

التزام الناقل الجوي بضمان سلامة البضائع في التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية

Air carrier's obligations to ensure the safety of goods in the
Algerian legislation and international agreements

*

فريال شقاقة

جامعة البليدة 2، كلية الحقوق والعلوم السياسية، الجزائر.

ferieltaj@yahoo.com

وهيبة بن ناصر

جامعة البليدة 2، كلية الحقوق والعلوم السياسية، الجزائر.

wbennacer@hotmail.fr

تاريخ النشر: 2019/12/12

تاريخ القبول: 2019 / 10 / 27

تاريخ الاستلام: 2019 / 09 / 12

الملخص :

يلتزم الناقل الجوي بعدة إلتزامات عقدية بخصوص نقله للبضائع من مكان إلى آخر، يتم على أساسها إبرام عقد النقل ليكون مستوفيا لكل الشروط القانونية والموضوعية، وأولها استلام البضاعة من المرسل في مطار القيام أو في أي مطار آخر يتفق عليه، وأخيرا تسليمها للمرسل إليه لتكون هذه آخر محطة قانونية ينتهي بها عقد النقل الجوي، ولعل أهم ما يفرزه هذا العقد هو إلزامية إيصال الناقل الجوي للبضاعة في الوقت المحدد لها مع المحافظة على سلامتها.

الكلمات المفتاحية : الشاحن، النقل الجوي، بذل العناية، البضاعة.

*

المؤلف المرسل .

Abstract:

The carrier is bound to several contractual obligations, regarding carrying goods from one place to another on the basis, of which the contract of carriage which fulfills all its legal and objective conditions is concluded, The first of these objectives is the reception of the goods from the consignor at the airport or at any agreed upon airport, and handing them over to the addressee. This would be the last legal step of the air carriage contract. an important feature of goods carriage contract is the obligation by the shipper to deliver the goods safely, carefully and on time.

Keywords: shipper ; Air transport ; care ; goods.

المقدمة :

النقل هو الغرض الأساسي الذي يسعى إليه المرسل والالتزام الرئيسي الذي يتعهد الناقل الجوي بتنفيذه، بهدف توصيل البضاعة من نقطة الإنطلاق إلى نقطة الوصول، فالناقل مجبر على إجراء النقل المتفق عليه، محافظا طوال الرحلة على سلامة البضائع المنقولة وإيصالها في أحسن وضع.

على هذا الأساس عالج المشرع الجزائري موضوع النقل الجوي عن طريق إصدار قانون الطيران المدني رقم: 06/98¹ المعدل والمتمم بالقانون رقم: 05/2000² والأمر رقم: 10/03³ والقانون رقم: 02/08⁴ والقانون رقم: 14/15⁵، وكذا النقل الجوي الدولي بالمصادقة على اتفاقية وارسو المؤرخة في: 12 أكتوبر 1929، التي تعد الاتفاقية الأم المتضمنة توحيد بعض قواعد النقل الجوي، والتي تم تعديلها بموجب بروتوكول لاهاي عام 1955 المؤرخ في: 28 سبتمبر

1955، وعدلت مرة أخرى بروتوكول جوادا لآخارا لسنة 1961، وبروتوكول غواتيمالا سيتي 1971 الذي لم يدخل حيز النفاذ دوليا، بالإضافة إلى التعديل الأخير بموجب بروتوكولات مونتريال الأربعة عام 1975 وكذا اتفاقية مونتريال لعام 1999، والتي مازالت الجزائر متحفظة بخصوص المصادقة عليهم أيضا.

أدى تعدد التشريعات أعلاه إلى تباين الآراء حول تحديد طبيعة المسؤولية الواقعة على عاتق الناقل الجوي حال اخلاله بأحد التزاماته، من أهمها ضمان سلامة البضائع المنقولة جوا والمحافظة عليها، ولعل المشرع الجزائري أولى بدوره أهمية كبيرة لهذا الموضوع، الأمر الذي يستدعي البحث من خلال هذه الدراسة عن مدى توافق موقف هذا الأخير مع الإتفاقيات الدولية في تحديد طبيعة المسؤولية المتعلقة بمبدأ المحافظة على سلامة البضائع؟، وهل تمكن بموقفه هذا من تحقيق التوازن بين مصلحة الناقل الجوي من جهة والمرسل من جهة أخرى، أم أنه اكتفى بتحقيق مصلحة طرف على حساب طرف آخر؟.

للإجابة على هذه الإشكالية تم اتباع منهجين أساسيين حسب ما تطلبته خصوصية وطبيعة هذه الدراسة، فاعتمدنا على المنهج التحليلي لأنه المنهج الملائم لتحليل ومناقشة النصوص القانونية المختلفة المتعلقة بالنقل الجوي، كما اعتمدنا على المنهج

الوصفي عن طريق وصف وجمع المعلومات العلمية القانونية الدقيقة، لدراسة طبيعة الالتزام وأساس المسؤولية الواقعة على عاتق الناقل الجوي حال إخلاله بالتزاماته، والآثار المترتبة على ذلك.

وعليه تم تقسيم الدراسة إلى خطة منهجية تتضمن مبحثين، عاجلنا في الأول مضمون إلتزام الناقل الجوي بضمان سلامة البضائع، تطرقنا فيه إلى مختلف التعاريف الفقهية والقانونية المتعلقة بضمان سلامة البضائع المنقولة جوا، كما تناولنا من خلاله تحديد المسؤول عن تنفيذ هذا الإلتزام، وأساس المسؤولية فيه، أما في المبحث الثاني فقد درسنا الآثار المترتبة على إخلال الناقل الجوي بالالتزام سلامة البضائع، تطرقنا فيه إلى حالات وشروط هذا الإخلال وكذا الجزاء المترتب على الناقل الجوي جراء الإخلال بمبدأ سلامة البضائع.

المبحث الأول: مضمون إلتزام الناقل الجوي بضمان سلامة

البضائع :

لعل الالتزام بالسلامة فكرة قانونية ابتدعها القضاء حديثا، ما يستلزم التعريف بها فيما يلي:

المطلب الأول: التعريف بمبدأ الالتزام بضمان سلامة البضائع

المنقولة جوا:

يعد الإلتزام بضمان السلامة من المسائل القانونية التي كانت ومازالت تثير جدلا فقهيًا وقضائيًا واسعًا، سنوضحه فيما يلي:

الفرع الأول: التعريف الفقهي والقانوني لمبدأ الإلتزام بضمان السلامة:

للاصول إلى تحديد المقصود بضمان الناقل الجوي لسلامة البضائع لابد من التطرق إلى التعريف الفقهي ثم التعريف القانوني لمبدأ ضمان السلامة.

أولاً/ التعريف الفقهي: عُرِف مصطلح ضمان السلامة في الفقه بأنه: «التعهد بتقديم شيء خال أو برئ من العيوب»⁶، واتجه آخرون إلى تعريفه حسب شروطه، على أنه: «يقتضي توافر عدد من الشروط وهي أن تتجه أحد المتعاقدين إلى المتعاقد الآخر، من أجل الحصول على منتج أو خدمة معينة، أن يوجد خطر يهدد المتعاقد طالب هذه الخدمة أو المنتج، أن يكون الملزم بتقديم الخدمة أو مهنيًا محترفًا»⁷.

