالة إلى القضاء. إهتم المشرع الدولي و الوطني بتنظيم دعوى المسؤولية التي ترفع ضد الناقل الجوي للبضائع، و وضع لها أحكام مراعيًا في ذلك مصلحة المضرور و في نفس الوقت مصلحة الناقل الجوي، و تعد إتفاقية وارسو 1929 واحدة من الإتفاقيات التي نظمت دعوى مسؤولية الناقل الجوي، إضافة لذلك قانون الطيران المدني رقم 98-06 المؤرخ في 27 جوان 1998 المحددة للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني الجزائري، رقم 48 لسنة 1998، المعدل و المتمم بالأمر رقم 03-10 المؤرخ في 13 أوت 2003، و المعدل و المتمم بالأمر 15-14 المؤرخ في 15 جوان 2015،(1) و الذي تضمن الأحكام الشكلية للمسؤولية، منها المسائل الرئيسية المتمثلة في :

أطراف الدعوى(الفرع الأول) و الجهة القضائية المختصة في الفصل في النزاع (الفرع الثاني) إضافة إلى الدفوع التي يتمسك بها المسؤول و هو الناقل الجوي (الفرع الثالث).

الفرع الأول: أطراف الدعوى

أطراف الدعوى هم المدعي و المدعى عليه و الذي يكون الناقل الجوي، أما المدعي فيكون صاحب البضاعة أي من أصابه الضرر .

أولاً: المدعي

ففي نقل البضائع يكون المدعي عادة المرسل أو المرسل إليه أي من لحقه الضرر منهما، فترفع الدعوى من طرف من ورد إسمه في خطاب النقل الجوي، سواء المرسل أو المرسل إليه، و جاء في نص المادة

(1) القانون 98-06 المؤرخ في 27 جوان 1998، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، ج.ر رقم 48 لسنة 1998، المعدل و المتمم بموجب الأمر 03-10 المؤرخ في 13 أوت 2003، المعدل و المتمم بالأمر 15-14 المؤرخ في 15 جوان 2015، ج.ر رقم 41، سنة 2015.

12 في فقرتها الرابعة، و المادة 13 من إتفاقية وارسو(1)، أن للمرسل أن يرفع دعوى تعويض ضد الناقل الجوي، بإعتبار أن له السيطرة على البضاعة، و لا ينتهي حقه هذا إلا عندما يبدأ حق المرسل إليه بتسلمه البضاعة أو خطاب النقل، أو إعتراف الناقل بفقدان البضاعة، أو بمرور سبعة أيام عن اليوم المتفق عليه لتسليم البضاعة. و أضيفت هذه المدة إلى 31 يوما بموجب المادة 15 من بروتوكول لاهاي 1955.(2)

و قد يصيب الضرر كلا من المرسل أو المرسل إليه بسبب عدم تنفيذ العقد، فيحق لكل منهما المطالبة بالتعويض، لكن الناقل لا يعرض مرتين، إنما تقدر القيمة الذاتية للبضاعة مرة واحدة. و لا يحسب لكل من المرسل و المرسل إليه سوى الضرر الزائد على هذه القيمة (3).

وحددت المادة 152 الفقرة 01 من قانون الطيران المدني الجزائري أنه في حال تسلم الأمتعة و البضاعة دون إحتجاج من المرسل إليه، فإن ذلك يعد دليلا على حالتها الجيدة وقت إستلامها من طرفه طبقا لسند النقل، أما في الفقرة 02 و 03 من نفس المادة فإنها تؤكد على أنه يجب على المرسل إليه أن يقدم إحتجابه في حالة ضياع أو تلف البضاعة في المدة المحددة في الفقرتين، إذ في حالة تلف الأمتعة يوجه الإحتجاج خلال مدة أقصاها 03 أيام، أما في البضاعة في مدة 07 أيام من تاريخ تسلمها، أما بالنسبة لضياع البضاعة حددت مدة الإحتجاج ب "24 ساعة" كأقصى مدة إبتداء من التاريخ الذي كان من المفترض أن توضع فيه الأمتعة أو الشحن تحت تصرفه.(4)

وهذا الإحتجاج يعد إجراءا جوهريا لقبول دعوى المرسل إليه ضد الناقل الجوي، و هو ما يفهم من نص المادة 152 في فقرتها الأخيرة: " وعند عدم الإحتجاج في المهلة المحددة تكون كل دعوى مرفوعة ضد الناقل مرفوضة ما عدى في حالة غش صادر عن هذا الأخير".

كما نصت المادة 152 من نفس القانون في فقرتها الرابعة: "يمكن للمرسل الأمتعة أو السلع أن يرفع دعوى

(1) المادة 04/12 و المادة 13 من إتفاقية وارسو 1929، المتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي.

(2) المادة 15 بروتوكول لاهاي 1955 سألغة الذكر.

(3) وهيبة بن ناصر، المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية، مصر، 2014، ص 257.

(4) المادة 152 من قانون الطيران المدني الجزائري سالف الذكر.

ضد الناقل الجوي الأول و المرسل إليه صاحب حق التسلم ضد الناقل الأخير." (1)

فمن خلال هذا النص أعطى القانون لكل من المرسل أو المرسل إليه الحق في رفع الدعوى ضد الناقل الجوي للبضائع المخل بالتزاماته، فمن لحقه الضرر سواء من المرسل أو المرسل إليه يتقدم بإحتجاج في مواجهة الناقل في المدة المحددة في المادة 152 من نفس القانون حسب كل حالة .

و ما عدا ذلك تطبق أحكام إتفاقية وارسو سنة 1929 على هذه الحالة مما لم يذكره القانون الوطني، كما أن شركة التأمين التي أمنت لديها البضائع والتي دفعت التعويض للمرسل أو المرسل إليه، لها الحق بأن ترجع على الناقل الجوي للبضائع برفع دعوى المسؤولية ضده تطبيقا لفكرة الحلول العيني، فشرية التأمين تل محل المضورر منهما في حقوقه، ومنها حقه في إستعمال دعوى المسؤولية. (2)

ثانيا : المدعى عليه

الأصل أن ترفع دعوى المسؤولية ضد الناقل الجوي الذي لا يصعب تحديده إذا تم التعاقد بين الراكب أو الشاحن، و الناقل الجوي مباشرة، و الذي يتولى التنفيذ بنفسه فيكون الناقل هو المسؤول وحده في هذه الحالة، لكن الإشكال يثور في تحديد المدعى عليه أو المسؤول الذي ترفع ضده في حالة وفاة الناقل الجوي، وفي حالة الناقلين المتتابعين و الناقلين المتعاقدين و الفعلين.

أ- وفاة الناقل الجوي:

لم ينص المشرع الجزائري على هذه الحالة، فنرجع في ذلك إلى المادة 27 من إتفاقية وارسو والتي تنص: " في حالة وفاة المدين تقام دعوى المسؤولية في الحدود المقررة في هذه الإتفاقية ضد من يخلفونه"، ومنه فإن الدعوى ترفع ضد ورثة الناقل الجوي. (3)

(1) المادة 152 من قانون الطيران المدني، سالف الذكر .

(2) وهيبه بن ناصر، مرجع سابق، ص 260-261.

(3) إيناس محمد البهجي، القانون الجوي الدولي، ط 1، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، مصر، 2013، ص

30-31.

ب-الناقلون المتتابعون:

يصعب تحديد المسؤول أو المدعي عليه في دعوى المسؤولية في النقل الجوي المتتابع، و هو النقل الذي يتعدد فيه الناقلون الجويون من خلال خطوط جوية متتابعة و مختلفة بموجب عقد واحد أو عدة عقود.

نظم المشرع الجزائري في هذه الحالة من خلال نص المادة 153 من قانون الطيران المدني: " في حالة إتمام نقل جوي من طرف عدة ناقلين متتاليين، يعد كل ناقل يقبل مسافرين و أمتعة أو شحنا طرفا متعاقدا في عقد النقل في حدود الجزء من النقل الذي تم تحت مراقبته...."(1)

و في نفس المادة تفرق الحكم في نقل الأشخاص عنه في نقل البضائع، ففي نقل البضائع نصت المادة 153 فقرة 04: " يمكن لمرسل الأمتعة أو السلع ، أن يرفع دعوى ضد الناقل الجوي الأول و المرسل إليه صاحب حق التسلم ضد الناقل الأخير و فضلا عن ذلك يمكن للإثنين التصرف ضد الناقل الذي أتم النقل الذي وقع خلاله الضرر أو التلف أو الضياع أو التأخير..."، وهو نفسه ما نصت عليه المادة 30 من إتفاقية وارسو 1929.

أخذ قانون الطيران المدني الجزائري عن إتفاقية وارسو 1929 نفس الحكم الخاص بالمسؤولية التضامنية بين الناقلين ليكفل للمضروب الحصول على حقه و حمايته من إفسار أحد الناقلين أو إفلاسه.

ج- الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي:

لم يرد تعريف للناقل الجوي في إتفاقية وارسو 1929 و لا في قانون الطيران المدني، لكن عرف في إتفاقية جوادالاهارا المكملة لإتفاقية وارسو 1929 بتاريخ 18 سبتمبر 1961، و في تعريفها له فرقت بين الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي، فعرفت الناقل المتعاقد في المادة الأولى الفقرة ب- على انه: " كل شخص يكون طرفا في عقد نقل خاضع لإتفاقية وارسو 1929 و مبرم مع الراكب أو المرسل أو أي شخص يعمل لحساب الراكب أو المرسل"، أما الناقل الفعلي فهو طبقا لنص المادة الأولى فقرة ج- من نفس الإتفاقية: " أي شخص آخر خلاف الناقل المتعاقد يقوم بمقتضى إذن الناقل المتعاقد بكل نقل مشار إليه في الفقرة ب- من المادة الأولى السالفة الذكر أو بجزء منه، و لكنه لا يعد بالنسبة لهذا الجزء من العملية نقلا متتابعا

(1) المادة 153 من قانون الطيران المدني الجزائري، السالف الذكر.

متتابعاً بالمعنى المقصود في إتفاقية وارسو 1929، و يفترض هذا الإذن إلى أن يثبت العكس".

نفرق بين الناقل الفعلي و الناقل المتتابع، بأن الناقل الفعلي لا يعد طرفاً في عقد النقل الجوي الذي يقوم بتنفيذه، بينما الناقل المتتابع هو طرف في عقد النقل بالنسبة للجزء الذي تولى تنفيذه بنفسه. (1)

و المشكل القانوني الذي يطرح نفسه هنا يكون في حالة ما إذا تولى تنفيذ عقد النقل ناقلون متعاقدون و ناقلون فعليون، فكيف يحدد الشخص المسؤول في هذه الحالة؟

و الحل لهذه المشكلة جاء في إتفاقية جوادالاهارا المادة 07 حيث نصت: " يجوز إقامة دعوى المسؤولية فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي، إما على هذا الناقل الفعلي أو على الناقل المتعاقد أو على كل منهما مجتمعين أو منفصلين، وفقاً لما يختاره المدعي، و إذا أقيمت الدعوى على أحدهما بمفرده جاز أن يطلب ضم الآخر لهذه الدعوى، وينظم قانون محكمة النزاع هذا الضم والإجراءات الخاصة به .." (2)

من خلال نص هذه المادة فإن تعدد الناقلون ووجود ناقل فعلي و ناقل متعاقد، فإن المرسل أو المرسل إليه بإمكانه رفع دعوى ضد الناقل الفعلي فيما حدث أثناء مرحلة النقل التي قام بتنفيذها، كما يستطيع أن يرفعها ضد الناقل المتعاقد عما وقع من أضرار أثناء الرحلة أو حتى تلك التي وقعت في مرحلة النقل التي قام بها الناقل الفعلي، أو ترفع ضدهما مجتمعين أو منفصلين، و في حالة رفعها ضد أحدهما بمفرده له طلب ضم الآخر له. (3)

و الأحكام الخاصة بتحديد أطراف الدعوى لم تمس أو تعدل لا بموجب بروتوكول لاهاي 1955، أو جواتيمالا 1971، و لا مونتريال 1975، فتطبق هذه الأحكام بالنسبة للقضايا المطروحة أمام القضاء الجزائري. و إذا تعلق الأمر بنقل نفذه ناقلون منهم متعاقدون و فعليون تطبيق أحكام إتفاقية جوادالاهارا.

(1) و هيبه بن ناصر، مرجع سابق، ص 262.

(2) قانون محكمة النزاع هو قانون المحكمة المختصة بالفصل في النزاع، أنظر في هذا الشأن، فريد العريني، مرجع سابق، ص 311-312.

(3) و هيبه بن ناصر، مرجع نفسه، ص 263.

