

## مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل البضائع

بن جيلالي سميرة<sup>1</sup>

### مقدمة:

يعتبر عامل كسب الوقت من أبرز العناصر التي تميز النقل الجوي وهذا راجع إلى أن مستعملي المركبات الهوائية وان كانوا يقدرّون الراحة ويرجون السلامة ، إلا أنهم من جهة أخرى يفضلون السرعة والتي تنفرد بها هذه المركبات دون غيرها من وسائل النقل الأخرى ويأخذونها في عين الاعتبار كوسيلة للسفر والتنقل ولهذا كان من الطبيعي أن يقع على عاتق الناقل الجوي التزاما باحترام مواعيد النقل بحيث يؤدي إلى مساءلته إذا اخل بتنفيذ هذا الالتزام على نحو يؤدي إلى إلحاق الضرر بمتلقي خدمة النقل يعتبر هذا الالتزام وفقا للقواعد العامة هو التزاما بتحقيق نتيجة فبمجرد عدم حصول النتيجة والتي تتمثل في نقل البضائع في الميعاد المتفق عليه تؤدي إلى مساءلة الناقل الجوي ، بالتالي يعتبر عامل السرعة هو الهدف الأساسي للشاحنين وهذا ما أكدته اتفاقية وارسو 1929 على مساءلة الناقل الجوي في حالة التأخير<sup>2</sup> ، إلا أن هذه المسؤولية لا تنعقد إلا إذا توافرت الشروط التي تتحقق بموجبها مسؤوليته مما يترتب عليه تعويض للطرف المتضرر والذي يكون بقيمة محددة وهذا راجع إلى عدم قدرة شركات النقل الجوي من تغطية كل الأضرار والتي تكون بمبالغ ضخمة والى عدم قدرة شركات التامين من تغطية هذه الأضرار مما استوجب ضرورة تحديد مسؤوليته ، إلا انه هناك حالات استثنائية من خلالها قد يحرم الناقل الجوي من التمسك بتحديد المسؤولية ومن هذا المنطلق سوف أحاول معالجة الإشكالية التالية: إلى أي حد يمكن اعتبار الناقل الجوي مسئول عن الضرر الناتج عن التأخير خاصة وان النقل الجوي محفوف بالمخاطر ولا يمكن ضمانه ؟ للإجابة على الإشكالية سوف أتطرق لنقطتين أساسيتين : شروط تحقق مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل البضائع، اثر مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير.

### المحور الأول: شروط تحقق مسؤولية الناقل الجوي للبضائع عن التأخير:

يعتبر التزام الناقل الجوي باحترام مواعيد النقل من الالتزامات الأساسية التي تقع على عاتقه وهذا ماتضمنته المادة 19 من اتفاقية وارسو 1929 والتي اعتبرت الناقل الجوي مسؤولا عن التأخير في نقل الجوي للبضائع<sup>3</sup> ، إلا أن هذه المسؤولية لا تحقق إلا بتوفر شروط والمتمثلة فيما

1 - طالبة دكتوراه ، مخبر القانون البحري والنقل ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة أبو بكر بلقايد ، تلمسان .  
2 - صادقت الجزائر على الاتفاقية بموجب المرسوم رقم 64-74 الصادر في 2 مارس 1964 ج ر 26 سنة 1964.  
3 - تنص المادة 19 من اتفاقية وارسو : "يعتبر الناقل الجوي مسؤولا عن الأضرار المتتّبة على التأخير في نقل الركاب والامتعة والبضائع".

المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل \_\_\_\_\_ العدد السادس  
يلي ، أن يكون هناك تأخير في النقل الجوي ، وان يكون حدث أثناء فترة زمنية معينة، اضافة إلى  
تحقق ضرر الذي يصيب الحق في البضاعة وهذا ماسوف أتطرق إليه فيما يلي :