ثانياً/ التعريف القانوني: لم تعرف التشريعات المقصود بمبدأ الإلتزام بضمان سلامة البضائع، إلا أنه تم التطرق إلى إلزامية المحافظة على البضائع المشحونة جواً من خلال إيصالها سليمة خالية من العيوب إلى مقصد الوصول، فباستقراء نص 146 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم: 06/98 فقد نصت على أنه: «يكون

الناقل بالطائرة مسؤولاً عن الخسائر والأضرار الناتجة عن ضياع أو تلف أو خسارة تصيب الأمتعة المسجلة أو الشحن ...» .

وقد فرقت كل من الإتفاقيات الدولية وقانون الطيران المدني الجزائري رقم: 06/98 بين مصطلح الشحن والأمتعة والبضائع، حيث تعد هذه الأخيرة كل الممتلكات التي تحمل على متن الطائرة بخلاف البريد والمؤن والحقائب والأمتعة وتدخل ضمن الأضرار التي تصيب البضائع ، أما الشحن الجوي فهو نقل هذه البضائع بالطائرات من مكان لآخر ومن دولة إلى أخرى ويشمل كل شبكات المعلومات والنقل الفعلي بالطائرات والمعدات والمخازن والمستودعات ومعدات المناولة والتغليف، أما الأمتعة سواء المسجلة أو غير المسجلة يقصد بها حقيبة السفر وما يحمله المسافر معه والتي تدخل ضمن الأضرار التي تصيب المسافرين.

يستند مبدأ الالتزام بالمحافظة على البضائع من طرف الناقل الجوي في أساسه على فكرة الحراسة، هذه الأخيرة التي تعني حفظ الشيء، فالحارس ليس مكلف فقط بحراسة الأشياء، بل تجعله مسؤولاً عن الأضرار التي تنشأ عنه طبقاً لنص المادة 1384 فقرة الأولى من التقنين المدني الفرنسي⁸.

بالمقابل نص المشرع الجزائري ضمن نص المادة 138 فقرة 1 من القانون المدني على أنه: «كل من تولى حراسة شيء وكانت له قدرة

الإستعمال والتسيير والرقابة، يعتبر مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء»⁹.

مما يستلزم على الناقل الجوي حراسة البضاعة المنقولة عن طريق الجو، فالناقل تربطه علاقة التبعية التي يكون قوامها ركن السلطة وركن الإشراف والرقابة والتوجيه، ويقصد بالبضاعة ما سلم للناقل الجوي بقصد نقله وتم عنه تحرير استمارة أو خطاب نقل¹⁰.

نستنتج مما سبق أنه تكون للناقل الجوي السيطرة المطلقة على البضاعة المنقولة والتي لا تتوفر حال نقل المسافر الذي يمكنه الاعتناء بنفسه، عكس طبيعة البضاعة التي تكون جامدة يتحكم بها الناقل الجوي متى كانت تحت حراسته لتتحقق مسؤوليته عليها، والتي تنتهي حال تسليم البضاعة للمرسل إليه، أي أن المسؤولية تتقرر منذ تخلي المرسل على البضاعة لصالح الناقل الجوي ودخولها في حراسته، إلى فترة تسلمها من طرف المرسل إليه.

الفرع الثاني: تحديد المسؤول عن تنفيذ الإلتزام بمبدأ المحافظة على

البضائع المنقولة جوا:

من المتفق عليه أنه لن تكون هناك رحلة جوية إلا عن طريق الناقل الجوي، الذي يستعين بمجموعة تابعين له كل في مجال اختصاصه.

أولاً/ الناقل الجوي: لم تعرف اتفاقية وارسو لعام 1929 الناقل الجوي، مما أثار العديد من الإشكالات لتحديد من هو الذي يتصف بصفة الناقل، وعلى من تقع المسؤولية، لذا صدرت اتفاقية "جوادا لآخارا" لعام 1961 المكمللة لاتفاقية وارسو، التي هدفت إلى توحيد بعض القواعد الخاصة بالنقل الجوي الدولي.

وعليه فرقت اتفاقية "جوادا لآخارا" 1961 بين "الناقل الفعلي" و"الناقل المتعاقد"، كمايلي¹¹:

1/ عرفت الناقل المتعاقد في نص المادة الأولى فقرة "ب" على أنه: « كل شخص يكون طرفاً في عقد نقل خاضع لاتفاقية وارسو ومبرم مع الراكب أو المرسل » .

2/ عرفت الناقل الفعلي في نفس المادة السابقة فقرة "ج" بأنه: « يقصد به شخص آخر غير الناقل المتعاقد يقوم بمقتضى إذن من الناقل المتعاقد بكل النقل المشار إليه في الفقرة "ب" أو بجزء منه، ولكنه ليس بالنسبة إلى هذا الجزء ناقلاً متتابعاً بالمعنى المقصود في اتفاقية وارسو، ويفترض هذا الإذن إلى أن يثبت العكس » .

وعليه فإن الناقل الفعلي ليس طرفاً في عقد النقل الجوي، ولكن تترتب عليه مسؤولية بالرغم من كونها محدودة في حدود ما قام به من نقل¹²، عكس الناقلون المتتابعون الذين يتولون مرحلة من

مراحل النقل المتتابعة، كون الناقل المتتابع يمثل طرفا في العقد، كونه ينفذ مرحلة معينة منه¹³.

ثانيا/ تابعو الناقل الجوي: لقد ورد ذكر كلمة « تابع » صلب العديد من فصول اتفاقية وارسو، إلا أن هذه الأخيرة لم تحدد معنى التابع و لا من هم تابعوا الناقل الجوي، ويمكن القول بأنهم الأشخاص الذين لهم صلة بتنفيذ عملية النقل وفي مقدمتهم الأشخاص الذين تربطهم بالناقل علاقة تبعية مباشرة و يكونوا خاضعين لرقابة الناقل و يتلقون الأوامر منه و هم قائد الطائرة وأعضاء طاقمها والمضيفات على متنها و العمال المعهود لهم حفظ البضاعة وشحنها و رصها و كذلك نجد الأشخاص الذين يستعين بهم الناقل الجوي في تنفيذ التزاماته من غير الفئة السابقة من ذلك مثلا أن يعهد الناقل لناقل آخر مهمة رعاية الطائرة وفحصها عند نزولها بمطاره أو مهمة نقل البضائع، ويرى الأستاذ قوديس أن كلمة تابع تشمل كل الأشخاص الذين يستعين بهم الناقل في تنفيذ ما التزم به¹⁴.

المطلب الثاني: : أساس مسؤولية الناقل الجوي لإخلاله بالتزام

ضمان السلامة في نقل البضائع

اختلفت الأنظمة القانونية حول تحديد طبيعة الإلتزام الذي يلتزم به الناقل الجوي عند نقله للبضائع، وعليه سنحدد مبدأ الإلتزام بضمان سلامة البضائع ضمن الاتفاقيات الدولية، ومن ثم التشريع الجزائري.

الفرع الأول: أساس مسؤولية الناقل الجوي ضمن القواعد الدولية :

سنحدد أساس مسؤولية الناقل الجوي ضمن هذا الفرع من خلال تحديدها ضمن اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي المعدل لها وكذا الإتفاقيات الدولية الأخرى المعدلة والمالية لها.

أولاً/ اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكول لاهاي 1955: اتجه المندوبون المجتمعون في وارسو عام 1929 على أن الناقل الجوي يلتزم التزاماً تعاقدياً ببذل عناية لضمان البضائع التي تعهد بنقلها، مع قلب عبء الإثبات¹⁵، حيث نصت المادة 18 من الاتفاقية على أنه: «يسأل الناقل 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 الجوي»¹⁶.