ثالثا : الجهة القضائية المختصة في للفصل في الدعوى

حددت كل من الإتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية الجهة القضائية المختصة للنظر في دعوى التعويض التي يرفعها المتضرر سواء كان مرسل أو مرسل إليه، لذلك سنتطرق إلى معرفة الجهة القضائية المختصة في دعوى المسؤولية في عقد البضائع والأمتعة.

نصت المادة 155 من قانون الطيران المدني الجزائري على أنه: " يمكن أن ترفع دعاوى من أجل المسؤولية عن الخسائر المسببة للأشخاص المنقولين أو الأمتعة أو الشحن المنقول، إما أمام محكمة موطن الناقل الجوي أو محكمة المقر الرئيسي لمؤسسته أو محكمة مكان تواجد المؤسسة التي إبرام فيها العقد". (1)

نرى أن المشرع لم يفرق بين النقل الداخلي و الدولي في تحديده للإختصاص القضائي لرفع دعوى مسؤولية، بحيث يعطي المضرور خيار رفع دعوى التعويض عند الناقل الجوي أمام إحدى المحاكم الآتية :

1- محكمة موطن الناقل الجوي، وهذا تطبيقا للقاعدة العامة في الاختصاص المحلي.

2- محكمة المقر الرئيسي لمؤسسة النقل الجوي .

3- محكمة مكان تواجد المؤسسة التي أبرم فيها العقد .

و تحديد الإختصاص في هذه المادة مأخوذ من إتفاقية و ارسو 1929 في تحديدها للإختصاص القضائي الذي ينظر في دعوى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي يسببها للبضائع و الأمتعة، إذ أنه تنص المادة 28 من إتفاقية و ارسو 1929 على أنه: " يقيم المدعي دعوى المسؤولية في إقليم أحد الأطراف السامية المتعاقدة وفقا لما يختاره، إما أمام موطن الناقل أو محطة المركز الرئيسي لنشاطه، أو محكمة الجهة التي يكون له فيها منشأة تولت عنه إبرام العقد بمعرفتها و إما أمام محكمة جهة الوصول". (2)

إتفاقية و ارسو 1929 تركت للمضرور حرية الإختيار في رفع الدعوى بين محكمتين و المتمثلة في محكمة الناقل أو محكمة جهة الوصول بحيث:

1- محكمة الناقل، و هي محكمة موطن الناقل أو محكمة المركز الرئيسي لمؤسسته أو المحكمة التي يقع فيها أحد فروع مؤسسته إذا أبرم فيها العقد.

2- محكمة جهة الوصول أي مكان وصول الطائرة فعلا أو المحدد وصولها إليه، لا عبرة بمكان تسليم

البضاعة إذ ما أراد الناقل تطوعا منه إيصال البضاعة إلى المرسل إليه. وقدمت الإتفاقية للمدعي حرية

(1) المادة 155 من قانون الطيران المدني الجزائري.

(2) فريد العريني، مرجع سابق، ص 305.

إختيار الجهة القضائية لرفع دعوى التعويض ضد الناقل الجوي، وعلى غرارها فعلى المشرع الجزائري لما لذلك من أهمية متمثلة في قانون المحكمة المختصة المختارة، وهو الذي ينظم إجراءات الدعوى، وهو ما تناولته المادة 28 فقرة 02 من إتفاقية وارسو 1929.

يحدد كذلك أثر خطأ المضرور على مسؤولية الناقل سواء بالإعفاء أو التخفيف حسب المادة 21 من نفس الإتفاقية، كما يبين قواعد إحتساب مدة سقوط الدعوى مادة 02/29 إتفاقية وارسو. (1)

أما بالنسبة لتعديلات الإتفاقية فلم يعدل بروتوكول لاهاي 1955 من أحكام المادة 28 من إتفاقية وارسو، في حين أن بروتوكول غواتيمالا جاء بإضافة فقرة جديدة: "في حالة الضرر الناجم عن وفاة المسافر أو إصابته بجروح أو تأخير أو تلف أمتعته يجوز رفع الدعوى التي يقع في دائرة إختصاصها منشأة مملوكة للناقل إذا كان المسافر مواطن أو يقيم بصفة دائمة على إقليم نفس الدولة المتعاقدة التي تقع عليه تلك المنشأة"، فإن هذه الأحكام تخص الناقل الجوي المتعاقد، أما إذا كان الناقل فعلي تطبق أحكام إتفاقية جوادالاهارا في مادتها 108 التي تترك الخيار للمدعي سواء برفع دعواه أمام محكمة لها إختصاص على الناقل المتعاقد وفقا لأحكام المادة 28 من إتفاقية وارسو 1929 أو أمام المحكمة التي يقع في دائرتها موطن الناقل الفعلي أو المركز الرئيسي لمؤسسته. (2)

يشترط في المحاكم التي ينعقد لها الإختصاص أن تكون واقعة في إقليم دولة طرف في إتفاقية وارسو 1929 لإمكانية إلزامها بأحكام هذه الإتفاقية، وذلك تطبيقا لنص المادة 28، بالإضافة إلى أن هذه المادة لا تحكم سوى دعاوى المسؤولية عن الحوادث التي تصيب البضائع، فلا تطبق و لا تسري على الدعوى التي يرفعها الناقل نفسه على المرسل عن الضرر الذي ألحقه به بسبب بيانات خاطئة صرح بها في خطاب نقل البضائع. (3)

إن قواعد الإختصاص المحددة في إتفاقية وارسو 1929 وفي تعديلاتها من النظام العام، أي لا يجوز الإتفاق على مخالفتها وذلك طبقا لنص المادة 33 من الإتفاقية .

ولكن إستثناءا فقد سمحت المادة 32 من نفس الإتفاقية للجوء إلى التحكيم في نقل البضائع، طالما أن هذا النقل يتم في مكان من أماكن الإختصاص المحدد في المادة 01/28.

و إجراءات التقاضي المطبقة أمام المحكمة بحيث نصت المادة 28 فقرة 02 على أنه: "تتبع إجراءات قانون

(1) وهيبه بن ناصر مرجع سابق، ص 266.

(2) عاطف محمد الفقي مرجع سابق، ص 221.

(3) أكرم يا ملكي، القانون الجوي : دراسة مقارنة ، ط1، مكتبة الثقافة للنشر و التوزيع ، عمان، الأردن، 1998. ص151.

المحكمة المعروض أمامها النزاع و هذا تطبيقا للقواعد العامة في الإسناد في القانون الدولي الخاص".(1).

الفرع الثاني: الدفع المثارة أمام المحكمة

حرص كل من المشرع الدولي و الوطني على حماية الناقل الجوي و عدم ترك دعوى المسؤولية تطول مما يسبب إرهاقا وجسامة على عاتق الناقل الذي قد يعطل أعماله، فمكته من دفع يستعمله لدفع المسؤولية عنه، إضافة إلى الدفع الموضوعية التي تطرقنا إليها سابقا، و تقام هذه الدفع الإجرائية قبل النظر في الموضوع،و ذلك لمنع القضاء من النظر في الموضوع أصلا و البحث في توافر أركان مسؤولية الناقل الجوي من عدمه، و تتمثل هذه الدفع في الدفع بعدم قبول الدعوى و الدفع بسقوطها.(2)

أولاً- الدفع بعدم قبول الدعوى :

أعطى المشرع الدولي و الجزائري للناقل الجوي للبضائع وسيلة فعالة لدفع المسؤولية عنه، ووضع حدا للدعوى التي قد ترفع ضده و المتمثلة في الدفع بعدم قبول الدعوى.

نصت المادة 152 في فقرتها 2 و3 من قانون الطيران المدني الجزائري: "في حالة تلف يجب أن يوجه المرسل إليه للناقل إحتجاجا فور اكتشاف ذلك و في مهلة أقصاها ثلاثة أيام فيما يتعلق بالأمته و سبعة أيام فيما يتعلق بالشحن إبتداءا من تاريخ تسلمها و عند الضياع أو التأخر يجب أن يتم الإحتجاج في مهلة أقصاها أربعة عشرة يوما من التاريخ الذي كان من المفروض أن توضع فيه الأمته أو الشحن تحت تصرفه"(3).

و هو ما جاء به نص المادة 26 فقرة 02 من إتفاقية وارسو 1929.

عدل بروتوكول لاهاي المواعيد فأصبحت 7 أيام و 14 يوما و 21 يوم في مادته 15 فقرة 02، و لا يجوز أن تقصر المواعيد لأن ذلك يعد من شروط الإعفاء من المسؤولية و التي تعد باطلة، كما نص عليه طبقا للمادة 23 من الإتفاقية، و لكن الشرط الذي يطيل المواعيد يعد صحيحا.

و أوجب القانون أن يسجل الإحتجاج بتحفظ خطي مدون على سند النقل أو بأي محرر آخر يرسل في المهلة المقررة للإحتجاج، وذلك في المادة 04/152 من قانون الطيران المدني، و المادة 02/26 من الإتفاقية.(4)

(1) فريد العريني، مرجع سابق، ص 307.

(2) إيناس محمد البهجي ، مرجع سابق، ص33.

(3) مادة 152 قانون الطيران المدني الجزائري المعدل و المتمم.

(4) فريد العريني، مرجع نفسه، ص212.

جاء في نص المادة 152 في فقرتها الأخيرة من قانون الطيران المدني الجزائري: "وعند إنعدام الإحتجاج في المهلة المحددة تكون كل دعوى مرفوعة ضد الناقل مرفوضة، ما عدا في حالة غش صادر عن هذا الأخير"، ورد نفس الحكم في المادة 26 فقرة 04 من الإتفاقية، فإن لم يثبت المرسل إليه إحتجابه في المواعيد و الكيفية المحددة في المواد سابقة الذكر، للناقل أن يتمسك في مواجهته بعدم قبول الدعوى ما لم يثبت أن تخلف الإحتجاج كان بسبب غش أو تدليس الناقل الجوي .

يثار عدم قبول الدعوى في حالة تخلف الإحتجاج في مواعيده المقررة قانونا، أما إذا كان الإحتجاج واجبا فور التسليم و هذا في التلف الظاهر، فجزاء عدم الإحتجاج هو أن ذلك قرينة في تسلمها بحالة جيدة طبقا لسند النقل، إلا في حالة إثبات العكس.(1)

و من خلال ما سبق نجد أن القانون يقدم للناقل إستعمال الدفع بعدم القبول في حالتين:

1- إستلام البضاعة و الأمتعة المسجلة دون إعتراض أو تحفظ دليل على سلامتها وقت تسلمها من طرف المرسل إليه، و إستثناء ذلك أن يتفادى المرسل إليه الحكم بعدم قبول الدعوى إذا أثبت أن البضاعة لم تكن في حالة جيدة رغم عدم إعتراضه.

2- عدم إحتجاج المرسل إليه في المدة المقررة قانونا في حالة الهلاك الجزئي أو ضياع أو تلف البضاعة.(2)

و الحكمة من تقرير إجراءات معينة و مواعيد قصيرة، على المرسل إليه بالإحتجاج أمام الناقل لأن الناقل يكون مسؤولا عن الأضرار الملحقة بالبضائع و الأمتعة المسجلة أثناء النقل و قبل تسليمها إلى المرسل إليه، و في حالة تسليمها له يقع عليه عبأ إثبات أن الضرر وقع قبل التسليم ليكون الناقل مسؤولا.

من المنطق أن المرسل إليه يبدي تحفظات عند إستلامه للبضاعة أو إبلاغ الناقل عن الضرر، و يصعب إثبات سبب الضرر في حالة عدم تحديد المدة إذا ما كان الضرر قبل أو بعد التسلم، كما يصعب على الناقل الدفاع عن نفسه، وبالتالي تقرير هذه الإجراءات هي حماية للناقل الجوي للبضائع.(3)

(1) عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 232....240.

(2) وهيبية بن ناصر، مرجع سابق، ص 270.

(3) هشام فضلى، مرجع سابق، ص 113. و هي نفس الأحكام التي أقرتها إتفاقية مونتريال 1999 المادة 31.

كذلك دفع الناقل بعدم قبول الدعوى بهدف لمنع القضاء من النظر إلى الدعوى و البحث في توافر أو عدم توافر مسؤوليته، فهو دفع إجرائي قبل النظر في الموضوع.(1)

ثانيا - الدفع بسقوط الدعوى أو تقادمها:

للناقل الجوي إستعمال هذا الدفع في مواجهة المضرور لدفع المسؤولية عنه في جميع صورها بالتحديد مسؤولية نقل البضائع .

نصت المادة 156 من قانون الطيران المدني الجزائري: " تحدد تقادم الدعوى بمضي سنتين فيما يتعلق:

1- بالدعاوي من أجل سداد الإيتاوات المستحقة للأبحاث و الإسعاف و الإنقاذ، تسري المهلة إعتبارا من اليوم الذي تنتهي فيه العملية .

