

جامعة أكلي محند أولحاج - البويرة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم القانون الخاص

عقد النقل الجوي للبضائع في التشريع الجزائري

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في الحقوق
تخصص: قانون أعمال

إشراف الأستاذة:

أ.د/ معزوز دليلة

إعداد الطالبين:

- رقيق أم الخير
- قيراط ويزنة

لجنة المناقشة

رئيسا

مشرفا ومقررا

ممتحنا

أ.د غنيمي طارق

أ.د معزوز دليلة

أ. مزهود حكيم

الأستاذ:

الأستاذ:

الاستاذ:

السنة الجامعية: 2024/2023

شكر وعرفان

نحمد الله عز وجل الذي وفقنا لإتمام هذا العمل والذي ألهمنا الصحة والعافية
والعزيمة فالحمد لله حمدا كثيرا

نتقدم بخالص التشكرات إلى الأستاذة والدكتوراه "معزوز دليلة" التي شرفتنا بقبولها
للإشراف على هذا العمل، والتي عملت على توجيهنا وأحاطتنا بمختلف النصائح
والإرشادات التي كانت عوناً لنا في إتمام بحثنا هذا

نسأل الله أن يجزيها كل الخير

كما نتوجه بالشكر والتقدير للأعضاء لجنة المناقشة كل باسمه ومقامه الذين تفضلوا
وقبلوا مناقشة وتقييم مذكرتنا المتواضعة

راجيين أن يكون بحثنا هذا في مستوى يرضي أساتذتنا الكرام

والشكر لكل أساتذة كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة البويرة

اهداء

الحمد لله وكفى والصلاة والسلام على حبيب المصطفى وأهله ومن وفى أما بعد:

- أهدي هذا العمل المتواضع
- إلى أغلى ما أملك في الوجود "أمي وأبي" أدامهما الله لنا وأطال في عمرهما.
- إلى أخواتي الأعزاء "عبد الحميد" "أنيس"
- أختي الغالية "أمل"
- إلى زوج أختي، وابنهما "أمير"
- إلى كل أفراد أسرتي الكريمة: "جدي، جدتي، وأعمامي وعماتي"
- إلى صديقاتي: "مريم وشهرازاد وونام"
- إلى زميلتي وشريكتي في هذا العمل "أم الخير"
- وإلى كل من ساهم في إنجاح هذا العمل ولوبكلمة طيبة دمت لي يد عون وسند.

ويزنة

اهداء

بسم الله خالقي ومسير أموري وعصمت أمري لك الحمد والامتنان

لم تكن الرحلة قصيرة ولا ينبغي لها أن تكون لم يكن الحلم قريباً ولا الطريق كان محفوفاً
بالتسهيلات لكنني فعلتها

أهدي هذا النجاح إلى نفسي الطموحة أولاً ثم إلى كل من سعى معي لإتمام هذه المسيرة دمت لي
سنداً لا عمراً

إلى ملاكي في الحياة من ساندتني في صلاتها ودعائها، إلى من جعلت الجنة تحت قدميها إلى التي
حرمت نفسها وأعطتني ومن نبع حنانها سقتني إلى قرة عيني "أمي الغالية"

إلى الذي زين اسمي بأجمل الألقاب، من دعمني بلا حدود وأعطاني بلا مقابل إلى من علمني أن
الدنيا كفاح وسلاحها العلم والمعرفة، إلى أعظم وأعز رجل في الكون "أبي الغالي"

إلى جميع أخواتي وأخي حفظهم الله ورعاهم "منال دعاء سمية مريم محمد"

إلى من افتقدتهم في هذه الحياة، إلى من أودعوني لله أتمنى أن يتغمدهم الله برحمته ويسكنهم فسيح
جناته

إلى من تحلت بالأخاء وتميزت بالوفاء والعطاء رفيقتي في المشوار "ويزنة"

إلى أولئك الذين يفرحهم نجاحنا ويحزنهم فشلنا "عماتي وخالاتي وابنة خالتي أمل"

إلى أصدقاء السنين وأصحاب الشدائد وملهمين نجاحي إلى من مدوا لي يد العون عند حاجتي إلى
الشموع التي تنير طريقي صديقاتي الغاليات "وئام شهرزاد مريم دعاء"

"وأخردعواهم أن الحمد لله رب العالمين"

أم الخير

مقدمة

يعد النقل بكافة وسائله ووثيق الصلة بحياة الإنسان وتطورها، فهو يعتبر من أهم الركائز الأساسية التي يركز عليها النشاط الاقتصادي في تنقل البضائع والأفراد والسلع، وإذ يلعب النقل دورا هاما وفعالا وحيويا في حياتهم اليومية إذ أصبح هذا الأخير شريان الحياة في العصر الحديث، ولا يقتصر دوره في ميدان التجارة فحسب، وإنما في عدة نواحي، كما يعد قطاع النقل العصب المحرك لاقتصاد أي دولة فترتكز عليه كل المبادئ التجارية التي تتم داخليا أو خارجيا، وهو يساهم مباشرة في نمو وتطور المجتمعات. ويعتبر معيارا من المعايير التي يقاس عليها مدى تقدم الدول وازدهارها ومع ظهور الطيران وتطور صناعة الطائرات بدأ استغلال النقل الجوي، وذلك بنقل البضائع والأشخاص داخل إقليم الدولة الواحدة أو عبر دولتين فأكثر.

كما يساعد النقل على تسويق المنتجات من خلال نقلها من مكان إنتاجها إلى مكان استهلاكها وفقا لمقتضيات العرض والطلب، بحيث أن النقل الجوي سواء الداخلي أو الدولي أصبح في وقتنا الحاضر من أفضل أنواع النقل لأسباب متعددة منها، التطور التقني الذي شهدته وسيلة النقل الجوي من حيث نقص في الأخطار التي تتعرض لها وهذا الذي أعطاها فرصة تقدمها على غيرها من آليات النقل الأخرى.

وتظهر أهمية النقل الجوي في كونه أسرع أنواع النقل، حيث يكسر حاجز الزمن والمكان ويسهل التغلب على العقبات التي تواجه وسائل النقل التقليدية، حيث يوفر الاستغلال الأمثل لعنصر الزمن والأفراد لما له من أثر على المجالات الأخرى وفك العزلة على المناطق النائية، كما يقوم على تحسين مركز ميزان المدفوعات من خلال طاقة الدولة التصديرية وتحقيق مزيد من العملات الصعبة وتوفير الواردات، وتدعيم علاقات الترابط الاقتصادي سواء بين الصناعات المختلفة داخل القطاع الواحد وبين القطاعات الاقتصادية المختلفة. كما أن قطاع النقل يساهم في توفير مناصب الشغل ويساعد على القضاء على البطالة.

ولما كان النقل الجوي من أهم السبل التي يركز عليها في مجال الاقتصاد، ومصدر تمويل هام بالنسبة للدولة على اعتبار أن محله يرد على كل البضائع والأشخاص، فقد توحدت الدول وعملت على وضع قواعد قانونية تحكم عملية النقل الجوي، وذلك تقاديا للنزاعات التي قد تحصل من جراء تعدد الأنظمة.

لهذا السبب قامت مختلف الدول بسن احكام خاصة متعلقة بعقد النقل الجوي ضمن القانون الجوي أو كما يطلق عليه المشرع الجزائري اسم " قانون الطيران المدني" و هو الاطار المنظم للملاحة الجوية و النقل الجوي بصفة عامة، وقد قامت الجزائر بمجرد استقلالها الى إصدار عدة قوانين تنظم النقل الجوي، وكان أول قانون هو قانون رقم 166/64⁽¹⁾ المتعلق بالخدمات الجوية المؤرخ في 08 جوان 1964، وقد تم الغاؤه بقانون رقم 06/98⁽²⁾ المتعلق بالقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني المؤرخ في 27 جوان 1998. كما قد انضمت الجزائر الى عدة اتفاقيات دولية مهتمة بالنقل الجوي للبضائع، فمثلاً نجد اتفاقية وارسو⁽³⁾ المتعلقة بتوحيد بعض قواعد الطيران المدني الدولي والمعدلة ببروتوكول لاهاي الدولي.

(1) قانون رقم 16664 المؤرخ في 08/06/1964 يتعلق بالمصالح الجوية، جريدة رسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية العدد 49، الصادرة في 16/06/1964.

(2) قانون رقم 06/98 المؤرخ في 27/06/1998 الذي يحدد القواعد العامة للطيران المدني، الجريدة الرسمية رقم 48، المعدل والمتمم عدة مرات آخرها قانون رقم 03/24 المؤرخ في 26/02/2024، الجريدة الرسمية رقم 15، 2024.

(3) اتفاقية وارسو، المتضمنة توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي الموقع عليها في 12/10/1929 والمعدلة بالبروتوكول الموقع عليه في لاهاي في 28/09/1955.

وانضمت اليها الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 74/64 ⁽¹⁾ المؤرخ في 02 مارس 1964، وكذا اتفاقية جوادا لآخارا ⁽²⁾ وانضمت اليها الجزائر بموجب أمر رقم 267/65 ⁽³⁾ المؤرخ في 25 أكتوبر 1965.

ومن هذا المنطلق، فإن موضوع عقد النقل الجوي للبضائع يعتبر من المواضيع الهامة والأكثر فعالية في العصر الحديث، وهذا ما دفعنا الى اختيار هذا الموضوع وإعطائه الأهمية البالغة، ومن هنا يجدر بنا طرح الإشكالية التالية:

ماهي الأحكام العامة لعقد النقل الجوي للبضائع في التشريع الجزائري؟

ولإجابة على هذه الإشكالية قمنا بدراسة موضوع عقد النقل الجوي للبضائع ولقد كان من الضروري الالمام بالموضوع، باتباع خطة تتماشى مع عنوان هذا البحث، وبالتالي قسمنا هذا البحث الى فصلين، تحدثنا في (الفصل الأول) عن النظام القانوني لعقد النقل الجوي للبضائع والذي قسمناه الى مبحثين في (المبحث الأول) قمنا بدراسة مفهوم عقد النقل الجوي للبضائع، أما في المبحث الثاني تعرضنا للطبيعة القانونية لعقد النقل الجوي للبضائع، فكل مبحث يتفرع إلى مطلبين. أما في (الفصل الثاني) تناولنا فيه ابرام عقد النقل الجوي للبضائع وتنفيذه، وقسمناه كذلك

(1) مرسوم رقم 74/64 المؤرخ في 02/03/1964 المتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى اتفاقية توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو سنة 12/10/1929 والمعدلة بالبروتوكول الموقع عليه في لاهاي سنة 28/09/1955، الجريدة الرسمية رقم 14 الصادرة في 19/03/1964.

(2) اتفاقية جوادا لآخارا المبرمة في 18/09/1961 مكملتها اتفاقية وارسو 1929 بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الذي يقوم به شخص آخر غير الناقل.

(3) الأمر رقم 267/65 المؤرخ في 25/10/1965 يتعلق بانضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى اتفاقية فارسوفيا لأجل توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي المنفذ من قبل شخص غير متعهد النقل المتعاقد والموقعة بوادي حجار (جوادا لآخارا) في 18/09/1961، الجريدة الرسمية رقم 104، الصادرة في 21/12/1965.

الى مبحثين في (المبحث الأول) تكوين عقد النقل الجوي للبضائع، أما في (المبحث الثاني) كان حول تنفيذ عقد النقل الجوي للبضائع.

أهمية الموضوع:

- تعد دراسة عقد النقل الجوي للبضائع إحدى الدراسات القانونية الحديثة التي تتعلق بنقل يتصف بالتطور المستمر والسريع.

- أهمية النقل الجوي تتبلور على مستوى الداخلي والدولي في التأثيرات التي يتركها على المجتمعات المحلية والدولية، وكذا على كافة الأصعدة الاقتصادية والاجتماعية والثقافية.

أهداف الموضوع:

لعل الهدف المقصود من هذه الدراسة هو التعريف بعقد النقل الجوي للبضائع في التشريع الجزائري، وتحديد ماهيته والكيفية التي يتم بها، باعتباره من المواضيع الحديثة. أي دراسة الأحكام القانونية المتعلقة بعقد النقل من الأبرام إلى التنفيذ.

أسباب اختيار الموضوع:

تعود الأسباب التي دفعتني لاختيار ودراسة هذا الموضوع إلى دوافع موضوعية وذاتية.

فبالنسبة للدوافع الموضوعية تتمثل في أن عقد النقل الجوي للبضائع يختلف في قيمته عن عقود النقل الأخرى أما الأسباب الذاتية تكمن في دافع الفضول عن الكشف والبحث في مجال النقل، والاطلاع على أحكام عقد النقل الجوي للبضائع الذي يعد من طرق النقل المعاصرة والحديثة والأكثر تطورا.

المنهج المتبع:

إن طبيعة هذا العقد فرضت علينا الاعتماد على منهجين هما المنهج الوصفي من خلال تعريفه وذكر خصائصه وكذا طبيعته القانونية، كما اعتمدنا المنهج التحليلي في محاولة استقراء النصوص القانونية وكذلك الاتفاقيات الدولية.

الفصل الأول

النظام القانوني لعقد النقل الجوي للبضائع

يكتسب النقل الجوي للبضائع ذات أهمية بالغة في الحياة الاقتصادية وتأتي هذه الأهمية من الخدمات التي يقدمها هذا المجال من حيث نقل البضائع والأشخاص من دولة إلى أخرى. كما يعد النقل الجوي في الوقت الحالي من أفضل أنواع النقل لأسباب متعددة أهمها: التطور التقني الذي شهدته وسيلة النقل الجوي، حيث تناقصت الأخطار التي تتعرض لها الطائرة وهذا أعطاها فرصة لتقدمها على غيرها من آليات النقل الأخرى، وأيضاً السرعة الفائقة التي تتمتع بها، إذ أنها تتجزئ عمليات النقل ذات المسافات الطويلة في فترة زمنية محدودة.

ويقصد بالنقل الجوي وفقاً لمعناه المادي التغيير المكاني للشخص أو للبضاعة بواسطة الطائرة، وتتحول هذه الواقعة المادية إلى واقعة قانونية عن طريق إبرام عقد النقل الجوي.

ويعد عقد النقل الجوي للبضائع اتفاق يتم بين شركة النقل الجوي والعميل لنقل البضائع عبر الطيران. وعلى الناقل الجوي تحقيق عملية النقل من مكان إلى آخر بواسطة الطائرة مقابل أجر معين يحدده الطرفان وخلال مدة زمنية محددة، وهذا العقد يجب أن تتوفر فيه الأركان العامة وفقاً للقواعد العامة في القانون المدني وإلا كان باطلاً، ولا يخضع للشكليات عند إبرامه، ولقد تعرض عقد النقل الجوي للبضائع لتكييف قانوني لتحديد طبيعته القانونية.

وعليه تناولنا في هذا الفصل الموسوم بالنظام القانوني لعقد النقل الجوي للبضائع، وحاولنا تقسيمه إلى مبحثين.

- مفهوم عقد النقل الجوي للبضائع (المبحث الأول)
- الطبيعة القانونية لعقد النقل الجوي للبضائع (المبحث الثاني)

المبحث الأول

مفهوم عقد النقل الجوي للبضائع

يعد النقل الجوي للبضائع عبر الطائرات من أهم المجالات التي حظيت باهتمام الدول، فهو وسيلة فعالة وسريعة لنقل البضائع عبر المسافات الطويلة، بما في ذلك البضائع العامة، كالأغذية الطازجة أو المنتجات الإلكترونية، الأدوية والمواد الخطرة بشكل محدود وفقاً للقوانين والاتفاقيات أو المعاهدات.

وللتطرق إلى مفهوم هذا الأخير، وجب علينا التعريف بالنقل الجوي بشكل عام وذكر أهم مميزاته نظراً لأهمية التي يكتسبها في الوقت الحالي (المطلب الأول)، ثم تعرضنا إلى موضوع عقد النقل الجوي للبضائع بشكل خاص (المطلب الثاني).

المطلب الأول

تعريف النقل الجوي وخصائصه

يعتبر النقل الجوي من بين أنواع النقل الذي يتميز بالسرعة وتقديم خدمات متنوعة ومختلفة عن خدمات الأنواع الأخرى للنقل، إذ يعد في الوقت الحاضر مهم في تحريك ونقل الأفراد والبضائع من مكان لآخر في وقت وجيز وقصير.

لقد تعرض النقل الجوي للبضائع لعدة تعريفات فقهية وقانونية أو اصطلاحية (الفرع الأول) مما جعله يكتسب عدة خصائص (الفرع الثاني).

الفرع الأول: التعريفات الفقهية والقانونية للنقل الجوي للبضائع

تعرض النقل الجوي لعدة تعريفات منها الفقهية وأخرى قانونية، لذا حاولنا التطرق إلى التعريفات الفقهية (أولاً) ثم التعريفات القانونية (ثانياً).

أولاً: التعريفات الفقهية للنقل الجوي للبضائع

تعددت واختلفت التعاريف التي تناولت مصطلح النقل الجوي للبضائع ولذا حاولنا اختيار البعض منها:

- لقد عرف "هانز أولر" الخبير السابق بشؤون النقل لدى البنك الدولي للإنشاء والتعمير بأنه عبارة عن: "خدمة أوجدت لإيصال مراكز الإنتاج والمناطق المأهولة ببعضها أو مع مراكز الاستهلاك".
- فيما يعرفه "جان بودوسكي" المستشار السابق بمنظمة الأمم المتحدة الخاص بقطاع النقل بقوله أن "النقل عبارة عن شحن الأحمال المادية أي نقل الأشخاص والسلع".
- ويرى الباحث المصري الدكتور عبد الحسن عبد الغني عمليات النقل عبارة عن "نشاط اقتصادي يتعلق بحركة الأشخاص والأشياء من مكان إلى آخر كما أنه يقتصر في الوقت الذي تستلزمه هذه الحركة وأن وظيفة النقل هي عبور عنصري الزمان والمكان، ويترتب عليه خلق المنافع الزمانية والمكانية"⁽¹⁾.

(1) نقلاً عن: حبيطة علي، الأهمية الاقتصادية للنقل ودوره في التنمية الاقتصادية، المجلة الاقتصادية والاحصائية المطبقة رقم

22، صادرة في ديسمبر 2014، ص50.

من خلال هذه التعاريف يمكن القول بأن عمليات النقل هي "نشاط تنظيمي علمي يسعى للاستخدام الاقتصادي الأمثل لمستلزمات النقل من وسائل وطرق وشبكات ووقت وموارد مالية وبشرية بأقل تكلفة ممكنة واختصار في زمن النقل"⁽¹⁾.

وحسب منظورنا يعتبر النقل الجوي عملية نقل الأشخاص أو البضائع. إذ يشمل النقل استخدام وسائل مختلفة مثل القطارات والطائرات والسفن. حيث يهدف هذا الأخير من خلال المجال الاقتصادي إلى تحقيق الكفاءة الاقتصادية في عملية النقل وذلك من خلال تحسين استخدام الموارد وتقليل التكاليف وزيادة الإنتاجية واختصار الوقت.

أما فيما يخص وسيلة النقل فهي تساعد مع اختلاف أنواعها على نقل أو توصيل مجموعة سلع أو أشخاص من مكان إلى آخر مقابل أجر مدفوع أو متفق عليه من أجل تحقيق هدف معين⁽²⁾. وفي اتجاه آخر عرف الدكتور "ماسان" النقل بأنه خدمة تخلق منفعة في الوقت والمكان بواسطة تحويل السلع والأفراد من نقطة إلى أخرى.

نلاحظ من هذا التعريف أنه أضاف شيئاً جديداً في تعريف النقل ألا وهو خلق المنفعة في الزمان والمكان، فمففعة الزمان تتمثل في اختصار الوقت ومنفعة المكان بواسطة تحويل السلع والأفراد من منطقة إلى أخرى⁽³⁾.

يعرف النقل الجوي في وقتنا الحاضر بأنه "ليس واسطة النقل بين القارات والبلدان فقط وإنما أصبح أيضاً بين المدن في البلد الواحد، كما أن أهمية النقل بالطائرة لا تقف عند الأفراد بل نقل

(1) خالد طه عبد الكريم، الأبعاد الاقتصادية لقطاع النقل والأسلوب العلمي لتدلية وخفض تكاليف النقل، مجلة الفتح، العدد 38، شباط، بغداد، 2009، ص 42.

(2) حمدون أسماء، تسويق خدمات النقل، مطبوعة مقدمة للسنة الثانية ماستر تخصص تسويق خدمات، فرع علوم تجارية، كلية العلوم الاقتصادية، التجارية وعلو التسيير، جامعة جيلالي اليابس سيدي بلعباس السنة الجامعية 2018/2019، ص 32.

(3) بوجدر لمياء، النقل الجوي الطيران المدنيودوره في تنمية الحضرية، مذكرة مكلة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع الحضري كلية العلوم الإنسانية والعلوم الاجتماعية، قسم علم الاجتماع والديموغرافيا، جامعة منتوري قسنطينة، السنة الجامعية 2009/2010، ص 42.

البضائع أيضًا. ويعتقد بعض المراقبين بأن النقل الجوي سوف يحقق مستويات عالية بالنسبة لحجم البضائع المنقولة بواسطة الطائرة، حيث من المتوقع أن يفوق حجم المسافرين من جهة ويفوق حجم البضائع المنقولة بواسطة الطائرات من جهة أخرى، الأمر الذي سيكون له انعكاسات إيجابية على مجال الحركة الاقتصادية في العالم⁽¹⁾.

يعتبر النقل الجوي أفضل وسيلة للانتقال بين المسافات البعيدة والطويلة فهو يتميز بارتفاع تكلفته وميزته إيصال المنقول في فترة محددة، وله نظام يتكون من ثلاث مكونات رئيسية: الطائرة، المطار والطريق مهمتهم تسيير رحلات نظامية المختصة في النقل الجوي فمن بين أهم المنظمات العالمية هي منظمة الاياتا (IATA)⁽²⁾.

1. الطائرة: تعد أهم عنصر يميز النقل الجوي سواء للأشخاص أو البضائع.

لم تهتم اتفاقية فارسوفيا (varsovie) المبرمة عام 1929⁽³⁾ بتعريف الطائرة، إلا أن التعديل الذي أدخلته منظمة الطيران المدني⁽⁴⁾ على الملحق رقم 07 من اتفاقية شيكاغو (Chicago) الموقعة في 7 ديسمبر من سنة 1944⁽⁵⁾ الخاص بتعريف الطائرة في الفقرة السابعة من المادة الأولى وهذا في السادس من نوفمبر 1967، والذي يقضي بأن الطائرة هي "كل آلة

(1) خديجة بوزيد، أثر خدمات النقل الجوي على صورة العلامة التجاري" دراسة حالة الخطوط الجوية الجزائرية من وجهة نظر المتعاملين"، مذكرة مقدمة استكمالاً لمتطلبات نيل شهادة الماستر في علوم التسيير، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، قسم علوم التسيير، جامعة محمد الصديق بن يحيى، جيجل، السنة الجامعية 2016/2017، ص 11.

(2) كشكوش بومدين، تأثير جودة خدمات النقل الجوي على رضا الزبون، كلية العلوم التجارية جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، مجلة الابتكار والتوثيق، مجلد 5، العدد 1، تاريخ النشر سنة 2018، ص 23.

(3) وتدعى كذلك اتفاقية وارسو، المتضمنة توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي الموقع عليها في 12/10/1929 والمعدلة بالبروتوكول الموقع عليه في لاهاي في 28/09/1955.

(4) International civil aviation organisation (ICAO)، المنظمة العالمية للطيران المدني، أسست في مدينة مونتريال الكندية وذلك طبقاً لأحكام اتفاقية شيكاغو، وهي منظمة دولية خاصة دائمة تابعة للأمم المتحدة، لها سبعة مكاتب جهوية دائمة تسهر على تطبيق أحكام وتوصيات اتفاقية شيكاغو وحل كل الصعوبات التي تواجه استغلال النقل الجوي.

(5) اتفاقية شيكاغو المتعلقة بعبور الخدمات الجوية الدولية الموقعة في 12/07/1944.

يمكنها الارتفاع إلى الجو والتماسك والانتقال بفضل التفاعلات الهوائية على سطح الأرض"، وعليه فمن خلال هذا التعريف يمكننا تسمية أي جهاز بأنه طائرة:

- إذا كانت التفاعلات الهوائية هي العامل الأساسي لبقائها في الجو، أما إذا كان الهواء عاملاً ثانوياً لبقائها في الجو فلا يمكننا إطلاق اسم الطائرة على هذا الجهاز ومثال ذلك الصواريخ ومركبات الفضاء لا تعد من الطائرات.
- لا تكون هذه التفاعلات الهوائية منعكسة على سطح (اليابسة والماء) وعليه تخرج المركبة الزاحفة وكذا الطائرات الشراعية من وصف الطائرة، وفي هذا الصدد رفضت منظمة الطيران المدني الدولي اعتبار الطائرات الشراعية طائرات تطبق عليها اتفاقية فارسوفيا وذلك في اجتماع مجلس المنظمة في الثامن من نوفمبر 1967 لأنها تعتمد في طيرانها على ردود فعل الهواء المنعكسة من على سطح الأرض أو الماء⁽¹⁾.

2. المطارات: وهي الهياكل القاعدية المسؤولة عن اقلاع وهبوط الطائرات إضافة إلى خدمة الركاب، حيث يتواجد ضمن قطاع النقل الجوي الجزائري 36 مطار منها 16 مطار دولي، أهمها مطار الجزائر العاصمة الذي أصبح قطب نقل جوي قاري، ومطار وهران ومطار قسنطينة⁽²⁾.

(1) بن صر حورية، عقد النقل الجوي للبضائع، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق بن عكنون جامعة الجزائر 1، السنة الجامعية 2012/2011 ص 14.