كما تضمنت المادة 20 من اتفاقية وارسو 1929 على مايلي: «لا يكون الناقل مسؤولاً إلا إذا أثبت أنه وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها»¹⁷.

إن الخطأ حسب اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكول لاهاي 1955 يتحقق حال تضرر البضاعة، والتي تتطلب التدخل الدائم لسلامتها، فقد اعتبرت هذه الاتفاقية مصدر التزام الناقل هو عقد النقل الجوي، وعليه فإن المسؤولية الناشئة عن الإخلال به هي مسؤولية

عقدية، وليست تقصيرية، فاعتبرت الاتفاقية أن مضمون التزام الناقل في ضمان وصول البضاعة سالمة هو مجرد التزام ببذل عناية وليس تحقيق نتيجة، تتمثل في اتخاذ التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر، ويقع عبء الإثبات على عاتق الناقل نفسه، فمضمون التزامه هو التزام ببذل عناية مع قلب عبء الإثبات¹⁸.

ثانيا: بروتوكول مونتريال الرابع 1975 واتفاقية مونتريال 1999

تبنى بروتوكول مونتريال الرابع 1975 المعدل لاتفاقية فارسوفيا المسؤولية الموضوعية لعملية نقل البضائع، مسؤولية الناقل الجوي على أساس الضرر الواقع في حالة هلاك البضاعة أو ضياعها أو تلفها، على أساس أن الواقعة حدثت أثناء فترة النقل الجوي، ولا يستطيع الناقل الجوي دفع هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر قد نتج عن سبب من الأسباب المذكورة في المادة 18 من نفس البروتوكول، بنصها على أنه: « يسأل الناقل في حالة هلاك أو ضياع أو تلف البضاعة إذا حصل الضرر أثناء فترة النقل الجوي »¹⁹.

لكن من خلال بروتوكول مونتريال 1975 نجد أنه في حالة تأخر الناقل الجوي عن إيصال البضائع في الميعاد المحدد، فقد يكون للتأخير علاقة بتلف أو هلاك البضاعة، وعليه فنجد البروتوكول قد أبقى المسؤولية في هذه الحالة على أساس الخطأ المفترض، لكن لا بد من التمييز بين حالتين²¹:

- الأضرار التي تلحق بالبضاعة ذاتها تلفها أو هلاكها نتيجة التأخير.

- الأضرار الناتجة عن التأخير في تسليم البضاعة إلى المرسل إليه دون تلف.

حيث أنه في الحالة الأولى نطبق المسؤولية الموضوعية، لكن في الثانية تؤسس على أساس الخطأ المفترض.

أما عن اتفاقية مونتريال 1999 فقد نصت في المادة 18 فقرة 1 من على أنه: «يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف البضائع أو ضياعها أو تعيبها بشرط أن تكون الحادثة التي ألحقت الضرر على هذا النحو قد وقعت فقط خلال النقل الجوي»²⁰.

ونصت المادة 19 من نفس الاتفاقية على أنه: «يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل البضائع بطريق الجو، غير أن الناقل لا يكون مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير إذا اثبت أنه وتابعه ووكلائه كافة التدابير الضرورية لتفادي الضرر أو أنهم استحال عليه أو عليهم مثل هذه التدابير»²².

من خلال استقراء نصوص اتفاقية مونتريال 1999 خاصة المواد من 18 إلى 20 يتضح لنا أنها عدلت في أساس مسؤولية الناقل الجوي، لكن لا بد أن نفرق بين الحالات التالية:

• فيما يتعلق بالأضرار التي تلحق بالبضاعة كالتلف أو الضياع أو تعيبها فإن مسؤولية الناقل الجوي في هذه الحالة مسؤولية موضوعية قوامها الضرر تقوم على أساس المخاطر طبقا للمادة 18، إلا أن هذه الإتفاقية قد أتاح في نفس الوقت للناقل الجوي دفع مسؤوليته في الفقرة 02 من المادة في الحالات المماثلة التي وردت في بروتوكول مونتريال 1975.

• أما بالنسبة لحالات التأخير في نقل البضائع فإن الإتفاقية وفق المادة 19 أبقت على الطبيعة العقدية لمسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ العقدي المفترض الذي يقبل إثبات العكس، أي أن الناقل الجوي يعتبر مسؤولا عن الضرر الناشئ عن التأخير في نقل البضائع ما لم يثبت بأنه وتابعوه ووكلائه قد اتخذوا كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر أو استحال عليهم ذلك.

ومؤدى ذلك أن اتفاقية مونتريال قد ترددت في موقفها بين الأخذ بالمسؤولية العقدية تارة والمسؤولية الموضوعية تارة أخرى.

الفرع الثاني: أساس مسؤولية الناقل الجوي ضمن قانون الطيران المدني الجزائري

إن مسؤولية الناقل الجوي في التشريع الجزائري تخضع لأحكام القانون رقم: 06/98 المتعلق بالطيران المدني، والملاحظ من خلال استقراء نصوصه أن المشرع قد اعتمد في تقنينه على اتفاقية وارسو

1929 وبرتوكول لاهاي 1955 بشكل واضح، بما أن الجزائر قد صادقت عليهما بموجب المرسوم رقم: 74/64 المؤرخ في 02 مارس 1964²³، دون المصادقة على باقي الاتفاقيات الموالية لهما، ولعل هذا يرجع إلى طبيعة النقل الجوي في الجزائر، فاتجه المشرع إلى جعل مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية عقدية أساسها الخطأ المفترض محلها بذل عناية كافية لسلامة البضاعة التي تكون تحت حراسته، غير أنه لم يصرح بشكل واضح من خلال قانون الطيران المدني الجزائري رقم: 06/98 المعدل والمتمم، على عبارة الإلتزام بالسلامة، إلا أنه يفهم ذلك ضمناً من خلال المادة 146 في فقرتها الأولى التي نصت على مايلي: «يكون الناقل بالطائرة مسؤولاً عن الخسائر و الأضرار الناتجة عن ضياع أو تلف أو خسارة تصيب الأمتعة المسجلة أو الشحن شرط أن يكون السبب الأصلي للخسارة قد حدث في الوقت الذي كانت فيه الأمتعة المسجلة أو الشحن تحت حراسة الناقل الجوي، سواء كان ذلك في المطار أو على متن الطائرة أو في أي مكان، في حالة هبوط هذه الأخيرة خارج محطة جوية...»²⁴.

بناء على ما سبق نستنتج أنه كل من أحكام اتفاقية وارسو 1929 وبرتوكول لاهاي 1955 وقانون الطيران المدني الجزائري 06/98 قد اعتبروا طبيعة مسؤولية الناقل الجوي عن عملية نقل البضائع هي مسؤولية عقدية أساسها الخطأ المفترض، الذي يلتزم من خلاله الناقل ببذل العناية اللازمة باتخاذ التدابير الضرورية هو وتابعوه،

بهدف تحقيق التوازن بين مصالح الناقلين ومصالح الركاب أو الشاحن .

