



جامعة بجاية
Tasdawit n Bgayet
Université de Béjaïa

جامعة عبد الرحمان ميرة - بجاية -
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم القانون العام للأعمال

عقد النقل الجوي

دراسة مقارنة بين القانون الجزائري واتفاقية

مونتريال 1999م

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في الحقوق

تخصص: قانون عام للأعمال.

:

من إعداد الطالب: تحت إشراف الأستاذ

بن بوزيد مولود خلفي أمين.

نوقشت يوم : 2018/07/01 على الساعة 13.00

1- الأستاذ بن شعلال رئيسا.

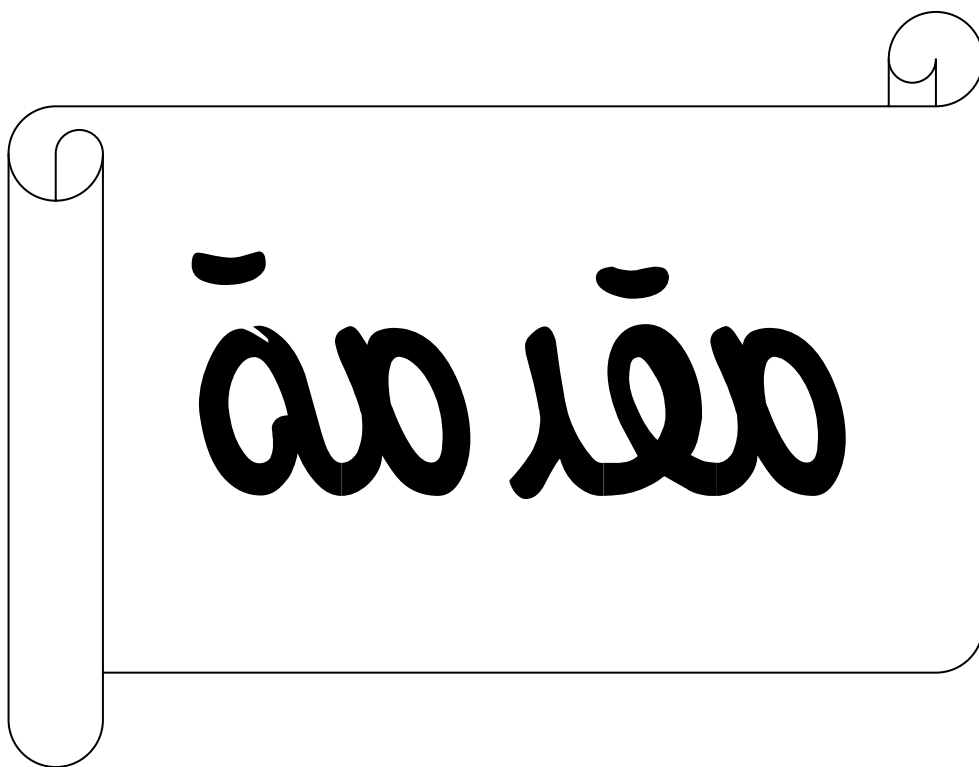
2- الأستاذة عيادي ممتحن

السنة الجامعية : 2018/2017.

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

شكر و عرفان

بعد الحمد لله الذي أنعم علينا وقدرنا على إتمام هـذا
العمل والصلوة والسلام على رسوله الكريم، وبعد
نشرف أن نتقدم بالشكر إلى الأستاذ الكريم الذي
نفضل بإشرافه على هـذا العمل، كما نتقدم أيضاً بجزيل
الشكر والعرفان إلى كل أستاذ أشرف على تعلمنا
طوال المسار الدراسي وكل من ساعدنا في هـذا
العمل من قريب أو بعيد، فالحمد لله ونسأله التوفيق ولكم
مننا جزيل الشكر والعرفان



مقدمة:

يعد النقل أحد الدعائم الأساسية التي يركز عليها النشاط الاقتصادي في العصر الحديث الذي أصبحت فيه الحركة ضرورة والسكون مرادفا للموت، إذ لولا لوجب استهلاك السلع في الأمكنة التي تصنع فيها مما يؤدي إلى شل حركة التبادل وهي روح الحياة الاقتصادية، و يعتبر في الوقت أنه من المعايير التي يقاس على ضوءها مدى تقدم الدول ونهوضها، وإذا كانت الحركة طابع عصرنا فمن الطبيعي أن يصبح النقل الجوي ضرورة من ضرورياته، وذلك لاستثنائ وسيلته بسرعة فائقة يمكنها من وصل ما بعد من المسافات في زمن قصير قد تعجز عن تحقيقه غيرها من مركبات النقل الأخرى لاستغنائها عن الطريق الممهدة، مما يجعلها قادرة على القيام بدورها في خدمة الاستغلال الجوي، وكفالة استمراره تحت مختلف الظروف.

و لم تعد الحركة لوحدها مميزا لهذا العصر، بل طغى عليها التقدم التقني الهائل أدى إلى استحداث فروع جديدة من القانون، ولعل أبرزها وأكثرها حداثة ما يسمى بقانون القضاء، لهذا لم يعد النقل الجوي لهوا لمحبي المغامرات أو وفقا لطبقة متميزة، بل صار للكافة، وازدادت أهميته في مجال الركاب والبضائع، بعد أن تناقصت الإخطار الجوية وأمكن حصرها في أضيق نطاق، بحيث أصبحت الطائرة أكثر أمانا من وسائل النقل الأخرى و أشد منافسا لها.

و لما كان النقل الجوي من أهم السبل التي يركز عليها في مجال الاقتصاد ومصدر تمويل هام بالنسبة للدولة على اعتبار أن محلة يرد على كل الأشخاص و البضائع، فقد توحدت الدول وعملت على وضع قواعد قانونية تحكم عملية النقل الجوي، وذلك تفاديا

للنزاعات التي قد تحصل من جراء تعدد الأنظمة .⁽¹⁾ و القوانين و تجسد عمليا هذا التوحد من خلال اتفاقية مونتريال لعام 1999م بشأن النقل الجوي.

أما بالنسبة للنقل الجوي الداخلي، فقد قام المشرع الجزائري بسن النص القانوني 06/98 المتعلق بالطيران المدني الذي طرأ عليه عدة تعديلات كان آخرها قانون رقم 14/15 الصادر في 15 يوليو 2015 بعدما كان يخضع للقواعد العامة في القانون المدني والقواعد الخاصة في القانون التجاري فقط.⁽²⁾

و من هذا المنطلق فإن موضوع النقل الجوي يعتبر من المواضيع الهامة والاكثر فاعلية في العصر الحديث، بحيث قام المشرع بتكيفه وتنظيمه⁽³⁾، وهذا ما دفعني إلى اختيار هذا الموضوع و اعطائه الأهمية البالغة، ومن هنا يبجدر بنا طرح الإشكالية التالية:

ماهو عقد النقل الجوي في التشريع الجزائري وما مدى تقاربه باتفاقية مونتريال 1999م؟.

- كيف نظم المشرع الجزائري عقد النقل الجوي في ظل اتفاقية مونتريال 1999م؟.

- ما هو النظام المطبق على عقد النقل الجوي بالنقارنة مع أحكام النقل الجوي واتفاقية 1999م.

(1) . محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي، حوادث الطيران المدني، دار الجامعة الجديدة، الأريطة الإسكندرية 2007 ، ص 56.

(2) . منير بدة، إسماعيل دانون، عمر سليمان، عقد النقل الجوي في القانون الوطني الجزائري، مذكرة مكملة لنيل شهادة الليسانس في العلوم القانونية والإدارية، كلية الحقوق والعلوم الاقتصادية، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة 2004-2005، ص 3-4.

(3) . أحكام القانون رقم 06/98 المتضمن القواعد العامة للطيران المدني .

الفصل الأول

الطبيعة القانونية لعقد

النقل الجوي

الفصل الأول : النظام القانوني لعقد النقل الجوي:

يعتبر النظام القانوني لعقد النقل الجوي من بين العقود ذات الطابع الدولي التي تكتسي أهمية بارزة في مجال التجارة الدولية وحركة البضائع بين الدول وداخل نطاق التكتلات والتجمعات الاقتصادية الكبرى، وقد برز هذا النظام كإحدى الآليات التي كرستها المنظمة العالمية للتجارة OMC، وأكدت أن التقيد بمحتوى بنود هذا النوع من العقود طبقاً لأحكام اتفاقية مونتريال لعام 1999م، قد ظهر جلياً في أحكام المادة 38 من القانون الأساسي لمحكمة العدل الدولية، بحيث نوهت وعللت على أن النزاع المحتمل بين دولة وأخرى أو بين متعامل اقتصادي دولي وكيان آخر يعود أصل الفصل في النزاع المثار إلى بنود وطبيعة ونوع عقد النقل الجوي، وهذا بمناسبة أو عند إثارة إشكالية تكاليف أعباء النقل الجوي أو التامين الدولي على البضاعة، وذلك بتحديد الطرف الملزم بأدائها، بالإضافة إلى الحالات التي تطرأ على وسيلة النقل المتمثلة في الطائرة كالنزول الاضطراري، وجود حادث أجنبي مؤدي إلى تحطم الطائرة، مما يؤدي إلى ضرر مادي مباشر إلى أطراف عقد النقل الجوي الدولي واحتمال وجود بضاعة محضرة على متن الطائرة و سبل الحيلولة والمسؤولية المترتبة على الناقل الجوي طبقاً لأحكام قانون الجمارك الجزائرية المستمدة من اتفاقية مونتريال 1999م قانون رقم 04/17 المؤرخ في 13 فيفري 2017م، لاسيما المواد 60-61 و 62 وما يليها والمستمدة من اتفاقية مونتريال 1999م المتضمنة القواعد الدولية لعقد النقل الجوي، كما أن المشرع الجزائري حذى أو تبنى الأحكام المستمدة من اتفاقية مونتريال 1999م التي جاءت بديل أساسياً وحل محل اتفاقية وارسو 1929م، وملاحقها بحيث أدرج جملة من التعديلات الموافقة والمطابقة لنص الاتفاقية المشار إليها سلفاً ضمن التعديل الأخير 14/15، وقد كان للمسائل المتعلقة بالمسؤولية الناجمة عن إحداث الأضرار اللاحقة بالبضاعة وكذا مسؤولية الناقل والراكب الجوي، حصة الأسد بحيث بين وحدد المسؤوليات ورتب الجزاءات تحت طائلة المسؤولية المدنية المنتجة للتعويض، وبالتالي فإن النظام القانوني لعقد النقل الجوي قد استدركه المشرع الجزائري، وسد كل الاغفالات التي كانت تشوب هذا العقد.

المبحث الأول: أحكام عقد النقل الجوي:

لم تعالج اتفاقية مونتريال لعام 1999م أو أي من البروتوكولات المعدلة لها مسألة إبرام عقد النقل الجوي، وبالتالي ترجع عملية إبرام عقد النقل الجوي إلى القواعد الخاصة بعقد النقل في القانون التجاري، والقواعد العامة في نظرية العقد من حيث ضرورة توافر الرضا المحل، السبب، أما إثبات هذا العقد فيتوقف على طبيعته. كان مدنيا أو تجاريا، وإن كان لوثائق النقل دور هام في هذا المجال.⁽¹⁾

المطلب الأول : مفهوم عقد النقل الجوي:

لا يختلف عقد النقل الجوي عن غيره من العقود سوى من ناحية تنفيذه، وعليه يجب الرجوع إلى مختلف النصوص القانونية أو التعاريف السابقة لاستخراج تعريف جامع مانع لعقد النقل الجوي.

الفرع الأول : تعريف عقد النقل الجوي :

سننطلق إلى تعريف عقد النقل الجوي من الناحية الفقهية و من الناحية القضائية للتقرب أكثر من هذا العقد ومعرفة كيفية إبرامه وأطرافه والالتزامات المرتبطة به.

أولا : التعريف الفقهي لعقد النقل الجوي:

لقد تعددت وجهات النظر في تعريف عقد النقل الجوي، إلا أن جميع هذه التعريفات كانت تنتهي إلى إعطاء معنى واحد له، بمعنى أن اختلاف وجهات النظر كانت شكلية في اللفظ وليست موضوعية.⁽²⁾

و عليه فقد عرف جانب من الفقه القانوني عقد النقل الجوي بأنها « الاتفاق الذي يبرم بين من يرغب في السفر أو مرسل البضاعة وبين الناقل الجوي، حيث يتعهد هذا الأخير

(1) . محمد فريد العربي، النقل الجوي الدولي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2004، ص 122.

(2) . تعريف المجلة العليا (الغرفة التجارية البحرية)، مجلة القانون والأعمال الصادرة في 2013/12/05.

بمقتضاه بنقل المسافرين و أمتعته ونقل البضاعة عبر الجو من مكان القيام إلى المكان المحدد بالعقد، وذلك مقابل اجر يدفعه الراجب بالسفر، أو مرسل البضاعة»⁽¹⁾.

و عرفه جانب آخر من الفقه القانوني بأنه « الاتفاق الذي يتعهد بمقتضاه شخص يسمى الناقل في مواجهة شخص آخر يدعى المسافر، أو الشاحن ينقله مع أمتعته، أو بنقل بضاعته من مكان إلى آخر خلال مدة معينة بواسطة الطائرة في مقابل اجر محدود»⁽²⁾.

و عرفه بعضهم الآخر بأنه « عقد بمقتضاه يلتزم شخص يسمى الناقل الجوي بنقل شخص آخر يسمى المسافر أو بنقل بضاعة لشخص يعرف بالشاحن أو المرسل إلى مكان آخر جوا بواسطة الطائرة مقابل التزام متلقي الخدمة بالوفاء بأجر محدد.

ثانيا: التعريف القضائي لعقد النقل الجوي :

هو عقد يلتزم⁽³⁾ بمقتضاه الناقل بنقل مجموعة من الأشخاص والأشياء من مكان إلى آخر بواسطة الطائرة لقاء أجر، وقد يكون داخلي أو دولي.

- نقل جوي داخلي: يكون داخل إقليم الدولة.

- نقل جوي دولي: يتعدى إقليم الدولة.

(1) . محمد فريد العربي، المرجع السابق، ص 123-124.

(2) . المرجع نفسه، ص 124.

(3) . قانون رقم 58/75 المؤرخ يتضمن القانون المدني، الجريدة الرسمية رقم 28 الصادر سنة 1975 المعدل والمتمم.

الفرع الثاني : خصائص عقد النقل الجوي :

يتميز عقد النقل الجوي بثلاثة خصائص سنتطرق إليها وهي كالآتي:

أولاً: الطابع الرضائي لعقد النقل الجوي :

يعد عقد النقل الجوي من العقود الرضائية الذي ينم بمجرد تلاقي القبول والإيجاب شرط أن يكون الرضا على إرادة حرة واعية خالية من العيوب التي تشوبها، ولا يشترط في عقد النقل الجوي سوى أن يرد محله على نقل الأشخاص والبضائع.

عرف المشرع الجزائري في المادة 54 من القانون المدني الجزائري العقد على أنه «اتفاق يلزم شخص نحو شخص آخر، أو عدة أشخاص آخرين، بمنح أو فعل أو عدم فعل شيء ما»

نستخلص من هذا النص القانوني أن المبدأ العام عند تكوين أي عقد هو التراضي لأنه ذكر مصطلح اتفاق، وهذا الأخير يكون بين طرفين أو أكثر بينهم التزامات متبادلة والمقصود بالتراضي بصفة عامة تبادل طرفا العقد التعبير عن إرادتهما المتطابقتين دون الإخلال بالنصوص القانونية، وهذا ما أكدته المادة 95 من القانون المدني الجزائري.⁽¹⁾

ومن هذا المنطلق فإن العقد الرضائي هو ما يكفي في انعقاده تراضي المتعاقدين أي اقتران الإيجاب بالقبول، فالتراضي وحده هو الذي يكون العقد، وأكثر العقود في القانون الحديث هي العقود الرضائية، و قد تقدم أن القانون لم يبلغ هذه القاعدة مباشرة، بل تطرق إليها تدريجياً، ولا يمنع العقد أن يكون رضائياً أن يشترط في إثباته تشكل مخصوص، إذ يجب التمييز بين وجود العقد وطريقة إثباته، فما دام يكفي في وجود العقد رضا المتعاقدين

(1) . المادتين 54-59 من قانون مدني جزائري، رقم 58/75 المؤرخ في 26/09/1975 المعدل والمتمم .

فالعقد رضائي حتى ولو اشترط القانون الكتابة أو نجوها، والفائدة العملية من هذا التمييز أن الكتابة إذا كانت لازمة للإثبات فإن العقد غير المكتوب يجوز إثباته بالإقرار و اليمين.⁽¹⁾

أما إذا كانت الكتابة ركنا شكليا في العقد، فإن العقد غير المكتوب يكون غير موجود حتى مع الإقرار واليمين.

و بناء على ما سبق التطرق إليه، فإن المبدأ العام هو الرضائية أيضاً في تكوين عقد النقل الجوي، وهذا ما نص عليه المشرع الجزائري في المادة 36 من القانون التجاري بوثيقة لعقد النقل عموماً على أنه « اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن أن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين » أيضاً المادة 38 قد نصت على ما يلي « يكون عقد النقل أو عقد الحمولة للنقل باتفاق الطرفين وحده».

