

## الأحكام الناظمة لوثائق النقل الجوي

زكرياء ذيب

باحث دكتوراه جامعة بجاية

الملخص:

نصت اتفاقية وارسو المتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة بتاريخ الثاني عشر من شهر أكتوبر لسنة 1929 على الأحكام الناظمة لوثائق النقل الجوي والجزاءات المترتبة عن تخلفها ومسؤولية الناقل الجوي الناتجة عنها، إلا أنه وبموجب البروتوكولات المعدلة والمكملة لهذه الاتفاقية تم تقليص عدد البيانات الإلزامية الواجب توافرها في هذه الوثائق، وكذا التخفيف من الجزاءات المترتبة عن تخلفها والمسؤولية المترتبة على الناقل جراء ذلك، والتي تبناها المشرع الجزائري في القانون رقم (98 - 06) الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني المعدل والمتمم، وتهدف هذه الدراسة إلى تسليط الضوء على هذه الوثائق ودورها في مجال الإثبات ومدى قابليتها للتداول.

Résumé:

la Convention de Varsovie sur l'unification de certains transport aérien international des règles signé le 12 Octobre 1929 rapporté les dispositions régissant les documents de transport aérien et les sanctions résultant de son échec et la responsabilité du transporteur aérien résultant, mais que, dans les protocoles qui modifiée et complété cette Convention ont réduit le nombre de données obligatoires devraient être disponibles dans ces documents, ainsi que l'allègement des sanctions résultant de son échec et la responsabilité du résultat, qui a été adopté par le législateur algérien dans la loi n° (98/06) qui définit les règles générales relatives à l'aviation civile telle que modifiée et complétée, Cette étude vise à faire la lumière sur ces documents et son rôle dans le domaine de la preuve et la facilité d'utilisation du commerce.

المقدمة:

يعتبر النقل أحد الدعائم الرئيسية التي يرتكز إليها النشاط الاقتصادي في عصرنا هذا، والذي أضحت فيه الحركة ضرورة لا بد منها، ومن الطبيعي أن يصبح النقل الجوي أهم أنواع النقل وذلك راجع لاستثثار وسيلته بسرعة فائقة مقارنة مع وسائل النقل الأخرى.

وللأهمية التي يحتلها النقل الجوي فقد تصدى له المجتمع الدولي لتنظيم أحكامه، وإرساء تنظيم قانوني مستقل بهذا النوع من النقل، ولعل أهم اتفاقية نظمت أحكامه هي اتفاقية وارسو لتوحيد بعض القواعد الخاصة بالنقل الجوي الدولي المبرمة في الثاني عشر من شهر أكتوبر لسنة 1929 والتي دخلت حيز النفاذ على المستوى الدولي اعتبارا من الثالث عشر من شهر فبراير من سنة 1933 وكذا البروتوكولات المعدلة والمكملة لها، ابتداء بروتوكول لاهاي لسنة 1955 ومرورا باتفاقية جواد الاخارا لسنة 1961، وانتهاء باتفاقية جواتيمالا سيتي لسنة 1971 و بروتوكولات مونتريال الأربعة لسنة 1975، والتي تبناها المشرع الجزائري في القانون رقم 98 - 06 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني المعدل والمتمم، ونص على تطبيق أحكامها في الفقرة الأولى من نص المادة 150 منه.

ونظرا للأهمية التي تمتاز بها وثائق النقل الجوي الدولي فقد تصدت لها الاتفاقية والبروتوكولات المعدلة والمكملة لها بالنص عليها وتنظيم أحكامها، ومن هنا يمكن التساؤل عن ماهية هذه الوثائق والدور الذي تلعبه في مجال الإثبات؟ حيث أن اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة والمكملة لها نصت على ثلاث أنواع من وثائق النقل والمتمثلة في تذكرة السفر واستمارة نقل الأمتعة بالنسبة لنقل الركاب، وخطاب النقل الجوي بالنسبة لنقل البضائع، والبيانات الواجب توفرها عليها وجزء تخلها، ودور هذه الوثائق في مجال الإثبات.

### المبحث الأول : ماهية وثائق النقل الجوي

يلتزم الناقل بتسليم المسافر أو الشاحن وثائق النقل التي نصت عليها الاتفاقية، والمتمثلة في تذكرة السفر والتي تنطبق لها في المطلب الأول، واستمارة نقل الأمتعة التي نخصص لها المطلب الثاني، وكذا خطاب النقل الجوي الذي نتناوله بالبحث في المطلب الثالث.

ولقد خصت اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة والمكملة لها هذه الأنواع الثلاثة من وثائق النقل الجوي بتنظيم متكامل بالنص على البيانات الإلزامية الواجب توفرها فيها وجزء تخلها، كما سيأتي تفصيله وبيانه تباعا في حيثيات هذه الدراسة.

### المطلب الأول : تذكرة السفر

يلتزم الناقل الجوي بتحرير تذكرة سفر للمسافر وتسليمها له، وقد نصت اتفاقية وارسو على هذا الأمر في مادتها الثالثة والتي عدت البيانات الإلزامية الواجب توفرها عليها، وفي حالة عدم قيام الناقل بهذا الالتزام أو إهماله لبعض البيانات الجوهرية في التذكرة، فلا يمكنه الاحتجاج بحكم المادة الثانية والعشرين من الاتفاقية والخاصة بالحد أو الإعفاء من المسؤولية.<sup>1</sup>

وتنطبق في هذا المطلب إلى التعريف بتذكرة السفر في فرع أول، ثم تبيان البيانات الإلزامية الواجب توفرها عليها وجزء تخلها في فرع ثاني.