المبحث الثاني: أثار إخلال الناقل الجوي بالتزام سلامة البضائع

كما سبق ذكره فإن مسؤولية الناقل الجوي عن سلامة البضائع هي مسؤولية أساسها الخطأ المفترض تتطلب بذل عناية من طرف الناقل الجوي ضمن إتفاقية وارسو 1929 وبروتوكول لاهاي 1955 المعدل لها وكذا قانون الطيران المدني الجزائري رقم: 06/98، أما ضمن إتفاقية مونتريال 1999 فإن المسؤولية تكون على أساس المخاطر تتطلب تحقيق نتيجة، وعليه تحدد المسؤولية بناء على حالات معينة تستلزم شروطا، سنوضحهما فيمايلي:

المطلب الأول: حالات وشروط إخلال الناقل الجوي بالتزاماته لضمان سلامة البضائع:

يقع على عاتق الناقل الجوي إلتزام مهم يتمثل في المحافظة على سلامة البضائع، ضمن الحالات ووفق الشروط المحددة فيمايلي:

الفرع الأول: حالات إخلال الناقل الجوي بالتزاماته لضمان سلامة البضائع

نسجل عدة حالات على أساسها تقوم مسؤولية الناقل الجوي هي:

أولا/ هلاك البضاعة: يشترط لاعتبار البضائع في حكم الهلاك توافر شرطين²⁵:

1- عدم تسليم الناقل البضائع أو الأمتعة إلى المرسل إليه في الميعاد المعين.

2- عدم إخطار الناقل المرسل إليه بالحضور لتسلم الأمتعة أو البضائع خلال 30 يوما من تاريخ انقضاء الميعاد المعين للتسليم، ويكون الإخطار بكتاب مسجل بعلم الوصول أو بإنذار رسمي على يد محضر، وفي أحوال الإستعجال يجوز ببرقية أو فاكس أو تلکس أو أي وسيلة أخرى سريعة، وإذا لم يكن قد حدد ميعاد التسليم، فيحسب هذا الميعاد من تاريخ انقضاء الميعاد الذي استغرقه الناقل الجوي في النقل إذا وجد في نفس الظروف، ومن ثم يكون الناقل مسئولا عن تعويض الضرر الذي يحدث في حالة هلاك البضاعة.

ثانيا/ تلف البضاعة: تنص المادة 152 فقرة 2 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم: 06/98 على وجوب أن يوجه المرسل إليه للناقل احتجاجا في حالة تلف البضائع فور اكتشاف التلف في مهلة أقصاها 07 أيام ابتداء من تاريخ تسلمها، ولم تحدد المدة طبيعة التلف أكان كلياً أو جزئياً، إلا أنه بالرجوع لإتفاقية وارسو نجد مدة التلف الكلي للبضاعة حددت بـ: 14 يوما في نص المادة 26 فقرة 02.

نجد أنه في كلا من اتفاقية وارسو 1929 وقانون الطيران المدني الجزائري رقم: 06/98 لم تنظم حالة التلف الجزئي للبضائع، وقد توصل الاجتهاد في بعض الدول إلى اعتبار الآجال المنصوص عليها في اتفاقية وارسو الخاصة بالتلف الكلي لا تنطبق على حالة التلف الجزئي كون النص القانوني لم يتناول التلف الجزئي، لذا فالمرسل إليه عليه أن يخضع للإجراءات المحددة في القوانين الداخلية عند تعرض البضاعة للتلف²⁶.

كما تضمنت اتفاقية مونتريال لسنة 1999 في المادة 31 فقرة 02 وجوب توجيه المرسل إليه احتجاجا إلى الناقل فور اكتشاف التعيب، وعلى الأكثر خلال 14 يوما بالنسبة للبضائع اعتبارا من تاريخ تسليمها.

ثالثا/ تأخر وصول البضاعة: يقع على عاتق الناقل الجوي عبء احترام مواعيد النقل، وإلا أخل بالتزاماته التعاقدية، إلا أنه نجد أن مبدأ التأخير لقي معارضة من قبل الناقلين الجويين، مما جعل من شركات الطيران الأعضاء بالاتحاد الدولي للنقل الجوي بإدراج شروط في العقود شروط في عقود النقل التي تصدرها تقضي بأنه: «ليس هناك اشتراط على إتمام النقل في مدة محددة، وبأن ساعات الرحيل والوصول المبينة في جداول مواعيد الناقلين الجويين أو في أي وثائق أخرى لا تعد جزءا من عقد النقل»²⁷.

إلا أنه حسب اتفاقية وارسو 1929 نجد أنه لا يصح في حالة عدم الاتفاق على ميعاد محدد للنقل أن يعتبر الناقل نفسه حراً في إتمام النقل حيثما يشاء، بل إنه يلتزم بتنفيذ النقل في الميعاد المعقول، أي الميعاد المعتاد لنفس الرحلة في مثل الظروف الجوية المحيطة²⁸، وقد يكون الميعاد المتفق عليه بين المرسل والناقل الجوي هو الوقت المسجل في تذكرة السفر أو في لائحة مواعيد الرحلات أو أوقات أخرى تم الاتفاق عليها، وأحياناً لا وجود لتحديد موعد معين للوصول خاصة في نقل البضائع²⁹.

ونصت إتفاقية مونتريال 1999 في مادتها 19 على مسؤولية الناقل الجوي عن حالة التأخير في تنفيذ عقد النقل الجوي بقولها: "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجوي".

وعليه تلقي هذه المادة إلتزام على عاتق الناقل الجوي كالإلتزام المحدد ضمن إتفاقية وارسو وبروتوكول لها، المتمثل في نقل البضائع في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد المعقول، عند غياب الاتفاق، وفي حالة التأخر يجب على المرسل إليه تقديم احتجاج خلال 21 يوماً على الأكثر من التاريخ الذي تكون فيه الأمتعة أو البضائع قد وضعت تحت تصرفه بناء على نص المادة 31 فقرة 02 السابق ذكرها، ويجب أن يقدم كل احتجاج كتابياً ويعطى أو يرسل في غضون المواعيد المحددة ضمن نص المادة أعلاه.

الفرع الثاني: شروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي لضمان سلامة البضائع

لقيام مسؤولية الناقل الجوي عن إخلاله بمبدأ ضمان المحافظة على البضائع نتيجة خطئه، لابد من توفر شروط محددة، تتمثل في:

أولاً/ شرط حدوث الضرر على البضاعة نتيجة واقعة: لا تنعقد المسؤولية إلا إذا لحق الضرر بالبضائع، الذي يلزم الناقل بتعويضها، وقد حصرت اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها صور الضرر في ثلاثة أمور هي: هلاك البضاعة، تلفها، ضياعها³⁰.

وقد حددت المادة 18 فقرة 01 من إتفاقية مونتريال 1999 صور الضرر الذي قد يلحق بالبضاعة فجعلتها الهلاك أو الضياع أو التلف، وعلى ذلك يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالبضائع في هذه الأحوال سواء كان الضرر كلي أو جزئي، كأن تتحطم الطائرة أو تهلك بما تحمل أو في حالة فقدان على إثر سرقة أو خطأ في تسليم البضاعة عن طريق الخطأ أو العمد لشخص آخر، ولا يكفي حدوث الضرر لكي تنعقد مسؤولية الناقل الجوي لكن يلزم أن يكون الضرر ناتجاً عن واقعة ما خلال النقل الجوي، جراء كل الأسباب الممكنة للضرر.

ثانياً/ شرط حدوث الضرر أثناء فترة النقل الجوي: حددت اتفاقية وارسو 1929 المقصود بفترة النقل الجوي بأنها الفترة التي تكون

البضائع أثناءها في حراسة الناقل الجوي سواء في المطار أو داخل الطائرة أو في مكان ما حالة الهبوط الاضطراري، ويلزم توفر شرطين لقيام هذه لفترة تتمثلان في³¹:

- أن تكون البضاعة في حراسة الناقل حتى يسال عن التقصير.

- أن تكون الحراسة متحققة في المجال الجوي .