و عليه فإن تبادل الإيجاب والقبول بين الناقل والمستفيد من خدمات النقل يكفي لإبرام هذا العقد.⁽²⁾

ولا يغبر من الطبيعة الرضائية لهذا العقد قيام الناقل الجوي بتحرير وثيقة النقل وتسليمها لصاحب الشأن، سواء كانت هاته تذكرة للسفر أو استمارة للأمتعة أو رسالة النقل إذ لا تأثير لهذه الوثيقة على عقد النقل الذي يتم إبرامه دون حاجة إلى إفراغه في قالب شكلي معين، فعقد النقل ليس من العقود الشكلية، وينحصر دور وثائق النقل في إثبات وجود العقد ومضمونه، وهذه القاعدة تصدق على النقل الجوي داخليا أو دوليا.⁽³⁾

(1) . المادتين 54-59 من قانون مدني جزائري، رقم 75-58 نفس المرجع المنوه عنه.

(2) . عبد الرازاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، نظرية الالتزام بوجه عام، المجلد

الأول، مصادر الالتزام، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 1988، ص 163.

(3) . المادتين 36-38 من القانون التجاري الجزائري رقم 05-02 المؤرخ في 06 فبراير 2005، المعدل والمتمم

للقانون رقم 75-59 المؤرخ في 25/09/1975، الجريدة الرسمية رقم 28.

و خير دليل ما قضت به اتفاقية مونتريال 1999م، من أن تخلف وثيقة النقل أو عدم انتظامها أو ضياعها لا يؤثر على العقد من حيث وجوده أو صحته، بل يظل العقد مع ذلك خاضعا لأحكامها .

ثانيا: طابع الإذعان في عقد النقل الجوي:

الإذعان قبول شروط العقد المحددة سلفا دون أن يكون لإرادة الطرف المدعن دور، فهو لا يناقش شروط العقد، ويعتبر عقد النقل الجوي من عقود الإذعان، إذ أن شركات الطيران تعرض شروطها المطبوعة على الكافة، ولا تقبل مناقشة فيها، ولذلك يكون القبول في هذه الحالة إذعانا .⁽¹⁾

ورغم اعتبار عقد النقل من عقود الإذعان لا يجرده مع ذلك من طبيعة 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 فمفاده الرذوخ لشروط العقد المحددة سلفا دون أن يكون للإرادة من دور غير الاحتجاج على قسوة ما خضعت له من قانون

فعدم المساواة كما يقول العلامة جورج ريبير أمر حتمي ومن الإنصاف أن يحصل المتعاقد على مصدرها فيما يظهره من صفات أثناء معاملته القانونية.⁽²⁾

ولقد قيد المشرع هذه الحرية بالفعل، دون تعسف الناقلين بالمستفيدين من خدمة النقل عندما نص في المادة 23 من اتفاقية وارسو على بطلان شروط الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية أو النزول بالتعويض عن الحد المقرر فيها وأعتبرها كأن لم تكن . وكذلك عندما ألزم الناقل بتزويد المسافر بتذكرة سفر مشتملة على بيانات تنبهه إلى خضوع رحلته لاتفاقية

(1) . لعربي محمد فريد، ودويدر هاني، قانون الطيران التجاري، دار النهضة العربية، بيروت، 1995.

(2) . محمود سماح، مسؤولية الناقل الجوي الدولي، دراسة في ظل اتفاقيتي وارسو 1929م، ومونتريال 1999م مذكرة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة باتنة، 2015.

وارسو ، التي تضع حدا أقصى للتعويض المستحق ، حتى يتخذ المسافر الاحتياطات اللازمة إما بالعدول عن السفر وإما بإبرام تأمين على الحياة .

كما أن القضاء يميل جاهدا على الحد من الشروط التعسفية التي يتضمنها عقد النقل وذلك إما بإبطالها ، وإما بتفسير العبارات الغامضة تفسيراً لا يضر بمصلحة الطرف المدعى، على خلاف الأصل العام في العقود الذي يقضي بأن الشك يفسر لمصلحة المدين .

ثالثاً : الصفة التجارية لعقد النقل الجوي:

أضف المادة 02 من نص الاتفاقية المؤرخة في 1995/05/28 الطبيعة الإدارية كما يعد النقل الجوي عملاً تجارياً متى بوشر على وجه المقابلة، إذ أن النقل الجوي لا يختلف عن غيره من أنواع النقل الأخرى إلا في وسيلة تنفيذه، وذلك أن القانون التجاري قد أضفى الصفة التجارية في كل مقابلة أو عمل متعلق بالنقل برا و بحرا.

و يعد النقل تجارياً دائماً للناقل متى زاوله على سبيل الاحتراف، أما بالنسبة لشاحن⁽¹⁾ البضاعة أو المسافر، فلا يكون العمل تجارياً إلا إذا كان تاجراً و كان النقل بمناسبة تجارة.

الفرع الثالث : أطراف عقد النقل الجوي :

أطراف عقد النقل الجوي ثلاثة نذكرهم كالاتي:

أولاً: الراسل :

وهو الشخص الذي يقوم بعملية شحن البضاعة على متن الطائرة من أجل نقلها من مطار القيام إلى مطار الوصول، وهو المسؤول عن إعداد سند النقل الجوي للبضائع يسمى هذا السند بخطاب النقل أما بوليصة الشحن وهو الطرف الأول في عقد النقل الجوي.⁽²⁾

(1) . اتفاقية مونتريال الموقعة بتاريخ 1999/05/28 المتضمن للقواعد العامة للقرارات المدنية .

(2) . القانون 06/98 المتضمن القواعد العامة للطيران المدني.

ثانيا : الناقل الجوي:

يتمثل الناقل الجوي في شركة الطيران التي تقبل استلام البضائع ونقلها بالطائرة من مطار القيام إلى مطار الوصول وتسليمها للمرسل إليه المحدد في سند النقل الجوي للبضائع (خطاب النقل الجوي أو بوليصة الشحن).

ثالثا: المرسل إليه :

المرسل إليه هو الشخص المستفيد الذي يحدده الراسل شاحن البضاعة لكي يتسلم البضاعة في مطار الوصول، وقد يكون هذا الشخص هو نفسه الراسل (شاحن البضائع) أو شخص آخر غيره.

المطلب الثاني : إثبات عقد النقل الجوي :

وجود عقد النقل الجوي يكون بكافة طرق الإثبات تطبيقا لمبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية، أما إذا كان عقد النقل الجوي مدنيا بالنسبة للركاب أو الشاحن فلا يستطيع الناقل إثباته إلا بالكتابة.

لكن الكتابة تعد من الضرورات المحيطة بعملية النقل دائما ذلك أن إثبات هذا العقد له أهمية بالغة بالمقارنة مع العقود الأخرى إذ يتضمن العقد بيانات عامة متعلقة بمواعيد القيام والوصول ومحطات الهبوط.⁽¹⁾

الفرع الأول : تذكرة السفر واستمارة نقل الأمتعة :

أولا: تذكرة السفر :

تلزم اتفاقية مونتريال لعام 1999 الناقل الجوي باستخراج تذكرة سفر للراكب وتسليمها إليها ، ومن ثم مسؤولية الناقل الجوي على المسافرين، و لو قام الناقل الجوي بتسليم

(1) عبد الفضل محمد أحمد، القانون البحري والجوي، مكتبة الجديدة، المنصورة، سنة 1981 ، ص 47.

التذكرة لممثل هذا الأخير أو لأحد إتباعه ، أو سلمها لممثل المجموعة التي تنوي السفر وذلك من الرحلات الجماعية.

و يجب وفقا لنص المادة (03) من الفقرة 01 من الاتفاقية، أن تشمل تذكرة السفر على البيانات الآتية :

1-تحديد نقاط التوقف في إقليم دولة طرف واحد، وذلك إذا كانت هناك نقطة توقف أو نقاط توقف متفق عليها واقعة في إقليم دولة أخرى .

2- يجوز الاستعاضة عن تسليم مستند النقل المشار إليه في الفقرة (01) بأي وسيلة أخرى تسجل بها المعلومات في تلك الفقرة، وإذا استخدمت مثل هذه الوسيلة الأخرى، فعلى الناقل أن يعرض على الراكب بطاقة تسليمه بيانا كتابيا بالمعلومات المسجلة بهذه الوسيلة.

3- على الناقل أن يسلم الراكب بطاقة تعريف عن كل قطعة من الأمتعة المسجلة .

4- يعطي الراكب بيانا كتابيا يفيد بأنه في الحالات التي تنطبق عليها هذه الاتفاقية (مونتريال 1999م)، فإنها تحكم وقد تحد من مسؤولية الناقلين عن الوفاة أو الإصابة وعن تلف الأمتعة أو ضياعها أو تغييبها، وعن التأخير.

5- إن عدم الالتزام بأحكام الفقرات السابقة لا يؤثر على وجود أو على صحة عقد النقل الذي يظل مع ذلك خاضعا لقواعد هذه الاتفاقية بما فيها القواعد المتعلقة بتحديد المسؤولية⁽¹⁾.

ثانيا: استمارة نقل الأمتعة :

الأمتعة على نوعين، تكون بصحبة الراكب و يحتفظ بحراستها وحيازتها ويطلق عليها اسم « الأمتعة المسجلة » فإذا لم تكن هذه الأخيرة بصحبة الراكب وتم شحنها في الطائرة

(1) . أحمد محمود الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفق اتفاقية مونتريال، 1999، مطبعة جامعة الكويت، سنة 2000.

فإنها تعتبر من البضاعة وليست الأمتعة المسجلة، وبالتالي تخضع للقواعد الخاصة بنقل البضاعة.

و لقد اهتمت اتفاقية مونتريال لعام 1999م بالأمتعة المسجلة فقط وهي بصدد تنظيم وثائق النقل.

1- محتويات وثيقة الشحن (الجواب) و إيصال البضائع حسب نص المادة 05 من اتفاقية مونتريال 1999م.

تنص وثيقة الشحن الجوي وإيصال البضائع بما يلي :

أ- بيان نقطتي المغادرة والمقصد النهائي.

ب- بيان نقطة واحدة على الأقل من نقاط التوقف، إذا كانت نقطتا المغادرة والمقصد النهائي واقعيتين في إقليم دولة واحدة طرف وذلك إذا كانت هناك نقطة توقف متفق عليها واقعة في إقليم دولة أخرى .

ج- بيان وزن الإرسالية.⁽¹⁾

الفرع الثاني : خطاب النقل الجوي

تنص المادة 04 من اتفاقية مونتريال 1999م، على أنه في حالة نقل البضائع يتعين تسليم وثيقة شحن جوي.⁽²⁾

ويجوز الاستعاضة عن تسليم وثيقة الشحن بأي وسيلة أخرى تتضمن المعلومات المتعلقة بالنقل المطلوب القيام به، وفي حالة استخدام مثل هذه الوسائل الأخرى، فعلى الناقل

(1) . المادة 05 من اتفاقية مونتريال، 1999.

(2) . المادة 04 من المرجع نفسه.

أن يسلم المرسل بناءً على طلب هذا الأخير، إيصال بضاعة يسمح بالتعرف على الإرسالية والاطلاع على المعلومات المسجلة بتلك الوسائل الأخرى .

أولاً: نسخ الخطاب :

يتم إعداد هذا المستند من ثلاث نسخ أصلية حسب نص المادة 07 من اتفاقية مونتريال 1999 وهي:

1- نسخة للراسل : وهي موقعه من الراسل ويقوم الناقل بالتوقيع عليها عند قبوله البضائع إلى مكان الوصول المشار إليه في العقد ويحتفظ الراسل بهذا المستند.

2- نسخة الناقل : وتكون هذه النسخة موقعة من الراسل و كما يقوم الناقل بالتوقيع عليها عند قبوله نقل البضاعة واستلامها و يحتفظ الناقل أيضا بنسخة من هذا السند.⁽¹⁾

3- نسخة للمرسل إليه : وتكون هذه النسخة موقعه من الراسل والناقل الجوي بعد قبوله واستلامه البضائع المتفق على نقلها، وترافق هذه النسخة البضائع محل عقد النقل وتسلم للمرسل إليه عند وصول البضائع إلى المكان المتفق عليه في العقد.

ثانياً: بيانات الخطاب :

يتضمن خطاب النقل الجوي العديد من البيانات نذكرها كالاتي :

1- بيانات خاصة بالراسل لتبين اسمه وعنوانه

2- بيانات خاصة بالناقل الجوي الذي استلم البضاعة والناقلين المتتابعين لنقل البضائع تبين أسمائهم وعناوينهم.

3- بيانات خاصة بالمرسل إليه لتبين اسمه وعنوانه للاتصال به عند وصول البضاعة إلى مطار الوصول لاستلام نسخة المستند ثم البضائع .

(1) . المادة 07 من اتفاقية مونتريال 1999.

- 4- بيانات خاصة بالبضائع لتبين نوعها وحجمها ووزنها وقيمتها وعدد طرودها وحجمها ووزنها و طريقة تغليفها و علاماتها المميزة و أرقامها .
- 5- بيانات خاصة بمطار الوصول مسار الرحلة، المطار المحدد للهبوط عند الحاجة لذلك.
- 6- بيانات خاصة بسعر النقل الجوي للبضائع لتبين مقدار السعر بالعملة الوطنية وطريقة الدفع وهل تم دفعه من الراسل أو سيتم تحصيله من المرسل إليه في مطار الوصول عند الاستلام.
- 7- وقت النقل لبيان تاريخ استلام الناقل للبضائع والوقت المحدد أو الفترة المحددة لإتمام عملية النقل وتسليم البضائع للمرسل إليه في مطار الوصول.⁽¹⁾

(1) . المادة 07 من اتفاقية مونتريال 1999 الموقعة في 1929/05/28.

المبحث الثاني : التزامات أطراف عقد النقل الجوي:

لقد تناول المشرع الجزائري في المادة 138⁽¹⁾ من قانون الطيران المدني 06/98 المعدل والمتمم بقانون 14/15 المتعلق بالطيران المدني جملة الالتزامات التي يلقيها عقد نقل البضائع على كل من الناقل الجوي والشاحن، وفي بعض الأحيان يكون طرف ثالث في العقد وهو المرسل إليه، وكذلك الحال في حالة نقل الأشخاص، بحيث يكون لكل من الناقل الجوي والمسافر التزامات يفرضها عقد النقل الجوي عليهم.

وبالرجوع إلى نص المادة 132⁽²⁾ من قانون 06/98 المعدل والمتمم بقانون 15/14 المتعلق بالطيران نجدها حددت التزامات كل من الناقل الجوي والمسافر والتي تنص على ما يلي : « ينبغي أن يتم أي نقل عمومي طبقا لعقد يلتزم بموجبه الناقل بواسطة الطائرة بنقل أشخاص مسجلين بأمتعتهم أو بدونها، بمقابل من محطة جوية إلى أخرى ».

المطلب الأول : التزامات أطراف عقد النقل الجوي قبل الرحلة :

يعد عقد النقل الجوي من العقود الملزمة لجانبين، فهو من جهة يرتب عدة التزامات تقع على عاتق الناقل الجوي، ومن جهة ثانية التزامات تقع على عاتق الركاب والمرسل والشاحن، فالالتزامات التي تقع على عاتق الناقل الجوي كثيرة لا بد للناقل الجوي الحرص على تنفيذها على أكمل وجه مثل الالتزام بتنفيذ النقل الجوي، وهو الهدف الأساسي من العقد وكذلك الالتزام بضمان سلامة المسافر والمحافظة على أمتعته وتقديم الخدمات اللازمة لراحته ... الخ، كما تقع في مقابل ذلك التزامات على المسافر، فعلى المسافر الالتزام بالحضور حسب الشروط المحددة في تذكرة السفر، كما يلتزم بدفع الأجرة التي تتولى تحديدها مؤسسة النقل الجوي والالتزام باحترام تعليمات الناقل الجوي التي تحتم عليه

(1) . المادة 138 من قانون الطيران رقم 06/98 يحدد القواعد العامة للطيران المدني، ج ر ع 48 المعدل والمتمم بقانون 14/15.

(2) . المادة 131 من نفس القانون 06/98 .

ضرورة التواجد في مطار القيام في الميعاد الذي تحدده جداول مواعيده تمهيدا للإقلاع، كما يلتزم بالخضوع إلى إجراءات التفتيش الذاتي، و سنتطرق لكل هذه الالتزامات الخاصة بطرفي عقد النقل الجوي بالتفصيل.

الفرع الأول : التزامات أطراف عقد نقل الجوي للركاب :

سنتطرق أولا لالتزامات الناقل الجوي وثانيا التزامات المسافرين.

أولاً: التزامات الناقل الجوي :

يفرض القانون على الناقل الجوي إعداد طائرة صالحة، وكذا الالتزام بصيانتها وصيانة محركاتها وأجهزتها، وذلك طبقاً لدليل الصيانة الذي تعتمده سلطات الطيران في الدول طبقاً للمعايير و القواعد التي تقررها في هذا الخصوص، و نظراً لأن الالتزام بصيانة الطائرة هو الذي يؤكد استمرارية صلاحيتها للملاحة الجوية.⁽¹⁾

فالتزام الناقل الجوي بصيانة الطائرة و إعدادها للرحلة الجوية من بين الالتزامات التي تقع على عاتقه و تبين مدى حرص الناقل الجوي على إيصال المسافر أو بضاعته إلى نقطة الوصول في أمان تام، و كذا السهر على راحة المسافر بتقديم الخدمات اللازمة لراحته والسهر على سلامته.