(2) ريم خليفة، تقنية التسيير المداخل في مؤسسة النقل الجوي في الجزائر ودراسة مدى تأثيرها على إدراك الزبائن لعدالة الأسعار (2013/2016)، أطروحة من متطلبات نيل شهادة الدكتوراه لمد تخصص مناجمت وتسيير المنظمات، كلية العلوم التجارية والعلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، قسم التسيير، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، السنة الدراسية 2016/2017، ص 38.

3. الطريق الجوي: يمثل الطريق الجوي العنصر الثالث والرئيسي في منظومة النقل الجوي، وقد ازدادت شبكات الخطوط الجوية كوسيلة للاتصال بين مختلف دول العالم وخلال السنوات الأخيرة ازدادت أهميتها وتوسعت مختلف الشبكات الوطنية والدولية⁽¹⁾.

قامت اتفاقية مونتريال الموقعة بتاريخ 28 ماي 1999 المعدلة لاتفاقية وارسو وهي إحدى المعاهدات التي صادقت عليها الجزائر بتعريف النقل الجوي حيث نصت الفقرة الثانية من المادة الأولى بأن: "كل نقل يشترط فيه المتعاقدون أن تكون نقطتا القيام والوصول سواءً أكان هناك انقطاع للنقل أم كان هناك انتقال من طائرة إلى أخرى أم لم يكن واقعان في إقليم دولتين متعاقدتين، وإما في إقليم دولة واحدة طرف في الاتفاقية ويشترط في هذه الحالة وجود مرسى جوي على إقليم دولة أخرى ولو لم تكن طرفا في الاتفاقية"⁽²⁾. والنقل الجوي كما وصف فقهاً أنه عملية مادية متمثلة في نقل الأشخاص والبضائع يأتي العقد ليضفي عليه الصفة القانونية، فيحولها إلى تصرف قانوني يترتب عليه التزامات فيما بين طرفيه⁽³⁾.

ثانياً: التعريفات القانونية للنقل الجوي للبضائع

ورد تعريف النقل في المادة 16 من القانون رقم 88_17⁽⁴⁾ على أنه: "يعد النقل كل نشاط ينقل بواسطة شخص طبيعي أو معنوي أو أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر على متن مركبة مهما كان نوعها".

(1) أمال العايب، دور النقل الجوي في ترقية القطاع السياحي" دراسة حالة شركتي الخطوط الجوية الجزائرية والطاسلي للطيران"، مذكرة مقدمة استكمالاً لمتطلبات نيل شهادة الماستر في علوم التسيير، تخصص اقتصاد وتسيير سياحي، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة محمد الصديق بن يحيى، جيجل، السنة الجامعية 2015/2016، ص 46.

(2) نص الفقرة 02 من المادة الأولى لاتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، حررت في مونتريال في 28 مايو/أيار 1999.

(3) وهيبة بن ناصر، المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2014، ص 62.

(4) قانون رقم 1788 المؤرخ في 10 ماي 1988 المتضمن تنظيم النقل البري وتوجيهه، جريدة رسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية الصادرة في 2005، العدد 19، ص 185.

ومن خلال هذا التعريف يتضح أن المشرع الجزائري عرف النقل على أنه نشاط ولم يتطرق إلى الناحية الاقتصادية التي تبرز أهمية هذا النقل، حيث أن النقل هو نشاط يخلق منفعة في الزمان والمكان بواسطة التحويل الفيزيائي للسلع والأشخاص من مكان إلى آخر⁽¹⁾.

الفرع الثاني: خصائص النقل الجوي

يتميز النقل الجوي بعدة خصائص منها كونه أداة مستعملة للنقل الجوي (أولاً) وكونه مرتبط بنشاط النقل الجوي (ثانياً).

أولاً: خصائص مرتبطة بالأداة المستعملة في النقل الجوي

يستمد النقل الجوي خصائصه الطبيعية من الأداة الرئيسة المستعملة في النقل الجوي ألا وهي الطائرة إذ تتميز هذه الأداة بما يلي:

1. السرعة: تشير إلى القدرة على نقل الأشخاص والبضائع في وقت أقل نظراً لسعة المركبة، حيث تسمح وسيلة النقل الجوي على التحرك ضمن أجواء دون عوائق⁽²⁾، لذلك أصبحت هذه الخاصية ذات أهمية كبيرة عندما يكون عامل الوقت ذا قيمة أو إذا كانت البضائع المنقولة سريعة التلف⁽³⁾، مما يفسر ارتفاع أسعار الرحلات الجوية في هذا القطاع.
2. ضمان مستوى السلامة والأمان: وهذا ما يميز الطائرة عن وسائل النقل الأخرى فهما عاملان مهمان داخل محاور النقل الجوي، من خلال الحد من وزن حمولات البضائع وتوزيع أعداد الركاب ضمن الرحلة، مما يشكل ميزة خاصة تؤثر على مكانتها التجارية⁽⁴⁾.

(1) حمدون أسماء، مرجع سابق، ص32.

(2) ريم خليفة، مرجع سابق، ص84.

(3) محمد محمد عبد القادر بن عيسى، ما يجب أن تعرفه عن النقل الجوي التجاري، الطبعة الأولى، دار الكتب الوطنية، بنغازي، ليبيا، 2020، ص20.

(4) ريم خليفة، تقنية التسيير المداخل في مؤسسة النقل الجوي في الجزائر ودراسة مدى تأثيرها على إدراك الزبائن لعدالة الأسعار (2013/2016)، مرجع سابق، ص84.

ويمكن القول بأن النقل الجوي بالطائرة يعتبر من أكثر وسائل النقل أماناً من حيث انخفاض الحوادث الجوية، ويرجع ارتفاع عاملي السلامة والأمان في النقل الجوي إلى العوامل الآتية:

- الاهتمام الكبير بصناعة الطائرات قبل أن تدخل الخدمة الفعلية.
- الصيانة المستمرة للطائرات، يشمل كل أجزاء الطائرة وكل جزء له عمر معين يستدعي تبديله قبل استهلاكه.
- عملية اختيار الطيارين وطواقم الطائرة الدقيقة والحساسة تزيد من توفير عاملي السلامة والأمان في الطائرة⁽¹⁾.

3. الراحة: تضيف ميزتي السرعة والأمان التي تتمتع بها الطائرات ميزة أخرى للنقل الجوي، وهي الراحة مقارنة بالإجهاد البدني الناتج عن السفر لمسافات طويلة بوسائل أخرى، وهي عامل مؤثر في اختيارات فئة كبيرة من الأشخاص مستخدمي النقل الجوي عند المقارنة بوسائل النقل المختلفة⁽²⁾.

4. إمكانية التطوير المستقبلي: حيث تمتاز وسائل النقل الجوي بخاصية التطوير المستمر والبحث عن وسائل أكثر حداثة ومواكبة لتغيرات العصر المتجددة⁽³⁾.

5. قلة التأثير بالظروف المناخية: تعتبر الظروف المناخية من أكثر المؤثرات أهمية على الطائرات إلا أن التطور المستمر في تقنيات منظومات الملاحة الجوية قللت من تأثير حركة الطائرات بالظروف الجوية والمناخية⁽⁴⁾.

(1) قول مبروك، الجزائر واتفاقيات النقل الجوي، مذكرة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص دولي العام قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة زيان عاشور الجلفة، الموسم الجامعي 2020/2019، ص 08.

(2) محمد محمد عبد القادر بن عيسى، مرجع سابق، ص 21.

(3) قول مبروك، مرجع سابق، ص 08.

(4) محمد محمد عبد القادر بن عيسى، مرجع سابق، ص 21.

ثانياً: خصائص مرتبطة بنشاط النقل الجوي ذاته:

إن نشاط النقل الجوي ذو حساسية تنعكس على صعيد الواقع والتنظيم بشكل يفرض نفسه بإلحاح، ولا يسع المتتبع لهذا النشاط إلا أن يقر بأن خصائص النقل الجوي المرتبطة بالنشاط ذاته تمثل المصدر الأول لتلك الحساسية ومرد ذلك اعتبارات سياسية واقتصادية وأمنية وتشمل هذه الخصائص الآتي:

1. الطبيعة الدولية للنقل الجوي: تتحدد الطبيعة الدولية لنشاط النقل الجوي من خلال حركة المركبة الرئيسية للنشاط (أي الطائرات) فوق العديد من الأقاليم، مما يزيد من الحاجة إلى توفير ضمانات السلامة والتنظيم، وبالتالي يتطلب وضع قيود وفرض نظم تقسح المجال للسلطات الوطنية بالتحكم في تحركات الطائرات ضمن أطر حدودية معينة. ويتكفل التنظيم الدولي نصيب الأسد في تحديد هذا الإطار دون المساس بمبادئ وأشكال التعبير عن السيادة التي تعترف بها الدول بموجب اتفاقية الرئيسية للطيران المدني الموقعة في شيكاغو عام 1944 بحيث غدا للمجتمع الدولي دور رئيسي في تنظيم نشاط النقل الجوي⁽¹⁾.
2. توفير التكاليف المادية: خاصة إذا كانت المواد المنقولة مواد حساسة، إضافة إلى أنها تقلل من الكلف المادية عند توفير الوقت في نقل البضائع⁽²⁾.
3. خضوع النقل الجوي للتنظيم الدولي: كما ذكرنا سابقاً فإن الطابع الدولي للأنشطة النقل الجوي يفرض نفسه على مستوى التشريعات المحلية المتعلقة بالنقل الجوي حيث أن معظم أحكامه تنبع من المعاهدات الدولية والقواعد القياسية المقررة والتطبيقات الموصى بها من قبل منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO)⁽³⁾.

(1) محمد محمد عبد القادر بن عيسى، مرجع سابق، ص22.

(2) قول مبروك، مرجع سابق، ص08.

(3) محمد محمد عبد القادر بن عيسى، مرجع سابق، ص23.

المطلب الثاني

عناصر وتقسيمات عقد النقل الجوي للبضائع

لا يختلف عقد النقل الجوي للبضائع عن غيره من عقود النقل سوى من ناحية وسيلة تنفيذه، ولقد تطرق قانون الطيران المدني الجزائري لهذا النوع من العقود حيث سنتناول في مطلبنا هذا عناصر عقد النقل الجوي للبضائع في التشريع الجزائري (الفرع الأول) وتقسيمات هذا الأخير (الفرع الثاني).

الفرع الأول: عناصر عقد النقل الجوي للبضائع في التشريع الجزائري

عرف المشرع الجزائري عقد النقل الجوي للبضائع في المادة 138 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 ، وهذا بصفة مستقلة عن عقد النقل الجوي للركاب⁽¹⁾، في الفصل الثامن الخاص بعقد النقل الجوي والمسؤولية والتأمينات من هذا القانون، وهذا في قسمه المخصص لعقد نقل البضائع.

حيث نص " بأنه عقد يلتزم الناقل الجوي بموجبه أن ينقل بواسطة الطائرة وبمقابل، من مطار إلى آخر، البضائع والمواد والأمتعة التي يستلمها من المرسل قصد تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله".

ومن خلال هذا التعريف نستنتج أن عقد النقل الجوي للبضائع يتكون من عدة عناصر هي:

1. أنه اتفاق بين شخصين هما الناقل الجوي والمرسل: المرسل هو من يبرم عقد نقل البضائع جوا مع الناقل الجوي سواء بنفسه أو عن طريق نائبه وهو الذي يكتسب صفة المتعاقد في مواجهة

(1) المادة 131 من قانون رقم 06/98 المحدد للقواعد العامة للطيران المدني الجزائري المذكور أعلاه.

الناقل الجوي بصرف النظر عما إذا كان سيستلم البضاعة بنفسه عند إتمام عملية النقل أم كان قد عين في عقد النقل شخصا آخر يقوم باستلام هذه البضاعة.

2. أن يكون هذا الاتفاق من أجل نقل البضائع والأمتعة: أي أن موضوع النقل هو البضائع المتمثلة في الأموال والأشياء والمواد من أي نوع كانت، هذا ما تعنيه كلمة بضائع (marchandise) باللغة الفرنسية اللغة الرسمية لاتفاقية وارسو المبرمة عام 1929، وفي هذا الصدد عرف قانون الجمارك رقم 07/79⁽¹⁾ البضائع في المادة 05 منه بأنها " كل المنتجات والأشياء التجارية وغير التجارية القابلة للتداول والتملك".

3. أن يكون هذا النقل بمقابل: تنص الفقرة الأولى من المادة الأولى من اتفاقية وارسو على أن "تسري هذه المعاهدة على كل نقل دولي للأشخاص أو الامتعة أو البضائع تقوم به الطائرة بمقابل"، معناه أن الناقل الجوي يقوم بنقل البضائع بواسطة الطائرة من محطة جوية إلى أخرى على أن يتم ذلك بمقابل.

4. أن يتم النقل من مطار إلى آخر: إن النطاق الجغرافي الذي يتم عبره النقل الجوي غير محدد، فقد يتم بين نقطتين تقعان في إقليم دولة واحدة فيكون النقل الجوي داخليا ومثال ذلك النقل الجوي الذي يتم بين مدينة قسنطينة والجزائر العاصمة داخل الإقليم الجزائري، وقد يتم النقل بين نقطتين تقعان في إقليم دولتين مختلفتين فيكون النقل الجوي دوليا وذلك كما في الرحلة الجوية التي تتم بين الجزائر وباريس.

5. أن يتم هذا النقل بواسطة الطائرة: باعتبارها وسيلة من وسائل النقل الجوي التي تقوم بنقل البضائع من مكان إلى آخر، وتسمى بطائرات الشحن وهي الطائرات المخصصة لنقل البضائع

(1) القانون رقم 07/79 المؤرخ في 21 جويلية 1979 المتضمن قانون الجمارك المعدل والمتمم بالقانون رقم 04/17 مؤرخ في 16 فيفري سنة 2017 الجريدة الرسمية العدد 11، الصادرة في 19/02/2017.

فقط مع وجود إمكانية لنقل عدد محدود من الركاب لمراقبة بعض الأنواع نت الشحن مثل الحيوانات الحية كالخيول والأبقار وغيرها أو المواد الثمينة.

6. أن تسلّم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني: التسليم هو تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه بتسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني مع ابداء قبوله.

الفرع الثاني: تقسيمات عقد النقل الجوي للبضائع:

تعتبر الخدمات الجوية أساس موضوع النقل الجوي فبدونها لا يتم الاستغلال، فهي المحور الرئيسي لمجال الطيران المدني، كما أن المشرع كغيره من المشرعين أولى اهتمام لهذه الخدمات سواء قبل أو بعد صدور قانون 06/98، حيث تبنى أربعة أنواع من الخدمات الجوية في نص المادة 108⁽¹⁾ وهي:

- الخدمات الجوية للنقل العام سواء كانت منتظمة أو غير منتظمة، دولية أو داخلية.
- خدمات العمل الجوي.
- خدمات الطيران الخفيف.
- الخدمات الجوية التابعة للخواص.

وقد عرف المشرع الخدمات الجوية للنقل العمومي في المادة 109 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 بأنها خدمات تهدف لنقل الأشخاص، الأمتعة، الشحن والبريد بمقابل⁽²⁾. وعليه يمكن تقسيم عقد النقل الجوي للبضائع حسب نوع هذا الخط الجوي إلى قسمين: النقل الجوي الداخلي والدولي (أولاً)، النقل الجوي المنتظم وغير المنتظم (ثانياً)،

(1) المادة 108 من قانون الطيران المدني رقم 06/98.

(2) المادة 109 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98.

أولاً: النقل الجوي الداخلي والدولي

1 - النقل الجوي الداخلي

هو ذلك النقل الذي يتم تنفيذه كاملاً داخل إقليم دولة واحدة، فتقع نقطتين الانطلاق والوصول في الحدود الإقليمية للدولة كأن تتم عملية نقل بضاعة من وهران إلى الجزائر العاصمة.

وقد تناول المشرع الجزائري هذا النوع من النقل في القسم الأول من الفصل السابع من القانون رقم 06/98 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني والذي جاء في المادة 112 منه: "تسمى الخدمات الجوية للنقل العام "داخلية" عندما تربط مطارين بالتراب الوطني". وجاء المرسوم 43-2000 يحدد كيفية هذا الاستغلال⁽¹⁾. وبالتالي استغلال هذا النقل لا يتجاوز حدود الإقليم الوطني ويتم ما بين المطارات الداخلية للدولة، وما يميزها أيضاً أنه يستغل من قبل الشركات الوطنية بصفة احتكارية وقد تبنت هذا المبدأ أغلب التشريعات ومنها المشرع الجزائري حيث نصت المادة 3/112 من قانون 06/98: "لا يمكن استغلال خدمات الطيران الداخلي إلا بواسطة مؤسسات خاضعة للقانون الجزائري..." وعليه اشترط المشرع الجزائري في المادة 112 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 شروط خاصة لهذه الشركات للقيام بالنقل الداخلي وهي كالتالي:

- بالنسبة لشركات المساهمة: يجب أن يكون أكثر من نصف رأس مالها ملكاً للمساهمين من جنسية جزائرية.
- بالنسبة لشركات ذات المسؤولية المحدودة: أن يكون أغلبية رأس المال مكونة من حصص مملوكة لشركاء من جنسية جزائرية.

(1) المرسوم رقم 43-2000، المؤرخ في 26/02/2000 الذي يحدد شروط استغلال الخدمات الجوية وكيفياته، الجريدة الرسمية رقم 08.

- بالنسبة للمؤسسة ذات الشخص الواحد وذات المسؤولية المحدودة: أن يكون الشريك الوحيد من جنسية جزائرية.

- بالنسبة لشركات الأشخاص: يجب أن يمتلك رأس مالها كلياً أشخاص من جنسية جزائرية.⁽¹⁾

باعتبار النقل الداخلي يتم داخل إقليم دولة واحدة فإن القواعد القانونية التي تطبق عليه هي تلك القواعد الصادرة من الدولة تطبيقاً لسيادة الدولة على إقليمها، وفي هذا الصدد قام المشرع الجزائري بإصدار عدة قوانين وطنية تنظم عقد النقل الجوي الداخلي للبضائع أهمها قانون الطيران المدني رقم 06/98 الصادر في 1998/06/27 خاصة في المواد 136 إلى 156، كما نجد القانون المدني الصادر بأمر رقم 59/75 المؤرخ في 1975/09/26 المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/07 المؤرخ في 2007/05/13 باعتباره الشريعة العامة للعقود، إضافة إلى عدة مراسيم تنفيذية وأوامر تنظم النقل الجوي للبضائع⁽²⁾.

2- النقل الجوي الدولي:

يكتسب النقل الجوي مكانة دولية عندما يتجاوز نطاق عملياته الحدود الإقليمية لبلد واحد، فتكون أجزاء الرحلة الجوية بين دولتين على الأقل ويخضع هذا النقل لأحكام اتفاقية وارسو لعام 1929⁽³⁾.

حيث عرفت المادة الأولى من اتفاقية وارسو لسنة 1929 النقل الجوي الدولي والتي تنص:

"1- تسري هذه الاتفاقية على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع يتم على طائرة في

(1) عبدلي وفاء، المسؤولية المدنية للناقل الجوي في ظل التشريع الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، فرع عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة، السنة الجامعية 2015/2016، ص 27.

(2) بن صر حورية، مرجع سابق، ص 26.

(3) عاقل فاضلة، محاضرات في مقياس عقود وقانون النقل، موجهة لطلبة سنة ثانية ماستر تخصص نقل وإمداد، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة الحاج لخضر، باتنة، السنة الجامعية 2013/2014، ص 41.

مقابل أجر، كما تسري على عمليات النقل التي تقوم بها مجاناً على طائرة إحدى مؤسسات النقل الجوي".

2- يعتبر نقلاً دولياً في عرف هذه الاتفاقية، كل نقل يشترط فيه الأطراف المتعاقدون أن تكون نقطتا القيام والوصول، سواء أكان هناك انقطاع للنقل أو كان هناك نقل من طائرة إلى أخرى أم لم يكن، واقعيتين إما في إقليم طرفين ساميين متعاقدين، وإما في إقليم طرف واحد من الأطراف المتعاقدين، في حالة ما إذا نص على حصول رسو جوي في إقليم خاضع لسيادة دولة أخرى أو لأمارتها أو لانتدابها أو لسلطانها، ولو كانت هذه الدولة غير متعاقدة.

ولا يعتبر نقلاً دولياً في عرف هذه الاتفاقية، النقل بغير وجود مثل هذا الرسو الجوي بين الأقاليم الخاضعة لسيادة أو لأمانة أو لانتداب أو لسلطة نفس الطرف السامي المتعاقد".

وبالانتقال إلى القانون الوطني نجد أن المشرع الجزائري قد عرف النقل الجوي الدولي في المادة 112 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 بنصه: "تسمى الخدمات الجوية للنقل العام" دولية" عندما تربط مطاراً جزائرياً بمطار أجنبي". أي أنه إذا كان هناك نقل لبضاعة ما بين الجزائر ودولة مصر يسمى نقلاً دولياً⁽¹⁾، وهي علاقة قانونية تحتوي على عنصر أجنبي مما يثير قضايا تنازع القوانين ويضطرنا إلى فحص قواعد الإسناد لمعرفة القانون الواجب التطبيق⁽²⁾.

المبدأ عند وجود عقد دولي فلتحديد القانون الذي يجب تطبيقه ذلك بالرجوع إلى قواعد التنازع، وهي من المادة 09 إلى 24 القانون المدني الجزائري⁽³⁾، وهذا في حالة انعدام معاهدة دولية حيز التنفيذ، وعليه مع انضمام الجزائر إلى العديد من الاتفاقيات الدولية وإبرامها للعديد من الاتفاقيات

(1) المادة من 112 قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98.

(2) وهيبة بن ناصر، مرجع سابق، ص 68.

(3) أمر رقم 58/75 المؤرخ 26/09/1975 في المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/07 في 13/05/2007، الجريدة

الرسمية رقم 78 الصادرة عام 1975.

الثنائية فإن هذه الاتفاقيات هي الأولى⁽¹⁾، فنرجع دائماً إلى الأصل و هو اتفاقية وارسو لسنة 1929 و البروتوكولات المعدلة لها لكنها لا تشمل تنظيم جميع عقود النقل الجوية، فنجدتها اقتصر على توحيد بعض القواعد التي تحكم العقد، فنعود بذلك إلى التشريعات الوطنية في الأحكام التي لم تنظمها اتفاقية وارسو⁽²⁾. نقل الجوي الدولي لأحكام اتفاقية وارسو لسنة 1929، يجب أن يتوافر فيه شرطان لهذا النقل، والشرطان نصت عليهما الفقرة الأولى والثانية من المادة الأولى السالفة الذكر.

1- المقابل كشرط لسريان اتفاقية وارسو على النقل الجوي: ويرى بعض الفقه أنه يكون في غياب تحديد اتفاقية وارسو سنة 1929 لفكرة "المقابل" فإنه يجب تفسيرها تفسيراً ضيقاً، بمعنى أن يكون الناقل الجوي قد استهدف من عمليات النقل الربح عن طريق ما يدفع من مقابل من أرباب البضاعة، سواء تحقق الربح أو لم يتحقق. ومن ثم لا يكفي لتوافر فكرة "المقابل" مجرد اسهام الرمزي من جانب مرسل البضاعة في تكاليف الرحلة. وإلا أصبح العقد الذي يربطه والناقل الجوي من العقود غير المسماة، أو يصبح عقد نقل بالمجان مشوباً بالبطلان. بل يجب أن يكون "المقابل" حقيقياً يتوازى في مقداره مع الرحلة الجوية المقررة وتلك مسألة متروكة تقديرها للمحكمة التي ينعقد لها الاختصاص، فإذا وجد المقابل فلا يهم بعد ذلك أن يكون مادياً أو التزاماً بأداء عمل لصالح الناقل.

وفي غياب هذا "المقابل" الذي يجب أن يدفعه مرسل البضاعة فإن هذا النقل المجاني لا يعتبر دولياً ويخرج بالتالي من نطاق اتفاقية وارسو سنة 1929 ليخضع لأحكام القانون الداخلي⁽³⁾.

(1) بن صر حورية، مرجع سابق، ص29.

(2) وهيبة بن ناصر، مرجع سابق، ص69.

(3) أبو زيد رضوان، القانون الجوي قانون الطيران التجاري، ملتمز الطبع والنشر دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، ص233.

2- النقل الجوي المجاني الخاضع لاتفاقية وارسو لأحكامها سنة 1929: ولقد أخضعت اتفاقية وارسو لأحكامها بعض عمليات النقل المجانية وذلك بحسب المادة 1/1 إذا قامت بها " طائرة إحدى مؤسسات النقل الجوي". والمقصود بالنقل المجاني الذي يخضع لحكام اتفاقية وارسو 1929 هو ذلك النقل الذي تحترف القيام به مؤسسة أو منشأة نقل جوي، ومثال ذلك عمليات النقل التي تقوم بها مؤسسات النقل الجوي إما بغرض الدعاية والاعلان للمنشأة ذاتها،

كما هو الحال في نقل فريق رياضي بعد فوزه في مباراة هامة أو نقل شخصية مشهورة في مجال العلم أو الأدب أو الطب، وإما بناء على شرط أدرجته الجهة الإدارية لصالح أحد الأفراد عند منح المؤسسة امتياز النقل⁽¹⁾. والمقصود بمنشأة النقل الجوي كل مؤسسة تعمل في حقل الطيران وتستخدم طائرات نقل مفتوحة للجمهور أو بحسب الطلب، وتتخذ من عمليات النقل حرفة لها. ومن ثم يخرج من هذه العمليات ولا يخضع لاتفاقية وارسو سنة 1929 عمليات النقل الجوي المجانية التي تقوم بها طائرات المؤسسات التي لا تعمل في الطيران التجاري أو تلك التي تقوم بها طائرات مملوكة للأفراد⁽²⁾. إلا أنه هناك بعض الحالات الاستثنائية رغم توفر شروط اتفاقية وارسو المذكورة أعلاه إلا أنها لا تخضع لها نذكر من بينها:

- النقل الجوي الدولي للرسائل والطرود البريدية: تنص الفقرة الثانية من المادة الثانية من اتفاقية وارسو على أن: "ولا تسري أحكام هذه المعاهدة على عمليات النقل التي تحكمها المعاهدات الدولية للبريد"، أما النص الوارد ببروتوكول لاهاي فقد نص على حسب المادة الثانية منه على: "تلغى الفقرة الثانية من المادة الثانية وتستبدل بالنص الآتي: لا تسري هذه المعاهدة على

(1) محمودي سماح، مسؤولية الناقل الجوي الدولي . دراسة في ظل اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 ، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم في الحقوق تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر باتنة، السنة الجامعية 2015 . 2014، ص136.