### الفرع الأول : التعريف بتذكرة السفر

يمكن تعريف تذكرة السفر على أنها المستند الدال على عقد نقل الأشخاص الجوي.<sup>2</sup>

وبالنسبة للشكل الذي تحرر به التذكرة فلا الاتفاقية ولا بروتوكول لاهاي فرضت نموذجا معيناً يتعين إتباعه عند إصدارها، فإذا سلم الناقل الجوي ورقة عادية إلى الراكب وتكون مشتملة على البيانات التي تنبئ للصفة الدولية للنقل الجوي وخضوعه للمسؤولية المحددة التي قررتها الاتفاقية فإنه يكون قد أصدر تذكرة سفر، وفي حالة عدم تضمين الورقة البيانات السالفة الذكر فلا تعتبر تذكرة سفر إطلاقاً، وقد أجاز بروتوكول جواتيمالا سبتي للناقل أن يستخدم أية وسيلة لتسجيل البيانات التي يجب أن تشتمل عليها تذكرة السفر، وهذا تماشياً مع استخدام نظم المعلومات الالكترونية في شركات الطيران العالمية.<sup>3</sup>

ولم تنص اتفاقية وارسو وكذا البروتوكولات المعدلة لها على اللغة التي يجب أن تحرر بها تذكرة السفر، ولا على ضرورة كتابة البيانات الخاصة بهذه الأخير بحروف ذات خصائص معينة، لذلك كان لزاماً الرجوع في ذلك إلى القوانين الوطنية ذات العلاقة.

غير أن اتفاق مونتريال المبرم بسنة 1966 ألزم شركات الطيران الأعضاء فيه على كتابة البيان الذي ينبه الراكب إلى التعويض المحدود بحروف كبيرة، وبمداد ذو لون مختلف عن لون الورق الذي يحتويه.

الفرع الثاني : البيانات الإلزامية في تذكرة السفر

لقد نصت اتفاقية وارسو على مجموعة من البيانات الإلزامية الواجب توفرها في تذكرة السفر وذلك في المادة الثالثة منها، وتقرر الاتفاقية جزاء رادعا في حالة عدم وفاء الناقل بالتزامه بإصدار تذكرة السفر وتسليمها للراكب، وذلك بجرمان الناقل الجوي من التمسك بأحكام الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها، وهذا طبقا لنص الفقرة الثانية من المادة الثالثة منها.<sup>4</sup>

أما فيما يخص بروتوكول لاهاي لسنة 1955 فقد قلص من البيانات الإلزامية الواجب توفرها في تذكرة السفر وذلك في نص الفقرة الأولى من المادة الثالثة منه.<sup>5</sup>

وفي حالة نقل راكب دون تزويده بتذكرة سفر أو عدم اشمال هذه الأخير على البيان الثالث المنصوص عليه في البروتوكول، فقد رتب هذا الأخير جزاء على الناقل يتمثل في حرمانه من التمسك بالحد الأقصى للتعويض والمنصوص عليه في الاتفاقية.

وبالرجوع لبروتوكول جواتيمالا سيتي لسنة 1971 فقد نص على بيانين إلزاميين فقط يجب أن تحتويهما تذكرة السفر وذلك في المادة الثالثة منه.<sup>6</sup>

وقد ألغى هذا البروتوكول الجزاء المترتب على عدم إصدار تذكرة سفر على الإطلاق أو على عدم اشمالها على أي من البيانات الإلزامية المطلوبة، وذلك راجع لاعتبار المسؤولية فيه عن نقل الركاب مسؤولية موضوعية، والتعويض الذي قرره لا يمكن تجاوزه.<sup>7</sup>

وقد نظمت من جانبها الشروط العامة للياتا الخاصة بنقل المسافرين وأمتعتهم في المادة 17 منها تذكرة السفر، لكي يعتبر هذا التنظيم موحدا تحتذي به شركات الطيران المنضمة للياتا، وقد جرى العمل على إدماج هذه الشروط بتذكرة السفر لتصبح جزءا لا يتجزأ منها.<sup>8</sup>

المطلب الثاني : استمارة نقل الأمتعة

يلتزم الناقل الجوي بإصدار استمارة للأمتعة من صورتين، والذي نصت اتفاقية وارسو عليه في مادتها الرابعة، بحيث يسلم أحدهما للمسافر، ويحتفظ الناقل بالثانية، وعدادت البيانات الإلزامية الواجب توفرها عليها.<sup>9</sup>

وقبل التطرق لهذه البيانات الإلزامية في استمارة نقل الأمتعة وجب أولا تبيان مفهوم الأمتعة وذلك بإقامة التفرقة بين الأمتعة المسجلة وغير المسجلة، وبالتالي وجب التطرق مفهوم الأمتعة في الفرع الأول، ثم تبيان البيانات الواجب توفرها في استمارة نقل الأمتعة، وكذا جزاء تخلفها في الفرع الثاني.

الفرع الأول : مفهوم الأمتعة

للقوف على مفهوم الأمتعة وجب التفرقة ما بين الأمتعة المسجلة والأمتعة غير المسجلة، فالأمتعة على نوعين، هناك حقائب اليد وهي الأمتعة التي تكون بصحبة الراكب، والتي يحتفظ هو نفسه بحراستها وحيازتها، وهنالك

الأمثلة المسجلة والتي تكون بصحبة الراكب لكنه يتخلص من حراستها بتسليمها إلى الناقل الجوي وبالتالي تنتقل إلى حيازة هذا الأخير.

فإذا كانت هذه الأمثلة بجائزة الناقل الجوي وتحت حراسته فإنها تعتبر من قبيل البضاعة، وعليه فإنها تخضع للقواعد الخاصة بنقل البضاعة، ولا تطبق عليها القواعد الخاصة بنقل الركاب وأمتعتهم، وفي هذا الصدد فاتفاقية وارسو لسنة 1929 وكذا البروتوكولات المعدلة والمكملة لها فقد اهتمت بالأمثلة المسجلة فقط وهي بصدد تنظيم الأحكام الخاصة بوثائق النقل الجوي، وأوجبت على الناقل إصدار استمارة أمثلة تحتوي على بيانات إلزامية معينة تختلف في الاتفاقية عنها في البروتوكولات المعدلة والمكملة لها.<sup>10</sup>

الفرع الثاني: البيانات الواجب توفرها في استمارة نقل الأمثلة

يجب أن تتضمن استمارة نقل الأمثلة بيانات إلزامية هي ذات البيانات الواجب توفرها في تذكرة السفر، وقد نصت اتفاقية وارسو لسنة 1929 على هذه البيانات في المادة الرابعة منها.<sup>11</sup>

