

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
المركز الجامعي صالحى أحمد - النعامة -
معهد الحقوق
قسم القانون الخاص



مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر - ل.م.د -
الشعبة: حقوق
التخصص : قانون أعمال
تحت عنوان

عقد النقل الجوي للبضائع في التشريع الجزائري

تحت إشراف:
د. مسعودي كريم

من إعداد الطالب:
- نغار أحمد

المناقشة من طرف اللجنة المكونة من:

الاسم و اللقب	الرتبة	الصفة
مفتاح العيد	أستاذ التعليم العالي	رئيسا
مسعودي كريم	أستاذ محاضر ب	مشرفا مقرر
دريسي نور الهدى	أستاذ محاضر ب	مناقشا

السنة الجامعية: 2023/2022

الإهداء

إلى أرواح والدي تغمدهما الله برحمته الواسعة، وإلى كل أفراد عائلتي خاصة زوجتي الغالية وأبنائي حمودة، ضياء، ريان، وكل أقاربي من قريب أو من بعيد.

وإلى أستاذي الكريم مسعودي كريم وأصدقائي الذين ساندوني في

إنجاز هذا العمل المتواضع وأخص بالذكر الطاهر وأمين.

التشكرات

أول مشكور هو الله عز وجل

يسرني أن أوجه شكري لكل من نصحني أو أرشدني أو وجهني أو ساهم معي في إعداد هذا البحث بإيصالي للمراجع والمصادر المطلوبة في أي مرحلة من مراحلها، وأشكر على وجه الخصوص أستاذي الفاضل الدكتور مسعودي كريم على إرشادي بالنصح والتصحيح، وأيضا أشكر اللجنة الموقرة التي ستمبد عناء الإشراف على تصويب عملي وتنقيحه.

قائمة المختصرات

- ص : الصفحة
- ط : الطبعة
- ج.ر : الجريدة الرسمية
- د.ط: دون ذكر الطبعة
- د.س.ن: دون ذكر سنة النشر
- P: Page
- T: Tome

مقدمة

مقدمة

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

كما يساعد النقل على تسويق المنتجات من خلال نقلها من مكان إنتاجها إلى مكان استهلاكها وفقا لمقتضيات العرض والطلب، كما أن القيمة الحقيقية للسلعة لا تتحقق إلا بالنظر إلى مكان نقلها أي إلى الأماكن النادرة، فهو بهذا يساهم في تطوير التجارة الداخلية والخارجية عن طريق التصدير و الاستيراد.

وتظهر أهمية النقل خاصة في تنشيط حركة المجتمع عن طريق توفير وسائل النقل الملائمة، التي تضمن نقل الأفراد و الممتلكات في أحسن الظروف الممكنة، وتقريب المسافات بين الشعوب خاصة تلك التي تعاني العزلة والتهميش، كما أن قطاع النقل يساعد على القضاء على البطالة من خلال توفيره لعدد لا بأس به من مناصب الشغل، وبهذا فإن النقل يساعد على تحقيق الأمن الغذائي والاقتصادي والاجتماعي، وبالتالي فهو يعد أحد أهم المعايير التي يقاس على ضوءها مدى تقدم الدول، وقد قيل في هذا الصدد "النقل هو مقياس لحضارة الأمم".

وقد ازدادت أهمية النقل مع ظهور الطائرة، فبعدما كان حلم الإنسان يتجلى في الطيران بوسائل بسيطة، حيث يقال أن أبي القاسم العباس بن فرناس وأبى نصر إسماعيل بن حماد المعروف بالجوهري هما أول من حاولا الطيران بأجنحة من قماش في سماء قرطبة الموجودة بإسبانيا ونيسابور الموجودة بإيران في القرنين الثالث والرابع للهجرة، قام في سنة 1500 ميلادي الفنان التشكيلي "ليوناردو دافينشي بدراسة نظرية تستهدف مدى إمكانية صنع مركبات الطائرة، بل ويرجع له الفضل في تصميم الطائرة المروحية واستمرت المحاولات والدراسات باختراع المناطيد وهي بالونات مملوءة بالهواء الساخن، إلى أن تم اختراع طائرات أثقل من الهواء خاصة الأخوان ويلبر وأورفيل رايت قبل أن يصبح رائدين في مجال الطيران بطائرات مزودة بمحركات.

مقدمة

وتعد الطائرة أهم وسيلة نقل لما لها من سرعة فائقة وقدرة بالغة على تجاوز حدود الدول في أوقات قصيرة مقارنة مع وسائل النقل الأخرى، وخاصة مع التقدم العلمي والتكنولوجي في هذا المجال، حيث أصبحت المناطق البعيدة فيما بينها، والتي كانت تستغرق شهور للوصول إليها بالسفينة والسيارة، يمكن الوصول إليها في ساعات فقط بالطائرة، أضف إلى ذلك أن الطائرة بالرغم من خطورة الملاحة الجوية إلا أنها تعد أسلم وسيلة نقل، وقد قال في هذا الصدد الفقيه **Jerome lederer** مدير مركز **Guggenheim** لسلامة الطيران في الولايات المتحدة الأمريكية "أن قائد الطائرة التجارية بمجرد أن تطأ قدماه في نهاية الرحلة الجوية ليستعمل سيارته الخاصة أو إحدى المركبات العامة يتعرض لأخطار تزيد أربعة مرات عن تلك التي يواجهها أثناء تواجده على متن الطائرة"، وفي هذا الصدد صنفت الجزائر من بين البلدان الأكثر أمنا في العالم في مجال النقل الجوي، حيث صنفت الشركة الوطنية للخطوط الجوية الجزائرية ضمن الفئة "ب" فيما يخص الأمن الجوي من ضمن 1480 شركة طيران مصنفة في خمس فئات حددها مرصد السلامة الجوية والسياحة والنقل الجوي للبضائع يعتبر من أهم المجالات التي حظيت باهتمام الدول، خاصة تلك البضائع التي تحتاج الى سرعة فائقة في نقلها كالزهور والفواكه والخضروات واللحوم.. ، وكذا نقل البضائع خفيفة الوزن عالية القيمة كالمعادن النفيسة والمجوهرات والساعات والأجهزة العلمية..

لهذه الأسباب قامت مختلف الدول بسن أحكام خاصة بالنقل الجوي في قانون يسمى القانون الجوي أو كما يطلق عليه المشرع الجزائري اسم " قانون الطيران المدني" وهو الاطار المنظم للملاحة الجوية والنقل الجوي بصفة عامة، وقد قامت الجزائر بمجرد استقلالها إلى إصدار عدة قوانين تنظم النقل الجوي.

بالإضافة إلى أن الجزائر انضمت إلى عدة اتفاقيات دولية مهمة بالنقل الجوي للبضائع، أهم هذه الاتفاقيات هي الاتفاقية الدولية فانسوفيا (كما تسمى باتفاقية وارسو) المؤرخة في 12 أكتوبر 1929 المتضمنة توحيد بعض قواعد الطيران المدني الدولي التي دخلت حيز النفاذ في 13 فيفري 1933، والتي عدلت ببروتوكول لاهاي الدولي المؤرخ في 28 سبتمبر 1955 والذي دخل حيز النفاذ في الأول من أوت 1963، والتي صادقت عليهما الجزائر بموجب مرسوم رقم 74/64 المؤرخ في 2 مارس 1964، وكذا اتفاقية جوادا لخارا المبرمة في 18 سبتمبر 1961

مقدمة

المتنمة لاتفاقية فارسوفيا -السالفة الذكر- والتي أصبحت واجبة النفاذ في الفاتح من ماي 1964، والمصادق عليها من قبل الجزائر بموجب أمر رقم 267/65 المؤرخ في 25 أكتوبر 1965.

كما نجد على المستوى الدولي ما يسمى بشروط الأياتا International Air Transport (IATA, Association) والتي تنسب الى الاتحاد الدولي للنقل الدولي- وهو منظمة غير حكومية، يضم شركات النقل الجوي- ، حيث قام بوضع شروط نموذجية موحدة للنقل الجوي ليغطي جميع أنواع النقل الجوي التجاري حتى ما كان منها بطبيعته غير خاضع لاتفاقية فارسوفيا بمختلف تعديلاتها كالنقل الدولي الخارج عن مفهومها والنقل الداخلي، حيث أن شروط نقل البضاعة معروفة بشروط برمودا لعام 1948، وقد أعيد النظر فيها فقط في مكسيكو سيتي عام 1949.

وتعرف هذه الشروط بأنها شروط تعاقدية، وليست عرفا يصلح لأن يكون مصدرا للقاعدة القانونية لافتقارها ركني العرف، تستمد قوتها من النص عليها في عقد النقل، أو احالة هذا الأخير عليها صراحة أو ضمنا، بشرط أن لا تكون مخالفة لقواعد الاتفاقية الدولية، ولا القوانين الداخلية. حيث تتجلى أهمية هذا الموضوع وتتجلى أهدافه في التطرق لهذا النوع من العقود وإبراز أهميتها في القوانين عامة وفي القانون الجزائري خاصة، حيث أنها مهمة ولا يدرك جانب الأهمية فيها، فهي توضح للدارس الدور الكبير الذي يلعبه عقد النقل الجوي للبضائع في تسهيل والعمل بالنقل الجوي بين الدول.

وعليه لدراسة عقد النقل الجوي للبضائع أقترح الإشكالية التالية : ما هي أحكام عقد النقل الجوي للبضائع؟

وللإجابة على هذه الإشكالية سأقوم بدراسة قانونية تحليلية، أبين فيها الأحكام الخاصة بعقد النقل الجوي للبضائع، وهذا وفقا للتشريع الجزائري من قوانين داخلية أو اتفاقيات دولية التي انضمت اليها، والتي هي نافذة دوليا.

وعليه فقد قمت بتقسيم هذا البحث إلى فصلين، متناولا في الفصل الأول ماهية عقد النقل الجوي للبضائع، أما الفصل الثاني فخصصته لمعرفة آثار هذا العقد.

مقدمة

ركزت في الفصل الأول من خلال التطرق في المبحث الأول الى مفهومه وتكوينه، أما المبحث الثاني فتناولت فيه خصائص وأركان عقد النقل الجوي للبضائع.

أما في الفصل الثاني فتناولت المسؤولية المترتبة عن عقد النقل الجوي للبضائع وجزاء عدم تنفيذه، وقسمته الى مبحثين قمت في المبحث الأول بالتطرق إلى المسؤولية المترتبة عن عقد النقل الجوي للبضائع، أما المبحث الثاني فخصصته إلى جزاء عدم تنفيذ عقد النقل الجوي للبضائع.

الفصل الأول

ماهية عقد النقل الجوي للبضائع

لإعطاء مفهوم لعقد النقل الجوي للبضائع، لابد علينا من تحديد تعريف له، وهذا ما سيسمح بإبراز خصائص هذا العقد وتبيان تقسيماته وأركانه.

المبحث الأول: مفهوم وتكوين عقد النقل الجوي للبضائع

لتعريف عقد النقل الجوي للبضائع عن غيره من العقود لا بد أولاً من تعريفه، وعليه قسمت هذا المبحث إلى مطلبين، خصصت المطلب الأول لتعريف عقد النقل الجوي للبضائع، أما المطلب الثاني فسيكون لتكوين عقد النقل الجوي للبضائع.

المطلب الأول: مفهوم عقد النقل الجوي للبضائع

يختلف تعريف عقد النقل الجوي للبضائع من قبل المشرع الجزائري عن تعريف بعض التشريعات، وهو ما سنبينه فيما يلي:

الفرع الأول: التعريف القانوني لعقد النقل الجوي للبضائع

أولاً/ تعريف عقد النقل الجوي للبضائع في القانون الجزائري:

تناول المشرع الجزائري تعريف عقد النقل الجوي للبضائع في المادة 138 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98¹، وهذا بصفة مستقلة عن عقد النقل الجوي للمسافرين²، حيث قال "بأنه عقد يلتزم الناقل الجوي بموجبه أن ينقل بواسطة الطائرة وبمقابل، من مطار إلى آخر، البضائع و المواد و الأمتعة التي يتسلمها من المرسل قصد تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله".

وقد ورد هذا التعريف في الفصل الثامن الخاص بعقد النقل الجوي والمسؤولية والتأمينات من هذا القانون، وهذا في قسمه الثاني المخصص لعقد نقل البضائع.

ومن خلال التعريف السابق نستنتج أن عقد النقل الجوي للبضائع يتكون من عدة عناصر

هي:

– أنه اتفاق بين شخصين هما الناقل الجوي والمرسل.

¹ – المؤرخ في 28 يونيو 1998 المحدد للقواعد العامة بالطيران المدني الجزائري، ج.ر رقم 48 لعام 1998.

² – المعرف في المادة 131 من قانون رقم 06/98 المحدد للقواعد العامة للطيران المدني الجزائري، المذكور أعلاه.

- أن يكون هذا الاتفاق من أجل نقل البضائع والأمتعة.
 - أن يكون هذا النقل بمقابل.
 - أن يتم النقل من مطار إلى آخر.
 - أن يتم هذا النقل بواسطة الطائرة.
 - أن تسلم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني.
- ثانيا/ تعريف عقد النقل الجوي للبضائع في القوانين الأخرى:**

تختلف بعض التشريعات في تعريف عقد النقل الجوي للبضائع عن تعريف المشرع الجزائري، كالمشرع المصري والمشرع الفرنسي.

1- تعريف عقد النقل الجوي للبضائع في القانون المصري: لم يقم المشرع المصري بتعريف عقد النقل الجوي للبضائع في مادة واحدة، بل عرف عقد النقل في المادة 208 من قانون التجارة الجديد رقم 17 لعام 1999 بقوله " بأنه اتفاق يلتزم بمقتضاه الناقل أن يقوم بوسائله الخاصة بنقل شخص أو شيء إلى مكان معين مقابل أجر."

ثم جاء في المادة 209 من نفس القانون ليقول " فيما عدا النقل البحري تسري الأحكام المنصوص عليها في هذا الفصل على جميع أنواع النقل أيا كانت صفة الناقل ما لم ينص القانون على غير ذلك..."، ثم جاء في المادة 284 الفقرة الأولى من نفس القانون المذكور والخاصة بالأحكام الخاصة بالنقل الجوي، بل وضح أن المقصود بالنقل الجوي " هو نقل الأشخاص و الأمتعة و البضائع بالطائرات بهدف تحقيق الربح".¹

وعليه فإن المشرع المصري عند تعريف النقل الجوي للبضائع، قام بالمزج بين هذا الأخير وبين عقد النقل الجوي للمسافرين، كما لم يحدد اذا ما كان على عاتق الناقل الجوي تسليم البضاعة الى المرسل اليه أم لا.

¹- عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي، قواعد وأحكام، طبعة 2006، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، ص 227 و 229.

2- تعريف عقد النقل الجوي للبضائع في القانون الفرنسي: عرف المشرع الفرنسي عقد النقل الجوي للبضائع في قانون الطيران المدني الفرنسي الصادر في 2 مارس 1957 والمعدل في 21 سبتمبر 2010 في المادة 2-L321 كما يلي:

"le contrat de transport de marchandises par air est constate par une lettre de voiture ou un recepisse, ce titre doit contenir outre les enunciations prevue par l'article 102 du code de commerce l'indication que le transport est effectue par aeronef".

وعليه فان القانون الفرنسي بين أن عقد النقل الجوي للبضائع يتمثل في وثيقة النقل التي تكون مشتملة على عدة بيانات التي ذكرتها المادة 102 من القانون التجاري الفرنسي اضافة الى بيان أن يتم هذا النقل بواسطة الطائرة.¹

الفرع الثاني: خصائص عقد النقل الجوي للبضائع

وفقا لأحكام عقد النقل الجوي للبضائع نجده يتوفر على عدة خصائص، فهو عقد تبادلي ومعاوضة، وعقد رضائي واذعان في نفس الوقت، وهو عقد يخضع لأحكام القانون التجاري، ويقوم على الاعتبار الشخصي.

أولا/ عقد تبادلي وعقد معاوضة:

إن عقد النقل الجوي للبضائع هو عقد تبادلي وعقد معاوضة في آن واحد، وسنرى ذلك فيما يلي:

1- **عقد تبادلي:** العقد التبادلي هو العقد الملزم لجانبين، والذي عرفه المشرع الجزائري في المادة 55 من القانون المدني الجزائري "يكون العقد ملزم لجانبين متى تبادل المتعاقدين الالتزام ببعضهما البعض"، ومعنى ذلك أنه يكون للمتعاقدين التزامات متقابلة ومرتبطة فيما بينها نشأت في وقت

¹- وحسب المادة 102 من القانون التجاري الفرنسي فان البيانات اللازمة في رسالة النقل هي التاريخ ، الأشياء المنقولة وطبيعتها الوزن والحجم والنوعية وعنوان الناقل والمرسل والمُرسل اليه...انظر:

George Ripert, et Rene Roblot ,traite du droit commercial, tome 2 ,14edition par Philippe delebecque et Michel germain, 1996 ,imprimerie barneoud bonchamp –les- laval , France, p 760.

واحد عند إبرام العقد، بحيث يكون كل متعاقد دائن ومدين في نفس الوقت نحو المتعاقد الآخر،¹ وبالرجوع إلى المادة 138 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98، نجدها تبين أن الناقل الجوي ينقل بضاعة المرسل بمقابل فهو مدين باتجاه المرسل بنقل بضاعته جوا، ودائن له بالمقابل المتمثل عادة في الأجرة، أما المرسل فهو مدين للناقل الجوي بالأجرة ودائن في نفس الوقت بنقل بضاعته، وعليه فإن هاذين الالتزامين "نقل البضاعة جوا، المقابل" هما التزامين متقابلين نشأ في وقت واحد عند إبرام العقد، ومصدرهما هو عقد النقل الجوي للبضائع، وعليه فإن ذلك يرتب عدة آثار هي:

- يمكن لكلا المتعاقدين فسخ العقد نتيجة لعدم تنفيذ الالتزام العقدي المقابل له أو الدفع بعدم التنفيذ (وفقا لنص المواد 119 و 121 و 123 من القانون المدني الجزائري).
- عند استحالة التنفيذ يتحمل المدين تبعة الهلاك.²

2- عقد معاوضة: عرفت المادة 58 من القانون المدني الجزائري عقد المعاوضة بأنه العقد الذي "... يلزم كل واحد من الطرفين إعطاء أو فعل شيء ما ..."، فهذا التعريف يتسم بالغموض إذ يخلط بين العقد التبادلي الذي يرتب التزامات متقابلة على عاتق المتعاقدين وعقد المعاوضة الذي ينظر إليه من زاوية أخرى وهي وجود عوض يتحصل عليه المتعاقد مقابل تنفيذ التزامه والذي يتمثل في قيمة مالية،³ وبالرجوع إلى المادة 138 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 نجدها أقرت أن يقوم الناقل الجوي بتنفيذ التزامه بنقل البضاعة بمقابل، لكنها لم تحدد هذا المقابل هل هو مقابل ذو قيمة مالية أو لا، لكن من ناحية الواقع نجد أن المرسل عليه دفع قيمة مالية أي أجر للناقل الجوي جراء قيام هذا الأخير بنقل بضاعته وهو ما تبينه رسالة النقل الجوي، وهذا خاصة إذا كان النقل الجوي المستعمل هو نقل منتظم.

¹- فيلالي علي، الالتزامات النظرية العامة للعقد، مطبعة الكاهنة، الدويرة، الجزائر، عام 1997، ص 46.

²- انظر المادة 121 من القانون المدني الجزائري.

³- فيلالي علي، مرجع سبق ذكره، ص 51 و 52.

ثانيا/ عقد رضائي وعقد إذعان:

يعتبر عقد النقل الجوي للبضائع عقد رضائي وعقد إذعان في الوقت نفسه ، وهو ما بينته فيما يلي:

1- عقد رضائي: يعرف العقد الرضائي بأنه ذلك العقد الذي ينعقد بمجرد حصول اتفاق بين طرفيه دون حاجة إلى اتباع شكل معين، فهذا العقد يتم بتوافر فقط الرضا المحل و السبب، وبذلك فهو يختلف عن العقد الشكلي في كون هذا الأخير يتطلب لانعقاده اتباع أشكال وإجراءات معينة إضافة إلى الأركان السابقة (الرضا، المحل والسبب) وإلا عد العقد باطلا بطلانا مطلقا ويختلف عن العقد العيني الذي يعتبر تسليم الشيء محل العقد كركن في العقد،¹ وبالرجوع إلى أحكام عقد النقل الجوي للبضائع نجد أن المشرع الجزائري قد أقر مبدأ الرضائية عليه، وذلك لأنه لم يشترط لانعقاده:

- أن يتم في شكل معين، وهو ما يفهم من المادة 139 الفقرة الثانية والمادة 137 الفقرة الثانية من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 اللتان تنصان على أن غياب أو عدم صلاحية أو ضياع رسالة النقل الجوي لا يؤثر على وجود عقد النقل الجوي للبضائع ولا على صلاحيته.

- أن يتم تسليم البضاعة، لأن عملية تسليم البضاعة ليس شرط لانعقاده وإنما لتمكين الناقل الجوي من البدء بتنفيذ التزامه بالنقل.²

2- عقد إذعان: يعرف عقد الإذعان بأنه ذلك العقد الذي يملي فيه المتعاقد شروط على المتعاقد الآخر، دون أن يكون لهذا الأخير حق مناقشة هذه الشروط، فليس له إلا قبولها كليا أو رفضها كليا، وهذا نتيجة لاحتكار فعلي أو قانوني من المتعاقد القوي، وتظهر صفة الإذعان من خلال توحيد نماذج العقود بالنسبة للجمهور، بحيث تكون محددة سلفا ويكون العرض موجها للكافة.³

¹- فيلالي علي، مرجع سبق ذكره، ص من 54 إلى 56.

²- Roger Sait-alary, contract de transport de marchandises, juriclasseur 1979, Fascicule C1, p 10.

³- مراد فهم منير، القانون التجاري-العقود التجارية وعمليات البنوك، د.ط، دار النهضة العربية، القاهرة، د.س.ن، ص 89.

وعقد النقل الجوي للبضائع هو من عقود الإذعان، حيث أن الناقل الجوي في هذه الحالة يقدم خدمة عمومية للجمهور وهي النقل الجوي وهذا بموجب القانون، فهو الطرف القوي الذي يعرض شروط إبرام هذا العقد من خلال نموذج والذي يتمثل عادة في رسالة النقل الجوي، وقد أنكر بعض الفقهاء صفة العقد على هذا النوع من العقود (أي عقود الإذعان)، واعتبروها نظام قانوني، وهذا لعدم توافق إرادتين حرتين متعادلتين في القوة، إلا أن أغلبية الفقهاء اعتبروها عقوداً¹ حيث أن اكتساب عقد النقل الجوي للبضائع صفة الإذعان لا تستبعد رضائته بدعوى أن رضا الطرف الضعيف (المرسل) هو معيب، لأنه يكون مكرها على إبرام هذا العقد لأهميته في حياته الاقتصادية والاجتماعية، ولا يكون له الحق في مناقشة شروطه لكونها محددة سلفاً، فعدم المساواة هذه بين المتعاقدين (الناقل الجوي والمرسل) هي نتيجة لأهمية هذا النوع من العقود وكذا ما يفرضه حسن إدارة مرفق النقل عموماً، كما أن عدم المساواة ليست هي التي تجعل العقد مشكوكاً فيه بل الشروط المجحفة والتعسفية الذي قد يتضمنها هي التي تعيب العقد.²

ومن نتائج هذه الخاصية أنه إذا تضمن العقد شروطاً تعسفية، بحجة حسن إدارة المرفق أو التقليل من النفقات أو تعظيم الربح كإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو النزول عن التعويض يجب إبطالها،³ كما أن الشك يفسر لمصلحة الطرف المذعن عموماً على خلاف الأصل العام في العقود الذي تقتضي أن الشك يفسر لمصلحة المدين.⁴

ثالثاً/ عقد تجاري ويقوم على الاعتبار الشخصي:

يعتبر عقد النقل الجوي للبضائع عقداً تجارياً بحسب الشكل، وهو عقد يقوم على الاعتبار الشخصي الذي بين المرسل والناقل الجوي، وهو ما بينته فيما يلي:

¹- انظر علي علي سليمان ، النظرية العامة للالتزام -مصادر الالتزام- ديوان المطبوعات الجامعية - بين عكنون، الجزائر، سنة 1990، ص 39.

²- محمد فريد العربي، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، ط 2004، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، د.س.ن، ص من 125 الى 128.

³- المادة 23 من اتفاقية فارسوفيا المبرمة عام 1929 والمادة 110 من القانون المدني الجزائري.

⁴- المادة 112 من القانون المدني الجزائري.

1- الصفة التجارية: لعقد النقل الجوي للبضائع: تنص المادة الثالثة من القانون التجاري الجزائري¹ على أنه "يعد عملا تجاريا بحسبه شكل كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية و الجوية"، وبما أن عقد النقل الجوي للبضائع هو نوع في مجال التجارة الجوية فإنه يعد عقد تجاري بحسب الشكل، وعليه يكفي لاعتباره كذلك إتيانه مرة واحدة سواء كان من قبل الناقل الجوي أو المرسل.

ومن نتائج هذا الخاصية أنه ينطبق على عقد النقل الجوي للبضائع أحكام القانون التجاري كأن يثبت بكل وسائل الإثبات وهذا تطبيقا للمادة الثلاثون من القانون التجاري الجزائري.²

2- الاعتبار الشخصي لعقد النقل الجوي للبضائع: يربط عقد النقل الجوي للبضائع بين الناقل الجوي و المرسل، ولا يؤثر تدخل شخص ثالث هو المرسل إليه الذي تنقرر له بعض الحقوق، كما يتحمل بعض الالتزامات على العلاقة التعاقدية بين الناقل الجوي والمرسل التي يحكمها عقد النقل الجوي للبضائع، وهذا لأن وجود المرسل إليه لا يفيد تنازل المرسل عن عقد النقل الجوي للبضائع، كما أن قابلية رسالة النقل الجوي للتداول بالتظهير أو لحامله أو بالتسليم بحسب الأحوال لا تفيد تنازل المرسل عن العقد لمصلحة من ظهرت له الرسالة أو من تسلمها، لأن تداول رسالة النقل الجوي يفيد التصرف في البضاعة كنقل ملكيتها أو رهنها، وعليه مما سبق نستنتج أن عقد النقل الجوي للبضائع يقوم على الاعتبار الشخصي.³

المطلب الثاني: تكوين عقد النقل الجوي للبضائع

إن دراسة تكوين عقد النقل الجوي للبضائع يستلزم معرفة تقسيماته وكيفية تكوينه والمتمثلة في أركانها، والتي سأتناولها في هذا المطلب.

¹- الصادر بأمر رقم 59/75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المذكور سابقا.

²- التي تنص "يثبت كل عقد تجاري: بسندات رسمية ، بسندات عرفية، بفاتورة مقبولة، بالرسائل، بدفاتر الطرفين، بالاثبات بالبينة أو بأي وسيلة أخرى اذا رأت المحكمة وجوب قبولها".

³- هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، النقل التجاري الدولي، ط 2000، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، د.س.ن، ص 164 و 165.

الفرع الأول: تقسيمات عقد النقل الجوي للبضائع

رأينا فيما سبق أن عملية النقل هي الهدف من إبرام عقد النقل الجوي للبضائع ولتحقيقها يستلزم استخدام نوع معين من الخطوط، وعليه يمكن تقسيم عقد النقل الجوي للبضائع الى أقسام وهذا حسب نوع الخط المستعمل، وقد تناول المشرع الجزائري تقسيمين هما:

- النقل الجوي الداخلي والدولي

- النقل الجوي المنتظم والنقل الجوي غير المنتظم

أولا/ عقود النقل الجوي للبضائع الداخلي والدولي:

يمكن تقسيم عقد النقل الجوي للبضائع بالنظر الى الحدود الإقليمية التي ينفذ فيها هذا العقد الى عقد داخلي أو عقد دولي.

1- عقد النقل الجوي الداخلي للبضائع: وهو ذلك العقد الذي يلتزم فيه الناقل الجوي باستعمال خط جوي داخلي، وسنتناول عقد النقل الجوي الداخلي للبضائع أولا بتعريف النقل الجوي الداخلي ثم التطرق الى القواعد الواجبة التطبيق عليه.

أ- تعريف النقل الجوي الداخلي: ويطلق عليه كذلك le cabotage ويعني الملاحة القصيرة المدى، وقد عرفته المادة 112 الفقرة الثاني من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 بقولها أنه "... هو ما يربط بين مطارين بالتراب الوطني"، أي أن النقل الجوي الداخلي هو ذلك النقل الذي يربط بين نقطتين تقعان في إقليم دولة واحدة.

وتتجلى أهمية هذا النوع من النقل في ربط كل جهات الوطن ببعضها، وتسهيل عملية النقل في مدة زمنية قصيرة خاصة في الدول التي تظهر بها تضاريس صعبة المسالك و تمنع ظهور بعض أنواع النقل الأخرى. وفي هذا الصدد بلغ عدد الرحلات الداخلية الجزائرية بالنسبة الى الشحن سنة 2008 حوالي 3412.75 رحلة فقط.¹

¹- Annuaire statistique du secteur année 2008, Ministère des transports, 2008, p 42.

وبما أن النقل الجوي هو مرفق عام، فللدولة الحرية المطلقة في تنظيمه كونها تملك السلطة الواسعة على إقليمها الجوي، لذا فقد أقرت كأصل عام قيام الشركات الوطنية بالنقل الداخلي،¹ حيث بلغت عام 2008 نسبة مشاركتها 99.52% من النقل الداخلي.

وقد اشترط المشرع الجزائري في المادة 112 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 شروط خاصة لهذه الشركات للقيام بالنقل الداخلي، وهي أن يكون أكثر من نصف رأس مالها ملكا لمساهمين من جنسية جزائرية وهذا بالنسبة لشركة المساهمة، أما بالنسبة لشركات ذات المسؤولية المحدودة، فيجب أن يكون أغلبية رأس مالها مكون من حصص مملوكة لشركاء من جنسية جزائرية، وأما إذا تعلق الأمر بشركة ذات شخص واحد فيجب عليه أن يكون ذو جنسية جزائرية، في حين إذا كانت الشركة هي شركة أشخاص فيجب أن يمتلك رأسمالها أشخاص من جنسية جزائرية.