2- بدعاوي مسؤولية الخسائر...و الأمتعة و الشحن المنقول ... مع مراعاة أحكام المادة 153 أعلاه. تسري المهلة إعتبارا من يوم وصول الطائرة أو اليوم الذي يفترض فيه وصولها إلى المكان المقصود. و هذا ما نصت عليه المادة 29 من إتفاقية وارسو 1929: " يتعين رفع دعوى المسؤولية وإلا سقط الحق في إقامتها خلال سنتين إعتبارا من تاريخ بلوغ الطائرة جهة الوصول، أو من اليوم الذي كان يتعين وصول الطائرة فيه، أو من تاريخ وقف النقل. و يعين قانون المحكمة المطروح عليها النزاع طريقة إحتساب المدة المذكورة ".

إختلف الفقه حول إعتبار مدة السنتين مدة سقوط أو تقادم بإختلاف أحكامهما من حيث الانقطاع والوقف.(2) فيرى البعض أن هذه المدة هي مدة تقادم و ليست سقوط، فتسري عليها أحكام الوقف و الإنقطاع، و حجتهم أن جميع أنواع النقل الأخرى يجب أن ترفع الدعوى خلال مدد قصيرة، و النقل الجوي لا يختلف عن أنواع النقل الأخرى إلا من حيث تنفيذه. (3)

(1) وهيبه بن ناصر، مرجع سابق، ص271.

(2) القضاء الفرنسي أخذ بإعتبار المدة تقادما و ليس سقوطا منذ حكم الدوائر المجتمعة لمحكمة النقد الفرنسية بتاريخ 14جانفي 1977، فريد العريني، مرجع سابق، ص 216.

(3) أخذ المشرع الجزائري بهذا الرأي من خلال إستقراء نص المادة 156 من قانون الطيران المدني الجزائري، حيث سماه تقادما و ليس سقوطا.

لكن البعض الآخر من الفقه يرى أن هذه المدة هي مدة سقوط و ليست مدم تقادم، فلا يرد عليه الوقف و الإنقطاع، و للقاضي أن يحكم بالسقوط من تلقاء نفسه، و حجته في ذلك أن النص إستخدم لفظ سقوط، و بصراحة النص لا حاجة للاجتهاد فيه، و أن إعتباره مدة تقادم يؤدي إلي إختلاف القوانين في تنظيمها لشروط وقف التقادم، إنقطاعه و قواعد إحتسابه، مما يناقض هدف الإتفاقية في توحيد أحكام النقل الجوي بينما إعتباره سقوطا ينهي هذا التناقض. (1)

لكن الرأي الراجح هو الأخذ بالمصطلح كما جاء في نص المادة، الذي أخذ بالسقوط و ليس التقادم، وهو ما جرى العمل به في قضاء أغلب الدول فلا يرد عليها الوقف و الإنقطاع، و ينطبق على نقل البضائع أو الأمتعة المسجلة .

كما أنه لا يجوز التصير من مدة سنتين لأنه يعد إعفاء من المسؤولية، و كل شرط إعفاء يعد باطلا طبقا لنص المادة 23 من إتفاقية وارسو 1929، لكن تجوز الإطالة فيها، لأن السقوط ميزة لفائدة الناقل، فمن حقه التنازل فهي ليست من النظام العام. و يحسب الميعاد حسب نص المادة 29 من الإتفاقية: "و يعين قانون المحكمة المطروح عليها النزاع إحتساب المدة المذكورة"، أي يحددها قانون القاضي المعروض عليه النزاع.

وهنا نجد أن القانون الجزائري نص صراحة على إعتبار هذه المدة هي مدة تقادم و ليست مدة سقوط سواء في النص العربي أو الفرنسي، فتسري عليها أحكام الوقف و الإنقطاع، و هو الرأي الصحيح في رأينا و ذلك تطبيقا لما ورد في الفقرة الثانية من المادة 29 من الإتفاقية و التي تحيلنا إلى قانون القاضي المختص للنظر في الدعوى لتعيين طريقة إحتساب المدة، فيجب إعتبار هذه المدة مدة تقادم و ليست سقوط. فلماذا تحيلنا المادة إلى القانون الداخلي لو كانت مدة السنتين لا تتوقف و لا تنقطع، حيث لا يتصور في هذه الحالة إلا ورود وقف أو إنقطاع(2)، كما أن جميع أنواع النقل الأخرى المدد المحددة فيها لرفع الدعاوى تعد مدد تقادم و ليست مدد سقوط، فلا مبرر لإنفراد النقل الجوي بهذه المدة، و أن الإتفاقية قد راعت مصلحة الناقلين في إنهاء النزاعات بسرعة و ذلك عن طريق و وضعها مدة سنتين لرفع الدعوى من جهة، و كان عليها مراعات مصلحة المسافرين و صاحب البضاعة في وقت هذه المدة أو إنقضائها إذا وجد السبب، وهذا هو المبدأ المعمول به في النقل البحري و البري.

(1) وهيبه بن ناصر، مرجع سابق، ص 273.

(2) عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 243.

أما ما يتعلق بإحتساب الميعاد بالطريقة تتحدد طبقا لقانون القاضي، فإذا كانت دعوى المسؤولية مرفوعة أمام القضاء الجزائري، فإننا نرجع إلى نص المادة 156 الأخير و التي تتضمن: "تسري المهلة إعتبارا من يوم وصول الطائرة أو اليوم الذي يفترض وصولها إلى المكان المقصود".

و نصت المادة 35 من إتفاقية مونتريال 1999 و التي تقابل نص المادة 29 من إتفاقية وارسو 1929 نصت على:

"1-يسقط الحق في التعويض إذا لم ترفع الدعوى خلال سنتين من تاريخ الوصول إلى نقطة المقصد، أو من التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه الطائرة، أو من التاريخ الذي توقفت فيه عملية النقل.

2- يحدد قانون المحكمة التي رفعت أمامها الدعوى طريقة حساب هذه المدة ."(1)

(1) وهيبة بن ناصر , مرجع سابق , ص 275.

ملخص الفصل الأول

مصادر و شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي للبضائع

تعد أهم مصادر مسؤولية الناقل الجوي للبضائع الإتفاقيات الدولية أهمها إتفاقية وارسو لسنة 1929 الموحدة لبعض قوانين النقل الجوي الدولي وإتفاقية مونتريال لسنة 1999 المعدلة لها و التي يكون بجانبها التشريع الوطني الجزائري و تتميز القواعد الإستثنائية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي للبضائع بطبيعتها العقدية و الأمرة التي لا يجوز الإتفاق على مخالفتها، و تعد أهم شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي للبضائع حدوث الضرر و وقوع الحادث المسبب للضرر أثناء فترة النقل الجوي و بالنظر لاستثنائية القواعد المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي للبضائع حتما يستوجب التعرف على أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي للبضائع من حيث أطراف الدعوى من ناقلين متعاقدين أو غير متعاقدين و الجهة القضائية المختصة للفصل في هذه الدعوى حيث يعطي المشرع الجزائري للمتضرر الحرية في رفع الدعوى إما بموطن الناقل الجوي أو المقر الرئيسي لمؤسسته. أما بالنسبة للدفع المثارة أمام المحكمة و التي جاءت لحماية الناقل الجوي حتى لا يعطل أعماله فله الدفع بعدم قبول الدعوى أو سقوطها أو تقادمها .

الفصل الثاني:

الجزاءات المترتبة عن إخلال الناقل

الجوي للبضائع بالتزاماته

الفصل الثاني: الجزاءات المترتبة عن إخلال الناقل الجوي للبضائع بالتزاماته

إن أهم التزام يقع الناقل الجوي هو المحافظة على البضائع و الأمتعة المسجلة على متن الطائرة ، فإذا أخل هذا الناقل بالتزامه المتمثل في ضمان سلامة البضائع و الأمتعة المسجلة، تترتب في ذمته مسؤولية مدنية إذا لم يستطع إثبات أنه قام بجميع التزاماته و الإحتياجات الضرورية رفقة تابعيه، أو كان يصعب عليهم إتخاذها، كان عليه أن يجبر هذا الضرر الواقع و تقديم التعويض. و الأصل أن لكل ضرر تعويض يناسبه تقرره السلطة التقديرية للقضاء، و هو دائما متروك لسلطة قاضي الموضوع لتقدير مدى جسامته الضرر، فيتضخم التعويض و العكس صحيح (1)

غير أننا نجد أن إتفاقية وارسو 1929 قد حددت قيمة التعويض في بنودها محاولة بذلك حماية الناقلين من تحميلهم بأعباء مالية تنوء بها كواحلهم، فأقرت إتفاقية وارسو 1929 مبدأ التعويض المحدد بحد أقصى حيث لا يلتزم الناقل الجوي بأكثر منه، لكن هذه الإتفاقية و بالموازاة مع ذلك لا يستفيد من هذا المبدأ سوى الناقل حسن النية. (2)

وهذا ما يعد قاعدة عامة للجزاءات الموقعة قانونا على الناقل الجوي للبضائع المخل بالتزاماته(مبحث أول)، و من البديهي أن لكل قاعدة عامة إستثناء، فإستثناء قاعدة التعويض هي التخفيف أو الإعفاء (مبحث ثاني)، و هو الإمتياز الذي يستفيد منه كل ناقل تتوفر فيه الشروط المحددة قانونا.

المبحث الأول: دعوى التعويض في مسؤولية الناقل الجوي للبضائع

كما ذكرنا في مقدمة الفصل أعلاه أنه تتعدد مسؤولية الناقل الجوي للبضائع بمجرد إخلال هذا الأخير بالتزاماته و الإخفاق في إقامة الدليل على إنتفاء خطئه، و إنشغلت ذمته بتعويض الضرر الذي يلحق بالبضائع و الأمتعة المسجلة، و الأصل أن التعويض يقرر على كل ضرر بحسب جسامته، غير أن إتفاقية وارسو 1929 خرجت عن هذا الأصل و وضعت للتعويض الذي يتحمله الناقل الجوي حدا لا يجوز النزول عليه.

ففي دراستنا لهذا المبحث سنتطرق للتعرف إلى مبدأ تحديد قيمة التعويض المقرر في إتفاقية وارسو 1929 (مطلب الأول)، ثم دراسة الحالات التي يمكن الإرتفاع فيها بقيمة هذا التعويض المقرر (المطلب الثاني).

(1) و هيبه بن ناصر ، مرجع سابق ، ص171.

(2) عادل محمد الفقي، مرجع سابق ، ص 177.

المطلب الأول: مبدأ تحديد التعويض في إتفاقية وارسو 1929

إن مبدأ تحديد التعويض أقرته إتفاقية وارسو 1929 لفائدة الناقل الجوي، و ذلك بوضع حد أقصى للتعويض يلتزم به الناقل في مواجهة صاحب البضاعة لجبر الضرر الذي لحقه بسبب خطأ الناقل، و هذا المبدأ ليس مستحدثا في القانون الجوي.(1)

و على أساس أنه قانون حديث و لا يقتصر فقط على النقل الجوي بل هو معروف سابقا في مجال النقل البحري و النقل بالسكك الحديدية. و ليستفيد الناقل الجوي من هذا المبدأ إستوجب توفر شرطين :

الشرط الأول : أن يكون النقل الجوي دوليا بالمعنى الذي حددته إتفاقية وارسو 1929، أي أن يتم النقل بين دولتين متعاقدتين أو يتم على إقليم دولة متعاقدة بين نقطتين واقعتين في إقليمها، مع وجود مرسى في إقليم دولة أخرى حتى لو لم تكن متعاقدة، أو أن يكون النقل بمقابل.(2)

الشرط الثاني : أن يكون قد أعطى الناقل الجوي تعليمات على إتباع بنود بروتوكول جواتيمالا 1971 للإستفادة من الحد الأقصى للتعويض، فيمتنع بذلك الناقل الجوي من المسؤولية المحدودة، أما بالنسبة لخطاب نقل البضاعة فلم يتعرض له، لذلك لا بد من توفر جميع البيانات اللازمة فيه ليستفيد الناقل من أحكام المسؤولية المحدودة .(3)

الفرع الأول: مبررات الحد الأقصى للتعويض

إن مبدأ تحديد التعويض يمكن تبريره بإعتبارات عديدة:

أولا- أن الحوادث التي تتعرض لها الطائرة تؤدي إلى هلاكها بشكل كامل في الغالب بما فيها البضاعة التي تحملها، فإذا تقررت مسؤولية الناقل الجوي عن تعويض كل الضرر الذي يترتب عن الحادث لكان ذلك غير منصف و مجحفا في حقه، فالناقل الجوي مسؤول عن تعويض أصحاب البضائع التي هلكت أو لحقها التلف أو الضرر، هذا و فضلا عن هلاك جزء من الأصول الثابتة للمؤسسة المتمثلة في الطائرة التي

(1) فريد العريني ، مرجع سابق ، ص 230.