غير أن بروتوكول لاهاي قد خفف من الشكليات التي تطلبها الاتفاقية، وقصر البيانات على تلك التي تنبه إلى الصفة الدولية للنقل وإمكانية خضوعه للاتفاقية التي تضع حدا أقصى للتعويض، وكذا الجزاء على مخالفة هذه الأحكام، كل هذا في الفقرة الأولى من نص المادة الرابعة منه.<sup>12</sup>

وقد نظمت الشروط العامة لبيانات نقل أمثلة المسافرين المسجلة في المادة 94 منها، والبيانات اللازم ذكرها في إيصال النقل، وأوضحت ضرورة نقل هذه الأمثلة على نفس الطائرة التي تقل المسافرين وإلا فيجب أن يتم النقل على أول طائرة تسبق أو تلحق الطائرة التي تنقل أو نقلت المسافرين، واستلزم أن تكون هذه الأمثلة محكمة الربط والتغليف، كما استبعدت من تعبير الأمثلة الأشياء الهشة أو القابلة للتلف والنقود والمجوهرات، ونصت على ألا تحتوي أمثلة المسافرين على مواد متفجرة أو مائعات أو حيوانات أو زواحف وذلك إلا إذا وافق عليها الناقل الجوي بشروط مفصلة.<sup>13</sup>

المطلب الثالث: خطاب النقل الجوي

تنص المادة السادسة من اتفاقية وارسو لسنة 1929 على أنه: "يعد المرسل منه خطاب النقل الجوي .... ويسلمه مع البضاعة"، فبالاستناد لهذا النص يتضح أن مرسل البضاعة هو المزمع بإعداد خطاب النقل، غير أن ما يجري العمل به في أرض الواقع عكس ذلك، إذ أن الناقل هو الذي يقوم بتحرير خطاب نقل البضاعة انطلاقاً من المعلومات التي يحصل عليها من الشاحن، ويرجع سبب ذلك أنه في حالة تخلف خطاب النقل فإن الناقل يجرم من التمسك بتحديد التعويض لكونه يحسب على أساس هذا الخطاب.

وسيتم التطرق في هذا المطلب إلى كل من الإطار العام لخطاب النقل الجوي في الفرع الأول، ثم تبيان البيانات الواجب توفرها فيه، وكذا جزاء تخلفها في الفرع الثاني.

الفرع الأول: الإطار العام لخطاب النقل الجوي

بداية نشير إلى أن تعبير مستند النقل الجوي هو أفضل من الترجمة الحرفية للمصطلح الفرنسي والتي تأتي بمعنى رسالة أو خطاب النقل الجوي، وينتقد الشراح الفرنسيون أنفسهم هذا التعبير، ويؤيدون عدم استعماله، لعدم صلته شكلاً

وموضوعا مع هذا العقد، فموضوعه هو نقل جوي وليس مجرد رسالة أو خطاب، ويقترحون تسميته بكل بساطة بعقد النقل الجوي.<sup>14</sup>

وفيما يخص اللغة التي يجرى بها خطاب النقل الجوي فلم تنظم اتفاقية وارسو هذا الأمر، غير أنه جرت العادة على استخدام اللغة الإنجليزية في جميع المسائل المتعلقة بالطيران المدني الدولي، وهو نفس الأمر المطبق بفرنسا فيما يخص خطاب نقل البضاعة، لكون المرسل في هذا النوع من النقل يعتبر مهني محترف، وليس مستهلكا يتعين حمايته، خلافا لما يتعلق بتذاكر السفر واستمارة الأمتعة والتي فرض المشرع تحريرها باللغة الفرنسية لكونها تصب في حماية المستهلك الفرنسي.<sup>15</sup>

ويقوم المرسل بإعداد ثلاث نسخ أصلية لخطاب النقل ويسلمها مع البضاعة ولكل منها وظيفتها بحيث يذكر في النسخة الأولى عبارة للناقل ويوقع عليها المرسل، وهذه النسخة تحدد للناقل الشروط الخاصة بالبضاعة محل الشحن.

وفي الثانية عبارة للمرسل إليه ويوقع عليها كل من المرسل والناقل وترفق بالبضاعة، وهذه النسخة يستخدمها المرسل إليه كسند للإثبات، لذلك يلزم أن تحمل توقيع المرسل و الناقل معا.

والثالثة يوقعها الناقل ويسلمها إلى المرسل عند قبول البضاعة، وتعتبر هذه النسخة كإيصال باستلام البضاعة، وفي حالة قيام الناقل بتسليم المرسل النسخة الثالثة التي تحمل توقيعه قبل استلامه للبضاعة، فيكون معرضا للمسؤولية عما قد يلحق المرسل إليه من أضرار، والمتمثلة في الثمن الذي دفعه هذا الأخير مقابل بضاعة لم يتسلمها، إذ فور تسلم المرسل لهذه النسخة يمكنه سحب مبلغ البضاعة من البنك المفتوح لديه الاعتماد ودون أن يتلق المرسل إليه البضاعة، فيلتزم هنا الناقل تعويض المرسل إليه لكونه المتسبب في هذا الخطأ.

ويحق للناقل أن يطلب من المرسل خطابات نقل مختلفة إذا تعددت الطرود، وغالبا ما يطلب من المرسل صورا إضافية من خطاب النقل الجوي تنفيذا لشروط الياتا التي تستلزم إعداد تسع (09) نسخ من خطاب النقل.<sup>16</sup>

وبالنسبة للتوقيع على الخطاب من الناقل والمرسل، فتوقيع المرسل يمكن أن يكون بالإمضاء أو بالختم، ويمكن أن يكون كذلك مطبوعا، أما توقيع الناقل فينبغي أن يكون بالإمضاء بخط اليد أو بالختم فقط، وذلك راجع لكون أن خطاب النقل يكون استمارة مطبوعة مسبقا من طرف الناقل، فلو أجز أن يكون توقيع الناقل مطبوعا كذلك لأدى ذلك إلى إمكانية التحايل عليه.