واستثناء تم منح هذه الخاصية -النقل الداخلي- للشركات الأجنبية بموجب ترخيص من الوزير المكلف بالطيران، وفي هذه الحالة بلغت سنة 2008 نسبة الشركات الأجنبية في النقل الداخلي للبضائع 0.69% من مجموع النقل الداخلي ككل.²

ب- القواعد القانونية المطبقة على عقد النقل الجوي الداخلي للبضائع: باعتبار أن النقل الداخلي يتم داخل إقليم دولة واحدة، فإن القواعد القانونية التي تطبق عليه هي تلك القواعد القانونية الداخلية أي الصادرة من الدولة تطبيقا لسيادة الدولة على إقليمها، وفي هذا الصدد قام المشرع الجزائري باصدار عدة قوانين وطنية تنظم عقد النقل الجوي الداخلي للبضائع، أهمها قانون الطيران المدني رقم 06/98 الصادر في 27 جوان 1998 خاصة المواد من 138 إلى 156،³ كما نجد قواعد القانون التجاري الصادر بأمر رقم 59/75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 والمعدل عدة مرات باعتبار عقد النقل الجوي للبضائع هو عقدا تجاريا بحسب الشكل - مع الملاحظ أن هذا القانون قد نظم فقط عقد النقل البري بنوعيه-، وكذا القانون المدني الصادر بأمر رقم 59/75 المؤرخ في

¹- المادة 9 والمادة 112 الفقرة 3 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98.

²- Annuaire statistique du secteur 2008 مرجع سبق ذكره، ص 42.

³- المعدل والمتمم بقانون رقم 21/03 المذكور سابقا، وكذا قانون رقم 05/2000، المذكور سابقا.

26 سبتمبر 1975 المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/07 المؤرخ في 13 ماي 2007 باعتباره الشريعة العامة للعقود، إضافة الى وجود عدة مراسيم تنفيذية وأوامر تنظم النقل الجوي للبضائع.

وتجدر الاشارة أنه في حالة وجود اتفاقية دولية أو ثنائية، وتطبيقا للمادة 132 من الدستور الجزائري الصادر في الثامن من ديسمبر من سنة 1996¹ فهي الأولى بالتنفيذ على القانون الداخلي اذا ما توفرت شروط تطبيقها، وفي هذا الخصوص نقول أن اتفاقية فارسوفيا المبرمة عام 1929 بمختلف تعديلاتها النافذة في الجزائر - السالفة الذكر - لا يمكن تطبيقها على عقد النقل الجوي الداخلي للبضائع لأنها تتطلب أن يكون النقل نقلا دوليا لتطبيقها.

2- عقد النقل الجوي الدولي للبضائع: عقد النقل الجوي الدولي للبضائع هو ذلك العقد الذي يلتزم فيه الناقل الجوي بنقل البضاعة عبر خط جوي دولي، وتجدر الاشارة أنه في سنة 2008 بلغ عدد رحلات النقل الجوي الدولي للبضائع 94698.91 رحلة.²

أ- تعريف النقل الجوي الدولي: عرف المشرع الجزائري النقل الجوي الدولي للبضائع، بطريقة تختلف عن ذلك التعريف الذي أتت به اتفاقية فارسوفيا (Varsovie) المبرمة عام 1929 وتعديلاتها المختلفة.

أ.1- تعريف عقد النقل الجوي الدولي في التشريع الجزائري: عرف التشريع الجزائري النقل الجوي الدولي في المادة 112 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 بقوله بأنه ذلك " النقل الذي يربط بين مطار جزائري و مطار أجنبي"، وعليه نجد أن العبرة في تحديد الصفة الدولية للنقل الجوي للبضائع هو بمكان تنفيذ النقل أي بنقطةتي القيام والوصول، حيث يجب أن تقع إحداها في الإقليم الجزائري والأخرى في إقليم دولة أجنبية، وبالتالي ليس لجنسية المتعاقدين ومكان إبرام العقد أهمية في تحديد هذه الصفة الدولية لعقد النقل الجوي للبضائع.³

¹ - ج.ر رقم 76 لعام 1996، المعدل والمتمم بقانون رقم 03/02 المؤرخ في 10 أفريل 2002، ج.ر رقم 25 لعام 2002.

² - Annuaire statistique du secteur 2008 مرجع سبق ذكره، ص 43.

³ - حيث أن هذه العناصر هي مهمة في تحديد الصفة الدولية للعقد حسب مفهوم القانون الدولي الخاص، والذي يعرف بأنه العقد الذي يربط بين عدة أنظمة قانونية لأنه يربط بين بلدين فأكثر، أنظر:

S Jean Michel Jacques ,le contrat international 2 édition, Dalloz, 1999, p 5.

وتجدر الإشارة أن المشرع الجزائري لم يبين هل العبرة في تحديد هذه الصفة هو باتفاق المتعاقدين أو بما تم تنفيذه فعلا، حيث قد يتفق المتعاقدين على أن يتم النقل مثلا بين الجزائر وتونس، لكن يصادف أن تتعرض الطائرة لحادث وتضطر للهبوط في قسنطينة، فهل هذا النقل هو نقل دولي طبقا لاتفاق المتعاقدين أو هو نقل داخلي طبقا لما تم تنفيذه، حيث أنه يمكن أن نأخذ بما توصلت إليه اتفاقية فارسوفيا (Varsovie) المبرمة لعام 1929 من أهمية اتفاق المتعاقدين في تحديد دولية النقل، وخاصة وأنها أحد مصادر تنظيم قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98.

أ.2- تعريف اتفاقية فارسوفيا (Varsovie) المبرمة عام 1929 وتعديلاتها: عرفت المادة الأولى الفقرة الثانية من اتفاقية فارسوفيا (Varsovie) المبرمة عام 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي (La Haye) المبرم عام 1955¹ بالمادة الأولى بأن النقل الجوي الدولي يتمثل في حالتين: الحالة الأولى: أن يكون النقل بين طرفين ساميين² أي واقع بين دولتين منظميتين الى نفس الاتفاقية أو البروتوكول.³

الحالة الثانية: أن يتم بين نقطتين تقعان في إقليم طرف سامي واحد متعاقد مع الرسوفي إقليم دولة أخرى،⁴ حتى لو لم تكن هذه الأخيرة طرف سامي متعاقد، كأن يتم الاتفاق على نقل البضاعة لعرضها ثم العودة بها الى نقطة القيام مرة أخرى، ولا يشترط في هذه الحالة أن يتم النص صراحة على هذا الرسو في وثائق النقل ما دامت نقطة الرسو مبينة في جدول مواعيد الناقل الجوي، حيث يفترض اتفاق الأطراف على هذا الرسو.⁵

¹- التي انضمت اليه الجزائر بموجب مرسوم رقم 74/64، المذكور سابقا.

وتجدر الإشارة الى أن هناك تعديلات طرأت على اتفاقية فارسوفيا ، الا أن الجزائر لم تتضمن اليهم بعد لحد الساعة، وهذه التعديلات هي: بروتوكولات مونتريال (Montreal) الأربعة الموقعة في 25 سبتمبر 1975، وكذا اتفاقية مونتريال الملغية لها المؤرخة في 28 ماي 1999 والتي دخلت حيز النفاذ في 4 نوفمبر 2003.

²- الطرف السامي هو تلك الدولة المنظمة أو المصادقة على المعاهدة أو البروتوكول، أنظر المادة 17 من بروتوكول لاهاي المبرم عام 1955.

³- أنظر المادة الأولى من بروتوكول لاهاي (La Haye) المبرم عام 1955.

⁴- الرسو الجوي هو المحطة التي يكون من حق الناقل الهبوط فيها لأسباب فنية أو تجارية.

⁵- محمد فريد العريني، مرجع سبق ذكره، ص 83 و85.

والعبرة في تحديد الصفة الدولية للنقل حسب معاهدة فارسوفيا المبرمة عام 1929 هي باتفاق طرفي عقد النقل الجوي وليس بما تم تنفيذه فعلا، فمثلا لو اتفق على أن النقل هو من الجزائر الى المغرب، لكن لحادث طارئ توقفت الرحلة في وهران فهذا النقل هو نقل دولي، ولا يحدد دولية العقد خط سير الطائرة (أي نقطة القيام الأولى ونقطة الوصول النهائية) فلو مثلا رحلة طائرة من الجزائر الى تونس مع محطة توقف في عنابة فان النقل يعتبر داخليا للبضائع المنقولة لعنابة ونقل دولي بالنسبة للبضائع المنقولة الى تونس، بالإضافة إلى ذلك يجب اعتبار رحلة النقل رحلة واحدة، وهذا حسب قصد المتعاقدين، ولا يهم شكل الاتفاق سواء تم في صورة عقد واحد أو عقود مختلفة فمثلا في النقل المتتابع الذي ينفذه مجموعة من الناقلين على التتابع،¹ فالعبرة في هذه الحالة هي بنقطة القيام الأصلية ونقطة الوصول النهائية.

ب- القانون المطبق على عقد النقل الجوي للبضائع الدولي: الأصل عند وجود عقد دولي هو الرجوع لقواعد التنازع لتحديد القانون الواجب التطبيق عليه، وهي من المادة التاسعة الى المادة الرابعة والعشرون من قانون المدني الجزائري، وهذا إذا لم تكن معاهدة دولية نافذة،² وعليه بانضمام الجزائر إلى عدة اتفاقيات دولية وإبرام عدة معاهدات ثنائية فان هذه الاتفاقيات هي الأولى بالتطبيق، وفي مقدمة هذه الاتفاقيات التي صادقت عليها الجزائر والتي هي نافذة دوليا نجد الاتفاقية الدولية فارسوفيا (Varsovie) المؤرخة في 12 أكتوبر 1929 المتضمنة توحيد بعض قواعد الطيران المدني الدولي، والتي دخلت حيز النفاذ في 13 فيفري 1933 والتي عدلت ببروتوكول لاهاي الدولي المؤرخ في 28 سبتمبر 1955 والذي دخل حيز النفاذ في الأول من أوت 1963، والتي صادقت عليهما الجزائر بموجب مرسوم رقم 74/64 المؤرخ في 2 مارس 1964، وكذا اتفاقية جوادا لخارا (Guadalajara) المبرمة في 18 سبتمبر 1961 المتممة لاتفاقية فارسوفيا السالفة الذكر، والتي أصبحت واجبة النفاذ في الفاتح من ماي 1964، والمصادق عليها من قبل الجزائر بموجب أمر رقم 267/65 المؤرخ في 25 أكتوبر 1965.

¹ - وكذلك رحلة الذهاب و الإياب ويستدل بهذا بعدة أدلة من طرف القاضي وهذا لاستظهار ارادة الطرفين، أنظر محمد فريد العريني، مرجع أعلاه، ص 94.

² - المادة 21 من القانون المدني الجزائري تماشيا مع المادة 132 من الدستور الجزائري الصادر في سنة 1996 التي تغلب تطبيق المعاهدة على القانون الداخلي.

لذا سنرى أولاً شروط تطبيق هذه الاتفاقية وتعديلاتها، ثم نرى القانون الواجب التطبيق طبقاً للتشريع الجزائري على عقد النقل الجوي للبضائع الغير خاضع لهذه الاتفاقية بتعديلها.

ب.1- تطبيق اتفاقية فارسوفيا (Varsovie) المبرمة عام 1929 أو أحد تعديلاتها: لتطبيق اتفاقية فارسوفيا (Varsovie) المبرمة 1929 وتعديلاتها النافذة في الجزائر والتي سبق الإشارة إليها على عقد النقل الجوي الدولي للبضائع، لا بد من شروط والتي تتمثل فيما يلي:

* أن يكون النقل دولياً حسب مفهوم اتفاقية فارسوفيا (Varsovie) كما سبق بيانه.

* أن يكون هذا النقل بمقابل، لكن الاتفاقية لم تحدد المقصود بالمقابل، لذا ذهب الفقه إلى اعتبار أن المقابل يتمثل في مكافأة نقدية أو عينية أو في شكل خدمات أو أعمال يحصل عليها الناقل الجوي جراء التزامه بالنقل كنقل شخصيات معروفة للاشهار، أو نقل بضائع شخص معروف للاشهار، وقد انقسم الفقه إلى من يؤكد على وجوب أن يكون المقابل متناسب مع خدمة النقل المقدمة، وبين من يكتفي باشتراط أن يكون هناك مقابل مهما تكن قيمته ضعيفة،¹ وعليه فالنقل المجاني لا يخضع لأحكام الاتفاقية إلا إذا قامت به مؤسسات النقل الجوي التي هي كل شخص اعتباري يتخذ من النقل الجوي موضوعاً لنشاطه ويباشره مستنداً إلى تنظيم سابق.²

* أن لا يكون هذا النقل نقل الرسائل و الطرود البريدية حيث تقضي المادة الثانية الفقرة الثانية من اتفاقية فارسوفيا (Varsovie) المبرمة عام 1929 على عدم تطبيق هذه الأخيرة على نقل البريد الذي تحكمه المعاهدات الدولية للبريد، أما بروتوكول لاهاي (La Haye) المعدل لها المبرم عام 1955 فأقر عدم تطبيق أحكام الاتفاقية على النقل الرسائل والطرود البريدية سواء كانت مبرمة بها اتفاقيات دولية أم لا.³

¹- أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، د.س.ن، ص 234.

²- وقد اشترط بعض الفقه أن يكون هذا النقل المجاني على طائرات مخصصة للنقل التجاري، أنظر أبو زيد رضوان، مرجع أعلاه، ص 246.

³- النقل على أساس التجارب الأولى، و النقل الذي يتم في ظروف غير عادية التي تحيط بالرحلة الجوية ذاتها وليس موضوع العقد، ويكون خارج النطاق المألوف لعمليات الاستغلال الجوي كانوا مستثنون من نطاق تطبيق اتفاقية فارسوفيا المبرمة عام 1929، إلا أن بروتوكول لاهاي (La Haye) المعدل لها ألغى هذا الاستثناء.

ب.2- القانون الواجب التطبيق على النقل الدولي الغير خاضع لاتفاقية فارسوفيا (Varsovie) أو أحد تعديلاتها: بالرجوع إلى قواعد التنازع الجزائرية فان القانون الواجب التطبيق على عقد النقل الجوي الدولي للبضائع الغير خاضع لاتفاقية فارسوفيا (Varsovie) المبرمة عام 1929 أو إحدى تعديلاتها هو:

* **قانون الجنسية:** فيما يخص أهلية المتعاقدين ، فبرغم من اعتبارها من شروط صحة العقد¹ إلا أنها لصيقة بالشخص ولا يمكن فصلها عنها، وهذا ما نصت عليه المادة العاشرة من القانون المدني الجزائري.

* **قانون البلد الذي يتم فيه العقد وقانون الوطن المشترك للمتعاقدين،** بالنسبة الى شكل العقد (المادة التاسعة عشرة من قانون المدني).

* **القانون الذي اختاره المتعاقدان:** وهو الأصل، وقد يتم ذكر هذا القانون صراحة في العقد بشرط أن تكون هناك صلة بين القانون المختار والعقد أو بالمتعاقدين، أو يكون ضمنا بناء على تركيز العقد من قبل المتعاقدين، ويقوم هنا القاضي باستخلاص هذا التركيز، والا فان القانون الواجب التطبيق هو قانون محل إبرام العقد، ويشترط عند تطبيق القانون الأجنبي في النزاعات المتعلقة بالعقود الدولية المرفوعة في المحاكم الجزائرية أن لا يكون مخالفا للنظام العام و الآداب في الجزائر، وأن لا تكون هناك معاهدة دولية أو ثنائية نافذة في الجزائر.

ثانيا/ عقود النقل الجوي للبضائع المنتظم وغير المنتظم:

لم يقم المشرع الجوي الجزائري بتعريف عقد النقل الجوي المنتظم أو الغير منتظم، الا أنه عرف المقصود بالخط الجوي المنتظم والغير المنتظم، وعليه يمكننا تقسيم العقد الناتج عن استعمال خط الجوي المنتظم بعقد نقل جوي منتظم للبضائع والعكس صحيح.

1- النقل الجوي المنتظم: عرفه المشرع الجزائري في المادة 110 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 بأنه ذلك " النقل المهني الذي يكون عبر سلسلة من الرحلات الموجهة للعموم

¹- أنظر بليور عبد الكريم، محاضرات في القانون الدولي الخاص على ضوء التعديلات التي جاء بها قانون 10/05 لسنة 2005، السنة الجامعية 2007/2008، ص 128 و 129 و 130.

القيام بنقل بين مطارين أو عدة مطارات مسبقة التحديد، وحسب المسالك مصادق عليها من طرف السلطة المكلفة بالطيران المدني في مواقيت مسبقة التعريف ومنشورة أو بوتيرة وانتظام، بحيث تشكل الرحلات وحدة متماسكة"، وعليه فإن النقل الجوي المنتظم هو ذلك النقل الذي تتوفر فيه الخصائص التالية:

- أن يكون هذا النقل يكون مجموعة من الرحلات موجهة للجمهور.
 - أن يربط هذا النقل بين مطارين أو أكثر.
 - أن تكون هذه المطارات محددة مسبقا ومصادق عليها من قبل الوزير المكلف بالطيران المدني.
 - أن يكون هذا النقل محدد طبقا لجداول محددة ومنشورة، أو أن تكون هذه الرحلات الجوية متكررة على منهج واحد أو متعددة يجعلها تشكل مجموعة متماسكة.
- وهو نفس التعريف المقدم من قبل منظمة الطيران المدني الدولي بقرار رقم 18، والذي صدر منشور تفسيري له من قبل مجلس هذه المنظمة بتاريخ 25 مارس 1952 متضمن عدة ملاحظات وهي:
- ضرورة أن تتوفر فيه جميع الخصائص السابقة، فإذا تخلف أي عنصر من العناصر السابقة اعتبرت مجموعة الرحلات من قبيل النقل الجوي الغير المنتظم.
 - لم يتم تبيان عدد الرحلات الجوية المكونة للنقل الجوي المنتظم، لكن المهم أنه عند احتساب هذه الرحلات عدم الاعتداد بالرحلات التي لا تتوفر فيها الشروط الواردة في التعريف.
 - يمكن أن يشترك أكثر من مستغل واحد في تسيير الخط الجوي المنتظم.
 - لا يعتد بالرحلات التي لا يكون غرضها النقل التجاري كالرحلات من أجل التدريب أو رش المزروعات¹ ...
 - أن يكون هذا النقل بمقابل، وهذا حسب ما ورد بالمادة الخامسة الفقرة الثانية من اتفاقية شيكاغو (Chicago) المبرمة عام 1944، وهو المقابل في أوسع معانيه سواء نقدي أو غير نقدي.

¹- أنظر بلعبور عبد الكريم، المرجع السابق، ص 130.

- أن يكون هذا النقل مفتوحاً للجمهور بمعنى أنه يحق لأي شخص الاستفادة من هذا النقل التجاري من دون أي تمييز بين شخص وآخر.

- إذا تخللت في الرحلات الجوية المفتوحة للجمهور رحلة جوية غير مفتوحة للجمهور، فتستبعد وحدها من هذه الرحلات والنظر إلى هذه الأخيرة إلى أنها تكون خط جوي منتظم.

- لا ينتفي وصف الانفتاح على الجمهور اشتراط الناقل الجوي أنواع معينة من البضائع من النقل.

- الرحلات المنتظمة بالتتابع هي تلك الرحلات التي تكون بناءاً على مواقيت مسبقة التعريف وبانتظام، وليس عند شغل الأماكن الخالية للطائرة.¹

2- النقل الجوي غير المنتظم: والذي يعرف بالنقل عند الطلب، وقد قام المشرع الجزائري بتعريفه في المادة 111 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 "بأنه كل نقل مهني لا تتوفر فيه المميزات السابقة..."، أي تلك المميزات الخاصة بالنقل الجوي المنتظم.

وعليه كل نقل لا يدخل ضمن النقل المنتظم هو نقل غير منتظم (حسب مفهوم المخالفة)، هذا الأخير الذي يمتاز بعدم الاستمرارية و التسلسل في الرحلات.

وكأمثلة عن هذا النقل نجد رحلات النقل العارض وهي الرحلات التي لا تتم بمقابل أو تتم بمقابل ولكن لا تكون مفتوحة للجمهور، ومثال ذلك: عمليات النقل إلى أماكن الكوارث - لأغراض إنسانية -، والنقل في مهمة خاصة على نفقة صاحب الطائرة، ورحلات جوية لغير غرض النقل كالرحلات لمسح الأراضي أو رش المزروعات...، ففي هذه الرحلات لا تتبع مواعيد محددة و إنما تعمل بموجب طلب يقدمه المعني والذي يتم الاتفاق عليه ، أي أن الإيجاب يكون من قبل المرسل.

وتتجلى أهمية النقل الغير المنتظم فيما يلي:

- يساهم هذا النقل في توسيع حركة النقل الجوي من خلال الربط بين عدة دول.

- يساعد النقل الغير المنتظم خاصة عند نقل المعدات الثقيلة والحيوانات وهو ما أقره مجلس منظمة الطيران المدني في عام 1953.

¹- أبو زيد رضوان، مرجع سبق ذكره، من ص 138 إلى ص 142.

- النقل في ظروف استثنائية الطوارئ والنقل الموسمي الذي لا يحتاج في بقية السنة إلى نفس الخدمة.

وأخيرا تجدر الإشارة الى أنه يمكن أن يتحول النقل الغير المنتظم إلى نقل منتظم اذا ما توفرت شروط اعتباره نقل جوي منتظم¹.

الفرع الثاني: أركان عقد النقل الجوي للبضائع

إن الأركان اللازمة لتكوين عقد النقل الجوي للبضائع باعتباره عقد رضائي، كما وسبق وأن رأينا، هي التراضي والمحل والسبب، وعليه سيتم دراستها كما يلي، يخصص العنصر الأول للتراضي، أما ثانياً المحل، وأخيرا السبب.

أولا/ التراضي:

إن التراضي يتطلب تطابق ارادتين أو أكثر، وهو ما نصت عليه المادة 59 من القانون المدني الجزائري "يتم العقد بمجرد أن يتبادل الطرفان التعبير عن ارادتهما..."، وعليه فإن عقد النقل الجوي للبضائع يتم بمجرد أن يتم تبادل طرفاه التعبير عن ارادتهما، وعليه سنحاول أولاً معرفة أطراف عقد النقل الجوي للبضائع قبل تبيان كيفية التعبير عن هذه الارادة.

1- أطراف عقد النقل الجوي للبضائع: يعرف أي عقد بأنه اتفاق بين شخصين فأكثر لاجداث آثار قانونية، وعقد النقل الجوي للبضائع هو كباقي العقود يتكون من شخصين هما الناقل الجوي والمرسل، وهو ما يفهم من المادة 138 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 حيث أقرت بأنه عقد "يلتزم فيه الناقل الجوي....بتسلمها من المرسل".

2- شروط صحة التراضي: لصحة التراضي الصادر بين طرفي عقد النقل الجوي يجب أن يصدر من ذوي أهلية وأن لا يشوبها أي عيب من عيوب التراضي.

أ- أهلية التعاقد: حتى يكون تراضي الناقل الجوي أو المرسل صحيح يجب أن يصدر من شخص مؤهل قانونا، فلا يجب أن يكون منعدم الأهلية، والا فان العقد يعد غير موجود وباطل

¹ - أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص 142.

بطلانا مطلقا، ومثال عن ذلك الغاء الامتياز الممنوح للناقل الجوي، أو أن الناقل الجوي أبرم عقد نقل جوي على خط جوي غير مرخص له باستغلاله (له فقط امتياز خاص).

ب- **عيوب التراضي:** بما أن قانون الطيران المدني لم يتناول عيوب التراضي التي يمكن أن ترد على عقد النقل الجوي للبضائع، فإننا نرجع في ذلك الى أحكام القانون المدني الجزائري هذا الأخير بين أن عيوب التراضي هي الغلط والتدليس والاكراه والاستغلال.

1. **الغلط:** الغلط هو ذلك الوهم أو الاعتقاد الخاطيء الذي يقوم في ذهن الفرد يجعله يعتقد الأشياء على غير حقيقتها، فهو تصور خاطيء للأمور والأشياء.¹

2. **التدليس:** عرفه الفقه بأنه حيل يلجأ اليها المتعاقد المدلس لايقاع المتعاقد معه المدلس عليه في غلط يدفعه للتعاقد معه، وقد تناوله المشرع الجزائري في المادة ستة وثمانون وسبعة وثمانون من القانون المدني مبينا عناصره.²

3. **الاكراه:** يعرف الاكراه بأنه الضغط التي تتأثر به ارادة الفرد فيدفعه الى ابرام عقد لا يرغب فيه، والحقيقة ليست وسائل الاكراه أي التهديدات هي التي تقسد الرضا، وانما الرهبة أو الخوف الذي تحدثه هذه الوسائل في نفس المتعاقد، وهذا ما يفهم من المادة ثمانية وثمانون من القانون المدني الجزائري.³

4. **الاستغلال:** يعرف الاستغلال لغة بأنه الانتفاع دون حق، أما اصطلاحا هو استغلال الطيش البين أو الهوى الجامح الذي يعتري المتعاقد بغرض دفعه الى ابرام عقد يتحمل التزامات لا تتعادل بتاتا مع العوض المقابل أو من غير عوض.

ثانيا/ المحل:

أثار ركن المحل بعض التساؤلات الفقهية حول ما اذا كان الأمر يتعلق بمحل العقد والذي هو العملية القانونية التي تراضى الطرفان على تحقيقها أو بمحل الالتزام والمتمثل في الأداء الذي

¹- منير مراد فهميم، مرجع سبق ذكره، ص 98.

²- انظر الفرق بينه وبين الغلط، فيلالي علي، مرجع سبق ذكره، ص 125-126.

³- فيلالي علي، مرجع سبق ذكره، ص 140.

تعهد به المدين،¹ ويتضح من أحكام القانون المدني الجزائري أن المشرع أشار الى الأحكام المتعلقة بمحل العقد باعتباره الركن الثاني في العقد والى محل الالتزام، حيث نصت المادة اثنان وتسعون من القانون المدني الجزائري "يجوز أن يكون محل الالتزام شيئاً مستقبلاً ومحققاً..." ، وبالتالي فان هذه المادة أشارت في فقرتها الأولى الى محل الالتزام أي ما يتعهد به المدين، بينما أشارت في الفقرة الثانية الى محل العقد بتناولها العملية القانونية وهي التعامل في تركة انسان حي، ويرى الرأي الراجح من الفقه أن العبرة بمحل الالتزام لأن العقد ليس له محل وانما ينتج التزامات، هذه الأخيرة هي التي تكون لها محل.²

ومحل الالتزام في عقد النقل الجوي للبضائع هو البضاعة من جانب الناقل الجوي أما المرسل فمحل التزامه هو أجرة النقل.

ثالثا/ السبب:

تناول المشرع الجزائري السبب في المادتين سبعة وثمانون وتسعة وثمانون من القانون المدني تحت عنوان المحل، وهما ركنان مختلفان عن بعضهما البعض³ ويتم التمييز بينهما بالاجابة على السؤالين التاليين:

بماذا التزم المدين؟ وهو يعبر عن المحل

لمماذا التزم المدين؟ وهو يعبر عن السبب

1- النظرية التقليدية:⁴ التي تعرف بالسبب القصدي أو السبب المباشر، والذي يعرف بأنه الغاية المباشرة أو الغرض المباشر من ابرام العقد، بمعنى النتيجة الأولى التي يتحصل عليها المتعاقد عند تنفيذ التزامه، مثلا في سبب التزام الناقل الجوي في عقد النقل الجوي للبضائع هو الحصول

¹ - وهناك من أضاف محل الأداء وهو المتمثل في الشيء أو العمل المتعهد به.

² - انظر فيلالي علي، مرجع أعلاه، ص 140.

³ - انظر للفرق بين السبب والمحل، فيلالي علي، مرجع سبق ذكره، ص 187.

⁴ - وعرفت هذه النظرية عند القانون الروماني عندما ظهرت العقود الغير شكلية أين أصبح يعتد بالارادة في العقود كالعقود الرضائية وعقود التبرع ، أنظر فيلالي علي، مرجع أعلاه، ص 193 إلى 197.

على ثمن، أما سبب التزام المرسل هو نقل بضاعته أي أن التزام الناقل هو محل التزام المتعاقد معه.¹

2- النظرية الحديثة:² والتي تعرف بنظرية الباعث، والباعث هو الدافع الحقيقي للتعاقد الذي يقوم على الاعتبارات النفسية والشخصية التي دفعت المتعاقدين الى إبرام العقد والبعيدة عن الرغبات والشهوات، وبالتالي فإن الباعث يختلف باختلاف العقود والأشخاص، وقد نكون أحيانا أمام عدة بواعث قد تختلف في درجة أهميتها فتكون العبرة في هذه الحالة بالدافع الرئيسي الذي لولاه لما أبرم العقد.

3- موقف المشرع الجزائري: لتحديد الموقف الجزائري من نظرية السبب نرجع الى المادتين سبعة وتسعون، وثمانية وتسعون من القانون المدني، حيث تنص المادة سبعة وتسعون "إذا التزم المتعاقد لسبب غير مشروع أو لسبب مخالف للنظام العام أو للأداب كان العقد باطلا"، أما المادة ثمانية وتسعون فنصت على أن "كل التزام مفترض أن له سبب مشروعاً...".

ويعتبر السبب المذكور في العقد هو السبب الحقيقي حتى يقوم الدليل على ما يخالف ذلك، فإذا قام الدليل على صورية السبب فعلى من يدعي أن للالتزام سبباً آخر مشروعاً أن يثبت ما يدعيه، وعليه نرى أن المشرع اهتم بمشروعية السبب وليس بوجوده أي أنه أخذ بالنظرية الحديثة للسبب أي الباعث.

لكن هذا الرأي هو محل نقد إذا ما قرأنا المادة سبعة وتسعون بالنص الفرنسي التي تنص: "le contrat est nul lorsqu'on s'oblige sans cause ..."، حيث اشترط المشرع الجزائري الوجود بالإضافة الى المشروعية مما يوحي أنه أخذ بازدواجية السبب (النظرية التقليدية عندما اشترط الوجود والحديثة عندما اشترط المشروعية).³

¹ - وهو السبب في العقود التبادلية.

² - والتي ظهرت عندما تطورت فكرة السبب حيث وصل الفقهاء الكنسيين الذين حرروا الإرادة من قيود الشكل وأصبحت الإرادة وحدها هي الكافية لانشاء الالتزام حيث أصبحت العبرة بسبب العقد وليس بسبب الالتزام، أنظر علي سليمان، مرجع سبق ذكره، ص 74.

³ - انظر فيلالي علي، مرجع سبق ذكره، ص 202.

المبحث الثاني: آثار عقد النقل الجوي للبضائع

تترتب على عقد النقل الجوي للبضائع جملة من الآثار متمثلة في الالتزامات المترتبة على عقد النقل الجوي (المطلب الأول)، وعوارض تنفيذ عقد النقل الجوي للبضائع (المطلب الثاني).

المطلب الأول: الالتزامات المترتبة على عقد النقل الجوي للبضائع

يرتب عقد النقل الجوي للبضائع حقوق والتزامات في حق كل من المتعاقدين وهما الناقل الجوي والمرسل، وبما أنه عقد النقل الجوي هو عقد تبادلي فإن حق المرسل هو التزام الناقل الجوي والعكس صحيح.

وعليه يبدأ أولاً بالتزامات الناقل الجوي في الفرع الأول، أما الفرع الثاني فيخصص للالتزامات المرسل.