01- التزام الناقل الجوي بصيانة الطائرة وإعداد طائرة صالحة للملاحة:

نص المشرع الجزائري بموجب القانون 06/98 من قانون الطيران المدني ومن له الاختصاص في الرقابة على الطائرات ومدى صلاحيتها، وهذا بموجب نص المواد من 03 إلى المادة 39 ق ط م من المواد (35 إلى 39 من ق ط م).

(1) . المواد من المادة 35 إلى 39 من القانون 06/98 « تخضع تعليقات اختيارية لنماذج الطائرة لرخص مسبقاً من السلطة المكلفة بالطيران المدني بعد إيداء المصالح المختصة بوزارة الدفاع الوطني برأيها».

02- تفتيش الطائرة للتحقق من صلاحيتها للطيران :

القيام بتفتيش الطائرة و إجراء اختبارات إذ رأى ذلك ضروري للتحقق من صلاحية الطائرة أو صلاحية أجهزتها ومكوناتها.⁽¹⁾

و كل طلب تفتيش يستوجب رخصة من السلطة المكلفة بالطيران المدني وذلك بعد إدلاء المصالح المختصة بوزارة الدفاع الوطني برأيها، وهذا ما جاءت به المادة 37 من القانون 06/98.⁽²⁾

ثانيا: التزامات المسافر :

يقابل الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل الجوي التزامات على عاتق المسافر ينبغي احترامها والوفاء بها، تتمثل هذه الالتزامات فيما يلي:

01- دفع الأجرة :

يلتزم الناقل بدفع الأجرة وتتولى تحديدها مؤسسة النقل الجوي الوطني، إذ تعلق الأمر بنقل داخلي، أما بالنسبة للنقل الجوي الخارجي فيتولى الاتحاد الدولي للنقل الجوي المعروف باسم " لاياتا" بتحديد هذه الأجرة، و تحصل الأجرة مقدما عند تسليم تذكرة السفر للراكب ويعد عنصر الأجرة من الأهمية بما كان، إذ أنه شرط، كما سبق القول لخضوع النقل الجوي الدولي لأحكام اتفاقية " فرسوفيا" .

و الجدر بالذكر أن تذكرة السفر التي يسلمها الناقل الجوي للراكب لا تعطي لهذا الأخير الحق في الانتقال عن طريق الجو، إلا إذا قام بحجز مقعد له على متن الطائرة وذلك نظرا لضيق الأمكنة بهذه الوسيلة، ولارتباط كل طائرة بحمولة معينة لا يمكن تجاوزها حرصا على سلامة الرحلة الجوية، ولذلك إذا أصر احد الركاب على الصعود إلى الطائرة

(1) . العربي محمد فريد، القانون الجوي، حوادث الطيران، المرجع السابق، ص 171.

(2) . القانون 06/98 من قانون الطيران المدني.

رغم عدم حجزه مكان لها على متنها ورغم أولوية ركاب آخرين عليه، فعلى الناقل الجوي إجباره على مغادرة الطائرة ويلتزم في مواجهته بالتعويض.⁽¹⁾

02- الالتزام باحترام تعليمات الناقل الجوي :

يلتزم المسافر باحترام تعليمات الناقل الجوي التي تحتم عليه ضرورة التواجد في مطار القيام في الميعاد الذي تحدده جداول مواعيده تمهيدا للإقلاع، و أيضا بمراعاة اللوائح الإدارية ولوائح الضبط والصحة والجمارك، فان خالف هذه التعليمات كان للناقل أن يرحل دون انتظاره ولا مسؤولية عليه في هذه الحالة حتى ولو أدى إلى المساس بمصلحة راكب واحد⁽²⁾

إن أهم التعليمات التي يلتزم بها المسافر الجلوس في المكان المخصص للراكبين أو المكان الذي جرى العرف عليه دون معارضة الناقل والتأكد من عدم خطورتها على المسافرين الآخرين، فللناقل سلطة واسعة تكفل له الحفاظ على الأمن والنظام وتأمين واسطة نقل المسافرين سالمين إلى المكان الذي يقصدونه، وفي حالة وجود خطر على واسطة النقل وكذا الحال بالنسبة للآمتعة.

كما يلتزم بالمحافظة على الآمتعة التي تحت رعايته، وإذا أصابها ضرر يكون هو المسؤول عنها ما لم يكن الناقل قد تعمد ذلك بخطئه، يلتزم بالاحتفاظ بتذكرة النقل وتذكرة المتاع إلى حين انتهاء الرحلة على أن يقدمها كلما طلب منه من قبل المسؤولين عن الرحلة.⁽³⁾

(1) . علي البارودي، محمد فريد العريبي، و محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، ط 1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2001 ص 580.

(2) . علي البارودي، المرجع نفسه، ص 576.

(3) . سمير، جميل حسن الفتلاوي، العقود التجارية، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، 2001، ص 322.

03- الخضوع لإجراءات التفتيش الذاتي:

بعد انتشار حوادث الإرهاب و خطف الطائرات أصبح المسافر ملتزم بالخضوع لإجراءات التفتيش الذاتي التي تقوم بها سلطات المطار قبل السماح له بالتوجه للطائرة وإذا كانت عملية التفتيش في فرنسا، وكذلك في مصر من اختصاص البوليس، فإنها في الولايات المتحدة الأمريكية و اعتبارا من الخامس من يناير عام 1973 م اختصاص شركة الطيران التي يتعين أن تقوم بانتظام بتفتيش حقائب اليد التي يحملها المسافرون ويحتفظون بحراستها على متن الطائرة و بإخضاعهم لأجهزة الكشف الالكترونية، وقد بين المشرع الجزائري القواعد الخاصة بالتفتيش في المواد 47/46 من قانون الجمارك .

و للناقل الجوي كذلك أن يقرر إخراج أي شخص يترتب على وجوده في الطائرة خطر على سلامتها أو إخلال بالنظام بها.⁽¹⁾

الفرع الثاني : التزامات أطراف عقد النقل الجوي للبضائع :

ينتج عن عقد نقل البضائع التزامات على عاتق كل من الناقل والمرسل، ولقد تناول المشرع الجزائري في المادة 138 من قانون الطيران 06/98 المعدل والمتمم بقانون 14/15 المتعلق بالطيران المدني جملة من الالتزامات التي يلقيها عقد النقل الجوي للبضائع على كل من الناقل الجوي والشاحن، أي مرسل البضاعة وكذلك في بعض الأحيان يكون هناك طرق ثالث في العقد وهو المرسل إليه، وذلك بنصها « يقضي كل نقل جوي للبضائع أو المواد أو الأمتعة إلى إبرام عقد يلزم الناقل الجوي بموجبه بأن ينقلها بواسطة الطائرة، و بمقابل من مطار إلى مطار آخر، البضائع والموارد التي يستلمها إلى المرسل قصد تسليمها إلى المرسل عليه أو ممثله القانوني.⁽²⁾

(1) . علي البارودي ومحمد فريد العريني، ومحمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 576.

(2) . المادة 138 من قانون 06/98 المعدل والمتمم بقانون 14/15 المتعلق بالقواعد العامة للطيران المدني.

أولاً : التزامات الناقل الجوي:

يلتزم الناقل الجوي بنقل البضاعة إلى مكان الوصول، ويقصد بالبضاعة كل مال منقول بالطائرة، وعلى ذلك لا تعد جثث الموتى بضاعة خلافاً لما يدعيه الفقيه " روديير" الذي اخضع نقلها للقواعد المطبقة على البضاعة، بل تخضع في نقلها للقواعد المطبقة على الأشخاص .

كما يلتزم الجوي عكس ما يتبع في النقل البري والبحري بشحن البضاعة ورسها داخل المخازن المخصصة في الطائرة، إذ لا يتحمل مرسل البضاعة مسؤولية شحن البضاعة ورسها من الأماكن المخصصة لذلك، وذلك لأن عملية الشحن وسلامة الرحلة الجوية تحت مسؤولية الناقل الجوي، و هو أدري بمتطلبات ووسائل السلامة التي من شأنها المحافظة على البضائع ووصولها إلى مطار الوصول سالمة، كما يمتد ذلك إلى عملية التفريغ⁽¹⁾

وفي حالة اشتراط تولي المرسل عملية شحن البضاعة في الطائرة في العقد لاسيما في النقل الجوي غير المنتظم، هذا لا يعني حرمان الناقل الجوي من التأكد من عدم إخلال عملية الشحن بأمان وسلامة الطائرة.⁽²⁾

ثانياً: التزامات المرسل:

باعتبار عقد النقل الجوي ملزم للطرفين ، فنترتب التزامات على عائق الناقل الجوي ببذل العناية اللازمة للمحافظة على البضاعة و إيصالها إلى مكان الوصول في حالة جيدة حسب ما هو متفق عليه في العقد، و تترتب كذلك التزامات على المرسل تجاه الناقل الجوي، و ذلك بدفع الأجرة المناسبة واللازمة لنقل البضاعة، والحرص على تغليف البضاعة بطريقة جيدة تضمن وصولها في حالة جيدة وتسليمها للناقل الجوي في الوقت المحدد لتمكين الناقل الجوي من تنفيذ العقد.

(1) . طالب حسين موسى، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008، ص 118.

(2) . العريبي محمد فريد، القانون الجوي، الناقل الجوي، حوادث الطيران، المرجع السابق، ص 185.

01- تسليم البضاعة للناقل الجوي :

يلتزم المرسل بتسليم البضاعة المراد نقلها إلى الناقل، و لا يعد ذلك التسليم شرطا لانعقاد العقد، ولكن التسليم ليس إلا شرط لتمكين الناقل الجوي من تنفيذ العقد والمتمثل في نقل البضاعة من مكان الانطلاق إلى مكان الوصول، ولا يتصور تنفيذ مثل هذا الالتزام إلا إذا كان الناقل في وضع يمكنه من ممارسة الحراسة المادية على البضاعة.

02- دفع الأجرة :

يعتبر الالتزام الرئيسي الذي يقع على عاتق المرسل، ويعني تسديد أجرة نقل البضائع و غالبا ما يتضمن العقد قواعد تحديد الأجرة وأحكام الوفاء بها، قد تقوم لمؤسسة الطيران المبرمة للعقد هي تحديد الأجرة، وقد يحددها الاتحاد العام للطيران المدني حسب الكيفيات والشروط اللازمة .

و غالبا ما تكون الأجرة مستحقة مقدما عند القيام، ما لم يتفق على غير ذلك كأن يتم الاتفاق على دفع الأجرة في مطار الوصول، وإذا لم يقر المرسل بأدائها في مطار القيام جاز للناقل أن يمتنع عن تسليم البضاعة من أجل نقلها⁽¹⁾.

03- تغليف البضاعة :

قبل أن يسلم المرسل البضاعة للناقل الجوي عليه تغليفها و تعبئتها و حزمها بطريقة تحميها من الهلاك والتلف و تبعد تعرض البضائع الأخرى للتلف، كما يجب على المرسل أن ينبه الناقل الجوي إلى طبيعة البضاعة والمخاطر التي يمكن أن تتعرض لها وذلك كي يتسنى للناقل اتخاذ الاحتياطات اللازمة كإعداد مكان خاص لوضعها⁽²⁾.

(1) . عدلي خالد، المرجع السابق، ص 49.

(2) . محمود سماح، مسؤولية الناقل الجوي الدولي، المرجع سابق، ص 105.

المطلب الثاني : التزامات أطراف عقد النقل الجوي أثناء وبعد الرحلة :

النقل الجوي لا يقتصر على نقل الركاب فقط، إنما يشمل البضائع والأمتعة حيث يلتزم كل طرف بتنفيذ كل ما تعاقد عليه تحت طائلة المسؤولية في حال عدم تنفيذ هذه الالتزامات من ناحية ومن ناحية أخرى تخضع تلك العملية لبعض المخاطر التي لا تقتصر على مستعملي الطائرة من ركاب و شاحني بضاعة بصفتهم أطراف في عملية النقل الجوي مع الناقل الجوي، بل تشمل كل الأشياء و الأشخاص المتواجدة على سطح الأرض لما تسببه لهم من أضرار ناجمة عن الحوادث الجوية في بعض الحالات⁽¹⁾.

الفرع الأول: الالتزامات الناشئة عن عقد نقل الركاب :

يقع على الناقل الجوي بموجب عقد نقل الركاب مجموعة من الالتزامات في مواجهة المسافرين سنتطرق إليها كما يلي:

01- ضمان سلامة المسافر :

يلتزم الناقل الجوي بأن يسهر على سلامة المسافر أثناء الرحلة الجوية، ويضمن وصوله إلى بلد المقصد سليماً معافى، و على الناقل الجوي و تابعوه الأخذ بجميع الاحتياطات والتدابير اللازمة لضمان سلامة المسافر⁽²⁾.

02- نقل أمتعة المسافر والمحافظة عليها :

لا يقتصر على الناقل الجوي الالتزام بنقل المسافر إلى مكان الوصول فقط، بل يلتزم فوق ذلك بنقل أمتعته الشخصية والمحافظة عليها، أي التي يحتفظ المسافر بحراستها أو التي يتخلى عنها الناقل في نفس الطائرة، و تظل الأمتعة في حوزة الناقل و حراسته وفي حالة

(1) . محمود سماح، مسؤولية الناقل الجوي الدولي ، المرجع سابق ، ص 108.

(2) . المرجع نفسه، ص 108.

تهاون الناقل الجوي في المحافظة على الأمتعة ونجم على ذلك تلفها أو هلاكها فيتحمل الناقل الجوي تبعة ذلك .

03- توفير الراحة والطمأنينة للمسافر :

يستغرق الناقل في رحلته الجوية لإيصال المسافر إلى مقصده زمنا من الوقت حسب المسافة التي تفصل بلد القيام عن بلد الوصول، و على الناقل تأمين راحة المسافر من خلال توفير مقعد الجلوس و تقديم ما يحتاجونه من طعام وشراب.

في الواقع لم تنظم اتفاقيتي وارسوا 1929 و مونتريال 1999 حقوق والتزامات المسافر، ولكن هذه الشروط نظمتها الشروط العامة لقواعد الأحكام الوطنية، حيث يقابل الالتزامات التي تترتب على الناقل والتزامات يتعين على المسافر الوفاء والتقيد بها.⁽¹⁾

الفرع الثاني : الالتزامات الناشئة عن عقد نقل البضائع :

تعتبر الالتزامات إحدى العناصر الأساسية الناتجة عن العقد المبرم بين الأطراف الذي توطئه الأحكام العامة للقانون لاسيما المادة 36 من القانون التجاري والتي تعرف أو تنص على أن العقد يلزم به الناقل الذي بمقتضاه يتعهد بنقل بضاعة ما، مقابل من كان يتولى ذلك لنفسه إلى مكان معين، هذا التعريف المستنبط من المادة السالفة الذكر أراد المشرع من خلاله أن يسبغه على جملة العقود الهامة ومن بينها عقد النقل الجوي الذي كان تعريفه يقتصر على أحكام القانون 06/98.⁽²⁾

و من هنا اتضح جليا أطراف الالتزام بعقد النقل الجوي، وهنا كذلك بالرجوع إلى أحكام المواد 38-39 إلى غاية 55 من القانون التجاري الجزائري، والتي وضعت الأحكام العامة للالتزام بعقد النقل بصفة عامة من بينها:

(1) . محمد بهجب عبد الله أمين قايد، الموجز في القانون الجوي، النقل الجوي الوطني والدولي، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007 ص 103.

(2) . المادة 36 من القانون رقم 06/98 ق.ط.م.ج.

- دفع الأجرة ومصاريف النقل المترتبة على نقل البضائع أو الأشخاص .

- تحديد تعريفية عامة للتذكرة و ذلك بتبيين المرسل والمرسل إليه وعنوانه مع تحديد طبيعة الشخص طبيعي أو معنوي.

وقد ترتب على هاته الالتزامات الموقعة والمدرجة بالعقد مسؤولية لقاء على الناقل الجوي يمكن من خلالها للوكيل بالعمولة أن يرفع دعوى قضائية على الناقل الجوي نتيجة إخلافه بالالتزام، وهذا ما نصت عليه المادة 60 من القانون التجاري وتتقدم بمضي سنة من تاريخ وقوعها بالنسبة للبضائع، أما الأشخاص فتتقدم بمضي ثلاث سنوات (03).

لقد شدد المشرع في القانون 06/98 المحدد للقواعد المتعلقة بالطيران المدني على مسؤولية الناقل الجوي إزاء المسافرين والبضائع، حيث تبقى مسؤوليته قائمة على الخسائر والأضرار التي تصيب الشخص المنقول أو المفضية إلى وفاته، أو تلك التي سببت له أضرارا جسدية شريطة أن تكون قد وقعت على متن الطائرة أو خلال عملية الإركاب والإنزال، وهذا بموجب أحكام المادة 145⁽¹⁾ من قانون الطيران المدني.