وبالنسبة لنموذج الخطاب ففي بادئ الأمر لم يكن هناك نموذج معين لخطاب النقل الجوي، غير أن الاتحاد الدولي للنقل الجوي قام بإعداد نموذج صالح لجميع أنواع النقل، بغية تبسيط الوثائق الخاصة بالتجارة الدولية وجعلها قابلة للمعالجة الالكترونية للمعلوماتية، وأصبح هذا النموذج إجباريا في النقل الجوي الدولي لكون أن جميع شركات الطيران أصبحت مزودة بنظام الكتروني لمعالجة المعلومات، وقد أجاز بروتوكول مونتريال استخدام أية وسائل تتولى تسجيل البيانات المتعلقة بالنقل المراد تنفيذه لتحل محل خطاب النقل، بعد أخذ موافقة المرسل، بحيث يقوم الناقل بتسليم المرسل إيصالا عن البضاعة يسمح بالتنفيذ إلى البيانات المسجلة بواسطة هذه الوسائل.

وهذا الإيصال عبارة عن صك مثقب يتضمن شفرة خاصة تسمح بمجرد المعالجة الالكترونية له بتزويد المرسل بكافة البيانات المتعلقة بالبضاعة، وذلك قصد تسهيل عمل شركات الطيران وتمكينها من الاستعانة بالأجهزة الالكترونية بغية التخفيف من النفقات التي يتطلبها إعداد خطاب النقل الورقي، وكذا التخفيف من شكلياته المعقدة في مجال النقل الجوي للبضائع.<sup>17</sup>

الفرع الثاني: البيانات الإلزامية في خطاب النقل الجوي

وفقا لاتفاقية وارسو يجب أن يشتمل خطاب نقل البضاعة على البيانات التالية:

مكان وتاريخ إصدار الخطاب، نقطتا القيام والوصول، نقاط الرسو المتفق عليها، مع إمكانية تعديلها من قبل الناقل عند الضرورة دون أن يؤدي هذا إلى زوال الصفة الدولية للنقل، اسم وعنوان المرسل، اسم وعنوان المرسل إليه إذا اقتضى الأمر، اسم وعنوان الناقل الأول، طبيعة البضاعة، عدد الطرود وطريقة تغليفها والعلامات المميزة لها أو أرقامها، وزن وكمية البضاعة وحجمها أو أبعادها، الحالة الظاهرة للبضاعة وتغليفها، أجرة النقل إذا اشترط ذلك، وتاريخ ومكان دفعها والشخص الذي عليها دفعها، ثمن البضاعة وما تكون قد تكلفته من مصاريف إذا أرسلت على أساس التسليم مقابل الدفع، مقدار القيمة المعلنة، عدد نسخ خطابات النقل، المستندات المسلمة إلى الناقل لإرفاقها بخطاب النقل الجوي، مدة النقل وبيان موجز عن طريق الرحلة إذا اشترط ذلك، النص على أن النقل يخضع لنظام المسؤولية وفقا للاتفاقية.<sup>18</sup>

ويترتب على تخلف خطاب النقل كليا أو عدم اشتماله على البيانات من البيان الأول إلى البيان الثامن وكذا البيان المتعلق بالمسؤولية، سقوط حق الناقل في أن يتمسك بأحكام الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تقلل منها.

أما بروتوكول لاهاي فقد قلص من عدد بيانات خطاب النقل الجوي وحصرها فيما يلي:

نقطتا القيام والوصول، وإذا نص على نقاط رسو وكانت نقطتا القيام والوصول واقعتين في دولة واحدة طرف سام متعاقد، فبيان إحدى تلك النقاط، وكذلك إذا اشتمل النقل على نقطة وصول نهائية أو على نقطة رسو جوي في بلد غير بلد القيام، يلزم أن يحتوي الخطاب على تنبيه مفاده أن النقل يجوز أن يخضع لأحكام اتفاقية وارسو التي تحدد مسؤولية الناقل في حالة ضياع أو تلف البضاعة.<sup>19</sup>

ويترتب على تخلف خطاب النقل كليا أو خلوه من التنبيه الخاص بإمكانية خضوع النقل لأحكام الاتفاقية، عدم الاستفادة الناقل من أحكام هذه الأخيرة والتي تضع حدا أقصى للتعويض الملزم به من طرف الناقل.

غير أن بروتوكول مونتريال الرابع لسنة 1975 نص على ثلاث بيانات فقط في خطاب النقل وهي:

بيان نقطتي القيام والوصول، إذا كانت نقطتا القيام والوصول في إقليم طرف سام متعاقد واحد، وكان منصوبا على وجود محطة رسو جوي أو أكثر في إقليم دولة أخرى، فبيان إحدى تلك المحطات، وأخيرا وزن البضاعة.

ولم يترتب بروتوكول مونتريال الرابع جزاء على الناقل لتخلف خطاب النقل عكس الاتفاقية وبروتوكول لاهاي التي تحرم الناقل من التمسك بالأحكام التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها.

ويعتبر المرسل هو المسؤول عن عدم صحة البيانات والإقرارات المدرجة في خطاب النقل والمتعلقة بالبضاعة، وكذا عن أي ضرر يصيب الناقل أو أي شخص آخر بسبب هذه البيانات والإقرارات غير الصحيحة أو الناقصة، وهذا

ما نصت عليه المادة العاشرة من الاتفاقية، وقد حدد بروتوكول لاهاي المقصود بالشخص الآخر بأنه أي شخص يكون الناقل مسؤولاً في مواجهته مثل الشاحنين الآخرين للبضاعة.

ويلاحظ أن المادة 10 من الاتفاقية أوردت مصطلح البيانات و كذا الإقرارات حيث:

أولاً: في حالة قيام المرسل بإعداد خطاب النقل بنفسه، فهنا استعملت مصطلح بيانات.

ثانياً: في حالة قيام الناقل وبطلب من المرسل إعداد الخطاب، وهنا يتم استعمال مصطلح إقرارات.