(2) وهيبة بن ناصر ، مرجع سابق ص173-174.

(3) المشرع الجزائري لم يصادق على بروتوكول جواتيمالا 1971 حتى الان، لذلك تبقى أحكام إتفاقية وارسو 1929 و

بروتوكول لاهاي 1955 هما ساريا المفعول.

تعرضت للحادث لذلك كان من الضروري تحديد قيمة التعويض. (1)

ثانياً- أن كفالة استمرار هذا النوع من الإستغلال الإقتصادي وإزدهاره مرتبط بمدى إمكانية التأمين من المخاطر التي قد يتعرض لها هذا الاستغلال، و لن يتسنى تحقيق هذه الإمكانية إذا ما إلتزم الناقل بتعويض كل الضرر، وذلك لإستحالة قيامه مقدما بحساب المخاطر التي قد يتعرض لها، أي أنه لا يعرف مقدما قيمة البضائع التي يقوم بنقلها، غير أن هذا الوضع حتما إذا ما كان التعويض الواجب على الناقل دفعه محددًا، إذ يمكنه أن يعلم مقدما الحد الأقصى لمبلغ التعويض الذي قد يحكم به عليه، و بالتالي يكون من الميسور له حساب المخاطر التي قد يتعرض لها و إبرام التأمين اللازم لمواجهتها. (2)

الفرع الثاني: الحد الأقصى للتعويض:

وضعت إتفاقية وارسو 1929 حدا أقصى للتعويض عن الأضرار التي قد تصيب البضائع نتيجة إخلال الناقل بإلتزامه التعاقدية، و هو إلتزام بضمان السلامة، ثم جاءت تعديلاتها و رفعت من هذا الحد، و رغم أنها تقرر لفائدة الناقل الجوي، إلا أنه قد لا يستفيد منه لعدم توافر شروط إستفادته المقررة في نفس الإتفاقية.

- حددت الإتفاقية التعويض كما يلي: (إتفاقية وارسو 1929)

بالنسبة للبضائع والأمتعة المسجلة نصت المادة 23 في فقرتها الثانية على تحديد مسؤولية الناقل الجوي بمبلغ مائتي وخمسين فرنك لكل كيلوغرام (250 فرنك) أما الأشياء التي يحتفظ بها الراكب لحراستها كحقائب اليد، حدد التعويض في الفقرة الثالثة من نفس المادة بمبلغ خمسة آلاف فرنك لكل راكب (5000).

و يقصد بالفرنك: الفرنك الذهبي، و هو ما ورد في نفس المادة الفقرة الرابعة: "المبالغ المبينة بالفرنكات في هذه المادة تعتبر مقدرة بواقع وحدة نقدية مكونة من 65 مليغرام و نصف من الذهب (ملغ 65.5) عيار تسعمائة من الألف ذهبًا خالصًا، و تكون هذه المبالغ قابلة للتحويل إلى كل عملة وطنية في أرقام دائرية." و هذه التعويضات لا تستحق تلقائيا إنما يجب أن تتناسب مع الضرر الذي ألحق.

و في بروتوكول لاهاي المعدل 1955 الذي عدل من قيمة الحد الأقصى للتعويض لأنه أصبح لا يتناسب مع ارتفاع مستوى المعيشة و الأسعار في جميع أنحاء العالم، كما أن التطور السريع في مجال النقل الجوي أدى إلى تناقص الخطر الجوي و تأكد مبدأ السلامة الجوية في الطيران، وهنا أبقى المشرع عن قيمة التعويض عن الأضرار التي تلحق بالبضائع و الأمتعة المسجلة، و لكنه وضع الأساس المعتمد عليه

(1) عدلي أمين خالد، عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد، ط1، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1997، ص89.

(2) فريد العريني، مرجع سابق، ص231-232.

لحساب الحد الأقصى للتعويض عنها في المادة 11-02 منه، وهذا الأساس عبارة عن الوزن الكلي للطرد أو الطرود التي لحقها الضرر دون غيرها و التي تضمنها خطاب النقل الجوي أو إستمارة الأمتعة، إلا إذا أدى هذا الضرر إلى المساس من قيمة الطرود الأخرى، و بالتالي فالحساب يكون على أساس وزن جميع الطرود ما لحقه منها الضرر مباشرة و ما أنتقصت قيمته بالتبعية. (1)

كامل إستحدث بروتوكول لاهاي 1955 مادة جديدة و التي أصبحت هي المادة 25 من إتفاقية وارسو 1929 و الخاصة بالضرر الذي يسببه تابعي الناقل الجوي، حيث تنص المادة 25 من الإتفاقية على :

1- إذا رفعت الدعوى على تابعي الناقل بناء على ضرر مما هو مذكور في الإتفاقية جاز لهذا التابع متى أثبت أنه يتصرف أثناء تأدية وظيفته أن يستفيد من حدود المسؤولية التي يستطيع الناقل التمسك بها طبقا للمادة 22.

2- لا يجوز أن يزيد على الحدود المذكورة المبلغ الكلي للتعويض الذي يمكن الحصول عليه في هذه الحالة من الناقل و تابعيه". و الشرط هنا وجود علاقة نسبية بين خطأ التابع و الضرر الحاصل لتطبيق أحكام هذه المادة. (2)

أما في بروتوكول مونتريال 1966 عدل التعويض الذي يخص الأشخاص فقط و لم يتعرض لنقل البضائع و الأمتعة، و على ذلك فيظل الحد الأقصى للتعويض الذي قرره إتفاقية وارسو 1929 ساريا في شأنه. كما أنه لايسري الإتفاق إلا على عقود النقل الجوي الخاضع لإتفاقية وارسو، 1929 شرط أن تقع نقطة القيام أو الوصول أو المرسى الجوي أثناء الرحلة على الأراضي الأمريكية. (3)

أما بالنسبة للحد الأقصى للتعويض في بروتوكول غواتيمالا 1971 فقد وضع هذا البروتوكول حدودا قصوى جديدة للتعويض، بحيث حدد البروتوكول مسؤولية الناقل الجوي عن الهلاك و التلف و الضياع و التأخير بمبلغ خمسة عشرة ألف فرنك .

و بالنسبة لنقل البضائع فحدد التعويض بمبلغ مائتي و خمسين فرنك على كل كيلو جرام مع التحفظ للقيمة الحقيقية للبضاعة و ضرورة تقديم إقرار خاص بذلك إلى الناقل الجوي عند تسليمه إياها .

(1) وهيبه بن ناصر، مرجع سابق، ص182-183.

(2) إتفاقية وارسو 1929، مادة 25.

(3) فريد العريني، مرجع سابق، ص236.

و بعد كل هذه التعديلات جاء بروتوكول مونتريال 1975 بتعديلات أخرى، و ذلك نظرا للخلافات المشار إليها بشأن تحويل الفرنك الفرنسي إلى العملات الوطنية فقد إستبدلت بروتوكولات مونتريال الثلاثة الموقعة عام 1975 بالفرنكات الذهبية التي إتخذتها إتفاقية وارسو 1929 و البروتوكولات المعدلة لها حقوق السحب الخاص. **(DTS) droits de tirage spéciaux** وذلك لحساب قيمة التعويض. (1)

و بذلك يكون الحد الأقصى للتعويض إذا ما طبقت أحكام إتفاقية وارسو 1929 الأصلية 17 وحدة بالنسبة للأمتعة و 332 وحدة بالنسبة للبضائع و هذا تطبيقا لنص المادة 2 من بروتوكول مونتريال رقم 01. وإذا تعلق الأمر بتطبيق أحكام إتفاقية وارسو 1929 بعد تعديلها بمقتضى بروتوكول لاهاي 1950، فإن الحد الأقصى للتعويض بالنسبة للأمتعة 17 وحدة و 332 وحدة بالنسبة للبضائع و هذا تطبيقا للمادة 2 من بروتوكول مونتريال رقم 2.

أما إذا كانت الأحكام المطبقة هي تلك التي نصت عليها إتفاقية وارسو 1929 بعد تعديلها ببروتوكول غواتيمالا 1971، فإن الحد الأقصى يقدر بألف وحدة (1000) بالنسبة لنقل الأمتعة و سبعة عشرة وحدة في حالة نقل البضائع (مادة 2 من بروتوكول مونتريال رقم 3). (2)

لكن تجدر الإشارة إلى أن هذه الوحدة الحسابية لا تطبق إلا على الدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي. و بالرجوع إلى المادة 16 من قانون الطيران المدني الجزائري و التي تنص على: "مع مراعاة أحكام المادة 152 أدناه تمارس مسؤولية الناقل الجوي إزاء كل شخص منقول طبقا لقواعد إتفاقية وارسو 1929 المؤرخة في 12 أكتوبر 1929 و بروتوكول لاهاي في 28 سبتمبر 1955 و المصادق عليها من طرف الجزائر. (3) و تحدد قيمتها بي مائتين و خمسين ألف (250.000) وحدة حسابية متشكلة من خمسة و ستين ميليغرام و نصف من الذهب على أساس تسعمائة من الألف من الذهب الخالص، و يمكن أن تحول وحدات الحساب

(1) حقوق السحب الخاص **DTS** هي وحدة قياس إبتدعها صندوق النقد الدولي **FONDMONITAIRE**

(F.M.I) INTERNATIONAL و فصلها عن الذهب عام 1973 و تم تقويمها آنذاك على أساس مجموعة عملات

سنة عشرة دولة من أعضاء الصندوق بشرطك مساهمة أي نسبة 1% على الأقل من التجارة الدولية. و قد أدخل الدولار

في تحديد هذه الحقوق نسبة 33% و الجنيه الإسترليني 2% و بعض العملات الأخرى بنسب متفاوتة ثم أصبح التقويم

على العملات رئيسية خمسة : الدولار الأمريكي، الين الياباني، المارك الألماني، الجنيه الإسترليني و الفرنك الفرنسي.

(2) عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 175-176.

(3) وهيبية بن ناصر، مرجع سابق، ص 186.

المذكورة للعملة الوطنية بأرقام صحيحة، و يتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة في تاريخ النطق بالحكم".

ومنه فإن المشرع الجزائري نص صراحة في المادة 150 من قانون الطيران المدني الجزائري على التعويض عن الأضرار الخاص بالأشخاص فقط، و لم يتطرق إلى التعويض الخاص بالبضائع و الأمتعة، وبالتالي نرجع في ذلك إلى نص المادة 22 فقرة 2 من إتفاقية وارسو 1929 و بروتوكول لاهاي 1955 المعدل له، بحيث حددت قيمة التعويض ب 250 فرنك لكل كيلوغرام في الأضرار الملحقة بالبضائع و الأمتعة المسجلة، أما الأشياء التي يحملها الراكب على متن الطائرة بخمسة آلاف فرنك لكل راكب.(1)

المطلب الثاني : الإرتفاع بقيمة التعويض

الإرتفاع بقيمة التعويض أو ما يسمى بالتشديد القانوني لمسؤولية الناقل الجوي الذي أخذته إتفاقية وارسو 1929 في حالة ثبوت عدم حسن نية الناقل الجوي، فحرمته و ليس فقط من التمسك بأحكامها التي تحد من مسؤوليته، بل كذلك من تلك التي تمكنه من الإفلات منها، و يقسم هذا الإرتفاع أو التشديد إلى إرتفاع إتفاقي (الفرع الأول)، و آخر إرتفاع قانوني (فرع ثاني).(2)

الفرع الأول : الإرتفاع الإتفاقي لمسؤولية الناقل الجوي للبضائع

إذا كانت الإتفاقية تفرض حدا أقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل لحمايته، و تنص على بطلان كل إتفاق على النزول بالحد الأقصى المفروض في الإتفاقية، و لكن يعتبر صحيحا كل إتفاق على الإرتفاع بالتعويض زيادة على هذا الحد الأقصى، و يلاحظ أن التعويض الإتفاقي الخاص ليس من قبيل التقدير الجزافي الذي يستحق بصفة تلقائية أيا كانت قيمة الضرر، بل هو حد أقصى جديد للتعويض ليس محتم بلوغه لكن لا يصح تجاوزه، فإذا ثبت أن قيمة الضرر أقل من الحد الأقصى الجديد الإتفاقي للتعويض فلا يلتزم الناقل إلا بالقيمة الأقل مراعاة لقاعدة مساواة التعويض للضرر.

تنص المادة 23 من إتفاقية وارسو 1929 : " كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤولية أو إلى تقرير حد أدنى من الحد المعين في هذه الإتفاقية يكون باطلا و كأنه لم يكن، على أن بطلان هذا الشرط لا يترتب عليه بطلان العقد الذي يظل مع ذلك خاضعا لأحكام هذه الإتفاقية".(3)

(1) إبراهيم سيد أحمد، العقود التجارية فقها و قضاء، ط1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2015، ص 168-

(2) فريد العريني ، مرجع سابق ، ص240.