و قد بينت أن مفهوم الضرر الذي يلحق بالبضاعة أو الأشخاص هو ضرر بالنسبة للأشخاص جسدي أو عضوي أو وظيفي و يطال المعارك العقلية والفكرية، أما البضائع فيقع عليها التلف أو فسادها، و تغير حالتها الفيزيائية باستثناء الظروف الأجنبية وحالات القوة القاهرة، بحيث يلتزم ربان الطائرة بإثبات وجود هذا الحادث الأجنبي أو القوة القاهرة.

أولا : التزام الناقل الجوي للبضائع:

كان المشرع الجزائري صريحا وواضحا في تبیین التزام الناقل الجوي للبضائع وذلك عن طريق تحميله المسؤولية الناجمة عن ذلك، و التزامه بالتعويضات المقررة قانونا عن الخسائر الناتجة والمترتبة عن عملية النقل الجوي، وقد كان القسم الثالث من القانون 06/98

(1) . المادة 145 من القانون 06/98 ق.ط.م.ج.

بارزا في ذلك عندما أدرج مسؤولية الناقل الجوي وحددها وضبطها من المواد 145⁽¹⁾ إلى غاية المادة 136، بحيث يلتزم الناقل الجوي بالمحافظة على البضاعة وأن يتخذ كل الإجراءات الضرورية لتفادي أي خسارة متوقعة تحت طائلة مسؤولية الناقل الجوي، وهذا طبقا لقواعد اتفاقية وارسوا 1929، و بروتوكول لاهي المؤرخ في 28 سبتمبر 1955 ، التي حلت محلها اتفاقية مونتريال 1999.

الالتزام بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه :

يستوجب على الناقل الجوي أن يلتزم بتسليم البضاعة في حالة جيدة إلى المرسل إليه دون أن يقوم هذا الأخير بأي احتجاج في الوقت والمكان المحددان في عقد النقل الجوي.

01- الالتزام بنقل البضاعة ورسها :

يلتزم الناقل الجوي بشحن البضاعة على متن الطائرة من وثيقة تسمى وثيقة الشحن حسب التصاريح المفصلة المقدمة من طرف الجمارك عند جمركة البضاعة والانتهاه من الإجراءات القانونية الكفيلة بتحديد طبيعة النظام الجمركي الذي أخذته البضاعة (نظام التصدير أو نظام تحسين الصنع، أو إعادة تصديرها) مع الحرص عل عدها وترقيما ورسها.

02- الالتزام بنقل البضاعة والمحافظة عليها :

يلتزم الناقل الجوي ببذل عناية لازمة للمحافظة على البضاعة ونقلها وذلك باحترام القواعد المتعارف عليها في الملاحة الجوية من منطقة الانطلاق إلى منطقة الوصول، مع الأخذ بعين الاعتبار طبيعة البضاعة كنقل البضائع الخطيرة والتي تحمل على متن طائرات مدنية مرقمة القطر الجزائري أو طائرات أجنبية مدنية تحلق على التراب الوطني طبقا للاتفاقيات الدولية والتشريع الوطني.

(1) . المادة 145 من القانون 06/98 ق.ط.م.ج.

03- الالتزام باحترام مواعيد النقل :

تعتبر مواعيد النقل في عقد النقل الجوي من بين الأسباب المباشرة والجدية لوقوع الضرر و هذا ما نصت عليه المادة 117 من قانون النقل المدني، حددتا مسؤولية التأخير عن مواعيد النقل اتجاه الناقل الجوي، وبالتالي يستوجب على الناقل الجوي أخذ الحيطة والحذر بالتقيد بمواعيد الانطلاق أو الوصول، وهذا ما اقره المشرع الجزائري في التعديل الأخير 14/15 قانون الطيران المدني.

04- الالتزام بتفريغ البضاعة وتسليمها :

يقع على عاتق الناقل الجوي مسؤولية تفريغ البضاعة من الطائرة، ويكون مسؤول عن أي زيادة أو نقص في بيان الحمولة، وتصح المسؤولية الجزائية إذا ما ثبت أن ربان الطائرة قدم تصريحات كاذبة عن البضاعة المفرغة طبقاً لأحكام قانون الجمارك ، وذلك بتسليمها لوكيل العبور التي عهدت إليه مسؤولية التوقيع على التصريح الخاص بالبضاعة.

ثانياً: التزامات المرسل والمرسل إليه :

01- التزامات المرسل :

يلتزم المرسل بتقديم البيانات وأن يرفق بخطاب النقل الجوي المستندات اللازمة توفرها لاستيفاء إجراءات الجمارك والعوائد والبوليس، ويكون مسؤولاً قبل الناقل عن الأضرار الناشئة بسبب عدم وجود هذه البيانات أو الأوراق أو عدم كفايتها وصحتها ما لم يوجد خطأ من جانب الناقل الجوي أو تابعيه.

أ- ثبوت المرسل في التصرف بالبضاعة :

المقصود بحق التصرف المرسل في البضاعة هو تغيير مكان الوصول أو تغيير المرسل إليه، أو استرجاع البضاعة إلى مكان المغادرة، مما يعد تعديلاً لعقد النقل ويتحمل

المرسل التصرف في البضاعة يثبت للمرسل لأنه هو من ابرم عقد النقل. ⁽¹⁾ كما جاء في اتفاقية مونتريال 1999 أن للمرسل الحق في التصرف في البضاعة عندما تطرأ ظروف بعد تسلّم الناقل الجوي للبضاعة تسمح لهذا الأخير تغيير وجهتها، كما لو أن المرسل إليه قد أعلن إفلاسه، وبالتالي لا يستطيع دفع ثمن البضاعة. ⁽²⁾

ب- شروط حق التعرف بالبضاعة:

إن كان الحق في توجيه البضاعة قد أمرت به اتفاقية وارسوا، إلا أن ذلك يتم بشروط وهي :

01- يتقيد المرسل بكافة الالتزامات التي تقع على عاتقه في عقد النقل الجوي، وإذا ترتب على أوامر النقل أية مصاريف إضافية التزم بها المرسل.

02- أن لا يكون في شأن استعمال الحق في توجيهه أو التصرف في البضاعة إلحاق الضرر بالناقل أو المرسلين الآخرين .

03- أن تكون التعليمات بشأن توجيه البضاعة مكتوبة.

04- أن يكون تنفيذ تعليمات المرسل الصادرة إلى الناقل ممكناً، بمعنى قابلية تعليمات المرسل للتنفيذ.

02- التزامات المرسل إليه :

يتمثل التزام المرسل إليه في تسلّم البضاعة من قبل المرسل مرفقة برسالة النقل الجوي المادة 1/143 و 2 قانون 08/98 بمجرد وصول البضاعة إلى المكان الذي أرسلت إليه أن يطلب من الناقل الجوي أن يسلم له رسالة النقل الجوي والبضاعة مقابل دفع مبلغ

(1) . عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007، ص 222.

(2) . علي البارودي، محمد فريد العريني، القانون البحري، دار الجامعة، بيروت، 2001، ص 581.

الديون وتنفيذ شروط النقل الجوي المبينة في رسالة النقل الجوي، ويلتزم الناقل بإشعار المرسل إليه بمجرد وصول البضاعة.⁽¹⁾

كما نصت الفقرة الثانية من المادة 143 من قانون 06/98 على حق المرسل إليه في المطالبة بالتعويض في حالة ما إذا لم يستلم البضاعة بسبب ضياعها أو عدم وصولها في الميعاد المحدد في العقد، بحيث تنص « إذا اعترف الناقل الجوي بضياع البضاعة أو إذا لم تصل بعد انقضاء مهلة سبعة (07) أيام بعد التاريخ المتوقع لوصولها يحق للمرسل إليه أن يطالب الناقل الجوي بالحقوق الناتجة عن عقد النقل.⁽²⁾

(1) . عزيز العكيلي، الوجيز في القانون التجاري، ط011، الدار العلمية للنشر والتوزيع، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2000، ص 109-110.

(2) . المادة 143 من قانون 06/98 المتعلق بالطيران المدني.

خلاصة الفصل الأول:

إن مقتضيات أحكام عقد النقل الجوي رتبت إجراءات ضابطة لطرفي العقد لكل من المسافرين والناقل الجوي، والتي ترمي إلى حماية حقوق المسافرين دون الإغفال في تقديم ضمانات قانونية تكفل حماية الناقل الجوي، كون عقد النقل الجوي يندرج ضمن العقود التجارية المعقدة والتي يستعصى على الناقل أن يثبت تحمل مسؤولية والتي سنتطرق لها في الفصل الثاني.

الفصل الثاني

لِلنَّاقِدِ الْمَدِينَةِ الْمَسْئُولِيَّةِ
الْجَوِّيِّ

الفصل الثاني : مسؤولية المدنية للنقل الجوي :

جاء في المادة 17 من اتفاقية مونتريال 1999، يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب وتعرضه لإصابة جسدية، بشرط أن تكون الحادثة التي سبب الوفاة أو الإصابة قد وقعت فقط على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب ونزولهم حسب نص المادة 20 من اتفاقية مونتريال 1999.

كما يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حلة تلف الأمتعة المسجلة أو ضياعها أو حدوث عيب فيها، شرط أن يكون هذا الحدث الذي يسبب التلف أو الضياع أو العيب قد وقع على متن الطائرة أو أثناء أي فترة كانت فيها الأمتعة المسجلة في حراسة الناقل، غير أنه إذا كان الضرر ناجماً عن خلل في الأمتعة أو نوعيتها، أو عن عيب ذاتي فيها، فلا يكون الناقل مسؤولاً، وفي حالة الأمتعة غير المسجلة، بما في ذلك الأمتعة الشخصية يكون الناقل مسؤولاً إذا كان الضرر ناجماً عن خطئه، أو خطأ تابعيه أو وكلائه.

و إذا اقر الناقل الجوي بضياع الأمتعة المسجلة، أو إذا لم تصل الأمتعة المسجلة خلال واحد وعشرين (21) يوماً من التاريخ الذي كان يجب وصولها فيه، يحق للراكب ممارسة الحقوق الناشئة عن عقد النقل الجوي في مواجهة الناقل وذلك حسب نص المادة 17 من اتفاقية مونتريال 1999.

المبحث الأول : أحكام مسؤولية الناقل الجوي :

أفردت اتفاقية مونتريال 1999 في الباب الثالث على الأحكام المطبقة على مسؤولية الناقل الجوي، وقبل تناول هذه الموضوعات تفصيلا، ينبغي علينا إلقاء الضوء على القوانين التي كانت تنظم مسؤولية الناقل الجوي في الدول المختلفة قبل وضع الاتفاقية حتى نفهم الدور الذي لعبته هذه الأخيرة في موضوع يعتبر من اعقد و أدق موضوعات القانون على الإطلاق .

و تعد اتفاقية مونتريال 1999 الوعاء الذي وجد وطور عدد من الاتفاقيات والبروتوكولات والتي موضعها الأساسي مسؤولية الناقل الجوي، حيث جمعت هذه الاتفاقية وطورت أحكام اتفاقية وارسوا 1929 و تعديلاتها في كل من برتوكول لاهاي 1955 ، كما أدرجت ضمن أحكامها اتفاقية جودلاخار 1961 و التي كان موضوعها مسؤولية الناقل الجوي المتتابع بين أكثر من ناقل.⁽¹⁾

المطلب الأول : قيام مسؤولية الناقل :

لقد كان أساس مسؤولية الناقل الجوي وطبيعتها تختلف من دولة لأخرى، ففي فرنسا لم يكن هناك في بادئ الأمر تشريع خاص بالنقل الجوي، لذا كانت المحاكم تطبق على قضايا المسؤولية القواعد العامة في التقنين المدني والأحكام الخاصة بالنقل البري المنصوص عليها في المجموعة التجارية الصادرة عام 1807م، و تعتبر مسؤولية الناقل الجوي بالتطبيق لهذه القواعد والأحكام مسؤولية عقدية أساسها الخطأ المفترض.

و لما كان النقل الجوي يتسم بالطابع الدولي، فقد ظهرت الحاجة إلى ضرورة وجود حلول قانونية دولية موحدة لحكم المسائل التي تثيرها حتى لا يتغير النظام القانوني الذي

(1) . محمد فريد العرييني، القانون الجوي، حوادث الطيران، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2009، ص 190.

تخضع له هذه المسائل، ولقد تحقق ذلك بمقتضى اتفاقية مونتريال لعام 1999 والتي أصبحت واجبة النفاذ والتطبيق. (1)

حيث قضت هذه الاتفاقية على الاختلاف والتباين بين الأنظمة القانونية الحاكمة لمسؤولية الناقل الجوي، فوضعت لهذه المسؤولية نظاماً معيناً الهدف منه إقامة التوازن بين المصالح المتعارضة للناقلين الجويين من ناحية، و لمستعملي الطائرة من جهة أخرى، و يتركز هذا النظام على 04 مبادئ .

الفرع الأول : عدم الالتزام بإقامة دليل على وجود خطأ

تقوم مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ المفترض، بمعنى أن المسافر أو الشاحن لا يلتزم بإقامة الدليل على وجود خطأ من أي نوع كان من جانب الناقل، ولقد روعي في هذه القاعدة مصلحة الراكب والشاحن (المادة 17 من اتفاقية مونتريال) (2)

الفرع الثاني : إثبات الناقل حرصه على تجنب وقوع خطأ

ومن أجل تخفيف قسوة قرينة الخطأ المفترض، لم تجعل الاتفاقية هذه القرينة قاطعة، بل أجازت للناقل تعويضها بإثبات أنه هو وتابعيه قد إتخذوا كل الاحتياطات الضرورية لتجنب وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم إتقانها أو أن الضرور قد تسبب أو ساهم بخطئه في إحداث الضرر (مادة 20 و 21). (3) من اتفاقية مونتريال

(1) . محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 191.

(2) . المادة 17 من اتفاقية مونتريال لعام 1999.

(3) . محمود فريد العريني، المرجع السابق، ص 192.

الفرع الثالث : تحديد التعويض الذي يلتزم به الناقل

مراعاة مصلحة الناقلين، حيث خفت هذه الاتفاقية من حدة قرينة الخطأ عن طريق تحديدها للتعويض الذي يلتزم به الناقل في مواجهة كل راكب.

الفرع الرابع : بطلان الشروط التي تعفي الناقل من المسؤولية

ولنفادي تهرب الناقل من المسؤولية عن طريق الإعفاء منها أو تحديدها بمبلغ تافه، أبطلت الاتفاقية بطلانا مطلقا الشروط التي تهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية وتلك التي ترمي إلى وضع حد للتعويض أقل من الحد الذي قرره المادة 18 من اتفاقية مونتريال⁽¹⁾.

ولا يستفيد من هذا النظام إلا الناقل حسن النية، أما إذا ثبت سوء النية أمتنع عليه الإستفادة من الحد الأقصى للتعويض الذي وضعته الاتفاقية، كما يمتنع كذلك التمسك بالإعفاء بالمسؤولية عن طريق إقامة الدليل على أنه هو وإتباعه قد اتخذوا كل الاحتياطات الضرورية لتجنب وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم إتخاذها.

وتعتبر الاتفاقية الناقل سيئ النية في حالتين :

أولا : إذا ثبت أن الضرر كان راجعا إلى غشه أو إلى خطأ من جانبه.

ثانيا : إذا تخلفت وثائق السفر أو إذا لم تنش نقل في حالة وجودها، البيانات الإلزامية التي حددتها الاتفاقية.

إن نظام المسؤولية التي وضعته إتفاقية وارسو بمثابة ضمان لمصالح الناقلين الجويين ولم تخف دهشتها إزاء بقاءه وحمايته لمصالحهم، وتحديد له لمسؤوليتهم بمبلغ يقل عن ذلك الذي يحصل عليه ضحايا وسائل النقل الأخرى .

(1) . المادة 18 من اتفاقية مونتريال 1999 تتضمن « كل نص يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤولية أو لوضع حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلا و لاغيا».

ووضع المشرع الجزائري قواعد المسؤولية المتعلقة للناقل الجوي إزاء المسافرين و الشحن و الأمتعة ضمن القسم الثالث من قانون 06/98 و قد رتبت أحكام المادة 145 ق ط م ج منه الجزاءات التي توقع على الناقل الجوي في حالة تسببه في إحداث أضرار تصيب الشخص المضرور أو الخسارة التي تلحق البضاعة , كما أن المادة 145 ق ط م ج ذهبت إلى ابعاد حد عندما استأثرت بتعريف الضرر و لم تحله إلى نص تنظيمي بحيث عرفة الضرر (هو الضرر الجسدي أو العضوي أو الوظيفي بما في ذلك الضرر الذي يصيب المدارك العقلية) وهذا في سياق الضرر الذي يلحق البضاعة منشأ أو مرتبا تلفا طالها , و هذا ما عبرت عليه نفس المادة في الفقرة الأولى , كما اشترطه المادة 146 ق ط م ج على المسؤولية في حالة ضياع الأمتعة و فسرت معالمها كالمسؤولية المذكورة أنفا , و من بين الشروط التي شددت عليها المادة سالفة الذكر أن يكون السبب الأصلي لحدوث الخسارة قد وقع في الوقت الذي كانت فيه الأمتعة المسجلة أو المشحونة تحت حراسة الناقل الجوي , سواء كانت على مستوى المطار أو في الطائرة (المسؤولية عن حراسة الأشياء المادة 123 ق م ج) أو في أي مكان .