(2) أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص234.

نقل الرسائل والطرود البريدية". فنستنتج أن نقل البريد يخضع للاتفاقيات الدولية للبريد واستثنته كلا من اتفاقية وارسو والبروتوكول المعدل لها.

- النقل الجوي الدولي الذي يتم على سبيل التجارب الأولى: ويشير هذا النقل إلى اكتشاف وإنشاء طرق جديدة كأول تجربة للملاحة الجوية، والمادة 34 من اتفاقية وارسو استبعدته من الخضوع لأحكامها⁽¹⁾. ولما تتوافر شروط هذه المادة وكان النقل لا يقع ضمن نطاق الاتفاقية، فإنه يخضع للقانون الوطني المعمول به وفقاً لقواعد الإسناد في قانون القضاة والشروط التعاقدية المتفق عليها بين الناقل أو المرسل.

وجاء بروتوكول لاهاي المعدل للاتفاقية وأغفل هذا الاستثناء وجعل النقل يخضع لأحكام الاتفاقية لأننا لم نعد بعد في عصر اكتشاف شركات طيران جديدة ولم يعد هناك بلد بدون مطار أو مرافق مناسبة تستجيب لبيانات الطيران الحديثة⁽²⁾.

- عمليات النقل الجوي الدولي التي تتم في ظروف غير عادية وغير مألوفة في الاستغلال الجوي: وهو النقل الذي تقوم به طائرات أثناء إنقاذ طائرات أخرى أو سفن المعرضة للخطر، أو النقل إلى أماكن غير مستكشفة لأغراض عملية، وهذا النقل مستبعد بموجب اتفاقية وارسو (الشق الثاني من المادة 34)⁽³⁾.

(1) بوكموش سرور، النظام القانوني لاستغلال النقل الجوي في الجزائر، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، السنة الدراسية 2015/2016، ص 107.

(2) عبلي وفاء، مرجع سابق، ص 24.

(3) بوكموش سرور، مرجع سابق، ص 107.

ثانياً: عقد النقل الجوي للبضائع المنتظم والغير منتظم

1- النقل الجوي المنتظم

لم يقم المشرع الجزائري بتعريف عقد النقل الجوي المنتظم او الغير المنتظم إلا أنه قام بتعريف الخط الجوي المنتظم والغير المنتظم، وهذا في نص المادة 110⁽¹⁾ من قانون الطيران المدني الجزائري

بانه "هو ذلك النقل الاحترافي من خلال سلسلة من الجولات للنقل من قبل الجمهور بين مطارين أو أكثر محددين مسبقاً على طول الطريق تمت الموافقة عليها من قبل سلطة الطيران المدني خلال المدة المحددة منشورة او انتشرت بتكرار وانتظام بحيث تشكل الرحلة سلسلة متماسكة" أي أن النقل الجوي المنتظم وهو ذلك النقل الذي تتوفر فيه الخصائص التالية:

- يجب ان تكون وسيلة النقل رحلة جماعية لعامة الناس.
- يربط هذا النوع من النقل مطارين او أكثر.
- يجب ان يتم تخصيص هذه المطارات مسبقا واعتمادها من قبل الوزير المسؤول عن الطيران المدني.
- ويجب ان يتم تحديد هذا النقل وفق جدول زمني محدد ومعلن وأن تكون هذه الرحلات بطريقة متكررة او نماذج متعددة بحيث تشكل مجموعة متماسكة.
- كما قد عرفه مجلس الطيران المدني بقرار 18 والذي صدر دستور تفسيري له من قبل مجلس هذه المنظمة بتاريخ 25 مارس 1952 متضمنا عدة ملاحظات وهي:
- يجب أن تتوفر جميع الخصائص السابقة، وفي حالة فقدان أي عنصر كانت الرحلات الجماعية نقلا جويا غير منتظم.

(1) راجع المادة 110 من قانون الطيران المدني الجزائري.

- لم يتم ذكر عدد الرحلات التي تشكل النقل الجوي، لكن من المهم عن الحساب لا تحتسب هذه الرحلات من الرحلات الغير المستوفية بالشروط المذكورة في التعريف.
- يمكن أن يكون هناك عدة مشغلين يشاركون في تشغيل المسارات في تفسير الخط الجوي المنظم.
- يجب أن يكون هذا النقل مفتوحاً للجمهور، مما يعني أنه يحق للأشخاص الاستفادة من هذا النقل ولا يوجد أي فرق بين الناس في مجال العمل.
- إذا كانت الرحلات المفتوحة للجمهور تتضمن رحلات غير مفتوحة للجمهور، يتم استبعادها بشكل منفصل من هذه الرحلات التي تعتبر مسارات منتظمة.
- الرحلات الجوية المستمرة المجدولة هي رحلات التي يتم تشغيلها وفقاً لأوقات محددة مسبقاً وقيام ذلك بانتظام وليس عندما تكون مقاعد الطائرة مشغولة⁽¹⁾.

2- النقل الجوي الغير المنتظم

لم يأتي مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني بتعريف معين للنقل الجوي غير المنتظم بل وضع معايير لتمييزه عن الخدمات الجوية المنتظمة المذكورة سلفاً، وهو نفس المنطق الذي اعتمده المشرع فقد عرف النقل الجوي غير المنتظم على أساس مفهوم المخالفة حيث جاء في نص المادة 111 من قانون 06/98: "تعتبر كخدمات جوية غير منتظمة للنقل العام، أنواع النقل المهني التي لا تتوفر فيها الميزات المبنية في المادة السابقة". أي المادة 110 التي تعرف النقل الجوي المنتظم، وعليه يمكن تمييز النقل الجوي غير المنتظم في النقاط التالية:

- لا يلتزم النقل الجوي غير المنتظم بالجدول الزمنية المحددة مسبقاً والمنشورة للجمهور، فهذا الأخير يكون حسب الطلب أو الحاجة أي أن يكون هناك اتفاق خاص على هذه الخدمة بين الناقل الجوي والمستفيدين منها وبمجرد تحقيقه تنتهي الخدمة⁽²⁾.

(1) بن صر حورية، مرجع سابق، ص 31-32.

(2) بوكموش سرور، مرجع سابق، ص 126.

- النقل الجوي ليس مفتوحاً للجمهور، ولا يتم بيع التذاكر بشكل فردي أو يتعامل مباشرة مع الركاب، ولكن يتم التعامل فيه من خلال مجموعات أو وكلاء سفر وسياحة متخصصين⁽¹⁾.
- وأيضاً ما يميز هذا النوع من النقل أسعار التذاكر (في رحلات الشارتر) تكون منخفضة التكلفة حتى تتناسب مع قدرات وإمكانيات المسافرين كالطلبة والسياح.
- يمتاز بعدم الاستمرارية والتسلسل في الرحلات بل يوجد انقطاع جزئي أو كلي بعد القيام بها⁽²⁾.

وتجدر الإشارة إلى أن اتفاقيات النقل الجوي الموقعة من طرف الدول السامية الموقعين على اتفاقية شيكاغو تنص دائماً على التشغيل المنتظم بين البلدين اللذين هما طرفان في اتفاقية ثنائية معينة ولا توافق بأي شكل من الأشكال على تشغيل الرحلات الجوية غير المنتظمة، وعليه يدخل في نطاق هذا الأخير الرحلات المشغلة لنقل الحجاج والمعتمرين خلال مواسم معينة وتسيير رحلات طيران شارتر (النقل الجوي العارض) لنقل السياح. تولي العديد من الدول حول العالم أهمية كبيرة لهذا العمل بل وقامت بتخصيص مطارات خاصة لهذا النوع من النقل، وكان له الأثر الكبير في زيادة الدخل القومي من خلال تنشيط السياحة في هذه الدول⁽³⁾.

(1) محمد محمد عبد القادر بن عيسى، مرجع سابق، ص 26.

(2) بوكموش سرور، مرجع سابق، ص 126.

(3) محمد محمد عبد القادر بن عيسى، مرجع سابق، ص 27.

المبحث الثاني

الطبيعة القانونية لعقد النقل الجوي للبضائع

عقد النقل الجوي للبضائع من العقود المستحدثة، وهو ثمرة التقدم في حياة الإنسان والمجتمعات، فكان لزاماً أن نعرف طبيعة هذا العقد، وتحت أي أنواع من العقود يندرج، وفي هذا الصدد سوف نتناول في هذا المبحث عقد النقل الجوي للبضائع من حيث طبيعته القانونية وذلك ضمن المطالب التالية: المطلب الأول المعنون بعقد رضائي أو عقد إذعان أما المطلب الثاني عقد تجاري أو عقد ملزم لجانبين.

المطلب الأول

عقد رضائي أو عقد إذعان

لقد اختلف الفقه في تكييف عقد النقل الجوي للبضائع على كونه عقد رضائي أو عقد إذعان، لذا سوف نحاول البحث على مدى اعتباره عقد رضائي في (الفرع الأول) أما في (الفرع الثاني) نحاول التعرف على مدى اعتبار هذا العقد عقد إذعان.

الفرع الأول: عقد رضائي

يعتبر النقل الجوي للبضائع من العقود الرضائية التي يتم انعقادها بمجرد تلاقي الإيجاب القبول دون الحاجة إلى إفراغه في شكل معين. حيث كما تقضي القاعدة العامة بأن يكون هذا الرضا صادر عن إرادة حرة واعية خالية من العيوب التي تشوبها. وكونه عقداً رضائياً، فإن ذلك يتحقق بتوافر الأركان الثلاثة اللازمة للانعقاد كما هو في العقود البحرية والتي هي الرضا المحل والسبب. فالرضا كما تم شرحه أعلاه، أما المحل (أي محل عقد النقل الجوي للبضائع)، فمحلته هو

الشيء الذي يلتزم الناقل بنقله بالطائرة من مطار القيام إلى مطار الوصول. ولا بد من توافر الشروط العامة في هذا المحل، وهي:

- أن يكون الشيء موجوداً أو قابل للوجود.

- أو لا يكون محظوراً.

أما من حيث ركن السبب في عقد النقل الجوي، فهو مفترض في كل عقد ومشروع مالم يثبت العكس، أي أن السبب يحتمه التعامل التجاري الخاص بنقل البضائع دون السؤال عن السبب في

إبرام العقد⁽¹⁾. وبالرجوع إلى أحكام النقل الجوي للبضائع، نجد أن المشرع قد أقر مبدأ الرضائية عليه، وذلك لأنه لم يشترط لانعقاده:

- أن يتم في شكل معين، لأنه ليس من العقود الشكالية التي لا تتعقد إلا بالكتابة، وبالتالي فإن دور الوثائق التي يحررها المرسل تنحصر فقط في إثبات وجود العقد ومضمونه⁽²⁾. وبالتالي يترتب على عدم وجود هذا المستند أو ضياعه أو عدم صحته عدم التأثير على انعقاد العقد⁽³⁾.

- أن يتم تسليم البضاعة، لأن عملية تسليم البضاعة ليس شرط لانعقاده وإنما لتمكين الناقل الجوي من البدء بتنفيذ التزامه بالنقل⁽⁴⁾.

فعقد النقل الجوي ليس من العقود العينية التي يشترط فيها تسليم محلها حتى ينعقد العقد⁽⁵⁾.

(1) عاقل فضيعة، مرجع سابق، ص 41-42.

(2) محمد فريد لعريني، النقل الجوي "النقل الجوي الداخلي والدولي"، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2002، ص 123.

(3) المادة 139/2 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98.

(4) بن صر حورية، مرجع سابق، ص 26.

(5) عيسى غسان ربيضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم دراسة مقارنة، الطبعة الثانية،

دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2011م، 1432هـ، ص 53.

وهذا ما أكدت عليه اتفاقية وارسو والتي جاء فيها "إذا قبل الناقل بضائع لم يعد لها خطاب نقل جوي، أو إذا كان هذا الخطاب غير مشتمل على كافة البيانات المشار إليها في المادة الثامنة، فليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية..."⁽¹⁾، ومنحت الاتفاقية للناقل الجوي في المادة 33 منها الحق في قبول أو رفض نقل البضاعة وله الحق في التمسك برفض نقل البضاعة، إذا كانت طبيعتها من الممنوعات التي لا يجوز نقلها أو استحالة نقلها في الطائرة نظرا لحجمها أو طبيعتها أو وزنها الذي يشكل خطرا على الرحلة⁽²⁾.

الفرع الثاني: عقد إذعان

تطرقنا سلفا أن عقد النقل الجوي للبضائع من العقود الرضائية التي لا محل للشكالية في انعقادها، فإنه رغم ذلك يعد عقداً من عقود الإذعان الذي يعرف بأنه هو: "العقد الذي ينفرد فيه الموجب بوضع شروط التعاقد ولا يكون للمتعاقد معه إلا القبول أو الرفض"⁽³⁾.

وقد عرفه الأستاذ محفوظ لعشب بن حامد بأنه: "عقد الإذعان هو ذلك العقد الذي يعد فيه الموجب ذو الاحتكار القانوني أو الفعلي، شروطاً محددة غير قابلة للتعديل أو المناقشة ويوجهها إلى الجمهور بصورة دائمة قصد الانضمام إليه ويعرض بموجبه سلعة أو خدمة معينة"⁽⁴⁾.

كذلك كما هو الحال في عقود نقل البضائع بحرًا، لا يمكن للشاحن مناقشة شروط عقد النقل الجوي لأن شركة النقل تعرض شروطها المطبوعة على الجميع، وهي شروط واحدة فقط منها ولا تدخل في نطاق المناقشة، وتعتبر وسائل النقل من المرافق العامة التي لا غنى عنها للناس، ومن هنا

(1) المادة 9 من القسم الثالث "الخطاب النقل الجوي" لاتفاقية وارسو، مرجع سابق.

(2) قول مبروك، مرجع سابق، ص 10.

(3) رافع السعدية، بلكعبيات مراد، مرجع سابق، ص 398.

(4) محمد صبري سعدي، الواضح في شرح القانون المدني الجزائري، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، 2007، ص 123.

يعتبر عقد النقل الجوي من عقود الإذعان لأن الطرف الآخر يذعن ويوافق على شروط الناقل دون مناقشتها واستبعاد الشروط التي لا تخدمه⁽¹⁾.

ورغم اعتبار عقد النقل من عقود الإذعان فإن ذلك لا يفقد هذا العقد طبيعته الرضائية، إذ يمكن القول أن الإذعان لا يقيد الرضا، لأن الرضا بالعقد يعني مناقشة شروطه مناقشة تترجم نتائجها ما توصل إليه الأطراف من اتفاق، أما الإذعان فمغزاه الرذوخ لشروط العقد المحددة سلفاً دون أن يكون للإرادة من دور غير الاحتجاج على قسوة ما خضعت له من قانون⁽²⁾.

وبالفعل قيد المشرع الدولي هذه الحرية وذلك عندما نص في المادة 23 من اتفاقية وارسو بقولها: "كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أو إلى تقرير حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلاً وكأنه لم يكن، على أن بطلان هذا الشرط لا يترتب عليه بطلان العقد الذي يظل مع ذلك خاضعة لأحكام هذه الاتفاقية". أي أنه إذا كان العقد يحتوي على شروط تعسفية، مثل الإعفاء من مسؤولية الناقل الجوي أو التنازل عن التعويض بحجة الإدارة الجيدة للمرافق، أو تقليل التكاليف أو تعظيم الأرباح فإن هذه الشروط يجب أن تكون باطلة.

ونفس الاتجاه أخذ به المشرع الجزائري حيث تدخل وتصدى لمثل هذا الشرط وجعله باطلاً، فإذا وضع الناقل شروطاً يمكن للقاضي أن يعدلها أو يلغيها إذا ما تبين أنها شروطاً تعسفية⁽³⁾، أو بتفسيرها تفسيراً يميل لمصلحة الطرف المذعن وهو الشاحن وهذا ما نصت عليه المادة 2/112 من القانون المدني الجزائري: "غير أنه لا يجوز أن يكون تأويل العبارات الغامضة في عقود الإذعان ضاراً بمصلحة الطرف المذعن"

(1) عاقلي فضيلة، مرجع سابق، ص43.

(2) قول مبروك، مرجع سابق، ص39.

(3) المادة 110 من الأمر 58/75 المؤرخ في 26/09/1975، السابق الذكر.

المطلب الثاني

عقد تجاري أو عقد ملزم لجانبين

يعد عقد النقل الجوي للبضائع من الأعمال التجارية بحسب الموضوع (الفرع الأول) ويرتب التزامات على كلا طرفيه (الفرع الثاني) وهذا ما بينته فيما يلي.

الفرع الأول: عقد تجاري

يعتبر عقد النقل الجوي للبضائع عملاً تجارياً بحسب الموضوع، إذ قد نص القانون التجاري في الفقرة 08 من المادة 02 من الأمر 59/75⁽¹⁾ على أنه: "يعد عملاً تجارياً بحسب موضوعه، كل مقولة لاستغلال النقل أو الانتقال".

وبعبارة أخرى، يعتبر تجارياً إذا كان موضوع العقد عملاً تجارياً أصلياً أو كان عقداً يقوم به التاجر لأغراض تجارته، فلا يوجد فرق جوهري بين العقود التجارية والمدنية، وبدلاً من ذلك إذا انطبقت المعايير السابقة يصبح العقد المدني عقداً تجارياً. وعلى ذلك عقد النقل الجوي من الأعمال التجارية بالنسبة للناقل متى تم النقل في شكل مقولة ولا يهم الشخص المنفذ سواء كان الناقل فرداً أو شركة أو شخصاً اعتبارياً عاماً، وكذلك بالنسبة للطرف الآخر الشاحن، إذا كان تاجراً فإن عقده تجاري وتعلق النقل بأعمال تجارية، وذلك طبقاً لفكرة الأعمال التجارية بالتبعية⁽²⁾.

(1) الأمر 59/75 المؤرخ في 26/09/1975 المتضمن القانون التجاري الجزائري، الجريدة الرسمية رقم 101، المعدل والمتمم بالقانون رقم 27/96 المؤرخ في 09/12/1996 الجريدة الرسمية رقم 77 عام 1996.

(2) ماجد بن زيد بن عبد العزيز الفياض، مرجع سابق، ص 13-26.

الفرع الثاني: عقد ملزم لجانبين

يعد عقد النقل الجوي من العقود الملزمة لجانبين وذلك طبقاً لنص المادة 55 من القانون المدني الجزائري: " يكون العقد ملزماً للطرفين متى تبادل المتعاقدان الالتزام ببعضهما البعض "، أي ان العقد الملزم لجانبين هو العقد الذي ينشأ التزامات متقابلة في ذمة كل من المتعاقدين.

ويخضع عقد النقل للبضائع الى التزامات تقع على عاتق كلاً من الطرفين الناقل والمرسل، إذ يلتزم الناقل لنقل البضاعة أو المسافرين من مكانٍ إلى آخر، فلا بد على الناقل المحافظة على البضاعة، وإتمام وتنفيذ جميع التزاماته في الوقت المحددة على أكمل وجه، فيلتزم أيضاً المرسل (الشاحن) بدفع أجرة النقل وإذا كان الناقل يلتزم باستلام البضائع لأجل نقلها يقابل ذلك أيضاً التزام على عاتق المرسل بمساعدة الناقل في إتمام عملية النقل بدءاً من تسليم البضاعة إلى الناقل في مكان القيام⁽¹⁾.

ولذلك إذا فشل أحد الطرفين المتعاقدين في تنفيذ التزاماته في عقد النقل، فيمكن للطرف الآخر أن يطلب إنهاء العقد أي فسخه، إلا أن هذا الإجراء يكون متردداً في العمل لأن في معظم الأحيان يكون قد أوفى بالتزاماته في عقد النقل، وإلزام المرسل أو الراكب بالوفاء برسوم النقل⁽²⁾.

(1) هاني دويدر، النقل البحري والجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2008، ص30.

(2) قول مبروك، مرجع سابق، ص41.

الفصل الثاني

إبرام عقد النقل الجوي للبضائع وتنفيذه

الفصل الثاني

إبرام عقد النقل الجوي للبضائع وتنفيذه

يعتبر إبرام عقد النقل الجوي للبضائع من أهم الالتزامات التي يلتزم بها مستغل الخدمات الجوية للنقل العمومي، وقد أولى المشرع أهمية في قانون 06/98 ونظم أحكام عقد النقل الجوي للبضائع في الفصل الثامن من القسم الثاني المعنون بـ " عقد نقل البضائع"، وضمنها المشرع بأحكام وشروط وطريقة إبرام هذا الأخير، لذا على مستغل الخدمات الجوية للنقل العمومي عندما يقدم خدماته وهي شحن البضاعة إبرام عقد نقل البضائع. ولا يختلف عقد النقل الجوي للبضائع عن غيره من عقود النقل سوى من ناحية تنفيذه وقد عرف بأنه كل نقل جوي للبضائع أو المواد أو الأمتعة يلتزم الناقل بموجبه بأن ينقل بواسطة الطائرة وبمقابل من مطار إلى آخر البضائع والمواد التي يستلمها من المرسل قصد تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني.

لم تعالج اتفاقية وارسو أو أي البروتوكولات المعدلة لها مسألة إبرام عقد النقل الجوي وبالتالي ترجع عملية إبرامه إلى القواعد الخاصة بعقد النقل الجوي للبضائع الواردة في قانون الطيران المدني الجزائري والقواعد العامة في نظرية العقد أي توفر الأركان اللازمة لتكوينه، ومتى تم العقد مكتملا لشروطه الموضوعية والوثائق اللازمة لإثباته (مبحث أول) وجب على المتعاقدين تنفيذه وفق الشروط المتفق عليها وما يفرضه القانون (مبحث ثاني).

المبحث الأول

تكوين عقد النقل الجوي للبضائع

يتطلب إبرام عقد النقل الجوي للبضائع توافر الأركان الموضوعية العامة وهي الرضا، المحل والسبب، ويتم إثباته باستعمال وسائل الإثبات التجارية لذا نتعرض في هذا المبحث إلى مطلبين، المطلب الأول حول تكوين عقد النقل الجوي للبضائع أما المطلب الثاني فيخصص لإثبات تكوين عقد النقل الجوي.

المطلب الأول

أركان عقد النقل الجوي للبضائع

عقد النقل الجوي للبضائع عقد كغيره من العقود الأخرى، ولكي ينشأ لا بد من وجود التراضي بين طرفيه، فالتراضي ركن العقد الأساسي ويشترط أن يكون تراضي الطرفين فيه شروط الصحة المنصوص عليها في القواعد العامة، وأن ينصب على شيء معين، كما يجب أن لهذا العقد محلا وأن يكون له سببا مشروعاً، وتنقسم دراسة هذا المطلب كما يلي، يخصص الفرع الأول الرضا أما الفرع الثاني فيخصص للمحل، وأخيرا الفرع الثالث السبب.

الفرع الأول: الرضا

تنص المادة 59 من قانون المدني الجزائري⁽¹⁾ على أنه " يتم العقد بمجرد أن يتبادل الطرفان التعبير عن إرادتهما المتطابقتين دون الإخلال بالنصوص القانونية". أي أنه يتم التراضي بإيجاب

(1) المادة 59 من القانون المدني الجزائري رقم 58/75.

وقبول متطابقين، يتجهان الى احداث أثر قانوني، وهو انشاء التزامات تترتب على اتفاقهما. وعليه سنحاول (أولاً) معرفة أطراف عقد النقل الجوي للبضائع قبل بيان كيفية التعبير عن هذه الإرادة (ثانياً) ثم شروط صحة التراضي (ثالثاً).

أولاً: أطراف عقد النقل الجوي

عقد النقل الجوي للبضائع كباقي العقود، يتكون من شخصين هما الناقل والمرسل وهو ما يفهم من نص المادة 138 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 بأنه عقد يلتزم الناقل الجوي بموجبه ... يتسلمها من المرسل "ومن هنا سوف نتطرق إلى تعريفهما.

1. الناقل الجوي (le transporteur): جاء تعريف الناقل الجوي في اتفاقية جوادا لآخارا⁽¹⁾

المبرمة في المكسيك سنة 1961 والمتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي، فميزت بين الناقل الجوي المتعاقد والناقل الجوي الفعلي في نص مادتها الأولى، فعرفت الناقل المتعاقد أنه "كل شخص يكون طرفاً في عقد نقل خاضع لاتفاقية وارسو محرر مع المسافرين أو الشاحن أو من يمثلها قانوناً"، أما الناقل الجوي الفعلي فهو "كل شخص خلاف الناقل المتعاقد، يخول بموجب تصريح من الناقل القيام بعملية النقل أو بجزء منها دون أن يكون تابعاً له"⁽²⁾. وهو ما تقوم به العديد من شركات النقل في الواقع حيث نجد عدة شركات تتعاقد مع المرسلين على نقل البضاعة لكن عند التنفيذ يتم تجميع كل الحمولة وتنقل في طائرة واحدة تابعة لشركة واحدة. عندها نكون أمام ناقل جوي متعاقد وناقل جوي فعلي، لذا المادة 39 من اتفاقية مونتريال

(1) اتفاقية جوادا لآخارا 1961 مكملة اتفاقية وارسو 1929 بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الذي يقوم به شخص آخر غير الناقل.