الفرع الأول: التزامات الناقل في عقد النقل الجوي للبضائع

إن العمل الأساسي للناقل الجوي في عقد نقل البضائع جواً، هو في واقع الأمر محور العلاقات التي تقوم بينه وبين مرسل البضاعة، وهو الالتزام بنقل البضاعة المسلمة له من المرسل، من مطار القيام إلى مطار الوصول وتسليمها للمرسل إليه.

وللقيام بهذا الالتزام على أكمل وجه تقع عليه عدة التزامات أخرى، والتي تتمثل في الالتزام بالقيام بهذا النقل في الميعاد وكذا الالتزام بالمحافظة على هذه البضاعة¹.

وعليه يمكن تلخيص التزامات الناقل الجوي فيما يلي:

أولاً/ الالتزام بنقل البضاعة جواً:

حتى يتسنى للناقل الجوي القيام بنقل البضاعة جواً، لا بد من استلامها من عند المرسل ثم وضعها في الطائرة ثم القيام بعملية النقل بالطائرة، وعليه فإن مراحل تنفيذ هذا الالتزام هي: مرحلة استلام البضاعة، ومرحلة وضع البضاعة في الطائرة ثم مرحلة النقل بالطائرة.

¹ - مراد منير فهميم، مرجع سبق ذكره، ص 106.

أ- **مرحلة استلام البضاعة:** تبدأ التزامات الناقل الجوي بتسلم البضاعة المتفق عليها في عقد النقل الجوي للبضائع، فعليه أن يتلقاها متى أحضرها له المرسل الى المكان المقرر لتنفيذ النقل في مطار القيام كقاعدة عامة، ليتم خزنها ريثما يتم نقلها مقابل مصاريف اضافية يدفعها المرسل.¹

ولا يتسلم الناقل الجوي البضاعة الا بعد أن يقوم بفحصها ويقبل التكفل بها ولا يتسنى له ذلك الا بالاستلام المادي للبضاعة.

1- فحص البضاعة: على الناقل الجوي عند استلامه البضاعة من المرسل أن يتحقق من مطابقتها للبيانات والأوصاف التي تتضمنها رسالة النقل الجوي وهو ما يعرف "بحق الفحص"، فاذا وجد بها عيب أو تخلف المرسل عن تنفيذ ما تعهد به من تغليف البضاعة أو حزمها بالطريقة المتفق عليها، كان للناقل الجوي الامتناع عن تسلّم البضاعة وبدء عملية النقل، واذا لم يستخدم الناقل الجوي حقه في الفحص وتسلم البضاعة بغير تحفظ، فانه يفترض أنه تسلمها بالحالة التي وضعت عليها بيانات رسالة النقل الجوي كما قدمها اليه المرسل، ويكون عليه لنفي هذه البيانات اثبات العكس باقامة الدليل على عدم صحتها² وهذا وفقا لما يفهم من المادة 141 الفقرة الثانية والثالثة من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98.

وإذا اقتضى الفحص فض الأغلفة أو الأوعية وجب اخطار المرسل لحضور الفحص، فاذا لم يحضر في الميعاد المعين جاز للناقل الجوي اجراء الفحص دون حضوره، وللناقل الجوي الرجوع على المرسل أو المرسل اليه بمصاريف الفحص.³

وبطبيعة الحال فان مسؤولية الناقل الجوي أو المرسل بالنسبة لعيوب التحزيم تتحدد بكل رسالة (كمية من البضائع) على حدى لو اشتمل عقد النقل الجوي للبضائع على عدة رسائل نقل جوي، فاذا كانت عيوب التحزيم ثابتة بالنسبة لرسالة معينة فلا يعف الناقل الجوي عن الرسائل أخرى اذا ما تسلّم البضاعة من المرسل دون أن يفحصها ودون أن يتحقق منها ولم يبد أي تحفظ

¹- وهذا طبقا للمادة 10 الفقرة الثالثة من شروط الاياتا الخاصة بنقل البضاعة، المذكورة سابقا.

²- مراد منير فهميم، مرجع سبق ذكره، ص 106.

³- مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك، ط 2002، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، د.س.ن، ص 170.

بشأنها وكان ذلك قرينة على موافقته على استلامه البضاعة بالكمية التي أراها المرسل في رسالة النقل الجوي.¹

2- قبول استلام البضاعة: تكون البضاعة محل قبول اذا لم يتم رفضها من الناقل الجوي، ويكون هذا الرفض لعدة أسباب كأن تكون بها عيوب ظاهرة، أو كانت البضاعة مما تحرم القوانين نقلها، أو أن تحريمها أو تغليفها معيبي لا يحتمل النقل الجوي، أو اذا تبين للناقل الجوي أن البضاعة المقدمة مخالفة للبيانات المصرح بها في رسالة النقل الجوي كأن يقدم بضاعة تستحق اجرا أكبر، أو أن نقل البضاعة يستلزم اتباع شروط خاصة لا يستطيع القيام بها (كالمواد القابلة للاشتغال).

وللناقل الجوي أن يتحفظ عند استلام البضاعة جراء عيب في حزم البضاعة، وقبول هذا التحفظ لمصلحة الناقل الجوي قرينة على عدم مسؤوليته، ولكن يحق للمرسل أو المرسل اليه اثبات العكس بكل الطرق.²

وبقبول البضاعة من قبل الناقل الجوي بعد فحصها يبدأ التكفل بالبضاعة (الاستلام المادي للبضاعة)، وعليه فان الأضرار التي تكون للبضاعة قبل التكفل بها لا تكون خاضعة لنظام مسؤولية الناقل الجوي، فقد تكون خاضعة لعقد الوديعة أو لنظام النقل البري أو البحري.³

3- مكان وزمان استلام البضاعة: الأصل أن يتحدد زمان ومكان استلام البضاعة من قبل الناقل الجوي حسب اتفاق المتعاقدين، الا أنه وحتى يكون الناقل الجوي يخضع لأحكام عقد النقل الجوي للبضائع، يتحدد مكان وزمان استلام البضاعة عند بداية فترة النقل الجوي، وقد بينت المادة 146 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 وكذا المادة 18 من اتفاقية فارسوفيا (Varsovie) المبرمة في 1929 بداية فترة النقل الجوي والتي تكون في المطار أو على متن الطائرة وهذا حسب الاتفاق الذي بين المرسل والناقل الجوي.

¹- أحمد محمد محرز، العقود التجارية ونظام الإفلاس، دار الكتب القانونية، مصر، 2003، ص 56.

²- علي البارودي، القانون التجاري اللبناني، الجزء الثاني-العقود وعمليات البنوك التجارية-، الدار المصرية للطباعة والنشر، 1971، ص 121.

³- أنظر Roger Saint - Alary، مرجع سبق ذكره، ص 18.

أما إذا تم استلام البضاعة في مكان آخر خارج المطار فلا تدخل ضمن فترة النقل الجوي في الأصل ولو كان هذا لازماً لشحن البضاعة وهو ما يفهم من المادة 146 الفقرة الثانية من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 306/98.

ب- مرحلة وضع البضاعة بالطائرة: بعد تسلّم الناقل الجوي البضاعة، يقع عليه الالتزام بوضع البضاعة في الطائرة، وللقيام بهذا الالتزام عليه القيام بشحن وحرص البضاعة.

أ- شحن البضاعة: الشحن هو وضع البضاعة على متن الطائرة، وبما أن الشحن يقتضي عناية خاصة لأنه يتطلب رص البضاعة بشكل معين يحميها من التلف للمحافظة عليها أثناء النقل، وهو يتميز عن الرص الذي يقصد به ترتيب البضاعة وتنظيمها، وننوه هنا أنه يخرج عن نطاق الالتزام بالشحن تغليف البضاعة أو تقوية أربطتها إذ يقع ذلك على المرسل في الأصل إلا إذا كان هناك اتفاق يخالف ذلك.¹

2- رص البضاعة: يقصد بالرص توزيع البضاعة وترتيبها على متن الطائرة بطريقة تقي البضاعة من خطر الهلاك أو التلف وتحفظ للطائرة توازنها فهي عملية فنية، فقد يستلزم الرص الفصل بين البضائع بقطع خشبية أو اسفنجية أو ما شابه ذلك لوقايتها من الاهتزاز أو الضغط أو الحرارة، والرص يكون ملاحياً عندما يتعلق الأمر بثبات الطائرة وتوازنها، ويكون تجارياً عندما يتعلق الأمر بالمحافظة على البضاعة.²

وحكمة وقوع الالتزام بالشحن والرص على عاتق الناقل الجوي، هو أن هاتين العمليتين تتصلان مباشرة بسلامة الرحلة الجوية، ولأن الناقل الجوي بما له من إمكانيات أدري من المرسل بما تقتضيه هذه السلامة من متطلبات (حجم وحمولة الطائرة وتوزيعها)، بحيث تعتبر الأضرار التي تلحق البضاعة من جراء هذه العملية أخلاقاً بتنفيذ عقد النقل الجوي للبضائع.

ولكن قد ينص الاتفاق على أن المرسل هو الذي يقوم بعملية الشحن والرص، خاصة في عقد النقل الجوي حسب الطلب،³ وعندئذ يكون هو المسؤول (المرسل) عما يؤدي إليه عيب الشحن

¹ - عبد الفضيل أحمد محمد، القانون الخاص الجوي، ط 2007، دار النهضة العربية، القاهرة، ص 224.

² - أبو زيد رضوان، مرجع سبق ذكره، ص 307.

³ - محمد فريد العريني، مرجع سبق ذكره، ص 168.

من تلفة، حيث يجب مراعاة نصوص العقد فيما تضمن من تفاصيل خاصة،¹ ولكن هذا لا يعني اعفاء الناقل الجوي من التأكد من عدم الاخلال بعملية الشحن والرص لأنهما تتعلقان بأمن وسلامة الطائرة.²

ج- مرحلة نقل البضاعة بالطائرة: النقل هو تلك العملية التي يتم بها نقل البضاعة بالطائرة جوا وتبدأ باقلاع الطائرة من مطار القيام وتنتهي بهبوطها في مطار الوصول، أي قيام الطائرة بعمل مادي.

فمتى تسلم الناقل الجوي البضاعة التزم بالنقل وهذا باتخاذ الطريق الى الجهة المقصودة، ويجب على الناقل الجوي في أداءه لهذا الالتزام أن يتولى النقل بنفسه أو بواسطة ناقل آخر، فالناقل الجوي يتمتع بالاستقلالية التامة في اختيار نوع الطائرة التي تقوم بعملية النقل، وكذا خط سير الرحلة، وهذا اذا كان النقل المتبع هو نقل منتظم أما اذا كان النقل الجوي بحسب الطلب فعلى الناقل الجوي احترام اتفاه مع المرسل.

ثانيا/ الالتزام باحترام تعليمات المرسل بشأن توجيه البضاعة:

من الناحية القانونية يظل المرسل حائزا للبضائع المنقولة جوا بالرغم من تسليمها الى الناقل الجوي وانتقال حيازتها المادية اليه، ويترتب على ذلك أن يطلب المرسل من الناقل الجوي بعض التعليمات كسحب البضاعة من مطار القيام أو مطار الوصول، واما بوقفها أثناء الطريق عند أي هبوط للطائرة، واما أن يطلب منه تسليمها في جهة الوصول أو أثناء الطريق الى شخص آخر غير المرسل اليه المذكور في رسالة النقل الجوي، واما بطلب اعادتها الى مطار القيام، وهو ما يعرف بحق المرسل بالتصرف في البضاعة، وقد نصت على هذا الحق المادة 142 الفقرة الثانية من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98، وعليه فان على الناقل الجوي تنفيذ هذه التعليمات فورا متى كان ذلك في مقدوره ولا يلحق به ضررا أو بالمرسلين الآخرين، ويترتب على ذلك أنه اذا استحال على الناقل الجوي تنفيذ طلبات وأوامر المرسل أو كان من شأن تنفيذها الحاق الضرر به وجب عليه أن يخطر المرسل بذلك فورا.

¹ - علي البارودي، مرجع سبق ذكره، ص 137، وكذا مصطفى كمال طه، مرجع سبق ذكره، ص 172.

² - انظر Roger Saint - Alary، مرجع سبق ذكره، ص 18.

وتظل حقوق المرسل السابقة قائمة حتى لحظة تسليم البضاعة الى المرسل اليه، وعندئذ تبدأ حقوق المرسل اليه في السريان وتتعلط معها أو وتت قف حقوق المرسل في التصرف في البضاعة، فان رفض المرسل اليه البضاعة أو تعذر الاتصال به استرد المرسل حقه في التصرف في البضاعة،¹ وعليه لا يجوز للمرسل استعمال حق استرداد الأشياء المنقولة اذا تم تسليم رسالة النقل الجوي الى المرسل اليه فينتقل اليه هذا الحق، وأطلب المرسل اليه استلام الأشياء بعد وصولها الى المكان الموجهة اليه.²

وتجدر الاشارة أنه اذا المرسل طلب استرداد البضاعة قبل النقل، عليه أن يعرض الناقل الجوي عن كافة المصروفات التي يتحملها هذا الأخير، أما اذا بدأت عملية النقل فعلا وأراد المرسل استرداد الأشياء المنقولة وجب على المرسل دفع أجرة النقل على المسافة المقطوعة، ويعرض له عما صرفه وما لحقه من ضرر بسبب استردادها.

ومما سبق نستنتج أن حق المرسل في التصرف في البضاعة يعتبر تعديلا لعقد النقل الجوي للبضائع عند مباشرته وهو تعديل من جانب واحد وليس باتفاق المتعاقدين طبقا للمادة 142 من قانون الطيران المدني الجزائري 06/98، وهو ما يتماشى مع المادة 106 من القانون المدني الجزائري التي تنص "العقد شريعة المتعاقدين فلا يجوز نقضه أو تعديله الا باتفاق الطرفين أو للأسباب التي يقرها القانون."

ثالثا/ الالتزام بتسليم البضاعة:

الالتزام بالتسليم الذي يقع على عاتق الناقل الجوي يتضمن وضع البضاعة تحت تصرف المرسل اليه، فهو يتضمن عمليتين متميزتين الأولى مادية وهي التفريغ أما الثانية فهي قانونية وهي التسليم.

وقد يكون التفريغ لاحقا على التسليم اذا كان التفريغ على عاتق المرسل اليه أو التسليم لاحقا على التفريغ اذا كان التفريغ على عاتق الناقل الجوي.³

¹ - أنظر المادة 142 الفقرة الثانية منها من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98.

² - أحمد محمد محرز، مرجع سبق ذكره، ص 58.

³ - مصطفى كمال طه، مرجع سبق ذكره، ص 174.

أ- **مرحلة تفرغ البضاعة:** مرحلة تفرغ البضاعة أي اخراجها من أداة النقل ووضعها على الأرض أي مطار الوصول تمهيدا لتسليمها للمرسل اليه، وهي عملية مادية تقابلها عملية الشحن في مطار القيا،م وهي تعتبر من العمليات المكملة للنقل.

والأصل ان عملية التفرغ يتولاها الناقل الجوي، لذلك يسأل هذا الأخير عن الهلاك أو التلف الذي يلحق البضائع أثناء التفرغ، ما لم يكن هناك اتفاق خاص أو عرف يقضي أنها تقع على عاتق المرسل اليه أو المرسل.

وفي كل الأحوال يتحمل الناقل الجوي مصاريف التفرغ مالم يتفق أو يجري العرف على غير ذلك.¹

ب- **مرحلة تسليم البضاعة:** وهي تلك العملية القانونية التي ينتهي بها تنفيذ عقد النقل الجوي للبضائع، وبالتسليم ينتهي التزام الناقل الجوي بالمحافظة على البضاعة.

ويقصد بالتسليم هنا هو ذلك التسليم الفعلي الى صاحب الحق في البضاعة أو نائبه الذي تنتقل اليه حيازتها ويتمكن من فحصها، وهذا وفقا لما ورد بنص المادة 138 من القانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 "...بتسليمها الى المرسل اليه أو الى ممثله القانوني".

والتسليم يتم متى مكن الناقل الجوي المرسل اليه من استلام البضاعة بأن يجعله في وضع يمكنه من ممارسة الحراسة المادية عليها.

1- شروط صحة التسليم: يتعين على الناقل الجوي أو تابعيه التحقق من:

* أن يرد تسليم المرسل اليه على ذات البضاعة المبينة في رسالة النقل الجوي، فليس هناك تسليم اذا سلمت له بضاعة غير بضاعته، وعليه الناقل الجوي ملزم بأن يسلم المرسل اليه ذات الوزن وذات البعد الثابت في رسالة النقل الجوي، والا كان مسؤولا عن ذلك طبقا للمادة الحادية عشرة الفقرة الثانية من اتفاقية فارسوفيا (Varsovie) المبرمة عام 1929 المقابلة للمادة 141 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98.

¹ - محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الموجز في القانون الجوي -النقل الجوي الوطني والدولي-، ط 2، دار النهضة العربية، القاهرة، د.س.ن، ص 69.

* أن يحصل التسليم لصاحب الحق في استلام البضاعة، وهو المرسل اليه شخصيا اذا كانت رسالة النقل الجوي اسمية، أو من ينوب عنه والا كان مسؤولا عن التسليم الخاطئ،¹ فعلى الناقل الجوي أن يتحقق من شخصية المرسل اليه ولا يسلمه البضاعة الا اذا أبرز له رسالة النقل الجوي وتحقق من شخصيته، واذا تقدم وكيل المرسل اليه فلا يسلمه البضاعة الا اذا اتضحت له صحة الوكالة وصحة توقيع المرسل اليه، والا قامت مسؤوليته عن التسليم الخاطئ (المادة الثامنة الفقرة الأولى رقم أ من الشروط العامة للاياتا (IATA) الخاصة بنقل البضاعة)، وقاضي الموضوع يقدر العناية اللازمة في هذا الصدد.²

وإذا كانت رسالة النقل اذنية، على الناقل الجوي أن يتأكد من التظهيرات وتسلسلها حتى الحامل الأخير الذي يطالب بالتسليم، أما اذا كانت رسالة النقل لحامله فلا مسؤولية على الناقل الجوي اذا سلم البضاعة لشخص تقدم حاملا لرسالة النقل الجوي المعنية.³

وتجدر الإشارة أنه قد تصل عدة نسخ من رسالة النقل الجوي واحدة الى عدة أشخاص مختلفين بطريق الخطأ أو السرقة ، وقد يكون المرسل شخصا سيء النية فيتصرف في البضاعة المرسلة عدة مرات ويسلم لكل مشتري رسالة نقل جوي ، عندئذ تثار صعوبات بصدد تحديد من هو صاحب الحق في تسلم البضاعة بافتراض أن رسالة النقل الجوي قابلة للتداول؟

وفي هذا الصدد يجب التفريق بين:

الحالة الأولى: اذا حدث التزاحم بين حملة نسخ متعددة لرسالة النقل الجوي قبل تسليم البضاعة، فان الأفضلية تكون لحامل النسخة الأقدم في تاريخ التظهير، وهذا الحكم يتفق والقواعد العامة.⁴

الحالة الثانية: اذا حدث التزاحم بعد التسليم، فلا تثار أدنى مشكلة اذا كان من تسلم البضاعة هو الحامل الأول أي الأقدم في تاريخ التظهير، أما اذا كان المستلم هو شخص غير الحامل الأول،

¹ - المادة الثامنة الفقرة الأولى من الشروط العامة للاياتا (IATA) الخاصة بنقل البضائع.

² - أنظر علي البارودي، مرجع سبق ذكره، ص 140.

³ - مراد منير فهميم، مرجع سبق ذكره، ص 109.

⁴ - بافتراض أن التظهير هو ناقل للملكية، فان المرسل عندما يظهر نسخة ثانية من رسالة النقل فانه تصرف فيما لا يملك.

ففي هذه الحالة لا يحق للحامل الأول استرداد البضاعة من الذي يليه في التظهير باعتبار أن الحيازة في المنقول سند الملكية متى كان المستلم حسن النية.¹

وقد أثير تساؤل حول مدى اعتبار وضع البضاعة على مستوى الجمارك تسليمًا للمرسل اليه أو ممثله أو لا؟

ظهر في هذا الصدد رأيين، رأي يعتبر التسليم الى الجمارك في مطار الوصول كأنه تسليم للمرسل اليه،² مثال عن ذلك قضية شركة سيمي ضد شركة الخطوط الجوية المغربية أين قررت محكمة استئناف طنجة في 12 أكتوبر 1984 بعدم مسؤولية الناقل الجوي عن عدم تسليم المرسل اليه لطردتين يحتويان على ساعات كانت مشحونة من طرف شركة سيمي المغربية الى طرابلس ونظرا لكون المرسل اليه لما تقدم لسحب البضاعة كانت السلطات الليبية قد قامت بحجزها لأن الحادث وقع بعد انتهاء فترة النقل الجوي،³ الا أن أغلب الاتجاه الحديث لا يجعل تسليم البضاعة للجمارك تسليم الى المرسل اليه لأنها لا تمثل المرسل اليه ولا هي نائبة عنه،⁴ وبالرجوع الى التشريع الجزائري اشترط المشرع الجزائري في المادة 138 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 تسليم البضاعة للمرسل اليه أو ممثله القانوني، وليس توصيلها الى مطار الوصول فقط، وبالرجوع الى المادة الرابعة مكرر من قانون الجمارك يعتبر ناقل البضائع مصرح لدى الجمارك يمكنه التوقيع على التصريح الجمركي للبضاعة،⁵ وبالتالي لا تنتهي حراسته للبضائع بمجرد وضع البضاعة في يد الجمارك.

¹ - عبد الفضيل محمد أحمد، مرجع سبق ذكره، ص 229.

² - كالقضاء الفرنسي في بعض أحكامه في بداية الأمر، أنظر فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، دراسة اتفاقية فارسوفيا والبروتوكولات المعدلة لها، الناشر دار النهضة العربية، مطبعة جامعة القاهرة، سنة 1985، ص من 302 إلى 305.

³ - سعيد بنحمان، مسؤولية الناقل الجوي دراسة مقارنة في ضوء اتفاقية فارسوفيا المعدلة والقانونين المغربي والعراقي، رسالة لنيل درجة ماجستير في الدراسات القانونية معهد البحوث والدراسات العربية بغداد، العراق، د.س.ن، ص 41.

⁴ - أنظر مثلا قضية طعن رقم 1537 لسنة 52 القضائية جلسة 30 جانفي 1987 تقول "إيداع رسالة النزاع كاملة مخازن الجمارك لا يعفي الناقل من مسؤوليته عن فقدانها أو تلفها داخل تلك المخازن،..."، انظر عدلي أمير خالد، مرجع سبق ذكره، ص 152.

⁵ - المادة الثانية من قانون الجمارك رقم 10/98 المذكور سابقا.

* أن يتم اخطار المرسل اليه بوصول البضاعة مالم يوجد اتفاق بخلاف ذلك، وهذا وفقا لما نصت عليه المادة 143 الفقرة الثانية من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 المقابلة للمادة الثالثة عشرة من اتفاقية فارسوفيا (Varsovie) المبرمة عام 1929، التي ألزمت الناقل الجوي أن يخطر المرسل اليه بوصول البضاعة والعنوان التي توجد به ليحضر لاستلامها،¹ والا كان الناقل الجوي مسؤولا عن تأخير الاستلام ويتحمل مصاريف التخزين أو الأرضية، وأما اذا كان المرسل اليه هو الذي تأخر في الاستلام بعد اخطاره فانه هو من يتحمل هذه المصاريف،² وتثبت واقعة التسليم باعطاء ايصال للناقل الجوي يفيد استلام الشيء المنقول أو التأشير بالتسليم على رسالة النقل الجوي التي رافقت البضاعة.³

* على الناقل الجوي أن يقدم للمرسل اليه المستندات اللازمة عن البضاعة، حيث حسب المادة الثالثة عشرة الفقرة الثانية من اتفاقية فارسوفيا (Varsovie) المبرمة عام 1929 وكذا حسب مفهوم المادة 143 الفقرة الثانية من قانون الطيران المدني الجزائري 06/98 التي توجب على الناقل الجوي اخطار المرسل اليه بمجرد وصول البضاعة وتنفيذ شروط النقل المبينة في رسالة النقل الجوي.

2- زمان التسليم: إن مبدأ حسن النية يقضي بأن يقوم الناقل الجوي بالتسليم في الميعاد المحدد في عقد النقل الجوي للبضائع متى كان ذلك ممكنا، والا في موعد معقول في حالة عدم الاتفاق على ميعاد معين، ولا ينف ذلك ما تنص عليه شروط الاياتا (IATA) من عدم اعتبار جداول المواعيد جزءا من العقد وفقا للمادة السادسة الفقرة الثانية رقم أ منها.⁴

3- مكان التسليم: يتم تسليم البضاعة للمرسل اليه أو من يمثله حسب الاتفاق بين المرسل والناقل الجوي، والذي يكون حسب الأصل في مطار الوصول، الا أنه قد يتفق على خلاف ذلك كأن يتم

¹ - حيث تنص المادة 143 الفقرة الثانية من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 "في حالة وجود تنصيب مناف لذلك، يلزم الناقل باشعار المرسل اليه بمجرد وصول البضاعة".

² - مراد منير فهيم، مرجع سبق ذكره، ص 108.

³ - أحمد محمد محرز، مرجع سبق ذكره، ص 66.

⁴ - محمد بهجت عبد الله أمين قايد، مرجع سبق ذكره، ص 149.

الاتفاق على تسليم البضاعة في مكان اقامة المرسل اليه...، فهل يعتبر التسليم الذي يقع خارج المطار تسليم يخضع لأحكام 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، هذه الأخيرة لا تكون الا عند انتهاء فترة النقل الجوي وهو ما يفهم من المادة 146 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 والمادة 18 من اتفاقية فارسوفيا (Varsovie) اللتان نصتا على أن فترة النقل الجوي هي التي تكون في المطار أو على متن الطائرة أو في حالة الهبوط الاضطراري، وقد استبعدت أي نقل بري أو بحري أو نهري... يتم خارج المطار حتى ولو كان لازماً لتسليم البضاعة،¹ وعليه وتنفيذاً لعقد النقل الجوي للبضائع يجب أن يتم تسليم البضاعة للمرسل اليه في مطار الوصول، أو على متن الطائرة اذا ما كان الاتفاق على استلام المرسل اليه البضاعة وهي على متن الطائرة.

وفي هذا الصدد نجد قضية دابري أين قررت المحكمة العليا في بومباي عدم مسؤولية الناقل الجوي عن فقد طرد يحتوي على سبائك ذهب طبقاً لأحكام اتفاقية فارسوفيا (Varsovie) المبرمة عام 1929 لأن الحادث وقع بعد انتهاء فترة النقل الجوي، وذلك على الرغم من أن الطرد المفقود كان وقت الحادث لا يزال في حراسة الناقل حيث كان محفوظاً داخل مخازن الشركة الناقلة انتظاراً لتسليمه الى المرسل اليه.²

4- قبول أو رفض استلام البضاعة: تكون البضاعة المنقولة جواً بالطائرة الى مطار الوصول محل قبول أو رفض من المرسل اليه.

* **قبول استلام البضاعة:** في حالة قبول المرسل اليه للبضاعة المنقولة فانه لا يجبر على قبولها دون تحفظ،³ حيث للمرسل اليه قبل قبول البضاعة الحق في فحص البضاعة ليتأكد من مواصفاتها طبقاً للبيانات المدرجة في رسالة النقل الجوي من حيث عدد الطرود ومقدارها ووزنها وكميتها وكيلاها

¹ - الا أنه في حالة حدوث ضرر للبضاعة خلال هذه الفترة يعتبر تابع للنقل الجوي، الى أن يثبت العكس.

² - فاروق أحمد زاهر، مرجع سبق ذكره، ص 300.

³ - أبو زيد رضوان، مرجع سبق ذكره، ص 310.

وحالتها وعلاماتها، وهذا بقصد التحقق من وجود هلاك أو عجز أو تلف من عدمه، وللمرسل اليه عندئذ أن يقبل البضاعة مع ايراد تحفظات ان كان هناك مبرر.

أما الفحص الفني للبضاعة المتفق عليها مع المرسل فلا شأن للناقل الجوي به، إذ أن عقد النقل الجوي للبضائع ليس بالعقد الذي يربط المرسل والمرسل اليه.¹

* **رفض استلام وتسليم البضاعة:** يرفض المرسل اليه استلام البضاعة لسبب أو لآخر (لأنه ليس طرف في عقد النقل قبل صدور قبوله)، مثل وصول البضاعة تالفة أو وصولها متأخرة وفقدت قيمتها بالنسبة للمرسل اليه أو مخالفة للصنف أو النوع المطلوب.²

وقد يستحيل تسليم البضاعة نتيجة خطأ في عنوان المرسل اليه واستحالة الاهتداء اليه، وفي هذا الصدد نصت المادة 142 الفقرة الثالثة من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 على أنه "في حالة تعذر تنفيذ أوامر المرسل فعلى الناقل أن يخطره بذلك فوراً وإذا رفض المرسل اليه رسالة النقل الجوي أو البضاعة أو تعذر الاتصال به يحتفظ المرسل بحقه في التصرف في البضاعة".

وتجدر الإشارة الى أنه في حالة عدم وجود هذه التعليمات أو استحالة تنفيذها أو عدم ملاءمتها لظروف النقل، فإن الناقل الجوي يمكنه بعد اخطار المرسل كتابة بواقعة عدم التسليم أن يعيد البضاعة الى مطار القيام في انتظار تعليمات من المرسل، وإذا لم تصل هذه التعليمات خلال مدة معينة جاز للناقل الجوي التصرف في البضاعة كلها أو جزء منها بالبيع بالمزاد العلني.³

س- **امتناع الناقل الجوي عن تسليم البضاعة:** وهذا للمحافظة على حقوقه أو حقوق المرسل اليه أو الغير.

¹ - عبد الفضيل محمد أحمد، مرجع سبق ذكره، ص 227.

² - علي البارودي، مرجع سبق ذكره، ص 144، مراد منير فهيم، مرجع سبق ذكره، ص 111.

³ - عبد الفضيل محمد أحمد، مرجع سبق ذكره، ص 230.

* **للمحافظة على حقوقه:** ويكون هذا اذا كانت أجرة النقل مستحقة عند الوصول ولم تدفع، أو لو كان له مصاريف أخرى مستحقة، وحق الناقل الجوي في الامتناع عن تسليم البضاعة يستند الى الدفع بعدم التنفيذ، وحق الحبس.