غير انه يمكن للناقل الجوي أن يدفع بعدم قيامه المسؤولية في حالة تقديمه بينة أن الخسارة صادر عن الشخص المتضرر أو مساهمته في إحداثها و هذا ما نصت عليه المادة 149 ق ط م ج , و للجهة القضائية المختصة المعروضة عليها الدعوى الصلاحيات الكاملة إما بإعفائه من المسؤولية أو إفادته بظروف التخفيف .

نفس الأسباب و المبررات تطبق على حالات تأخير الخاصة بإقلاع ووصول الطائرة طبقا لأحكام المادة 147 ق ط م ج .

المطلب الثاني : أساس المسؤولية للناقل الجوي وطبيعتها :

نكتفي في هذه الصورة من المسؤولية بتحديد أساس وطبيعة المسؤولية في نقل الأشخاص (أولاً)، مسؤولية الناقل الجوي للبضائع والأمتعة (ثانياً).

الفرع الأول : أساس و طبيعة المسؤولية في نقل المسافرين .

يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن المسافرين و الأضرار التي تصيب كل شخص منقول والتي تؤدي إلى وفاته أو تسبب له جروحاً أو ضرراً، شريطة أن يكون ذلك الحادث وقع على متن الطائرة أو خلال عملية الركوب و النزول.⁽¹⁾

إن التزام الناقل الجوي بضمان سلامة الركاب هو التزام عقدي بتحقيق غايته وبالتالي تنشغل ذمة الناقل بالمسؤولية العقدية بمجرد عدم حصول النتيجة ودون حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانب الناقل الجوي، و لا ترفع هذه المسؤولية إلا إذا اثبت أن الضرر الحاصل للراكب قد نشأ عن قوة قاهرة أو عن خطأ من المضرور أو عن فعل الغير.⁽²⁾

و بهذا تكون مسؤولية الناقل الجوي مبنية على أساس الضرر شريطة تحققه أثناء عملية النقل، وعلى اختلاف مراحلها ابتداءً من الركوب إلى غاية النزول، و الجزائر كغيرها من الدول العربية التي انتهجت النهج اللاتيني، ولم يكن لها في بادئ الأمر قانون خاص بالنقل الجوي فكانت تستدل بالنصوص وأحكام القانون المدني الذي يقيم المسؤولية على أساس الخطأ، الضرر، و العلاقة السببية.⁽³⁾

(1) . طيب عز الدين، تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2003، ص 49.

(2) . محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 201.

(3) . طيب عز الدين، المرجع السابق، ص 50.

ولقد أجرينا مقارنة بين نص المادة 136 ق.م.ج⁽¹⁾ و نص المادة 145 ق.ط.م.ج، ووجدنا نوعاً من التشابه، بحيث تناولت نص المادة 136 من ق.م.ج عبارة فعل الضار، في حين يركز نص المادة 2/145 من ق.ط.م.ج على عبارة الضرر ويشرح الضرر على أنه ذلك الضرر الجسدي أو العضوي أو الوظيفي بما في ذلك الضرر الذي يصيب المدارك العقلية.

حيث يشترط في هذا الضرر أن يكون سببا في قيام مسؤولية الناقل الجوي، مسؤولية شخصية أو على أساس مسؤولية المتبوع على أعمال تابعيه، وتناولها المشرع الجزائري في المادة 136 السالفة الذكر، وفي صياغة لنص المادة 145 من تقنين الطيران المدني الجزائري، أخذ المشرع بعين الاعتبار تطور طبيعة مسؤولية الناقل الجوي من اتفاقية وارسوا 1929 إلى غاية اتفاقية مونتريال سنة 1999، وبالتالي أصبحت المسؤولية قائمة على أساس فكرة للخطأ، إلا إذا تبين وقوع الضرر خارج عملية النقل أو لعيب موجود في المسافر ذاته⁽²⁾، ويكون من الأحسن لو أضاف المشرع الجزائري فقرة إلى نص المادة 145 السالف الذكر تتعلق في مسؤولية نقل الأشخاص نتيجة الإخلال بالتزام تعاقدية من جانب الناقل من جراء نقل الأشخاص ونقل الأمتعة بمقابل من محطة جوية إلى أخرى .

الفرع الثاني : أساس و طبيعة المسؤولية في نقل البضائع .

تسرى أحكام وقواعد اتفاقية مونتريال لسنة 1999 على مسؤولية الناقل الجوي للبضائع والأمتعة، ويكون على أساس فكرة تحمل التبعية أو المخاطر الناتجة عن إخلال الناقل بالتزاماته اتجاه المسافر صاحب الأمتعة والمرسل صاحب البضاعة.

و حسب نص المادة 1/146 من ق ط م ج (يكون الناقل بالطائرة مسؤولا عن الخسائر والأضرار الناتجة عن ضياع أو تلف أو خسارة الأمتعة المسجلة أو الشحن شرط

(1) . تنص المادة 136 منه ق.م.ج، على أن يكون المتبوع مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه تابعه بفعله الضار ...

(2) . طيب عز الدين، المرجع السابق، ص 51.

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).⁽¹⁾

و عليه يستحق المسافر التعويض على كل ضرر ناتج عن تلف أو خسارة تصيب الأمتعة غير المسجلة والباقية تحت حراسة هذا الناقل الجوي، وأيضاً الخسارة التي تصيب المسافرين والأشياء التي بحوزته وهو تحت حراسة هذا الناقل، كما يسأل الناقل عن الأضرار الناتجة عن تلف وخسارة الأمتعة المسجلة والبضائع شريطة أن تكون هذه الأمتعة أو البضائع تحت حراسة هذا الناقل، ولا يهم مكان ضياعها أو تلفها، سواء داخل المطار أو خارج محطة الهبوط، و تتأكد مسؤولية الناقل الجوي بمجرد أن يكون قد استلم خطاب النقل الجوي من طرف المرسل و قبل به.⁽²⁾

و نفس الشيء بالنسبة للقانون المصري من خلال نص المادة 1/288 من قانون التجارة الجديد، أن الناقل الجوي يسأل عن حالات هلاك البضائع هلاكاً كلياً أو جزئياً وكذلك عن تلفها، ويعد من قبيل الهلاك ضياع البضائع والأمتعة، ويقصد بهذه الأخيرة الأشياء التي يجوز للمسافر حملها معه في الطائرة وتسلم للناقل لتكون في حراسته أثناء السفر، ولا تمتد لتشمل الأشياء الصغيرة والشخصية التي تبقى في حراسة الراكب أثناء السفر، و لا يعني هذا عدم مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب هذه الأخيرة.⁽³⁾

و يتعين أن يقع الحادث أثناء فترة النقل الجوي، حتى تنعقد مسؤولية الناقل الجوي وقد ربط المشرع بين المسؤولية والحراسة مثلما فعل في نقل الأشخاص، ولا تمتد فترة النقل

(1) . المادة 01/164 من قانون 06/98 المؤرخ في 27 يونيو سنة 1998، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران

المدني المعدل والمتمم، ج. ج. ج. عدد 48 الصادرة في 28 يونيو 1998.

(2) . طيب عز الدين، المرجع السابق، ص 151.

(3) . هشام فضلي، مسؤولية الناقل الجوي، دراسة في اتفاقية مونتريال 1999، وقانون التجارة الجديد، دار الجامعة

الجديدة للنشر، الإسكندرية 2005، ص 33 ص 34.

الجوي لتشمل الفترة التي تكون فيها الأمتعة أو البضائع محل نقل بري أو بحري يقع خارج المطار، إلا إذا كان هذا النقل لازماً لشحن الأمتعة أو البضائع أو لتسليمها أو لنقلها من طائرة إلى أخرى تنفيذاً لعقد النقل الجوي، و تنتهي مسؤولية الناقل الجوي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو وكالة أو الأمين الذي يعينه القاضي، إلا إذا تم إثبات أن الهلاك أو التلف نتج عن غش الناقل أو غش التابعين أو حالة الخطأ الجسيم.

المطلب الثالث : نطاق المسؤولية المدنية :

واضحاً فيما سبق أن أهم التزام يقع على عاتق الناقل الجوي هو التزام السلامة، أي الالتزام بتوصيل المسافر إلى المكان الذي يبتغيه سليماً معافى، وكذلك الأمر بالنسبة للبضاعة حيث يلتزم الناقل الجوي بتسليمها في مكان الوصول غير هالكة أو تالفة، وأوضحنا أن مجرد الإخلال بهذا الالتزام يترتب عليه انعقاد مسؤولية الناقل الجوي بقوة القانون، إلا إذا أثبتت أنه وتابعوه قد اتخذوا كافة الاحتياطات اللازمة الضرورية لتفادي الحادث وذلك وفق اتفاقية مونتريال 1999.

فالعدالة تقتضي ضرورة تحديد نطاق هذه المسؤولية من حيث الزمان والمكان لكي يتخذ الناقل الجوي فيهما العناية اللازمة والإجراءات الضرورية في تنفيذه لعقد النقل الجوي مما يترتب حماية للمتعاقد معه بتنفيذ عقد العمل الجوي بأمان وبشكل صحيح، بالإضافة إلى أنه يشكل حماية للناقل الجوي بعدم إرهابه من خلال تحمله المسؤولية بصورة مطلقة بدون ضوابط وحدود، سوف نتطرق في هذا المطلب إلى إبراز نطاق المسؤولية للناقل الجوي في نطاقها الزماني ونطاقها المكاني.⁽¹⁾

(1) . عدنان سرحان وآخرون، شرح القانون الأردني، مصادر الحقوق الشخصية، الفجر للطباعة، الأردن، 1997 ص 443.

الفرع الأول : النطاق المكاني و الزماني للمسؤولية :

قد يصيب الركاب أو البضاعة ضرر نتيجة وقوع حادث في مكان ما أثناء عملية النقل الجوي، مما يرتب المسؤولية على الناقل الجوي نتيجة هذا الضرر، تثار هنا مشكلة تحديد هذا المكان الذي يعتبر من الأماكن التي يكون الناقل الجوي مسؤولاً فيها عن تعويض الأضرار التي تصيب البضاعة أو الركاب لارتباطه بعملية النقل الجوي.

و لقد تعرض الفقه والقضاء قبل النقل الجوي لمثل هذا الالتزام لاسيما بالنسبة للنقل البري للأشخاص، و ذهب البعض إلى القول أن هذا الالتزام يبتدئ من المكان والوقت الذي يلتصق فيه جسم المسافر بوسيلة النقل، ويظل قائماً حتى ينفصل عنها بخروجه منها، ولقد توسع البعض الآخر في هذا الشأن، إذ يرى أن التزام الناقل البري بسلامة المسافر يبتدئ من وقت دخوله إلى المكان المعد للصعود إلى المركبة ويظل قائماً طول فترة النقل حتى مغادرته لمكان الوصول والابتعاد عنه.⁽¹⁾

أولاً : النطاق المكاني للمسؤولية :

سندرس أولاً النطاق المكاني في النقل الجوي للبضائع، وثانياً النطاق المكاني في النقل الجوي للأشخاص.

01- النطاق المكاني في النقل الجوي للبضائع :

تنص المادة 18 من اتفاقية مونتريال لعام 1999 على فترة النقل الجوي بأنها (الفترة التي تكون فيها البضائع أو الأمتعة مسجلة في حراسة الناقل الجوي سوء كان ذلك في مطار أو على متن طائرة، أو في أي مكان آخر في حالة الهبوط خارج المطار) ومن هذه

(1) . أبو زيد رضوان، الوجيز في النقل الجوي، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، الأردن، 1974، ص

المادة يتضح أن هناك اعتبارين يحكمان تحديد فترة النقل الجوي، وهما فكرة الحراسة والنطاق المكاني الذي تمارس فيه هذه الحراسة.⁽¹⁾

أ- الاعتبار الأول : فكرة الحراسة:

يكون تحديد فترة النقل الجوي على أساس فكرة الحراسة وحدها، حيث تبدأ هذه الفترة في الوقت الذي تسلم فيه البضاعة أو الأمتعة إلى الناقل الجوي لنقلها، وتنتهي بتسليمها للمرسل إليه في الوقت الذي تسلم فيه البضاعة أو الأمتعة إلى الناقل الجوي لنقلها، وتنتهي بتسليمها للمرسل إليه في نهاية رحلة النقل الجوي، وبهذا يترتب عليه توسيع نطاق فترة النقل الجوي في المدى الزمني، حيث لا تقتصر على الفترة التي تقع بين دخول البضاعة أو الأمتعة إلى مطار القيام وخروجها من مطار الوصول، بل تشمل أيضاً فترة سابقة على دخول البضاعة للمطار أو لاحقة على خروجها من مطار الوصول.⁽²⁾

ب- الاعتبار الثاني : النطاق المكاني للحراسة :

من جهة أخرى يحدد النطاق المكاني للنقل الجوي بتواجد البضاعة أو الأمتعة داخل المجال الجوي المتمثل في المطار أو على متن الطائرة لتحديد نطاق فترة النقل الجوي في النطاق المكاني حيث يجب توفر شرطين أساسيين هما :

- أن تكون البضاعة أو الأمتعة في حراسة الناقل الجوي، إذ أن فكرة الحراسة تكون على عاتق الناقل الجوي إذا قصر هو أو تابعوه في المحافظة على البضائع والأمتعة و لم يلحق بها هلاك أو تلف .

(1) فاروق زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي، مرجع سابق، ص 296.

(2) . علاء الدين قاسم أحمد المومني، المرجع السابق، ص 102.

- أن تكون هذه الحراسة تمت في المجال الجوي المتمثل في للمطار أو على متن طائرة أو في خارج المطار في حالة الهبوط الاضطراري، وبهذا الشرط يبرز إخضاع الناقل الجوي لنظام المسؤولية المحدودة المقررة في اتفاقية مونتريال 1999.⁽¹⁾

اختلف الفقهاء حول تواجد هاذين الشرطين معا لتحديد نطاق المسؤولية للناقل الجوي وذهب البعض إلى عدم اشتراط توافر الشرطين معا، فاخذوا بفكرة الحراسة وحدها تكفي لقيام فترة النقل الجوي وفقا للمادة 18 من اتفاقية مونتريال لعام 1999، ويضيف هذا الرأي أن وجود البضاعة أو الأمتعة داخل الطائرة قرينة كافية لبدء فترة النقل الجوي.

أما أغلبية الفقه والقضاء فقد اشترطوا تواجد هاذين الشرطين معا ذلك في حالة هبوط الاضطراري في خارج المطار يعتبر الضرر الذي يلحق البضاعة أو الأمتعة واقعا في فترة النقل الجوي وفقا لنص المادة 18 سابقة الذكر ، بناء على فكرة الحراسة وفكرة المجال الجوي ما دام هذا الضرر قد وقع أثناء أو بعد الهبوط الاضطراري، وقبل إعادة نقلها من طرف ناقل جوي آخر.⁽²⁾

الفرع الثاني : النطاق الزماني للمسؤولية :

يمكن أن يصيب الركاب أو البضاعة ضرر نتيجة وقوع حادث في وقت ما أثناء عملية النقل الجوي، مما يرتب المسؤولية على الناقل الجوي نتيجة هذا الضرر، وهنا تتور مشكلة تحديد هذا الوقت الذي يعتبر الناقل الجوي مسؤولا فيه عن تعويض الأضرار التي تصيب البضاعة أو الركاب لارتباطه بعملية النقل الجوي.

(1) . المرجع السابق، اتفاقية مونتريال 1999 ، ص 123.

(2) . فاروق زاهر، المرجع السابق، ص 227.

أولاً : المدى الزمني في النقل الجوي للبضائع:

لقد عالج المادة 18 من اتفاقية مونتريال لعام 1999 فترة النقل الجوي تحديداً دقيقاً، و مع ذلك إذا حدث نوع من هذا النقل تنفيذاً لعقد النقل الجوي بقصد الشحن أو التسليم أو النقل من طائرة إلى أخرى، فإن أي ضرر يحدث يفترض فيه أنه قد نجم عن واقعة حدثت خلال النقل الجوي ما لم يثبت ذلك. (1)

أما فيما يخص الفترة التي ينتهي فيها المدى الزمني لنقل البضائع، ظهرت نظيرتان:

01- النظرية الأولى : تأخذ ببقاء الناقل الجوي حارساً على البضاعة أو الأمتعة حتى لحظة التسليم حيث لا تنتهي فترة النقل الجوي إلا بتسليمها للمرسل إليه في مطار الوصول. (2)

02- النظرية الثانية : تأخذ هذه النظرية بانتهاء النطاق الزمني لنقل البضائع في مطار الوصول سواء كان ذلك في لحظة تسليم أو كان ذلك في لحظة دخولها المنطقة الجمركية لسلطات دولة الوصول (3) ويظهر الاختلاف بين النظريتين فيما تعلق بعاء الإثبات، فطبقاً للنظرية الأولى لا يستطيع الناقل الجوي دفع المسؤولية عنه وفقاً للمادة 18 من اتفاقية مونتريال، لأن البضاعة ليست تحت حراسته، على أساس أن التوأمه ينتهي بتسليم البضاعة للمرسل إليه. أما النظرية الثانية فإن الناقل الجوي يستطيع دفع المسؤولية لأن البضاعة وهي ليست تحت حراسته.