(3) عدلي امير خالد، مرجع سابق ، ص99-100

جاء بروتوكول لاهاي بتعديل المادة سائلة الذكر في المادة 12 من أحكامه و على النحو الآتي في المادة 23 من المعاهدة تعاد ترقيم نصها الحالي بحيث تصبح فقرة أولى ثم تضاف فقرة ثانية نصها كالآتي : "لا تنطبق الفقرة الأولى من هذه المادة على البنود المتعلقة بالضياح أو بالضرر الناشئ من طبيعة البضائع المنقولة أو من عيب ذاتي فيه".

أما فيما يتعلق بالبضائع و الأمتعة المسجلة، فالإتفاقية أجازت الاتفاق على رفع الحد الأقصى للتعويض، فحددت الإتفاقية مبلغ 250 فرنك على كل كيلوغرام في مسؤولية الناقل ما لم يذكر المرسل بصفة خاصة عند تسليمه الطرد إلى الناقل مصلحته في تسلمه، فهنا الناقل ملزم بالتعويض في حدود المبلغ المعلن ما لم يثبت أن هذا المبلغ يفوق المصلحة الحقيقية التي يعلقها المرسل على التسليم، وهذا الإعلان عبارة عن تصرف من جانب واحد يقدر بمقتضاه المرسل قيمة الضرر الذي يصيبه بخطأ الناقل أو عدم تنفيذه لعقد النقل مقدما، و يشترط في الإعلان حتى يبرز أثره في مايلي :

1- الإعلان عند قيام المرسل بتسليم البضاعة إلى الناقل فإن تم بعد ذلك فلن ينتج أثره إلا بشرط القبول من الناقل.

2- الإعلان يكون مقابل دفع رسم إضافي، إضافة إلى أجرة النقل.

3- أن يدون هذا الإعلان في خطاب نقل البضاعة أو إستمارة نقل الأمتعة.(1)

الفرع الثاني : الإرتفاع القانوني لمسؤولية الناقل الجوي للبضائع

حرصت إتفاقية وارسو 1929 على التشديد من مسؤولية الناقل الجوي حيث جرى نص المادة 25 منها على:

1- ليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الإتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها إذا كان الضرر قد

تولد من غشه أو من خطأ يراه قانون المحكمة المعروض عليها النزاع معادلا للغش .

2- و كذلك يحرم الناقل من هذا الحق إذا أحدث الضرر في نفس الظروف، أحد تابعيه في أثناء تأديته لأعمال وظيفته".

هذا و قد عدل بروتوكول لاهاي المادة أعلاه بنص المادة 13 من بروتوكول لاهاي التي تنص على :

عن المادة 25 من المعاهدة :

(1) مكاوي نعيمة، مرجع سابق، ص 139.

تلغى الفقرتان 1 و 2 و تستبدلان بالنص الآتي: "لا تسري الحدود المنصوص عليها في المادة 2 متى قام الدليل على أن الضرر قد نشأ من فعل أو إمتناع من جانب الناقل أو تابعيه وذلك إما بقصد إحداث ضرر و إما برعونة مقرونة بإدراك أن ضرر قد يترتب على ذلك، فإذا وقع الفعل أو الامتناع من جانب التابعين فيجب أيضا إقامة الدليل على أنهم كانوا عندئذ في أثناء تأدية و وظائفهم." (1)

إذا ثبت سوء نية الناقل فإن إتفاقية وارسو 1929 شددت مسؤوليته و حرمته من التمسك بأحكامها التي تمكنه من الحد من هذه المسؤولية أو الإفلات منها، و علقت توقيع الجزاء إذا وجدت واحد من هاتين الحالتين:

الأولى: ثبوت أن الضرر يرجع إلى غش الناقل أو خطأه الذي يعتبر مساوي للغش وفقا لقانون المحكمة المختصة بالنظر في هذا النزاع .

الثانية: إهمال الناقل في تسليم وثائق السفر لمستعملي الطائرة (الناقل) أو تقاعسه أو حالة إصدارها عن تضمنها كل أو بعض البيانات الإلزامية التي حددتها الإتفاقية.

أولا: رجوع الضرر إلى غش الناقل أو إلى خطأ منه مساوي للغش (2)

قررت إتفاقية وارسو 1929 أنه ليس للناقل أن يتمسك بالإعفاء من المسؤولية أو الحد منها إذا كان الضرر قد تولد عن غشه أو خطأ يراه القانون معادلا للغش حسب المحكمة المعروض عليها النزاع .

فعند التطرق أو البحث عن المقصود بعبارة الغش و الخطأ المعادل له نجد أن الفقه إنقسم لفريقين بحيث: الفريق الأول : يرى أن المادة 25 من إتفاقية وارسو 1929 لا تعني حرية القاضي في تحديد معنى الخطأ المساوي للغش على ضوء المفاهيم السائدة في القانون الداخلي، إنما هو حرمان الناقل من التمسك بأحكام الإتفاقية التي تعفيه و تحده من المسؤولية إذا كان الضرر راجعا إلى غشه، و ذلك في الدول التي يعرف قانونها فكرة الغش، أو إذا كان الضرر الملحق نشأ عن خطأ قريب لفكرة الغش و ذلك في البلاد التي يجهل قانونها هذه الفكرة .

ويرى الفريق الثاني: أن للقاضي الحرية المطلقة في الأخذ بالحلول التي أوردها قانونه الوطني في تعريفه للخطأ المعادل للغش، و هذا تطبيقا لحكم المادة 25 من إتفاقية وارسو 1929.

أبدت الدول الأنجلوساكسونية الرأي الأول كونها تجهل فكرة الغش، فقررت المحاكم الأمريكية و الإنجليزية

(1) عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 101-102.

(2) فريد العريني، مرجع سابق، ص 246.

بأن الخطأ الذي يشدد من مسؤولية الناقل الجوي و يلزمه بتعويض كل الأضرار هو خطأ إرادي، و هو عبارة عن كل فعل أو إمتناع إرادي يعلم مرتكبه أنه يؤدي إلى الإخلال بواجبه و إلى إحداث ضرر بالغير، و يلزم لقيام هذا الخطأ شرطان يتمثل الأول في إتجاه الإرادة إلى ارتكاب فعل ما أو الإمتناع، و الثاني توافر حالة نفسية لدى مرتكب هذا الإمتناع أو ذلك الفعل تتمثل في وعيه بالنتائج الضارة المحتملة و عدم إكترائه رغم ذلك بالنتائج.

أما القضاء الفرنسي فقد أخذ بالرأي الثاني وإيزاء هذه الإختلافات، مع أن المقصود هو توحيد القواعد القانونية المطبقة على الناقل الجوي، فإن بروتوكول لاهاي جاء محققا لها القصد بتعديل المادة 25 ووضع تعريفا للخطأ الذي يؤدي إلى عدم إفادة الناقل من نظام المسؤولية المحدودة حيث نص على أنه لا تسري حلول المسؤولية سالفه الذكر في قيام الدليل، على أن الضرر ناشئ عن فعل أو إمتناع الناقل بقصد إحداث ضرر، وإما بتهاون أو رعونة مقرونة بإدراك إحتمال ترتب ضرر على ذلك. (1)

وقد أزال هذا التعديل من الإختلافات، إذ ألغى الإحالة إلى قانون المحكمة المختصة بالنظر في النزاع و أحل محلها صيغة موحدة للخطأ الذي يحرم الناقل من الإستفادة من نظام المسؤولية المحدودة، تلتزم بها المحاكم فوضع بذلك قاعدة موضوعية دولية موحدة.

وقد أقر بروتوكول غواتيمالا 1971 في مادته 10 من نص المادة 25 من الإتفاقية المعدل ببروتوكول لاهاي دون تعديل ، و لكن قصر نطاق تطبيقها على نقل البضائع و لم يتم إستبعاد تطبيق هذه المادة في مجال نقل البضاعة إلا بمقتضى بروتوكول مونتريال الرابع الموقع في عام 1975 المادة 9 ، و على ضوء ذلك سوف تصبح المادة المذكورة مجرد ذكرى من مذكرات القانون الجوي إذا ما كتب لكل من بروتوكول غواتيمالا و مونتريال حيز النفاذ يوما ما. (2)

ثانيا: تخلف وثائق السفر و عدم إشتمالها كل البيانات اللازمة وضعت إتفاقية وارسو 1929 على عاتق الناقل الجوي إلتزاما بتبصير الشاحنين و بخضوع الرحلة لنظام المسؤولية المحدودة، و ذلك لأجل إعطائهم الفرصة لإبرام عقود التأمين على بضائعهم، إذا ما قدروا عدم تناسب مبالغ التعويض التي تقررها الإتفاقية مع الأضرار التي قد تصيبهم أو قد تلحق بضائعهم في حالة وقوع حادث لأداة النقل الجوي.

(1) عدلي امير خالد ، مرجع سابق، ص 102.

(2) فريد العريني ، مرجع سابق ، ص 247-248.

و حرصا على حمل الناقل على تنفيذ هذا الإلتزام، فهو ملزم بحسب الإتفاقية على تسليم الشاحنين مستندات النقل و التي تتمثل في إستمارة الأمتعة و خطاب نقل البضائع، و ذلك بعد النص فيها على البيانات المبينة بالإتفاقية في المواد 3-4-8 من إتفاقية وارسو 1929.(1)

و حرمت الإتفاقية على الناقل الإستفادة من الأحكام التي تعفي من المسؤولية و التي تحد منها و ذلك في الحالات الآتية:

- 1- شحن أمتعة دون تحرير استمارة عنها، أو دون ذكر البيانات التي حددتها الإتفاقية، و المتمثلة في رقم التذكرة و عدد الأمتعة ووزنها و خضوع نقلها لنظام المسؤولية الذي وضعته الإتفاقية.
- 2- قبول و موافقة الناقل على نقل البضاعة دون تحرير خطاب نقل لها أو دون النص فيه في حالة إصداره على البيانات الآتية :

مكان و تاريخ إصدار الخطاب، محطتا القيام و الوصول، محطات توقف الطائرة، طبيعة البضاعة، عدد الطرود، طريقة تغليفها، العلامات الخاصة بها، أرقامها، وزن البضاعة، حجمها، مقاييسها، إسم و عنوان المرسل، إسم و عنوان الناقل، إسم و عنوان المرسل إليه إن وجد، و بيان يتضمن أن النقل يخضع لنظام المسؤولية المحددة بالإتفاقية.

و قضت المحاكم بإستفادة الناقل الجوي من أحكام الإتفاقية التي تعفيه أو تحد من المسؤولية كما لو كانت إستمارة الأمتعة أو خطاب النقل غير مشتمل على بعض البيانات، طالما أن إغفال هذه البيانات ليس من شأنه أن يؤدي إلى تجهيل الصفة الدولية للنقل أو إثارة الشك حول خضوعه لنظام المسؤولية المحدودة.(2)

وكان هذا الموقف من القضاء محل إعتبار، ف جاء بروتوكول لاهاي متخففا من الشكلية السائدة في الإتفاقية فسوى بين استمارة نقل الأمتعة و خطاب النقل الجوي من حيث البيانات الواجب ذكرها و تقتصر على ثلاث:

- 1- نقطتا القيام و الوصول.

(1) فريد العريني، مرجع نفسه، ص 244.

(2) عدلي امير خالد، مرجع سابق، ص 104-105.

2- ذكر أحد محطات التوقف، إذا كانت نقطتا القيام و الوصول واقعتين في إقليم دولة واحدة متعاقدة ووجدت محطات توقف في إقليم دولة أخرى .

3- تنبيه مستعملي الطائرة إلى أنه في حالة وقوع محطة وصول أو محطة التوقف في إقليم دولة أخرى غير دولة محطة القيام من إمكانية خضوع النقل لإتفاقية وارسو 1929 و التي تضع حد أقصى للتعويض، كما سوى أيضا بينهما من حيث الجزاء ونص على أنه إذا لم تعد أو تسلم إستمارة نقل الأمتعة أو خطاب النقل الجوي أو أغفل التنبيه إلى خضوع النقل إلى نظام المسؤولية وتحديدها المقرر في الإتفاقية، فيكون الجزاء هو حرمان الناقل من الإستفادة من حكم تحديد المسؤولية. (1)

فالجزاء مقصور إذن على منع الناقل الجوي من التمتع بالنصوص التي تقرر الحدود العليا للتعويض المستحق، و من ثم لا يحرم الناقل، على خلاف الحال في الإتفاقية الأصلية من التمسك بالنصوص التي تمكنه من الإفلات من المسؤولية كنص المادة 20 من إتفاقية وارسو 1929. (2)

و لقد ألغى بروتوكول جواتيما لا 1971 هذا الجزاء بالنسبة لنقل الأمتعة كما ألغاه بروتوكول مونتريال الرابع لعام 1975 بالنسبة لنقل البضائع. (3)

(1) فريد العريني، مرجع سابق، ص 242-243.