* **للمحافظة على حقوق المرسل:** قد يكون المرسل بائعاً والمرسل اليه مشتري، يتفقان على دفع ثمن البيع عند التسليم، فيكلف المرسل الناقل الجوي بتحصيل ثمن البضاعة، ويعتبر هنا الناقل الجوي وكيل عن المرسل في قبض الثمن من المرسل اليه، ويسأل بهذه الصفة عن تنفيذ التزامه، فاذا رفض المرسل اليه الوفاء بالثمن جاز للناقل الجوي حق الحبس الذي يملكه البائع.¹

ويجب أن يرد شرط دفع الثمن للناقل الجوي صراحة في عقد النقل الجوي للبضائع ليرتب آثاره، ويؤخذ الناقل الجوي في تنفيذ هذا الالتزام الاضافي بكثير من التشدد، فلا يجوز له أن يقبل الوفاء بجزء من الثمن نظير تسليم جزء من البضاعة، كما يعد مسؤولاً عن قبول الوفاء بشيك مزور أو ليس له رصيد (ومسؤولية الناقل الجوي هنا نتيجة عن عقد الوكالة المقترن بعقد النقل).

* **للمحافظة على حقوق الغير:** وهذا اذا تم الحجز على البضاعة وهي في حراسته من دائني المرسل اليه أو المرسل، والراجح هنا أنه لا يوجد الزام على الناقل الجوي بتحري صحة الحجز الموقع تحت يده، لأنها مسألة متعلقة بملكية البضاعة خاصة عند تداول البضاعة (وهذا حتى يفصل القضاء في صحة الحجز)،² وعلى الناقل الجوي في هذه الحالة أن يمتنع من باب الحيطة تسليم البضاعة للمرسل اليه، ويجب عليه أن يودعها لدى أمين حتى يفصل في صحة الحجز وهذا الحجز عموماً هو نادر الوقوع في النقل الجوي.³

ج- **حق المرسل اليه المباشر اتجاه الناقل الجوي:** لا يثور مشكل اذا ما اتحد المرسل والمرسل اليه اذا ما تولى تاجر ارسال بضاعة من مطار القيام ليتسلمها هو في مطار الوصول، لأن المرسل هو طرف في ابرام عقد النقل الجوي للبضائع، اما اذا كان المرسل اليه شخص آخر تم

¹- محمد فريد العريني، مرجع سبق ذكره، ص 169.

²- مراد منير فهميم، مرجع سبق ذكره، ص 110، وعلي البارودي، مرجع سبق ذكره، ص 142.

³- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، مرجع سبق ذكره، ص 72.

تحديده في رسالة النقل الجوي عند إبرام العقد أو) حدد لاحقا عن طريق حوالة الرسالة الاسمية أو تظهيرها اذا كانت اذنية أو بتسلمها اذا كانت لحامله).

وقد ثار جدل حول تحديد الأساس القانوني لاكتساب المرسل اليه حقوق والتزامات في مواجهة الناقل الجوي كلها نشأت من عقد هو من الغير بالنسبة اليه عند إبرامه، مثل الحق في مطالبة الناقل بتسليمه البضاعة، والحق في مقاضاته اذا هلكت البضاعة أو تلفت أو تأخرت وهو ما يتناقض مع مبدأ نسبية العقود.

ذهب جانب من الفقه الى اقتراح فكرة النيابة الناقصة لتبرير تحمل المرسل لحقوق والتزامات وهناك من اقترح فكرة الاشتراط لمصلحة الغير، الا أن هذين الرأيين تعرضا للنقد،¹ وهناك من اعتبر المرسل اليه طرفا في هذا العقد وكأنه عقد ثلاثي الأطراف مراعاة للمصلحة الاقتصادية لعقد النقل الجوي للبضائع، وفي هذا الصدد نجد محكمة التجارية السين أقرت في حكمها الصادر في 30 جانفي 1963 أن المرسل اليه هو طرف في عقد النقل الجوي الدولي،² حيث يعتبر المرسل بقبوله رسالة النقل الجوي يكون قد قبل ايجابا موجها اليه من المرسل والناقل وبذلك يكون طرفا في العقد المبرم بينهم، ويعاب على هذا الرأي أنه لو صح اعتبار عقد النقل بين المرسل والناقل ايجابا موجها الى المرسل اليه، فسيسأل المرسل اليه عن عدم تنفيذ عقد النقل، في حين أن الناقل الجوي والمرسل هما المسؤولان عن تنفيذ عقد النقل.³

ويرى بعض الفقه أن تدخل المرسل اليه في عقد النقل الجوي للبضائع تستوجبه المصلحة التجارية والاقتصادية لعقد النقل الجوي للبضائع، والتي تستوجب وجود شخص ثالث ليتسلم البضاعة.⁴

¹ - مراد منير فهيم، مرجع سبق ذكره، ص 113 و 114.

² - Roger Saint-Alary، مرجع سبق ذكره، ص 08.

وفي هذا الصدد نصت المادة 39 من القانون التجاري الجزائري الخاصة بالنقل البري بقولها "اذا كان المرسل اليه غير المرسل نفسه، فلا تترتب على المرسل اليه الالتزامات المتولدة عن عقد النقل منه قبول صريح أو ضمني للناقل."

³ - أنظر مراد منير فهيم، مرجع سبق ذكره، ص 114.

⁴ - Roger Saint - Alary، مرجع سبق ذكره، ص 11.

وذهب رأي أخير وهو الغالب الى أن حق المرسل اليه ينشأ من رسالة النقل الجوي ذاتها، فبقيامتها يحق له طلب تسلم البضاعة، ودفع أجرة النقل اذا كانت واجبة الدفع في محطة الوصول.¹

رابعاً/ الالتزام بنقل البضاعة في مدة معقولة:

إن للاحترام ميعاد النقل أهمية سواء من جانب الناقل الجوي، والذي يدل على جديته في قيامه بعمله وحسن نيته في تنفيذ عقد النقل الجوي للبضائع، اضافة الى أن المرسل تعاقد معه لأجل سرعته في هذا الميدان، أما بالنسبة للمرسل فأهمية النقل في الميعاد تظهر خاصة اذا كان هو بائعاً فهو ملزم باحترام ميعاده مع المشتري، وأما أهميته بالنسبة للمرسل اليه فوصول البضاعة في الوقت المحدد تسمح له بوضع البضاعة للاستهلاك في السوق...

وبالرجوع الى المادة 19 من اتفاقية فارسوفيا (Varsovie) المبرمة عام 1929 وكذا المادة 147 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 نجدتهما أقرتا مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير اذا التأخير قد سبب ضرر، فهل معنى ذلك أن الناقل الجوي غير ملزم بالنقل في ميعاد معين؟

مراعاة لمبدأ حسن النية في تنفيذ العقود،² يجب أن يقوم الناقل الجوي بتنفيذ النقل دون تأخير أي عليه تنفيذ النقل في مدة معينة، سواء أكانت هذه المدة محددة مسبقاً أو لا ، فالمهم هو تنفيذ النقل في ميعاد معقول يتناسب مع وسيلة النقل المستخدمة لا سيما وأنها تتميز بالسرعة الفائقة.

وفي هذا الخصوص قد اختلف في تفسير مدى الزامية المواعيد الواردة في الجداول المعلن عنها من قبل الناقل الجوي للبضائع في النقل الجوي المنتظم بين اتجاه يرى أن عرض تلك الجداول يعد ايجاباً من الناقل الجوي لتنفيذ النقل في الميعاد، وبالتالي يعتبر النقل في هذه المواعيد جزء لا يتجزأ من عقد النقل وعند الاخلال به تقوم مسؤولية الناقل الجوي، واتجاه يرى أن هذه الجداول

¹ - أنظر عبد الفضيل محمد أحمد، مرجع سبق ذكره، ص 233 و164.

² - حيث نصت المادة 107 من القانون المدني الجزائري على "يجب تنفيذ العقد طبقاً لما اشتمل عليه وبحسن نية...".

تعتبر بمثابة المرشد فقط، حيث يعرف بواسطتها عدد الرحلات والأماكن التي يمكن أن ينتقل إليها وعليه فهي مواعيد تقريبية فقط لا يسأل الناقل الجوي عن التأخر في تنفيذها.¹

وهو ما ذهب إليه شروط الاياتا (IATA) الخاصة بنقل البضاعة حين اعتقت الناقل الجوي من ضرورة احترام مواعيد الرحيل والوصول لأنها لا تعتبر جزءا من عقد النقل الجوي للبضائع، وهذا وفقا للمادة السادسة الفقرة الثالثة (أ) منها، وعليه فان اعطاء الناقل الجوي هذه الرخصة من قبل شروط الاياتا (IATA) يتم على شرط أن يتم النقل خلال فترة معقولة، يمكن لقاضي الموضوع أن يحددها على ضوء الواقع وطبيعة البضاعة وما يجري عليه العرف.²

وفي هذا الصدد نجد أن القضاء الفرنسي قرري حكم محكمة السين الصادر في 10 جوان 1964 "الناقل نفذ التزامه عندما أوصل حقيبة خلال مدة شهر من باريس إلى fort de France"، أما حكم محكمة باريس الصادر في 14 نوفمبر 1974 قال "وصول البضاعة بعد سبعة عشرة يوم من اليوم المحدد للطيران فهو يدل على تأخير لأنه لا يتماشى مع سرعة النقل الجوي"، أما حكم محكمة باريس الصادر في 6 جوان 1977 فقال أن "أجل عشرة أيام لنقل البضاعة من fort de France إلى الخرطوم هناك تأخر"،³ ويرجع الاختلاف في تحديد مدة التأخر إلى التطور الذي تعرفه الطائرة مع مرور الوقت حيث في سنة 1964 كانت مدة شهر لا تعتبر تأخرا أما في سنة 1977 فمدة عشرة أيام هي تأخر.

وبالرجوع إلى قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 في المادة 143 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 فارسوفيا المبرمة في عام 1929.

وقد أثير اختلاف حول الفترة التي يحسب على أساسها التأخير، فهناك من الفقه من رجح أن التأخير هو ذلك الذي يقع أثناء عملية النقل الجوي فقط، أي الفترة بين اقلاع الطائرة من مطار

¹ - التليل عبد الستار، الأسباب القانونية لدفع مسؤولية الناقل الجوي، رسالة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق بين عكنون، جامعة الجزائر، 1971، ص 49.

² - فاروق أحمد زاهر، مرجع سبق ذكره، ص 359.

³ - Roger Saint - Alary، مرجع سبق ذكره، ص 19.

القيام الى هبوطها في مطار الوصول،¹ وهناك من يرى أن التأخير يحدد بلحظة تقريغ البضاعة في مطار الوصول،² أما الرأي الغالب من الفقه فيرى أن التأخير يقع أثناء وبمناسبة عملية النقل في مجموعها، ولو وقع النقل خارج النطاق الضيق لفترة النقل، وكمثال عن ذلك قد يكون هناك تأخير اذا لم ينفذ عقد النقل أصلا بالغاء الرحلة،³ أو تأجيلها، أو عدم قيام الناقل بحجز المكان اللازم للبضاعة، أو اذا تم شحن بضاعة على طائرة متجهة الى مكان غير متفق عليه.

والالتزام الناقل الجوي باتمام عملية النقل في مدة معقولة هو التزام الرجل العادي الذي تكون له نفس المواصفات، ويصبح أكثر ديناميكية اذا تعلق الأمر ببضاعة قابلة للتلف أو الهلاك واضطرته الطائرة للتوقف لاصلاح العطب، أو كانت طبيعة البضاعة تقتضي بذل عناية خاصة للحفاظ عليها كوضعها في أجهزة للتبريد أو تعيين حراس عليها بالنظر الى قيمتها الثمينة.

خامسا/ الالتزام بالمحافظة على البضاعة:

يترتب على الناقل الجوي المحافظة على البضاعة التي استلمها من المرسل من يوم استلامها من المرسل الى يوم تسليمها الى المرسل اليه، وهو ما يفهم من المادة 146 من القانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 المقابلة للمادة 18 من اتفاقية فارسوفيا المبرمة عام 1929، لذلك يجب أن يبذل في حفظها وصيانتها العناية العادية التي تكفل وصولها سليمة، هذه العناية العادية تقتضي من الناقل الجوي ليس فقط مجرد الحفظ وانما ما يلزم البضاعة من تدخل مستمر للعناية والصيانة التي تقتضيها عملية النقل ذاتها والتي تدخل في دائرة نشاطه المهني كناقل جوي، ولكنه لا يلتزم بأعمال العناية الاستثنائية التي تقتضيها طبيعة البضاعة ذاتها.⁴

¹ - وهو اتجاه الفقيه الهولندي جودويس (Godhuis) ويؤيده في ذلك الفقيه الفرنسي Roger Saint - Alary الذي يرى أن خارج هذه الفترة يسأل الناقل طبقا للقواعد العامة وليس وفقا لنظام المسؤولية المقررة في اتفاقية فارسوفيا، لمزيد من التفصيل أنظر محمد فريد العربي، مرجع سبق ذكره، ص 224 و 255.

² - من أنصار هذا الرأي هو الفقيه دريون (Drion)، أنظر فاروق أحمد زاهر، مرجع سبق ذكره، ص 370.

³ - ويرى بعض الفقه أن الغاء الرحلة من جانب ناقل منتظم لا يكون الغاء دائما وانما بصفة مؤقتة أي أن الناقل مجبر على نقل البضاعة في الرحلة القادمة وهذا الالغاء المؤقت هو الذي يجب اعتباره تأخيرا، أنظر أبو زيد رضوان، مرجع سبق ذكره، ص 344.

⁴ - علي البارودي، مرجع سبق ذكره، ص 138، وهو ما يتماشى مع ما ذهب اليه المادة 172 من القانون المدني الجزائري.

كأمثلة عن العناية العادية أن يقوم الناقل الجوي بوضع قماش سميك مشمعا لوقايتها من حرارة الشمس أو الأمطار أو يعيد رصها اذا انقلبت من مكانها بسبب اهتزاز أداة النقل، واذا اقتضت المحافظة على الشيء أثناء الطريق اعادة الحزم أو اصلاح الأغلفة أو زيادتها أو تخفيضها أو غير ذلك من التدابير الضرورية، وجب على الناقل الجوي القيام بها و أداء ما يستلزمه من مصاريف على أن يرجع بها على المرسل أو المرسل اليه، ما لم يكن ذلك راجعا الى خطأ الناقل الجوي.¹

أما العناية الغير عادية أو الخاصة وهي تلك العناية التي تقتضيها طبيعة البضاعة ولا تدخل في دائرة النشاط المعتاد للناقل الجوي، فلا يلتزم ببذلها الا اذا كانت محل اتفاق خاص أو يجري بها العرف كرش النبات بالماء أو اطعام الحيوانات أو تقديم الخدمات الطبية لها...، وهذه العناية التي وان بدت طبيعية، الا انها لا تدخل في نطاق العناية المعتادة الواجبة على الناقل الجوي لأنه بعيدة عن دائرة النشاط العادي له،² فلا يلتزم الناقل الجوي القيام بها الا اذا كانت محل اتفاق بينه وبين المرسل.

الفرع الثاني: التزامات المرسل في عقد النقل الجوي للبضائع

للمرسل في عقد النقل الجوي للبضائع التزامات ألزمتها الاتفاقيات الدولية والتشريع الوطني، يمكن تلخيصها في التزامين، يتمثل الالتزام الأول في تمكين الناقل الجوي من انجاز عملية النقل الذي يدرس أولا، أما الالتزام الثاني هو الوفاء بأجرة النقل، وهو ما يفهم من المادة 138 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98، والذي يدرس ثانيا.

أولا/ تمكين الناقل الجوي من انجاز عملية النقل:

لكي يتمكن المرسل من القيام بالتزامه بتمكين الناقل الجوي من انجاز عملية النقل الجوي، عليه القيام بتسليم البضاعة للناقل الجوي أو أحد تابعيه، في المكان المتفق عليه، مصحوبا بوثائق النقل.

¹ - مصطفى كمال طه، مرجع سبق ذكره، ص 173.

² - مراد منير فهميم، مرجع سبق ذكره، ص 108.

أ- تسليم البضاعة: هو شرط لتمكين الناقل الجوي من البدء في تنفيذ التزاماته، فلا يتصور تنفيذ الالتزام بالنقل الجوي، الا اذا كان الناقل الجوي في وضع يمكنه من ممارسة الحراسة المادية على البضاعة ولا يتحقق هذا الا بالتسليم.¹

1- شروط التسليم: على المرسل مراعاة الشروط الخاصة المتفق عليها فيما يتعلق بكيفية تسليم البضاعة، ومراعاة لشروط العقد من حيث الصنف والوزن والكمية، والا كان للناقل الجوي حق رفض تسلمها أو قبولها مع التحفظ على رسالة النقل الجوي،² ويتم ذلك باحترام الشروط التالية:

1. تغليف البضاعة أو تحريمها: اذا كانت البضاعة تتطلب التحريم لوقايتها من الضياع أو التلف، كتغليفها بطريقة معينة أو وضعها في طرود أو صناديق مغلقة، على المرسل تغليفها بطريقة لا تؤذي الأشخاص والمعدات أو غيرها من الأشياء المنقولة، وعليه فان المرسل مسؤول عن عيوب التحريم والتعبئة أو الحزم، وهذا وفقا لما ذكرته المادة العاشرة من الشروط العالمية للنقل الجوي الآياتا (IATA) السالفة الذكر.

ويجوز للمرسل أن يتفق مع الناقل الجوي على أن يتولى هذا الأخير عملية التغليف بالطريقة التي يرغبها ويدفع له الأجرة مقابل التغليف، فاذا لم يوجد هذا الاتفاق يكون الناقل الجوي مسؤولا عن الأضرار الناجمة عن عيوب التغليف أو انعدامه اذا قبل البضاعة وهو عالم بعيوب التحريم أو انعدامه.³

2. وسم البضاعة: أي وضع بيانات في بطاقات توضع على حاويات البضائع تتعلق بنوع البضاعة، كميتها، شروط حفظها...، هدفها تنبيه الناقل الجوي بالحماية التي تتطلبها البضاعة،⁴ وفي هذا الصدد تم انشاء قانون عالمي لوسم الشحن الجوي دخل حيز النفاذ في الأول من جانفي عام 1955، وهذا على كل الخطوط التي تقوم بها الشركات الأعضاء في الشروط الآياتا (IATA)،

¹ - علي البارودي، مرجع سبق ذكره، 1971، ص 120.

² - مراد منير فهميم، مرجع سبق ذكره، ص 103.

³ - مصطفى كمال طه، مرجع سبق ذكره، ص 120.

⁴ - A. Zahi, Droit des transports, T 1, Office des publications universitaires, 1994, Ben Aknoun, Alger, p 91.

وهذا القانون يمنح طرق وسم مختلف أنواع الشحن برموز عالمية مثلا اذا كانت البضاعة سامة يرمز لها برمز جمجمة انسان ميت ...، وتجدر الاشارة أن هذه البطاقات ليست الزامية.¹

2- مكان التسليم: الأصل أن مكان تسليم البضاعة للناقل الجوي يحدده العقد الذي يربطه مع المرسل، والا كان العرف المحلي للدولة دور في تكملة ارادة المتعاقدين عند نقصها أو غموضها،² فقد يتفق على تسليم البضاعة في محل المرسل، الذي عليه اعدادها للنقل من هذا المكان، أو في مستودعات ومكاتب الناقل الجوي المبينة في العقد، وقد يتفق على وجوب اخطار الناقل بوقت معين حتى يستعد لتلقي البضاعة، أو لناقل بري معين سلفا من الناقل الجوي، أو لناقل بري معين سلفا بمطار القيام.

الا أنه وتنفيذا لعقد النقل الجوي للبضائع يجب أن يتم تسليم البضاعة الى الناقل الجوي في المطار أو في متن الطائرة، وهذا حسب اتفاق المتعاقدين وهو ما يفهم من المادة 146 من قانون الطيران المدني رقم 06/98، وكذا المادة الثامنة عشرة من اتفاقية فارسوفيا (Varsovie) المبرمة عام 1929، واللذان تحددان مكان بداية فترة النقل الجوي وبالتالي مكان بداية تكفل الناقل الجوي بالبضاعة والتي لا تكون الا بتسليم المرسل البضاعة في ذلك المكان.

وقد عرف المطار حسب قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 في المادة الثانية منه بأنه "مجموعة من المنشآت النقل الجوي موجهة لتسهيل وصول الطائرات ورحيلها ومساعدة الملاحة الجوية وتأمين الركوب والنزول وتوصيل المسافرين والبضائع والبريد، وبالتالي فالمطار لا يقتصر على مبنى المطار وصحنه وانما يشمل مخازن الناقل الجوي،³ وهناك من يرى أن مخازن الناقل وسط المدينة تعتبر كملحق للمطار وبالتالي فالتسليم الذي يتم فيها يعتبر كأنه تسليم في المطار.⁴

لكن قد يتم الاتفاق على تسليم البضاعة الى ناقل بري خارج المطار، فهل يعد هذا التسليم تنفيذا لعقد النقل الجوي للبضائع؟، للاجابة عن هذا التساؤل لا بد علينا الرجوع الى المادتين السابقتين اللتان تحددان فترة النقل الجوي، والتي في خلالها يتكفل الناقل بالبضاعة ويلتزم بالمحافظة

¹ - أنظر Roger Saint - Alary، مرجع سبق ذكره، ص 9.

² - علي البارودي، مرجع سبق ذكره، ص 121.

³ - أنظر فاروق أحمد زاهر، مرجع سبق ذكره، ص 297.

⁴ - أبو زيد رضوان، مرجع سبق ذكره، ص 307.

عليها، والتي لا تكون الا بتسليم المرسل البضاعة، والتي استبعدت منها أي نقل بري أو بحري يتم خارج هذه المحطة، وعليه فان أي تسليم يتم خارج المطار لا يعد تسليم طبقا لعقد النقل الجوي للبضائع.

أما عند عدم الاتفاق على مكان التسليم فيجب على المرسل أن يقوم بنقل البضاعة الى محل الناقل الجوي، لأنه هو المدين بالتزامه أي ينقلها الى مطار القيام وعلى نفقته.

3- زمان التسليم: تطبيقا للقواعد العامة يجب أن يتم تسليم البضاعة الى الناقل الجوي أو من يمثله في الموعد المتفق عليه في عقد النقل الجوي للبضائع لأن العقد شريعة المتعاقدين، فاذا لم يتم الاتفاق على موعد محدد وجب الرجوع الى العرف أو حسب ما جرت عليه العادة بين المتعاقدين، وعليه يترتب أنه اذا اقتضى النقل استعدادا خاصا من جانب الناقل الجوي كتجهيز عنابر من نوع معين كالعنابر المعدة بأجهزة التبريد أو اعداد الطائرة بشكل معين، وجب على المرسل اخطار الناقل الجوي مقدما بميعاد التسليم حتى يقوم بتوفير هذه الاستعدادات، وهذا قبل تسليم البضاعة بوقت كاف¹، واذا لم يقم المرسل بهذا الالتزام فللناقل الجوي أن يطلب فسخ العقد أو أن يتمسك بالتنفيذ اذا رأى أن مصلحته في الأجرة لا التعويض².

4- طبيعة تسليم البضاعة: ان تسليم البضاعة للناقل الجوي هو تمكينه من نقلها جوا تنفيذاً لعقد النقل الجوي للبضائع ولا يكون ذلك الا بالتسليم المادي للبضاعة.

5- تسليم وثائق البضاعة: حتى يتسنى للناقل الجوي من القيام بالتزاماته المترتبة عن عقد النقل الجوي للبضائع فعلى المرسل تقديم بيانات ووثائق عن البضاعة، فمثلا اذا حررت وثيقة رسالة النقل الجوي فانها تشمل على بيانات يدلي بها المرسل للناقل الجوي والخاصة بالمرسل إليه ومكان تسليم البضائع وأوصاف البضاعة،... وهو ما يفهم من المادة 140 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 التي تقر بمسؤولية المرسل عن صحة البيانات والتصريحات الخاصة بالبضائع في رسالة النقل الجوي.

¹ - محمد بهجت عبد الله أمين قايد، مرجع سبق ذكره، ص 61.

² - مصطفى كمال طه، مرجع سبق ذكره، ص 168، ومراد منير فهميم، مرجع سبق ذكره، ص 103.

وكذلك ووفقاً لمبدأ حسن النية في تنفيذ العقود، يجب أن يتم تسليم الناقل الجوي بعض الوثائق الضرورية إذا كان الأمر يتطلب ذلك وهذا ما نصت عليه المادة 16 من اتفاقية فارسوفيا (Varsovie) المبرمة عام 1929 الفقرة الأولى، التي أوجبت على المرسل أن يسلم للناقل الجوي الوثائق اللازمة لتنفيذ النقل وإتمام إجراءات الجمارك والشرطة وأي سلطات أخرى قبل تسليم البضائع إلى المرسل إليه، ويكون مسؤولاً عن عدم كفاية هذه الوثائق أو عدم مطابقتها للحقيقة.

ولا يلتزم الناقل الجوي بفحص هذه المعلومات أو الوثائق للتحقق من صحتها وكفايتها. ويكون مسؤولاً كذلك عن ضياعها أو إساءة استعمالها من قبله أو من قبل تابعيه.¹

ثانياً/ الالتزام بدفع أجرة النقل:

يلتزم المرسل بدفع أجرة النقل المتفق عليها للناقل الجوي أو التي تحددها تعريفه النقل، ويلحق بالأجرة كل ما ينفقه الناقل الجوي من مصروفات إضافية على البضائع كمصاريف الوزن والتخزين والمحافظة على البضائع والرسوم الجمركية والتأمين إذا كان عرف أو اتفاق يقضي بوجوب التأمين عليها.²

ودفع ثمن النقل هو الالتزام الأساسي الذي يقع على مرسل البضاعة، ويظل ملتزماً به حتى ولو وصلت البضاعة وقبلها المرسل إليه.

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

أ- **شروط دفع الأجرة:** الأصل أن تدفع الأجرة مقدماً وهو الغالب في عقد النقل الجوي للبضائع، ما لم يتفق على عكس ذلك، أي يتفق على دفع الأجرة في محطة الوصول.

وعليه أجرة النقل قد تكون واجبة الدفع:

¹- محمد فريد العريني، مرجع سبق ذكره، ص 170.

²- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، مرجع سبق ذكره، ص 64.

³- عبد الفضيل محمد أحمد، مرجع سبق ذكره، ص 219.

- عند القيام (port paye): وهو الأصل وهو الأكثر استعمالاً، فإذا لم يدفعها المرسل كان الناقل الجوي الامتناع عن النقل عملاً بالدفع بعدم التنفيذ، وبالعكس إذا المرسل سدد أجره النقل ولم يتم الناقل الجوي بعملية النقل فيحق للمرسل هنا طلب إعادة الثمن، وفسخ عقد النقل الجوي للبضائع.¹

- عند الوصول (port du): الأصل أن يدفعها المرسل إليه وهذا حسب اتفاق المرسل والمرسل إليه، والذي لا شأن للناقل الجوي، به لكن هذا لا يبرأ المرسل من الالتزام بالأجرة بل يبقى ملتزماً بها اتجاه الناقل الجوي إذا لم يوف المرسل إليه بالأجرة كاملاً.²

ب- **ضمان الوفاء بأجرة النقل:** تختلف ضمانات الناقل الجوي لاستحقاق الأجرة وغيرها من المصروفات، فيما إذا كانت المبالغ المستحقة في محطة القيام أو محطة الوصول.

1- في محطة القيام: لا يحتاج الناقل الجوي الى ضمانات خاصة متى كان دفع الأجرة في نقطة القيام إذ، هو يحصل عليها مقدماً وله الحق أن يدفع بعدم التنفيذ عند عدم دفعها، بل له فضلاً عن ذلك طلب فسخ العقد مع التعويض.³

2- عند الوصول: إذا كانت أجرة النقل مستحقة عند تسليم البضاعة فإن الناقل الجوي يمكنه طلب كفالة بمقتضى شرط في العقد، حيث تقرر شروط الاياتا (IATA) (المادة السابعة الفقرة الرابعة- ب) أنه يمكن للناقل الجوي اشتراط تقديم مبلغ على سبيل الكفالة من المرسل يتوازى مع مقدارها.⁴

كما تقرر المادة السابعة الفقرة الرابعة -د- من شروط الأياتا حق تتبع البضاعة وبيعها بالمزاد العلني عند عدم دفع الأجرة وما يترتب عن ذلك من آثار كحق امتياز وبيع البضاعة طبقاً للقانون الداخلي للدولة التي تتم بها هذه الاجراءات،⁵ وفي هذا الصدد نص المشرع الجزائري في المادة 992 من القانون المدني حق امتياز على المنقولات نتيجة المصاريف التي صرفت في حفظ

¹- أنظر Roger Saint - Alary، مرجع سبق ذكره، ص 14.

²- لأن المرسل يبقى دائماً هو المدين الأصلي اتجاه الناقل الجوي، وفي هذا الصدد يمكن للناقل الجوي الاحتجاج ضد المرسل على عدم دفع أجرة النقل إذا المرسل إليه سلمه شيك بدون رصيد لأن الناقل الجوي غير ملزم بتحري نزاهة المرسل إليه، أنظر في هذا Roger Saint - Alary، مرجع سبق ذكره، ص 15.

³- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، مرجع سبق ذكره، ص 66.

⁴- عبد الفضيل محمد أحمد، مرجع سبق ذكره، ص 220.

⁵- أبو زيد رضوان، مرجع سبق ذكره، ص 312.

المنقول وفيما يلزم له من ترميم ، ويكون هذا بعد المصاريف القضائية والمبالغ المستحقة للخزينة العامة المباشرة.

وكذلك وطبقا للقواعد العامة فلناقل الحق في حبس البضاعة، وقد تم النص عليه في المواد من 200 إلى 202 من القانون المدني الجزائري، والتي تقرر شروط الحبس من أهمها أن يكون المدين قد أنفق مصروفات ضرورية أو نافعة على الشيء محل حق حبس الذي بحوزته، وهو ما يكون للناقل الجوي اذا لم يستوف ثمن النقل من المرسل أو المرسل اليه، وتجدر الاشارة أن مجرد الحق في الحبس لا يثبت حق امتياز عليه، وعلى الناقل الجوي أن يحافظ على البضاعة المحبوسة لديه، واذا كان يخشى عليها الهلاك أو التلف فللناقل الجوي أن يحصل على اذن من القضاء لبيعها،¹ لذا فان الناقل الجوي لا يقبل بدفع الأجرة في مكان الوصول بضائع التي لا تكون لها قيمة مرضية له أو تلك التي يسهل فقدها.

المطلب الثاني: عوارض تنفيذ عقد النقل الجوي للبضائع

الأصل أن العقد شريعة المتعاقدين، ويجب على كل منهما أن ينفذ التزاماته بأمانة وحسن نية، غير أنه قد تطرأ خلال تنفيذ العقد ظروف استثنائية تجعل تنفيذ التزامات أحد المتعاقدين مرهقا وهو ما يسمى بالظرف الطارئ، أو تجعل التزامه مستحيل التنفيذ وهو ما يعرف بالسبب الأجنبي، وعليه سيتم دراسة هاتين الحالتين في فرعين.