(2) وهيبه بن ناصر، مرجع سابق، ص 73-74.

اعتبرت الناقل المتعاقد هو الذي يتحمل مسؤولية النقل، وفي حالة الضرر هو من يعرض مرسل البضاعة لأن التعاقد تم بينهما والناقل الفعلي لا تربطه أية علاقة بالمرسل⁽¹⁾.

أما المشرع الجزائري فقد عرف الناقل الجوي في نص المادة 09 من قانون الطيران المدني: "تتولى شركة أو عدة شركات وطنية للنقل الجوي، النقل الجوي العمومي وخدمات العمل الجوي، ويمكن تكليف شركة أو عدة شركات وطنية للنقل الجوي بتأدية تبعات الخدمة العامة، مقابل استفادتها تعويضاً مالياً من الدولة وذلك وفق الحقوق والواجبات الواردة في دفتر الشروط المحدد عن طريق التنظيم"⁽²⁾.

ويمكن أيضاً أن يكون استغلال خدمات النقل الجوي العمومي موضوع امتياز يمنح بموجب اتفاقية امتياز لشخص طبيعي يحمل جنسية جزائرية أو لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري، ويخضع هذا الاستغلال لمصادقة السلطة المكلفة بالطيران المدني، هذا ما تنص عليه المادتان 10 و11 من نفس القانون والتي أحالتنا إلى تطبيقها عن طريق التنظيم⁽³⁾.

ويلاحظ في هذا التعريف بأن المشرع الجزائري حدد الناقل تحديدا عاما، فقد يكون شخصا معنويا من أشخاص القانون العام أو شخصا معنويا من أشخاص القانون الخاص.

أ- الناقل الجوي العام: ويقصد به شركة الخطوط الجوية الجزائرية Algérie AIR التي أنشأت سنة 1947 وكانت آنذاك تسمى الشركة العامة للنقل الجوي لتصبح ابتداء من 18 فيفري 1963 شركة وطنية تابعة لوزارة النقل بنسبة 51% من الرأسمال الاجتماعي. وفي سنة 1970 وبنسبة من الأسهم المستغلة من طرف شركات أجنبية استرجعتها الدولة الجزائرية، يرتفع رأسمال

(1) بوكموش سرور، مرجع سابق، ص 280.

(2) المادة 09 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98.

(3) أنظر المادة 10 و11 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98.

الشركة إلى 83% ويتحول إلى 100% وتستحوذ الدولة الجزائرية على كامل رأسمال الشركة فتصبح شركة وطنية تخضع لهيمنة ورقابة الدولة الجزائرية بعد استرجاع 17% المتبقية في 15 ديسمبر 1972 ومنذ هذا التاريخ، أصبحت شركة الخطوط الجوية الجزائرية مؤسسة عامة تهيمن على قطاع النقل الجوي بنوعيه الداخلي والدولي⁽¹⁾.

ب- الناقل الجوي الخاص: أعطى تقنين الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني للشركات الخاصة، فرصة الاستغلال والاستثمار في مجال النقل الجوي، وسمح لها بجلب أكبر عدد من الطائرات استجابة لمتطلبات السوق في مجال نقل الأشخاص والبضائع. ومن بين أوائل شركات النقل الجوي التابعة للقطاع الخاص، نذكر على سبيل المثال: شركة الخطوط الجوية الخليفة⁽²⁾ - الخطوط الجوية أنتينا⁽³⁾ لكن تحولت بعدها إلى مجموعة الخليفة للطيران⁽⁴⁾.

2. المرسل (Expéditeur): هو كل شخص يتعهد بتقديم البضاعة لشخص على متن الطائرة سواء كان مالكا لها أم مفوضا بالتصرف بها وقد يكون شخص طبيعي أو يعمل وكيلًا بالعمولة عن مالكيها أو هيئة معنوية كأي شركة تتعاطى أعمال الشحن⁽⁵⁾.

(1) طيب عز الدين، تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي في تقنين الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 المؤرخ في 27 جوان 1998، وفي التشريعات المقارنة دراسة تحليلية، رسالة لنيل شهادة الماجستير، دفعة 2003، كلية الحقوق ببن عكنون، جامعة الجزائر، ص16.

(2) أنشأت بموجب القانون رقم 06/98 المؤرخ في 27 يونيو 1998، وذلك يوم 09 أوت 1999. وهي تشتغل بأسطول جوي يقدر بـ 19 جهازاً و 2.500 مستخدماً ينقسم بين تقنيين طيارين وآخرين عاديين، وتقطع بمعدل ٢٣ رحلة يوميا نحو مختلف جهات القطر الجزائري ونحو دول أخرى عربية وأوروبية.

(3) باشرت عملياتها في 04 أوت 1999، مستغلة بذلك جهاز من نوع بوينغ ٧٣٧٢٠٠ يربط الخط: حاسي مسعود أين يوجد مقرها الاجتماعي بأوروبا-الجزائر بأوروبا - الجزائر بالمدن الفرنسية.

(4) طيب عز الدين، مرجع سابق، ص16.

(5) محمود محمد عابنة، أحكام عقد النقل "النقل البحري. النقل البري. النقل الجوي". الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن سنة 2015م 1436هـ، ص299.

- **المرسل إليه (le destinataire):** هو الشخص الذي تسلم له البضاعة المنقولة من قبل الناقل الجوي وعادة ما تسجل هويته على وثيقة النقل (أي رسالة النقل الجوي L.T.A) ويمكن تسليم البضاعة لممثله القانوني إذا صرح المرسل بذلك. نشير إلى أن عملية النقل يتدخل فيها وسطاء آخرون كأعوان الشحن، الوكيل بالعمولة، الذين يتدخلون في نقل وتسجيل وتحصيل وتسليم البضاعة⁽¹⁾.

ثانياً: كيفية التعبير عن إرادة المتعاقدين

يتم التعبير عن إرادة الناقل الجوي والمرسل بتطابقهما، وبالتالي يجب أن تكون صادرة من شخصين ذو أهلية قانونية.

1. أهلية المتعاقدين: تعتبر الأهلية بوجه عام عنصر من عناصر التعاقد لما لها صلة وثيقة بالرضا ويعبر القانون أن جميع الأشخاص عند بلوغهم سن الرشد يكونون أهلاً للتعاقد مالم يرد نص صريح يمنع عليهم اجراء جميع العقود أو بعضها، وتعني أيضاً الأهلية صلاح الشخص لكسب الحقوق وتحمل الالتزامات ومباشرة التصرفات القانونية التي من شأنها أن تترتب له هذه الأوامر⁽²⁾، ويشترط لصحة عقد النقل الجوي للبضائع أن يتمتع طرفاه بالأهلية القانونية اللازمة لإبرام هذا النوع من العقود إذن نتطرق إلى أهلية الناقل الجوي ثم أهلية المرسل.

أ- أهلية الناقل الجوي: بما أن النقل الجوي هو ملكية عامة لا يمكن استغلاله إلا إذا سمح المشرع بذلك اذ لابد من منح الأهلية القانونية للناقل الجوي للقيام بالاستغلال النقل الجوي، ولا يكون ذلك إلا في الحالات التالية⁽³⁾:

(1) بوكموش سرور، مرجع سابق، ص 280.

(2) محمد صبري السعدي، مرجع سابق، ص 152.

(3) بن صر حورية، مرجع سابق، ص 38.

- تكليف شركة أو عدة شركات وطنية للنقل الجوي.
- منح امتياز لغير الشركات الوطنية بتأدية الخدمات العامة.
- رخصة تمنح للمؤسسات الأجنبية أو بموجب اتفاقيات ثنائية بين الجزائر ودولة الترخيم.
- ب- أهلية المرسل: نلاحظ أن المشرع الجزائري لم يشترط أهلية معينة في المرسل في عقد النقل الجوي للبضائع لذا وجب علينا الرجوع الى الأحكام العامة لإبرام العقود الواردة بالقانون المدني الجزائري وفي هذه الحالة يتوجب علينا تمييز بين الشخص الطبيعي والمعنوي.
- الشخص الطبيعي: حسب نص المادة 78 من القانون المدني الجزائري " كل شخص أهل للتعاقد مالم يطرأ على أهلية عارض يجعله ناقص الأهلية أو فاقدها بحكم القانون"، وعليه الشخص البالغ 19 سنة هو شخص ذو أهلية كاملة.
- الشخص المعنوي: الأشخاص المعنوية تحدد أهليتهم حسب على ضوء أهدافهم الاجتماعية وهذا باكتسابهم الشخصية القانونية سواء كانت هذه الشركات هي شركات مدنية أو تجارية حيث تنص المادة 50 فقرة 03 من القانون المدني الجزائري على أن للشخص المعنوي أهلية في الحدود التي يعينها عقد انشاؤها أو التي يقرها القانون.
- 2. **تطابق إرادتي المتعاقدين:** إن جوهر العقد تطابق إرادتين أي اقتران الإيجاب بالقبول المطابق له وبدون ذلك لا تكون أمام عقد ولدراسة تطابق الإرادتين لابد من الإشارة الى كل من إرادة الناقل الجوي مع المرسل اذن سنتناول أولا عناصر تطابق الارادتين ثم تحديد زمانها ومكانها ثانيا.
- أ- عناصر تطابق الارادتين: يتم تطابق إرادة الناقل الجوي مع إرادة المرسل بعد صدور الإيجاب ثم القبول.
- 1. **الإيجاب:** هو الغرض الذي يتقدم به الشخص ليعبر به على وجه الجزم عن ارادته في إبرام عقد معين بحيث ينعقد هذا العقد بمجرد صدور القبول، ويكون حينئذ التعبير عن الإرادة إيجابيا

متى توفر الشرطان الاتيان أن يكون التعبير دقيقا ومحددا من جهة وأن يكون باتا من جهة أخرى.

- الإيجاب عرض محدد ودقيق: الغرض من الإيجاب إذا اقترن به القبول هو انشاء العقد، مما يستلزم استيفاء الإيجاب للعناصر الأساسية لعقد النقل الجوي، فيجب، يتضمن الإيجاب كل شروط العقد كأن يتضمن مثلا ثمن نقل البضاعة، مكان القيام ومكان الوصول.

- الإيجاب عرض بات: هو عرض جازم يعبر عن الإرادة القطعية للموجب في انجاز عقد النقل الجوي للبضائع فلا يجب أن يحتوي هذا العرض على تحفظات تنال من قطعية الإيجاب، ويصبح الإيجاب في هذه الحالة مجرد دعوة الى التعاقد⁽¹⁾.

2. القبول: هو ذلك الرد الإيجابي الكلي من طرف الموجب له على أن يبرم الموجب دون زيادة أو نقصان أو تعديل وإلا اعتبر هذا الأمر إيجاب جديد وعليه ففي النقل الجوي باعتبار الموجب هو المرسل⁽²⁾.

كما قد أقر المشرع الجزائري في المادة 65 من القانون المدني الجزائري أن الاتفاق الجزئي منشأ للعقد متى توفرت فيه الشروط التالية:

- اتفاق المتعاقدين على جميع المسائل الجوهرية.
- اثارة مسائل تفصيلية دون الاتفاق عليها.
- عدم اشتراطهما أن عدم الاتفاق على هذه المسائل التفصيلية لاحقا يمنع قيام العقد.

(1) علي فيلالي، الالتزامات النظرية العامة للعقد، الطبعة الثالثة، موفم للنشر، الجزائر 2013، ص 118.

(2) بن صر حورية، مرجع سابق، ص 43.

الأصل أن يصدر القبول بين المتعاقدين الحاضرين في مجلس واحد ماديا أو حكما فوراً بعد الإيجاب مادام الموجب لم يحدد أجل للقبول، أما الاستثناء أجاز القانون المدني الجزائري أن يتراخى القبول مادام مجلس العقد لم ينفذ والموجب باقيا على إيجاب.

ب - زمان ومكان تطابق ارادتي الناقل الجوي والمرسل:

تحديد زمان ومكان تطابق إرادة الناقل الجوي والمرسل له أهمية كبيرة، فهو يسمح بتحديد مكان وزمان إبرام عقد النقل الجوي للبضائع، وهذا ما يجعلنا نحدد القانون الواجب التطبيق على هذا العقد، وكذا المحكمة المختصة إقليميا بالفصل في النزاعات الحاصلة نتيجة الاختلال به. والاصل أن تطابق ارادتي المتعاقدين يتم بتطابق الإيجاب مع القبول وقد اقرت المادة 67 من القانون المدني الجزائري أن القبول ينتج أثره في زمان ومكان علم الموجب بقبول الموجب له. وعليه فإن تطابق إرادة الناقل الجوي مع المرسل هي بعلم المرسل بقبول الناقل الجوي لإيجابه أي بقبوله بضائعه⁽¹⁾.

ثالثاً: شروط صحة التراضي:

لصحة التراضي الصادرة بين طرفي عقد النقل الجوي يجب أن يصدر من ذوي أهلية وأن لا يشوبها أي عيب من عيوب التراضي.

1. أهلية التعاقد: لكي يكون تراضي الناقل الجوي والمرسل صحيح يجب أن يصدر من شخص مؤهل قانوناً فلا يجب أن يكون منعدم الأهلية، وإلا فإن العقد يعد غير موجود وباطل بطلاناً مطلقاً.

2. عيوب التراضي: لقد أورد القانون المدني الجزائري أربعة عيوب يمكن أن تشوب الإرادة ويعمل رضا المتعاقدين معيها بأحدها وهذه العيوب تتمثل في الغلط والإكراه والتدليس والاستغلال.

(1) راجع المادة 67 من القانون الجزائري رقم 58/75.

أ- الغلط: لقد نص عليه المشرع الجزائري في المادة 81 من القانون المدني الجزائري بعبارة الغلط الجوهرية هو الذي يقع وقت إبرام العقد وعالجه المشرع الجزائري في المواد من 81 إلى 85 بعبارة الغلط الجوهرية الذي يقع وقت إبرام العقد وهذا بذكر بعض صورته فيما يلي.

- صور الغلط: نص المشرع الجزائري في القانون المدني على صور الغلط وتتمثل في الغلط في صفة الشيء والغلط في ذات المتعاقد وكذلك الغلط في القانون وأخيرا الغلط المادي.

1- الغلط في صفة الشيء: أقر المشرع الجزائري في هذا الغلط في المادة 82 من القانون المدني الجزائري وهو ذلك الغلط الذي يقع على ميزة وصفة الشيء الجوهرية محل الالتزام ويتم ذاك من خلال:

- الرؤية المشتركة للمتعاقدین معا، أي تلك انصرفت إليها إرادة المتعاقدين بطريقة صريحة أو ضمنية وليس التي يراها المتعاقد الذي وقع في الغلط وحده.

- شروط العقد وحسن النية، وتكون في حالة عدم التمكن من معرفة النظرة المشتركة للمتعاقد وأن يتم تقدير الصفة الجوهرية للعقد على ضوء العوامل الموضوعية الخالية من الاعتبارات الشخصية، أي بالظروف المحيطة للإبرام العقد والتي تدلنا على إرادة المتعاقدين معتمدين في ذلك على حسن نية المتعاقدين الخالية من الغش والخداع⁽¹⁾.

2- الغلط في صفة المتعاقد: نصت عليه المادة 82 فقرة 03 من القانون المدني " وإذا وقع في ذات المتعاقد أو في صفة من صفاته وكانت تلك الذات أو هذه الصفة السبب الرئيسي في التعاقد".

3- الغلط في القانون: تنص المادة 83 على أنه يكون العقد قابلا للإبطال في القانون إذا توافرت فيه شروط الغلط الجوهرية. أي الغلط في القانون يجعل العقد قابلا للإبطال كالغلط في الواقع تماما، يشترط أن يكون غلطا جوهريا أي بلغ حد من الجسامة بحيث لولاه لما أبرم المتعاقد العقد، وقد يعترض على كون الغلط في القانون عيبا ويجعل العقد قابلا للإبطال.

(1) بن صر حورية، مرجع سابق، ص 45-46.

4- الغلط المادي: أي إذا وقع غلط في الحساب أو وقت الكتابة فإنه لا يؤثر في صحة العقد ويكتفي في استرداكه وتصحيحه وهذا ما نصت عليه المادة 84 من القانون المدني الجزائري.

ب- الإكراه: تنص المادة 88 من القانون المدني الجزائري على أنه ⁽¹⁾ "يجوز إبطال العقد للإكراه إذا تعاقد شخص تحت سلطان رهبة بينة بعثها المتعاقد الآخر في نفسه دون حق، وتعتبر الرهبة قائمة على بينة إذا كانت ظروف الحال تصور للطرف الذي يدعيها أن خطراً جسيماً محدقاً يهدده هو أو أحد أقاربه في النفس أو الجسم أو الشرف أو المال.

فالإكراه عيب ثالث في الإرادة يجعل المتعاقد يبرم العقد تحت سلطان خوف حال، فالخوف هو الذي يكون حالاً وليس الخطر بحيث يجعل إرادته غير حرة وإذا وصل الإكراه إلى حد اعدام الإرادة بتاتا كان العقد باطلاً بطلانا مطلقاً.

- عناصر الإكراه: يقوم الإكراه على عنصرين:

1- عنصر مادي: أو الرهبة البينة وهي استعمال وسائله ضاغطة حقيقية أو وهمية وهي معرفة حسب المادة 88 من القانون المدني الجزائري بأنها:

- خطر جسيم أي خطر كبير ذو عواقب وخيمة يخشاها المتعاقد ويعجز من التخلص منه وتقدر جسامته هذا الخطر بمعيار ذاتي بين لحظة وأخرى.

- ويشترط في الرهبة أن تكون غير مشروعة أي أن تستعمل وسائل غير قانونية للإكراه كالتهديد بالقتل أما الرهبة المشروعة فهي لا تقصد الرضا إلا إذا استعملت لغرض غير مشروع ⁽²⁾.

(1) المادة 88 من قانون المدني الجزائري رقم 58/75.

(2) علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام، الطبعة الخامسة، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون الجزائر، 2003، ص 58-59.

2- عنصر ذاتي: وهو العنصر المتعلق بالشخص المهدد حيث حسب نص المادة 80 من القانون المدني الجزائري اعتمد المشرع الجزائري بالخطر الذي يهدد التعاقد نفسه أو أحد أقاربه دون الغير إلا أنه ام يعين من هؤلاء الأقارب وإلى أي درجة ينتسبون.

ج- الاستغلال: هو أن يشغل شخص البين أو هوى جامحا في آخر لكي يبرم تصرف يؤدي إلى غبن فادح به ⁽¹⁾ فيشترط لوقوعه ركنين المادي وركن شخص:

ركن مادي: وهو عدم تعادل التزامات المتعاقدين ويشترط أن يكون هذا العادل فادحا بأن تكون الفائدة المتحصل عليها أقل من الالتزامات التي يتحملها المتعاقد ⁽²⁾.

ركن شخصي: يتمثل في الوضع الذي يكون عليه المتعاقد الآخر، ويستغله المتعاقد الأول وهذا الوضع إما أن يكون طيش بينا أو هوى جامحا.

د- التدليس: نصت عليه المادة 86 من القانون المدني الجزائري أنه "يجوز ابطال العقد للتدليس، إذا كانت الحيل التي لجأ إليها أحد المتعاقدين أو النائب عنه، من الجسامة بحيث لولها لما أبرم الطرف الثاني العقد.

- عناصر التدليس: يقوم التدليس على عنصرين:

1- العنصر المادي: يتمثل العنصر المادي في الوسائل المختلفة التي تستعمل لتضليل المتعاقد ودفعه لإبرام العقد ولا تقتصر هذه الوسائل كما يتضح في المادة 86 من القانون المدني الجزائري على الحيل المختلفة و الكذب بل تشمل كذلك بعض حالات السكوت العمدي أي الكتمان.

(1) محمد صبري السعدي، مرجع سابق، ص 198.

(2) علي علي سليمان، مرجع سابق، ص 67.

- الحيل المختلفة: هي الأعمال والطرق المختلفة التي يستعين بها المدلس لإخفاء الحقيقة عن المدلس عليه، وإيقاعه في غلط تحميله على إبرام العقد، فالأصل في الحيل هو تضليل المتعاقد بغض النظر عن الوسيلة المستعملة والتي لا يمكن حصرها كاستظهار المدلس سندات أو وثائق مزورة وتقدر فعاليتها بمعيار ذاتي يرجع فيها القاضي إلى الحالة النفسية والظروف النفسية للمتعاقد المدلس عليه.

- الكذب: الأصل في الكذب لا يرقى إلى مستوى التدليس، إذا كان عادياً كمن يروج لبضاعته بالمبالغة في مدحها⁽¹⁾. ويكون الكذب تدليساً إذا ما تعدى المؤلف بين الناس، ووقع فيه المدلس عليه بالرغم من الاحتياطات التي بذلها ويراعى في كذب المدلس الظروف التي تم فيها العقد وصفة المتعاقد المدلس والمدلس عليه والعلاقات بينهما⁽²⁾.

- السكوت العمدي: تنص الفقرة 02/86 من القانون المدني " ويعتبر تدليساً السكوت عمداً عن الواقعة أو الملائمة إذا ثبت أن المدلس عليه ما كان ليبرم العقد لو علم بتلك الواقعة أو هذه الملائمة".

2- العنصر المعنوي: يتمثل العنصر المعنوي في نية التضليل والخداع عند المدلس ويقتصر تحقق هذا العنصر أن يكون العرض من الحيل المستعملة بشتى أنواعها خداع المدلس عليه وإيقاعه في غلط يدفعه للتعاقد، وإذا كان السكوت لا فإن السكوت المجرد ولا يفيد شيئاً فإن السكوت العمدي يرجى منه إخفاء الحقيقة حتى يقوم المدلس عليه على التعاقد، ويلتزم المدلس السكوت قصد إيقاع المتعاقد معه في غلط يدفعه للتعاقد فالتضليل خطأ مدني يقتضي إدراك المدلس وانصراف ارادته إلى تحقيق غاية غير مشروعة تتمثل في إخفاء الحقيقة عن المدلس عليه.⁽³⁾

(1) محمد صبري السعدي، مرجع سابق، ص 191-192.

(2) بن صر حورية، مرجع سابق، ص 47.

(3) محمد صبري السعدي مرجع سابق، ص 198.

الفرع الثاني: المحل

لقد اثار المحل بعض التساؤلات الفقهية حول ما إذا كان الأمر يتعلق بمحل الالتزام أو بمحل العقد، باعتبارهما أمران مستقلان عن بعضهما البعض ، أو أن المحل يتعلق بالالتزام دون العقد و بالتالي فالأمر يتعلق بنقص في دقة التعبير فقط فيتضح وفقا للأحكام القانون المدني أن المشرع الجزائري أشار في الأحكام المتعلقة بمحل العقد باعتباره الركن الثاني في العقد إلى محل الالتزام، بحيث تنص المادة 92 من القانون المدني الجزائري " يجوز أن يكون محل الالتزام شيئاً مستقبلاً و محققاً "وبالتالي فإن هذه المادة أشارت في فقرتها الأولى إلى محل الالتزام أي ما يتعهد به المدين وبينما أشارت في فقرتها الثانية إلى محل العقد تتناولها العملية القانونية وهي التعامل في شركة إنسان⁽¹⁾. ومحل الالتزام في عقد النقل الجوي للبضائع، التزام الناقل بنقل البضاعة محله البضاعة(أولاً)، ومحل التزام المرسل بدفع أجرة النقل(ثانياً).

أولاً: محل التزام الناقل الجوي

طبقاً لنص المادة 138 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 أي أن محل الالتزام الناقل الجوي يتمثل في البضائع وهذا ما سنوضح فيما يلي:

1. تعريف البضائع:

يقصد بالبضائع وفقاً للمادة 05 فقرة 03 بأنها كل المنتجات والأشياء التجارية وغير التجارية وبصفة عامة جميع الأشياء القابلة للتداول والتملك⁽²⁾.

(1) علي فيلاي، مرجع سابق، ص 234.

(2) أنظر المادة 05 من القانون رقم 07/79 المتعلق بالجمارك.

2. الشروط الواجب توافرها في البضائع: ويشترط في البضاعة لي تكون محالاً للعقد طبقاً للقواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني توفر 03 شروط وهي أن تكون البضاعة موجودة أو ممكنة الوجود وأن تكون معينة وأخيراً تكون مشروعة.

أ- وجود أو إمكانية وجود البضاعة: يجب أن تكون البضاعة موجودة وقت إبرام العقد أي وقت نشوء الالتزام بنقلها أو ممكنة الوجود وقت البدء في تنفيذ العقد أي وقت شحنها لأن التعامل في الأشياء المستقبلية جائز قانوناً، وهذا ما تقتضيه المادة 92 بقولها " يجوز أن يكون محل الالتزام شيئاً مستقبلاً ومحققاً "، أما إذا قصد المتعاقدان أن يقع الالتزام بالنقل على بضاعة موجودة وبالتالي هنا الالتزام بالنقل لا يقوم أي لا ينعقد العقد لأنه لا يوجد عقد نقل بدون بضاعة ترسل.

وقد تكون البضاعة موجودة ولكنها هلكت بعد ذلك فإن كان هلاكها كلياً قبل نشوء الالتزام بالنقل كالاتفاق الذي على نقل البضاعة واتضح أنها احترقت قبل الاتفاق فإن الالتزام بالنقل لا يقوم لأن المحل غير موجود، أي مستحيل استحالة مطلقة ويكون عقد النقل باطلاً بطلاناً مطلقاً وهذا ما نستنتجه من نص المادة 93 من القانون المدني التي تنص " إذا كان محل الالتزام مستحيلاً في ذاته كان العقد باطلاً بطلاناً مطلقاً " (1). وفي حالة إذا كان الهلاك قد وقع بعد نشوء الالتزام بالنقل يكون قد قام وقت نشوئه على محل موجود إذن فالعقد صحيح لكن يعتذر تنفيذه لكن إذا هلك الشيء محل الالتزام بعد نشوء الالتزام، فإن الالتزام ينشأ صحيحاً وينعقد العقد وإنما تكون في هذه الحالة بصدد استحالة التنفيذ (2).