وتضمنت المادة 18 فقرة 2 و 3 من إتفاقية مونتريال 1999 أن الناقل الجوي يكون مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف البضائع أو ضياعها أو تعييبها بشرط أن يكون الحادث الذي ألحق الضرر على هذا النحو قد وقع خلال فترة النقل الجوي، وبالتالي فقد وسعت نص المادة من النطاق الزمني في نقل البضائع بحيث يتطابق مع فترة تنفيذ عقد النقل، لكن مع الأخذ بعين الاعتبار الفقرة 04 من نص المادة أعلاه.

وعليه فإن مسؤولية الناقل الجوي عن سلامة البضاعة ضمن إتفاقية مونتريال تبدأ منذ لحظة قبوله وتسلمه البضاعة، فالعبرة بأن تكون البضاعة في حراسته، ولا تنتهي مسؤوليته إلى بتسليم البضاعة للمرسل إليه، فالنقل ملتزم بضمان سلامة البضاعة التي في حراسته، سواء أكانت هذه الحراسة سابقة لعملية النقل الجوي، أو لاحقة لها مادامت الحراسة بعد تنفيذ هذه العملية³².

المطلب الثاني: جزاء إخلال الناقل الجوي بمبدأ سلامة البضائع:

المتعارف عليه أن الناقل الجوي ملزم بتعويض الضرر الذي أصاب البضائع المشحونة، إلا أنه توجد حالات يتم فيها انتفاء مسؤولية الناقل الجوي.

الفرع الأول: استيفاء التعويض:

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

أولاً/ في الأنظمة التي تأخذ بمبدأ الخطأ المفترض كأساس لمسؤولية الناقل الجوي: حددت هذه الأنظمة التعويض بحده الأقصى وهذا لمصلحة الناقل الجوي حتى لا يتضرر من نسبة التعويض، بهدف تحسين صناعة النقل الجوي وتشجيع الإستثمار فيها.

1/ الحد الأقصى للتعويض وفق اتفاقية وارسو 1929: يقدر التعويض الخاص بالبضائع بـ: 250 ألف فرنك بوانكاري عن كل كيلو غرام³³.

2/ الحد الأقصى للتعويض وفق بروتوكول لاهاي 1955: لم يتم تغيير قيمة التعويض عن البضائع، فبقي محدد بـ: 250 ألف فرنك عن كل كيلوغرام، مالم يقيم المرسل منه عند تسليم الطرد إلى الناقل

إقرارا خاصا بما يعلقه من أهمية على تسليم الطرد في الجهة المرسل إليها، وبشرط أن يكون المرسل منه قد دفع رسما إضافيا إذا لزم الأمر عندئذ يكون الناقل ملزما بأن يدفع التعويض، بحيث لا يتجاوز حدود المبلغ المبين في الإقرار ما لم يثبت الناقل أن هذا المبلغ يفوق مدى الأهمية الحقيقية التي علقها المرسل منه عن التسليم³⁴.

ونجد نص المادة 25 من بروتوكول لاهاي، نصت على الضرر الناتج عن الخطأ الشخصي لتابعي الناقل الجوي، ففي فقرتها 2 نصت على أنه: «... لا يجوز أن يزيد على الحدود المذكورة المبلغ الكلي للتعويض الذي يمكن الحصول عليه في هذه الحالة من الناقل وتابعوه، ويشترط أن تتوافر العلاقة السببية بين خطأ التابع والضرر الحاصل لتطبيق أحكام هذه المادة»³⁵.

3/ الحد الأقصى للتعويض وفق قانون الطيران المدني الجزائري رقم 98/06: لقد سكت المشرع الجزائري عن تحديد مقدار التعويض في حالة ما إذا أصاب البضاعة ضرر مس بسلامتها، على الرغم من أنه حدد قيمة التعويض بـ: 250 ألف وحدة حسابية كحد أقصى عن كل مسافر³⁶، إلا أنه بما أن الجزائر قد صادقت على اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكول لاهاي 1955 واستمدت منها نصوصها فنطبق بذلك ما جاء ضمنها بخصوص تعويض البضائع وكذا الأمتعة والمحدد بمبلغ: 150 ألف فرنك عن كل كيلو غرام.

ثانيا/ في الأنظمة التي تأخذ بمبدأ المخاطر كأساس لمسؤولية الناقل الجوي: على غرار اتفاقية وارسو 1929 وتعديل لاهاي 1955 بخصوص الحد الأقصى للتعويض، نجد أنظمة أخرى تأخذ بمبدأ المخاطر كما يلي:

1/ الحد الأقصى للتعويض وفق بروتوكول مونتريال 1966: لم يتعرض بروتوكول مونتريال لسنة 1966 إلى الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار التي تلحق بالبضائع على متن الطائرة، وعليه تطبق اتفاقية وارسو وتعديل لاهاي³⁷.

2/ الحد الأقصى للتعويض وفق بروتوكول غواتيمالا سيتي 1971: حدد التعويض عن الأضرار التي تصيب البضائع وفق هذا البروتوكول بقيمة 250 فرنك عن كل كيلو غرام³⁸، وقد ألغى هذا البروتوكول ما جاء في اتفاقية وارسو بروتوكول لاهاي 1955 بخصوص السماح بالاتفاق على الزيادة في القيمة القصوى المحددة للتعويض فيهما³⁹.

3/ الحد الأقصى للتعويض وفق بروتوكول مونتريال 1975: بالنسبة للبضائع فإن التعويض المقدر عن الضرر الحاصل عليها من طرف الناقل الجوي يتمثل في قيمة: 17 وحدة سحب خاصة عن كل كيلوغرام، حيث تطبق هذه الوحدة فقط على الدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي⁴⁰.

4/ الحد الأقصى للتعويض وفق بروتوكول مونتريال 1999: وفي هذا النطاق نجد المادة 22 من اتفاقية مونتريال 1999 أشارت إلى الحد الأقصى للتعويض في نقل الأمتعة والبضائع فنصت على أنه: «... عند نقل البضائع تكون مسؤولية الناقل في حال تلفها أو ضياعها أو تعيبها أو تأخيرها محدودة بمبلغ (17) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل كيلوغرام، وفي حال تعيب أو تلف أو ضياع أو تأخير جزء من البضائع...»، لكننا نشير إلى أن هذه الاتفاقية لم تصادق عليها الجزائر بعد.

الفرع الثاني: إنتفاء المسؤولية

يتطلب من الناقل الجوي التعويض عن الأضرار التي لحقت بالبضائع، لكن قد تنتفي مسؤولية الناقل الجوي إما عن طريق توفر أسباب قانونية أو عن طريق الاتفاق. أولاً/ الإعفاء القانوني: قد تنتفي مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الحاصل على البضائع المنقولة جوا عن طريق:

1* ضمن اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي والتشريع الجزائري: باستقراء نص المادة 20 من اتفاقية وارسو في الفقرة الأولى والمادة 148 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم: 06/98 يتبين لنا أن للناقل الجوي أن يدفع مسؤوليته إذا أثبت أنه هو وتابعوه قد اتخذ كل التدابير الضرورية من اجل دفع الضرر عن البضائع، أو كان من

المستحيل دفع الضرر، أو إذا تبين أن المتضرر له دور في حصول الضرر على البضائع أو كان له دور في حدوثه، أو إذا كان سبب الضرر مرتبط بقيادة الطائرة أو خطأ في الملاحة الجوية⁴¹.