الفرع الأول: الظرف الطارئ² في تنفيذ عقد النقل الجوي للبضائع

لم يتكلم المشرع الجوي الجزائري على نظرية الظرف الطارئ على عقد النقل الجوي للبضائع، الا أنه بالرجوع الى القواعد العامة في القانون المدني أقر المشرع الجزائري في الفقرة الثالثة من المادة 107 شروط مراجعة التزامات المتعاقدين بسبب الظرف الطارئ وكيفية مراجعتها من جهة أخرى، حيث نصت الفقرة الثالثة منها على ما يلي: "غير أنه اذا طرأت حوادث استثنائية عامة لم يكن في الوسع توقعها وترتب على أن تنفيذ الالتزام التعاقدي، وان لم يصبح مستحيلا، صار مرهقا

¹ - وفقا للمادة 201 من القانون المدني.

² - أنظر أسباب ظهور نظرية الظروف الطارئة، علي علي سليمان، مرجع سبق ذكره، ص 98.

للمدين بحيث يهدده بخسارة فادحة، جاز للقاضي تبعاً للظروف وبعد مراعاة لمصلحة الطرفين أن يرد الالتزام المرهق إلى الحد المعقول ويقع باطلاً كل اتفاق على خلاف ذلك".

وعليه سيتم دراسة الظرف الطارئ من خلال تبيان شروط تطبيقه، والآثار المترتبة عليه.

أولاً/ شروط تطبيق الظرف الطارئ:

ان تطبيق نظرية الظرف الطارئ على عقد النقل الجوي للبضائع لا بد من تحقق شروط تتعلق بالحادثة الطارئ، وشروط تتعلق بالالتزام العقدي.

1- شروط تتعلق بالحادثة الطارئ: لقد أغفل المشرع الجزائري تحديد طبيعة الحادث الطارئ والعقود المعنية به.

فبالنسبة لطبيعة الحادث الطارئ لا شك أنه يشمل كل الأحداث أياً كانت طبيعتها اقتصادية أو اجتماعية أو سياسية أو طبيعية، وقد يتمثل كذلك في قانون أو اجراءات ادارية أو جبائية جديدة الى غير ذلك، أما بالنسبة للعقود فالمشرع لم يقيد نظرية الظروف الطارئة بصنف معين منها بل اكتفى بوجود فاصل زمني بين وقت ابرام العقد ووقت تنفيذه، وأن يحصل الحادث خلال هذه الفترة الزمنية¹، وعليه يمكن تطبيق هذه النظرية على عقد النقل الجوي للبضائع خاصة وأنه يستلزم لتنفيذه زمن قد تتخلله بعض الظروف.

واشترط المشرع الجزائري في الحادث الطارئ الشروط التالية:

1. حادث استثنائي: ان الحادث الاستثنائي هو حادث غير مألوف لكونه نادر الوقوع، فهو حادث لا يقع في ظروف عادية، ومن بين الحوادث الاستثنائية نذكر على سبيل المثال: الفيضان والوباء والزلازل والحرب، أعاصير، اضراب العمال،...

وينسب بعض الفقهاء وصف الاستثنائية إلى آثار الحادث وليس للحادث نفسه، فقد يكون الحادث في حد ذاته أمراً مألوف كصدور القوانين، إلا أن الآثار التي تترتب عليها قد تخرج عما

¹ - فيلالي علي، مرجع سبق ذكره، ص 299.

هو معتاد عليه كصدور مرسوم يشترط شروط معينة للقيام بالنقل الجوي، وهناك من يرى أنه كما تكون العبرة بالآثار الاستثنائية للحادث، تكون كذلك للحادث نفسه اذا كان استثنائياً.

2. حادث غير متوقع: يكون الحادث غير متوقع اذا لم يكن في وسع المتعاقدين (الناقل الجوي والمرسل) وعلى وجه الخصوص المتعاقد المدين توقعه وقت إبرام العقد، والا كان له أن يحتاط للأمر،¹ وهذا الشرط هو في الحقيقة مكمل للشرط الأول لأن الحادث الغير متوقع هو حادث استثنائي.

ولقد تساءل بعض الفقهاء عما اذا كانت العبرة بعدم توقع الحادث في حد ذاته أم هي بتوقع النتائج المترتبة على الحادث؟ فرأى البعض منهم ان عدم التوقع ينصرف الى نتائج الظرف الطارئ، لأن ما يترتب عنه من آثار هي التي تكون غير متوقّعة، وهي التي تؤدي الى الاختلال بين الأداءات المتقابلة، ويقول البعض الآخر أن عدم توقع الآثار قد تحدث من الحادث الغير متوقع كما تحدث من حادث متوقع.

كما نجد أن توقع الحادث الطارئ هي مسألة نسبية، فما هو متوقع بالنسبة لشخص قد يكون غير متوقع لشخص آخر، الأمر الذي يطرح مشكلة المعيار الواجب اعتماده لتقدير توقع أو عدم توقع الحادث ، حيث يرى في هذا الصدد فيلالي علي أن المعيار الموضوعي يكون أكثر انسجاماً مع نظرية الظروف الطارئة، وعليه فتحديد درجة عدم توقع الحادث في ضوء الظروف المحيطة بالعملية يجب أن يكون بالنظر للرجل العادي، وليس من وجهة نظر المتعاقدين الشخصية، حيث على القاضي أن يأخذ بالحسبان: ندرة الحادث أو العكس، الظروف الزمانية التي تم فيها العقد، مدة العقد والظروف الخاصة بالمتعاقدين أي وضعهما الاجتماعي والثقافي والاقتصادي.²

3. حادث عام: أي أن هذا الحادث يمس كافة الناس أو على الأقل فئة منهم ولا يخص المتعاقد المدين وحده كحالة افلاسه أو اتلاف ممتلكاته.³

¹- ويظهر أن المشرع الجزائري أورد هذه الصفة من باب التذكير أن مراجعة العقد هي حالة استثنائية فقط.

²- فيلالي علي، مرجع سبق ذكره، ص 300 و 301.

³- وهو ما يفرقه عن القوة القاهرة.

4. أن يكون الحادث بعد إبرام العقد:¹ أي يكون الحادث الطارئ قد حدث بعد إبرام العقد، أي أثناء تنفيذ عقد النقل الجوي للبضائع.

2- أن يكون تنفيذ الالتزام مرهقا: لا يعتد بالحادث الطارئ، الا اذا أصبح تنفيذ الالتزام مرهقا على المدين أي يهدده بخسارة فادحة.²

1. معيار الارهاق: هناك معيارين لتقدير الارهاق، المعيار الأول وهو المعيار الذاتي حيث يقدر الارهاق هنا على ضوء ثروة المدين، فاذا كان غنيا فقلما ما يكون تنفيذ الالتزام مرهقا ولو زاد مقداره بأضعاف كثيرة عن العوض الذي يتحصل عليه نظرا للثروة التي يمتلكها، أما المعيار الثاني وهو المعيار الموضوعي فيقدر الارهاق في ضوء الالتزامات التي رتبها العقد بغض النظر عن ثروة المتعاقدين، حيث يكون التزامه مرهقا طالما أصبح مقداره يفوق بكثير العوض الذي تحصل عليه، ويظهر أن المعيار الموضوعي هو الذي يحقق العدالة بين المتعاقدين.³

2. مقدار الارهاق: لم يعين المشرع الجزائري مقدارا حسابيا للارهاق، بل اكتفى بوصف هذا الارهاق بالخسارة الفادحة⁴ غير مألوفة مما يجعل السلطة التقديرية للقاضي واسعة في تقدير الخسارة الفادحة.

وتجدر الإشارة أنه اذا كان تنفيذ الالتزام مرهقا للمدين، ولكن يصيبه المدين فقط بخسارة عادية فلا نطبق في هذه الحالة نظرية الظروف الطارئة.⁵

¹ - محمد حسنين، الوجيز في نظرية الالتزام، ط 1973، المؤسسة الوطنية للفنون المطبعية، وحدة الرغبة، الجزائر، د.س.ن، ص 112.

² - أنظر مفهوم الخسارة الفادحة، علي علي سليمان، مرجع سبق ذكره، ص 100.

³ - أنظر في ذلك فيلاي علي، مرجع سبق ذكره، ص 302 و 303.

⁴ - يرى القضاء المصري بأن هبوط قيمة الشيء الى ما يقارب النصف يعد خسارة فادحة أنظر فيلاي علي مرجع أعلاه، ص 303.

⁵ - علي علي سليمان، مرجع سبق ذكره، ص 100.

ثانيا/ كيفية مراجعة العقد:

نصت الفقرة الثالثة من المادة 107 من القانون المدني الجزائري على مراجعة العقد التي تطرأ عليه حوادث طارئة، وتتمثل هذه المراجعة في الزام القاضي بمراجعة العقد، أو إيقاف تنفيذ العقد، أو أن يرد الالتزام المرهق الى الحد المعقول.

1- الزام القاضي بمراجعة العقد: استعمل المشرع الجزائري كلمة "...جاز للقاضي..." مما يجعلنا نعتقد أن القاضي غير ملزم بمراجعة العقد، وهذا غير صحيح ويتعارض مع مبدأ المشرع الجزائري في استحداث نظرية الظروف الطارئة التي هي من النظام العام، حيث تقضي المادة 107 من القانون المدني الجزائري ببطلان كل اتفاق يخالف أحكامها.

وعليه فالقاضي ملزم بمراجعة العقد اذا ماتوفرت الشروط اللازمة لذلك، غير أنه يتمتع بسلطة تقديرية واسعة بشأن تقدير الخسارة الفادحة وكيفية رد الالتزام المرهق الى الحد المعقول.

2- وقف تنفيذ العقد: يجوز للقاضي اذا رأى أن الظرف الطارئ هو مؤقت ولن يلبث طويلا حتى يزول، فله أن يأمر بوقف تنفيذ التزام المدين اذا لم يسبب وقف التنفيذ ضرر جسيم للدائن، ويكون ذلك نوعا من نظرة الميسرة التي نصت عليها الفقرة الثانية من المادة 281 من القانون المدني الجزائري، ولكن بشرط ألا تزيد مدة الوقف عن السنة.¹

3- رد الالتزام المرهق الى الحد المعقول: الأصل أن يرد الالتزام المرهق بانقاصه ، لكن قد يرد بزيادة التزام الدائن أو بفسخ العقد.

أ- انقاص التزام المدين: وهو الوسيلة الطبيعية والعادية لرفع الارهاق عن المدين، ويكون ذلك باعفاء المدين من تنفيذ قسط مما التزم به أو تخفيف بعض الشروط المرهقة كالتالي تتعلق مثلا بأجال التنفيذ.²

¹- علي علي سليمان، مرجع سبق ذكره، ص 101.

²- فيلاي علي، مرجع سبق ذكره، ص 304.

والغاية من الانقاص هي تقليص الخسارة الفادحة التي يتحملها المدين، وعليه فان المدين سيتحمل الخسارة المألوفة، حيث يحاول القاضي في ضوء الظروف العقدية أن يوزع مقدار الخسارة الفادحة بين المتعاقدين مراعيًا مصلحة كل منهما.

ب- **زيادة التزام الدائن:** يرى بعض الفقهاء أن رد الالتزام المرهق الى الحد المعقول قد يتحقق عن طريق الزيادة في التزامات الدائن، وبالتالي يزيد مقدار العوض الذي يتحصل عليه المدين، حيث يرى أنصار هذا الرأي أن الزيادة تجعل الدائن يتحمل جزء من الخسارة مع المدين،¹ غير أننا بالرجوع الى المادة 107 من القانون المدني الجزائري نجدها تقيد القاضي بالنظر الى الالتزام المرهق، التي تقيد الانقاص لا الزيادة.²

ج- **فسخ العقد:** يرى بعض الفقهاء أنه ليس على القاضي أن يحكم بفسخ العقد ليرد الالتزام المرهق على المدين،³ ويرى البعض الآخر أنه يمكن للقاضي فسخ العقد طبقًا للمادة 107 من القانون المدني الجزائري، غير أن هذا الأمر يبدو للوهلة الأولى مناقض لنظرية الظروف الطارئة التي وجدت لتيسير تنفيذ العقد واستمراره، مع أن الفسخ يعد فعلاً في بعض الحالات كوسيلة لرد الالتزام المرهق الى الحد المعقول، وفي هذا السياق لا بد من التمييز بين فسخ العقد كوسيلة لرد الالتزام المرهق الى الحد المعقول وفسخ العقد لعدم التنفيذ طبقًا للمادة 119 من القانون المدني الجزائري الذي يسأل عليه المدين.⁴

وكمثال عن الظروف الطارئة نذكر أثر الظروف الطارئة على مقدار الأجرة، حيث قد يؤدي ظرف الطارئ الى اضطرار الناقل الجوي الى سلوك طريق أطول، حيث يرى غالبية الفقه في هذا الصدد أن التزام المرسل بدفع زيادة في الأجرة تتناسب الجهد الأكبر الذي بذله الناقل الجوي، وكثيراً ما يرد في هذا الشأن نص صريح في عقد النقل الجوي للبضائع، وهذا على أساس نظرية

¹- أنظر علي علي سليمان، مرجع سبق ذكره، ص 101.

²- فيلاي علي، مرجع سبق ذكره، ص 305.

³- علي علي سليمان، مرجع سبق ذكره، ص 101.

⁴- فيلاي علي، مرجع سبق ذكره، ص 306.

الظروف الطارئة،¹ وهناك رأي آخر من الفقه يرى أنه لا يوجد وجه للمطالبة بأية زيادة في الأجرة، مهما أدى الظرف الطارئ الى أن يصبح الالتزام بالنقل أكثر كلفة وارهاقا للناقل الجوي.²

الفرع الثاني: السبب الأجنبي في تنفيذ عقد النقل الجوي للبضائع

يفهم من المادة 107 من القانون المدني الجزائري أنه قد تطرأ حوادث تجعل تنفيذ الالتزام التعاقدى مستحيلا، وهو ما يعرف بالسبب الأجنبي.

وسيتم دراسة أولا تعريف السبب الأجنبي، ثم صورته المختلفة وأخيرا آثاره على عقد النقل الجوي للبضائع.

أولا/ مفهوم السبب الأجنبي:

لم تعرف التشريعات القانونية السبب الاجنبي، لذلك فان الفقهاء الذين حاولوا استخلاص تعريف له قالوا " نهأب كل الظروف والوقائع التي يمكن للمدعي عليه ان يستند عليها لاثبات ان الفعل الضار لا ينسب اليه والتي تكون اجنبية عن كل من الطرفين ، " وهناك من قال بأنه "حادث ليس من فعل المسؤول المطالب بالتعويض يكون سبب احداث الضرر".³

وتبيان مفهوم السبب الأجنبي يكون من خلال تبيان الشروط الواجب توفرها في السبب الأجنبي، ثم معرفة صورته.

أ- **الشروط الواجب توفرها في السبب الأجنبي:** تتمثل الشروط الواجب توفرها في السبب الأجنبي في استحالة توقعه، واستحالة دفعه.

¹ - وهو رأي غالبية الفقه الفرنسي، علي البارودي، مرجع سبق ذكره، ص 126.

² - مراد منير فهميم، مرجع سبق ذكره، ص 105، الذي هو من أصحاب هذا الرأي، وهذا لقيام عقد النقل على الاحتراف من جانب الناقل خلافا للعقود الأخرى التي يمكن أن تنثور فيها نظرية الظروف الطارئة.

³ - أنظر محمود جلال حمزة، العمل غير المشروع باعتباره مصدرا للالتزام، ط 1985، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، د.س.ن، ص 125 وما بعدها.

1- استحالة توقع السبب الأجنبي: يكون الحادث المرتكب سببا أجنبيا اذا استحال توقعه وقت ابرام العقد، بمعنى آخر اذا كان الحادث يمكن توقعه فلا يعتبر سبب أجنبي، لأن المدين يكون قد قصر في اتخاذ الاحتياطات اللازمة لتلافي نتائجه.

وفي هذا الصدد نجد أن الصاعقة والعاصفة الشديدة (أي أخطار الجو) كلها أمور يجب توقعها خاصة مع تطور علم الأرصاد الجوية، بحيث أصبح في الامكان التنبؤ بحالة الطقس لعدة أيام قادمة، وقد أقنع العميد الفرنسي Ripert اللجنة القانونية للطيران في أكتوبر 1928 باتخاذ قرار بعدم اعتبار الظروف الجوية كقوة قاهرة لا يمكن للناقل الجوي توقعها،¹ إلا أن هناك من يعتبر أنه وبالرغم من التقدم العلمي في علم الأرصاد الجوية، إلا أنه تبقى نسبة ولو ضئيلة من احتمال حدوث تغير مفاجئ في الجو، وبالتالي تعتبر الأحوال الجوية قوة قاهرة اذا لم يمكن التنبؤ بها، أي تكون ضمن التغيرات الجوية العادية.²

وعليه يمكن القول أن المقصود بعدم التوقع هو استحالة توقع حدوثه على الرجل العادي لو وجد في نفس الظروف التي وجد فيها المسؤول، أي أنه يؤخذ بالمعيار الموضوعي المجرد لتقدير عدم التوقع.

2- استحالة تنفيذ الالتزام العقدي: أي يستحيل دفع السبب الأجنبي من المدين قبل فيمنعه من تنفيذ الالتزام المترتب عليه، فاذا كان بإمكانه أن يتجنبه ولم يفعل ذلك، يكون مسؤولاً عن عدم تنفيذ العقد، وهو ما يفهم من المادة 107 من القانون المدني الجزائري التي تنص على "... غير أنه اذا طرأت حوادث استثنائية...ترتب على حدوثها أن تنفيذ الالتزام التعاقدية ..الالتزام مستحيلا..."، وكذا 176 من نفس القانون التي تنص أن "...ما لم يثبت أن استحالة التنفيذ نشأت عن سبب لا يد له فيه...".

والاستحالة هنا يجب أن تكون مطلقة، أي أن لا تكون استحالة بالنسبة الى المسؤول وحده، بل يجب ان تكون استحالة لكل شخص له حالة المسؤول لو وجد في نفس الظروف، أي المعيار

¹- فاروق أحمد زاهر، مرجع سبق ذكره، ص 418.

²- عبد الفضيل محمد أحمد، مرجع سبق ذكره، ص 279.

الذي يتم به تحديد الاستحالة هو المعيار لا موضوعي المجرد، وبالتالي لا يعتد بالظروف الشخصية للمسؤول.¹

فمثلا نجد أن الاضراب عن العمل لا يعتبر سببا أجنبيا الا اذا كان عاما يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلا وفجائيا غير متوقع من المدين، ولا دخل لارادته في وقوعه، أما أعمال السلطة العامة فتعتبر سببا أجنبيا فهي قوة قاهرة.²

ب- صور السبب الأجنبي: تتمثل صور السبب الأجنبي في القوة القاهرة وفعل الغير وفعل المضرور.

1- القوة القاهرة: عرف البعض القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ بأنهما حادثا خارجيا لا يمكن توقعه ولا يمكن دفعه يؤدي الى احداث الضرر، ويرى البعض أنه لا مجال للتمييز بين مصطلحي القوة القاهرة والحادث المفاجئ وهو رأي أغلبية الفقه.

ويرى البعض الآخر التمييز بين المصطلحين، حيث يرون أن التفرقة تقوم بينهما على أساس الصفة الخارجية للحادث المفاجئ الذي لا يمكن توقعه ويستحيل دفعه، فلا يكون الحادث في نظرهم قوة قاهرة الا اذا كان خارجيا، فالزلازل والبراكين والثورات والفيضانات كلها تعتبر قوة قاهرة³ لأنها خارجية عن نشاط مسبب الضرر، أما انفجار الآلة أو نشوب حريق فيها هي حوادث مفاجئة ما دامت داخلية للشخص والشيء،⁴ وتجدر الاشارة الى أن هذا النقاش هو من الناحية النظرية فقط، وعليه مثلا العيب الذاتي في الطائرة كانهيار محرك الطائرة أو تلف اطاراتها أو عطب أجهزة الاتصال المفاجئ تعتبر كقوة قاهرة اذا ما توافرت افيه عدم امكانية التوقع واستحالة الدفع، أما عنصر الخارجية فهو بطبيعة الحال غير متوفرا فيه، ويجب أن يكون العيب الذاتي بالطائرة يصعب

1- محمود جلال حمزة، مرجع سبق ذكره، ص 134.

2- عبد الفضيل محمد أحمد، مرجع سبق ذكره، ص 279.

3- وقد أثير في هذا الصدد جدل كبير بالنسبة لمخاطر الجو هل تعتبر عنصر خارجي أم لا ؟ فنجد القضاء الفرنسي مثلا حكم محكمة استئناف GRENOBLE في 25 مارس 1925 يعتبر مثلا أن الجو هو الطريق الذي تسلكه الطائرة وبالتالي لا يلحق بالقوة القاهرة الا أن الغالب في الفقه كالفقيهان Lemointe, et M. de Juglart هو التسليم بإمكان توافر القوة القاهرة في النقل الجوي لأن أخطار الجو هي خارجة عن نشاط الناقل ، أنظر فاروق أحمد زاهر، مرجع سبق ذكره، ص 417.

4- لمزيد من التفصيل أنظر محمود جلال حمزة، مرجع سبق ذكره، ص 130 و131.

اكتشافه أو معرفته أو توقعه، وهذا بعد القيام بالفحوصات الفنية للطائرة اللازمة ليأخذ صورة القوة القاهرة.¹

2- فعل الغير: الغير هو كل شخص أجنبي عن المتعاقدين، فلا يشمل الغير كل شخص يكون المدعي مسؤولاً عنه أي لا يتضمن المشمولين بالرقابة والتابعين لهما، أي أن الغير لا يرتبط مع المتعاقد بعقد عمل أو عقد وكالة من أجل تنفيذ عقد النقل الجوي للبضائع، وكمثال عن ذلك نجد الموظفون الإداريون التابعون لسلطات المطار والجمارك والأمن أو تابع ناقل آخر أو مرسل آخر، في حين لا يعتبر من الغير الناقل البري الذي ينفذ عملية النقل في المطار أو طاقم الطائرة، والوكيل عن المرسل فهم ليس من الغير.

3- فعل المضرور: المضرور هو ذلك المرسل إذا كان الناقل الجوي هو من لم ينفذ التزامه، أو الناقل الجوي إذا كان المرسل هو الذي لم ينفذ التزامه العقدي، أو من يمثلها أي التابعين لهما.

ثانياً/ آثار السبب الأجنبي:

بتوفر الشروط السابقة للسبب الأجنبي يصبح المدين غير ملزم بتنفيذ التزامه، ولا يترتب على ذلك أية مسؤولية، وهو ما يفهم من المادة 146 من القانون المدني الجزائري بنصها "إذا استحال على المدين أن ينفذ الالتزام عينا حكم عليه بتعويض الضرر الناجم بتنفيذ التزامه ما لم يثبت أن استحالة التنفيذ نشأت عن سبب لا يد له فيه ويكون الحكم كذلك إذا تأخر المدين في تنفيذ التزامه"، وفي هذا الشأن نصت المادة 148 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 بقولها "الناقل الجوي غير مسؤول عندما يبرهن أنه اتخذ.. الإجراءات الضرورية.. أو استحالة اتخاذهم لها"، وهذا ما لم يتم الاتفاق على تحمل المدين تبعة الحادث المفاجئ أو القوة القاهرة هذا طبقاً للمادة 178 من القانون المدني الجزائري بقولها "يجوز الاتفاق على أن يتحمل المدين تبعة الحادث المفاجئ أو القوة القاهرة...".

وكمثال عن ذلك نرى أن أثر القوة القاهرة على الالتزام بدفع الأجرة، فإذا حالت قوة القاهرة دون البدء في تنفيذ النقل فلا يستحق حينئذ الناقل الجوي أية أجرة، وإذا تترتب على القوة القاهرة

¹- انظر في هذا الصدد فاروق أحمد زاهر، مرجع سبق ذكره، ص 420.

عدم تمام النقل الجوي بعد نقل جزء منه، جاز للمرسل أن يدفع للناقل الجوي أجر جزئي (طبقاً لقواعد الاثراء بلا سبب).¹

وقد ينتج عن القوة القاهرة هلاك البضاعة أثناء النقل الجوي، فما أثر هذا الهلاك على استحقاق الأجرة؟

هناك من الفقه من يرى سقوط حق الناقل الجوي في الأجرة اذا هلكت البضاعة كلية بقوة القاهرة، وهذا ليس من قبيل الجزاء أو التعويض وإنما هو توزيع عادل لآثار القوة القاهرة، وذلك بأن يشارك في تحمل هذه الآثار أطراف عقد النقل الجوي للبضائع، يفلس من العدل أن يدفع مالك البضاعة الهالكة أجرة نقله فضلاً عن أن هلاك البضاعة يجعل التزام الناقل الجوي لم يكتمل، فضلاً عن خسارة المرسل للشيء المنقول.²

أما اذا كان الهلاك جزئياً فانقسم رأي الفقه الى من يقول باستحقاق الناقل الجوي الأجرة بأكملها لأن الناقل يكون قد نفذ التزامه بتسليم البضاعة في مكان الوصول،³ وهناك من يقول بسقوط ثمن النقل بجزء بمقدار العجز في البضاعة.⁴

¹ - مصطفى كمال طه، مرجع سبق ذكره، ص 171 و172.

² - أحمد محمد محرز، مرجع سبق ذكره، ص 59، ويرى مراد منير فهميم أنه يسقط من دين الأجرة جزء بمقدار العجز في البضاعة في حالة الهلاك الجزئي للبضاعة، مرجع سبق ذكره، ص 104.

³ - أحمد محمد محرز، مرجع أعلاه، ص 59، علي البارودي، مرجع سبق ذكره، ص 125.

⁴ - مراد منير فهميم، مرجع سبق ذكره، ص 104.

الفصل الثاني

المسؤولية المترتبة على عقد النقل الجوي
للبضائع وجزاء عدم تنفيذه

ان عدم قيام المتعاقدين في عقد النقل الجوي للبضائع بالتزامهما يرتب على الممتنع عن ذلك جزاء يتمثل في قيام مسؤوليته العقدية، التي لا تترتب الا اذا تم انحلال العقد، وعليه يقسم هذا الفصل الى مبحثين:

المبحث الأول: المسؤولية المترتبة عن عقد النقل الجوي للبضائع

المبحث الثاني: جزاء عدم تنفيذ عقد النقل الجوي للبضائع

المبحث الأول: المسؤولية المترتبة على عقد النقل الجوي للبضائع

ان المسؤولية المترتبة عن عقد النقل الجوي للبضائع الصحيح هي المسؤولية العقدية، أما اذا كان عقد النقل الجوي غير صحيح كأن يكون باطل بطلان مطلق فالمسؤولية التي تنشأ هنا هي المسؤولية التقصيرية التي هي الأصل العام، وأما اذا كان العقد باطلا بطلانا نسبيا فطالما أنه لم يحكم بابطاله فهو قائم وصحيح والمسؤولية المترتبة عن عدم التنفيذ احد الالتزامات هي المسؤولية العقدية، ولكن متى قضى بابطاله فانه ينهار بأثر رجعي، ويعتبر كأن لم يكن والمسؤولية التي تنشأ هنا هي تقصيرية.¹

المطلب الأول: شروط إنعقاد المسؤولية المترتبة على عقد النقل الجوي للبضائع

اشترط المشرع الجزائري شروط معينة لانعقاد مسؤولية المتعاقدين في عقد النقل الجوي للبضائع بشرط أن لا تكون ضمن حالات الاعفاء المنصوص عليها.

لذا سيتم تناول شروط انعقاد المسؤولية بالنسبة الى المرسل في الفرع الأول، أما في الفرع الثاني فيتناول شروط انعقادها بالنسبة الناقل الجوي.

الفرع الأول: شروط إنعقاد المسؤولية المترتبة على عقد النقل الجوي للبضائع بالنسبة للمرسل

تقوم مسؤولية المرسل الناتجة عن عقد النقل الجوي للبضائع بتوافر الشروط التالية وهي أن هناك عدم تنفيذ المرسل لالتزاماته، وكذا وجود ضرر والعلاقة السببية بينهما وأن لا يكون المرسل معفى من هذه المسؤولية.

¹ - علي علي سليمان، مرجع سبق ذكره، ص 122.

أولاً/ عدم تنفيذ المرسل لالتزاماته: رأينا فيما سبق الالتزامات التي تترتب على المرسل، لذا فإن عدم تنفيذها بالشكل المطلوب المتفق عليه أو بما يقره القانون، يستوجب مسؤوليته العقدية مثلا عدم تمكين الناقل الجوي من تنفيذ النقل كعدم تسليم البضاعة اليه أو عدم دفع الأجرة المستحقة أو عدم القيام بالتحريم على أكمل وجه، وقد تناول قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 مسؤولية المرسل في حالة واحدة وهي عدم تقديمه البيانات والتصريحات الخاصة بالبضائع والمواد التي يسجلها في رسالة النقل الجوي وهذا في المادة 140 المقابلة للمادة 10 من اتفاقية فارسوفيا المبرمة عام 1929.

ثانيا/ وجود ضرر: عرف بعض الفقهاء الضرر بأنه إخلال بمصلحة مشروعة وفي تعريف آخر هو ما يصيب المرء في حق من حقوقه.¹ ويرى بعض الفقهاء أن مجرد اخلال المدين بالتزامه يترتب عليه المسؤولية دون البحث عما اذا كان هذا الاخلال قد سبب للدائن ضررا أم لم يسبب له ضررا، بينما البعض الاخر من الفقهاء يرى أن الاخلال بالالتزام لا بد أن يترتب ضرر ولو كان هذا الضرر يتمثل في ضرر معنوي للدائن.² وبالرجوع الى المادة 140 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 المقابلة للمادة العاشرة الفقرة الثانية من اتفاقية فارسوفيا المبرمة 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 أقرتا أن المرسل يتحمل كل ضرر يصيب الناقل الجوي من جراء هذه البيانات أو التصريحات الغير القانونية أو الخاطئة أو الناقصة، وعليه يمكن أن نستنتج أن المشرع لم يكتف باقرار المسؤولية العقدية للمرسل اثبات عدم تنفيذ التزامه، بل لا بد أن يثبت المضرور (أي الناقل الجوي) أن عدم تنفيذ الالتزام قد سبب له ضرر، وله في سبيل ذلك أن يسلك جميع طرق الاثبات ومن بينها البيينة والقرائن باعتبار ان الضرر من الوقائع المادية التي يجوز اثباتها بجميع وسائل الاثبات.

1- تعريف الضرر: حسب المادة 140 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 فإن المشرع الجزائري استعمل في النص العربي عبارة "خسارة" التي توحي بالضرر المادي فقط أما النص الفرنسي والمادة العاشرة بروتوكول لاهاي المبرم في سنة 1955 المعدل لاتفاقية فارسوفيا

¹- محمود جلال حمزة، مرجع سبق ذكره، ص 96.

²- علي علي سليمان، مرجع سبق ذكره، ص 162.

المبرمة عام 1929 فان المشرع استعمل عبارة "dommage" التي تعني الضرر الذي يكون مادي أو معنوي.