(1) علي فيلاي، مرجع سابق، ص 239-238.

(2) خليل أحمد حسن قدامة، الوجيز في شرح القانون المدني (مصادر الالتزام)، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزء الأول، الطبعة الخامسة، 2005 ص 74.

ب- تعيين البضاعة: أن تكون البضاعة محل النقل وقت إبرام العقد فإذا كانت البضاعة من الأشياء القيمة فتعيينها يكون بتحديد صفاتها الذاتية التي تميزها عن غيرها من البضائع تحديداً نافياً للجهالة، أما إذا كانت البضاعة من الأشياء المثالية فتعيينها يكون بتبيان نوعها ومقدارها ويزكفي أن تكون البضاعة معينة بنوعها إذا ما تضمن العقد ما يستطيع به تعيين مقدارها وهذا طبقاً للمادة 94 من القانون المدني الجزائري والتي تنص على " إذا لم يكن محل الالتزام معيناً بذاته وجب أن يكون معيناً بنوعه ومقداره وإلا كان العقد باطلاً. ويكفي أن يكون المحل معيناً بنوعه فقط وتجدر الإشارة إلى إلقاء على عاتق المرسل تقديم البيانات اللازمة لتعيين ذاتية البضاعة وتقدير قيمتها للناقل⁽¹⁾.

ج- أن تكون مشروعة: يشترط في البضاعة باعتبارها محلاً للالتزام أن تكون مشروعة وغير مخالفة للنظام العام والآداب العامة وهذا طبقاً لنص المادة 93 من القانون المدني الجزائري بقولها "إذا كان محل الالتزام مستحيلاً في ذاته أو مخالف للنظام العام والآداب العامة كان العقد باطلاً بطلاناً مطلقاً". وبالرجوع إلى نص المادة 682 من القانون المدني الجزائري التي تبين لنا البضائع الغير القابلة للنقل الجوي وهي:

بسبب طبيعتها وهي تلك الأشياء التي لا يمكن لأي شخص أن يستأثر بحيازتها كمياء البحر وأشعة الشمس أو الطيور الحرة والهواء.. وإذا زالت هذه الاستحالة بحيث أصبح الفرد يسيطر على الأشياء كاصطياد هذه الطيور أو وضع الماء في قارورات فتصبح قابلة للتعامل التجاري وبالتالي للنقل الجوي. أما بحكم القانون وهي الأشياء القابلة للحيازة بطبيعتها غير أن القانون لا يسمح لها

(1) خليل أحمد حسن قداد، الوجيز في شرح القانون المدني (مصادر الالتزام) ديوان المطبوعات الجامعية، الجزء الأول، الطبعة الثانية، بن عكنون الجزائر، 2005، ص 71.

التعامل بسبب الأخلاق أو النظام العام أو النفع العام وقد تكون الأشياء غير قابلة للنقل على طول الزمن كنقل الأسلحة وذخائر الحربية والمتفجرات إلا إذا وجدت رخصة لذلك⁽¹⁾.

ثانيا: محل التزام المرسل (أجرة النقل)

تعد أجرة النقل محل التزام المرسل وهذا ما نصت عليه المادة 138 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 يجب على المرسل دفع مقابل نقل بضاعته، وتدعى بأجرة النقل لأنها عبارة عن مبلغ من النقود يتقاضاه الناقل مقابل البضاعة.

1. **تعيين أجرة النقل:** تحديد أو تعيين أجرة النقل في الأصل يكون باتفاق المتعاقدين، فإذا لم يتضمن العقد من ذلك شيئا تحدد الأجرة وفقا للعرف أو قياس على أجرة المثل يوم إبرام العقد، وهو ما يكون في النقل الجوي الغير المنتظم إلا أن الأمر مختلف في عقد نقل بضائع عن طريق خط جوي منتظم، حيث أن تحديد أجرة النقل يكون عن طريق الدولة ممثلة في سلطاتها وعموما فإن تحديدها يأخذ بعين الاعتبار البعد والوزن وطبيعة حجم البضاعة كما قد تحسب الأجرة حسب القطعة أو القيمة كما هو الأمر في نقل البضائع الثمينة كالمجوهرات.

2. **مبدأ القيمة الإسمية:** تنص المادة 95 من القانون المدني الجزائري " إذا كان محل الالتزام نقودا التزم المدين بقدر عددها في العقد دون أن يكون لارتفاع قيمة هذه النقود أو انخفاضها وقت الوفاء أي تأثير " والمفاد من هذه القاعدة أن المدين بمبلغ معين من النقود يكون ملزما برد مثله فقط بغض النظر عن قيمتها الحقيقية وقت ردها، وهذا المبدأ يخدم مصالح المدينين على حساب الدائنين⁽²⁾.

(1) بن صر حورية، مرجع سابق، ص54.

(2) المرجع نفسه ، ص55-56.

الفرع الثالث: السبب

يقصد بالسبب باعتباره ركناً في العقد أو ركناً في الالتزام، الغرض الذي يقصده الملتزم الوصول إليه، وراء رضائه، التحمل بالالتزام، وبمعنى آخر الغاية التي يستهدف تحقيقها نتيجة التزامه. كما قد عرف السبب وفقاً للنظريتين، النظرية التقليدية (أولاً)، والنظرية الحديثة (ثانياً)، ويختلف تعريفه في كلا النظريتين ولهذا سنحاول معرفتهما ثم سنرى موقف المشرع الجزائري (ثالثاً) في هذا الشأن وأخيراً سنتطرق إلى إثبات السبب (رابعاً) (1).

أولاً: النظرية التقليدية.

المقصود بالسبب في مفهوم النظرية التقليدية هو السبب القصد، أي الغاية المباشرة أو الغرض المباشر يتمثل السبب في النتيجة الأولى التي يتحصل عليها المتعاقد عند تنفيذ التزامه (2)، فمثلاً السبب بالنسبة للناقل الجوي، يتمثل في التزام المسافر أو مرسل البضاعة بدفع أجرة النقل، أما بالنسبة للمرسل فهو إتمام عملية النقل، وهو السبب المباشر أو السبب بمعنى الباعث الدافع سيكون سبباً مشروعاً بالنسبة للناقل الجوي وهو إشباع خدمة الجمهور (3).

ثانياً: النظرية الحديثة.

السبب لدى هذه النظرية هو الدافع الباعث للتعاقد الذي يقوم على الاعتبارات النفسية والشخصية التي دفعت المتعاقدين إلى إبرام العقد فهي المبررات التي كانت وراء عزم وتصميم المتعاقدين على إنجاز العملية العقدية، وتختلف هذه الدوافع باختلاف الأشخاص وقد تتعدد

(1) محمد الصبري السعدي، مرجع سابق، ص 217.

(2) علي فيلاي، مرجع سابق، ص 72.

(3) وهيبة بن ناصر، مرجع سابق، ص 72.

وتتفاوت من حيث أهميتها، وتكون العبرة في هذه الحالة بالدافع الرئيسي ولا يعتد إلا بالبائع الذي لولاه لما أقدم المتعاقد على إبرام العقد.⁽¹⁾

ثالثا: موقف المشرع الجزائري

سنحدد موقف المشرع الجزائري من السبب من خلال أحكام المادتين 97 و98 من القانون المدني، حيث يظهر أن اهتمام المشرع قد انصب على مشروعية السبب، إذ تبطل المادة 97 من القانون المدني العقد لسبب غير مشروع أو لسبب مخالف للنظام العام والآداب العامة كما تقضي المادة 98 في فقرتها الأولى " ... كل التزام مفترض أن له سببا مشروعاً... " وجاء في فقرتها الثانية أن " ... السبب المذكور في العقد هو السبب الحقيقي حتى يقوم الدليل على ما يخالف ذلك، فإذا قام الدليل على صورية السبب فعلى من يدعي أن الالتزام سببا آخر مشروعاً أن يثبت ما يدعيه ".

وعليه نستخلص من هذه الأحكام أن العبرة بمشروعية السبب لا بوجوده مما يفيد أن المشرع أخذ بالنظرية الحديثة⁽²⁾.

رابعا: إثبات السبب.

تنص المادة 98 من القانون المدني الجزائري على أنه (كل التزام مفترض أن له سببا مشروعاً، مالم يقدّم الدليل على ذلك يعتبر السبب المذكور في العقد هو السبب الحقيقي حتى يقوم الدليل على ما يخالف ذلك، فإذا قام الدليل على صورية السبب فعلى من يدعي أن الالتزام سببا آخر مشروعاً أن يثبت ما يدعيه)⁽³⁾.

(1) علي فيلاي، مرجع سابق، ص 268.

(2) المرجع نفسه، ص 271.

(3) محمد صبري السعدي، مرجع سابق، ص 231.

ووفقا للقواعد العامة فإن كل التزام توافرت فيه أركانه، وهي الرضا والمحل والسبب يكون صحيحا ويفترض أن الدائن ليس عليه إثبات مشروعية السبب، بل على من يدعي أن سبب الالتزام غير مشروع ان يقيم الدليل على ذلك.

ومن جهة أخرى فإن السبب المذكور في العقد هو سبب الالتزام الحقيقي، وعلى من يدعي صورة السبب المذكور، إقامة الدليل على تلك الصورة فإذا أثبت صورة السبب كان على من يدعي أن الالتزام سببا مشروعاً آخر غير المذكور في العقد، أن يثبت مشروعية السبب.

المطلب الثاني

إثبات عقد النقل الجوي للبضائع

لقد جاء في نص المادة 141 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 أن اثبات تكوين عقد النقل الجوي للبضائع يكون عن طريق وثيقة تسمى "رسالة النقل الجوي" حيث نصت "تشكل رسالة النقل الجوي دليلا على إبرام عقد النقل الجوي ..."، وهي المقابلة للمادة 11 م ن اتفاقية وارسو عام 1929 لكن بمصطلح "خطاب النقل الجوي". لقد أولت هذه الاتفاقية عناية خاصة لخطاب النقل الجوي ووفقا للفقرة الأولى من المادة الخامسة من اتفاقية وارسو، فإن لكل ناقل بضائع الحق في أن يطلب من المرسل منه إعداد وتسليم مستند يطلق عليه اسم خطاب النقل الجوي، ولكل مرسل منه الحق في أن يطلب من الناقل الجوي قبول هذا الخطاب، ويعني هذا أن تحرير خطاب نقل البضائع يكون من جانب المرسل منه الذي يقوم بتقديمه إلى الناقل الجوي الذي يجب عليه قبوله متى قبل النقل، لذلك سأتناول وفقا لهذا المطلب البيانات التي تحتويها رسالة النقل الجوي في (الفرع الأول) وكذلك ندرس مدى حجية هذه الرسالة في إثبات عقد النقل الجوي للبضائع في (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الإثبات بواسطة البيانات

الأصل أن إعداد رسالة النقل الجوي من صلاحيات المرسل وفقاً لنص المادة 139 من قانون الطيران المدني الجزائري لكن الناقل الجوي في الواقع هو من يقوم بذلك بناء على المعلومات المتعلقة بالبضاعة التي يدلي بها المرسل. وقد نصت اتفاقية وارسو⁽¹⁾: "يجب أن يشتمل خطاب النقل على البيانات الآتية:

- أ. المكان الذي أنشئ فيه المستند والتاريخ الذي أعد فيه.
- ب. نقاط القيام والوصول.
- ج. المحطات المنصوص عليها، مع الاحتفاظ للناقل بحقه في أن يشترط أن يكون في وسعه تعديلها في حالة الضرورة وذلك دون أن يؤدي هذا التعديل إلى زوال الصفة الدولية عن النقل.
- د. اسم وعنوان المرسل منه.
- هـ. اسم وعنوان الناقل الأول.
- و. اسم وعنوان المرسل إليه، إذا اقتضى الأمر.
- ز. نوع البضاعة.
- ح. عدد وأرقام الطرود وطريقة تغليفها أو تعبئتها وعلاماتها المميزة لها.
- ط. وزن كمية البضاعة وحجمها وأبعادها.
- ي. الحالة الظاهرة للبضاعة وتغليفها أو تعبئتها.
- ك. أجرة النقل إذا اشترط ذلك وتاريخ ومكان دفعها وذكر الشخص الذي عليه أن يدفعها.
- ل. إذا أرسلت البضاعة على أساس التسليم مقابل الدفع، فيذكر ثمن البضاعة وما يكون قد تكلفته من مصاريف.

(1) المادة 08 من اتفاقية وارسو لسنة 1929.

م. مقدار القيمة المبنية في الأقرار بالتطبيق لأحكام الشطرة الثانية من المادة (22).

ن. عدد صور خطاب النقل الجوي.

س. المستندات المسلمة إلى الناقل لإرفاقها بخطاب النقل الجوي.

ع. مهلة النقل وبيان موجز عن طريق المزمع اتباعه (عن طريق كذا) إذا كان ذكرهما مشترطاً.

ف. النص على أن النقل يخضع لنظام المسؤولية المقررة في هذه الاتفاقية.

وقد رتبت المادة التاسعة من الاتفاقية جزاءً على الناقل في حالة قبول بضاعة لم يعد لها خطاب نقل، أو إذا كان هذا الخطاب غير مشتمل على البيانات من حرف (أ) إلى حرف (ط) وكذلك حرف (ف)، ويتمثل الجزاء بحرمانه من التمسك بأحكام الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها⁽¹⁾.

أما بروتوكول لاهاي لعام 1955، فقد حذف العديد من البيانات التي يجب أن يشتمل عليها خطاب النقل الجوي، وحصرها وفقاً للمادة 06 فيما يلي:

أ. نقطتا المغادرة والوصول.

ب. إذا نص على نقاط أو نقطة هبوط جوي وكانت نقطتا المغادرة والوصول واقعتين في دولة واحدة طرف سام متعاقد، فيجب بيان إحدى تلك النقاط.

ج. إذا اشتمل النقل على نقطة وصول نهائية أو على نقطة هبوط جوي في بلد غير بلد المغادرة فيجب أن يشتمل خطاب النقل على تنبيه يحيط المرسل منه علماً بأن النقل يجوز أن يخضع لأحكام اتفاقية وارسو التي تحدد بوجه عام مسؤولية الناقلين في حالة ضياع أو تلف البضاعة.

(1) عبدلي وفاء، مرجع سابق، ص39.

وقد خفف البروتوكول في المادة السابعة من حدة الجزاء الموقع فقصره على عدم الاستفادة من أحكام الاتفاقية التي تضع حدا أقصى للتعويض الملزم به الناقل، ورصده في حالة تخلف خطاب النقل تماما أو خلوه من التنبيه الخاص بإمكانية خضوع النقل لأحكام الاتفاقية المحددة للمسؤولية⁽¹⁾. وهو ما فعلته اتفاقية مونتريال الجديدة عام 1999، حيث حددت المادة (05) من الاتفاقية الأخيرة محتويات وثيقة الشحن الجوي ونصت على أنه يجب أن يتضمن البيانات الآتية:

أ. مكان بداية الشحن ومكان الوصول.

ب. نقطة توقف واحدة على الأقل إذا كان مكان بداية الشحن ومكان الوصول يقعان ضمن أرض دولة أحد الطرفين ونقطة التوقف على أرض دولة أخرى.

ج. بيان وزن الإرسالية.

وفي هذا الصدد سنحاول دراسة هذه البيانات وفقا للتشريع الجزائري واتفاقية وارسو لعام 1929 والبروتوكولات المعدلة لها، وذلك بتقسيمها إلى نوعين.

أولاً: البيانات ذات صلة بأطراف العقد:

كما سبق وأن ذكرنا أن أطراف عقد النقل الجوي للبضائع يتمثل في الناقل والمرسل لذا وجب ذكر اسم وعنوان كليهما عند تحرير رسالة النقل الجوي من طرف الناقل عملا بالواقع العملي وليس القانوني الذي في الأصل يجب أن تحرر من طرف المرسل، لكن يحق له أن يطلب من الناقل الجوي تسليمه نسخة من رسالة النقل الجوي موقعة منه، وإذا لم يتم تحريرها (لأنها غير واجبة التحرير) جاز للمرسل أن يطلب اعطائه ايصالا بتسلم الشيء محل النقل يكون مؤرخا ومشتملا على كافة البيانات.

(1) عبطلي وفاء، مرجع سابق، ص40.

لكن عند عدم ذكر اسم وعنوان المرسل والناقل الجوي فلا يمكن للناقل الجوي الاستفادة من أحكام هذه اتفاقية وارسو التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها وهذا في المادة التاسعة منها، وقد جاء بروتوكول لاهاي (LaHaye) المبرم عام 1955 وألغى وجوب ذكر اسم وعنوان المرسل والناقل الجوي الأول بالمادة السادسة، وبالتالي فهو لم يرتب أي جزاء عند تخلفه.

أما قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 لم يرتب جزاء تخلف ذكر اسم وعنوان المرسل والناقل الجوي، بل نص بشكل عام في حالة تخلف البيانات اللازمة في المادة 03/139⁽¹⁾ منه، وهو عدم استفادة الناقل من أحكام هذا القانون التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها إذا كانت رسالة النقل الجوي للبضائع غير كاملة البيانات.

ثانياً: البيانات ذات صلة بشروط العقد:

يتعلق الأمر هنا بمعلومات عن البضاعة المشحونة، وأجرة النقل ومصاريفه، محطات النقل واسم وعنوان المرسل إليه.

1. بيان عن البضاعة المشحونة: وهي وثيقة تحتوي على تفاصيل الشحنة التي يتم إرسالها من مصدر إلى وجهة معينة و يفهم من نص المادة 141 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 والتي تنص: "تثبت البيانات الواردة في رسالة النقل الجوي المتعلقة بوزن البضائع وحجمها وتغليفها وكذا عدد الطرود، إلى أن يثبت العكس"، وكذا المادة الثامنة من اتفاقية وارسو المبرمة عام 1929، على أن هذه الوثيقة تشمل على معلومات مهمة تساعد في تسهيل عملية الشحن والتخليص الجمركي، حيث يتضمن مستند النقل وصف البضاعة وكميتها، الوزن

⁽¹⁾ المادة 03/139 من قانون الطيران المدني رقم 06/98.

الإجمالي والوزن الصافي، أبعاد البضاعة إذا كانت كبيرة الحجم، نوع العبوة (صناديق، براميل..). وعدد الوحدات أو الطرود.

2. **أجرة النقل ومصاريفه:** هو ما جرى عليه العمل من قبل شركات الطيران لذا عند تحرير رسالة النقل الجوي للبضائع وجب ذكر الشخص الذي عليه دفع تكاليف النقل سواء أكانت الأجرة مستحقة الدفع عند القيام، أو كان استحقاقها عند الوصول. يمكن تقسيم هذه التكاليف إلى عدة بنود تشمل:

- أجرة النقل الأساسية: تكاليف الشحن الأساسية المحددة من قبل شركة الشحن لنقل البضائع، إذ تعتمد هذه التكاليف على عدة عوامل مثل مسافة النقل، وزن البضاعة، وحجمها.
- تكاليف الوقود: رسوم إضافية تتعلق بتقلبات أسعار الوقود، تضاف كرسوم على أجرة النقل الأساسية.
- تكاليف التأمين: تعتمد على قيمة البضاعة ونوع التأمين المتفق عليه.
- مصاريف المناولة: تشمل تكاليف تحميل وتفريغ البضاعة في المطار.
- رسوم التخزين: تكاليف تخزين البضائع في المستودعات قبل وبعد النقل.
- رسوم المستندات: تكاليف إعداد ومعالجة المستندات اللازمة للشحن، مثل بوليصة الشحن، الفواتير، وشهادات المنشأ.
- الرسوم الجمركية: بما في ذلك الضرائب والرسوم الجمركية المفروضة على البضائع.

يعتبر هذا البيان واجب الذكر في رسالة النقل الجوي حسب اتفاقية وارسو المبرمة عام 1929، لكن عند تخلف لا يترتب عليه أي أثر، في حين اعتبره بروتوكول لاهاي (LaHaye) المبرم عام 1955 ليس من البيانات الضرورية الواجب ذكرها، وهذا بموجب المادة السادسة منه⁽¹⁾.

(1) بن صر حورية، مرجع سابق، ص 67.

3. **بيان محطات النقل الجوي:** يجب أن تحتوي رسالة النقل الجوي على معلومات تفصيلية حول جميع المحطات التي ستمر عبرها رحلة الشحن الجوي من نقطة الانطلاق إلى الوجهة النهائية. هذا البيان يساعد في تتبع البضائع وضمان سلسلة الامداد بكفاءة.

4. **بيان اسم وعنوان المرسل إليه:** نصت اتفاقية وارسو المبرمة عام 1929 في مادتها الثامنة على الزامية تعيين اسم وعنوان المرسل إليه لتسلم البضاعة المنقولة من مطار القيام إلى مطار الوصول، حيث اعتبرت اسم المرسل إليه وعنوانه من البيانات الضرورية في رسالة النقل الجوي، ، حيث اعتبرت اسم المرسل إليه وعنوانه من البيانات الضرورية في رسالة النقل الجوي، إلا أن بروتوكول لاهاي المبرم عام 1955 فلم يعتبرها من البيانات الضرورية وهذا في المادة السادسة منه، بل وزيادة عن ذلك أقر بموجب المادة التاسعة منه أنه لا يوجد ما يمنع من اعتبار رسالة النقل الجوي قابلة للتداول، وهو ما يفهم منه أن من غير الضروري ذكر اسم المرسل إليه وعنوانه، حيث يمكن أن تكون رسالة النقل اسمية، أو لحامله ، أو أذنية.

5. **بيان إمكانية خضوع عقد النقل لنظام المسؤولية المحددة والمغفية:** إن المشرع الجزائري لم ينص بشكل خاص على وجوب أو عدم ذكر هذا البيان في رسالة النقل الجوي، حيث جاء بنص عام في قانون الطيران المدني رقم 06/98 في المادة 139/3⁽¹⁾ منه وهو عدم استعادة الناقل الجوي من أحكام هذا القانون التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها، إذا كانت رسالة النقل الجوي لا تتضمن البيانات اللازمة.

لكن نجد أن بروتوكول لاهاي المبرم عام 1955 في المادة السادسة منه ألزم وجوب أن تتضمن رسالة النقل الجوي للبضائع بيان يفيد إمكانية خضوع هذا النقل لاتفاقية وارسو، وإلا فإنه

(1) أنظر المادة 03/139 من قانون الطيران المدني الجزائري.

في حالة غيابه، لا يمكن للناقل الجوي الاستفادة من الحالات التي تعفيه أو تحد من المسؤولية وفقاً لهذه الاتفاقية⁽¹⁾.

الفرع الثاني: حجية رسالة النقل الجوي في الإثبات في التشريع الجزائري

حدد المشرع الجوي دور رسالة النقل الجوي في الإثبات وحصرها في قاعدتين، لهذا سنرى المبدأ العام لرسالة النقل الجوي في الإثبات (أولاً)، ثم نبين الاستثناءات الخاصة بالإثبات (ثانياً).

أولاً: المبدأ العام: عملاً بنص المادة 11/1 من اتفاقية وارسو 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 أن رسالة النقل الجوي لها حجية في إثبات عقد نقل البضائع التي تنص: "يعتبر خطاب النقل الجوي حجة على أن العقد قد أبرم وأن البضاعة قد سلمت مع شروط النقل ما لم يتم الدليل على عكس ذلك"⁽²⁾، وعلى من يدعي العكس سواء كان الناقل أو الشاحن، أن يثبت ادعائه بكافة طرق الإثبات. ولم تعدل كل من بروتوكول لاهاي لعام 1955، ومونتريال الرابع لعام 1975، وكذلك الاتفاقية الجديدة لعام 1999 من هذا المبدأ⁽³⁾.

وهو ما تبناه المشرع الجزائري في المادة 141/1 من القانون رقم 06/98 التي تنص: "تشكل رسالة النقل الجوي دليلاً على إبرام عقد النقل الجوي واستيلاء البضاعة أو المواد من طرف الناقل وعلى شروط النقل الصادرة عن المرسل".

ووفقاً للمادة 11/1 من اتفاقية وارسو يحرر المرسل منه رسالة النقل من ثلاث نسخ أصلية ويسلمه مع البضاعة، وتتضمن النسخة الأولى عبارة الناقل الجوي ويوقع عليها المرسل منه، وتتضمن النسخة الثانية ذكر عبارة للمرسل إليه ويوقع عليها كل من المرسل منه والناقل الجوي

(1) بن صر حورية، مرجع سابق، ص 68.

(2) راجع المادة 8/2 من بروتوكول لاهاي سنة 1955 والمادة 10/12 من اتفاقية مونتريال أخذت بنفس الحكم.

(3) محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 157.

وترفق هذه النسخة بالبضاعة وأما النسخة الثالثة فيوقع عليها الناقل الجوي ويسلمها إلى المرسل منه عند قبوله للنقل وتسلم البضاعة (الفقرة الثانية)⁽¹⁾، ويكون للناقل الجوي الحق في أن يطلب من المرسل منه إعداد خطابات مختلفة للنقل الجوي إذا تعددت الطرود⁽²⁾.

وليس هناك أية أحكام في اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها تحدد نموذجاً معيناً لخطاب نقل البضائع، لكن الاتحاد الدولي للنقل الجوي أعد نموذجاً جديداً يمكن لشركات الطيران الاعضاء أن تهتدي به ومنها الجزائر، وهو صالح لجميع أنواع النقل ويسمى: "خطاب النقل الجوي العالمي"، وأصبح استخدام هذا النموذج إجبارياً لدى شركات الطيران الاعضاء في منظمة الأيآتا⁽³⁾.