ثانياً : المدى الزمني في النقل الجوي للأشخاص :

يكون الناقل الجوي مسؤولاً على الركاب، سواء وقع ذلك على متن طائرة أو أثناء عملية من . عمليات صعود الركاب أو نزولهم وذلك حسب نص المادة 17 اتفاقية مونتريال 1999

(1) . محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 223.

(2) . مضر راوي، المرجع السابق، ص 58.

(3) . فاروق زاهر، المرجع السابق، ص 300.

وبهذا لا يتحمل الناقل الجوي مسؤولية تعويض عن الأضرار التي تصيب الركاب داخل المطار ومباني القيام أو الوصول⁽¹⁾ ولكي نصل لمفهوم عملية الصعود والهبوط يجب مراعاة اعتبارين هما:

01- الاعتبار الأول :

يتمثل في عدم الخلط بين بداية و نهاية تنفيذ عقد النقل الجوي و مرحلة عمل يات الصعود والهبوط.⁽²⁾

وحسب الفقهاء فهناك اختلاف حول تفسيره كون الاتفاقية لم تحدده، فالرأي السائد لدى الفقهاء هو عدم حصر عمليات الصعود و الهبوط على سلم الطائرة حتى تطأ قدمه أرض المطار، و إنما على تقسيم هذه العبارات بحيث تشمل عملية الصعود الفترة من اللحظة التي يغادر فيها الراكب مباني المطار وتطأ قدميه صحن المطار متوجها إلى الطائرة واكتمال صعوده إلى جوفها، بينما تمتد "عمليات الهبوط" منذ اللحظة التي يبدأ فيها الراكب في مطار الوصول النزول على سلم الطائرة واجتيازه صحن المطار وحتى دخوله إلى مباني المطار، أما فترة ما قبل خروج الراكب من مباني مطار الإقلاع، أو ما بعد دخوله مباني مطار الوصول فلا تشملها عمليات الصعود والهبوط بالمعنى المقصود في اتفاقية مونتريال 1999.⁽³⁾

02- الاعتبار الثاني :

يتمثل في أن اتفاقية مونتريال لعام 1999 وضعت لتحديد الفترة الزمنية لسريان الالتزامات ضمان المحافظة على البضاعة طبقا لنص المادة 18 من ذات الاتفاقية معيار

(1) . فاروق زاهر، المرجع السابق، ص 303.

(2) . يحيى الينا، اثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، 1993، ص 152.

(3) . علي البارودي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2001، ص 730-731.

الحراسة على اعتبار أن البضاعة تكون تحت حراسة الناقل الجوي سواء داخل المطار أو على متن الطائرة.

بينما لم تحدد معيار لضمان سلامة الركاب، حيث يتمتع الراكب بحرية الحركة في المطار، مما يجعله ليس دائماً تحت حراسة الناقل الجوي.⁽¹⁾

كما أن فترة النقل الجوي لا تتضمن أي نقل بري أو بحري أو نهري يتم خارج المطار وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999 ، وإذا حدثت أي عمليات النقل الجوي كالشحن أو تسليم البضاعة فإن كل ضرر يحدث يفترض أنه حدث خلال النقل الجوي ما لم يثبت خلاف ذلك.

(1) . يحي الينا، مرجع سابق، ص 156.

المبحث الثاني: دعوى مسؤولية الناقل الجوي :

عندما يخفق الناقل الجوي في تنفيذ التزاماته التي تترتب عن عقد النقل و ينشأ عن هذا الإخفاق ضرر لمستعملي الطائرة، فمن الطبيعي أن يلجأ هذا الأخير إلى القضاء برفع دعوى للحصول على التعويض من الذي ألحق له الضرر، ولقد اهتمت النظم القانونية المختلفة بتنظيم دعوى المسؤولية التي ترفع على الناقل الجوي عبئ الإثبات ، فوضعت لها أحكاماً تراعي مصلحة المضرور من ناحية، ولكنها لا تهمل من ناحية أخرى مصلحة الناقل و لم تخف هذه الأهمية كذلك على واضعي اتفاقية مونتريال فقامت بتنظيم هذه الأحكام على نحو لا يخل بالتوازن الذي حرصت على إقامته بين مصالح مستعملي الطائرة من ركاب وشاحنين، من جهة و بين مصالح الناقلين الجوي من جهة أخرى.⁽¹⁾

المطلب الأول : أطرف دعوى المسؤولية :

أطراف الدعوى هم الأشخاص الذين تقوم عليهم دعوى المسؤولية , بحيث لا تتصور دعوى بدونها ويرى البعض أن الأشخاص هم أطرافها والمقصود بها الشخص الذي ترفع له، أو عليه الدعوى أي المدعي والمدعي عليه.

جميع الدعاوي التي ترفع أمام القضاء يكون تحريكها بمناسبة الإخلال بعقد النقل الجوي هما طرفا هذا العقد، فالمدعي هو المسافر والمدعي عليه هو الناقل الجوي، غير أن المشرع الجزائري لم يتولى تحديد طرفي هذه الدعوى بشكل متوازن، بينما تم التطرق إلى المدعى عليه على نحو أكثر تفصيلاً لاسيما في الحالات التي ترفع الدعوى على أشخاص آخرين غير شخص الناقل المتعاقد.

(1) . فريد محمد العرييني، المرجع السابق، ص 319.

الفرع الأول: المدعي :

المدعي في دعوى المسؤولية هو المتضرر ويكون عادة إما المسافر وذلك في حالة نقل المسافرين وأمتعتهم أو ورثته في حالة وفاته، وإذا كان المسافر هو المتضرر فمن حقه تحريك دعوى على الناقل الجوي، وفي حالة وفاته ينتقل الحق إلى ورثته. (1)

حول المشرع الجزائري لورثة المدعي الحق في متابعة الناقل الجوي قضائياً، وذلك من نص المادة 1/153 من ق.ط.ن « لا يمكن للمسافر أو ذوي حقوقه أن يرفعوا دعوى إلا ضد الناقل الجوي الذي أتم النقل الذي وقع خلاله الحادث... ». (2).

يختلف المدعي في عقد النقل الجوي باختلاف موضوع العقد فقد يكون المسافر هو المضرور في حالة نقل المسافرين، قد يكون المرسل أو المرسل إليه في حالة نقل البضائع.

أولاً: المدعى في نقل الأشخاص :

أكدت المادة 29 من اتفاقية مونتريال لعام 1999 بقولها (في حال نقل الركاب والأمتعة والبضائع، لا يجوز رفع أي دعوى للتعويض، مهما كان سندها، سواء كان بمقتضى هذه الاتفاقية أو بناء على عقد أو بسبب عمل غير مشروع آخر، إلا وفقاً لشروط وحدود المسؤولية المقررة في هذه الاتفاقية دون المساس بمسألة تحديد الأشخاص الذين لهم حق المقاضاة وبحقوق كل منهم ولا يمكن المطالبة بأي تعويضات جزائية أو ردية أو أي تعويضات تخرج عن نطاق التعويض عن الضرر) . (3).

انطلاقاً من أحكام الإجراءات الجزائية لاسيما المادة 3 قانون 155/66 المتضمن قانون الإجراءات الجزائية على أن كل شخص أصابه ضرر له الحق أن يرفع دعوة يطالب فيها

(1) . عز الدين الديناصوري وآخرون، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، ناشر منشأة المعارف، الإسكندرية د س ، ص 207.

(2) . المادة 153 من قانون 06/98 المتعلق بالطيران المدني الجزائري، المعدل والمتمم، المرجع السابق.

(3) . المادة 29 من اتفاقية مونتريال 1999م.

بتعويض يجبر الضرر الذي لحق به كمدعي أمام الجهات القضائية المختصة ، هذا عبرت عليه أحكام المادة 155 الفقرة (أ) على أنه في حالة حدوث خسارة أو ضرر يمكن للمسافر أو ذي حقوقه أن يرفع دعوة قضائية على الناقل الجوي الذي أتم النقل الذي وقع خلاله حادث أو التأخر كما يمكنهم أن يرفعوا دعوة قضائية ضد الناقل الجوي الأول الذي تولى المسؤولية بكاملها شرط أن يكون هناك تنصيب صريح في العقد.

كما ترفع الدعوى أمام المحكمة مكان الواقعة ، هذا ما نصت عليه المادة 164 ق ط م ج لاسيما ما تعلق بدعاوى مسؤولية الغير على اليابسة ، وتسري على دعوى المدعي للنقل الأشخاص تقادم الدعاوى ، بحيث تتقادم بسنتين (2سنة) من تاريخ الحادث المنشأ للخسارة والمرتب للضرر .

ثانياً: المدعى في نقل البضائع :

يشترط في عقد النقل الجوي للبضائع أن يكون اسم عنوان المرسل والمرسل إليه واردين في خطاب النقل الجوي، حتى يؤول لهما الحق في مقاضاة الناقل الجوي على أساس المسؤولية.

وبالتالي لا يستطيع مشتري البضاعة تحريك دعوى التعويض ما لم يرد اسمه في خطاب النقل الجوي، وفي حين آخر يمكنه تحريك دعوى على أساس المسؤولية التقصيرية (1).

منح القضاء لشركات تأمين أن ترفع دعوى المسؤولية وهي حكم الغير الأجنبي عن العقد إذا ما التزمت بالتعويض للمرسل عما هلك من البضاعة (2).

(1) . هاني دودير، المرجع السابق، ص 263.

(2) . عز الدين الديناصوري وآخرون، المرجع السابق، ص 209.

الفرع الثاني: المدعى عليه :

تنص المادة 32 اتفاقية مونتريال 1999 على أنه « في حالة وفاة المدعى تقادم دعوى المسؤولية في الحدود المقررة في هذه الاتفاقية ضد من يخلفونه »⁽¹⁾.

الأصل أن تقام الدعوى على الناقل نفسه، ولكن تثور الصعوبة في حالة وفاته أو عند تعدد الناقلين، فإذا ما توفي الناقل الجوي ترفع الدعوى على ورثته وهو ما نصت عليه المادة 32 من اتفاقية مونتريال لعام 1999.

يتبين من خلال المادة السابقة أنه في حالة وفاة المدعى تقام دعوى المسؤولية في الحدود المقررة لهذه الاتفاقية حرصاً من أجل تأكيد على حق المغرور بالتعويض المقرر إذا ما توفي الناقل الجوي، وإذا ما رفعت على خلف الناقل الجوي، فإنهم يستفيدون من المسؤولية المحددة الواردة في الاتفاقية.

المطلب الثاني : الإعفاء من المسؤولية :

يسقط حق المدعي أي المضرور في الدعوى القضائية إذا قدم الناقل الجوي بيانا يبرهن فيه أنه اتخذ صيغة مندوبيه كافة الإجراءات الضرورية لتفادي الخسارة أو استحالة اتخاذهم كذلك⁽²⁾ كما لا يسأل الناقل الجوي و يقبل الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية، إذا برهن الناقل الجوي بأن الخسارة الناتجة بفعل خطأ المضرور أو مساهمة هذا الأخير فيها وبالتالي لا مجال للدفع بعدم قبول دعوى نقل المسافرين، لأن نطاق هذا الدفع ينحصر في نقل البضائع والأمتعة، وهلاكها هلاكاً جزئياً وليس كلياً بالتأخير أيضاً⁽³⁾ ، و تنص المادة

(1) . المادة 32 من اتفاقية مونتريال 1999، حول توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي وبروتوكول لاهاي 1955.

(2) . أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص 260.

(3) . المادة 02/148 من قانون 06/98، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني المعدل والمنتم، المرجع السابق.

01/152 من ق.ط.م.ج « يشكل تسليم الأمتعة المسجلة والشحن دون احتجاج من المرسل قرينة عن تسلمها في حالة جيدة طبقاً لسند النقل إلا في حالة إثبات العكس » ، كما تنص الفقرة الخامسة من نفس المادة « و عند انعدام الاحتجاج في المهلة المحدد، تكون كل دعوى مرفوعة على الناقل الجوي مرفوضة ما عدا حالة الغش الصادر عن هذا الأخير » والعبرة في النقل الجوي بإرسال الاحتجاج لا يوصلوه عندما يتقرر ما إذا كان الإجراء قد اتخذ في مواعيد القانونية. ، ونقضي المادة 02/152 ق.ط.م.ج أنه « في حالة تلف البضاعة يجب أن يوجه المرسل إليه للناقل الجوي، احتجاجاً فور اكتشاف ذلك وفي مهلة أقصاها 03 أيام فيما يتعلق بالأمتعة و 07 أيام فيما يتعلق بالشحن وابتداء من تاريخ تسليم البضاعة. و عند الضياع أو التأخير يجب أن يتم الاحتجاج في مهلة أقصاها 14 يوم من التاريخ الذي كان من المفروض فيه أن توضع الأمتعة أو البضاعة تحت تصرفه.

الفرع الأول : التدابير والإجراءات الضرورية للسلامة

متى أخل الناقل بتنفيذ الالتزامات التي يلقيها على عاتقه عقد نقل الأشخاص أو البضائع افترض الخطأ من جانبه، وانشغلت ذمته بالمسؤولية، ولا يستطيع التحلل منها إلا إذا أقام الدليل على أنه هو وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها هذا ما نصت عليه المادة 148 ق.ط.م.

اختلف الفقهاء في شرحهم للتدابير اللازمة فذهب أنصار الفكر الموسع أن التدابير من طبيعة الالتزام الملقى على كاهل الناقل الجوي، و لما ألفت الاتفاقية على الناقل الالتزام ببذل عناية، اقتضى الأمر أن تفسر التدابير الضرورية شكل يتفق مع طبيعة ذلك الالتزام، وعلى ذلك فإن عبارة التدابير الضرورية يعني تلك التدابير المعقولة يتخذها أب الأسرة الحريص الذي يوجد في ذات ظروف الناقل الجوي.⁽¹⁾

(1) . أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون طيران التجاري، مرجع سابق، ص 129.

أما المفهوم الضيق للتدابير الضرورية فهي فكرة التي تبنتها الأنظمة القانونية الجرمانية والرومانية، وكذا غالبية الفقه والقضاء الدوليين، وتقوم هذه الفكرة زيادة على تقديم الدليل الإيجابي على تخلف الخطأ والذي يتجسد من خلال إثبات حالة الطائرة قبل الطيران وأثناء الطيران، إن يتوفر الدليل السلبي على انتفاء هذا الخطأ والتمثل في ضرورة قيام الناقل بإثبات السبب الذي أدى إلى وقوع الحادث وإقامة الدليل ضده، وعليه يشترط حسب هذا المفهوم الضيق شرطين وهما: إثبات سبب الحادث أولاً وإثبات أن السبب لا يرجع إلى خطأ الناقل ثانياً.⁽¹⁾

الفرع الثاني : وجود عيب بالبضاعة :

وهذا أمر طبيعي، فإذا كان الضرر واقع من البضاعة نفسها ولا يكون للناقل يد في هذا الضرر، فيعفي الناقل الجوي من المسؤولية في هذه الحالة، غير أنه لا يمكنه التمسك بهذه الحالة إذا كان ضياع البضاعة ناتج عن التأخير في النقل أو أي حادث آخر يؤدي إلى هلاك البضاعة وهذا ما نصت عليه المادة 2/148 ق.ط.م

الفرع الثالث : خطأ المضرور أو المصاب :

نصت المادة 149 من ق.ط.م على هذه الوسيلة وذلك « في حالة تقديم الناقل الجوي البينة عن كون الخسارة صادرة عن الشخص المتضرر أو مساهمة هذا الأخير فيها، يمكن إعفاؤه من المسؤولية أو التخفيف منها من طرف الجهة القضائية المختصة»⁽²⁾، ونفس الشيء بالنسبة لهذه المادة إذ تعتبر نقل حرفي عما ورد في المادة 21 من اتفاقية مونتريال 1999.

حتى يستفيد للناقل الجوي من الإعفاء وجب عليه إثبات أن الضرر قد وقع نتيجة خطأ الشخص المضرور، وأسندت للمحكمة عند تطبيقها لقانونها أمر تقدير مدى أثر الخطأ الذي وقع من المضرور على مسؤولية الناقل الجوي حتى يتسنى لها استبعاد مسؤولية الناقل

(1) . المرجع نفسه، ص 331.

(2) . قانون 06/98 يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني المعدل والمتمم، المرجع السابق.