وبالرجوع الى المادة 182 من القانون المدني الجزائري التي نصت على التعويض ". ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب"، أي أن الضرر الذي قد يسببه المرسل هو ذلك الضرر الناتج عن الاخلال بمصلحة مشروعة ذات قيمة مالية، أو تفويت الفرصة عليه،¹ وعليه يمكن اعتبار المرسل مسؤولاً عن عدم تسليم البضاعة للناقل الجوي اذا ما قام الناقل الجوي بحجز مكان لها في الطائرة، وفوت عليه فرصة قبول بضائع أخرى، وقد سبب له هذا عدة أضرار.

2- أقسام الضرر: تطبيقاً للقواعد العامة الموجودة بالقانون المدني الجزائري فان الضرر الموجب للتعويض في المسؤولية العقدية ينقسم الى عدة أقسام:

* **الضرر المباشر:** يعتبر الضرر مباشراً اذا كان نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو التأخر في الوفاء به، أو اذا لم يكن في استطاعة الدائن (الناقل الجوي) أن يتوقاه ببذل جهد معقول (أي أن معيار تقدير الضرر هنا هو معيار الرجل العادي) وهذا ما يفهم من المادة 182 من القانون المدني، وهو بهذا يختلف عن الضرر الغير المباشر الذي هو الضرر المترتب عن عدم تنفيذ الالتزام لكن ليس مباشرة، فهو غير موجب للمسؤولية العقدية كانت أو تقصيرية وفقاً للرأي الراجح للفقهاء.²

* **الضرر المتوقع:** وفقاً للمادة 182 الفقرة الثانية من القانون المدني الجزائري فان التعويض في المسؤولية العقدية يكون على الضرر المتوقع عند إبرام العقد لأن المدين (المرسل) عند إبرام عقد النقل الجوي للبضائع انصرفت ارادته الى أن يلتزم الا بما كان يتوقعه من ضرر عند التعاقد.

¹- كان في القديم يرفض التعويض عن تفويت الفرصة باعتبار أن الضرر ليس محققاً لأنه لا يمس حقاً ثابتاً وإنما هو مجرد أمل خاب تحققه، إلا أن اليوم يعوض عنها لأن تفويت الفرصة في حد ذاتها أمر محقق الوقوع وهو الذي يعوض عليه، ويخضع تقدير فوات الفرصة لقضاة الموضوع لا رقابة للمحكمة العليا في ذلك، علي علي سليمان، مرجع سبق ذكره، ص 178 و179 و180 و184 و186.

²- انظر محمود جلال حمزة، مرجع سبق ذكره، ص 118 وما بعدها.

ومعيار التفرقة بين الضرر المتوقع والغير متوقع هو المعيار الموضوعي، حيث ينظر إلى توقع الرجل العادي في نفس الظروف المحيطة به عند إبرام العقد.

وقد يكون الضرر متوقع في سببه ولكن غير متوقع في مداه ومقداره، أي يكون متوقعا أنه يرتب ضرر، فلا يسأل المدين (المرسل) عن جسامة الضرر المتوقع، بل يسأل فقط عن مقدار الضرر الذي كان متوقعا عند الإبرام فقط، حتى ولو أصبح متوقعا بعد الإبرام، وقد يكون عدم التوقع بفعل الدائن (الناقل الجوي) فلا يسأل المدين هنا،¹ ولكن وحسب مفهوم المادة 182 الفقرة الثانية من القانون المدني الجزائري يسأل المرسل عن الضرر الغير متوقع إذا ما ارتكب غشا أو خطأ جسيما.²

وإثبات غش المدين (المرسل) يقع على الدائن (الناقل الجوي) لأن حسن النية مفترضة حتى يثبت العكس، وتجدر الإشارة أن معيار اثبات الغش أو الخطأ الجسيم هو معيار الرجل العادي.

* **الضرر الحال والضرر المستقبلي:** الضرر الحال هو الضرر الذي وقع فعلا نتيجة عدم تنفيذ المرسل لالتزاماته وأصبح محققا، وعليه فالتعويض هنا يكون على أساس ما لحق الدائن (الناقل الجوي) من خسارة وما فاتته من كسب مع مراعاة ما سيترتب عن ذلك من نتائج في المستقبل، أما الضرر المستقبلي المحقق الوقوع هو ذلك الضرر الذي تحقق سببه عنذ وقوع الفعل الضار ولكن آثاره سواء كلها أو بعضها لم تتحقق بعد.

وإذا كان الضرر محتمل الوقوع في المستقبل فهو لا يعرض لأنه لا يوجد سبب يؤكد أنه سيقع.

ثالثا/ العلاقة السببية بين عدم تنفيذ المرسل لالتزامه والضرر: يجب أن تتوافر بين عدم تنفيذ الالتزام والضرر علاقة سببية،³ وطبقا للقواعد العامة فان على المضرور أن يثبت العلاقة السببية

¹ - علي علي سليمان، مرجع سبق ذكره، ص 173 و 176.

² - والتي تنص في فقرتها الثانية منها "غير أنه إذا كان الالتزام مصدره العقد، فلا يلتزم المدين الذي لم يرتكب غشا أو خطأ جسيما إلا بتعويض الضرر الذي كان يمكن توقعه عادة وقت التعاقد".

³ - حيث اقترح ثلاث نظريات للعلاقة السببية، انظر محمود جلال حمزة، مرجع سبق ذكره، ص 115 إلى 119.

بين الفعل الضار والضرر، غير أن المشرع الجزائري أعفى المضرور في المسؤولية العقدية التي يفترض فيها الخطأ من اثبات هذه الأركان.¹

فيكفي المضرور أي الناقل الجوي اثبات اخلال المسؤول بالتزامه والضرر لاثبات العلاقة السببية بينهما، فمثلا على الناقل الجوي اثبات ان المرسل لم يصرح له بطبيعة البضاعة وما تحتاجه من عناية، والضرر الذي سببته هذه البضاعة للناقل الجوي حتى تقوم مسؤولية المرسل.

رابعاً/ حالات ابراء المرسل من المسؤولية: بما أن قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 واتفاقية فارسوفيا المبرمة عام 1929 بتعديلاتها لم يبينوا حالات ابراء المرسل من المسؤولية، فيجب الرجوع الى القواعد العامة والتي تقرر أن حالات ابراء المرسل من المسؤولية هي:

أ- **السبب الأجنبي:** والمتمثل في القوة القاهرة، أو خطأ الغير أو خطأ الناقل الجوي أو تابعيه، وهذا ما لم يكن هناك شرط يقضي بتحمل المرسل تبعه الحادث المفاجئ أو القوة القاهرة (أي السبب الأجنبي)، لأن في رأيي قد يكون خطأ الغير والمضرور قوة قاهرة، خاصة وانه هناك اشتراط أن يكونا يتوفران على عدم التوقع واستحالة التنفيذ، وهذا وفقا لنص المادة 178 من القانون المدني الجزائري التي تنص "يجوز الاتفاق على أن يتحمل المدين تبعه الحادث المفاجئ أو القوة القاهرة".

وتجدر الإشارة الى أنه اذا اشترك خطأ المرسل مع خطأ الناقل الجوي (الدائن)، فلا يعف المرسل كلياً من المسؤولية، بل يتحمل جزء من المسؤولية، وهذا حسب ما جاء في المادة 177 من القانون المدني الجزائري، ونفس الشيء يقال على خطأ الغير.

ب- **اشتراط المرسل ابراءه من أية مسؤولية:** وهذا ما نصت عليها المادة 178 الفقرة الثانية من القانون المدني الجزائري، الا ما ينشأ عن غشه أو عن خطئه الجسيم أو أن تكون مسؤوليته ناجمة عن عمل اجرامي (مثلا نقل المخدرات)، ففي هذه الحالة يبطل شرط الاعفاء من المسؤولية، غير أنه يجوز للمدين اشتراط ابراءه من المسؤولية الناجمة عن الغش أو الخطأ الجسيم الذي يقع من أشخاص يستخدمهم في تنفيذ التزامه.

¹ - علي علي سليمان، مرجع سبق ذكره، ص 194.

الفرع الثاني: شروط إنعقاد المسؤولية المترتبة على عقد النقل الجوي للبضائع بالنسبة للناقل

ان شروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي تكلمت عليها المادة 147 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 وكذا اتفاقية فارسوفيا المبرمة عام 1929 في المواد 18 و 19، التي تتمثل عموما في اخلال الناقل بالتزاماته المترتبة عن عقد النقل الجوي للبضائع، فيحدث بذلك ضرر، فيفترض بذلك العلاقة السببية بينهما، ويشترط أن لا يكون الناقل الجوي معفى من مسؤوليته.

أولا/ إخلال الناقل الجوي بالتزامه: يلتزم الناقل الجوي بعدة التزامات عند تنفيذ عقد النقل الجوي للبضائع خاصة الالتزام بالسلامة والالتزام بعدم التأخير في نقل البضاعة، وقد تحدثت اتفاقية فارسوفيا المبرمة عام 1929 وكذا قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 عن مسؤولية الناقل الجوي عند تخلف هذين الالتزامين هما:

أ- **الاخلال بالالتزام بالنقل في مدة معقولة:** رأينا فيما سبق أنه على الناقل الجوي عدم التأخير في تنفيذ التزامه بالنقل والذي يبدأ من فترة وجود البضائع والأمتعة تحت سيطرته أو تحت سيطرة تابعيه تمهيدا لعملية النقل الجوي وحتى اتمامها بتسليم البضاعة.

وقد نصت المادة 147 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 على "أن الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر الناتجة عن تأخر في النقل الجوي للأشخاص والامتعة والشحن....". ويعد الناقل الجوي متأخرا في تنفيذ عقد النقل الجوي للبضائع اذا ما قرر الغاء الرحلة كليا أو تأجيلها، أو وصلت الطائرة متأخرة عن المواعيد المتفق عليها صراحة بين الطرفين أو المواعيد الى حددها الناقل الجوي بناء على ارادته والتي أعلنها ضمن خط سير الطائرة، أو عدم التنفيذ في المدة المقبولة.¹

* **طبيعة الالتزام بالنقل في الموعد:** هو التزام ببذل عناية وهذا ما يفهم من المادة 148 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 عندما قالت "الناقل الجوي غير مسؤول عندما يبرهن أنه اتخذ صيغة كل مندوبيه الاجراءات الضرورية لتفادي الخسارة..."

¹ - سميحة القيلوبي، القانون الجوي، دار النهضة العربية القاهرة، د.س.ن، ص 199.

ب- الاخلال بالالتزام بالمحافظة على البضاعة (أي الالتزام بالسلامة):

لقد عالجت اتفاقية فارسوفيا المبرمة لعام 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي عام 1955 مسؤولية الناقل الجوي العقدية¹ في نقل البضائع وهذا في المادة الثامنة عشرة منها التي نصت "يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يقع في حالة هلاك البضاعة أو الأمتعة المسجلة أو ضياعها أو تلفها متى حدثت الواقعة التي تولد عنها الضرر خلال فترة النقل"، كما نص قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 في مادته 146 على مسؤولية الناقل الجوي اذا ما أخل بهذا الالتزام.²

* **طبيعة التزام السلامة:** لقد أثارَت المادة الثامنة عشرة من اتفاقية فارسوفيا المبرمة عام 1929 وكذا المادة 148 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 خلافا في الفقه حول طبيعة التزام الناقل الجوي بالسلامة، ويكاد يجمع الفقه على تكييفه أنه التزام بوسيلة أو ببذل عناية وليس التزام بنتيجة، حيث يفترض في حالة حدوث الضرر أن الناقل الجوي قد قصر في اتخاذ التدابير الضرورية حتى يثبت العكس، فهو التزام مقترن بقربنة الخطأ على عائق الناقل الجوي، ويرى بعض الفقه أنه التزام بتحقيق نتيجة مضمونه توصيل البضاعة سالمة، ولا يغير من طبيعة الالتزام حق الناقل الجوي بدفع المسؤولية عنه.³

ثانيا/ حدوث ضرر: حسب المادة 18 من اتفاقية فارسوفيا المبرمة عام 1929 والمادة 146 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 فإن الضرر الذي قد يترتب عن الاخلال بالالتزام بالسلامة يتمثل في الأضرار والخسائر الناتجة عن الهلاك، الضياع أو التلف أي الخسارة بصفة عامة، أما في حالة التأخير فقد تكلمت المادة 147 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 عن الخسائر فقط بقولها "الناقل الجوي عن الخسائر الناتجة عن تأخر البضاعة..." التي تعني الضرر المادي فقط، في حين أن النص الفرنسي لهذه المادة فذكر مصطلح "dommages" التي تعني الضرر المادي الضرر المعنوي.

1- الموافقة للمادة 147 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98.

2- والتي تنص "يكون الناقل الجوي مسؤولا عن الخسائر والأضرار الناتجة عن ضياع أو تلف أو خسارة تصيب الأمتعة المسجلة أو الشحن..."

3- وهو اختلاف نظري فقط، أنظر رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، د.ط، جامعة عين شمس، القاهرة، 1988، ص

1- تعريف الضرر: الضرر المستحق التعويض هو ما لحق المرسل من خسارة وما فاتته من كسب وهذا ما يفهم من المادة 182 من القانون المدني الجزائري، والذي يكون ناتج عن:

* الهلاك: ويقصد بالهلاك زوال مادة الشيء أو تلاشيها.

وقد يكون الهلاك كلياً إذا هلك الشيء المنقول أو فقد كلياً، وبالتالي عدم إمكان تسليم الأشياء المنقولة إلى المرسل إليه مثل تعرض البضاعة إلى حريق كلي، أو تعرض البضاعة إلى عمليات تخريب أو تدمير، بحيث يستحيل إعادة الشيء إلى أصله،¹ أو قد يكون الهلاك جزئياً الذي هو زوال جزء من مادة الشيء المنقول أو زوال بعض خصائصه، بشرط لا يكون حاصلًا بحكم طبيعة الشيء، كل هذه الحالات تسمى الهلاك الفعلي.

إلا أن هناك حالات يفترض فيها هلاك الأشياء وتدعى بالهلاك الحكمي، وتتحقق عند مرور فترة زمنية بعد التاريخ الواجب فيه التسليم اتفاقاً أو عرفاً ولا يسلم فيها الناقل الجوي الأشياء إلى المرسل إليه كحالة الضياع.

* الضياع: وهو الفقد، ويقصد به الحالة التي لا يتمكن الناقل الجوي فيها من إعادة البضائع بسبب اختفائها دون أثر، ويعني كذلك فقد الشيء دون التأكد من مصيره كسرقتة.

وقد يكون الضياع كلياً وهو ضياع الشيء وعدم إمكان العثور عليه، ويكون سببه خطأ تجاري من الناقل الجوي أو تابعيه كما في حالة تسليم الطرد إلى شخص آخر غير المرسل إليه،² وفي هذا الشأن نص المشرع الجزائري في قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 في المادة 143 "إذا اعترف الناقل الجوي بضياع البضاعة، أو إذا لم تصل بعد انقضاء مهلة سبعة أيام بعد التاريخ المتوقع لوصولها، يحق للمرسل إليه أن يطالب الناقل الجوي بالحقوق الناتجة عن عقد النقل" وهي نفسها المادة 13 من اتفاقية فارسوفيا المبرمة عام 1929، وعليه فالبضاعة تعتبر ضائعة إذا اعترف الناقل الجوي بذلك، أو إذا لم تصل بعد انقضاء مهلة سبعة أيام بعد التاريخ المتوقع لوصولها.

¹ - فاروق أحمد زاهر، مرجع سبق ذكره، ص 352.

² - سعيد بنحمانى، مرجع سبق ذكره، ص 43 و 44 و 45.

ويثور تساؤل هل يمكن اعتبار حجز البضاعة من الجمارك يدخل ضمن حالات الضياع؟

انقسم الفقه الى اتجاهين بخصوص هذه المسألة، فهناك من يقر أن حجز البضاعة من الجمارك تعد ضياعا، أما الاتجاه الثاني فيرى عكس ذلك.

* **التلف:** التلف هو وصول البضاعة كاملة من حيث مقدارها ولكن في حالة معيبة، ولأن التلف هو مجرد عطب في البضاعة بحيث يكون التأثير على قيمتها وينجم عنه نقص قيمتها في الأسواق، وبالتالي التأثير على استعمالها، وحسب العميد روديار فان تلف الشيء هو سوء حالته عند الوصول عما كان عليه في حالة جيدة عند الشحن وليس الحالة السيئة التي يكون عليها عند الشحن،¹ ويتم اثبات الضرر الذي حصل للبضاعة برسالة النقل الجوي للبضائع.

وبالرجوع الى المادة 141 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 نستنتج أنه لا يمكن افتراض استلام الناقل الجوي للبضاعة من المرسل في حالة جيدة ما لم تكن مثبتة في رسالة النقل الجوي.

* **تفويت الفرصة:** وهوذلك الضرر الذي يلحق بالمرسل نتيجة التأخير في تنفيذ عقد النقل الجوي للبضائع، وفي هذا الصدد نجد مثلا حكم محكمة أمستردام في سبعة جانفي 1953، وهي قضية تتعلق بنقل بضاعة (طرد قبعات) بالطائرة من أمستردام الى جوهانسبورغ بجنوب افريقيا، وكان يتعين وصول الطرد حسب ما هو متفق عليه في عشرة مارس 1951، ولم يصل الا في الثاني من أبريل عام 1951، فقضت المحكمة بالتعويض عن الضرر المادي الناتج عن تفويت فرصة بيعها بسعر مرتفع في أحد المناسبات القومية التي نظمت في شهر مارس.²

2- **أقسام الضرر الموجب للتعويض:** حسب المادة 182 من القانون المدني الجزائري فان الضرر الموجب للتعويض يجب أن يكون ضرر مباشر، ومتوقع يوم ابرام عقد النقل الجوي، وضرر حال.

* **الضرر المباشر:** يعتبر ضرر مباشرا اذا كان نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو التأخر في الوفاء به، أو اذا لم يكن في استطاعة دائن الناقل الجوي أن يتوقاه ببذل جهد معقول أي أن معيار

¹ - سعيد بنحمانى، مرجع أعلاه، ص 46.

² - فاروق أحمد زاهر، مرجع سبق ذكره، ص 373.

تقدير الضرر هنا هو معيار الرجل العادي) وهذا ما يفهم من المادة 182 من القانون المدني، وهو بهذا يختلف عن الضرر الغير المباشر الذي هو الضرر المترتب عن عدم تنفيذ الالتزام لكن ليس مباشرة فهو غير مستوجب للمسؤولية العقدية كانت أو تقصيرية وفقا للرأي الراجح للفقهاء.¹

* **الضرر المتوقع:** وفقا للمادة 182 الفقرة الثانية من القانون المدني الجزائري فان التعويض في المسؤولية العقدية يكون على الضرر المتوقع عند ابرام العقد لأن المدين (الناقل الجوي) عند ابرام عقد النقل الجوي للبضائع انصرفت ارادته الى ان يلتزم الا بما كان يتوقعه من ضرر عند التعاقد. ومعيار التفارقة بين الضرر المتوقع والغير متوقع هو المعيار الموضوعي، حيث ينظر إلى توقع الرجل العادي في نفس الظروف المحيطة به عند ابرام العقد.

ولكن وحسب مفهوم المادة 182 الفقرة الثانية من القانون المدني الجزائري يسأل الناقل الجوي عن الضرر الغير متوقع اذا ما ارتكب غشا أو خطأ جسيما.

* **الضرر الحال والضرر المستقبلي:** الضرر الحال هو الضرر الذي وقع فعلا نتيجة عدم تنفيذ الناقل الجوي لالتزاماته وأصبح محققا، وعليه فالتعويض هنا يكون على أساس ما لحق الدائن من خسارة وما فاته من كسب مع مراعاة ما سيترتب عن ذلك من نتائج في المستقبل، أما الضرر المستقبلي المحقق الوقوع هو ذلك الضرر الذي تحقق سببه عند وقوع الفعل الضار ولكن آثاره سواء كلها أو بعضها لم تتحقق بعد.

وإذا كان الضرر محتمل الوقوع في المستقبل فهو لا يعرض لأنه لا يوجد سبب يؤكد أنه سيقع.

* **الضرر المعنوي:** بالرجوع الى اتفاقية فارسوفيا المبرمة في 1929 فنجدها عندما تكلمت عن الضرر المترتب للتعويض استعملت عبارة "dommage" وهو ما يتطابق مع قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 بالنص الفرنسي، مما يفهم أنه الضرر الحاصل للبضاعة قد يكون ضرر معنوي، مثلا كأن تكون البضائع لرسام مشهور وقد أتلفت، لكن نجد في النص العربي لمسؤولية

¹ - أنظر محمود جلال حمزة، مرجع سبق ذكره، ص 118 و 119.

الناقل الجوي عن التأخير ذكرت عبارة "الخصائر.." مما يوحي بأن الضرر الناجم عن التعويض هو الضرر المادي فقط.

وهو ما ذهب اليه القضاء في بعض الأحكام مثلا في الحكم محكمة أمستردام الصادر في السابع جانفي 1953 قضى بالتعويض فقط على الضرر المادي الناتج عن التأخير (أي عن تفويت الفرصة).¹

لكن بالرجوع الى قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 فيما يخص مسؤولية الناقل الجوي عن المسافرين ذكر في المادة 145 الفقرة الثانية أن المقصود بعبارة الضرر ما يلي "تشمل عبارة الضرر حسب مفهوم هذه المادة أي ضرر جسدي أو عضوي أو وظيفي بما في ذلك الضرر الذي يصيب المدارك العقلية " أي أن الناقل الجوي لا يعرض الا الضرر المادي للمسافر، وعليه نستنتج أنه من باب أولى أن لا يعرض الضرر المعنوي للمرسل في عقد النقل الجوي للبضائع.

ثالثا ال - علاقة السببية بين عدم تنفيذ الالتزام والضرر: ان قيام مسؤولية الناقل الجوي تستلزم اثبات العلاقة السببية بين عدم تنفيذ الالتزام والضرر، و يلا تسنى ذلك حسب اتفاقية فارسوفيا المبرمة عام 1929 وقانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 الا باثبات العلاقة بين الواقعة الذي نجم عنها الضرر وبين عملية النقل الجوي.²

أ- إثبات العلاقة السببية: يكفي على المتضرر (المرسل أو المرسل اليه لاثبات العلاقة السببية بين عدم الالتزام بالمحافظة على البضاعة مثلا والضرر الحاصل لها ان يثبت وهذا طبقا للمادة 146 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 وكذا المادة 18 من اتفاقية فارسوفيا المبرمة لعام 1929:

- أن الضرر ناجم عن واقعة تكون هي السبب الأصلي لاجداث الضرر.

- أن تحدث الواقعة أثناء فترة النقل الجوي.

¹- فاروق أحمد زاهر، مرجع سبق ذكره، ص 373.

²- رفعت فخري، مرجع سبق ذكره، ص 148.

1- **حدوث الضرر عن واقعة:** لم تحدد اتفاقية فارسوفيا المبرمة عام 1929 ولا قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 المقصود بمصطلح الواقعة، لذا يقصد بها كل الأسباب الممكنة للضرر سواء أكانت هذه الأسباب متصلة بعملية النقل الجوي أو غير متصلة بها.

وعليه يسأل الناقل الجوي عن أي حادث ضار حتى ولو كان أجنبيا عن النقل كتلوث البضاعة لتجاوزها مع بضاعة أخرى ضارة أو كأن تفسد زهور بسبب انبعاث رائحة كريهة من بضائع محملة من نفس الطائرة أو كتلف أقمشة بسبب زيوت أو مواد دسمة.

2- **حدوث الواقعة أثناء فترة النقل الجوي:** اشترط المشرع الجزائري وكذا اتفاقية فارسوفيا المبرمة عام 1929 أن ينشأ الضرر عن واقعة حدثت أثناء فترة النقل الجوي، ولقد أخذت اتفاقية فارسوفيا وكذا قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 بفكرة الحراسة كأساس لتحديد فترة النقل الجوي.

وعليه تدخل البضاعة في حراسة الناقل الجوي منذ تسلمها من المرسل أو ممثله حيث يسيطر عليها سيطرة تامة، فتقوم مسؤوليته بمجرد وقوع الضرر خلال هذه الفترة سواء أكانت داخل الطائرة أو في المطار وأ في مكان آخر خارج المطار في حالة الهبوط الاضطراري، ذلك أن المرسل بتجرده من البضاعة يصبح بعيدا عنها، وبالتالي ليست له فرصة مراقبتها أو متابعة سيرها ليكشف سبب الضرر.¹

ولقد أقرت المادة 18 والمادة 146 السالفا الذكر بتحديد المقصود بفترة النقل الجوي تحديدا دقيقا حيث ذكرت أنها الفترة التي تكون تكون فيها الأمتعة أو البضائع في حراسة الناقل سواء في المطار أو في داخل الطائرة أو في مكان آخر في حالة الهبوط خارج المطاري في حالة الهبوط الاضطراري، مثلا نجد حكم محكمة استئناف باريس الصادر في السادس ماي 1976 المتعلق بنقل معدات بالطائرة من مطار بورجيه بباريس الى مطار لومي، ولم يكن مطار لومي مجهزا لاستقبال مثل هذه طائرات الناقل، فاضطر الناقل الى الهبوط بالطائرة في مطار كوتونو الذي يبعد عن مطار لومي بنحو 150 كيلومتر وقام الناقل بنقل الشحنة بالسيارات الى مطار لومي حيث

¹ - سعيد بنحمان، مرجع سبق ذكره، من ص 36 إلى ص 38.

تبين عند التسليم في هذا المطار أنه لحقها كثيرا من عطب بسبب نقلها بالطريق البري واعتبرت المحكمة النقل البري من مطار كوتونو الى مطار لومي عملية تابعة للنقل الجوي.¹

ولا يدخل ضمن فترة النقل الجوي أي نقل بري أو بحري أو نهري يحدث خارج المطار أي اذا كانت سيطرة الناقل الجوي على البضائع تبدأ فعلا منذ لحظة تسلمه البضائع خارج المطار، الا أن مسؤوليته خلال هذه الفترة هي غير جوية عما يصيب البضائع أثناء عملية نقل بحري أو نهري أو بري تتخلل عملية النقل الجوي بل تخضع لأحكام القانون الواجب التطبيق (نقل بري أو بحري...).

ومع ذلك اذا تم هذا النقل بصدد تنفيذ عقد النقل الجوي للبضائع اما بقصد شحن البضاعة على الطائرة أو بقصد تفريغها منها وتسليمها، أو بقصد نقلها من طائرة لأخرى، افترض الضرر الذي أصيب البضاعة قد نشأ عن واقعة أثناء فترة النقل الجوي ما لم يقد الدليل على عكس ذلك، وذلك تيسيرا لأصحاب البضائع في اثبات واقعة الضرر أثناء النقل الجوي وأيضا تمكين الناقل الجوي من الاستفادة من أحكام تحديد المسؤولية والاعفاء منها،² بمعنى أن الأصل أنها لا تعتبر الفترة التي تقع خارج المطار ضمن فترة النقل الجوي، ولو وقعت بغرض تنفيذ عقد النقل الجوي، وما افترض أنها داخلة في فترة النقل الجوي الا عند حدوث ضرر.

وعليه فان فترة النقل الجوي تبدأ منذ اللحظة التي توضع فيها البضاعة في حراسة الناقل الجوي بغرض نقلها في مطار القيام سواء أقام بشحنها على متن الطائرة فور تسلمها أو أودعها في مخازنه بالمطار انتظارا للشحن، وتنتهي عند تسليمها في مطار الوصول الى المرسل اليه، حتى ولو توقف عن ممارسة السيطرة المادية عليها أو حتى ولو لم يمارسها هو بشخصه،³ فمثلا نجد في قضية تتعلق بنقل خيول سباق دفع الناقل مسؤوليته بأن حراسة الخيول أثناء فترة النقل الجوي كانت معقودة لأحد تابعي المرسل، ورفضت المحكمة العليا لمقاطعة كولومبيا البريطانية هذا الدفع وقالت أن حراسة الحيوانات طبقا لعقد النقل تظل على الناقل طوال فترة النقل الجوي حتى

¹ - فاروق أحمد زاهر، مرجع سبق ذكره، ص 309.

² - سميحة القبلي، مرجع سبق ذكره، ص 197 و 198.

³ - فاروق أحمد زاهر، مرجع سبق ذكره، ص 300، أبو زيد رضوان، مرجع سبق ذكره، ص 357.

ولو لم يمارس بنفسه الحراسة المادية الفعلية عليها وقررت مسؤولية شركة الطيران عن وفاة أحد هذه الخيول.¹

وعليه حسب قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 واتفاقية فارسوفيا المبرمة عام 1929 فان مسؤولية الناقل الجوي مبنية على خطئه المفترض، ويترتب على ذلك أنه يكفي اثبات وقوع الضرر الذي يسأل عنه الناقل الجوي حيث يفترض هذا الخطأ الى حين ثبوت العكس ولم تفرق الاتفاقية بين الخطأ اليسير أو الجسيم الذي يفترض وقوعه من الناقل الجوي أو تابعيه الى التزام بالتعويض الضرر كاملاً.²

المطلب الثاني: آثار المسؤولية المترتبة على عقد النقل الجوي للبضائع

ينشأ عن تحقق المسؤولية سواء للناقل الجوي أو المرسل ولادة علاقة جديدة بين المسؤول والمضرور، تتمثل بالتزام الأول بتعويض الثاني عما أصابه من ضرر، ويحصل المضرور على التعويض عن طريق دعوى المسؤولية، لذلك سيتناول في الفرع الأول دعوى المسؤولية العقدية أو التحكيم، أما الفرع الثاني فيخصص للتعويض.

الفرع الأول: دعوى المسؤولية أو التحكيم في عقد النقل الجوي للبضائع

الأصل للحصول على التعويض اللجوء الى المحاكم القضائية المختصة، الا أنه يمكن اللجوء الى التحكيم وهذا ما أجازته اتفاقية فارسوفيا المبرمة عام 1929 في مادتها 32 وكذا قانون الاجراءات المدنية والادارية رقم 09/08 الصادر في 2008.³

أولاً/ دعوى المسؤولية العقدية:

المضرور ضحية المسؤول عن الضرر الحاصل له نتيجة عدم تنفيذ التزامه، وعليه وغالبا لا يقر المسؤول بمسؤوليته، ويحاول التهرب من التعويض، فيضطر المضرور الى أن يرفع الدعوى،

¹- فاروق أحمد زاهر، مرجع سبق ذكره، ص 300.

²- رفعت فخري، مرجع سبق ذكره، ص 147.

³- ج.ر رقم 21، المؤرخة في 23 أفريل 2008.

تسمى دعوى المسؤولية أو دعوى التعويض، فالضرر هو سبب الدعوى وعقد النقل الجوي للبضائع هو أساسها.

ولممارسة دعوى المسؤولية لا بد من وجود طرفين وموضوع لها.

1- **أطراف الدعوى:** تتطلب دعوى المسؤولية الناتجة عن عدم تنفيذ عقد النقل الجوي للبضائع ككل دعوى الى طرفين هما المدعي والمدعي عليه.