#### أولاً: التأخير في النقل الجوي للبضائع :

لما كان التأخير هو مجاوزة الميعاد ، فإنه يفترض حتما نشوء التزام ي ذمة الناقل بتنفيذ  
النقل في مدة معينة ، وهذا المبدأ لامراء فيه لأنه لايمكن التعرف على التأخير باعتباره أول شروط  
لقيام مسؤولية الناقل الجوي إلا إذا كانت هناك مدة محددة سلفا لتنفيذ عملية النقل ، إن  
تطبيق هذا المبدأ في مجال النقل الجوي الخاضع لاتفاقية وارسو أثار صعوبات يمكن ردها إلى  
عاملين أساسيين : الأول يتمثل في أن الاتفاقية قررت مسائلة الناقل الجوي عن التأخير دون أن  
تضع معيارا يتسنى على ضوئه تحديد المقصود بالتأخير الذي يؤدي إلى مسائلته ، والثاني هو انم  
بدا المسؤولية عن التأخير قد لقي معارضة شديدة ومنتزايدة من قبل الناقلين الجويين والاتحاد  
الدولي لمؤتي شركات الطيران بحجة انه يؤدي إلى عرقلة الملاحة الجوية بتعريض سلامتها للخطر  
ذلك أن الملاحة الجوية مرتبهة بظروف كثيرة مختلفة ليس بإمكان الناقل أو تابعيه ولا في قدرتهم  
السيطرة عليها<sup>1</sup>.

فهي مرتبطة ومرهونة بظروف الجوية التي قد تسمح بالملاحة الجوية أو لاتسمح بها ، ومن  
ناحية أخرى هي مرتبطة بقدرة الطائرة على حمل البضائع فقد تضطر الطائرة نظرا للظروف  
الجوية أو لأسباب فنية أن تستهلك وقود أكثر مما تستهلكه في العادة مما يحد من قدرتها على  
حمل البضائع حفاظا على سلامتها ولقد ظهر اثر هذه المعارضة بجلاء في الشروط التي تدرجها  
شركات الطيران ، لاسيما الأعضاء في الاتحاد الدولي للنقل الجوي I.A.T.A<sup>2</sup> في العقود التي  
تصدرها والتي تقضي بأنه ليس هناك اشتراط على إتمام النقل في مدة محددة وان مواعيد النقل  
المذكورة في جداول مواعيد الناقلين أو في أي وثائق أخرى لاتغير جزءا من عقد النقل وانه سوى  
مؤشر تقريبي لمتوسط الوقت الذي تستغرقه عملية النقل وبالتالي هذا المبدأ أدى إلى صعوبات  
في صيرورة مبدأ المسؤولية عن التأخير الذي قرره المادة 19 من اتفاقية وارسو<sup>3</sup>.

عمل القضاء جاهدا على حسم الصراع ما بين المصالح المختلطة بين الناقل الجوي وملتقي  
خدمة النقل لذلك سلكت غالبية الأحكام مبدأ مفاده تجويز شروط عقد النقل القاضية بعدم  
التزام الناقل بموعد محدد بشرط أن لا تؤدي هذه الشروط لاعفاءه من المسؤولية عن الأضرار

1 - د. محمد فريد العريني ، محمد السيد الفقي ، القانون البحري والجوي ، منشورات الحلبي الحقوقية ، الطبعة الاولى  
2005 ص 581 ،

2 - I.A.T.A هو الاختصار الدولي للنقل الجوي وهدفه تطوير وتشجيع صناعة النقل الجوي وأحكامه .

3 - أدى هذا المبدأ الى صراع ما بين الناقلين الجويين ومستعملي خدمة النقل فبينما يرغب الطرف الأول في دفع اقل  
تعويض ممكن عن طريق التنصل من المسؤولية عن التأخير في اغلب الحالات أما الطرف الآخر فيرغبون في تعويضهم عن  
طريق تقرير مسؤوليته في اغلب الحالات .

المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ————— العدد السادس  
الناجمة عن التأخير الغير عادي في عملية النقل ، وبالتالي يلتزم الناقل بتنفيذ التزامه بالنقل في الميعاد المعقول عند تخلف الاتفاق على إتمام النقل في الميعاد المحدد ، ففي حالة حصول مجاوزة غير عادية لذلك الميعاد عد الناقل مخلا بالتزامه وانعقدت مسؤوليته وفقا لأحكام المادة 19 من اتفاقية وارسو ، فالتأخير في عرف هذه الأحكام التي صارت قضاء مستقرا هو مجاوزة الميعاد المحدد إذا وجد اتفاق مسبق على هذا التحديد المسبق لميعاد النقل<sup>1</sup>.