وتجدر الإشارة إلى أن توقيع كل من الناقل الجوي والمرسل يكون بالإمضاء، ويجوز أن يعوض الناقل الجوي امضاه بخاتمه، أما امضاء المرسل فيجوز أن يكون مطبوعاً أو يعوض عنه بالخاتم، وعليه لا يمكن للناقل الجوي أن يكون توقيعيه مطبوعاً⁽⁴⁾.

لم تحدد الاتفاقية أي جزاء في حالة تخلف توقيع المرسل، أما إذا قبل الناقل بضاعة بدون توقيع المرسل في خطاب النقل فلا يستطيع التمسك في مواجهة المرسل بالشروط المذعنة المقررة لمصلحته في عقد النقل في حالة نزاع، فيظل العقد صحيحاً، لكن الشروط غير نافذة في مواجهة المرسل، أما إذا تخلف توقيع الناقل في النسخة المعدة للمرسل إليه وكذلك تلك المصاحبة للبضاعة والمعدة للمرسل إليه، تعد من قبيل الخطأ الموجب للمسؤولية غير المحدودة⁽⁵⁾.

(1) عيسى غسان ربضي، مرجع سابق، ص 68.

(2) المادة 07 من اتفاقية وارسو.

(3) عيسى غسان ربضي، مرجع سابق، ص 68.

(4) بن صر حورية، مرجع سابق، ص 70.

(5) وهيبة بن ناصر، مرجع سابق، ص 87.

ثانياً: استثناءات المبدأ: تقوم رسالة النقل الجوي بدور أساسي في إثبات عقد نقل البضاعة وشروطه وتسليم البضاعة للناقل الجوي، عملاً بنص المادة 11/1 من اتفاقية وارسو سنة 1929. حيث يقيم نص المادة 11 من الاتفاقية قرينة على أن وجود رسالة النقل الجوي يعني إبرام عقد نقل البضاعة وتسليمها للناقل، غير أن هذه القرينة هي قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس، وتسري أيضاً بحكم الفقرة الثانية من المادة 11 من الاتفاقية على البيانات الواردة رسالة النقل الجوي بشأن وزن البضاعة وأبعادها وتغليفها أو تعبئتها وعدد الطرود، إذ تعتبر هذه البيانات حجة مالم يقيم الدليل على عكسها. ويختلف الوضع بالنسبة للبيانات الواردة برسالة النقل الجوي والمتعلقة بكمية البضاعة وحجمها وحالتها، إذ لا تعتبر مثل هذه البيانات حجة على الناقل الجوي ما لم يكن هو قد تحقق من صحتها بنفسه وبحضور المرسل منه وتم اثبات ذلك في رسالة النقل الجوي⁽¹⁾.

تنص الفقرة 2 و3 من المادة 141 من قانون 06/98: "تثبت البيانات الواردة في رسالة النقل الجوي المتعلقة بوزن الضائع وحجمها وتغليفها وكذا عدد الطرود إلى أن يثبت العكس.

لا تشكل البيانات المتعلقة بكمية البضاعة أو لمواد حجمها وحالتها، حجة ضد الناقل الجوي إلا بعد تأكد هذا الأخير منها وبحضور المرسل". فقد اعتمد المشرع في صياغتها على نص المادة 11/2 من اتفاقية وارسو، وعليه فالبيانات الواردة في رسالة النقل الجوي الخاصة بوزن وحجم وتغليف البضائع تبقى صحيحة وهي قابلة لإثبات العكس بكافة الطرق، أما البيانات التي يحددها المرسل والمتعلقة بكمية البضاعة أو المواد من حيث حجمها وحالتها لا يعتد بها كحجة ضد الناقل الجوي إلا إذا قام هو بنفسه من التحقق والتأكد من صحتها وحالتها أمام المرسل شخصياً⁽²⁾.

(1) أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص 281.

(2) بوكموش سرور، مرجع سابق، ص 267.

المبحث الثاني

تنفيذ عقد النقل الجوي للبضائع

يتطلب إبرام عقد النقل الجوي للبضائع تنفيذه من قبل طرفيه وبالتالي إذا توفرت فيه الأركان والشروط اللازمة لصحته تأتي مرحلة تنفيذه أي قيام كل طرف من أطرافه بالأعمال القانونية و المادية يفرضها عليه العقد والتي من شأنها الوصول الى الهدف الأساسي للعقد، وهو نقل البضائع أو الأمتعة من مكان القيام إلى مكان المحدد للوصول، ويترتب على عقد النقل الجوي للبضائع باعتباره من العقود الملزمة للجانبين، التزامات متقابلة في ذمة اطرافه (الناقل و المرسل وكذا بالنسبة للمرسل إليه)، عند قبول البضاعة المرسلة واستلامها لها، يعني تقع على كل واحد منهم التزامات واجبة القيام بها، إذن سنتطرق في (المطلب الأول) للالتزامات المرسل و في (المطلب الثاني) للالتزامات الناقل الجوي للبضائع.

المطلب الأول

التزامات المرسل وحقوقه

عملية تنفيذ عقد النقل الجوي للبضائع ترتب التزامات على أطرافه سواء على الناقل أو على المرسل، وتكمن التزامات المرسل في تمكين الناقل من تنفيذ عملية النقل والوفاء بأجرة نقل البضاعة وأيضاً تغليف البضاعة وتعليمها (الفرع الأول)، كما سيتم توضيح الحقوق التي يتمتع بها المرسل في (الفرع الثاني).

الفرع الأول: التزامات المرسل

هناك التزامات تخص مرسل البضاعة يلتزم بها بمجرد إبرام عقد النقل الجوي للبضائع ونذكرها كما يلي:

أولاً: تسليم البضاعة إلى الناقل

يلتزم المرسل بتسليم الأشياء المراد نقلها إلى الناقل وفقاً للشروط المتفق عليها وبحالة صالحة للنقل، حتى يتييسر للناقل من نقل البضائع في الموعد المتفق عليه أو في أقرب فرصة ممكنة في حالة الخلاف، وعادة يتم الاتفاق عليه بشكل متبادل، خاصة إذا كانت طبيعة البضاعة تقتضي لنقلها معدات خاصة أو مركبات نقل خاصة، على أن يقوم المرسل بإخطار الناقل مقدماً بميعاد التسليم حتى يتمكن هذا الأخير من إجراء الاستعداد اللازم، ويجب على المرسل تسليم البضاعة في المكان المتفق عليه، وقد يكون هذا المكان هو محطة القيام أو مستودع الناقل⁽¹⁾. حيث ترجع أهمية التزام المرسل بتسليم البضاعة إلى أنه شرط لتمكين الناقل من البدء في تنفيذ التزامه الأساسي⁽²⁾ ألا وهو نقل البضاعة ولا يتصور هذا التنفيذ الالتزام إلا إذا كان الناقل في وضع يتمكن معه من ممارسة الحراسة المادية على البضاعة، ولا يتحقق ذلك إلا بالتسليم⁽³⁾.

ومن لوازم تسليم البضاعة محل التعاقد لكي يتمكن الناقل من النقل أن على المرسل تحرير خطاب النقل الجوي كما نصت على ذلك اتفاقية وارسو حيث تنص على أنه يتعين على المرسل أن يحرر هذا الخطاب من ثلاث نسخ والتي ذكرناها سابقاً. ويجب أن يشتمل هذا الخطاب على جميع البيانات اللازمة عن البضاعة المراد نقلها وذلك طبقاً لنصوص الاتفاقية.

(1) ماجد بن زيد بن عبد العزيز الفياض، مرجع سابق، ص 26-16.

(2) إيناس محمد البهجي، القانون الجوي الدولي، الطبعة الأولى، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، 2013، ص 61.

(3) محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 170.

وهذه البيانات تتعلق بنوع البضاعة واسم المرسل منه والمرسل إليه ونقطتي القيام والوصول وغيرها من البيانات الضرورية التي تمكن الناقل من الوفاء بالتزامه⁽¹⁾.

كما نجد المشرع الجزائري قد أقر بمسؤولية المرسل عن صحة البيانات والتصريحات الخاصة بالبضائع في رسالة النقل الجوي، وبتحمل أيضاً مسؤولية كل خسارة تصيب الناقل الجوي أو شخص آخر إذا قدم بيانات أو تصريحات خاطئة أو ناقصة⁽²⁾.

وعلى المرسل قبل تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، أن يقدم البيانات وأن يرفق بخطاب النقل الجوي المستندات اللازمة لتوافرها لاستيفاء إجراءات الجمارك والعوائد والبوليس. وعليه أيضاً أن ينهي جميع الإجراءات الإدارية من جمركية وحجر صحي وشهادات خاصة بالبضاعة كشهادة المنشأ ونحوها، ويكون تسليم هذه الوثائق في محل الناقل مالم يتفق على خلاف ذلك. ويكون مسؤولاً قبل الناقل عن الأضرار الناشئة بسبب عدم وجود هذه البيانات والأوراق أو عدم كفايتها وصحتها، مالم يوجد خطأ من جانب الناقل أو من جانب تابعيه (المادة 1/16 من اتفاقية وارسو المبرمة عام 1929)⁽³⁾. ولا يلتزم الناقل الجوي بفحص هذه المعلومات أو الوثائق للتحقق من صحتها وكفايتها⁽⁴⁾.

ثانياً: الوفاء بأجرة النقل:

يكون المرسل في عقد النقل الجوي للبضائع ملتزماً تجاه ناقل البضاعة بالوفاء بأجرة الشحن وهذا ما نصت عليه المادة 40 من قانون التجاري الجزائري: "على المرسل دفع أجرة النقل والمصاريف المترتبة على الأشياء المنقولة"، وهذا الالتزام يعد الأهم في التزامات مرسل البضاعة، وخصوصاً أن الأجرة هي أحد نوعي المنفعة التي يجنيها أطراف العقد من جراء هذا التعاقد وأجرة النقل هي

(1) عبد العزيز بن علي الطويلعي، عقد النقل الجوي في الفقه والقضاء، رسالة دكتوراه، مزمنة الفقه وأصوله، ص 228.

(2) المادة 140 من قانون 06/98: "ويتحمل مسؤولية كل خسارة تصيب الناقل الجوي أو أي شخص آخر من جراء هذه البيانات أو التصريحات غير القانونية أو الخاطئة أو الناقصة".

(3) محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 169.

(4) بن صر حورية، مرجع سابق، ص 79.

المقابل الذي يلتزم المرسل أو المرسل إليه بأدائه إلى الناقل مقابل نقل البضاعة من مكان إلى آخر بطريق الجو⁽¹⁾. ولا يسقط هذا الالتزام بقبول المرسل إليه للبضاعة وبصيرورته مسئولاً بدوره عن دفع أجرة النقل، لأن المرسل إليه يدخل في الدين مع المدين الأول أي المرسل، ولا يحل محله ضمن أجرة النقل.

ولا يدخل ضمن أجرة النقل طبقاً لنصوص الفقرة الرابعة من المادة السادسة من شروط الاياتا المصاريف الإضافية التي يجب أن يدفعها المرسل في مقابل خدمات الإيداع والتأمين أو أية مصروفات أخرى يدفعها الناقل الجوي أو تابعوه وتكون ضرورية لنقل البضاعة مثل مصاريف إعادة تغليف البضاعة والجمارك ونحوها⁽²⁾. أما المصروفات المتعلقة بالبضاعة وشحنها مثل مصروفات الشحن والتفريغ وأجرة عمال الشحن والتفريغ ونحوها فإنها تكون داخلة ضمن أجرة الشحن لأن هذه المصروفات لازمة لإتمام النقل.

وقد جرت العادة في عقد نقل البضائع أن يتم دفع الأجرة مقدماً عند إبرام العقد وتسليم البضاعة إلى الناقل، وقد يتم الاتفاق على أن دفعها يكون في ميناء الوصول بواسطة المرسل إليه أو صاحب الحق في البضاعة⁽³⁾. ولذلك تكون تكاليف النقل واجبة الدفع:

- عند الانتهاء أي منفذ الدفع، (port paye): هذا هو الأصل والأكثر استخداماً، فإذا لم يدفع المرسل يحق للناقل الجوي عدم القيام بالنقل بناء على الدفع بعدم التنفيذ والعكس فإذا قام المرسل بدفع ثمن النقل ولم يتم الناقل الجوي بعملية النقل فإن المرسل هنا له حق المطالبة باسترداد الأموال وإلغاء عقد النقل الجوي للبضائع.

- عند الوصول (port du): يتم الدفع في الأصل من قبل المستلم أي المرسل إليه وذلك حسب موافقة المرسل والمرسل إليه، والذي لا شأن للناقل الجوي به، إلا أن هذا لا يعفي المرسل من

(1) عبد العزيز بن علي الطويلعي، مرجع سابق، ص 225.

(2) محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 170.

(3) عبد العزيز بن علي الطويلعي، مرجع سابق، ص 225-226.

التزامه بدفع الأجرة، بل العكس، إذا لم يدفع المستلم الأجرة، فهو لا يزال ملزماً بها لشركة الطيران أي الناقل الجوي⁽¹⁾.

ويتم تحديد أجرة الشحن بواسطة الوزن، حيث إن هنالك نوعين من الوزن:

1- الوزن الحقيقي: وهو الوزن المحتسب على أساسه الأجور في حالة الشحنات الثقيلة وذلك بالنسبة لحجمها مثل الآلات وقضبان الحديد والقطع المعدنية.

2- الوزن بالحجم: وهو الوزن المحتسب على أساسه الأجور في حالة الشحن لأوزان كبيرة بالنسبة للشحنات ذات الكثافة المتدنية مثل قبعات الرأس والبلوفرات الصوفية... الخ، وهي تزن كيلو جرام واحد لـ (6000) سنتيمتر مربع أو (366) انش مربع.

وبعد معرفة وزن البضاعة يتم تحديد أجرة النقل بناء على السعر المحدد، حيث يتولى الإتحاد الدولي للنقل الجوي تحديد الأسعار.

والسعر: هو المبلغ المستحق للناقل لشحن وحدة الوزن من مطار إلى مطار آخر وهو يوازي الأجرة.

وهذه الأسعار تتنوع ما بين أسعار عامة ومصنفة وخاصة، فالأسعار العامة تطبق على أي سلعة أو بضاعة ماعدا السلع المصنفة، والأسعار المصنفة أقل من الأسعار العامة تطبق على سلع مصنفة بموجب أرقام، والأسعار الخاصة تطبق على السلع الأساسية بين مناطق معينة من العالم، وهذه السلع تشمل الحيوانات الحية والشحنات الثمينة والأوراق النقدية.

(1) بن صر حورية، مرجع سابق، ص 79-80.

ولا يحتاج الناقل إلى الحصول على ضمانات للحصول على الأجرة متى كان الوفاء بها مقدماً في ميناء القيام، وإلا يحق للناقل عدم الدفع أو عدم قبول البضائع حتى يتم تحصيل رسوم النقل. أما إذا كانت أجرة النقل مستحقة عند تسليم البضاعة، جاز للناقل أن يطلب كفيلاً وفقاً للشروط الواردة في العقد، وله الحق في حبس البضاعة حتى يحصل على أجره⁽¹⁾.

ولضمان دفع أجرة النقل تقرر شروط الأليات في المادة 4/7 -ب أنه يمكن للناقل الجوي أن يشترط تقديم مبلغ على سبيل كفالة الأجرة ويتوازى مع مقدارها، كما تقرر له المادة 4/7 -ب حق تتبع البضاعة وبيعها بالمزاد العام في حالة عدم دفع الأجرة. وبديهي أن يتم تنفيذ حق التتبع وآثاره، كحق الامتياز، وبيع البضاعة طبقاً لأحكام القانون الداخلي للدولة التي تتم على إقليمها هذه الإجراءات⁽²⁾.

وفي هذا الصدد نص المشرع الجزائري في المادة 992 من القانون المدني حق امتياز على المنقولات نتيجة المصاريف التي صرفت في حفظ المنقول وفيما يلزم له من ترميم، ويكون هذا بعد المصاريف القضائية والمبالغ المستحقة للخزينة العامة المباشرة⁽³⁾.

وهذا وجدير بالذكر أن شروط الأليات التي تدرجها شركات الطيران في عقودها، تقرر للناقل الجوي حق امتياز على البضاعة لا يسقط بالتنازل عن حيازتها. ولا تلزم هذه الشروط، أن صحت، غير أطراف عقد النقل ولا تسري في مواجهة الغير⁽⁴⁾.

وفي حالة امتناع المرسل أو المرسل إليه عن دفع الأجرة للناقل الحق في حبس البضاعة طبقاً للقواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني في المواد من 200 إلى 202⁽⁵⁾.

(1) عبد العزيز بن علي الطويلعي، مرجع سابق، ص 226-227.

(2) أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص 287-288.

(3) بن صر حورية، مرجع سابق، ص 80.

(4) محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 170.

(5) إيناس محمد البهجي، مرجع سابق، ص 61.

ثالثاً: إعداد البضاعة:

ويكون ذلك بتغليف البضاعة تغليفاً جيداً من طرف المرسل بحيث يضمن بذلك عدم تعرضها للتلف وتحمل عملية النقل جواً، وهذا التغليف لا يشكل خطراً على البضاعة ولا على باقي أنواع الحمولة المنقولة معها، أما في حالة نقل البضاعة ذات الطبيعة الخطيرة، هنا يلتزم المرسل بتغليفها وتكييفها وفقاً للتعليمات والنصوص التنظيمية التي تحدد كيفية تغليفها، والمشرع أكد على نقل المواد والمنتجات الخطيرة سواء على متن طائرات جزائرية أو أجنبية يتم طبقاً للاتفاقيات الدولية والتشريع الوطني¹، البضاعة المغلفة يجب أن تحمل بطاقات وهي إلزامية بحيث لا يمكن شحن أية حمولة أو طرد بدون توفر البطاقة عليه ويجب أن يؤشر المرسل على البطاقة كل المعلومات الخاصة بالمرسل إليه كالاسم والعنوان ويستطيع وضع توجيهات مثل "جهة الفتح" أو "مادة حساسة" "قابل للكسر" أو تحديد الجهة العليا والسفلى"، وذلك لتسهيل عملية تحميل ورحل البضاعة في الطائرة أو المستودعات⁽²⁾.

الفرع الثاني: حقوق المرسل

وفي مقابل الالتزامات، يتمتع المرسل بجملة حقوق قبل الناقل، ومن هذه الحقوق أنه إذا حررت وثيقة نقل، كان للمرسل أن يطلب من الناقل تسليم صورة منها، أما إذا تحرر وثيقة نقل فإن للمرسل أن يطالب الناقل بوصول موقع منه ومؤرخ يثبت تسلمه الشيء محل النقل.

كما أن للمرسل الحق في توجيه الشيء محل النقل طيلة بقاءه في حيازة الناقل، وننوه أن حق التصرف في البضاعة وهي لا تزال في الطريق مستقل تماماً عن حق ملكية هذه البضاعة لأن انتقال ملكية البضاعة خلال النقل أمر تنظمه القواعد العامة ولا يهم الناقل إلا في الحدود التي

¹ - المادة 144 من قانون الطيران المدني رقم 06/98.

⁽²⁾ بوكموش سرور، مرجع سابق، ص 292.

يستتبع فيها انتقال الملكية تغيير المرسل إليه، فكلما الحقين مستقل عن الآخر، فكيف يكون ثبوت هذا الحق للمرسل (أولاً) وما هي شروطه (ثانياً)؟

أولاً: ثبوت الحق إلى المرسل بالتصرف في البضاعة

المقصود بحق المرسل في التصرف في البضاعة هو إصداره أوامره للناقل الجوي بعدم مباشرة النقل أو بوقفه وإعادة الشيء إليه أو بتوجيهه إلى شخص آخر غير المرسل إليه الأصلي أو إلى مكان آخر وغير ذلك من التعليمات يشترط أن يدفع المرسل أجرة ما تم من النقل وما استحققت عليه من المصروفات وأن يعرض الناقل عما بلحقه من ضرر بسبب هذه التعليمات وعلى أن يقدم للناقل صورة وثيقة النقل التي يكون قد تسلمها لي يدون فيها الناقل التعليمات الجديدة موقعا عليها من المرسل⁽¹⁾، وفقا لما أكدت عليه نص المادة 12 من اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي التزام المتضمنة أن:

"1- مع عدم الإخلال بتنفيذ جميع الالتزامات المترتبة على عقد النقل للمرسل منه حق التصرف في البضاعة إما بسحبها من مطار القيام أو من مطار الوصول وإما بوقفها في أثناء الطريق عند أي هبوط للطائرة إما بطلب تسليمها في جهة الوصول أو في أثناء الطريق إلى شخص آخر غير المرسل إليه المذكور في خطاب النقل الجوي، وإما بطلب إعادتها إلى مطار القيام، طالما استعماله لهذا الحق لا يضر لا بالناقل ولا بالمرسل منه الآخرين وذلك كله مع مراعاة التزامه بدفع المصاريف المترتبة على ذلك.

2- على الناقل عند استحالة تنفيذ أوامر المرسل منه أن يخطر بذلك فوراً.

(1) أكرم ياملكي، القانون الجوي دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 1998، ص 129.

3- يكون الناقل مسؤولاً إذا أذن لأوامر المرسل منه بالتصرف، دون أن يقتضيه تقديم صورة خطاب النقل الجوي المسلمة إليه، وذلك مع عدم إخلال بحقه في الرجوع على المرسل منه بشأن الضرر الذي قد يلحق من جراء ذلك بمن له قانوناً حيازة خطاب النقل الجوي.

4- بالتطبيق لأحكام المادة 13 الواردة بعد، ينتهي حق المرسل منه حيث يبدأ حق المرسل إليه، على أنه إذا رفض المرسل إليه استلام خطاب النقل الجوي أو البضاعة، أو إذا تعذر الاهتداء إليه، استرد المرسل منه حقه في التصرف⁽¹⁾.

وهو نفس الحكم الذي جاء به المشرع الجزائري في قانون الطيران المدني رقم 0698 سابق الإشارة إليه . وذلك في المادة (142) في فقرتها الأولى منه.

وتجدر الملاحظة أن الاتفاقية ونص المادة قد استعملت عبارة "التصرف" علماً أن الأمر لا يتعلق بتاتا بملكية البضاعة، فانتقال هذه الملكية خلال عملية النقل يعد شأنًا خاضعاً للقواعد العامة، ولذلك يفضل بعضهم تسمية هذا الحق بالحق في توجيه البضاعة.

بالإضافة إلى الالتزامات السابق ذكرها، فقد أجازت اتفاقية مونتريال 1999 للشاحن الحق في نقل ملكية البضاعة إلى أي شخص آخر غير المرسل إليه المعين في خطاب النقل، أو تقرير حقوق عينية عليها كرهنها مثال في أثناء عملية النقل الجوي. وهي بذلك قد استجابت لحاجة ضرورية تتطلبها التجارة، ذلك أن المرسل إليه قد يتعرض لإفلاس أو أن يكون المرسل في حاجة ماسة إلى الأموال فيمكن تقديم البضاعة ويكون ذلك ضماناً لقرض من أحد البنوك، غير أن الاعتراف للمرسل بمثل هذه الحقوق يتعين أن تكون وثيقة الشحن الجوي قابلة للتداول⁽²⁾ وهذا الأمر أصبح سارياً، فقد كان الأمر مستحيلاً في المادة 8 من اتفاقية وارسو قبل تعديلها ببروتوكول

(1) المادة 12 من اتفاقية وارسو لعام 1929.

(2) محمودي سماح، مرجع سابق، ص 123.

لاهاي 1955 الذي أضاف المادة 15 من الاتفاقية فقرة ثالثة تجعل الخطاب قابلاً للتداول، الذي أسقط الحاجز الذي كان يمنع المرسل من هذه التصرفات⁽¹⁾.

ثانياً: شروط الحق في التصرف بالبضاعة

إذا كان الحق في توجيه البضاعة قد قرره اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 للمرسل، إلا أن ذلك يتقيد بالشروط التالية:

- أن يقوم المرسل بتنفيذ جميع الالتزامات التي يربتها عقد النقل على عاتقه وأو لها دفع الأجرة حسب الاتفاق.
- تقديم المرسل الصورة المسلمة له من خطاب النقل الجوي إلى الناقل، فإذا قام الناقل بتنفيذ أو أمر المرسل دون مطابقته بهذه الصورة تحمل المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن ذلك.
- أن تكون تعليمات المرسل الصادرة للناقل قابلة للتنفيذ ويصدرها قبل وصول البضاعة وإخطار المرسل إليه بذلك.
- ألا يترتب على تنفيذ أو أمر المرسل أضراراً للناقل أو المرسلين الآخرين مثل تلف بضائعهم بسبب اضطراب حركة النقل تنفيذاً لأوامر المرسل.
- وجدير بالذكر أن الأمر بتوجيه البضاعة أثناء الطريق لا يكون له من أثر في مواجهة الناقل الفعلي إلا إذا وجه أولاً إلى الناقل المتعاقد (مادة 4 من اتفاقية جوادا لاخارا)⁽²⁾.

(1) وهيبه بن ناصر، مرجع سابق، ص 102.

(2) محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 173.

المطلب الثاني

التزامات الناقل الجوي والجزاء المترتب عن عدم تنفيذها

عقد نقل البضائع هو من عقود المعاوضة الملزمة لجانبيين وذلك أن النقل الجوي المقصود هو النقل الجوي التجاري، وفيه يقدم الناقل الجوي خدمة لنقل الضائع مقابل الحصول على أجره، وبعد أن أوضحنا التزامات مرسل البضاعة يجب أيضاً توضيح التزامات الناقل الجوي في (الفرع الأول)، أما (الفرع الثاني) سنتطرق إلى البحث على الجزاء أي المسؤولية المترتبة على هذا الأخير في حالة التخلف عن القيام بأحد الالتزامات الملقاة على عاتقه.