أ- **المدعي:** وهو المضرور من عدم تنفيذ عقد النقل الجوي للبضائع، حيث يشترط أن يكون المدعي مذكور في رسالة النقل الجوي ، ويستند المدعي في دعواه على المسؤولية التعاقدية.¹
* قد يكون المرسل أو المرسل اليه اذا كانت دعوى مسؤولية الناقل الجوي وذلك بالقدر الذي اصاب كل منهم من أضرار، وهذا ما نصت عليه المادة 153 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98.

* مؤمن الناقل الجوي الذي عوض المرسل أو المرسل اليه، يحل محل المؤمن له في حقوقه قبل الناقل في الحصول على التعويض.²

* وقد يكون هو الناقل الجوي اذا كانت دعوى التعويض عن مسؤولية المرسل.

ويمكن أن يكون المدعي شخص طبيعي وقد يكون شخص اعتباري.

أ.1- **المدعي شخص طبيعي:** في هذه الحالة ليس لأحد أن يرفع دعوى المسؤولية غيره اذا كان أهلا للتقاضي، ويرفعها عنه وليه أو وصيه اذا لم يكن أهلا لذلك، مثلا فقدان المرسل لأهليته بعدما أصابه الجنون. بشرط أن يطالب بتعويض ما أصاب الذي تحت وصايته من ضرر نتيجة المسؤولية العقدية أما اذا أصابه هو ضرر فيطالب بالتعويض على أساس المسؤولية التقصيرية.

¹- بوكموش سرور، النظام القانوني للاستثمار في مجال الطيران المدني، رسالة الماجستير، دفعة 2001/2002، كلية الحقوق، بن عكنون، جامعة الجزائر، د.س.ن، ص 174.

²- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، مرجع سبق ذكره، ص 163.

أ.2- المدعي شخص اعتباري: ممثل الشخص الاعتباري هو صاحب الحق في رفع دعوى التعويض الذي أصاب الشخص الاعتباري كالشركات والنقابات والجمعيات.

ب- المدعي عليه: المدعي عليه هو ذلك الشخص الذي أخل بالتزامه وثبتت مسؤوليته ، ونفرق هنا بين:

ب.1- مسؤولية المرسل: فاذا كان المدعي هو الناقل الجوي فان المدعي عليه المرسل.

ب.2- مسؤولية الناقل الجوي: المدعي عليه يكون الناقل الجوي لأنه هو المسؤول عن الضرر.

* أما في حالة وفاته، ترفع الدعوى على ورثته، وهذا ما تناولته المادة 27 من اتفاقية فارسوفيا المبرمة في 1929،¹ حيث نصت "في حالة وفاة المدين تقام دعوى المسؤولية في الحدود المقررة في هذه الاتفاقية على من يخلفونه "أي أن على المضرور الحصول على التعويض اذا توفي الناقل الجوي من ورثته ويستفيد الورثة هنا من احكام المسؤولية المحدودة الواردة بالاتفاقية.

* أما في حالة الناقل الجوي المتعاقد والناقل الفعلي، يعد الناقل الجوي المتعاقد ضامن لتنفيذ عقد النقل الجوي للبضائع لكل عملية النقل وهذا ما نصت عليه المادة الثالثة من اتفاقية جوادا لآخارا المبرمة في 18 سبتمبر 1961 بنصها "يعتبر الناقل المتعاقد مسؤولا عن عمل أو امتناع الناقل الفعلي وتابعيه ووكلائه...".

ويمكن أن يكون المدعي عليه ناقل جوي فعلي بشرط أن يكون الضرر في فترة قيام الناقل الجوي الفعلي بعملية النقل سواء بنفسه أو وكيل عنه وهو ما نصت عليه المادة الثالثة الفقرة الثانية من اتفاقية جوادا لآخارا السالفة الذكر.

ويمكن للمدعي (مرسل أو مرسل اليه) إقامة دعوى المسؤولية ضد الناقل الجوي المتعاقد أو الفعلي منفصلين أو متضامنين وفق ما يختاره، وإذا ما أقيمت الدعوى ضد أيهما جاز للآخر أن يطلب ادخال الآخر، وهذا ما نصت عليه المادة السابعة من اتفاقية جوادا لآخارا.

* في حالة النقل المتتابع: وقد تناولت المادة 153 الفقرة الثالثة من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 وكذا المادة 30 من اتفاقية فارسوفيا المبرمة عام 1929 هذه الحالة حيث اذا كان

¹ - هاني دويدار، مرجع سبق ذكره، ص 450.

المدعي مرسل فإن المدعي عليه هو الناقل الجوي الأول الذي تسلم البضاعة، أو الناقل الذي وقع الضرر في فترته، أو هما معا لأنه يمكن أن يتقاسما المسؤولية.

أما إذا كان المدعي هو المرسل اليه فالمدعي عليه هو الناقل الجوي الأخير بغض النظر عن المرحلة التي تحقق فيها الضرر، أو الناقل الذي وقع الضرر في فترته، أو هما معا لأنهما يتقاسمان المسؤولية في اتجاهه.¹

2- **موضوع الدعوى:** ان موضوع دعوى المسؤولية هو التعويض ولا يجوز للقاضي أن يزيد في التعويض عما طلبه المضرور، ولكن له أن ينقصه، ولا يجوز للمدعي أن يطلب زيادة في التعويض أمام محكمة الدرجة الثانية لأن ذلك يعتبر طلبا جديدا، غير أن للمدعي أن يطلب تعويضا مؤقتا الى حين تحديد مدى الضرر بشكل نهائي.²

3- **إجراءات رفع الدعوى:** الأصل أن إجراءات التقاضي تحدده اقليم الدولة التي يطرح عليها النزاع وهذا ما يكون إذا كان النقل الجوي للبضائع داخليا أو دوليا، ونفرد بين مسؤولية الناقل الجوي وبين مسؤولية المرسل.

أ- **بالنسبة لمسؤولية المرسل:** لا يتم قبول دعوى مسؤولية المرسل، الا باحترام الشروط التالية:

* **اعذار المدعي عليه:** قبل رفع الدعوى لا بد من المدعي أن يوجه اعذار للمدعي عليه، وهذا وفقا للمادة 179 من القانون المدني الجزائري "لا يستحق التعويض الا بعد اعذار المدين ما لم يوجد نص مخالف لذلك"، وقد بين الحالات التي لا يكون فيها الاعذار في المادة 180 من القانون المدني.

* **الاختصاص النوعي للمحكمة:** جاءت المادة 32 من قانون الاجراءات المدنية والادارية رقم 09/08 الصادر في 25 فيفري 2008 ليبين أن قضايا النقل الجوي تفصل فيها الأقطاب المنعقدة في بعض المحاكم، ولم يبين بعد هذه الأقطاب.

¹- الحكمة من تقاسم الناقلين الجويين المسؤولية هو حماية الدائن المضرور من خطر اعسار أو افلاس الناقلين الجويين أنظر محمد فريد العريبي، مرجع سبق ذكره، ص 180.

²- محمود جلال حمزة ، مرجع سبق ذكره، ص 145.

وتجدر الإشارة أن الاختصاص النوعي هو من النظام العام، يمكن اثارته في أية مرحلة كانت فيها الدعوى من الطرفين أو من الجهة القضائية، وهذا طبقا للمادة 36 من قانون الاجراءات المدنية والادارية السالف ذكره.

* **الاختصاص المحلي للمحكمة:** هي ما يختاره المتعاقدان معا وهذا وفقا لنص المادة 46 من قانون الاجراءات المدنية والادارية السالف ذكره، واما موطن المرسل أو المرسل اليه أو الجهة القضائية التي تكون في دائرة اختصاصها الوعد أو تسليم البضاعة أو التي يتم الوفاء في دائرة اختصاصها أو أحد فروع المدعي عليه اذا كان شركة وهذا وفقا للمادة 39 من قانون الاجراءات المدنية والادارية الجزائري -المذكور سابقا-.

ويجب اثاره الدفع بعدم الاختصاص الاقليمي من قبل المدعي عليه، قبل أي دفاع في الموضوع أو دفع بعدم القبول، بشرط أن يسبب طلبه ويعين الجهة القضائية المختصة، وهذا ما نصت عليه المادة 47 و 51 من قانون الاجراءات المدنية والادارية المذكور سابقا.

* تقديم عريضة مكتوبة أمام الجهة القضائية، وهذا بعد تكليف المدعي عليه بالحضور، وفي هذا الصدد أنظر المواد من 14 الى 20 من قانون الاجراءات المدنية والادارية الجزائرية رقم 09/08 الصادر في سنة 2008 المذكور سابقا.

ب- **مسؤولية الناقل الجوي:** ألزمت اتفاقية فارسوفيا وكذا قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 أنه لرفع دعوى مسؤولية الناقل الجوي لا بد من تقديم الاحتجاج في الوقت المناسب، الا في حالة غش صادر منه.

ب.1- **الاحتجاج:** قبل الدعوى ألزم المشرع الجزائري على المرسل اليه تقديم احتجاج ضد الناقل الجوي للمطالبة بالتعويض عن الضرر اللاحق ، به واذا لم يقدم هذا الاحتجاج اعتبر قرينة على تسلم البضاعة بطريقة جيدة الا في حالة اثبات العكس، وهذا وفقا للمادة 151 الفقرة الأولى من قانون الطيران المدني، وكذا المادة 26 من اتفاقية فارسوفيا.

ويجب أن يسجل الاحتجاج بتحفظ خطي على سند النقل أو في أي محرر آخر.

أما فيما يخص مواعيد الاحتجاج فنصت عليها المادة 152 الفقرة الثانية من قانون الطيران المدني الجزائري وكذا المادة 26 الفقرة الثانية من اتفاقية فارسوفيا، الا أن هذه الأخيرة عدلت في المادة 15 من بروتوكول لاهاي المبرم عام 1955.

ب.2- المحكمة المختصة إقليميا برفع الدعوى: حددت اتفاقية فارسوفيا المبرمة عام 1929 المحكمة المختصة التي يتعين رفع الدعوى القضائية أمامها وهذا وفقا للمادة 28 الفقرة الاولى منها، والتي تكون إما:

* محكمة الناقل الجوي: سواء محكمة موطن الناقل الجوي أو محكمة المركز الرئيسي لنشاطه أو المحكمة التي يقع في دائرة احد فروع الناقل الجوي الذي أبرم العقد عن طريق هذا الفرع.

* محكمة جهة الوصول أي الجهة التي وصلت اليها الطائرة فعلا.

وعندما يختار المدعي المحكمة المختصة فان اجراءات رفع الدعوى وتحديد مسؤولية الناقل وحساب مدة سقوط الدعوى تخضع لقانون المحكمة المختصة، اضافة فان قواعد الاختصاص المحلي للمحكمة في نص المادة 28 من اتفاقية فارسوفيا المبرمة عام 1929 هي من النظام العام لا يجوز الاتفاق على مخالفتها أو تعديلها، وهذا وفقا للمادة 32 منها.

أما المشرع الجزائري في قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 فحدد في المادة 155 أن المحكمة المختصة بدعوى مسؤولية الناقل الجوي هي محكمة الناقل الجوي، سواء محكمة موطن الناقل الجوي أو محكمة المركز الرئيسي لنشاطه، أو المحكمة التي تواجد المؤسسة الذي أبرم فيها العقد.

وبالتالي فهو لم يتكلم عن محكمة جهة الوصول كالتالي حددتها اتفاقية فارسوفيا المبرمة في

1929.

ب.3- الاختصاص النوعي للمحكمة: لم يتحدد الاختصاص النوعي للمحكمة بقانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 واتفاقية فارسوفيا المبرمة عام 1929 أو أحد تعديلاتها، لذا بالرجوع الى قانون الاجراءات المدنية والادارية الجزائري لتحديد الاختصاص النوعي والذي يكون للأقطاب المتواجدة على مستوى المحاكم، ولم يبين بعد هذه الأقطاب.

وتجدر الإشارة أن الاختصاص النوعي هو من النظام العام، يمكن اثارته في أية مرحلة كانت فيها الدعوى من الطرفين أو من الجهة القضائية، وهذا طبقا للمادة 36 من قانون الاجراءات المدنية والادارية الجزائري السالف ذكره.

ب.3- تقديم عريضة مكتوبة أمام الجهة القضائية: وهذا بعد تكليف المدعي عليه بالحضور، وهذا باحترام المواد من 14 الى 20 من قانون الاجراءات المدنية والادارية رقم 09/08 الصادر في سنة 2008 المذكور سابقا.

رابعاً/ تقادم الدعوى: سنرى تقادم دعوى مسؤولية الناقل الجوي ثم نرى دعوى مسؤولية المرسل.

* دعوى مسؤولية الناقل الجوي: تتميز هذه الدعوى عن باقي الدعاوي في مدة تقادمها، حيث حددت كل من اتفاقية فارسوفيا المبرمة عام في 1929 في المادة 29 منها، وكذا قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 في المادة 156 مدة تقادم والمقدرة بسنتين بمرورها يسقط حق المضرور في المطالبة بالتعويض.

وتسري هذه المدة من يوم وصول الطائرة أو من اليوم الذي يفترض فيه وصولها الى المكان المقصود، وقد أضافت المادة 29 من اتفاقية فارسوفيا المبرمة عام 1929 طريقة أخرى لحساب التقادم وهو من تاريخ وقف النقل.

* دعوى مسؤولية المرسل: يلم تكلم عليها قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 ولا اتفاقية فارسوفيا، لذا نطبق القواعد العامة حيث تتقادم دعوى التعويض في هذه الحالة بانقضاء خمسة عشرة من يوم وقوع الفعل الضار وهذا طبقاً للمادة 133 من القانون المدني الجزائري.

ثانياً/ التحكيم: أجازت اتفاقية فارسوفيا المبرمة عام 1929 في مادتها 32 اللجوء الى شروط التحكيم، في نقل البضاعة، بشرط أن يتم في مكان من الأماكن المحددة في المادة 32 الفقرة الأولى من هذه الاتفاقية وذلك حتى يطمئن الى أن يلتزم المحكمين بأحكام الاتفاقية.

كما اشترط قانون الاجراءات المدنية والادارية -المذكور سابقاً- عدة شروط للتحكيم، وهذا من المواد من 1006 الى 1061 المتعلق بشروط واجراءات التحكيم، والتي تتمثل عموماً في:

* لا يجوز التحكيم في المسائل المتعلقة بالنظام العام وحالة الأشخاص وأهليتهم.

* الأشخاص المعنوية تطلب التحكيم في علاقاتها الاقتصادية الدولية.

* التحكيم يكون على أساس شرط التحكيم في عقد النقل الجوي للبضائع ، ويثبت كتابة تحت طائلة البطلان، وقد يكون التحكيم بناء على اتفاق التحكيم، الذي يقبل الأطراف بموجبه عرض نزاع سبق نشوؤه على التحكيم، أو حتى أثناء سريان الخصومة أمام الجهة القضائية، ويطبق على الخصومة التحكيمية الآجال والأوضاع المقررة أمام الجهات القضائية ما لم يتفق الأطراف على خلاف ذلك، وهذا ما لم ينته التحكيم وفقا للمادة 1023 من قانون الاجراءات المدنية والادارية رقم 09/08 الصادر في سنة 2008، ويتم الفصل وفقا لقواعد القانون.

* أما بالنسبة للتحكيم الدولي فتفصل محكمة التحكيم وفق القانون الذي اختاره الأطراف، وفي غياب ذلك تفصل حسب قواعد القانون والأعراف التي تراها ملائمة (المادة 1050 من قانون الاجراءات المدنية والادارية -المذكور سابقا-).

الفرع الثاني: التعويض في عقد النقل الجوي للبضائع

إذا ما تحققت مسؤولية محدث الضرر يكون عليه أن يعرض المضرور عما أصابه من ضرر، وينشأ في الوقت نفسه حق المضرور في التعويض. ولدراسة التعويض سنتناول أولا وسائل التعويض، ثم نعرف كيفية تقديره.

أولا/ وسائل التعويض: نصت المادة 132 من القانون المدني الجزائري طرق التعويض، والذي يكون عينا واما بمقابل أو هما معا.

أ- **التعويض العيني**: وهو أفضل طرق التعويض اذ يؤدي لاصلاح الضرر اصلاحا تاما واعادة الحالة الى ما كانت عليه، فمثلا على الناقل أن يرجع البضاعة الى المرسل مع ثمن النقل. الا أنه غالبا ما يتعذرالحكم به فليس باستطاعة القاضي الحكم به لذا فهو يلجأ الى التعويض بالمقابل، فهو ما يكون في النقل الجوي للبضائع في أغلب الحالات.

ب- **التعويض بمقابل**: وهو أن يدخل المسؤول عن الضرر قيمة معادلة لتلك التي حرم منها فهو لا يرمي الى محو الضرر بل الى جبره، وهو ما نصت عليه المادة 176 من القانون المدني الجزائري بقولها "إذا استحال على المدين أن ينفذ التزامه عينا حكم عليه بتعويض الضرر الناجم عن عدم تنفيذ التزامه..."، وهو الغالب في عقد النقل الجوي للبضائع.

هذا التعويض قد يعطى دفعة واحدة للمضرور، أو يكون مقسما أو ايراد مرتبا لمدى الحياة حسب تقدير القاضي، ويجوز اذا كان التعويض مقسما أو كان ايرادا مرتبا أن يلزم المسؤول بتقدير تأمين الى شخص ثالث كشركة تأمين ضمانا للوفاء بالتعويض فتتولى دفع الاقساط الى المضرور.¹

ثانيا/ تقدير التعويض عن ما أصاب المضرور من ضرر: حسب المادة 182 من القانون المدني الجزائري فان تقدير التعويض يتحدد اتفاقا، أو قانونا ، أو قضائيا.

* **التعويض القانوني:** هو ما يشترطه القانون، وبالرجوع الى قانون الطيران المدني رقم 06/98 نجده لم يحدد التعويض في مسؤولية الناقل الجوي عن البضائع، لذا وجب الرجوع الى القواعد العامة لتحديد التعويض.

لكن اذا كانت اتفاقية فارسوفيا (Varsovie) المبرمة في سنة 1929 هي الواجبة التطبيق فانها حددت التعويض الذي يلتزم به الناقل الجوي وفقا لهذه الاتفاقية هو 250 فرنك كحد أقصى عن كل كيلو غرام،² مالم يذكر المرسل بصفة خاصة عند تسليمه البضاعة الى الناقل مصلحته في التسليم، ومالم يدفع الزيادة المستحقة في الأجرة ان وجب ذلك، وفي هذه الحالة يلتزم الناقل بالتعويض، ما لم يثبت أن هذا المبلغ يزيد عن المصلحة الحقيقية للمرسل، وهذا وفقا للمادة 22 منها، وقد وضعت هذه المادة لمعالجة ما يزيد عن قيمة البضاعة على الحدود العليا المذكورة في الاتفاقية كما هو الحال في نقل الذهب والسبائك والأشياء الثمينة التي يمكن الحصول على تعويض أكبر ما دام مستعد لدفع الزيادة في الأجرة.³

ولا يسري ذكر المصلحة في التسلم اتجاه الناقل الجوي الفعلي الا بموافقة هذا الأخير (المادة الثالثة الفقرة الثانية من اتفاقية جوادا لاخارا ((Guadalajara)).

¹- انظر محمود جلال حمزة، مرجع سبق ذكره، ص 152.

²- وتجدر الإشارة أن بروتوكول مونتريال المؤرخ في 25 سبتمبر 1975 وكذا اتفاقية مونتريال المؤرخة في 1999 المذكورين سابقا، جعل الحد الأقصى للتعويض هو 17 وحدة حقوق سحب اذا كانت الدولة عضو في صندوق النقد الدولي، أما الدول الغير أعضاء في صندوق النقد الدولي فيكون الحد الأقصى للتعويض هو 250 وحدة حسابية.

³- ثروت أنيس السيوطي، قانون الطيران المدني، ط 1966، دار النهضة العربية، القاهرة، د.س.ن، ص 312.

ويقع عبء اثبات ذكر المصلحة في التسليم ودفء الزيادة في الأجرة على المدعي لأن الأصل هو أن التعويض هو محدد قانوناً.

وتجدر الإشارة أن بروتوكول لاهاي (La Haye) المنعقد عام 1955 المعدل لاتفاقية فارسوفيا المبرمة في سنة 1929 لم يأت بجديد فيما يخص الحد الأقصى للتعويض، لكنه اضاف حكماً جديداً بنقل البضائع، وهو انه في حالة الهلاك أو التلف أو التأخير في النقل الذي يصيب جانب من البضائع دون الأخرى وكان هذا الهلاك أو النقص أو التلف أو التأخير يؤثر في قيمة الجانب الآخر من هذه البضائع والثابتة برسالة النقل الجوي، احتسب التعويض على أساس مجموع وزن البضائع المسجلة وليس ما ثبت هلاكه أو تلفه اوضياعه فقط، ويقصد بروتوكول لاهاي (La Haye) المبرم عام 1955 من هذا الحكم مراعاة حالات ارتباط الطرود ببعضها واعتبارها وحدة واحدة كما هو الحال اذا تم نقل سيارات أو ثلاجات أو أجهزة مفككة ومحمولة في عدة طرود تكمل بعضها الآخر، حيث لا قيمة لوصول أجزاء منها دون الأخرى.¹

كما يحق وفقاً لبروتوكول لاهاي المبرم عام 1955 لتابعي الناقل الجوي في التمسك بالحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه باتفاقية فارسوفيا المبرمة عام 1929 طالما اثبت التابع أنه تصرف في حدود ونطاق وظيفته المحددة له.

ويقصد بالفرنك الفرنك الفرنسي² الذي يشمل على خمسة وستين ميليغرام ونصف من الذهب عيار 900 من الألف ذهباً خالصاً، وتكون هذه المبالغ قابلة للتحويل الى أية عملة وطنية الى أرقام صحيحة ويجري تحويل هذه المبالغ عند التقاضي الى عملات وطنية غير النقد بالذهب وفقاً للقيمة الذهبية لتلك العملات يوم صدور الحكم.

وفي الأخير يجب أن نذكر أن التعويض القانوني وفق اتفاقية فارسوفيا المبرمة عام 1929، وكذا بروتوكول لاهاي المبرم عام 1955 لا يتمسك به الناقل الجوي اذا ما كان الضرر ناتج عن غش أو خطأ معادل للغش منه أو من تابعيه، أو كان مستند النقل لا يشمل على بيان خضوع هذه المسؤولية لنظام المسؤولية المحدودة (المادة الرابعة والمادة الثالثة عشرة من بروتوكول لاهاي).

¹ - سميحة القليلوبي، مرجع سبق ذكره، ص 207.

* **التعويض الاتفاقي:** في حالة لا يكون التعويض محدد وفقا للقانون، يجوز للمتعاقدين أن يحددا مقدار التعويض الذي يحصل عليه المتضرر، وهذا ما نصت عليه المادة 183 من القانون المدني الجزائري بقولها " يجوز للمتعاقدين أن يحددا مقدما قيمة التعويض بالنص عليها في العقد أو في اتفاق لاحق، ونطبق في هذه الحالة أحكام المواد 176 إلى 181".

ويشترط لكي يحصل المتضرر على هذا التعويض المتفق عليه أن يكون المدين يتحمل المسؤولية كاملة، وتجدر الإشارة أنه اذا أثبت المدين أن الدائن لم يلحقه أي ضرر، فان التعويض المحدد في عقد النقل الجوي للبضائع يكون غير مستحق ويكون باطل كل شرط يخالف ذلك، وهذا وفقا للمادة 184 من القانون المدني الجزائري.

والأصل أن التعويض الاتفاقي هو مستحق حتى وان جاوز الضرر قيمة هذا التعويض، الا أنه يمكن للقاضي أن يتدخل في تعديل التعويض الاتفاقي، اذا ما أثبت الدائن أن الضرر الحاصل له يجاوز قيمة التعويض الاتفاقي وأن هذا بسبب غشه أو خطئه الجسيم، وهذا ما نصت عليه المادة 185 من القانون المدني الجزائري، وله كذلك أن يخفض من قيمته اذا أثبت المدين أن تقدير قيمة التعويض كان مفرطا أو أن الالتزام الاصيلي قد نفذ في جزء منه، حتى ولو كان هناك شرط مخالف لذلك،¹ أو تسبب الدائن بسوء نيته وهو يطالب بحقه في اطالة أمد النزاع بلا مبرر.²

* **التعويض القضائي:** يكون التعويض عن طريق القاضي في حالة لا يكون التعويض محدد قانونا أو اتفاقا أو عندما يتدخل القاضي بتقدير أو تعديل التعويض الاتفاقي وفق الشروط التي تم ذكرها سابقا، ويكون ذلك بحساب مقدار ما لحق المدين من ضرر وما فاته من كسب، وله السلطة التقديرية في ذلك، وقد نصت المادة 131 من القانون المدني الجزائري على هذا التعويض، وعليه نجد أن القاضي هو الذي يقدر التعويض عن الضرر الذي لحق المضرور، وهو الضرر المباشر المتوقع فقط، ويراعى في ذلك الظروف الملائمة للحادث المسبب للضرر.

كما يجب ان يكون هناك تناسب بين التعويض والضرر، وأن لا يثرى المضرور على حساب المسؤول، فإذا أتلّف الناقل الجوي بضاعة قديمة للمضرور واعطاه بضاعة جديدة أو قيمتها

¹ - انظر المادة 184 من القانون المدني الجزائري.

² - انظر المادة 187 من القانون المدني الجزائري.

يكون في هذه الحالة المضرور قد أثرى على حساب المسؤول، والفرق بين قيمة البضاعتين يجب رده الى المسؤول، هذا ما يراه البعض، ولكن الرأي الراجح هو أن لا يرد المضرور شيئاً لأن للاثراء هنا سبباً.

كما لا يجوز الجمع بين تعويضين عن ضرر واحد، ولكن هل يجوز للمضرور أن يجمع بين مبلغ التعويض ومبلغ التأمين؟، للإجابة على هذا السؤال يجب أن ينظر الى شخص المؤمن له، فاذا المؤمن له هو المسؤول عن الضرر فلا يجوز للمضرور الذي حصل على التعويض من المؤمن (شركة التأمين) أن يرجع على المسؤول بتعويض آخر، الا اذا كان التعويض الذي حصل عليه المؤمن أقل مما يجب فيرجع على المسؤول بالفرق، أما اذا كان المضرور هو المؤمن له فيجوز أن يجمع بين التعويض الذي حصل عليه المسؤول ومبلغ التأمين لان مبلغ التأمين ليست الصفة التعويضية بل هو مقابل الاقساط التي دفعها المضرور.¹

وفي هذا الصدد ونتيجة لمخاطر النقل الجوي وكثرة الأعباء المالية التي تقع على عاتق الناقل الجوي، أصبح التأمين من ضرورات الادارة الحسنة لمشروعات النقل الجوي، وأصبح التأمين الجوي لا يقتصر على عملية النقل فقط وانما تعددت صورته وأصبح يشمل كافة النشاطات المرتبطة بالملاحة الجوية كالتأمين على جسم الطائرة، والتأمين على مسؤولية الناقل الجوي ونجد أن الاتفاقيات الدولية التي نظمت النقل الجوي لم تعط أهمية للتأمين الجوي ولم تنظم أحكامه، حيث اكتفى بروتوكول لاهاي المبرم عام 1955 بتوصية الدول المتعاقدة على ضرورة وضع نظام لضمان الوفاء بالتعويضات المقررة حسب اتفاقية فارسوفيا.

أما قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 فتناول مسألة تأمين نشاط الناقل الجوي في القسم السادس من الفصل الثامن تحت عنوان التأمينات وخصها بثلاث مواد وهي المادة 171 و172 و173، حيث اقتصر على وجوب أن يؤمن الناقل الجوي نشاطه وكذا الزامية حمله لشهادته واطهارها عند كل تفتيش.

¹ - محمود جلال حمزة، مرجع سبق ذكره، ص 154.

وحسب المادة السادسة من الاتفاقية النموذجية المتعلقة بامتياز استغلال الخدمات الجوية للنقل العمومي المنشورة بالمرسوم التنفيذي رقم 43/00 - المذكور سابقا- فإنه يتعين على صاحب الامتياز اكتتاب جميع التأمينات لتغطية الأخطار الناجمة عن استغلال الامتياز.

وهو ما ذهبت إليه المادة 132 من القانون المدني الجزائري التي نصت على أنه يمكن للقاضي أن يعين طريقة التعويض بالتقسيط أو إيرادا مرتبا ، ويمكن في هاتين الحالتين الزام المدين بأن يقدم تأمينا.

المبحث الثاني: جزاء عدم تنفيذ عقد النقل الجوي للبضائع

بما أن الأحكام الخاصة بعقد النقل الجوي للبضائع لم تتطرق إلى انحلاله فإننا نرجع إلى الأحكام العامة الموجودة بالقانون المدني الجزائري من المادة 119 إلى المادة 123 تحت عنوان انحلال العقد، والتي تقر أن أي عقد ينحل بالفسخ أو بالانفساخ أو بالدفع بعدم التنفيذ.

المطلب الأول: فسخ عقد النقل الجوي للبضائع

كما سبق القول أن عقد النقل الجوي للبضائع هو عقد تبادلي، وبالتالي وعلى ضوء أحكام المادة 119 من القانون المدني الجزائري إذا لم يتم أحد المتعاقدين بتنفيذ ما التزم به جاز للطرف الآخر ايقاع جزاء به يتمثل في فسخ العقد.

ودراسة فسخ عقد النقل الجوي للبضائع يكون من خلال التطرق لمفهوم الفسخ، ثم التطرق إلى آثار الفسخ.

الفرع الأول: مفهوم الفسخ في عقد النقل الجوي للبضائع

لتحديد مفهوم الفسخ لا بد علينا أولا تمييزه عن مفهوم الابطال، ثم تحديد شروطه:

أولاً/ مقارنة بين الفسخ والابطال:¹

يشبه الفسخ الابطال في أن كلا منهما يترتب عليه زوال العقد بأثر رجعي بحيث يعاد المتعاقدين الى ما كانا عليه قبل العقد.

ولكن يختلفان في النواحي التالية:

- يرد الفسخ على عقد صحيح، لم يتم أحد المتعاقدين بتنفيذ التزامه المترتب عليه، أما الابطال فيرد على عقد نشأ معيباً من يوم انعقاده بسبب غياب شروط الصحة.
- الحكم في الفسخ جوازي للقاضي الا اذا اتفق المتعاقدان على أن يعتبر العقد مفسوخاً من تلقاء نفسه، أما في الابطال فاذا طلبه من شرع الابطال لمصلحته وجب على القاضي أن يحكم به.
- دعوى الابطال تسقط بتقادم خمس سنوات من زوال عيب الرضا، بينما دعوى الفسخ لا تسقط الا بمضي خمسة عشرة سنة.