كما تضمن بروتوكول لاهاي 1955 ما سبق ذكره بالإضافة إلى دفع آخر يتمثل في يمكن للناقل الجوي دفع مسؤوليته إذا اثبت أن الضرر الحاصل على البضاعة قد حدث بسبب طبيعة البضاعة أو عيب ذاتي فيها⁴²، ويضيف الفقه نوع آخر من الدفوع القانونية يتمثل في فعل الغير⁴³، وعليه فالأسباب القانونية لدفع المسؤولية تنحصر في: نفي الخطأ باتخاذ كافة التدابير القانونية من طرف الناقل الجوي وتابعيه، القوة القاهرة، فعل الغير، خطأ المرسل، طبيعة البضاعة أو العيب الذاتي فيها، الخطأ الملاحي أو العين الخفي في الطائرة، بالإضافة إلى ما سبق ذكره نضيف عنصر إلقاء البضائع جوا تأميناً لسلامة الطائرة.

2* ضمن بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971: من خلال نص المادة 04 من هذا البروتوكول يتوضح لنا أساليب دفع الناقل الجوي لمسؤوليته عن الأضرار التي تصيب البضائع، والمتمثل في العيب الذاتي للبضاعة والتي نص عليه في المادة 6 فقرة 2 من هذا البروتوكول، حيث يثبت الناقل الجوي أنه قام بكل التدابير الضرورية لوقف الضرر إلا أنه استحال عنه هو وتابعوه ذلك⁴⁴.

3* ضمن بروتوكول مونتريال الرابع 1975: نجد انه حسب بروتوكول مونتريال الرابع 1975 أن مسؤولية الناقل الجوي تكون على أساس المخاطر وتحمل التبعة، حيث أنه حال وقوع الضرر تتحقق مسؤولية الناقل الجوي ولا يمكنه دفعها إلا من خلال بعض الحالات المحددة ضمن المادة الرابعة من هذا البروتوكول والمتمثلة في⁴⁵: طبيعة البضاعة أو العيب الذاتي بها، سوء تغليف البضائع الراجع لشخص آخر غير الناقل أو تابعيه، أعمال الحرب أو النزاع المسلح، عمل صادر من السلطة العامة ذو صلة بالبضاعة من حيث وصولها أو خروجها من المطار أو أثناء عبورها العابر به.

إلا أنه لا بد من التنويه إلى أن هذا البروتوكول لم يدخل حيز النفاذ.

4* ضمن اتفاقية مونتريال 1999: من خلال اتفاقية مونتريال 1999 فإن أسباب دفع المسؤولية تختلف من باختلاف الأساس القانوني، فإن كانت موضوعية فلا تدفع إلا بخطأ المضرور طبقاً لنص المادة 20 منها، أما إذا كانت شخصية قائمة على أساس الخطأ المفترض فعلى الناقل إثبات أن الضرر لم ينشأ عن إهمال أو خطأ أو امتناع منه أو من تابعيه، أو إثبات خطأ الغير⁴⁶.

ثانياً/ الإعفاء الإتفاقي: يجوز تعديل العقد أو التنصل من المسؤولية ضمن العقد نفسه، من خلال مايلي:⁴⁷

1/ شروط الإعفاء المباشرة: حيث يتضمن العقد نصا صريحا يقضي بعد إمكانية الرجوع على الناقل الجوي في حالة إصابة البضاعة بالهلاك أو في حالة التأخير.

2/ شروط الإعفاء غير المباشرة: منها النص على تقصير المواعيد الخاصة بالاحتجاج أو تقصير مدة السقوط أو تقادم دعوى المسؤولية، وإن كان هناك شرط يقضي بنقل عبئ الإثبات على عاتق الناقل الجوي إلى الشاحن، الأمر الذي يعد تحايلا على أحكام اتفاقية وارسو.

لكنه يخرج عن نطاق البطلان كل اتفاق على الإعفاء من المسؤولية أو النزول عن الحد الأدنى المقرر في المادة، وينعقد بعد وقوع الضرر، ذلك لان البطلان الذي قرره الاتفاقية لا ينصرف إلا إلى الاتفاقات السابقة على وقوع الضرر⁴⁸.

الخاتمة:

خلصنا من خلال هذه الدراسة إلى أن الناقل الجوي ملزم بالمحافظة على البضاعة المنقولة منذ تسليمها من طرف المرسل إلى غاية وصولها للمرسل إليه وتسليمها له، ويتضح من خلال الدراسة أن مسؤولية الناقل الجوي ضمن اتفاقية وارسو 1929 هي مسؤولية مدنية عقدية، يعتبر فيها عنصر الخطأ مفترضا على عاتق الناقل الجوي فلا يتطلب من المتضرر إقامة الدليل على اقتراف الناقل

الجوي الخطأ، واتخذ بروتوكول لاهاي 1955 نفس الطبيعة التي جاءت بها اتفاقية وارسو بخصوص المسؤولية الواقعة على الناقل الجوي إلا أنه بموجب التعديل رفع من سقف التعويض عن هذه المسؤولية، إلا أننا نلمس من التشريعات السابقة أنهم رجحوا كفة مصلحة الناقل الجوي عن كفة المرسل، فبالرغم من أن بروتوكول لاهاي جاء لتعديل اتفاقية وارسو وكان الهدف منه الموازنة بين مصالح طرفي عقد النقل الجوي للبضائع، إلا أنه بدل ذلك حقق مصالح إضافية للناقل الجوي على حساب المرسل، فمن خلال ما جاء في نص المادة 12 المعدل للمادة 22 من اتفاقية وارسو أجاز للناقل الجوي أن يشترط إعفاء نفسه من المسؤولية الواقعة على عاتقه اتجاه الضرر المتعلق بضائع البضاعة، أو التلف الناشئ عن طبيعة البضاعة المنقولة، أو بموجب عيب كامن فيها، كما أنه عدل نص المادة 25 من الاتفاقية من خلال نصه على المعايير التي يعتمد عليها في تحديد الناقل سيء النية، وهو ما ينصب كذلك في مصلحة الناقل الجوي.

وبالتالي فإن المشرع الجزائري في قانون الطيران المدني الجزائري رقم: 06/98 المعدل والمتمم قد سائر كل من الأحكام السابقة بخصوص المسؤولية في النقل الجوي بما أنه من الدول التي صادقت على اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي المعدل لها واستقى نصوصه من أحكامهما، وعلى عكس الكثير من الدول فإن الجزائر لم تصادق على اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

حيث تبنت اتفاقية مونتريال 1999 مبدأ المسؤولية الموضوعية القائمة على أساس المخاطر أو تحمل التبعة، ولم تأخذ اتفاقية مونتريال ب1999 أساس قانوني واحد تقوم عليه مسؤولية الناقل الجوي، وبالتالي فتحت المجال أمام الناقل الجوي طرقا كثيرة لدفع المسؤولية، فنجد أنه فيما يتعلق بالأضرار التي تلحق بالبضاعة كالتلف والضياع والهلاك فإن مسؤولية الناقل الجوي هي مسؤولية موضوعية قوامها الضرر، أما بالنسبة لحالات التأخير في نقل البضائع فإنها أبقت على أساس الخطأ المفترض الذي يقبل إثبات العكس، وبالتالي فاتفاقية مونتريال 1999 حققت نوعا من الحماية لطرفي العقد والموازنة بين مصالح الناقلين ومصالح أصحاب البضائع على حد سواء.