الفرع الأول: التزامات الناقل الجوي

يبدأ عقد نقل البضائع بمجرد ما يأخذ الناقل البضاعة من المرسل، وينتهي بتسليمها للمرسل إليه، فيتطلب إنجاز هذه العملية قيام الناقل بعدة أعمال تتوزع على عدة مراحل، منها ما يتم في مكان القيام (أولاً) تمهيدا لنقلها كتسلم البضاعة من المرسل و شحنها و رصها على متن وسيلة النقل لكي تكون صالحة و مناسبة لتنفيذ عملية النقل، ومنها ما يتم أثناء عملية النقل (ثانياً) بمعنى المحافظة عليها و احترام المدة المحددة في نقلها، وأيضاً ما يتم في مكان الوصول (ثالثاً) كالعامل على تفريغ البضاعة من على متن وسيلة النقل وتسليمها لصاحب الحق فيها و سنتطرق فيما يلي لعرض هذه الالتزامات حسب مراحل إنجازها.

أولاً: التزامات الناقل الجوي في مكان القيام

الالتزام الأساسي للناقل الجوي والهدف من إبرام عقد النقل الجوي للبضاعة وهو قيامه بإتمام عملية نقل البضاعة جواً، وعليه فإن هذه الالتزامات تتمثل فيما يلي استلام الناقل للبضائع و شحن و رص البضائع⁽¹⁾ على متن وسيلة النقل.

(1) بن ناصر وهيبية، مرجع سابق، ص 94.

1. استلام البضائع: على إثر إبرام عقد النقل تبدأ التزامات الناقل باستلام الشحنة المتفق عليها، من المرسل أو من ينوب عنه تمهيدا لنقلها إلى مكان الوصول⁽¹⁾.

ويحق للناقل الجوي عند استلامه للبضاعة من قبل المرسل يجب عليه التحقق مما إذا كانت البضاعة مستوفية للمتطلبات أي أنها مطابقة للبيانات و الأوصاف الواردة في رسالة النقل الجوي، وإذا تبين أن البضاعة معيبة أو أن المرسل لم يفي بوعده بتغليف البضاعة فإن الناقل الجوي غير مستعد بقبول الشحنة ، فإذا لم يمارس الناقل الجوي حقه في معالجة و استلام الحمولة دون تحفظ، فيفترض عليه تسلمها بالحالة التي وضعت عليها بيانات رسالة النقل الجوي كما قدمها إليه المرسل، ويكون عليه لنفي هذه البيانات اثبات العكس بإقامة الدليل على عدم صحتها وهذا وفقا لما يفهم من نص المادة 141 فقرة 2 و 3 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98. إذا كان الفحص يتطلب فتح العبوة او الحاوية فيجب اخطار المرسل للمشاركة في الفحص، فإذا لم يحظر في الموعد المحدد جاز للناقل الجوي إجراء الفحص في حالة غيابه، ويجوز للناقل الجوي أيضا الرجوع على المرسل إليه بمصاريف الفحص⁽²⁾.

وتكون البضاعة مقبولة إذا لم يتم رفضها من قبل الناقل الجوي، ويمكن أن يحدث هذا الرفض لعدة أسباب مثل وجود عيب واضح أو إذا كانت البضاعة مهربة مما تحرم القوانين نقلها أو أن تغليفها معيبا ولا يمكن نقله جوا، وإذا تبين للناقل أن البضاعة المقدمة لا تتطابق مع البيانات المعلنة في رسالة الشحن الجوي، كأن يقدم بضاعة تتطلب أجورا أعلى أو البضائع التي تتطلب نقلها شروطا خاصة لا يمكن استيفاؤها (كالمواد القابلة للاشتغال).

(1) هاني دويدار، مرجع سابق، ص 55.

(2) بن صر حورية، مرجع سابق، ص 82.

وعند قبول البضاعة من قبل الناقل الجوي بعد فحصها هنا يبدأ التكفل بالبضاعة (الاستلام الفعلي للبضاعة)، وعليه فإن الأضرار التي تكون للبضاعة قبل التكفل بها لا تكون خاضعة لنظام مسؤولية الناقل الجوي، قد يحكمها عقد إيداع أو نظام نقل بري أو بحري.

والأصل أن تحديد زمان ومكان الاستلام للبضاعة. من قبل الناقل الجوي بالاتفاق بين طرفي العقد، إلا وأنه حتى يكون الناقل الجوي خاضع للأحكام عقد النقل الجوي للبضائع، قد يتم تحديد زمان ومكان استلام البضاعة في بداية فترة الشحن الجوي. وهذا ما نصت عليه المادة 146 من قانون الطيران المدني وكذا المادة 18 من اتفاقية وارسو المبرمة في 1929 بداية فترة النقل الجوي في المطارات أو على متن الطائرة، يعتمد ذلك على اتفاق بين المرسل والناقل الجوي. أما في حالة استلام البضاعة في مواقع أخرى غير المطار فلن يتم تضمينها، ولا تدخل في فترة النقل الجوي⁽¹⁾. وبعد استلام الناقل الجوي للبضاعة ينشأ في ذمته التزام آخر بحيث يقوم بشحنها ورسها داخل مخازن الطائرة⁽²⁾.

2. شحن ورس البضاعة:

وبعد استلام الناقل الجوي للبضائع، يقع عليه التزام آخر وهو شحن البضائع على متن وسيلة النقل ورسها داخل مخازن الطائرة.

أ - شحن البضائع:

وعقب استلامه للبضائع يتعين عليه بشحنها، ويقصد بالشحن أي معناه وضع البضائع على متن وسيلة النقل التي ستقلها إلى مطار الوصول، ويستوي أو يستحسن أن يكون ذلك متحققاً يدوياً أو باستخدام أدوات ومعدات خاصة.

(1) بن صر حورية، المرجع السابق، ص 83.

(2) فريد العريني، مرجع سابق، ص 168.

ب - رص البضاعة:

يتعين أو يستوجب قبل انطلاق الرحلة رص البضاعة التي على متن الطائرة ويقصد بالرص أي معناه تستيف وترتيب البضائع وتنظيمها داخل العربات أو المراكب المهيأة للتقل على نحو يسمح بتوفير الحماية اللازمة للبضائع أثناء النقل.

الأصل من وقوع الالتزام بالشحن والرص على عاتق الناقل الجوي، هو أن هاتين العمليتين تتصلان اتصالاً وثيقاً بسلامة الرحلة الجوية، ولأن الناقل بما لديه من وسائل وإمكانات فنية، أدري من المرسل بما تقتضيه هذه السلامة من متطلبات وقد يحدث أن يشترط في العقد تولي المرسل عملية الشحن، لاسيما في النقل الجوي الغير المنتظم أو بحسب الطلب. ومع ذلك فإن هذا الشرط لا يعني حرمان الناقل من التأكد من عدم اخلال عملية الشحن بأمن وسلامة الطائرة⁽¹⁾.

وقد أوجبت مختلف قوانين الطيران المدنية على المستثمر ألا يسمح بتحميل الطائرة إلا تحت إشراف شخص مدرب قام المستثمر بتزويده بمعلومات كتابية كافية بخصوص توزيع الحمولة وتثبيتها وتأمينها بحيث يضمن أن يتم نقل الحمولة بأمان طوال الرحلة.

ثانياً: التزامات الناقل أثناء الطريق:

إن أهم التزام يقع على عاتق الناقل هو محافظته على البضاعة أثناء عملية النقل، وكذلك احترام ميعاد النقل الذي يدل على جديته في قيامه بعمله وحسن نيته في تنفيذ عقد النقل الجوي للبضائع.

1- المحافظة على البضاعة.

إن التزام الناقل الجوي بالمحافظة على البضائع أثناء الرحلة الجوية، يعتبر من أهم الالتزامات الواقعة على عاتقه، لذا يترتب عليه المحافظة على البضاعة التي بحوزته، والتي تم استلامها من

(1) هاني دويدر، مرجع سابق، ص 56-57.

المرسل إلى غاية يوم تسليمها إلى المرسل إليه وهذا ما يفهم من خلال نص المادة 146 من القانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 المقابلة لنص المادة 18 من اتفاقية وارسو المبرمة عام 1929. وهذا على اعتبار أن الناقل الجوي ملتزم بتحقيق نتيجة تتمثل في وصول البضائع كاملة وسليمة، فإنه ملتزم برص هذه البضاعة على نحو يحميها من مخاطر الطريق⁽¹⁾.

حيث في مثل هذه العقود يكون التزام الناقل خاضعا إلى قواعد المسؤولية العامة والتي تقضي بأنه ناتج من التزام تعاقدى، يقع على عاتقه والذي يتمثل في العناية العادية أثناء الطريق أي من مكان القيام إلى مكان الوصول كأن يعيد حزم الأشياء أو اصلاح أغلفتها وغيرها من التدابير الوقائية لكنه غير ملزم بالقيام بالعناية الغير العادية⁽²⁾.

- مثال عن الأمثلة العادية: أن يقوم الناقل الجوي بتأمين درجة الحرارة الملائمة، كما في حالة نقل المواد الغذائية التي تستلزم برودة لحفظها وكذلك تأمين منافذ التهوية اللازمة كما في نقل الزهور مثلا⁽³⁾.

- مثال عن الأمثلة الغير العادية: كرش النباتات بالماء أو إطعام الحيوانات أو تقديم الخدمات الطبية له. فهذه الأعمال لا يلتزم الناقل بالقيام بها إلا إذا اتفق على مثل هذه التدابير بينه وبين المرسل⁽⁴⁾.

2- نقل البضائع في المدة المحددة:

من المهم جدا أن تلتزم شركات النقل الجوي مواعيد النقل، وهذا يدل على جديتها وبالإضافة إلى العقد الذي وقعه المرسل معه فقد بذل جهده ونزاهته في تنفيذ عقد النقل الجوي للبضائع، وهذا نظرا لسرعته في هذا المجال فإن أهمية التسليم في الوقت المحدد تظهر بشكل خاص للمرسل إذا كان

(1) هاني دويدر، مرجع سابق، ص 59 .

(2) إيناس محمد البهجي، مرجع سابق، ص 59.

(3) هاني دويدر، مرجع سابق، ص 60.

(4) إيناس محمد البهجي، مرجع سابق، ص 59.

هو البائع فهو ملزم باحترام الاتفاق مع المشتري والذي يكمن أهمية بالنسبة للمرسل في وصوله. أكدت المادة في 06 من شروط الأليات (الاتحاد الدولي للنقل الجوي - IATA) على أن مواعيد الرحيل والوصول المحددة من قبل الناقل الجوي في العقد أو بأي وثيقة أخرى لا تعد جزءاً من عقد النقل الجوي، وإنما مجرد مؤشر تقريبي لمتوسط الوقت الذي يمكن أن تستغرقه عملية النقل، حيث أن للناقل رخصته في إتمام عملية نقل البضاعة خلال "فترة معقولة" يحددها قاضي الموضوع والذي يأخذ بنظر الاعتبار طبيعة البضاعة فيما إذا كانت سريعة التلف⁽¹⁾.

وبالرجوع إلى قانون الطيران المدني الجزائري في المادة 143⁽²⁾ التي تنص "...أو لم تصل بعد انقضاء سبعة أيام بعد التاريخ المتوقع لوصولها يحق للمرسل إليه أن يطالب الناقل الجوي بالحقوق الناتجة عن عقد النقل " وهي المادة المقابلة للمادة 13 من اتفاقية وارسو المبرمة في عام 1929 والتي جاء فيها: "...إذا لم تكن البضاعة قد وصلت بعد انقضاء مدة سبعة أيام من التاريخ الذي كان يتعين وصولها فيه، حق للمرسل إليه أن يتمسك في مواجهة الناقل بحقوقه الناشئة عن عقد النقل".

ثالثاً: التزامات الناقل في مكان الوصول:

إن إنهاء الناقل من عملية النقل وإيصال البضاعة للمكان المتفق عليه، هنا سيقوم بإفراجها من متن وسيلة النقل بعدها يقوم بتسليمها للمرسل إليه.

1-تفريغ البضاعة:

يقصد بتفريغ البضائع إنزالها من سياق النقل والتفريغ عملية مادية يعني إخراج البضاعة من وسيلة النقل⁽³⁾ تمهيدا لتسليمها للمرسل إليه، والأصل أن عملية التفريغ يتولاها الناقل الجوي لذلك يسأل

(1) بن صر حورية، مرجع سابق، ص 93-94.

(2) المادة 143 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98.

(3) هاني دويدر، مرجع سابق، ص 62.

هذا الأخير عن الهلاك أو التلف الذي يلحق البضائع أثناء التفريغ مالم يكن هناك اتفاق خاص أو عرف يقضي بغير ذلك.

وتقضي القواعد العامة في عقد النقل عموماً أنه لا يوجد ما يمنع من الاتفاق على تحمل المرسل إليه عملية التفريغ وبالتالي لا يكون الناقل مسؤولاً عما قد يقع من أضرار، كما أن مصاريف التفريغ يتحملها أصلاً الناقل مع جواز الاتفاق على تحميلها للمرسل إليه.

2- تسليم البضاعة للمرسل إليه:

يعتبر تسليم البضائع من أهم التزامات الناقل لأنه بالتسليم تنقضي فترة النقل التي يبقى خلالها الناقل ضامناً بسلامة البضائع، ويقصد بالتسليم هو ذلك التسليم الفعلي إلى صاحب الحق في البضاعة أو نائبه الذي تنتقل إليه حيازته و يتمكن من فحصها وهذا وفقاً لما ورد في المادة 138 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 بتسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني، إذ يجب على الناقل الجوي التحقق من أن يرد تسليم المرسل إليه على ذات البضاعة المبنية في رسالة النقل الجوي، فلا يكون هناك تسليم إذا سلمت له بضاعة غير بضاعته وعليه الناقل الجوي ملزم بأن يسلم المرسل إليه ذات الوزن وذات البعد الثابت في رسالة النقل الجوي، وإلا كان مسؤولاً عن ذلك طبقاً للمادة 111 فقرة 02 من اتفاقية وارسو المبرمة عام 1929 المقابلة للمادة 141 من قانون الطيران المدني الجزائري 06/98.

بحيث إذا تقدم المرسل إليه لتسليم البضاعة يجب على الناقل أن يتأكد من شخصية المرسل إليه ولا يسلمه البضاعة إلا إذا أبرز له رسالة النقل الجوي والتحقق من شخصيته، كما قد يسأل الناقل الجوي إذا سلم البضائع إلى شخص آخر غير المرسل إليه، ويعد خطأ الناقل في عدم التأكد

من شخص المرسل إليه⁽¹⁾. ويتم تحديد زمان ومكان استلام البضاعة في ميناء الوصول إن مبدأ حسن النية يقضي بأن يقوم الناقل الجوي بتسليم في الميعاد المحدد في عقد النقل الجوي للبضائع متى كان ذلك ممكناً، وإلا في موعد معقول في حالة عدم الاتفاق على ميعاد معين ولا ينفي ذلك ما تنص عليه شروط الاياتا من عدم اعتبار جداول المواعيد جزء من العقد وفقاً للمادة 06فقرة 02 رقم (أ) منها. ويتم تسليم البضاعة للمرسل إليه أو ممثله حسب الاتفاق بين المرسل والناقل، والذي يكون حسب الأصل في مطار الوصول، إلا أنه قد يبقى على خلاف ذلك كأن يتم الاتفاق على تسليم البضاعة في مكان إقامة المرسل إليه والتسليم الذي يقع خارج المطار⁽²⁾.

فهل يعتبر التسليم الذي يقع خارج المطار، تسليم خاضع للأحكام عقد النقل الجوي للبضائع؟

للإجابة على هذا السؤال يجب أن نبين أن بتسليم الناقل الجوي للبضاعة تنتهي مرحلة التكفل الجوي للبضاعة طبقاً لعقد النقل الجوي للبضائع وهذه الأخيرة لا تكون إلا عند انتهاء فترة النقل الجوي وهذا ما يفهم من المادة 146 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 والمادة 18 من اتفاقية وارسو اللتان نصتا على أن فترة النقل الجوي هي التي تكون في المطار أو على متن الطائرة أو في حالة الهبوط الاضطراري، وعليه لتنفيذ عقد النقل الجوي للبضائع يجب أن يتم تسليم البضاعة للمرسل إليه في مطار الوصول أو على متن الطائرة.

كما قد تكون البضاعة المنقولة جواً بالطائرة إلى مطار الوصول محل قبول أو رفض من المرسل إليه ويحق لهذا الأخير عند تسليمه للبضاعة أن يفحصها كي يتبين ما يكون قد أصابها أثناء النقل من هلاك جزئي أو تلف، وعلى الناقل أن يمكنه من فحص البضاعة قبل تسليم المرسل

(1) هاني دويدار، مرجع سابق، ص 63.

(2) بن صر حورية، مرجع سابق، ص 89.

إليه لها. وتجدر الإشارة في هذا الصدد إلى أن فحص البضائع يقتضي على التحقق من مطابقتها للبضائع المسلمة للبيانات الواردة في رسالة النقل الجوي.⁽¹⁾ وعند رفض المرسل إليه البضاعة يكون لسبب أو آخر كما لو تلفت البضائع مثلاً أو تأخر وصولها بحيث لم يعد له مصلحة في استلامها⁽²⁾. كما قد يستحيل تسليم البضاعة للمرسل إليه بسبب خطأ في العنوان ففي هذه الحالة تتحدد واجبات الناقل الجوي على ضوء قانون دولة التسليم.

وتنص المادة 03/142 من القانون الطيران المدني رقم 06/98 على أنه " في حالة تعذر تنفيذ أوامر المرسل فعلى الناقل أن يخطر به ذلك فوراً وإذا رفض المرسل إليه رسالة النقل الجوي أو البضاعة إذا تعذر الاتصال به، يحتفظ المرسل بحقه في التصرف في البضاعة ". وفي حالة عدم وجود هذه التعليمات أو عدم ملائمتها لظروف النقل، فإن الناقل الجوي يستطيع بعد إخطار المرسل كتابة بواقعة عدم التسليم أن يعيد البضاعة إلى مطار القيام في انتظار تعليمات من المرسل و في حالة عدم وصول تلك التعليمات خلال 30 يوماً، يجوز للناقل الجوي التصرف فيها كلها أو بعضها منها بالبيع بالمزاد العلني أو بالممارسة⁽³⁾.

الفرع الثاني: الجزاء المترتب عن عدم تنفيذها

يتطلب عقد النقل الجوي للبضائع تنفيذه من أحد أطرافه بالشروط المتفق عليها، ولكن في حالة ما إذا وقع هناك عدم التنفيذ أو التأخير في التنفيذ يترتب على ذلك جزاء لذا سوف نتطرق في هذا الفرع إلى إخلال الناقل بتنفيذ التزاماته في مكان القيام (أولاً)، ثم إخلاله بتنفيذ التزاماته أثناء الطريق (ثانياً) وأخيراً في مكان الوصول (ثالثاً).

(1) هاني دويدار، مرجع سابق، ص 64.

(2) محمد فريد لعريني، مرجع سابق، ص 168.

(3) بن صر حورية، مرجع سابق، ص 98.

أولاً: إخلال الناقل بتنفيذ التزاماته في مكان القيام

يقوم الناقل قبل القيام بعملية النقل استلام البضاعة من المرسل وشحنها وحرصها في الطائرة بطريقة سليمة. فالشحن هو وضع البضاعة في الطائرة التي ستقلها إلى مطار الوصول، والناقل الجوي الذي يرص البضاعة في مخازن الطائرة، ويتولى شحنها فيها، وربطها بمختلف العناصر سواء بعضها ببعض أو بالحبال والأركان والفواصل بشكل يجنبها أي احتكاك خطير بهيكل الطائرة أو قفصها، مما يتوجب عليه اتخاذ التدابير الضرورية التي من شأنها تلافي وقوع أي ضرر يلحق بالبضاعة. وإذا أخل الناقل بالتزامه نتيجة خطئه أو إهماله نتيجة الرص المعيب كالرص في مكان غير صالح لانعدام التهوية، أو وضعها إلى جانب مواد خطيرة أثرت على البضاعة وأدت إلى تلفها، تعد إخلال من جانب الناقل الجوي يوجب المسؤولية، لأن شحن البضاعة ولرصها في مخازن الطائرة تعد من الأمور الفنية التي يتعين على الناقل مراعاتها باعتباره المسؤول الأول عن سلامتها⁽¹⁾.

ثانياً: إخلال الناقل بتنفيذ التزاماته أثناء الطريق

1. الإخلال بالالتزام بالمحافظة على البضاعة: يسأل الناقل الجوي عن كل تلف يصيب البضاعة أثناء فترة نقلها والقصود بالتلف هو أن تصل البضاعة كاملة من حيث مقدارها ولكن في حالة معيبة كلياً أو جزئياً مما تثار مسؤولية الناقل الجوي عن التلف ما لم يكون التلف سابقاً للنقل ومثبتاً في خطاب النقل⁽²⁾. باعتبار أن البضاعة تعتبر في حياة الناقل الجوي وتحت حراسته أثناء فترة النقل، فيتوجب على الناقل اتخاذ الاجراءات الكفيلة للمحافظة عليها ففي الحالة التي

(1) مزعاش عبد الرحيم، مسؤولية الناقل الجوي، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، السنة الدراسية 2016/2017، ص 102.

(2) جيلالي سميرة، المسؤولية الناشئة في حالة إخلال الناقل الجوي للبضائع بالالتزام بالسلامة، جامعة أبو بكر بلقايد، المجلد الثاني، العدد التاسع، مارس 2018، تلمسان، ص 801.

تكون من المجوهرات أو الأحجار الكريمة وجب على الناقل تعيين حارس عليها نظراً لقيمتها الثمينة⁽¹⁾، كما قد يعامل الناقل معاملة متعهد النقل في الحالة التي يكون النقل متعدد الوسائط أي بطريق الجو البر أو الجو والبحر كرحلة نقل واحدة، حيث يلتزم متعهد النقل باتخاذ التدابير الضرورية لضمان سلامة البضائع⁽²⁾.

وفقاً لاتفاقية وارسو يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن ضمان المحافظة على البضاعة وسالمتها حيث يكون مسؤولاً إذا هلك البضاعة أو تلفت إن كان ذلك الهلاك أو التلف جزئياً أو كلياً ويعفي من تلك المسؤولية إذا أثبت أنه:

1. قد قام بكل ما من شأنه منع حدوث الضرر للبضاعة.
2. استحال عليه ذلك.
3. أثبت أن الضرر يعود إلى العيب الذاتي للبضاعة أو خطأ المرسل -الشاحن⁽³⁾.

إذاً لكي تتحقق مسؤولية الناقل الجوي عن سلامة البضاعة فلا بد من توفر الشروط التالية:

- وقوع الحادث المسبب للضرر (أي حدوث واقعة).
- أن يقع الحادث خلال فترة النقل الجوي⁽⁴⁾.

حددت المادة 2/18 من اتفاقية وارسو معنى "فترة النقل الجوي" وعرفت أنها الفترة التي تكون فيها البضائع في حراسة الناقل سواء أكان ذلك في المطار أو على متن الطائرة أو في أي

(1) أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص 285.

(2) محمودي سماح، مرجع سابق، ص 115.

(3) أمير جعفر شريف، التنظيم القانوني لمسؤولية المدنية للناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب البضائع، مجلة علمية دورية محكمة تصدر عن الجامعة اللبنانية الفرنسية، المجلد (6)، العدد (2)، ربيع 2021، أربيل، كوردستان، العراق، ص 776.

(4) المادة 1/18 من اتفاقية وارسو لسنة 1929.

مكان آخر عند الهبوط خارج المطار (الهبوط الاضطراري) واستتنتت الفقرة 03 من المادة 18 من نفس الاتفاقية بعض الحالات من النقل التي لا تدخل في فترة النقل الجوي بنصها: "لا تتضمن مدة النقل الجوي لأي نقل بري أو بحري أو نهري يحدث خارج مطار. على أنه حدث مثل هذا النقل عند تنفيذ عقد النقل الجوي بقصد الشحن أو تسليم أو النقل من طائرة إلى أخرى فإن كل ضرر يحدث يفترض فيه أنه قد نجم عن حادثة وقعت خلال النقل الجوي مالم يقيم الدليل على عكس ذلك"⁽¹⁾.

منه نستنتج أن اتفاقية وارسو وضعت شرطين لقيام هذه الفترة وهما:

- أن تكون البضائع المسجلة في حراسة الناقل.
- أن تكون هذه الحراسة متحققة في مجال المرحلة الجوية سواء على متن الطائرة أو في المطار أو في حالات الهبوط الاضطراري خارج المطار⁽²⁾.

أخذ المشرع بأحكام المادة 18 من اتفاقية وارسو في فحوى المادة 146 من قانون 06/98 فأكد في الفقرة الأولى منها على أن: "يكون الناقل بالطائرة مسؤولاً عن الخسائر والأضرار 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 تحت حراسة الناقل الجوي، سواء كان ذلك في المطار أو على متن الطائرة أو في أي مكان، في حالة هبوط هذه الأخيرة خارج محطة جوية"⁽³⁾. أما المادة 2/146 من قانون الطيران المدني الجزائري اعتبرت أن مدة النقل الجوي لا تغطي أي نقل بري أو بحري يتم خارج المحطة الجوية، أما إذا تم مثل هذا النقل لأجل تنفيذ

(1) نص المادة 3/18 من اتفاقية وارسو لسنة 1929.

(2) بوكموش سرور، مرجع سابق، ص 302.

(3) المادة 2/146 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98.