(2) عدلي امير خالد، مرجع سابق، ص 105.

(3) فريد العريني، مرجع نفسه، ص 246.

المبحث الثاني: إتفاقات الإعفاء أو التخفيف من مسؤولية الناقل الجوي للبضائع ونطاق بطلانها

إن الناقل الجوي للبضائع المخل بالتزامه الأساسي و المتمثل في ضمان سلامة البضائع يتعرض لجزاءات مبينة في الإتفاقيات الدولية و القانون الداخلي، و المتمثلة في التعويض جبرا للضرر الذي ألحقه بالبضاعة، ولكن يمكن أن تخفف مسؤولية هذا الأخير أو يعفى منها تماما في حالات سنتطرق لها في مضمون المطلب الأول، و كما يمكن أن تبطل هذه الإتفاقيات و هذا ما سنتطرق له في المطلب الثاني .

المطلب الأول: إتفاقات الإعفاء من المسؤولية الخاصة بالناقل الجوي للبضائع

نصت المادة 20 الفقرة الأولى من إتفاقية و ارسو 1929 على أنه : " لا يكون الناقل مسؤولا إذا أثبت أنه وتابعيه إتخذوا كل التدابير الضرورية لتفادي الضرر أو أنه كان يستحيل عليهم إتخاذها " .

وأضافت الفقرة الثانية من نفس المادة أن : "الناقل **Carrier** لا يكون في حالة نقل البضائع **Goods**، و الأمتعة مسؤولا إذا أثبت أن الضرر تولد عن خطأ في القيادة أو تسيير الطائرة أو في الملاحة، وأنه هو و تابعيه قد إتخذوا من كافة الوجوه الأخرى كل التدابير الضرورية لتفادي الضرر".(1)

كما نصت المادة 21 من الإتفاقية أيضا أنه : " إذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص المضروب تسبب في الضرر أو ساهم في وقوعه جاز للمحكمة طبقا للقانون أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخفف منها " .

إذا وفقا لنصوص المواد أعلاه من الإتفاقية فإن الناقل الجوي بإمكانها دفع مسؤوليته عن الأضرار التي أصابت البضاعة **Goods** بإثباته أنه لم يخطأ و يتحقق ذلك في حالتين هما :

- إتخاذ الناقل و تابعيه كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو إستحالة إتخاذها، أو أن الضرر يعود لخطأ المضروب، و تجدر الإشارة هنا أن العبارة التي جاءت بها المادة 20 في فقرتها الأولى من

(1) George R.Sullivant, the codification of air carrier liability by international convention, the journal of air Law and commerce ,the school of Law ,northwestern , Usa university ,and moved to smu 1961 ,W=-.1page 19 -20.

إتفاقية وارسو 1929 أنه : " يستحيل على الناقل و تابعيه إتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الضرر "، و تشمل القوة القاهرة، العيب الذاتي للبضاعة و فعل الغير .

و تقريرا لما تقدم تكون أسباب دفع المسؤولية للناقل الدولي هي:

- 1- إتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الضرر .
- 2- خطأ المضرور .
- 3- القوة القاهرة .
- 4- العيب الذاتي .
- 5- فعل الغير (الخطأ الملاحي Navigation). (1)

الفرع الأول: إتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الضرر

لم تبين الإتفاقية المقصود من عبارة التدابير الضرورية، و إختلفت وجهات النظر في تفسير هذه العبارة، لكن الرأي الراجح في الفقه و القضاء إتجه إلى تفسير واسع لتلك العبارة، و تتطلب من الناقل لغرض إعفائه من المسؤولية أن يثبت فقط أنه و تابعيه قد إتخذوا التدابير المعقولة التي يتخذها الناقل الجوي الحريص لتفادي الضرر، لاسيما أن إلتزام الناقل الجوي بسلامة البضائع هو إلتزام بعناية و ليس إلتزام بنتيجة، كأن يثبت الناقل :

- 1- أن الطائرة كانت صالحة تماما للطيران و، روعي في شأن تحميلها القواعد الخاصة بأمنها .
- 2- أن الطائرة كانت موضع عناية وتخضع لصيانة دورية دقيقة و مزودة بالقدر الكافي من الوقود لإتمام الرحلة .
- 3- أن الأحوال الجوي تسمح بإقلاع الطائرة، و الطائرة مزودة بالأجهزة الضرورية و الخرائط. (2)

(1) Men Delesohn.A .I the WARSAW convention and where we are today ?J.award VOLE-62 .1997.PAGE 1071.

(2) George R. Sullivant-1-OP.CIT.P 21.

4- أن أفراد الطاقم حائزون على شهادات التي يستلزمها القانون.

5- أنه و تابعيه بقوا على إتصال دائم بالطائرة طوال الرحلة، و إستمروا بإتخاذ تدابير السلامة إلى وقت وقوع الحادث.

إن تقدير كفاية هذه العناية التي يبذلها الناقل الحريص أو عدم كفايتها هو من شأن قاضي الموضوع، و يدخل في عناصر هذا التقدير نوع الطائرة، الظروف الجغرافية للرحلة الجوية، مدى كفاءة أجهزة الإنقاذ، طبيعة البضاعة المنقولة و حالتها. (1)

الفرع الثاني: خطأ المضرور

إن الطرف المضرور في عقد النقل إتجاه الناقل قد يكون المرسل أو المرسل إليه بحيث نصت المادة 21 من إتفاقية وارسو 1929: " إذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص المضرور هو الذي تسبب في الضرر أو ساهم في وقوعه، فللمحكمة طبقاً لقانونها أن تستبعد مسؤولية الناقل و تخفف منها".

و المقصود بهذا النص أن الإتفاقية قد تركت لقاضي الموضوع أن يقدر ووفقاً لقانون بلده ماهية خطأ المضرور سبباً في الإعفاء من المسؤولية، فإن الناقل يعفى منها، و إذا كان خطأ المضرور قد ساهم في وقوع الضرر فإن المحكمة تقضي بتخفيف المسؤولية، إذ أن الناقل يعفى جزئياً من المسؤولية بنسبة مساهمته في حدوث الضرر و مثال خطأ المضرور أن يثبت الناقل إهمال المرسل الشاحن **SHIPPER** في تغليف البضاعة تغليفاً يتناسب و طبيعتها، فتصاب بتلف جراء ذلك، و أن يرسل الشاحن **SENDER** بضاعة قابلة للإشتعال دون الإعداد الكافي لوقايتها من الإحترق.

أما خطأ المرسل إليه فيتمثل بتأخيره عن تسلّم البضاعة القابلة للتلف السريع مثل: الفواكه واللحوم و تغفنها، أو تقاعس المرسل إليه عن تسلّم الطرود المرسلة إليه فترة طويلة الأمر الذي أدى لنقلها إلى مخزن المهملات و بالتالي ضياعها.

(1) Mendelssohn.A I . OP.CIT.P1071.

الفرع الثالث: القوة القاهرة

تعد القوة القاهرة في جميع التشريعات العالمية سببا من أسباب دفع المسؤولية، و القوة القاهرة في النقل الجوي التي تعفي الناقل من مسؤوليته هي تلك الحوادث المباغته التي تخرج عن دائرة نشاطه و لا يمكنه توقعها أو تفادي مخارطها، كأن تسقط طائرة فجأة في مطب هوائي فيختل توازنها و تهوي و تتحطم، أو أن تتعرض لعاصفة ثلجية أو لصاعقة رغم حسن توقع الأرصاد الجوية، أن يصاب قائدها بنوبة قلبية تؤدي لوفاته، يصاب بإنهيار أو إجهاد مفاجئ ليست له أي إشارة سابقة أو تعرض الطائرة لهجوم من طائرة حربية على الرغم من عدم ارتكاب قائدها عملا يسمح أن يقضي بذلك.

هذا و لا يكلف الناقل أن الحادث كان نتيجة قوة القاهرة **force majeure**، و إنما يكفي منه أن يثبت أنه و تابعيه قد إتخذوا التدابير الضرورية كافة و المناسبة لتفادي الضرر، طبقا لمعيار الناقل الحريص

(1) The sume careful carrier العاقل

الفرع الرابع: العيب الذاتي

قد يكون العيب الذاتي في الطائرة أو البضاعة المنقولة على متنها، لا يكون الناقل مسؤولا عن العيب الخفي بالطائرة الذي يجهله تماما و يتعذر عليه كشفه و لم تكن له أي علامات سابقة. يمكن للناقل في سبيل الإعفاء من المسؤولية أن يعتمد على شهادة قيامه بواجبه، فلو حدث عارض أثناء الرحلة كإنفجار محرك الطائرة، تلف إطاراتها، تسرب الزيت، عطب أجهزة الإتصال المفاجئ أو غير ذلك من الأعطاب التي قد تصيبها، فإن الناقل لا يتحمل المسؤولية. و قد يرجع العيب إلى الطبيعة الذاتية للبضاعة كالزهور التي لا تتحمل النقل لفترة طويلة فتذبل و غيرها من المواد سريعة التلف ذات الطبيعة الهشة كاللحوم والفواكه.

ولكن يشترط في العيب الذاتي حتى يعفى الناقل من المسؤولية، أن تتوافر فيه شروط القوة القاهرة، أي أن لا يكون بمقدور الناقل أو تابعيه توقعه أو دفعه، فإذا أمكن توقع العيب و لم يتخذ الناقل حياله التدابير اللازمة لتفادي ما قد يحصل أو ما قد ينشأ عنه من ضرر، فإنه يكون مقصرا في تنفيذ التزامه بالمحافظة على الشيء و يسأل بالتالي عن الضرر الحاصل له، مثاله نقل حيوان لمدة أيام دون إطعامه و هو ما يؤدي إلى هلاكه.

(1) Goerge.R.sullivent.op.cit.p22.

الفرع الخامس: فعل الغير

نصت المادة 20 في فقرتها الثانية من إتفاقية وارسو 1929 أن: "الناقل لا يكون مسؤولاً في حالة نقل البضائع والأمتعة إذا أثبت أن الضرر تولد عن خطأ في القيادة أو تسيير الطائرة أو في الملاحة، وأنه و تابعيه قد إتخذوا من كافة الوجوه الأخرى على التدابير الضرورية لتفادي الضرر". أي إذا أثبت الناقل أن الضرر قد تولد عن خطأ في الطيران أو في قيادة الطائرة أو في الملاحة الجوية من قبل أفراد هيئة الطاقم الخاصين بعمليات التسيير الفني للطائرة ويتحقق فعل الغير، مثلاً: بخطأ طيار طائرة أخرى يصطدم بطائرة الناقل أو خطأ ضابط برج المراقبة بالمطار بالسماح لطائرتين بالهبوط في الوقت نفسه على ممر واحد.

ويشترط في الغير لكي يؤدي فعله أو تصرفه إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أن يكون أجنبياً، أي أن لا يكون من الأشخاص الذين يرتبطون معه بعلاقة تبعية أو إشراف لتنفيذ عملية النقل كقائد طائرة و المضيفين و من في حكمهم من مستخدمي و عمال النقل. (1)

المطلب الثاني: بطلان إتفاقات الإعفاء والتخفيف من مسؤولية الناقل الجوي للبضائع

نصت إتفاقية وارسو 1929 على حالات يعفى فيها الناقل الجوي للبضاعة من المسؤولية أو تخفيفها، و يعد هذا إستثناء لقاعدة التعويض، و تسمى هذه الحالات بإتفاقات الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها، يشترط أن يكون الغرض منه إعفاء الناقل من المسؤولية تماماً أو التخفيف من قيمة التعويض(2). غير أنه يوجد حالات تبطل فيها هذه الإتفاقات و سنطرق في هذا المطلب إلى نطاق هذا البطلان .

إن إتفاقات الإعفاء من المسؤولية هي إتفاقيات يقصد بها تعديل أحكام المسؤولية الناشئة عن الإخلال بالعقد أو المتولدة عن الإتيان بفعل غير مشروع، إما برفع المسؤولية عن المدين فيمتنع ترتب آثارها في ذمته رغم توفر جميع عناصرها.

ولا يلتزم من ثم هذا الأخير بدفع تعويضاً للدائن، و إما بتخفيف المسؤولية مع بقائها على عاتق المدين فيتضائل أثرها قبله، و لا يلتزم بالتالي إلا بدفع تعويض جزئي أو بإنقاص المدة التي لا يجوز فيه للدائن رفع دعوى المسؤولية عليه. (3)

(1) Goerge.R.sullivent.op.cit.p23.