ومن أمثلة البيانات غير الصحيحة تلك التي من شأنها إخفاء طبيعة البضاعة أو إعطاء معلومات خاطئة عن أبعادها، وكذلك إذا لم يبين خصائص البضاعة إن كانت قابلة للكسر أو الاشتعال مثلاً فيعد بياناً ناقصاً.<sup>20</sup>

ولا تعتبر المغالاة في قيمة البضاعة من البيانات غير الصحيحة لكون مسؤولية الناقل في حالة إصابة البضاعة بأضرار تتحدد بقيمتها الحقيقية أو القيمة المدونة في خطاب النقل أيهما أقل.<sup>21</sup>

### المبحث الثاني : دور وثائق النقل الجوي

بعد تبيان ماهية وثائق النقل الجوي الدولي في المبحث الأول، سيتم التطرق في هذا المبحث إلى دور هذه الوثائق في الإثبات، وكذا دور خطاب النقل الجوي في تمثيل البضاعة.

إن عقد النقل الجوي الدولي يعتبر من العقود الرضائية، فهو يتم بمجرد تلاقي الإيجاب والقبول دون الحاجة إلى إفراغ العقد في قالب شكلي معين، وبالإضافة إلى ذلك فإن عقد النقل الجوي الدولي يعتبر من قبيل العقود التجارية بالنسبة للناقل، وترتيباً على ذلك يجوز إثبات هذا العقد بكافة طرق الإثبات في مواجهة الناقل، أما بالنسبة للركاب أو الشاحنين فإن تذكرة السفر أو استمارة نقل الأمتعة أو خطاب النقل الجوي تكون وسيلة لإثبات عقد النقل الجوي، ومع ذلك يمكن إثبات عكس ما جاء بهذه الوثائق.

وانطلاقاً من هذا نفصل في مدى حجية وثائق النقل الجوي في الإثبات في المطلب الأول، ثم نبين كذلك مدى حجية خطاب النقل الجوي في تمثيل البضاعة في المطلب الثاني.

### المطلب الأول : حجية وثائق النقل الجوي في الإثبات

يتفاوت نطاق تدخل المشرع التجاري بتنظيم وثائق النقل ودورها في الإثبات بين نقل الأشخاص ونقل الأشياء، ففي الأول ينحصر تدخل المشرع في أضيق الحدود، بينما يتسع نسبياً نطاق تدخل المشرع في مجال نقل الأشياء، وقد تطرق المشرع الجزائري في القانون التجاري إلى تنظيم عقد النقل في المواد من 39 إلى غاية المادة 55 منه والمتعلقة بالأشياء، والمواد من 62 إلى 68 منه فيما يخص نقل الأشخاص.<sup>22</sup>

وعليه نتطرق إلى دور وثائق النقل في إثبات النقل الجوي للأشخاص في فرع أول، ثم نتناول دور هذه الوثائق في النقل الجوي للبضائع في فرع ثاني.

### الفرع الأول : دور وثائق النقل في إثبات النقل الجوي للأشخاص

لقد أجاز المشرع للركاب التزول عن بطاقة النقل قبل مباشرته، ما لم تكن تحمل اسم الراكب وروعي في إعطائها له اعتبارات شخصية، وقد جرى العمل على صدور تذكرة السفر من قبل الناقل الجوي باسم الراكب، وبالتالي فلا يجوز لهذا الأخير التزول عنها للغير ما لم يوافق الناقل الجوي على ذلك، فهو مقيد بموافقه على هذا التنازل.<sup>23</sup>

وبفرض إصدار تذكرة السفر أو استمارة نقل الأمتعة فإن لبيانها حجة في الإثبات، فأصدار تذكرة السفر يدل على إبرام عقد النقل الجوي، كما أن إصدار استمارة نقل الأمتعة يدل على تسلم الناقل للأمتعة من المسافر، وإذا تحدد في تذكرة السفر مكان القيام ومكان الوصول و تضمنت بيانا بأجرة النقل، واشتملت على ما يفيد قيام المسافر بحجز مكان له على متن الطائرة في رحلة معينة، يفيد هذا كله في تحديد المضمون الاتفاقي لعقد النقل الجوي، وكذلك يفيد إصدار استمارة نقل الأمتعة في تحديد عدد وحدات الأمتعة المسلمة إلى الناقل الجوي، وقد تتضمن الاستمارة بيانا يفيد إعلان المسافر أنه يعلق أهمية خاصة على تسلمها في مكان الوصول نظرا لقيمتها، وهو ما يكون له انعكاسه على قدر التعويض الذي يلتزم الناقل الجوي بدفعه في حالة هلاك الأمتعة أو تلفها.<sup>24</sup>

وطبقا لما يجري به العمل تتضمن تذكرة السفر بيانا بالشروط التي يتم تنفيذ العقد بمقتضاها، ويجوز للطرفين الاستناد إلى ما ورد بتذكرة السفر من شروط النقل، مع مراعاة أن الناقل الجوي هو الذي ينفرد بتحديد تلك الشروط التي يدعى لها المسافر.

وتطبيقا لقواعد الإثبات في المواد التجارية لا يتقرر لبيانات تذكرة السفر أو استمارة نقل الأمتعة سوى حجية نسبية، ذلك أنه يجوز إثبات عكس ما هو وارد بدليل كتابي أو إثبات ما يجاوز هذا الدليل الكتابي بكافة طرق الإثبات، وعلى ذلك يستطيع المسافر إقامة الدليل على أدائه أجرة إضافية عما هو وارد بتذكرة السفر أو استمارة نقل الأمتعة مقابل إعلانه أنه يعلق أهمية خاصة على تسليمها في مكان الوصول، كما يستطيع الناقل الجوي أن يقيم الدليل بكافة طرق الإثبات على عدم صحة القيمة المعلنة من قبل المسافر والتي تم تدوينها في استمارة نقل الأمتعة.<sup>25</sup>

الفرع الثاني : دور وثائق النقل في إثبات النقل الجوي للبضائع

متى حررت وثيقة نقل البضائع فإنه من جهة يجب أن تشتمل على بيانات معينة على وجه الخصوص، كما أنها تكون حجة فيما ورد بها من بيانات، وعلى من يدعي ما يخالف هذه البيانات إثبات ذلك، وقد نصت الفقرة الأولى من المادة 41 من القانون التجاري على جملة من البيانات التي يجب أن تشتملها هذه الوثيقة بقولها: "على المرسل أن يبين بتذكرة النقل اسم المرسل إليه وعنوانه ومكان تسليم الأشياء المنقولة ونوعها وعددها ووزنها وحجمها."