وعليه تم التوصل إلى أهم النتائج نلخصها فيما يلي:

- يكون الناقل الجوي مسؤولا عن الأخطاء التي تعد إخلالا بمبدأ سلامة البضائع على أساس الخطأ المفترض المبني على أساس عدم قيام الناقل الجوي بالعناية اللازمة والضرورية اتجاه البضائع وفقا لإتفاقية وارسو 1929 وبروتوكول لاهاي 1955، وهو ما تبناه المشرع الجزائري من خلال قانون الطيران المدني الجزائري رقم: 06/98 المعدل والمتمم، وعلى أساس المخاطر وفق لاتفاقية مونتريال 1999 والبروتوكولات الأربعة.

- يجوز للناقل الجوي أن يثبت عدم خطئه بخصوص الإخلال بسلامة البضاعة ويتنصل من المسؤولية إذا أثبت هو وتابعوه قاموا بكل التدابير اللازمة، أو أن الضرر الذي لحق البضاعة كان بسبب عيب ذاتي بها.

- أرسى اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكول لاهاي 1955 وكذا اتفاقية مونتريال 1999، حدود قصوى للتعويضات التي يلتزم بها الناقل الجوي بدفعها حال إخلاله بالتزامه، وميزت بين التعويضات الخاصة بالمسافرين والأمتعة وكذا عن البضائع، حيث لا يستفيد من الحد الأقصى للتعويض الناقل الجوي السيء النية.

_ كأصل عام لا يجوز للناقل الجوي التنصل من المسؤولية، لكن استثناء بهدف التخفيف عن الناقل الجوي عبء هذه المسؤولية يمكنه تعديل العقد مع الشاحن عن طريق شروط مباشرة وأخرى غير مباشرة.

من خلال هذه الدراسة نتقدم بأهم التوصيات:

- على الناقل الجوي أن يضمن سلامة البضاعة ضد التلف والضياع أو التأخر، من خلال قيامه بكافة التدابير القانونية والأمنية والتقنية لذلك، لذا على التنظيمات والتشريعات تحديد نوعية هذه التدابير وتوضيح بدقة طبيعة العناية المطلوبة من طرف الناقل الجوي بخصوص الأنظمة التي تأخذ المسؤولية على أساس الخطأ المفترض.

- على المشرع الجزائري مواكبة التشريعات الأخرى ليساير التطور الحاصل في مجال النقل الجوي، وما يتصل به من القواعد القانونية والاتفاقيات الدولية التي تحكم نقل البضائع، لذا عليه الإسراع بالمصادقة على اتفاقية مونتريال 1999 لحفظها حقوق الطرفين، خاصة وأنها نجحت في تفادي النقص الحاصل في اتفاقية وارسو وتعديلاتها ولا سيما فيما يتعلق بأساس المسؤولية وحدود التعويض، كما أنها منحت للناقل الجوي فضلا عن حالات الإعفاء من المسؤولية الواردة في الاتفاقية حقوقا إضافية لرد الدعوى قبل الدخول في موضوعها، إذا تراخى المرسل إليه ولم يتقيد بمواعيد الإحتجاج، كما اجهضت اتفاقية مونتريال الاتفاقيات الأخرى المتعلقة بتحديد المسؤولية وأجازت الخروج عن مبلغ التعويض إذا ثبت أن الضرر نتج عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو أحد تابعيه بقصد إحداث الضرر.

الهوامش:

- 1- أنظر القانون رقم: 06/98 المؤرخ في: 27/06/1998، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني الجزائري، الجريدة الرسمية، العدد 48، لسنة 1998، الجزائر.
- 2- أنظر القانون رقم: 05/2000 المؤرخ في: 06 ديسمبر 2000، يعدل ويتمم القانون رقم: 06/98 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني الجزائري، الجريدة الرسمية، العدد 75، لسنة 2000، الجزائر.
- 3- أنظر الأمر رقم: 10/03 المؤرخ في: 17/08/2003 يعدل ويتمم القانون رقم: 06/98 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني الجزائري، الجريدة الرسمية، العدد 48، لسنة 2003، الجزائر.

- 4- أنظر القانون رقم: 02/08 المؤرخ في: 23/01/2008 يعدل ويتمم القانون رقم: 06/98 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني الجزائري، الجريدة الرسمية، العدد 04، لسنة 2008، الجزائر.
- 5- أنظر القانون رقم: 14/15 المؤرخ في: 15/06/2015 يعدل ويتمم القانون رقم: 06/98 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني الجزائري، الجريدة الرسمية، العدد 31، لسنة 2015، الجزائر.
- 6- voir : (G) SERYAN, Dictionnaire le mot Kan, dar El Rateb, 2007, p :376.
- 7- مواقي بناني أحمد، الإلتزام بضمان السلامة (المفهوم، المضمون، أساس المسؤولية)، مجلة المفكر، جامعة محمد خيضر، بسكرة، العدد 10، بدون سنة نشر، ص 414.
- 8- أنظر القانوني المدني الفرنسي دالوز: رقم 107، طبعة 2008، فرنسا.
- 9- أنظر المادة 138 فقرة 01 من الأمر رقم: 58/75 المؤرخ في: 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون المدني الجزائري، المعدل والمتمم، ج ر، العدد 78، لسنة 1975.
- 10- سعيد الجدار، عقد نقل البضائع في القانون التجاري الجديد، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2000، ص 92.
- 11- أنظر المادة الأولى فقرة "ب" و "ج" من اتفاقية "جوادا لاخارا" 1961 المعدلة لاتفاقية وارسو المتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الذي يقوم به شخص آخر غير الناقل المتعاقد والتي تم توقيعها في مدينة "جوادا لاخارا" الواقعة بالمكسيك بتاريخ: 18/09/1961.
- 12- راجع المادة 02 من اتفاقية جوادا لاخارا 1961.
- 13- محمد فريد العريبي، القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1986، ص 182.
- 14- عبد الستار التليلي، شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي والأسباب القانونية لدرئها، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1976، ص 173.
- 15- عبد الستار التليلي، مرجع سابق، ص 60.
- 16- أنظر المادة 18 من اتفاقية وارسو 1979 المتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في: 12/10/1929.
- 17- أنظر المادة 20 من اتفاقية وارسو 1929.
- 18- مولاي أحمد الامراني زنطار، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، مراكش، ط1، 2006، ص 62.
- 19- أنظر المادة 18 من بروتوكول مونتريال الرابع 1975 الخاص بتعديل إتفاقية وارسو المتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي.
- 20- أنظر المادة 18 فقرة 1 من إتفاقية مونتريال 1999 الموقعة في: 28 ماي 1999 المتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي، والتي لم تصادق عليها الجزائر بعد.