ثانياً/ شروط فسخ عقد النقل الجوي للبضائع:

يخضع حق المتعاقد في عقد النقل الجوي للبضائع في طلب الفسخ الى ثلاثة شروط هي:

الشرط الأول- العقد محل الفسخ هو عقد ملزم لجانبين: وهو الشرط الذي ذكرته المادة 119 من القانون المدني الجزائري بقولها "في العقود الملزمة للجانبين..."، وقد سبق وأن بينا أن عقد النقل الجوي للبضائع هو عقد ملزم لجانبين، وبالتالي فإنه يمكن فسخه.

وفي هذا الصدد ننوه أن نظرية الفسخ هنا تقوم على فكرة السبب بمفهوم النظرية التقليدية، حيث أن التزام كل متعاقد هو سبب التزام المتعاقد الآخر.

الشرط الثاني - عدم تنفيذ المتعاقد التزامه: وهو الشرط الذي أشارت اليه صراحة المادة 119 السالفة الذكر بقولها "...اذا لم يوف أحد المتعاقدين بالتزامه..."، وبالتالي لا يحق المطالبة بفسخ عقد النقل الجوي للبضائع الا اذا أخل المتعاقد الآخر بالتزامه.

¹- انظر علي علي سليمان، مرجع سبق ذكره، ص 110.

والمقصود بعدم التنفيذ هو الانعدام الكلي لتنفيذ الالتزام، وكذا التنفيذ الجزئي للعقد فقط، أو التنفيذ السيء، أو التأخير في التنفيذ،¹ ويكون المتعاقد قد أخل بالتزاماته حتى ولو تعلق الأمر بالتزامات تبعية أو ثانوية.

ويقتضي الفسخ كذلك أن يكون عدم التنفيذ يرجع للمتعاقد ذاته، وبعبارة أخرى فإنه لا مجال لفسخ عقد النقل الجوي للبضائع، إذا لم يكن المتعاقد الذي أخل بالتزامه راجع إلى خطأ صادر منه.²

الشرط الثالث - وفاء طالب الفسخ بالتزامه: لم يرد هذا الشرط في المادة 119 من القانون المدني الجزائري، ولكن من غير المعقول أن يتمسك المتعاقد بفسخ العقد بسبب عدم تنفيذ المتعاقد الآخر لالتزامه إذا لم يبادر هو بتنفيذ التزاماته أو على الأقل يكون مستعد للوفاء به.³

الفرع الثاني: آثار الفسخ في عقد النقل الجوي للبضائع

تناول المشرع الجزائري في المادة 122 من القانون المدني آثار الفسخ، سواء فيما بين المتعاقدين، أو بالنسبة للغير.

أولاً/ آثار الفسخ فيما بين المتعاقدين: بعد تقرير الفسخ يصبح العقد منعدم الوجود كأنه لم يكن، وبالتالي يجب إزالة ومحو الآثار التي رتبها العقد من يوم انعقاده، ويتم ذلك برد كل متعاقد ما تلقى من المتعاقد الآخر تنفيذا للعقد المفسوخ فمثلا إذا ما فسخ عقد النقل الجوي للبضائع نتيجة عدم نقل البضاعة جوا، فيؤدي ذلك إلى استرداد أجرة النقل التي سلمها له المرسل، وكذا البضائع.

وإذا استحال الاسترداد العيني يعاد الطرفان إلى ما كانا عليه قبل العقد عن طريق التعويض الذي يتولى القاضي تحديده، وفي هذا الشأن يجب التمييز بين التعويض الذي يتحصل عليه المتعاقد في إطار إعادة المتعاقدين إلى الوضع الذي كانا عليه قبل العقد طبقا للمادة 122 من القانون المدني الجزائري، والتعويض الذي يحصل عليه الدائن بمقتضى المادة 119 من القانون

¹ - حيث أن مجرد التأخير قد يسبب ضياع المصلحة المرجوة من وراء هذا التعاقد.

² - حيث إذا التزم المتعاقد بتحقيق نتيجة فإن مجرد عدم تحقيق النتيجة يكفي لقيام مسؤوليته، وأما إذا اقتصر التزامه على بذل عناية فيجب على المتعاقد الذي يطالب بالفسخ أن يثبت خطأ المتعاقد، انظر فيلالي علي، مرجع سبق ذكره، ص 351.

³ - فيلالي علي، مرجع أعلاه، ص 352.

المدني الجزائري من قبل جبر الضرر الذي لحقه نتيجة فسخ العقد بغض النظر عن استحالة أو عدم استحالة الرد الا أن من الناحية العملية لا فرق بينهما، ففي كلتا الحالتين يستحق المضرور التعويض.¹

ثانيا/ آثار الفسخ بالنسبة للغير: بفسخ أي عقد تسقط كل الحقوق التي اكتسبها الغير من أحد طرفي العقد طبقا للقاعدة الرومانية "يترتب على فسخ العقد فسخ ما ترتب عليه الغير"، غير أن هذه القاعدة تعرف عدة استثناءات تستند الى اعتبارات عدة منها استقرار المعاملات كما في البطلان،² حيث قام القانون بحماية الغير الحسن النية رغم زوال حق المتصرف كقاعدة الحيابة في المنقول سند الملكية،³ وفي هذا الصدد اذا تسلم شخص بضاعة من الناقل الجوي هو شخص غير المرسل اليه المذكور بالعقد، فلا يحتج اتجاهه بفسخ عقد النقل الجوي للبضائع نتيجة عدم تنفيذ الناقل الجوي لالتزاماته، لاسترداد هذه البضائع.

المطلب الثاني: إنفساخ عقد النقل الجوي للبضائع والدفع بعدم التنفيذ

كما رأينا في المطلب الأول الفسخ كطريقة لانحلال عقد النقل الجوي للبضائع، فسندرس في هذا المطلب طريقتين آخرين للانحلال حيث سنتناول الانفساخ في الفرع الأول والدفع بعدم التنفيذ في الفرع الثاني.

الفرع الأول: الإنفساخ في عقد النقل الجوي للبضائع

ويسمى كذلك الفسخ بقوة القانون، وقد بينته المادة 121 من القانون المدني الجزائري حيث نصت على أنه " في العقود الملزمة لجانبين اذا انقضى التزام بسبب استحالة تنفيذه انقضت معه الالتزامات المقابلة وينفسخ العقد بحكم القانون".

وعليه سنتناول الانفساخ بتعريفه ثم شروط تقريره، لنصل أخيرا لآثار الانفساخ.

¹ - فيلاي علي، مرجع سبق ذكره، ص 356.

² - محمد حسنين، مرجع سبق ذكره، ص 126.

³ - انظر المادة 835 من القانون المدني الجزائري التي تنص "من حاز بسند صحيح منقولاً ... فإنه يصبح مالكا له إذا كان حسن النية وقت حيازته ...".

أولاً/ تعريف الانفساخ: يعرف الانفساخ بأنه انحلال العقد التبادلي بقوة القانون نتيجة لانقضاء الالتزام بسبب استحالة التنفيذ، والتي يقصد بها تلك الاستحالة المطلقة التي لا يمكن توقعها ولا مقاومتها، وعليه فعقد النقل الجوي للبضائع يفسخ بقوة القانون اذا ما تعرض تنفيذه لسبب أجنبي. **ثانياً/ التمييز بين الانفساخ والفسخ:** يتميز الانفساخ عن الفسخ من حيث طبيعته وخاصة من حيث السبب:¹

* الفسخ يترتب عن عدم تنفيذ الالتزام بسبب المتعاقد ، أما الانفساخ يترتب على انقضاء الالتزام بسبب أجنبي ولا علاقة للمتعاقدين بذلك.

* الفسخ يخضع لرقابة القاضي، أما الانفساخ فلا يخضع لرقابة القاضي، حيث لا يمنح القاضي أجلاً ولا يحكم بالتعويض، بل لا حاجة للجوء اليه اطلاقاً حيث يكفي الدفع به اذا اقتضى الأمر فقط.

* يترتب على فسخ العقد اعادة المتعاقدين الى ما كانا عليه قبل العقد.

* يتحمل المتعاقد الذي تسبب في فسخ العقد جبر الضرر الناتج عن ذلك للمتعاقد الآخر.²

ثالثاً/ شروط الانفساخ: يستوجب الانفساخ توفر ثلاثة شروط وهي:

أ- **الشرط الأول:** أن يكون عدم تنفيذ الالتزام بسبب استحالة تنفيذه: يشترط لاستحالة تنفيذ الالتزام العقدي أن تكون هذه الاستحالة مطلقة وكاملة، فالاستحالة المطلقة هي تلك التي تمس الناس كافة وليس المتعاقد فقط، وتجدر الإشارة الى أنه اذا أصبح تنفيذ الالتزام مرهقاً فقط، فان هذا لا يعد استحالة مطلقة، حيث في هذه الحالة تطبق نظرية الظروف الطارئة،³ أما الاستحالة الكاملة فهي الاستحالة التي تشمل كل الالتزامات التي رتبها العقد، أما اذا كانت استحالة جزئية فانه يترتب عن ذلك فسخ العقد.⁴

¹- انظر محمد حسنين، مرجع سبق ذكره، ص 127.

²- فيلاي علي، مرجع سبق ذكره، ص 358.

³- علي علي سليمان، مرجع سبق ذكره، ص 108.

⁴- فيلاي علي، مرجع سبق ذكره، ص 359.

ب- الشرط الثاني: أن تنشأ الاستحالة بعد إبرام العقد: أما إذا وجدت هذه الاستحالة قبل انعقاد عقد النقل الجوي للبضائع ، فإن هذا العقد يكون باطلا بطلانا مطلقا.

ج- الشرط الثالث: أن تكون هذه الاستحالة ناتجة عن سبب أجنبي عن المدين: حيث إذا كان عدم التنفيذ راجع الى خطأ المدين، في هذه الحالة يكون المدين مسؤولا عن التعويض.

رابعاً/ آثار الانفساخ: يترتب بتوفر شروط الانفساخ آثار تتمثل في:

* انقضاء العقد بقوة القانون وبالتالي زواله، فالمدين الذي أصبح التزامه مستحيلا يتحلل من التزامه اتجاه الدائن، ومن ثمة لا يمكن مطالبته بالتنفيذ عن طريق التعويض، ولا مساءلته قانونا، حيث نصت المادة 176 من القانون المدني الجزائري على أنه" اذا استحال على المدين أن ينفذ الالتزام عينا حكم عليه بتعويض الضرر الناجم عن عدم تنفيذ التزامه ما لم يثبت أن استحالة التنفيذ نشأت عن سبب أجنبي لا يد له فيه ويكون الحكم كذلك في حالة تأخر المدين في تنفيذ التزامه".

* يتحلل الدائن من التزاماته اتجاه المدين، وله اذا وفى ببعض التزاماته أن يسترد الأداءات التي قام به عينا أو بالتعويض.

* يتحمل المدين تبعة استحالة تنفيذ الالتزام بسبب أجنبي.

الفرع الثاني: الدفع بعدم التنفيذ في تنفيذ عقد النقل الجوي للبضائع

نصت المادة 123 من القانون المدني الجزائري " في العقود الملزمة لجانبين اذا كانت الالتزامات المتقابلة مستحقة الوفاء جاز لكل من المتعاقدين أن يمتنع عن تنفيذ التزامه اذا لم يقم المتعاقد الآخر بتنفيذ ما التزم به".

فالدفع بعدم التنفيذ هو حق، حيث يكون للمتعاقد الامتناع عن تنفيذ التزامه ما لم يقم المتعاقد الثاني بتنفيذ الالتزام المقابل له ، أي للمتعاقد تأجيل تنفيذ التزاماته الى حين تنفيذ الالتزامات المقابلة.

وينتمي الدفع بعدم التنفيذ الى مبدأ حق الحبس الذي أقره المشرع الجزائري في المادة 200 من القانون المدني الجزائري التي تنص "لكل من التزم بأداء شيء أن يمتنع عن الوفاء به ما دام الدائن لم يعرض الوفاء بالتزام ترتب عليه وله علاقة سببية وارتباط بالتزام المدين..."

أولا/ شروط الدفع بعدم التنفيذ:¹ يقتضي التمسك بعدم التنفيذ تحقق ثلاثة شروط تتمثل في ما يلي:

الشرط الأول - أن يكون العقد عقد تبادلي: يقتصر الدفع بعدم التنفيذ على العقود الملزمة لجانبين،² وهو ما يتميز به عقد النقل الجوي للبضائع، ويرجع سبب ذلك الى تقابل وارتباط التزامات الناقل الجوي والمرسل.

الشرط الثاني - الالتزامات المتقابلة مستحقة الأداء: أي أن الالتزامات التي يتحملها كل متعاقد واجبة التنفيذ، فمثلا للناقل الجوي الدفع بعدم تنفيذ العقد بسبب أن المرسل لم يدفع أجره النقل الواجب دفعها في محطة القيام، وعليه ليس للمتعاقد أن يدفع بعدم التنفيذ اذا كان التزامه قد حل أجله في حين أن الالتزام المقابل الذي يتحمله المتعاقد الآخر لم يحل أجله بعد، كأن يكون المتعاقدان قد اتفقا على أن تنفيذ الالتزامات لا يتم في وقت واحد، وفي هذه الحالة لا يمكن للناقل الجوي الدفع بعدم نقل البضاعة اذا كان الأجرة مستحقة الوفاء في محطة الوصول.

الشرط الثالث - اخلال المتعاقد بالتزامه: كما سبق القول أن الهدف من الدفع بعدم التنفيذ هو تأجيل تنفيذ الالتزام الذي يتحمله المتعاقد الذي يتمسك بهذا الدفع الى حين تنفيذ الالتزام المقابل، وهذا يقتضي للتمسك بالدفع بعدم التنفيذ امتناع المتعاقد عن تنفيذ التزامه.

ولم تشترط المادة 123 من القانون المدني الجزائري أن يكون عدم التنفيذ كلياً أو جزئياً، ومن ثمة يمكن الدفع بعدم التنفيذ ولو أخل المتعاقد جزئياً فقط بالتزامه.

وتجدر الإشارة الى أنه يجب أن يتحلى المتعاقدان عند تنفيذ التزامتهما بحسن النية، وبالتالي يمنع المتعاقد الذي يتمسك بعدم التنفيذ من التعسف في استعمال حقه هذا، ولا يمكنه على وجه

¹- فيلالى علي، مرجع سبق ذكره، ص 263 وما بعدها.

²- أما خارج هذا النطاق فيكون لدينا الحق في الحبس، انظر محمد حسنين، مرجع سبق ذكره، ص 128.

الخصوص أن يتمسك بالدفع بعدم التنفيذ إذا كان هو المتسبب في امتناع المتعاقد الآخر عن تنفيذ التزامه، أو كان قد امتنع هو الأول عن تنفيذ التزامه أو أن التأخر من تنفيذ التزامات المتعاقد الآخر يعد ضئيلا.

كما ليس على من يتمسك بالدفع بعدم التنفيذ أن يوجه اعدار الى من لا يتمسك بهذا الدفع لأنه لا يطالب بالفسخ.¹

ثانيا/ آثار الدفع بعدم التنفيذ: يعتبر الدفع بعدم التنفيذ وسيلة دفاعية في يد المتعاقد الذي يطالب بتنفيذ التزامه، ويقتصر أثر هذا الدفع على هذا الموقف السلبي الى حين قيام المتعاقد بتنفيذ التزامه، وعليه بقاء كل متعاقد متمسكا بموقفه، فان العقد يبقى قائما ولا يتأثر بهذا الوضع ، ويجوز للمتعاقد الذي يتمسك بالدفع بعدم التنفيذ أن يطالب بالتنفيذ الجبري سواء أكان التنفيذ عيني أو عن طريق التعويض، أو يطلب فسخ العقد.²

كما يمكن للمتعاقد المخل بالتزامه كذلك أن يلجأ الى القضاء مدعيا تعسف المتعاقد الآخر في تمسكه بالدفع بعدم التنفيذ أو مطالبا بآجال لتنفيذ التزامه طبقا للمادة 281 من القانون المدني الجزائري.³

ثالثا/ انقضاء الدفع بعدم التنفيذ: ينقضي الدفع بعدم التنفيذ في الحالات التالية:⁴

- إذا تخلى الدائن عن حقه بعدم التنفيذ.
- إذا استفاد المدين المخل بالتزامه من أجل جديد لتنفيذ التزامه.
- إذا قدم المدين تأمينا كافيا يضمن الوفاء بالتزامه.

¹- علي علي سليمان، مرجع سبق ذكره، ص 110.

²- انظر المواد 160، 164، 170 و 171 من القانون المدني الجزائري.

³- التي تنص "... غير أنه يجوز للقضاء نظرا لمركز المدين ومراعاة للحالة الاقتصادية أن يمنحوا آجالا ملائمة للظروف دون أن تتجاوز هذه مدة سنة وأن يوقفوا التنفيذ مع إبقاء جميع الأمور على حالها ...".

⁴- فيلاي علي، مرجع سبق ذكره، ص 363.

وتجدر الاشارة أن حق الدفع بعدم التنفيذ لا يخول للدائن حق امتياز على الشيء، وهذا ما يفهم من المادة 201 من القانون المدني الجزائري

خاتمة

خاتمة

رأينا من خلال هذا البحث مختلف الأحكام التي تنظم عقد النقل الجوي للبضائع، فبعدما قمنا بتحديد مميزاته التي تميزه عن بقية العقود وخاصة تلك الشبيهة به، مما سمح لنا بإبراز خصائصه وتقسيماته، والتي تسمح لنا بتحديد الأحكام القانونية الواجبة التطبيق عليه.

فالنقل الجوي هو ملكية عمومية تمارسها الدولة أو تتنازل عنها لبعض الأشخاص التي تتوفر فيهم شروط معينة، وبالتالي ينتج نوع من الاحتكار الفعلي والقانوني في هذا المجال، وعليه فإن عقد النقل الجوي للبضائع الذي يربط بين طرفين هما الناقل الجوي والمرسل، يخلق نوع من عدم التوازن في العلاقة التعاقدية بينهما.

وفي هذا الخصوص حاول المشرع الجزائري التدخل لمصلحة الطرف الضعيف في هذا العقد، وهذا سواء من خلال التشريع الداخلي، حيث جعله يخضع في إثباته لكل وسائل الإثبات فلم يشترط لإثباته شكل معين، كما أنه لم يحدد مسؤولية الناقل الجوي للبضائع، بل أعطى للقاضي زيادة عن ذلك إبطال أي شرط يراه تعسفي ومجحف في حقه، وهو ما ذهبت إليه الاتفاقيات الدولية وخاصة اتفاقية فارسوفيا المتضمنة توحيد قواعد الطيران المدني الدولي المبرمة في 12 أكتوبر 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي المنعقد في في 28 سبتمبر 1955 التي أخذت بالمسؤولية المحدودة للناقل الجوي للبضائع، وهذا عن طريق تحديد التعويض الذي يلتزم به الناقل الجوي، وقضت كذلك ببطلان أي شرط يقضي باعفاء أو يقرر حد أدنى من مسؤولية الناقل الجوي.

ولكن حماية الطرف الضعيف في عقد النقل الجوي لا يجب أن يكون على حساب الناقل الجوي، فهو يقوم بخدمة عمومية، لا بد من ضمان استمراريتها في أحسن الظروف لذا نجد المشرع الجزائري أصدر قانون رقم 06/98 المحدد لقواعد الطيران المدني، وانضم إلى الاتفاقيات الدولية كاتفاقية فارسوفيا المبرمة عام 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي المبرم في 1955، الذين جعلوا مسؤولية الناقل الجوي تقوم على أساس الخطأ المفترض، حيث يكفي المرسل إثبات الضرر الحاصل للبضاعة وفترة النقل الجوي لإثبات اخلال الناقل الجوي لالتزامه، ويكفي لكي يتحمل الناقل الجوي من هذه المسؤولية اثبات هو وتابعيه أنهم اتخذوا التدابير الضرورية لتجنب وقوع الضرر، على العكس فإن مسؤولية المرسل لا يمكن التحلل منها الا بإثبات السبب الأجنبي.

خاتمة

وبالرغم من أن النقل الجوي للبضائع هو بوابة الاقتصاد الجيد، إلا أنه ما زال ضئيلاً في الجزائر مقارنة بأنواع النقل الأخرى، بالرغم من فتح باب الاستثمار في هذا المجال، ولعل السبب يعود الى أن المرسلين ما زالوا لم يتقوا بعد في هذا القطاع، نتيجة للأخطار التي يتضمنها، وكذلك نتيجة عدم حصولهم على التعويض المناسب نتيجة لأن مسؤولية الناقل الجوي تقوم على أساس الخطأ المفترض، يستبعدا باثباته أنه اتخذ التدابير اللازمة.

وفي الأخير ننوه أن بروتوكول مونتريال الرابع الموقع في 25 من سبتمبر 1975 المعدل لاتفاقية فارسوفي المبرمة في 12 أكتوبر 1929 المتضمنة بعض قواعد النقل الجوي الدولي والمعدلة بمقتضى بروتوكول لاهاي بتاريخ 28 سبتمبر 1955، والذي دخل حيز النفاذ دولياً في 14 جوان 1998، جعل مسؤولية الناقل الجوي موضوعية قائمة بقوة القانون على أساس الخطر (لا الخطأ المفترض)، وهذا عند هلاك أو ضياع أو تلف البضاعة، وهذا بمجرد وقوع الحادث المسبب للضرر أثناء فترة النقل الجوي، وفقاً للمادة الرابعة منه، إلا إذا أثبت أن ذلك كان نتيجة عيب ذاتي في البضاعة، أو نتيجة حالة الحرب اثر النزاع المسلح، أو التغليف المعيب للبضاعة، والذي تم من طرف شخص غير الناقل الجوي أو تابعيه، أو نتيجة اجراءات اتخذتها السلطة العمومية بشأن دخول البضائع أو خروجها أو عبورها. وهو نفس الاتجاه الذي ذهبت اليه اتفاقية مونتريال المبرمة في 28 ماي 1999، المتضمنة توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، والتي دخلت حيز النفاذ دولياً في الرابع من شهر نوفمبر 2003، والتي حلت محل اتفاقية فارسوفي المبرمة في سنة 1929، وهو ما يعد حماية للمرسلين على حساب الناقلين الجويين، مما يساهم في ازدهار النقل الجوي للبضائع.

قائمة المصادر

والمراجع

المصادر:

- الوثائق الدولية

- اتفاقية جوادا لآخارا المبرمة في 18 سبتمبر 1961.
- الاتفاقية الدولية فارسوفيا (كما تسمى باتفاقية وارسو) المؤرخة في 12 أكتوبر 1929.
- بروتوكول لاهاي (La Haye) المبرم عام 1955.

- الوثائق الداخلية

- القانون رقم 06/98 المؤرخ في 28 يونيو 1998 المحدد للقواعد العامة بالطيران المدني الجزائري، ج.ر رقم 48 لعام 1998.
- ج.ر رقم 21، المؤرخة في 23 أبريل 2008.
- ج.ر رقم 76 لعام 1996، المعدل والمتمم بقانون رقم 03/02 المؤرخ في 10 أبريل 2002، ج.ر رقم 25 لعام 2002.

المراجع:

- المراجع العامة

- أحمد محمد محرز، العقود التجارية ونظام الإفلاس، دار الكتب القانونية، مصر، 2003.
- علي البارودي، القانون التجاري اللبناني، الجزء الثاني-العقود وعمليات البنوك التجارية-، الدار المصرية للطباعة والنشر، 1971.
- علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام -مصادر الالتزام- ديوان المطبوعات الجامعية - بين عكنون، الجزائر، سنة 1990.
- فيلاي علي، الالتزامات النظرية العامة للعقد، مطبعة الكاهنة، الدويرة، الجزائر، عام 1997.
- محمد حسنين، الوجيز في نظرية الالتزام، ط 1973، المؤسسة الوطنية للفنون المطبعية، وحدة الرغاية، الجزائر، د.س.ن.
- محمود جلال حمزة، العمل غير المشروع باعتباره مصدرا للالتزام، ط 1985، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، د.س.ن.
- مراد فهيم منير، القانون التجاري-العقود التجارية وعمليات البنوك، د.ط، دار النهضة العربية، القاهرة، د.س.ن.

قائمة المصادر والمراجع

- مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك، ط 2002، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، د.س.ن.

- المراجع المتخصصة

- أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، د.س.ن.
- ثروت أنيس السيوطي، قانون الطيران المدني، ط 1966، دار النهضة العربية، القاهرة، د.س.ن.
- رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، د.ط، جامعة عين شمس، القاهرة، 1988.
- سميحة القيلوبي، القانون الجوي، دار النهضة العربية القاهرة، د.س.ن.
- عبد الفضيل أحمد محمد، القانون الخاص الجوي، ط 2007، دار النهضة العربية، القاهرة.
- عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي، قواعد وأحكام، طبعة 2006، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية.
- فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، دراسة اتفاقية فارسوفيا والبروتوكولات المعدلة لها، الناشر دار النهضة العربية، مطبعة جامعة القاهرة، سنة 1985.
- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الموجز في القانون الجوي -النقل الجوي الوطني والدولي-، ط 2، دار النهضة العربية، القاهرة، د.س.ن.
- محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، ط 2004، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، د.س.ن.
- هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، النقل التجاري الدولي، ط 2000، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، د.س.ن.

- المقالات والمحاضرات

- بلعبور عبد الكريم، محاضرات في القانون الدولي الخاص على ضوء التعديلات التي جاء بها قانون 10/05 لسنة 2005، السنة الجامعية 2008/2007.

- الرسائل و الأطروحات العلمية

- التليل عبد الستار، الأسباب القانونية لدفع مسؤولية الناقل الجوي، رسالة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق ببن عكنون، جامعة الجزائر.
- بوكموش سرور، النظام القانوني للاستثمار في مجال الطيران المدني، رسالة الماجستير، دفعة 2002/2001، كلية الحقوق، بن عكنون، جامعة الجزائر، د.س.ن.

قائمة المصادر والمراجع

- سعيد بنحمانى، مسؤولية الناقل الجوي دراسة مقارنة في ضوء اتفاقية فانسوفيا المعدلة والقانونين المغربي والعراقي، رسالة لنيل درجة ماجستير في الدراسات القانونية معهد البحوث والدراسات العربية بغداد، العراق، د.س.ن.

- المراجع الأجنبية

- A. Zahi, Droit des transports, T 1, Office des publications universitaires, 1994, Ben Aknoun, Alger.
- Annuaire statistique du secteur année 2008, Ministère des transports, 2008.
- George Ripert, et Rene Roblot ,traite du droit commercial, T 2 ,1 édition par Philippe delebecque et Michel germain, 1996 ,imprimerie barneoud bonchamp –les– laval , France.
- Jean Michel Jacque ,le contrat international 2 édition, Dalloz, 1999.
- Roger Sait-alary, contract de transport de marchandises, juriclasseur 1979, Fascicule C1.

الفهرس

الفهرس

الصفحة	العنوان
1	مقدمة
الفصل الأول: ماهية عقد النقل الجوي للبضائع	
6	المبحث الأول: مفهوم وتكوين عقد النقل الجوي للبضائع
6	المطلب الأول: مفهوم عقد النقل الجوي للبضائع
6	الفرع الأول: تعريف عقد النقل الجوي للبضائع
8	الفرع الثاني: خصائص عقد النقل الجوي للبضائع
12	المطلب الثاني: تكوين عقد النقل الجوي للبضائع
13	الفرع الأول: تقسيمات عقد النقل الجوي للبضائع
22	الفرع الثاني: أركان عقد النقل الجوي للبضائع
26	المبحث الثاني: آثار عقد النقل الجوي للبضائع
26	المطلب الأول: الالتزامات المترتبة على عقد النقل الجوي للبضائع
26	الفرع الأول: التزامات الناقل في عقد النقل الجوي للبضائع
43	الفرع الثاني: التزامات المرسل في عقد النقل الجوي للبضائع
49	المطلب الثاني: عوارض تنفيذ عقد النقل الجوي للبضائع
49	الفرع الأول: الظروف الطارئ في تنفيذ عقد النقل الجوي للبضائع
55	الفرع الثاني: السبب الأجنبي في تنفيذ عقد النقل الجوي للبضائع
الفصل الثاني: المسؤولية المترتبة على عقد النقل الجوي للبضائع وجزاء عدم تنفيذه	
61	المبحث الأول: المسؤولية المترتبة على عقد النقل الجوي للبضائع
61	المطلب الأول: شروط إنعقاد المسؤولية المترتبة على عقد النقل الجوي للبضائع
61	الفرع الأول: شروط إنعقاد المسؤولية المترتبة على عقد النقل الجوي للبضائع بالنسبة للمرسل
66	الفرع الثاني: شروط إنعقاد المسؤولية المترتبة على عقد النقل الجوي للبضائع بالنسبة للناقل
74	المطلب الثاني: آثار المسؤولية المترتبة على عقد النقل الجوي للبضائع
74	الفرع الأول: دعوى المسؤولية أو التحكيم في عقد النقل الجوي للبضائع
81	الفرع الثاني: التعويض في عقد النقل الجوي للبضائع
86	المبحث الثاني: جزاء عدم تنفيذ عقد النقل الجوي للبضائع
86	المطلب الأول: فسخ عقد النقل الجوي للبضائع
86	الفرع الأول: مفهوم الفسخ في عقد النقل الجوي للبضائع
88	الفرع الثاني: آثار الفسخ في عقد النقل الجوي للبضائع
89	المطلب الثاني: إنفساخ عقد النقل الجوي للبضائع والدفع بعدم التنفيذ
89	الفرع الأول: الإنفساخ في عقد النقل الجوي للبضائع
91	الفرع الثاني: الدفع بعدم التنفيذ في تنفيذ عقد النقل الجوي للبضائع

الفهرس

95	خاتمة
98	قائمة المصادر والمراجع
102	الفهرس

ملخص الدراسة

ملخص الدراسة

دراسة النقل الجوي للبضائع، يستلزم دراسة العقد الذي يسمح بتحقيق هذا النوع من النقل، وهو عقد النقل الجوي للبضائع، وخاصة وأن البحوث العلمية الجزائرية في هذا الصدد ضئيلة جدا ان لم نقل منعدمة. حيث أقر في هذا الصدد أن أي نقل جوي للبضائع لا بد من أن يتم بموجب عقد.

لهذه الأسباب قامت مختلف الدول بسن أحكام خاصة بالنقل الجوي في قانون يسمى القانون الجوي أو كما يطلق عليه المشرع الجزائري اسم " قانون الطيران المدني" وهو الاطار المنظم للملاحة الجوية والنقل الجوي بصفة عامة.

The summary

Studying the air transport of goods requires studying the contract that allows this type of transport to be achieved, which is the contract for the air transport of goods, especially since Algerian scientific research in this regard is very little, if not non-existent. In this regard, it was recognized that any air transport of goods must be carried out under a contract.

For these reasons, various countries have enacted special provisions for air transportation in a law called the Law The Air Force, or as the Algerian legislator calls it, "Civil Aviation Law," is the regulating framework For air navigation and air transport in general.