وتهدف هذه البيانات التي نص عليها المشرع إلى التحديد الدقيق لعناصر النقل المتفق عليه وشروطه، وتبرز على وجه الخصوص أهمية البيان المتعلق بأوصاف البضاعة المتفق على نقلها، كوزنها وحجمها وعدد الطرود وكل بيان آخر يكون لازما لتعيين ذاتية البضاعة وتقدير قيمتها.

ويجوز للناقل فحص البضاعة لدى تسلمه إياها من المرسل تمهيدا لنقلها، وذلك للتحقق من حالتها ومن صحة البيانات التي أدلى بها المرسل بشأنها، فإن تبين للناقل أن حالة البضائع لا تسمح بنقلها دون ضرر جاز له رفض النقل، كما يجوز له تنفيذه بعد أخذ إقرار من المرسل يعلمه بحالة الشيء ورضائه بالنقل.<sup>26</sup>

ويراعى حسب مبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية جواز إثبات عكس ما هو ثابت بالكتابة بكافة الطرق، وهو ما يجيز لطرفي النقل إقامة الدليل على ما هو ثابت في إيصال النقل بكل الطرق.<sup>27</sup>



المطلب الثاني : حجية خطاب النقل الجوي في تمثيل البضاعة

يتوقف تمثيل خطاب النقل الجوي للبضاعة على مدى قابليته للتداول، فإن كان قابلاً للتداول فيستطيع حامله أن يتصرف في البضاعة عن طريق إطلاقه للتداول، مما يعني أنه يمثل البضاعة وأن حيازته تعني حيازة هذه الأخيرة.<sup>28</sup> ولقد تار الجدل في ظل اتفاقية وارسو لسنة 1929 حول ما إذا كان خطاب النقل الجوي يؤدي نفس وظيفة سند الشحن البحري في تمثيل البضاعة بحيث يغني تداوله عن تداول البضاعة ذاتها ويمكن التصرف فيه أثناء الطريق، وعليه سنتطرق إلى الاتجاه الذي ينكر كل صفة تمثيلية لخطاب النقل الجوي للبضاعة في الفرع الأول، وبعدها نتناول الاتجاه الذي يعطي الحق لخطاب النقل الجوي في تمثيل البضاعة وبالتالي قابليته للتداول في الفرع الثاني.

الفرع الأول : الرأي المنكر لقابلية خطاب النقل للتداول

ذهب البعض إلى إنكار كل صفة تمثيلية لخطاب النقل الجوي بحجة قصر الرحلة الجوية، نتيجة للسرعة الفائقة لوسيلة النقل، مما يقلل فرص إجراء عمليات على البضاعة وهي في حراسة الناقل الجوي، مما يجرد قابلية السند للتداول من كل قيمة عملية.<sup>29</sup>

والمشروع فرض على المرسل أن يعين بوضوح للناقل الجوي عنوان شخص المرسل إليه، وهذا ما نصت عليه المادة 41 من القانون التجاري، وهو حكم لا يرتبط بأية شكلية أوجب القانون توافرها في عقد النقل، ويفترض ذلك أن يكون الناقل عالماً بشخص المرسل إليه ابتداءً، وإن أعمل المرسل حقه في توجيه البضاعة بتغيير شخص المرسل إليه، يبقى الناقل مع ذلك على علم بالشخص الذي يلتزم بتسليم البضاعة إليه، وذلك في جميع مراحل النقل أو عند منتهاه، أما إصدار إيصال النقل في شكل يسمح بتداوله بطرق تجارية، فمن شأنه الإبقاء على شخص المرسل إليه مجهولاً للناقل إلى أن يلاقيه في مكان الوصول بوصفه الحامل الشرعي لإيصال النقل الجوي، لذلك يكون الأرجح أن المشروع وإن لم يشترط إثبات عقد النقل بالكتابة، لكنه اشترط في الوقت ذاته تعيين عنوان المرسل إليه بوضوح، يكون قد حال دون جواز إصدار إيصال النقل الجوي في شكل يسمح بتداوله، وبالتالي لا يكون لإيصال النقل أدنى دور في تمثيل البضاعة المنقولة من قبل الناقل الجوي، فلا يجوز التصرف فيه بتداول إيصال النقل، مادام تداول هذا الإيصال بالطرق التجارية محظوراً، ويعد تمثيل الصكوك لبضائع وضعا استثنائياً في القانون، لأنه بمثابة اعتداد بحيازة منقولات حيازة رمزية، بينما الأصل هو الاعتداد بالحيازة المادية.<sup>30</sup>

الفرع الثاني : الرأي المؤيد لإمكانية تداول خطاب النقل

ذهب جانب آخر من الفقه إلى القول بقابلية خطاب النقل الجوي للتداول، وبالتالي إمكانية تمثيله للبضاعة في عقد النقل الجوي، وقد استند هذا الجانب من الفقه في رأيهم على:

أولاً: أن خطاب النقل الجوي في ظل اتفاقية وارسو قابل للتداول، والدليل على ذلك ما نصت عليه المادة الثامنة حرف (و) من الاتفاقية المذكورة من ضرورة اشتغال خطاب النقل على ذكر اسم وعنوان المرسل إليه إن وجد، وتعني هذه العبارة الأخيرة أن خطاب النقل يمكن أن يكون لحامله، ومن ثم تداوله بالطرق التجارية.<sup>31</sup>

ثانياً: أنه إذا كان المرسل إليه يستطيع مقابل تقديم خطاب النقل تسلم البضاعة من الناقل الجوي، كما يستطيع المرسل الذي يجوز خطاب النقل أن يوجه البضاعة أثناء الطريق إما بطلب تسليمها إلى مرسل إليه آخر، أو بطلب

نقلها إلى مكان آخر غير المكان المتفق عليه أصلاً، أو يطلب إعادتها إلى مكان القيام، فكل ذلك يعني أن خطاب النقل الجوي يمثل البضاعة المنقولة.<sup>32</sup>

وقد نص بروتوكول لاهاي لسنة 1955 على قابلية خطاب النقل للتداول في المادة التاسعة منه.<sup>33</sup>  
الخاتمة :

إن عقد النقل الجوي يعتبر من العقود الرضائية، التي تتم بتوافق الإيجاب والقبول دونما حاجة إلى شكلية معينة، ولما كان عقد النقل الجوي يعتبر دائماً من العقود التجارية بالنسبة للناقل، فإنه يجوز إثباته بكافة وسائل الإثبات المعترف بها في المواد التجارية.