(2) فريد العريني، مرجع سابق، ص253.

(3) وهيبه بن ناصر، مرجع سابق، ص207.

ومن جهة أخرى قررت إتفاقية وارسو 1929 بطلان إتفاقات الإعفاء أو التخفيف من مسؤولية الناقل الجوي، وهذه الإتفاقيات يقصد بها تنظيم آثار المسؤولية على غير الوجه الذي نظمت عليه في القانون، فهي تعد من أحكام المسؤولية الناشئة عن الإخلال بالعقد، ولا يصح الخلط بين إتفاقات رفع المسؤولية وتلك التي تتعلق بتحديد مضمون العقد بحذف إلزام ناشئ عنه أو بتخفيفه. (1)

فموضوع الإتفاقات الأولى ليس إعفاء المدين من إلزامه أو التخفيف عنه، بل يضل المدين رغم وجود إتفاق الإعفاء من المسؤولية مثقلا لهذا الإلتزام و يجب عليه الوفاء به. (2)

و ينحصر أثر الإتفاق في أن المدين إذا لم ينفذ إلزامه لا يكون مسؤولا قبل الدائن عن عدم تنفيذه، أي بعبارة أخرى لا يلتزم بتعويض هذا الأخير عن الضرر الذي لحقه من جراء عدم التنفيذ.

أما في إتفاقات تحديد مضمون العقد حذف إلزام أو تخفيفه، فإن المتعاقد لا يكون ملزما بهذا الإلتزام المحذوف، أو فيما يتجاوز حدود الإلتزام المخفف و لا يعلق أثرا له في ذمته.

ولقد أقرت إتفاقية وارسو 1929 هذا البطلان حماية منها لمستعملي النقل الجوي خاصة الشاحنين، و حرصا منها على المحافظة على التوازن الذي أقامته بين مصلحتين متعارضتين، وهما مصلحة الناقل الجوي و مصلحة مستعملي الطائرة، وجاء في نص المادة 23 من إتفاقية وارسو 1929: "كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤولية أو إلى تقرير حد أدنى من الحد المعين في هذه الإتفاقية يكون باطلا و كأن لم يكن، على أن بطلان هذا الشرط لا يترتب عليه بطلان العقد الذي يظل خاضعا لأحكام هذه الإتفاقية". (3)

وقد جاء بروتوكول لاهاي 1955 في المادة 12 منه المعدلة للمادة 21 من إتفاقية وارسو 1929، و إستثنى من حكم هذا البطلان الشروط المتعلقة بالضياح أو الضرر الناتج عن طبيعة البضاعة أو عيب ذاتي فيه. (4)

بالإضافة إلى أن المادة 149 من قانون الطيران المدني الجزائري قد نصت بنفس حكم المادة 12 من بروتوكول لاهاي المعدلة للمادة 21 من إتفاقية وارسو 1929: "في حالة تقديم الناقل الجوي البينة عن كون الخسارة صادرة عن الشخص المتضرر أو مساهمة هذا الأخير فيها يمكن إعفائه من المسؤولية أو التخفيف منها من طرف الجهة القضائية المختصة".

(1) وهيبة بن ناصر، مرجع نفسه، ص 207-208.

(2) عيسى غسان ريضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي الواقع للأشخاص و أمتعتهم دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، الأردن، 2011، ص 170.

(3) وهيبة بن ناصر، المرجع سابق، ص 208-209.

(4) فريد العريني، مرجع سابق، ص 254.

أي أنه لا يعفى من المسؤولية إتفاقا، و إنما أثبت خطأ المضرور أو مساهمته في إحداث الضرر.(1)

إن المبدأ في إتفاقية وارسو 1929 هو بطلان إتفاقات الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها، المنصوص عليها بطريقة مباشرة، و يمتد هذا المبدأ إلى كل شرط يهدف إلى ذلك بطريقة غير مباشرة مثل الإنتقاص من الحقوق التي تقدرها الإتفاقية للمضرور، كالإنتقاص من مدة سقوط، تقادم الدعوى، تقصي مواعيد الإحتجاج أو نقل عبء الإثبات على المرسل بدل الناقل، لظهور التحايل على ما تقره الإتفاقية من بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية نظرا لتعذر قيام الشاحن بالإثبات.

لكن يخرج عن نطاق البطلان الشروط التي تهدف إلى تجديد مسؤولية الناقل الجوي عن طريق وضع حدود للتعويض أعلى من الحدود الواردة في المادة 22 من إتفاقية وارسو 1929، وذلك مثل هذه الشروط لا تتناقض مع أحكام المادة 23 من نفس الإتفاقية، لكن صحت هذه الشروط تقديرها متروكا للقانون الوطني الواجب التطبيق.(2)

كما يخرج من النطاق البطلان هذا أيضا كل إتفاق على الإعفاء من المسؤولية أو النزول بعدها عن الحد المقرر في المادة 22 من إتفاقية وارسو 1929، و الذي يكون معقودا بعد وقوع الضرر لأن البطلان الذي أقرته الإتفاقية يقع على الإتفاقات التي تسبق وقوع الضرر، وهذا ما ورد في نص المادة 32 من الإتفاقية: " تكون باطلة جميع شروط عقد النقل و جميع الإتفاقات الخاصة السابقة على وقوع الضرر إذا خالف الأطراف المتعاقدون بمقتضاها قواعد هذه الإتفاقية، إما بتعيين القانون الواجب التطبيق أو بتعديل قواعد الإختصاص".(3)

وهذا يعد أمرا منطقيًا و مفهوما كون عقد النقل من عقود الإذعان فيتدخل المشرع لحماية الطرف الضعيف و هو مستعمل الطائرة عادة ما يكون الشاحن، فيتدخل المشرع لرفع الشروط التعسفية التي لا يستطيع المستفيد من خدمة النقل رفضها، أي يرفع هذه الشروط التعسفية و التي لا يعتد بصفتها التعسفية إلا عند إبرام العقد و قبل حدوث الضرر لعدم تمكن المستعمل من رفضها ليستفيد من خدمة النقل .

أما إذا وضعت هذه الشروط بعد وقوع الضرر فهي شروط صحيحة، لأن المتعاقد يستطيع رفضها، لكن هذه الإتفاقات المبرمة بعد وقوع الضرر تخضع من حيث تقرير صحتها إلى القانون الوطني واجب التطبيق.(4)

(1) هاني دويدار، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2014، ص346.

(2) فريد العريني، مرجع سابق، ص255-256.

(3) وهيبه بن ناصر، مرجع سابق، ص209.

(4) عدلي امير خالد، مرجع سابق، ص107، 108، 109.

ملخص الفصل الثاني

الجزاء المترتبة عن اخلال الناقل الجوي للبضائع بالتزاماته

يعد الجزاء المترتب عن إخلال الناقل الجوي للبضائع بالتزاماته التعويض جبرا للضرر الذي ألحقه حيث حددته إتفاقية وارسو 1929 من خلال وضع حد أقصى للتعويض، و لا يكون ذلك إلا بتوفر شروط أساسية كان يكون النقل دوليا و لا يجوز النزول عن قيمة التعويض القصوى، غير أنه يجوز الإرتفاع بقيمة هذا الأخير سواء كان إرتفاعا إتفاقيا أو قانونيا، و مع ذلك فإن للناقل الجوي للبضائع إمكانية دفع مسؤوليته من خلال إتفاقات الإعفاء و التخفيف، و لا يكون ذلك إلا بإتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الضرر و غيرها من الأسباب كالقوة القاهرة مثلا، و مع ذلك يمكن أن تبطل هذه الإتفاقات عند نطاق حددته إتفاقية وارسو 1929 و البروتوكولات المعدلة لها .

خاتمة:

خاتمة

في الختام نستنتج أن مسؤولية الناقل الجوي للبضائع تشكل جانبا حيويا في عملية النقل الجوي، و تتعدّد مسؤولية الناقل الجوي للبضائع عند إخلاله بالإلتزامات الواقعة على عاتقه، و المتمثلة في الحفاظ على سلامة البضائع و الأمتعة المسجلة، فبمجرد عدم إحترامه لهذه الأخيرة يتوجب عليه تحمل الجزاءات الموقعة عليه في القانون الوطني و المعاهدات الدولية، و المتمثلة في التعويض جبرا للضرر الذي ألحقه بالبضائع المسؤول عليها، و الذي يسقط أو يخفف بدوره في حالات مذكورة في هذه المعاهدات و الإتفاقيات الدولية. ولقد وفق المشرع الجزائري نسبيا في الموازنة بين القانون الداخلي و الإتفاقيات الدولية في تنظيمه لخصوصية مسؤولية الناقل الجوي للبضائع، و التي تجلت في مصادقته على إتفاقية وارسو 1929 المتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي وبروتوكول لاهاي 1955 المعدل لإتفاقية وارسو هذا على المستوى الدولي، أما على المستوى الداخلي فلقد نظم المشرع الجزائري مسؤولية الناقل الجوي للبضائع في مجموعة من القوانين ونذكر أهمها:

القانون رقم 64-166 المؤرخ في 08 جوان 1964 المتعلق بالمصالح الجوية و القانون 98-06 المؤرخ في 27 جوان 1998 المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني لسنة 1998 و تعديلاته التي تتضمن القانون رقم 2000-05 لسنة 2000 و الأمر رقم 03-10 المؤرخ في 13 أوت 2003 المعدل و المتمم للقانون 98-06 المتعلق بتحديد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني و القانون 08-02 المؤرخ في 25 جانفي 2008 المعدل و المتمم للقانون 98-06 و القانون رقم 15-14 المؤرخ في 15 جوان 2015 المعدل للقانون 98-06 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني الجزائري.

النتائج:

وبناء على هذا توصلنا إلى مجموعة من النتائج:

- نظام مسؤولية الناقل الجوي للبضائع ذو طبيعة مزدوجة، فهو من النظام العام في الحدود الدنيا للمسؤولية ومن النظام الخاص في الحدود القصوى للمسؤولية.
- الجزائر تعد دولة شاحنة وليست دولة ناقلة وهذا ما يبرر مصادقتها على إتفاقية وارسو 1929 المتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي وبروتوكول لاهاي 1955 المعدل لها فقط.
- حددت قيمة التعويض في إتفاقية وارسو 1929 بمئتان و خمسين فرنك فرنسي لكل كلغ على الضرر الذي يصيب البضائع.

-أجازت الإتفاقيات الدولية الإرتفاع بقيمة التعويض القصوى المحددة، إما بالإرتفاع الإتفاقي أو الإرتفاع القانوني.

- تتميز مسؤولية الناقل الجوي للبضائع بالطابع الحمائي المتمثل في حماية الشاحنين من تعسف الناقلين.

- أحكام قواعد مسؤولية الناقل الجوي للبضائع أحكام آمرة لا يجوز الإتفاق على مخالفتها.

- مسؤولية الناقل الجوي للبضائع هي مسؤولية عقدية حسب إتفاقية وارسو 1929 المحددة لبعض قوانين النقل الجوي الدولي.

- مسؤولية الناقل الجوي في التشريع الجزائري هي مسؤولية عقدية ضمنية لم ينص عليها المشرع الجزائري صراحة، وأساسها إرادة الأطراف والتي ضبطها لمنع سيطرة طرف على آخر وهذا ما يبرز الطابع الأمر لهذه القواعد.

- تعد أهم الإلتزامات التي تقع على عاتق الناقل الجوي للبضائع هو ضمان سلامة البضائع و الأمتعة المسجلة و وصولها في وقتها المحدد.

التوصيات:

و بناء على هذا توصلنا إلى مجموعة من التوصيات :

- على الجزائر المصادقة على إتفاقية مونتريال 1999 بغض النظر عن كونها دولة شاحنة، ذلك لأنها تطبق قواعد الاسناد في النزاعات التي تخص الطيران الدولي، و هو الأمر الذي يجعلها تطبق قانون دولة أخرى مصادقة على الإتفاقيات التي تعتبر الجزائر مصادقة عليها بطريقة غير مباشرة.

- إن آخر تعديل للقانون 06-98 المتعلق بتحديد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني لسنة 1998 كان في 2015، ونظرا لكون مجال الطيران سريع التطور يستوجب على المشرع الجزائري تدارك النقائص التي فاتته من خلال تعديله و سن قوانين جديدة.

- على المشرع الجزائري إعادة النظر في قيمة التعويض المحددة في البضائع لأن التعويض يكون على وزن البضاعة، إذ أنه في حالة كانت البضاعة إلكترونية كالهواتف مثلا فالتعويض بالنسبة للوزن لا يكون عادلا.

- على المشرع الجزائري إعادة النظر في مدة حساب التأخير و التي تكون من بداية إستلام الناقل للبضائع إلى غاية و وصولها في وقتها المحدد.