الجوي أو التخفيف منها، والسبب في هذه الإحالة يرجع إلى فشل الاتفاقية في تبني مفهوم موحد لهذه المشكلة، وبالتالي على المحاكم الداخلية التوفيق قدر الإمكان بين المفاهيم المتبادلة لأثر خطأ المضرور على المسؤولية في قوانين الدول المختلفة.⁽¹⁾

الفرع الرابع : الخطأ الملاحي :

لم تعد هذه الحالة سببا لدفع مسؤولية الناقل الجوي، وهذا بعد إلغاء الفقرة (2) من المادة 20 من اتفاقية المتضمنة لهذا الشرط، يعتبر هذا الحكم قاصرا على نقل البضائع والأمتعة دون نقل المسافرين.⁽²⁾

المقصود بالخطأ الملاحي، تلك الأخطاء الفنية التي يرتكبها أعضاء طاقم الطائرة في قيادتها أو سيرها فيتعين على هؤلاء إثبات أنهم اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر، ويكون الناقل الجوي مسؤولا عن خطأ قائد الطائرة الملاحي، إذا لم يكن حائزا لإجازة خاصة بنوع الطائرة التي يقودها. ونظرا للانتقادات الموجهة لاتفاقية وارسو يجعلها الخطأ الملاحي مبررا لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية.

الفرع الخامس : القوة القاهرة:

القوة القاهرة كل حدث لا يمكن توقعه و لا دفعه و ليس للناقل الجوي يد في حدوثه. ومن أمثلة القوة القاهرة، الحوادث الطبيعية المفاجئة كالزلازل حال إقلاع الطائرة أو هبوطها أو الصواعق الطبيعية التي تصيب الطائرة أثناء الطيران أما الظروف المناخية فلا تعتبر قوة القاهرة لتوفر إمكانية الحصول على تقارير الأرصاد الجوية، ونذكر بأنه من وجبات قائد

(1) . دمانة محمد، دفع المسؤولية المدنية للناقل، مذكرة تخرج دكتوراه، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011 ، ص 142.

(2) . طيب عز الدين، المرجع السابق، ص 80.

الطائرة قبل الإقلاع دراسته الدقيقة لما يتوفر من تقارير الخاصة بالتنبؤات الجوية لكن إذا بلغت الظروف المناخية حداً استثنائياً لم يكن متوقفاً تصبح حينئذ من حالات القوة القاهرة.⁽¹⁾

يعد كذلك من قبيل القوة القاهرة اندلاع حرب أو اضطرابات أمنية، أو اضطراب لم يتوقع الناقل الجوي حدوثها، أو نشوب حريق شريطة أن تتوافر في هذه الحوادث خصائص القوة القاهرة. وتجدر الإشارة أن خطأ الغير لا يعد سبباً موجباً لدفع المسؤولية الناقل الجوي، ما لم تتوافر في هذا الخطأ بالنسبة للناقل خصائص القوة القاهرة، و المقصود بذلك أنه لم يكن في مقدور الناقل توقع خطأ الغير وتفاديه.

المطلب الثالث : التعويض:

إن التعويض بمعناه الحديث هو جزاء المسؤولية المدنية، وإنما كانت العقوبة هي الجزاء الموقع في كل من المسؤولية المدنية والجزائية، فقد كان توقيع العقاب أمر متروك للمجني عليه أو ذويه، ولم يجد التعويض بمعناه الحديث مكانة إلا بانفصال المسؤولية المدنية عن المسؤولية الجنائية، وبالتالي أصبحت الوظيفة الوحيدة للتعويض هي جبر الضرر وطريق احتياطي للتنفيذ والالتزام، تحددت أحكامه وعناصره بما يتناسب مع هذا الهدف في مجال المسؤولية المدنية.⁽²⁾

يشكل التعويض المدني أساس قيام المسؤولية الجزئية للناقل الجوي إزاء نقل الأشخاص والأمتعة والبضائع كذا المستغل بحيث يتولد التعويض عن الدعوى المدنية المربوطة أساساً بالدعوى الجزائية بحيث أن قيام عنصر الإذنب الذي كان الناقل الجوي مسؤول عنهم يرتب شرط أساسياً لقيام المسؤولية الجزائية وهذا طبقاً للخطأ المرتكب وحجمه والوقت الذي وقع فيه، ومن هنا تنشأ المسؤولية المدنية، ويمكن للقاضي الجزائي أن يختص بالفصل في الدعوى المدنية المربوطة بالدعوى الجزئية بقدر التعويض طبقاً للأحكام العام الوطني لاسيما

(1) . دمانة محمد، المرجع السابق، ص 134.

(2) . محمد فريد لعريني، المرجع السابق، ص 230.

القانون المدني ، كما يمكن للقاضي المدني بعد إثبات وجود خطأ جزائي أن يفصل في دعوى التعويض المعرضة عليه ، ويكون التعويض مناسباً لجبر الضرر الذي لحق بالمسافر وقيمة البضائع التي أصابها التلف ، ولقد عزز هذا المفهوم قانون الطيران المدني وبين أن قيمة التعويض تخضع كذلك لمكان رفع الدعوى طبقاً للأحكام المادة 155 ق.ط.م.ج بحيث أن تكون محكمة الاختصاص موطن الناقل الجوي ، أو مقر مؤسسته أو المكان الذي أبرم فيه العقد ، مع الأخذ بعين الاعتبار القواعد المدرجة في القانون الدولي الخاص .

الفرع الأول : تحديد التعويض:

إن المعايير المعمول بها قانوناً لتحديد قيمة التعويض تبقى في الأصل خاضعة للقواعد المنصوص عليها في التشريع المنصوص عليه وهذا ما نصت عليه المادة 147 ق.ط.م.ج، كما حددت اتفاقية مونتريال 1999 والتي أدرجت أحكامها ضمن قانون الطيران المدني أن قيمة التعويض مضبوطة بالجودة القياسية وهي معيار دولي محدد بـ 250 ألف وحدة حسابية لكل مسافر كحد أقصى ، هذه التي يقصد بها وحدة متشكلة من 65.5 ملغ من الذهب التي تحول عند تحديد التعويض إلى حساب العملة الوطنية عند مباشرة دعوى التعويض أمام الجهات القضائية المختصة من أجل النطق بها في الحكم القضائي تحت السلطة القضائية للقضاة لعدم تجاوز حد الأقصى المذكور وذلك حسب نص المادة 150 ق.ط.م.ج ، بغض النظر عن قيمة التعويض تحدده الأحكام المستنبط من القانون المدني

الفرع الثاني : الحد الأقصى للتعويض:

الأصل أن يقدر التعويض بقدر الضرر واتفاقية وارسو، خرجت عن هذا الأصل ووضعت للتعويض الذي يتحمله الناقل الجوي حداً أقصى لا يجوز الاتفاق على مخالفته.

ولا يحصل المضرور على الحد الأقصى إلا إذا كانت قيمة الضرر مساوية له أو تجاوزه. أما إذا كانت أقل منه فلا يحصل إلا على هذه القيمة الأخيرة تطبيقاً لمبدأ التعويض يكون على قدر الضرر.⁽¹⁾

أولاً : الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية مونتريال 1999 م .

إن الحد الأقصى الذي كرسه اتفاقية مونتريال 1999م هو المدرج اتفاقية وارسوا المؤرخة في 12 أكتوبر 1929 و بروتوكول لاهاي 1955 والمصادق عليها من طرف الجزائر، بحيث حددت قيمة التعويض كحد أقصى لكل مسافر بـ 250 ألف وحدة حسابية بغض النظر عن التقديرات المالية التي حددتها اتفاقية مونتريال للتعويض التي حددتها لكل حالة، نذكر حالة على سبيل المثال لا على سبيل الحصر، حالة وفاة الراكب أو إصابته وأشارت المادة 21 من الاتفاقية « أنه فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة 17 و التي لا تتجاوز قيمتها 10 آلاف وحدة حقوق سحب خاصة على كل راكب.⁽²⁾

الفرع الثالث : الحد الأقصى للتعويض في التشريع الجزائري : نميز بين حالتين:

أولاً : الحد الأقصى للتعويض في نقل الأشخاص والأمتعة المحمولة :

تنص المادة 150 ق.ط.م على الحد الأقصى للتعويض إذ تحدد قيمتها بمائتي وخمسين ألف (250.000) وحدة حسابية كحد أقصى عن كل مسافر.

والوحدة الحسابية في مفهوم هذا النص هي وحدة حسابية متشكلة من 65 ميليغرام ونصف من الذهب على أساس تسعا مئة من الألف من الذهب الخالص، و يمكن تحويل الوحدة الحسابية المذكورة إلى العملة الوطنية، ويتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب

(1) . محمد فريد لعريبي، القانون الجوي، النقل الجوي، حوادث الطيران، المرجع السابق، ص 245.

(2) . المرجع نفسه، ص 239.

قيمة الذهب للعملة المذكورة في تاريخ النطق بالحكم، أي أنه إذا لحق الضرر بأكثر من مسافر أثناء الرحلة الواحدة التزم الناقل الجوي بدفع تعويض يكون في حدود 250 ألف وحدة حسابية عن كل مسافر.

أما الأضرار التي تصيب الأمتعة المحمولة مع المسافرين على متن طائرة فإن قانون الطيران المدني لم يشير إليها .

ثانيا : الحد الأقصى للتعويض في نقل البضائع المسجلة :

لم تنص أحكام ق.ط.م.ق رقم 06/98 على الحد الأقصى للتعويض في نقل البضائع والأمتعة المسجلة، و يشمل الحد الأقصى للتعويض جميع الأضرار التي تضمنتها المادة 01/146 من ق.ط.م.ج، كما الجد ليشمل الأضرار الناتجة عن تأخير في نقل البضائع والأمتعة المسجلة في المادة 147.(1)

الفرع الرابع: إختصاص فض نزاعات عقد النقل الجوي:

كان الناس غالبا ما يلجئون إلى القوة لاقتضاء حقوقهم، و الدفاع عنها، إلا أن الأمر تغير مع ظهور الدولة التي أخذت ذلك على عاتقها بواسطة إحدى سلطاتها الثلاث المتمثلة في السلطة القضائية، وبالتالي صار القضاء أحد أهم الأسس والركائز التي تضمن استقرار المجتمع عن طريق تحقيق العدالة، لهذا عملت أغلب دساتير الدول على تنظيم السلطة القضائية باعتبارها حامية المجتمع والحريات وهذا عن طريق ضمان المحافظة على الحقوق الأساسية للأفراد.(2)

قد جعلت الدولة من اللجوء إلى القضاء حقا دستوريا يا معترف به لكل شخص دون تمييز، فهو من الحقوق العامة ولا يجوز التنازل عنه بصفة مطلقة، و إن كان يجوز تقييده في

(1) . واضحة فلاح المطيري، المرجع السابق، ص 72.

(2) . زيري زهية، الطرق البديلة لحل النزاعات طبقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائرية، مذكرة لنيل

شهادة الماجستير، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2016، ص 02.

عدة حالات كحالة تحد يد رفع بعض الدعاوى أو احترام بعض الشكليات التي نص عليها القانون.⁽¹⁾

القضاء على بعض السلبيات التي تعيق القضاء، نظمت الدولة طرق أخرى لحل النزاعات من القضاء مما يجعل أطراف الخصومة يشعرون بالطمأنينة وبالإنصاف، وبالتالي تتحقق العدالة ونجد التحكيم، الصلح، الوساطة.⁽²⁾

أولاً : الاختصاص القضائي (التحكيم، الصلح، الوساطة) :

يجب إقامة دعوى المسؤولية وفقاً لاختيار المدعي في إقليم إحدى الدول المصادقة إلى اتفاقية وارسو.⁽³⁾

حددت المادة 33 من اتفاقية مونتريال 1999 المحكمة المختصة النظر الدعوى المسؤولية بطريقة يبين أن هذه الاتفاقية قد توخت اهتمام كبير، على الضحايا من المسافرين و أورثتهم أو أصحاب البضاعة إذ قررت بحق المدعي أن يرفع دعوى المسؤولية أمام محكمة تقع بالضرورة في إحدى دول طرف في اتفاقية مونتريال. ومتى تحقق هذا الشرط فإن له الخيار في رفع الدعوى إما أمام محكمة موطن الناقل أو محكمة المركز الرئيسي لنشاطه، أو محكمة الجهة التي يكون فيها منشأة تولت عنه إبرام العقد أو أمام محكمة مكان الوصول.⁽⁴⁾

يتبين أن الاتفاقية أعطت للمدعي الخيار في رفع الدعوى بين محكمتين: محكمة الناقل فهي إما محكمة موطن نفس الناقل، أو محكمة التي يوجد فيها المركز الرئيسي لمؤسسته، أو محكمة التي تقع في دائرتها أحد الفروع التابعة لهذه المؤسسة، أما المحكمة الثانية التي تدين

(1) . محمد أمقران بوبشير، النظام القضائي الجزائري، الطبعة 04، د.م.ج، الجزائر، 2005، ص ص 41-44.

(2) . زيري زهية، المرجع السابق، ص 05.

(3) . أكرم المالكي، القانون الجوي، مكتب دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1998، ص 121.

(4) . أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص 240.

الخيار في نشأتها، فهي محكمة جهة الوصول التي وصلت إلّيها الطائرة فعلا، أو التي كان محددًا وصولها إليها.⁽¹⁾

المشروع الجزائري أخط بنفس المادة 33 من اتفاقية مونتريال حيث تنص المادة 155 من ق.ط.م « يمكن أن ترفع الدعوى من أجل مسؤولية الخسائر المسببة للأشخاص المنقولين أو الأمتعة أو الشحن المنقولة إما أمام محكمة موطن الناقل الجوي أو محكمة المقر الرئيسي لمؤسسته أو محكمة تواجد المؤسسة التي أبرم فيها العقد ». ⁽²⁾

ثانيا : التحكيم :

التحكيم هو نظام أو طريق خاص للفصل في المنازعات بين الأفراد والجماعات سواء كانت مدنية أو تجارية عقدية كانت أو غير عقدية.

إنه بديل لأحكام القضاء إذ يحكم بين طرفين حدث نزاع بينهما ولا سبيل سوى التحكيم بينهما، إذا صدر حكم فهو واجب النفاذ، أما التحكيم الدولي: بمعنى أنه يوجد طرف أجنبي في طرفين النزاع والتحكيم خاص بالدول والأفراد والشركات ومن خصائص التحكيم يحقق للنزاع سرية وخص وصيته كما يحقق سرعة حل النزاعات والاقتصاد في النفقات.

أجازت اتفاقية مونتريال لعام 1999 لطرفي عقد النقل الجوي اختيار التحكيم لحل الخلاف الناشئ بينهما، هذا الخيار مقصور على نقل البضائع دون الركاب والأمتعة ويشترط التزام المحكمين و أطراف الخلاف بأحكامها بما في ذلك محل إجراء التحكيم .

نص المادة 34 من اتفاقية مونتريال 1999م، على جواز التحكيم في نقل البضائع ولكن بشرط أن يتم ذلك في مكان من أماكن الاختصاص والغرض من ذلك هو أن يطبق المحكمين أحكام الاتفاقية، وبالنسبة لنقل البضائع يجوز الأخذ بشروط التحكيم مع مراعاة

(1) . محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 317.

(2) . المرجع نفسه، ص 318.

أحكام هذه الاتفاقية إذ كان من المقرر إجراء التحكيم في إحدى جهات الاختصاص المشار إليها في المادة 34⁽¹⁾، واتفاقية مونتريال 1999 الموحدة لقواعد النقل الجوي أجازتا التحكيم بخصوص نقل البضائع دون نقل الركاب.

بالرغم أن الاتفاقية أجازت التحكيم في عقد النقل الجوي للبضائع إلا أنها أغفلت تنظيم مسألة التحكيم في نقل الركاب وهذا الإغفال يضر بمصلحة المتضرر ويخدم مصلحة الناقل الجوي و يضر بمصلحة المتضرر (الراكب) .

كما وضعت اتفاقية مونتريال 1999 قواعد معينة يتقيد بها الأطراف عندما يفضلون سلوك طريق التحكيم لفض المنازعات الناشئة عن عقد النقل الجوي. فالمادة (34) من اتفاقية مونتريال 1999 تحت عنوان التحكيم تنص:

أقرت اتفاقية مونتريال 1999م، احد إجراءات فض النزاعات المتمثل في تحكيم ويمكن أن يكون دولياً أو وطنياً، حيث يجوز للطرفان أن يدرجا في عقد نقل البضائع أن أي خلاف ينشأ بينهما يكون التحكيم الملجأ القانوني للفصل فيه، ينعقد التحكيم وفقاً لاختيار صاحب المطالبة بمعنى المدعي في التحكيم تحت اختصاص جهات قضائية المدرجة والمنوه عنها بالمادة 33 من اتفاقية مونتريال 1999م، و تكون محكمة الاختصاص إما محكمة إقامة الناقل أو مركز أعماله الرئيسي أو المكان الذي أبرم فيه العقد، أو محكمة مكان المقصد ويعتري التحكيم البطالان في حالة وجود شرط مخالف لما تم الاتفاق عليه ويصبح بدون أثر.

01- مع مراعاة أحكام هذه المادة يجوز أن يشترط الطرفان في عقد نقل البضائع ويكون هذا الاتفاق كتابياً.

02- تتم الإجراءات التحكيم وفقاً لاختيار صاحب المطالبة في إحدى جهات الاختصاص القضائي المشار إليها في المادة (33) من اتفاقية مونتريال 1999.

(1) . محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 319-320.

03- يطبق المحكم أو هيئة التحكيم هذه الاتفاقية.