وإذا كانت وثائق النقل الجوي من تذكرة سفر وإيصال نقل الأمتعة بالنسبة للركاب، و خطاب النقل الجوي بالنسبة للبضاعة تكون وسيلة لإثبات عقد النقل الجوي، فقد اهتمت بها اتفاقية وارسو ونظمتها في العديد من موادها، إلا أنه من المستقر عليه في الفقه والقضاء إمكانية إثبات عكس ما جاء بوثائق النقل الجوي، بل أن عدم وجود تذكرة السفر أو خطاب نقل البضاعة أو ضياعهما لا يؤثر أصلاً على وجود عقد النقل الجوي، وكل ما لغياب تذكرة السفر أو خطاب نقل البضاعة هو عدم استطاعة الناقل الجوي الاحتجاج بأحكام المسؤولية طبقاً لاتفاقية وارسو.

واعتبرت اتفاقية وارسو في مادتها الثالثة أن كل ما تقدمه تذكرة السفر أو خطاب النقل الجوي في إثبات عقد النقل الجوي وشروطه هي قرينة بسيطة سواء بالنسبة للعقد أو بالنسبة لمحتوى ما جاء به من شروط، ومادامت تلك القرينة بسيطة، فإنها بطبيعتها قابلة لإثبات العكس.

### الهوامش

<sup>1</sup> — الدكتور أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، الطبعة الأولى، مصر، 1983، ص 275.

<sup>2</sup> — الدكتور هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، النقل التجاري الدولي، دار الجامعة الجديدة للنشر، الطبعة الأولى، الإسكندرية، مصر، 2000، ص 366.

<sup>3</sup> — الدكتور علي البارودي، الدكتور محمد فريد العريبي، الدكتور محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، بيروت، لبنان، 2001، ص 546.

<sup>4</sup> — تنص المادة الثالثة من اتفاقية وارسو الدولية لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، المبرمة في 12 أكتوبر لسنة 1929 على أنه:

1— يتعين على الناقل، عند نقل الركاب أن يسلمهم تذكرة سفر تشتمل على البيانات الآتية:

أ— مكان وتاريخ إصدارها، ب — نقطتي القيام والوصول، ج — المحطات المنصوص عليها مع الاحتفاظ للناقل بحقه في أن يشترط أن يكون في وسعه تعديلها في حالة الضرورة وذلك دون أن يؤدي هذا التعديل إلى زوال الصفة الدولية عن النقل، د— اسم وعنوان الناقل أو الناقلين، هـ — النص على أن النقل يخضع لنظام المسؤولية المقررة في هذه الاتفاقية.

2— لا يؤثر على قيام عقد النقل أو على صحته، عدم وجود التذكرة أو عدم صحتها أو ضياعها، بل يظل العقد خاضعاً للأحكام المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.

على أنه إذا قبل الناقل راكباً لم تسلم إليه تذكرة سفر فليس له أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحم منها.

<sup>5</sup> — تنص المادة الثالثة في فقرتها الأولى من بروتوكول لاهاي المبرم في 28 سبتمبر لسنة 1955 على أنه:

عند نقل الركاب يجب تسليم تذكرة سفر مشتملة على:

أ- بيان نقطتي القيام والوصول، ب - وإذا وقعت نقطتا القيام والوصول في إقليم طرف واحد متعاقد سام ويكون من المتوقع وجود مرسى أو أكثر في إقليم دولة أخرى، فبيان أحد تلك المراسي، ج - تنبيه يخطئ الركاب الذين يقومون برحلة تكون فيها نقطة الوصول النهائية أو يكون فيها المرسى في بلد غير بلد القيام علما بأن نقلهم هذا قد يخضع لأحكام معاهدة وارسو التي تحدد بوجه عام مسؤولية الناقل عند وقوع وفاة أو إصابة بدنية وكذلك في حالة ضياع أو تلف الأمتعة".

<sup>6</sup> - تنص المادة الثالثة في فقرتها الأولى من بروتوكول جواتيمالا سيبي الموقع في 08 مارس لسنة 1971 على أنه:

فيما يتعلق بنقل الركاب يتعين تسليم مستند نقل فردي أو جماعي مشتملا على الآتي:

أ- إشارة إلى أماكن القيام والوصول، ب - إذا وقعت نقطتا القيام والوصول في إقليم طرف واحد متعاقد سام، ويكون من المتوقع المرور بنقطة أو أكثر متفق عليها في إقليم دولة أخرى، فيجب الإشارة إلى إحدى هذه النقاط على الأقل".

<sup>7</sup> - الدكتور محمد فريد العريبي، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2003، ص 135.

<sup>8</sup> - الدكتور أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص 277.

<sup>9</sup> - الدكتور جلال وفاء محمددين، دروس في القانون الجوي، الدار الجامعة، بيروت، لبنان، الطبعة الأولى، 1989، ص 124.

<sup>10</sup> - الدكتور علي البارودي، الدكتور محمد فريد العريبي، الدكتور محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 550.

<sup>11</sup> - تنص المادة الرابعة من اتفاقية وارسو لسنة 1929 على أنه:

1- يتعين على الناقل، عند نقل الأمتعة فيما عدا الحاجات الخفيفة الشخصية التي يحتفظ بها الراكب، أن يسلمه استمارة نقل أمتعة.

2- وتحرر استمارة نقل الأمتعة في صورتين، أحدهما للراكب والأخرى للناقل.