- 21- رفعت أبادير، القانون الخاص الجوي المغربي، كلية الحقوق، الرباط، 1978، ص 283.
- 22- أنظر المادة 19 من اتفاقية مونتريال لعام 1999.
- 23- أنظر المرسوم رقم: 64/74 المؤرخ في 02 مارس 1964، المتعلق بمصادقة الجزائر على إتفاقية وارسو 1929 وبروتوكول لاهاي 1955، جريدة رسمية، العدد 26.
- 24- أنظر المادة 146 فقرة 1 من القانون رقم: 98/06 المعدل والمتمم.
- 25- وهيبة بن ناصر، المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2014، ص 96.
- 26- بوكموش سرور، النظام القانوني للإستثمار في مجال الطيران المدني، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر1، الجزائر، 2006، ص 47.
- 27- أنظر المادة 146 من القانون رقم: 98/06 المعدل والمتمم.
- 28- عيسى غسان ربضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم "دراسة مقارنة"، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط1، الأردن، 2008، ص 111.
- 29- محمودي سماح، مسؤولية الناقل الجوي الدولي، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في علوم الحقوق تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق العلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر، باتنة، الجزائر، 2014/2015، ص 184.
- 30- محمد فريد العريبي، مرجع سابق، ص 231.
- 31- عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي "قواعد وأحكام في ضوء قانون الطيران المدني والمعاهدات والبروتوكولات الدولية والمستحدث من أحكام محكمة النقض والدستورية العليا"، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006، ص 74.
- 32- حمد الله محمد حمد الله، القانون الجوي "الأفكار والقواعد الأساسية: عقد النقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص والبضائع"، ط1، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، 2016، ص 204.
- 33- أنظر المادة 22 فقرة 2 من إتفاقية وارسو 1929.
- 34- أنظر المادة 11 فقرة 2 من بروتوكول لاهاي 1955 المعدل لإتفاقية وارسو 1929 المؤرخ في: 28 سبتمبر 1955 المصادق عليه من قبل الجزائر بموجب المرسوم رقم: 64/74 المؤرخ في: 02 مارس 1964، ج ر، العدد 26.
- 35- أنظر المادة 25 فقرة 2 من بروتوكول لاهاي 1955.
- 36- أنظر المادة 150 من القانون رقم: 98/06 المعدل والمتمم.
- 37- بن ناصر وهيبة، مرجع سابق، ص 153.
- 38- أنظر المادة 08 من بروتوكول جواتيمالا سيتي لعام 1971 المعدل لإتفاقية وارسو الموقع في: 08 مارس 1971.
- 39- بن ناصر وهيبة، مرجع سابق، ص 184.

- 40- المرجع نفسه، ص 185.
- 41- أنظر المادة 20 فقرة 01 من اتفاقية وارسو، والمادة 148 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم: 06/98.
- 42- أنظر المادة 12 فقرة 2 من بروتوكول لاهاي 1955.
- 43- فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي، دراسة اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها، دار النهضة العربية، مطبعة جامعة القاهرة، 1998، ص 420.
- 44- أنظر المادة 05 من بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971.
- 45- أنظر المادة 04 من بروتوكول مونتريال الرابع 1975.
- 46- بن ناصر وهيبة، مرجع سابق، ص 242.
- 47- عبدلي وفاء، المسؤولية المدنية للناقل الجوي في ظل التشريع الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة، 2015/2016، ص 99.
- 48- حسن كيرة، مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية فارسوفيا وبروتوكول لاهاي المعدل لها، العدد الأول والثاني، مجلة كلية الإسكندرية، مصر، العدد 8، 1959، ص 55.

قائمة المصادر و المراجع المعتمد عليها:

فئة الكتب:

الكتب بالعربية:

- حمد الله محمد حمد الله، القانون الجوي "الأفكار والقواعد الأساسية: عقد النقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص والبضائع"، ط1، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، 2016.
- رفعت أبادير، القانون الخاص الجوي المغربي، بدون طبعة، كلية الحقوق، الرباط، 1978.
- سعيد الجدار، عقد نقل البضائع في القانون التجاري الجديد، بدون طبعة، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2000.
- عبد الستار التليلي، شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي والأسباب القانونية لدرئها، بدون طبعة، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1976.
- عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي "قواعد وأحكام في ضوء قانون الطيران المدني والمعاهدات والبروتوكولات الدولية والمستحدث من أحكام محكمة النقض والدستورية العليا"، بدون طبعة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006.
- فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي، دراسة اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها، بدون طبعة، دار النهضة العربية، مطبعة جامعة القاهرة، 1998.

- محمد فريد العريبي، القانون الجوي، بدون طبعة، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1986.
 - مولاي أحمد الأمrani زنطار، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، طبعة الأولى، مراكش، 2006.
 - وهيب بن ناصر، المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري، بدون طبعة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2014.
- الكتب بالفرنسية:**

-8- voir : (G) SERVAN, Dictionnaire le mot Kan, dar El Rateb, 2007, p:376.

فئة المقالات:

- مواقي بناني أحمد، الإلتزام بضمان السلامة (المفهوم، المضمون، أساس المسؤولية)، العدد 10 بدون رقم المجلد، بدون سنة نشر، مجلة الفكر، جامعة محمد خيضر بسكرة، الجزائر.

فئة القوانين:

الإتفاقيات الدولية:

- اتفاقية وارسو 1929 المتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في: 12/10/1929.
 - بروتوكول لاهاي 1955 المعدل لاتفاقية وارسو 1929 المؤرخ في: 28 سبتمبر 1955 المصادق عليه من قبل الجزائر بموجب المرسوم رقم: 64/74 المؤرخ في: 02 مارس 1964، ج ر، العدد 26، لسنة 1964، الجزائر.
 - اتفاقية "جوادا لاخارا" 1961 المكمل لاتفاقية وارسو المتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الذي يقوم به شخص آخر غير الناقل المتعاقد والتي تم توقيعها في مدينة جوادا لاخارا الواقعة بالمكسيك بتاريخ: 18/09/1961.
 - بروتوكول جواتيمالا سيتي لعام 1971 المعدل لاتفاقية وارسو الموقع في: 08 مارس 1971.
 - بروتوكول مونتريال الرابع 1975 الخاص بتعديل إتفاقية وارسو المتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي.
 - اتفاقية مونتريال 1999 الموقعة في: 28 ماي 1999 المتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي، والتي لم تصادق عليها الجزائر بعد.
- الأوامر:**
- الأمر رقم: 75/58 المؤرخ في: 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون المدني الجزائري، المعدل والمتمم، ج ر، العدد 78، لسنة 1975، الجزائر.

- الأمر رقم: 10/03 المؤرخ في: 17/08/2003 يعدل ويتمم القانون رقم: 06/98 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، رقم الجريدة الرسمية 48، لسنة 2003، الجزائر.

القوانين:

- القانون رقم: 06/98 المؤرخ في: 27/06/1998، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني الجزائري، الجريدة الرسمية، العدد 48، لسنة 1998، الجزائر.

- القانون رقم: 05/2000 المؤرخ في: 06 ديسمبر 2000، يعدل ويتمم القانون رقم: 06/98 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني الجزائري، الجريدة الرسمية، العدد 75، لسنة 2000، الجزائر.

- الأمر رقم: 10/03 المؤرخ في: 17/08/2003 يعدل ويتمم القانون رقم: 06/98 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني الجزائري، الجريدة الرسمية، العدد 48، لسنة 2003، الجزائر.

- القانون رقم: 02/08 المؤرخ في: 23/01/2008 يعدل ويتمم القانون رقم: 06/98 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني الجزائري، الجريدة الرسمية، العدد 04، لسنة 2008، الجزائر.

- القانوني المدني الفرنسي دالوز: رقم 107، طبعة 2008، فرنسا.

- القانون رقم: 14/15 المؤرخ في: 15/06/2015 يعدل ويتمم القانون رقم: 06/98 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني الجزائري، الجريدة الرسمية، العدد 31، لسنة 2015، الجزائر.

المراسيم:

- المرسوم رقم: 74/64 المؤرخ في 02 مارس 1964، المتعلق بمصادقة الجزائر على إتفاقية وارسو 1929 وبروتوكول لاهاي 1955، جريدة رسمية، العدد 26، لسنة 1964، الجزائر.