04- تعتبر أحكام الفقرتين (2) و (3) من هذه المادة جزءا من كل البند أو اتفاق خاص

بالتحكيم يكون باطلا و بدون أي أثر نص مخالف لهما في البند أو اتفاق التحكيم.⁽¹⁾

يتضح من نص المادة المذكورة أعلاه ما يلي:

- التحكيم يكون فقط في عقد نقل البضائع.

- التحكيم في عقد نقل البضائع اختياري بشرط أن يكون الاتفاق مكتوبا.

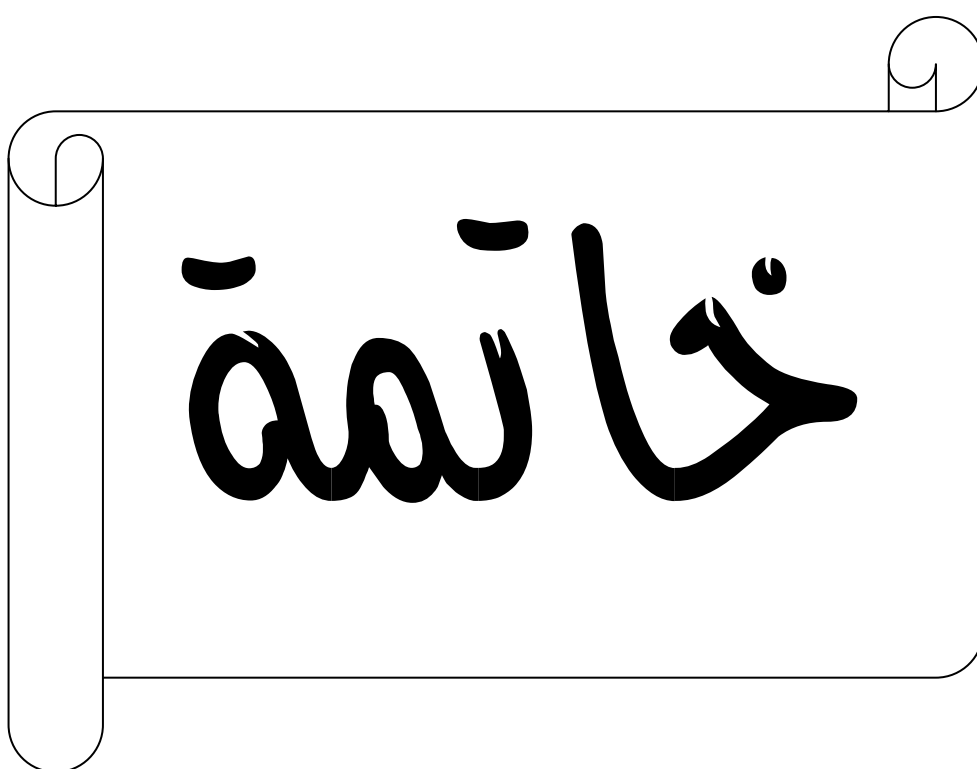
- لم تلزم الأطراف بنوع معين من أنواع التحكيم فيمكن أن يكون التحكيم حرا أو خاصا.

- اعتبرت الاتفاقية على أن كل اتفاق الهدف منه استبعاد أحكام الاتفاقية يعد باطلا بطلان مطلق و لا يعتد به.

- إجراءات التحكيم تختلف بحسب اختيار صاحب المطالبة في إحدى المحاكم المختصة بنظر النزاع، فهي إما إجراءات البلد المسجلة فيه شركة طي ارن، وإما إجراءات البلد الذي فيه المركز الرئيسي لأعمال الناقل أو إجراءات البلد الذي أبرم فيه عقد النقل أو إجراءات البلد الذي سريتم فيه البضاعة إلى مقصدها النهائي.⁽²⁾

(1) . المادة 33 من اتفاقية ومونتريال، 1999.

(2) . ضياء نعمان، المرجع السابق، ص 141.



خاتمة:

لقد كانت اتفاقية مونتريال 1999م المحددة لقواعد عقد النقل الجوي بديلا قانونيا لاتفاقية وارسوا 1929 و البروتوكولات اللاحقة لها، بحيث أخذت إجماعا دوليا على اعتبارها الوثيقة العليا السامية في مجال الملاحة الجوية الدولية المتعلقة بالتجارة العالمية للبضائع و حركة الأشخاص، ومن هذا المنطلق كان حريا بالمشرع الجزائري أن يكيف أحكام قانون الطيران المدني و القوانين المتعلقة بمجال التجارة الدولية و حركة الأشخاص مع أحكام اتفاقية مونتريال 1999م، و قد عبر على ذلك بالالتزامات الدولية التي وقعتها الجزائر وجسدتها في جملة من القوانين لاسيما بالالتزامات الدولية التي وقعتها الجزائر و جسدتها في جملة من القوانين لاسيما التعديلات التي طرأت على تحديد مسؤولية الناقل الجوي، وتبين طبيعة العلاقة القانونية بينه وبين المرسل إليه والشاحن والمسافر الخ، و رتب له جزاءات في حالة الإخلال بهاته المسؤولية و إلزامه بتعويضات عند أحداثه المباشر لأضرار تصيب البضاعة فسادا أو تلفا ، و يستوي ذلك كل الأضرار التي تلحق بالمسافر في مسألة التأخير والوصول، ومن هنا يمكننا القول أن المشرع الجزائري أكد التزاماته بالقواعد المتعارف عليها دوليا في مجال شحن البضائع بكل أنواعها و حركة نقل الأشخاص.

كما يجدر بنا ذكر أهمية ما تم إدراجه في التعديل الأخير الذي تضمنه القانون 14/15 المعدل والمتمم للقانون 98/06 المتضمن قانون الطيران المدني، حيث ولأول مرة يجسد المشرع الجزائري حقوق ذوي الاحتياجات الخاصة، بحيث ألزم الناقل الجوي ببذل كل المساعي واتخاذ كل التدابير لتكفل بذوي الاحتياجات الخاصة ضمن بنود عقد النقل الجوي وفي حالة الاستحالة القصوى يلتزم الناقل الجوي بإخطار ذوي الاحتياجات الخاصة ضمن الآجال المعقولة باستحالة، وعدم تناسب وضعية الشخص المعاق في الطائرة، كما يلزم إتحاد جميع المساعي للتكفل به في اقرب الأحوال، هذا الذي كان مغفلا و تم التنصيص عليه طبقا لأحكام اتفاقية مونتريال.

كما أن اتفاقية مونتريال جسدت بعض مبادئها ضمن أحكام قانون الجمارك قانون 04/17 المؤرخ في 16 فبراير 2017 المعدل والمتمم للقانون 07/79 المتضمن قانون الجمارك، هذا الذي يستمد أحكامه من الاتفاقيات الدولية و على رأسها اتفاقية مونتريال 1999م، بحيث شملت أحكامه مسؤولية بأن الطائرة تحديد الطبيعة القانونية لبيان الشحن الآليات والميكانيزمات لرسوا الطائرات، وكذا تصليح الطائرات إلى غير ذلك من المسائل التي تتعلق بالملاحة الجوية بالإضافة إلى إجراءات التفتيش على مستوى الطائرة و إلزامية هبوطها في المطار الذي يوجد به مكتب الجمارك بعد إخطار هاته الأخيرة .

بما في ذلك طائرات الشحن العسكري وهذه الأحكام والإجراءات مستمدة من اتفاقية مونتريال.

و ما يمكننا قوله أن القانون الجزائري عند معالجته لعمليات الشحن الدولي على مستوى الطائرة وحركة الأشخاص كان موفقا و توافيقا مع أحكام اتفاقية مونتريال 1999م وبدون شك فإن الجزائر كان لزاما عليها التقيد بأحكام هذه الاتفاقية .

المصادر

والمراجع

المصادر والمراجع:

أولاً : الكتب

1. أبو زيد رضوان، الوجيز في النقل الجوي، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، الأردن، 1974.
2. أحمد محمود الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفق اتفاقية مونتريال، 1999، مطبعة جامعة الكويت، سنة 2000.
3. أكرم المالكي، القانون الجوي، مكتب دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن 1998.
4. سمير، جميل حسن الفتلاوي، العقود التجارية ، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، 2001.
5. طالب حسين موسى، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان 2008.
6. عبد الرازاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، نظرية الالتزام بوجه عام، المجلد الأول، مصادر الالتزام، منشورات الحلبي الحقوقية بيروت، لبنان، 1988
7. عبد الفضل محمد أحمد، القانون البحري والجوي، مكتبة الجديدة، المنصورة، سنة 1981.
8. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة 2007.

9. عدنان سرحان وآخرون، شرح القانون الأردني، مصادر الحقوق الشخصية، الفجر للطباعة، الأردن، 1997.
10. عز الدين الديناصوري وآخرون، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، ناشر منشأة المعارف، الإسكندرية د.س.
11. عزيز العكيلي، الوجيز في القانون التجاري، ط 011، الدار العلمية للنشر والتوزيع، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2000.
12. علي البارودي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية بيروت، 2001.
13. علي البارودي، محمد فريد العربي، و محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت.
14. علي البارودي، محمد فريد العربي، القانون البحري، دار الجامعة بيروت، 2001.
15. لعربي محمد فريد، ودويدر هاني، قانون الطيران التجاري، دار النهضة العربية، بيروت، 1995.
16. محمد امقران بوبشير، النظام القضائي الجزائري، الطبعة 04، دم.ج الجزائر، 2005.
17. محمد بهجب عبد الله أمين قايد، الموجز في القانون الجوي، النقل الجوي الوطني والدولي، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007.

18. محمد فريد العربي، النقل الجوي الدولي، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية،
2004

19. محمد فريد العريني، القانون الجوي، حوادث الطيران، دار الجامعة الجديدة،
الإسكندرية، 2009

20. هشام فضلي، مسؤولية الناقل الجوي، دراسة في اتفاقية مونتريال 1999
وقانون التجارة الجديد، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية 2005.

ثانيا : الأطروحات والمذكرات:

1. يحي الينا، اثر الارهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، رسالة دكتوراه،
جامعة القاهرة، 1993.

2. طيب عز الدين، تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي، مذكرة ماجستير، كلية
الحقوق، جامعة الجزائر، 2003.

ثالثا : النصوص القانونية :

1. المادة 04 من اتفاقية مونتريال 1999م

2. المادة 05 من اتفاقية مونتريال، 1999.

3. المادة 07 من اتفاقية مونتريال 1999.

4. المادة 131 من قانون الطيران 06/98 المعدل والمتمم بقانون 14/15.

5. المادة 138 من قانون الطيران 06/98 المعدل والمتمم بقانون 14/15.

6. مادة 143 من قانون 06/98 المتعلق بالطيران المدني.

7. المادة 145 من القانون 06/98 ق.ط.م.ج.
8. المادة 153 من قانون 06/98 المتعلق بالطيران المدني الجزائري.
9. المادة 01/164 من قانون 06/98 المؤرخ في 27 يونيو سنة 1998، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني المعدل والمتمم، ج. ج. ج. عدد 48 الصادرة في 28 يونيو 1998.
10. المادة 17 من اتفاقية مونتريال لعام 1999.
11. المادة 18 من اتفاقية مونتريال 1999.
12. المادة 29 من اتفاقية مونتريال 1999م.
13. المادة 32 من اتفاقية مونتريال 1999، حول توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي وبروتوكول لاهاي 1955.
14. المادة 33 من اتفاقية ومونتريال، 1999.
15. المادة 36 من القانون رقم 06/98 ق.ط.م.ج.
16. المادتين 36-38 من القانون التجاري الجزائري رقم 05-02 المؤرخ في 06 فبراير 2005، المعدل والمتمم بالأمر رقم 59-95 الجريدة الرسمية، العدد 1997/78
17. المادتين 54-59 من قانون مدني جزائري، رقم 05/07 المؤرخ في 13 ماي 2007 الجريدة الرسمية، عدد 78، المؤرخ في 30 سبتمبر 1975.
18. المواد من المادة 35 إلى 39 من القانون 98/06.

الرسائل الجامعية

1. دمانة محمد، دفع المسؤولية المدنية للناقل، مذكرة تخرج دكتوراه، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011.
2. زيري زهية، الطرق البديلة لحل النزاعات طبقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائرية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2016.
3. محمود سماح، مسؤولية الناقل الجوي الدولي، دراسة في ظل اتفاقيتي وارسوا 1929م، ومونتريال 1999م مذكرة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة باتنة، 2015.

الفحص

الصفحة	العنوان
	شكر و عرفان.....
أ-ب	مقدمة.....
	الفصل الأول : النظام القانوني لعقد النقل الجوي
05	المبحث الأول: أحكام عقد النقل الجوي.....
05	المطلب الأول : مفهوم عقد النقل الجوي.....
05	الفرع الأول : تعريف عقد النقل الجوي.....
07	الفرع الثاني : خصائص عقد النقل الجوي.....
10	الفرع الثالث : أطراف عقد النقل الجوي.....
11	المطلب الثاني : إثبات عقد النقل الجوي
11	الفرع الأول : تذكرة السفر واستمارة نقل الأمتعة.....
13	الفرع الثاني : خطاب النقل الجوي.....
16	المبحث الثاني : التزامات أطراف عقد النقل الجوي.....
16	المطلب الأول : التزامات أطراف عقد النقل الجوي قبل الرحلة
17	الفرع الأول : التزامات أطراف عقد نقل الركاب
20	الفرع الثاني : التزامات أطراف عقد البضائع.....

23	المطلب الثاني : التزامات أطراف عقد النقل الجوي أثناء وبعد الرحلة ...
23	الفرع الأول: الالتزامات الناشئة عن عقد نقل الركاب
24	الفرع الثاني : الالتزامات الناشئة عن عقد نقل البضائع
الفصل الثاني : مسؤولية الناقل الجوي	
33	المبحث الأول : أحكام مسؤولية الناقل الجوي.....
34	المطلب الأول : أساس المسؤولية وطبيعتها.....
34	الفرع الأول : عدم الالتزام بإقامة دليل على وجود خطأ.....
34	الفرع الثاني : إثبات الناقل حرصه على تجنب وقوع خطأ
35	الفرع الثالث : تحديد التعويض الذي يلتزم به الناقل
35	الفرع الرابع : بطلان الشروط التي تعفي الناقل من المسؤولية.....
37	المطلب الثاني : أساس المسؤولية للناقل الجوي وطبيعتها.....
37	الفرع الأول : أساس و طبيعة المسؤولية في نقل المسافرين.....
38	الفرع الثاني : أساس و طبيعة المسؤولية في نقل البضائع.....
40	المطلب الثالث : نطاق المسؤولية المدنية
41	الفرع الأول : النطاق المكاني و الزماني للمسؤولية.....
43	الفرع الثاني : النطاق الزماني للمسؤولية.....
47	المبحث الثاني: دعوى مسؤولية الناقل الجوي.....

47	المطلب الأول : أطرف دعوى المسؤولية.....
48	الفرع الأول: المدعي.....
50	الفرع الثاني: المدعى عليه.....
50	المطلب الثاني : الإعفاء من المسؤولية.....
51	الفرع الأول : اتخاذ الناقل صحبة مندوبيه كافة الإجراءات الضرورية لتفادي الخسارة أو استحالة اتخاذهم ذلك.....
52	الفرع الثاني : إذا برهن الناقل أن الخسارة ناتجة عن عيب في البضاعة ذاتها.....
52	الفرع الثالث : خطأ المضرور أو المصاب.....
53	الفرع الرابع : الخطأ الملاحي.....
54	الفرع الخامس : القوة القاهرة.....
54	المطلب الثالث : التعويض.....
55	الفرع الأول : تحديد التعويض.....
56	الفرع الثاني : الحد الأقصى للتعويض.....
56	الفرع الثالث : الحد الأقصى للتعويض في التشريع الجزائري.....
57	الفرع الرابع: اختصاصات فض نزاعات عقد النقل الجوي.....
65-64	خاتمة.....
71-67	قائمة المصادر والمراجع.....

76-73الفهرس
ملخص

ملخص:

الملخص:

يعتبر عقد النقل الجوي كغيره من العقود التجارية الأخرى إذ يتعهد بمقتضاه الناقل الجوي بأن نقل أشخاص مسجلين بأمتعتهم أو بدونها بواسطة الطائرة من محطة جوية إلى أخرى على أن يتم ذلك بمقابل، بحيث ينعقد هذا الأخير بمجرد تطابق إرادتي أطرافه لأنه من العقود الرضائية و سواءا تعلق الأمر بنقل الأشخاص أو نقل البضائع، و بعد أن توفر هذا الشرط فإن العقد يصبح ساري المفعول منتجا لأثاره القانونية.

الكلمات المفتاحية: عقد النقل الجوي، الطائرة، الناقل الجوي، المسافر، المرسل، وثيقة الركوب، رسالة النقل الجوي، المحطة الجوية.

Résumé

Le contrat de transport aérien est considéré comme les autres contrats commerciaux qui s'engage à transporter des passagers avec leurs bagages enregistrés ou sans par avion d'aéroport à l'autre pour être ainsi payé. Ce contrat s'effectue une fois les membres sont d'accord pour transporter soit des personnes soit de marchandises. Une fois que cette condition est disponible, le contrat devient efficace pour produire des effets juridiques.

Mots clés: contrat de transport aérien, les avions, voyageur, expéditeur, carte d'accès, message de transport aérien, aéroport.