عقد النقل الجوي لأجل الشحن أو التسليم أو إعادة التسليم يفترض في الضرر اللاحق بالبضائع أو الأمتعة أنه وقع أثناء النقل الجوي إلا أنه يمكن إثبات عكس ذلك⁽¹⁾.

2. الإخلال بالالتزام باحترام مواعيد النقل: نصت اتفاقية وارسو على مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في توصيل البضاعة وتحقق هذه المسؤولية بتوفر الشروط التالية:

- أن يكون هناك تجاوز كبير في ميعاد وصول البضائع، أما إذا كان التأخير أو التجاوز معقولاً فلا يعد الناقل مخالفاً بالتزامه بتوصيل البضائع في الميعاد.
- كما يجب أن يلحق المرسل أو المرسل إليه ضرراً من جراء هذا التأخير غير المعقول، كوصول البضاعة المنقولة بعد انتهاء الموسم المحدد لبيعها، الذي يترتب عليه ضرر يصيب المرسل إليه بسبب عدم إمكانية بيعها أو بيعها بسعر أقل من سعر التكلفة.
- يقع على عاتق المتضرر إثبات أن ضرراً قد أصابه من جراء خطأ الناقل يتمثل في التأخير في وصول البضاعة إليه⁽²⁾.

نظم المشرع حالة مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في المادة 147 من قانون 06/98 بنصها: "الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر الناتجة عن تأخر في النقل الجوي للأشخاص والأمتعة والشحن طبقاً للقواعد المنصوص عليها في التشريع المعمول به"، وقد استمد هذا النص من أحكام المادة 19 من اتفاقية وارسو بحيث يجب أن يلحق صاحب البضاعة خسائر أي ضرر جراء التأخير حتى تثار مسؤولية الناقل الجوي⁽³⁾. هذه القرينة يمكن اثبات عكسها إذا برهن الناقل الجوي أنه اتخذ

(1) المادة 3/146 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98.

(2) جيلالي سميرة، مرجع سابق، ص 104.

(3) بوكموش سرور، مرجع سابق، ص 306.

صحة كل مندوبيه الإجراءات الضرورية لتقادي الخسارة أو استحالة اتخاذهم ذلك أو أن الخسارة ناتجة عن عيب في البضاعة⁽¹⁾.

أكدت المادة 06 من شروط الأياتا (الاتحاد الدولي للنقل الجوي - IATA) على أن مواعيد الرحيل والوصول المحددة من قبل الناقل الجوي في العقد أو بأي وثيقة أخرى لا تعد جزءاً من عقد النقل الجوي، وإنما مجرد مؤشر تقريبي لمتوسط الوقت الذي يمكن أن تستغرقه عملية النقل. ولكن هذا لا يعني بأن الناقل الجوي حر في تنفيذ التزامه بإتمام النقل في الوقت الذي أراده، وإنما تفيد التزامه بإتمام النقل في الميعاد المعقول. أي أن مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير لا تتعدى إلا إذا حصلت تجاوزات غير عادية للميعاد المتفق عليه⁽²⁾.

كذلك إذا حصل تأخير أثناء فترة النقل الجوي فيسأل الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية وارسو وإن كان خارجها فيسأل طبقاً لقواعد الإسناد في قانون المحكمة المختصة بالفصل في النزاع⁽³⁾.

ثالثاً: إخلال الناقل بالتزاماته في مكان الوصول:

يتوجب على الناقل عند بلوغ الطائرة مقصدها النهائي بمطار الوصول (عمل فعلي) الناقل الجوي القيام بعملية تفريغ البضائع من على متن الطائرة وتسليمها إلى المرسل إليه، حيث لا يجوز للناقل الجوي أو تابعيه التخلي عن الإشراف على عملية التفريغ، لكون هذه المهمة تدخل ضمن الالتزامات الملقة على عاتق الناقل⁽⁴⁾، وإذا أخل بها تشغل مسؤوليته، ما لم يكن هناك اتفاق بين

(1) الفقرة 1 و2 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98.

(2) إيناس محمد البهجي، مرجع سابق، ص 66.

(3) سويح سهام، عقد النقل الجوي، مذكرة مكملة لمقتضيات نيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون اعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بوضياف، المسيلة، السنة الجامعية 2015/2016، ص 54.

(4) مزعاش عبد الرحيم، مرجع سابق، ص 103.

طرفي عقد النقل يقتضي أن عملية التفريغ وما يترتب عنها من مخاطر تقع على عاتق المرسل أو المرسل إليه⁽¹⁾.

وتبقى هذه البضاعة بعد عملية التفريغ تحت حراسة الناقل إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه، لذلك يجب على الناقل بمجرد وصول البضاعة إخطار المرسل إليه حتى يتسنى له استلامها⁽²⁾.

ونظراً لأهمية عملية التسليم-لتنفيذ عقد النقل- يجب على الناقل مراعاة العناية والحرص في إتمامها، كأن يتحقق من شخصية المرسل إليه وصفته في تسلم البضاعة المنقولة جواً، وإلا يكون مخطئاً، وبالتالي تقوم مسؤوليته عن تسلم البضاعة إلى شخص آخر غير المرسل إليه.

وعليه يمكن القول أنه من أجل تحقق مسؤولية الناقل الجوي للبضاعة عن خطئه لابد أن يؤدي ذلك إلى ضرر مادي يصيب البضاعة خلال فترة النقل الجوي التي تشتملها مسؤوليته، ويمنح الضرر صاحب البضاعة الحق في التعويض.

ويتمثل الضرر المادي الذي يلحق الشاحنين في ذمتهم المالية في هلاك البضاعة أو تلفها أو ضياعها، أو التأخير في إيصالها إلى المكان المتفق عليه، نتيجة خطأ الناقل الجوي الذي أخل بالتزامه التعاقدي بالمحافظة على البضاعة، بحيث يسأل الناقل عما لحق الشاحن من خسارة وما فاتته من كسب⁽³⁾.

(1) هاني دويدار، مرجع سبق، ص 269.

(2) مزعاش عبد الرحيم، مرجع سابق، ص 103.

(3) بوكموش سرور، مرجع سابق، ص 111.

خاتمة

خاتمة:

يتجلى لنا بعد الانتهاء من دراستنا أن عقد النقل الجوي للبضائع يتعهد بمقتضاه الناقل الجوي بأن ينقل بضاعة معينة بواسطة الطائرة من محطة جوية إلى أخرى على أن يتم ذلك بمقابل، بحيث ينعقد هذا الأخير بمجرد تطابق إرادتي الأطراف المتمثلة في المرسل والناقل الجوي لأنه من العقود الرضائية، وبعد أن يتوفر هذا الشرط فإن العقد يصبح ساري المفعول منتجا لأثاره القانونية.

يعد النقل الجوي في الجزائر - كغيره من أنواع النقل - من الأملاك الوطنية، لذا يجب عمى الدولة ضمانه، وهو كذلك نشاط اقتصادي وتجاري. ونظرا لأهمية وإستراتيجية هذا النوع من النقل، نظم من خلال نظام قانوني خاص به، ألا وهو قانون الطيران المدني الجزائري.

لذا فإن تقنين هذا التشريع الجزائري جاء ضروري لمواكبة التطورات والتحولات التي عرفها قطاع النقل لاسيما الجوي في الجزائر في السنوات الأخيرة وتكييفه مع المتطلبات الجديدة للمنظمة الدولية للطيران المدني. فصدر القانون رقم 98 / 06 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني الجزائري والمعدل عدة مرات. فقد وضع المشرع الجزائري تعريف جامع لعقد النقل الجوي للبضائع وذلك بحسب نص المادة 138 من قانون الطيران المدني.

من خلال دراستنا للموضوع توصلنا إلى مجموعة من النتائج تتمثل في:

- ينقسم عقد النقل الجوي للبضائع إلى جزئين يسمى الأول ب "النقل الجوي الداخلي" وتحكمه القوانين الداخلية إضافة إلى "النقل الجوي الدولي" وتحكمه اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها، وجزء آخر يسمى ب "النقل الجوي المنتظم وغير المنتظم" المنصوص عليهما في المادتين 110 و 111 من قانون الطيران المدني الجزائري.
- يعتبر عقد النقل الجوي للبضائع من العقود الرضائية، بحيث ينعقد بتطابق إرادتي الناقل الجوي والمرسل دون ثمة حاجة لإجراء لاحق فهو لا يشترط لانعقاده شكل خاص، إلا أن يشترط

الكتابة لإثباته نظراً لما يتضمنه من بيانات تفصيلية في رسالة النقل الجوي عن البضاعة ومواعيد وشروط عملية النقل، ومقدار الأجرة المتفق عليها وغيرها من البيانات التي لا يمكن تصورها إلا بالكتابة.

- بالرغم من أن عقد النقل الجوي للبضائع من قبيل العقود الرضائية، إلا أن الواقع العملي يفرز عقوداً تتلاشى فيها إرادة أحد الطرفين أمام قوة الطرف الآخر، إذن فالمرسل أو الشاحن لا يناقش شروط العقد خاصة في مواجهة القوة الاقتصادية الكبيرة للناقل، وهذا ما يفسره فكرة عدم التوازن بين طرفي العقد الشاحن والناقل، ذلك أن وثائق الشحن يجري إعدادها سلفاً بمعرفة شركات الملاحة وفق عقود نموذجية مطبوعة، بحيث لا يكون للشاحن حرية المناقشة في تعديل في شروطها، وحتى في حالة وجود أكثر من ناقل في المحطة، فإن الشاحن يظل عاجزاً عن مفاوضة أي منهم في شروط وثيقة النقل، نظراً للتشابه بين شروط الناقلين وأجور النقل التي يتفقون عليها في المؤتمرات الجوية.

- كما يعتبر من العقود الملزمة لجانبين، وذلك لما يترتب من التزامات محددة، مرتباً آثار التي تمتد إلى كل من المرسل والناقل، فالمرسل يلتزم بتسليم البضاعة إلى الناقل وذلك أن تكون محزومة ومغلقة عليها كل المعلومات والعلامات الرئيسة لتعريف بها، إضافة إلى تقديم البيانات الصحيحة عن البضائع والتي تكون مقيدة في رسالة النقل الجوي ومن التزاماته كذلك دفع الأجرة إلى الناقل والتي تختلف بحسب اختلاف طبيعة البضاعة المنقولة. أما الناقل فيمكن تصنيف الالتزامات الملقاة على عاتقه على حسب ترتيبات عملية النقل إلى التزامات في مكان القيام، وأثناء عملية النقل، وبعد القيام بالنقل أي في مكان الوصول، فالتزاماته في مكان القيام تتمثل في جعل الطائرة صالحة لتنفيذ عملية النقل، ويكون ذلك بخلوها من العيوب التي تمنعها من مواجهة أخطار الجو، وتزويدها من قبل المالك أو المستأجر بما يلزمها من مؤن وأدوات ضرورية للنقل الجوي، ومن التزاماته كذلك قبل النقل شحن البضائع ورصها وتثبيتها، أما التزاماته أثناء عملية النقل فتكون بالمحافظة على البضاعة ويكون ذلك حسب طبيعة البضاعة

وحسب ما هو متفق عليه بين الطرفين كتأمين درجة حرارة ملائمة والغرف المبردة لحفظ البضائع المتفق على نقلها، وكذلك احترام ميعاد النقل، بحيث يكون التسليم في المدة المتفق عليها، وفي المحطة الجوية المحددة، وأخيراً تنتهي التزاماته بتفريغ البضاعة وتسليمها إلى المرسل إليه وهي المرحلة في مكان الوصول.

من خلال دراستي المتواضعة هذه أقدم جملة من الاقتراحات الخاصة بأحكام عقد النقل الجوي للبضائع المنصوص عليها ضمن قانون الطيران المدني الجزائري، والتي أرى بأنها كفيلة بسد النقص الذي يعتريها، وهي كالاتي:

- على المشرع الجزائري تحديث التشريعات الوطنية لمواكبة التطور الحاصل على الصعيد الدولي، وذلك بالمصادقة على اتفاقية مونتريال لعام 1999.
- تعديل المواد المنظمة لالتزامات الناقل الجوي بما يتماشى والاتفاقيات الدولية الجديدة وإجراء دراسات حولها للإسراع في الانضمام إليها.
- افتقاد القانون 06/98 إلى تعريف الناقل الجوي وكذلك البضائع، ولعدة مصطلحات رئيسية تتعلق بموضوع النقل الجوي للبضائع الذي جاء به هذا القانون لتنظيمه، لذلك يجب على المشرع تدارك هذه الثغرة القانونية.
- تشجيع المصنعين والمستوردين على نقل بضاعتهم جواً مقابل تحفيزات كخفض الأسعار وبذل جهد في الإسراع في نقلها وضمان سلامة البضاعة عند التسليم، والتخفيف من الإجراءات الجمركية والإدارية باستخدام تقنيات الباركود والتعقب الالكتروني.

قائمة المصادر والمراجع

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: الكتب

1. أبو زيد رضوان، القانون الجوي-قانون الطيران التجاري-، ملتزم الطبع والنشر دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، د س ن.
2. أكرم ياملكي، القانون الجوب-دراسة مقارنة-، الطبعة الأولى، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 1998.
3. إيناس محمد البهجي، القانون الجوي الدولي، الطبعة الأولى، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، 2013.
4. خليل أحمد حسن قدامة، الوجيز في شرح القانون المدني (مصادر الالتزام)، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزء الأول، الطبعة الخامسة ، 2005 .
5. خليل أحمد حسن قدامة، الوجيز في شرح القانون المدني (مصادر الالتزام) ديوان المطبوعات الجامعية، الجزء الأول، الطبعة الثانية ، بن عكنون الجزائر، 2005.
6. علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام، الطبعة الخامسة، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون الجزائر، 2003.
7. علي فيلالي، الالتزامات النظرية العامة للعقد، الطبعة الثالثة، موفم للنشر، الجزائر 2013.
8. عيسى غسان ربضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم - دراسة مقارنة-، الطبعة الثانية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2011م، 1432هـ.
9. محمد صبري سعدي، الواضح في شرح القانون المدني الجزائري، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، 2007.

10. محمد فريد لعريني، النقل الجوي "النقل الجوي الداخلي والدولي"، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2002.
11. محمد محمد عبد القادر بن عيسى، ما يجب أن تعرفه عن النقل الجوي التجاري، الطبعة الأولى، دار الكتب الوطنية، بنغازي، ليبيا، 2020.
12. محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل "النقل البحري. النقل البري. النقل الجوي". الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن سنة 2015م.
13. هاني دويدر، النقل البحري والجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2008.
14. وهيبة بن ناصر، المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2014.

ثانيا: الرسائل والمذكرات الجامعية

1- رسائل الدكتوراه

1. بوكموش سرور، النظام القانوني لاستغلال النقل الجوي في الجزائر، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، السنة الدراسية 2015/2016.
2. ريم خليفة، تقنية التسيير المداخل في مؤسسة النقل الجوي في الجزائر ودراسة مدى تأثيرها على إدراك الزبائن لعدالة الأسعار (2013-2016)، أطروحة من متطلبات نيل شهادة الدكتوراه ل-م-د- تخصص مناجمت وتسيير المنظمات، كلية العلوم التجارية والعلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، قسم التسيير، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، السنة الدراسية 2016/2017.
3. سماح محمودي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي دراسة في ظل اتفاقيتي وارسو 1929 مونتريال 1999، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم في الحقوق تخصص قانون الاعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر - باتنة، السنة الدراسية 2015 . 2014.

4. مزعاش عبد الرحيم، مسؤولية الناقل الجوي، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، السنة الدراسية 2016/2017.

2- مذكرات الماجستير

1. بن صر حورية، عقد النقل الجوي للبضائع، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق - بن عكنون - جامعة الجزائر 1، السنة الجامعية 2011/2012.
2. بوجدر لمياء، النقل الجوي-الطيران المدني-ودوره في تنمية الحضرية، مذكرة مكلة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع الحضري كلية العلوم الإنسانية والعلوم الاجتماعية، قسم علم الاجتماع والديموغرافيا، جامعة منتوري قسنطينة، السنة الجامعية 2009-2010.
3. طيب عز الدين، تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي في تقنين الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 المؤرخ في 27 جوان 1998، وفي التشريعات المقارنة-دراسة تحليلية -، رسالة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق ببن عكنون، جامعة الجزائر، 2003.
4. عبدلي وفاء، المسؤولية المدنية للناقل الجوي في ظل التشريع الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، فرع عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة، السنة الجامعية 2015/2016.

3- مذكرات الماستر

1. أمال العايب، دور النقل الجوي في ترقية القطاع السياحي " دراسة حالة شركتي الخطوط الجوية الجزائرية والطاسلي للطيران"، مذكرة مقدمة استكمالا لمتطلبات نيل شهادة الماستر في علوم التسيير، تخصص اقتصاد وتسيير سياحي، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة محمد الصديق بن يحيى، جيجل، السنة الجامعية 2015/2016.

2. حمدون أسماء، تسويق خدمات النقل، مطبوعة مقدمة للسنة الثانية ماستر تخصص تسويق خدمات، فرع علوم تجارية، كلية العلوم الاقتصادية، التجارية وعلوم التسيير، جامعة جيلالي اليابس - سيدي بلعباس - السنة الجامعية 2018-2019.
3. خديجة بوزيد، أثر خدمات النقل الجوي على صورة العلامة التجاري " دراسة حالة -الخطوط الجوية الجزائرية من وجهة نظر المتعاملين- "، مذكرة مقدمة استكمالاً لمتطلبات نيل شهادة الماستر في علوم التسيير، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، قسم علوم التسيير، جامعة محمد الصديق بن يحيى، جيجل، السنة الجامعية 2016-2017.
4. سويح سهام، عقد النقل الجوي، مذكرة مكملّة لمقتضيات نيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بوضياف، المسيلة، السنة الجامعية 2015/2016.
5. قول مبروك، الجزائر واتفاقيات النقل الجوي، مذكرة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص دولي العام قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة زيان عاشور الجلفة، الموسم الجامعي 2019/2020.

ثالثاً: المجالات العلمية

1. أمير جعفر شريف، التنظيم القانوني لمسؤولية المدنية للناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب البضائع، مجلة علمية دورية محكمة تصدر عن الجامعة اللبنانية الفرنسية، المجلد (6)، العدد (2)، ربيع 2021، أربيل، كردستان، العراق.
2. جيلالي سميرة، المسؤولية الناشئة في حالة إخلال الناقل الجوي للبضائع بالالتزام بالسلامة، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية، جامعة أبو بكر بلقايد، المجلد الثاني، العدد التاسع، مارس 2018، تلمسان، الجزائر.

3. حبيطة علي، الأهمية الاقتصادية للنقل ودوره في التنمية الاقتصادية، المجلة الاقتصادية والاحصائية المطبقة رقم 22، صادرة في ديسمبر 2014.
4. خالد طه عبد الكريم، الأبعاد الاقتصادية لقطاع النقل والأسلوب العلمي لتدلية وخفض تكاليف النقل، مجلة الفتح، العدد 38، شباط، بغداد، 2009.
5. رافع السعدية، بلكعبيات مراد، الآليات القانونية لحماية المسافرين نو الاحتياجات الخاصة كمستهلك لخدمة النقل الجوي في القانون الجزائري، المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية والسياسية، المجلد السابع، العدد الأول، سنة 2023.
6. كشكوش بومدين، تأثير جودة خدمات النقل الجوي على رضا الزبون، كلية العلوم التجارية- جامعة أبي بكر بلقايد- تلمسان، مجلة الابتكار والتوثيق، مجلد 5، العدد 1، تاريخ النشر سنة 2018.
7. ماجد بن زيد بن عبد العزيز الفياض، عقد النقل الجوي "مفهومه، طبيعته القانونية"، مجلة كلية الشريعة والقانون بتفهمنا الأشراف، الصادرة عن قسم الأنظمة والدراسات القضائية، الجامعة الإسلامية بالمدينة المنورة، المملكة العربية السعودية، دقهلية، الجزء الرابع، العدد الثالث والعشرون، سنة 2021.

رابعاً: النصوص القانونية

1- الاتفاقيات الدولية

1. اتفاقية وارسو، المتضمنة توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي الموقع عليها في 1929/10/12 والمعدلة بالبروتوكول الموقع عليه في لاهاي في 1955/09/28.
2. اتفاقية شيكاغو المتعلقة بعبور الخدمات الجوية الدولية الموقعة في 1944/07/12.
3. اتفاقية جواوا لآخارا 1961 مكملة اتفاقية وارسو 1929 بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الذي يقوم به شخص آخر غير الناقل.

2- النصوص الوطنية

أ/ النصوص التشريعية

1. الأمر رقم 267/65 المؤرخ في 25/10/1965 يتعلق بانضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى اتفاقية فارسوفيا لأجل توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي المنفذ من قبل شخص غير متعهد النقل المتعاقد والموقعة بوادي حجار (جوادا لاخارا) في 18/09/1961، الجريدة الرسمية رقم 104، الصادرة في 21/12/1965.
2. أمر رقم 75-58 المؤرخ 1975/09/26 المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم بالقانون رقم 07-05 في 2007/05/13، الجريدة الرسمية رقم 78 الصادرة عام 1975.
3. الأمر 75-59 المؤرخ في 1975/09/26 المتضمن القانون التجاري الجزائري، الجريدة الرسمية رقم 101، المعدل والمتمم بالقانون رقم 96/27 المؤرخ في 1996/12/09 الجريدة الرسمية رقم 77 عام 1996.
4. قانون رقم 166/64 المؤرخ في 08/06/1964 يتعلق بالمصالح الجوية، جريدة رسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية العدد 49، الصادرة في 16/06/1964.
5. القانون رقم 79-07 المؤرخ في 21 جويلية 1979 المتضمن قانون الجمارك المعدل والمتمم بالقانون رقم 17-04 مؤرخ في 16 فيفري سنة 2017 الجريدة الرسمية العدد 11، الصادرة في 19/02/2017.
6. قانون رقم 88-17 المؤرخ في 10 ماي 1988 المتضمن تنظيم النقل البري وتوجيهه، جريدة رسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية العدد 19 الصادرة في 2005.
7. قانون رقم 98-06 المؤرخ في 1998/06/27 الذي يحدد القواعد العامة للطيران المدني، الجريدة الرسمية رقم 48، المعدل والمتمم عدة مرات آخرها قانون رقم 24-03 المؤرخ في 2024/02/26، الجريدة الرسمية رقم 15، 2024.

ب/ النصوص التنظيمية

1. مرسوم رقم 43-2000، المؤرخ في 26/02/2000 الذي يحدد شروط استغلال الخدمات الجوية وكيفياته، الجريدة الرسمية رقم 08 لسنة 2000.
2. مرسوم رقم 74/64 المؤرخ في 02/03/1964 المتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى اتفاقية توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو سنة 12/10/1929 والمعدلة بالبروتوكول الموقع عليه في لاهاي سنة 28/09/1955، الجريدة الرسمية رقم 14، الصادرة في 27/03/1964.
3. مرسوم رقم 75/64 المؤرخ في 02/03/1964 المتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى اتفاقية شيكاغو المتعلقة بعبور الخدمات الجوية الدولية الموقعة في 12/07/1944، الجريدة الرسمية رقم 24، الصادرة في 30/03/1964.

خامسا: المحاضرات

عائلي فضيلة، محاضرات في مقياس عقود وقانون النقل، موجهة لطلبة سنة ثانية ماستر تخصص نقل وإمداد، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة الحاج لخضر، باتنة، السنة الجامعية 2013/2014.

فهرس الموضوعات

الموضوع	الصفحة
شكر وعرفان	/
اهداء	/
قائمة المختصرات	/
مقدمة	أ
الفصل الأول: النظام القانوني لعقد النقل الجوي للبضائع	
المبحث الأول: مفهوم عقد النقل الجوي للبضائع	9
المطلب الأول: تعريف عقد النقل الجوي وخصائصه	9
الفرع الأول: التعريفات الفقهية والقانونية للنقل الجوي للبضائع	10
الفرع الثاني: خصائص النقل الجوي	15
المطلب الثاني: عقد النقل الجوي للبضائع و تقسيماته	18
الفرع الأول: عقد النقل الجوي للبضائع في التشريع الجزائري	18
الفرع الثاني: تقسيمات عقد النقل الجوي للبضائع	20
المبحث الثاني: الطبيعة القانونية لعقد النقل الجوي للبضائع	30
المطلب الأول: عقد رضائي وعقد اذعان	30
الفرع الأول: عقد رضائي	30
الفرع الثاني: عقد اذعان	32
المطلب الثاني: عقد تجاري وعقد ملزم لجانبين	34
الفرع الأول: عقد تجاري	34
الفرع الثاني: عقد ملزم لجانبين	35

الفصل الثاني: إبرام عقد النقل الجوي للبضائع وتنفيذه	
38	المبحث الأول: تكوين عقد النقل الجوي للبضائع
38	المطلب الأول: أركان تكوين عقد النقل الجوي للبضائع
38	الفرع الأول: الرضا
50	الفرع الثاني: المحل
54	الفرع الثالث: السبب
56	المطلب الثاني: اثبات عقد النقل الجوي للبضائع
57	الفرع الأول: الإثبات بواسطة البيانات
63	الفرع الثاني: حجية رسالة النقل الجوي في الإثبات في التشريع الجزائري
66	المبحث الثاني: تنفيذ عقد النقل الجوي للبضائع
66	المطلب الأول: التزامات المرسل وحقوقه
67	الفرع الأول: التزامات المرسل
72	الفرع الثاني: حقوق المرسل
76	المطلب الثاني: التزامات الناقل الجوي والجزاء المترتب عن عدم تنفيذها
76	الفرع الأول: التزامات الناقل الجوي
84	الفرع الثاني: الجزاء المترتب عن عدم تنفيذها
92	خاتمة
96	قائمة المصادر والمراجع
104	فهرس الموضوعات