3- ويجب أن تشتمل استمارة نقل الأمتعة على البيانات الآتية:

أ- مكان وتاريخ إصدارها، ب - نقطتي القيام والوصول، ج - اسم وعنوان الناقل أو الناقلين، د - رقم تذكرة السفر، هـ - النص على أن يكون تسليم الأمتعة إلى حامل الاستمارة، و - عدد الطرود ووزنها، ز - مقدار القيمة المبينة في الإقرار بالتطبيق لأحكام الشطر الثانية من المادة 22، ح - النص على أن النقل يخضع لنظام المسؤولية المقررة في هذه الاتفاقية.

على أنه إذا قبل الناقل أمتعة لم تسلم عنها استمارة أو إذا كانت الاستمارة غير مشتملة على البيانات المشار إليها قرين الحروف (د، ح) فليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها.

<sup>12</sup> - تنص المادة الرابعة من بروتوكول لاهاي لسنة 1955 على أنه:

1- عند نقل الأمتعة المسلحة يجب أن تسلم استمارة الأمتعة التي إذا لم تكن مقترنة بتذكرة السفر وفقا لنصوص الفقرة الأولى من المادة 3 أو إذا لم يكن قد نص عليها في مثل تلك التذكرة فيجب أن تشتمل على :

أ- بيان نقطتي القيام والوصول، ب - وإذا وقعت نقطتا القيام والوصول في إقليم طرف واحد متعاقد سام ويكون من المتوقع وجود مرسى أو أكثر في إقليم دولة أخرى فبيان أحد تلك المراسي، ج - فإذا اشتمل النقل على نقطة وصول نهائية أو على مرسى في بلد غير بلد القيام فيجب أن تشتمل استمارة الأمتعة على تنبيه يبرر أن النقل يجوز أن يخضع لأحكام معاهدة وارسو التي تحدد بوجه عام مسؤولية الناقل في حالة ضياع أو تلف الأمتعة".

<sup>13</sup> - الدكتور أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص 278.

<sup>14</sup> - الدكتور طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، الطبعة الأولى، الإصدار الأول، 2005، ص 111.

<sup>15</sup> - الدكتور محمد فريد العريبي، المرجع السابق، ص 145.

<sup>16</sup> - الدكتور علي البارودي، الدكتور محمد فريد العريبي، الدكتور محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 560.

<sup>17</sup> - الدكتور محمد فريد العريبي، المرجع السابق، ص 153.

<sup>18</sup> - نص المادة السادسة من اتفاقية وارسو لسنة 1929.

- 19 \_ نص المادة السادسة من بروتوكول لاهاي لسنة 1955.
- 20 \_ تنص المادة العاشرة من اتفاقية وارسو لسنة 1929 على أنه:
- "1 \_ يكون المرسل منه مسؤولاً عن صحة البيانات والإقرارات المتعلقة بالبضاعة التي يدرجها في خطاب النقل الجوي.
- 2 \_ ويتحمل مسؤولية أي ضرر يلحق بالناقل أو بأي شخص آخر من جراء بياناته وإقراراته المخالفة للقوانين أو غير الصحيحة أو الناقصة."
- 21 \_ الدكتور علي البارودي، الدكتور محمد فريد العربي، الدكتور محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 564.
- 22 \_ القانون التجاري الجزائري رقم (59 لسنة 1975)، المنشور في الصفحة (1073) من العدد (101) من الجريدة الرسمية، بتاريخ (1975/12/19) المعدل والمتمم.
- 23 \_ الدكتور أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص 167.
- 24 \_ الدكتور هاني دويدار، المرجع السابق، ص 229.
- 25 \_ الدكتور هاني دويدار، المرجع السابق، ص 230.
- 26 \_ الدكتور هاني دويدار، المرجع السابق، ص 233.
- 27 \_ الدكتور هاني دويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، بيروت، لبنان، 2008، ص 51.
- 28 \_ الدكتور علي البارودي، الدكتور محمد فريد العربي، الدكتور محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 570.
- 29 \_ الدكتور محمد فريد العربي، المرجع السابق، ص 155.
- 30 \_ الدكتور هاني دويدار، النقل البحري والجوي، المرجع السابق، ص 53.
- 31 \_ تنص المادة الثامنة من اتفاقية وارسو لسنة 1929 على أنه:
- " يجب أن يشتمل خطاب النقل الجوي على البيانات الآتية:
- أ - المكان الذي أنشئ فيه المستند والتاريخ الذي أعد فيه، ب - نقاط القيام والوصول، ج - المحطات المنصوص عليها مع الاحتفاظ للناقل بحقه في أن يشترط أن يكون في وسعه تعديلها في حالة الضرورة وذلك دون أن يؤدي هذا التعديل إلى زوال الصفة الدولية عن النقل، د - اسم وعنوان المرسل منه، هـ - اسم وعنوان الناقل الأول، و - اسم وعنوان المرسل إليه إذا اقتضى الأمر ذلك، ز - نوع البضاعة، ح - عدد وأرقام الطرود وتغليفها أو تعبئتها وعلاماتها المميزة لها، ط - وزن وكمية البضاعة وحجمها أو أبعادها، ي - الحالة الظاهرة للبضاعة وتغليفها أو تعبئتها، ك - أجرة النقل إذا اشترط ذلك وتاريخ ومكان دفعها وذكر الشخص الذي عليه أن يدفعها، ل - إذا أرسلت البضاعة على أساس التسليم مقابل الدفع فيذكر ثمن البضاعة وما يكون قد تكلفته من مصاريف، م - مقدار القيمة المبيّنة في الإقرار بالتطبيق لأحكام الشرط الثاني من المادة 22، ن - عدد صور خطاب النقل الجوي، س - المستندات المسلمة إلى الناقل لإرفاقها بخطاب النقل الجوي، ع - مهلة النقل وبيان موجز عن الطريق المزمع إتباعه إذا كان ذكرهما مشروطاً، ف - النص على أن النقل يخضع لنظام المسؤولية المقررة في هذه الاتفاقية."
- 32 \_ الدكتور علي البارودي، الدكتور محمد فريد العربي، الدكتور محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 571.
- 33 \_ تنص المادة التاسعة من بروتوكول لاهاي لسنة 1955 على أنه:
- " ليس في أحكام هذه المعاهدة ما يجوز أن يكون دون إعداد خطاب نقل جوي قابل للتداول."