- على المشرع الجزائري أن ينص على كيفية حساب مدة التقادم و عدم إخضاعها إلى قانون القاضي المختص بالفصل في النزاع كونه سيختلف من قاض إلى آخر.

- على المشرع الجزائري النص صراحة على أن مسؤولية الناقل الجوي للبضائع مسؤولية عقدية أساسها الخطأ المفترض.

قائمة المصادر والمراجع:

أولاً: الإتفاقيات والبروتوكولات الدولية

- 1- الإتفاقية الدولية من أجل توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو 1929 في 12 أكتوبر 1929، و المعدلة بالبروتوكول الموقع بلاهاي في 28 سبتمبر 1955، و المصادقة عليهما من طرف الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 64-74 المؤرخ في 02 مارس 1964، جريدة رسمية رقم 26 لسنة 1964.
- 2- الإتفاقية الدولية المتممة لإتفاقية وارسو 1929 لأجل توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي المنفذ من قبل شخص آخر غير الناقل المتعاقد الموقع عليها بغوادالاخارا في 18 سبتمبر 1961، المصادق عليها من طرف الجزائر بمقتضى الأمر رقم 56-2057 المؤرخ في 25 أكتوبر 1965، جريدة رسمية رقم 104 لسنة 1965.
- 3- الإتفاقية الخاصة بالطيران المدني الدولي الموقع عليها بشيكاغو. في 7 ديسمبر 1944، المعدلة بموجب البروتوكول الموقع عليه بمونتريال 1999-27 ماي 1947 و البروتوكولين الموقع عليهما بمونتريال 1999-في 14 جوان 1954 و البروتوكول الموقع عليه بروما في 15 سبتمبر 1962. مصادق عليه من طرف الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 63-84 المؤرخ في مارس 1963 جريدة رسمية رقم 14 سنة 1963.
- 4- البروتوكولات الإضافية رقم 4-3-2-1 المعدلة للإتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو 1929 في 12 أكتوبر 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي بتاريخ 28 سبتمبر 1955. و البروتوكول الموقع عليه في غواتيمالا سيتي في 08 مارس 1971، الموقع عليه في مونتريال 1999 بتاريخ 25 سبتمبر 1975. البروتوكولات الإضافية غير مصادق عليها من طرف الجزائر.
- 5- الإتفاقية الدولية لأجل توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مونتريال 1999 بتاريخ 28 ماي 1999.

ثانياً: النصوص القانونية

- 1- القانون رقم 64-166 المؤرخ في 08 جوان 1994 يتعلق بالمصالح الجوية، جريدة رسمية رقم 49 لسنة 1964.
- 2- القانون 98-06 المؤرخ في 27 جوان 1998 يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، جريد رسمية رقم 48 لسنة 1998.

- 3- القانون رقم 2000-05 المؤرخ في 06 ديسمبر 2000 المعدل و المتمم لقانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 جوان 1998، جريدة رسمية رقم 75 لسنة 2000.
- 4- الأمر رقم 03-10 المؤرخ في 13 اوت 2003 يعدل و يتمم القانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 جوان 1998 تحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، جريدة رسمية رقم 48 لسنة 2003.
- 5- القانون 08-02 المؤرخ في 25 جانفي 2008 يعدل و يتمم القانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 جوان 1998 و يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، جريدة رسمية رقم 04 لسنة 2008.
- 6- القانون 15-14 المؤرخ في 15 جوان 2015 يعدل و يتمم القانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 جوان 1998 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، جريدة رسمية رقم 41 لسنة 2015.
- 7- القانون 15-15 المؤرخ في 15 جوان 2015 يعدل و يتمم الأمر رقم 03-04 المؤرخ في 19 جوان 2003 المتعلق بالقواعد العامة المطبقة على عمليات استيراد البضائع و تصديرها، جريدة رسمية رقم 41 لسنة 2015.

ثالثا: الكتب باللغة العربية

- 1- أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، الطبعة الأولى، دار الفكر العربي مصر، 1998.
- 2- إبراهيم سيد أحمد، العقود التجارية، فقها و قضاء، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2015.
- 3- إيناس محمد البهجي، القانون الجوي الدولي، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة 2013.
- 4- أكرم يا مالكي، القانون الجوي دراسة مقارنة، دار الثقافة، الأردن، 1998.
- 5- هاني دويدار، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2014.
- 6- هشام فضلى، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي و الداخلي، دراسة في إتفاقية مونتريال 1999 وقانون التجارة الجديد، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2005.
- 7- وهيبه بن ناصر، المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2014.
- 8- وسيم حسام الدين أحمد، الإتفاقيات الدولية المتعلقة بالطيران المدني، دار غيداء للنشر و التوزيع، عمان، الأردن، 2019.
- 9- طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، الأردن، 2005.

- 10- محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل: النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، الأردن، 2015.
- 11- عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقا لإتفاقية مونتريال 1999، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2007.
- 12- عدلي امير خالد، عقد النقل الجوي في ضوء الطيران المدني الجديد، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1997.
- 13- عيسى غسان راضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع للأشخاص و امتعتهم دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، الأردن، 2011.
- 14- فريد العريني، القانون الجوي: النقل الجوي الداخلي و الدولي، الطبعة الأولى، الدار الجامعية، لبنان، 1998.

رابعاً: أطروحات الدكتوراه:

- 1- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الإتفاقيات الدولية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر 2011-2012.
- 2- مكايي نعيمة، مسؤولية الناقل الجوي للبضائع، أطروحة دكتوراه، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، الجزائر، 2021-2022.

خامساً: المجالات

- 1- بن جلال سميرة، المسؤولية الناشئة في حالة اخلال الناقل الجوي للبضائع بالإلتزام بالسلامة، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية و السياسية، العدد 9، مجلد2، مارس 2018، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر.
- 2- مولاي بلقاسم، حالات مسؤولية الناقل الجوي ووسائل دفعها، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، العدد4، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر.
- 3- ضياء نعمان، شرط الخطأ في مسؤولية الناقل الجوي للبضائع بين الإتفاقيات الدولية و التشريعات الوطنية، العدد11، مجلة الملف، المغرب، 2007.

سادسا: الموقع الالكتروني:

- موقع ويكيبيديا

<https://www.wikipedia-org.com>

- موقع محامي الاردن

<https://www.jordan-lawyer.com>

- موقع الخطوط الجوية الجزائرية

<https://www.airalgerie.dz>

- موقع المنظمة الدولية للنقل الجوي

<https://www.acao.ma>

سابعا: المراجع الأجنبية:

1-George R Sullivant .the codification of air carrier liability by international convention ,the journal of the air law and commerce ,the shool of law ,northwestern,university and moed To smu.USA 1961.

1- Mendelsohn A I ,the warsaw convention and where we are to day ? J,anadc ,vole 62,199.

الفهرس

- 1.....مقدمة
- 7.....الفصل الأول: مصادر و شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي للبضائع
- 8.....المبحث الأول:مصدر مسؤولية الناقل الجوي للبضائع
- 8.....المطلب الأول:مسؤولية الناقل الجوي للبضائع في الإتفاقيات الدولية
- 9.....الفرع الأول: إزدواجية التنظيم الدولي لمسؤولية الناقل الجوي للبضائع
- 9.....أولا:إتفاقية وارسو 1929المتعلقة بتوحيد قواعد النقل الجوي الدولي و تعديلاتها
- 9.....ثانيا: إتفاقية مونتريال 1999المتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي
- 10.....الفرع الثاني:خصائص مسؤولية الناقل الجوي للبضائع في الإتفاقيات الدولية
- 10.....أولا:الطبيعة العقدية لمسؤولية الناقل الجوي للبضائع
- 13.....ثانيا:الطابع الأمر و الحصري لقواعد مسؤولية الناقل الجوي للبضائع
- 13.....المطلب الثاني :إنعكاس التنظيم الدولي على القانون الجزائري في مسؤولية الناقل الجوي للبضائع
- 14.....الفرع الأول:الطابع العقدي لمسؤولية الناقل الجوي للبضائع في القانون الجزائري
- 15.....الفرع الثاني: الطابع الأمر لمسؤولية الناقل الجوي للبضائع في القانون الجزائري
- 16.....المبحث الثاني: قيام مسؤولية الناقل الجوي للبضائع
- 16.....المطلب الأول: شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي للبضائع
- 17.....الفرع الأول: حدوث الضرر
- 18.....الفرع الثاني: وقوع حادث

18.....	الفرع الثالث: حدوث الواقعة المسببة لضرر أثناء فترة النقل الجوي .
19.....	المطلب الثاني: أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي للبضائع
19.....	الفرع الأول: أطراف الدعوى
19.....	أولاً: المدعي
21.....	ثانياً: المدعى عليه
21.....	أ- وفاة الناقل الجوي.....
22.....	ب- الناقلون المتتابعون.....
22.....	ج- الناقل المتعاقد والناقل الفعلي
24.....	ثالثاً: الجهة القضائية المختصة للفصل في الدعوى.....
26.....	الفرع الثاني: الدفع المثارة أمام المحكمة.....
26.....	أولاً: الدفع بعدم قبول الدعوى
28.....	ثانياً: الدفع بسقوط الدعوى أو تقادمها.....
31.....	ملخص الفصل الأول.....
32.....	الفصل الثاني: الجزاءات المترتبة عن إخلال الناقل الجوي للبضائع بالتزاماته.....
33.....	المبحث الأول: دعوى التعويض في مسؤولية الناقل الجوي للبضائع
34.....	المطلب الأول: مبدأ تحديد التعويض في إتفاقية وارسو 1929
34.....	الفرع الأول: مبررات الحد الأقصى للتعويض.....
35.....	الفرع الثاني: الحد الأقصى للتعويض.....
38.....	المطلب الثاني: الإرتفاع بقيمة التعويض.....

38.....	الفرع الأول : الإرتفاع الإتفاقي لمسؤولية الناقل الجوي للبضائع.
39.....	الفرع الثاني : الإرتفاع القانوني لمسؤولية الناقل الجوي للبضائع.
40.....	أولاً: رجوع الضرر إلى غش الناقل أو إلى خطأ منه مساوي للغش.
41.....	ثانياً: تخلف وثائق السفر أو عدم إشمالها على البيانات اللازمة.
44.....	المبحث الثاني : إتفاقات الإعفاء أو التخفيف من مسؤولية الناقل الجوي للبضائع.
44.....	المطلب الأول : إتفاقات الإعفاء من المسؤولية الخاصة بالناقل الجوي للبضائع.
45.....	الفرع الأول: إتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الضرر.
46.....	الفرع الثاني : خطأ المضرور .
47.....	الفرع الثالث : القوة القاهرة.
47.....	الفرع الرابع : العيب الذاتي.
48.....	الفرع الخامس: فعل الغير (الخطأ الملاحي).
48.....	المطلب الثاني : بطلان إتفاقات الإعفاء أو التخفيف من مسؤولية الناقل الجوي للبضائع.
51.....	ملخص الفصل الثاني
52.....	خاتمة.
55.....	قائمة المصادر و المراجع.
60.....	الفهرس

الملخص

تتضمن هذه الدراسة مسؤولية الناقل الجوي للبضائع، من خلال التطرق إلى المصادر الدولية و الداخلية للقواعد الإستثنائية التي تنظم مسؤولية الناقل الجوي للبضائع و كذا الشروط اللازمة لقيام هذه الأخيرة ، مع تحديد أحكام دعوى هذه المسؤولية سواءاً من حيث المحكمة التي تختص بالفصل في النزاع أو من ناحية الأطراف ، وكذا دراسة الجزاءات المترتبة عن إخلال الناقل الجوي للبضائع بالتزاماته مع تبيان أحكام التعويض عن الضرر الذي ألحقه هذا الأخير بالبضاعة و معرفة حالات الإعفاء و التخفيف من مسؤولية الناقل الجوي للبضائع .

الكلمات المفتاحية :

مسؤولية، الناقل الجوي للبضائع، الناقل الجوي الدولي ، التعويض، البضائع ، الإعفاء، الضرر، الإتفاقيات الدولية ، مسؤولية عقدية، قواعد أمره.

Abstract:

This study includes the liability of the air carrier of goods, by addressing the international and interior sources of exceptional rules that regulate the liability of the air carrier for goods .and also the conditions necessary for the establishment of this lotter with the determination of the court that has the side of the parties ,as well as the study of civil penalties for the breach of the air carrier of goods of its obligations ,with a statement of provisions of compensation for the damage caused by the latter to the goods

Of the parties as well as studying the penalties resulting from the breach of obligations of the air carrier of goods, and knowledge of the cases of exemption and mitigation of the liability of the air carrier of the goods.

Key words:

Liability, of the air cargo carrier, international air carrier, goods, compensation, exemption from the liability of the air carrier of cargo.