وبالتالي اتجهت اتفاقية وارسو والقضاء إلى اعتبار الناقل ملتزم بالنقل في الميعاد المعقول عند تخلف الاتفاق على إتمام النقل في الميعاد المحدد ، ففي حالة حصول مجاوزة غير عادية لذلك الميعاد المعقول اعتبر الناقل مخلا بالتزامه وانعقدت مسؤوليته عن التأخير ، أما بروتوكول لاهاي 1955 المعدل لاتفاقية وارسو فقد قررت الإبقاء على نص المادة 19 من اتفاقية وارسو 1929<sup>2</sup> ، وعليه يمكن تصور عدة حالات التي قد يكون من خلالها الناقل مسؤولا عن التأخير في نقل البضائع كحالة إغفال الناقل عن تهيئة المكان اللازم من اجل شحن البضائع في الطائرة أو إغفال شحنها أصلا أو شحنها بالغلط على طائرة أخرى أو نسيان تفرغها من الطائرة أو فقدان المستندات اللازمة لتفريغ وتسليم البضائع إلى المرسل إليه ، أما بالنسبة إلى بروتوكول جواتيمالا سيتي 1975 لم يحدث أي تعديل على أحكام المادة 19 من اتفاقية وارسو ونفس الاتجاه بالنسبة لاتفاقية مونتريال لسنة 1999 ، إلا انه يمكن للناقل التنصل من المسؤولية إذا اثبت انه هو تابعوه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية لتوخي التأخير أو استحال عليهم اتخاذها<sup>3</sup> ، وباعتبار الجزائر مصادقة على اتفاقية وارسو فقد اتجهت نفس اتجاه الاتفاقية وأخذت بأحكامها في التشريع الداخلي حيث تضمنت المادة 147 من قانون الطيران المدني الجزائري : « الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر الناتجة عن التأخر في النقل الجوي للأشخاص والأمتعة والشحن » إلا انه من جهة أخرى منحت للناقل الحق في إعفاء نفسه من المسؤولية بإثبات انه اتخذ كل التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو استحال اتخاذها.

#### ثانيا: الضرر الاقتصادي الناشئ عن التأخير في نقل البضائع :

يشترط لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير حدوث الضرر وقد حددت كل ن اتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها صور الضرر الذي يلحق البضائع لقيام مسؤوليته والذي يتمثل في ، الهلاك أو الضياع أو التلف.

ويقصد بالتلف هو الضرر الذي يكون من شأنه عدم إمكانية الانتفاع بالشيء أو استخدامه ،

1 - د. محمد فريد العريني ، محمد السيد الفقي المرجع السابق ص 584.

2 - د. سماح محمودي ، مسؤولية الناقل الجوي الدولي ، دراسة في ظل اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999، رسالة دكتوراه ، جامعة الحاج لخضر باتنة ، 2014- 2015 ص185.

3 - د. طالب حسن موسى ، القانون الجوي الدولي ، دار الثقافة ، 2008 ص158 .

المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ————— العدد السادس  
أما الضياع فهو عدم وجود البضائع أو الأمتعة لدى الناقل وعدم علمه بإمكان وجودها كان تسرق البضائع أو بتسليمها لشخص آخر مجهول غير المرسل إليه ، أما الهلاك هو فقدان الشيء لقيمتة سواء كلي أو جزئي جعلها غير صالحة لما أعدت له<sup>1</sup>، وهذا ما أشارت إليه 13 من اتفاقية وارسو فان البضائع تعتبر في حالة هلاك إذا لم تصل للمرسل إليه بعد انقضاء سبعة أيام من التاريخ الذي كان يتعين وصولها إليه وبالتالي بمجرد عدم تنفيذ الناقل الجوي لالتزامه بوصول البضاعة إلى المرسل إليه في الموعد المحدد يعتبر مخلا بالتزامه وتتحقق مسؤوليته مما يتوجب عليه تعويض المتضرر ومن دون إلزام هذا الأخير بإثبات السبب الذي أدى إلى الهلاك أو الضياع أو التلف وهذا ما اتجهت إليه البروتوكولات المعدلة لاتفاقية وارسو من بينها اتفاقية مونتريال 1999 والتي اعتبرت الناقل الجوي مسؤولاً عن الضرر بشرط أن يحدث أثناء فترة النقل الجوي وان يكون صادر عن خطأ الناقل بدون الحاجة لإثبات ذلك<sup>2</sup>، أما المشرع الجزائري فقد اعتبر الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار التي تصيب البضائع بشرط أن يحدث ذلك في الفترة التي تكون البضائع تحت حراسة الناقل الجوي<sup>3</sup>.

#### ثالثاً : حدوث التأخير في فترة زمنية معينة :

يعتبر التأخير عامة سببا لانعقاد المسؤولية ولكن يشترط حدوثه في فترة معينة لكي يسال الناقل الجوي عنه طبقا للمادة 19 من اتفاقية وارسو ، فان حصل التأخير خارج هذه الفترة انعقدت مسؤوليته ولكن لا يخضع لأحكام اتفاقية وارسو وإنما يخضع للقانون الوطني<sup>4</sup>.

إلا أن هناك إشكال فيما يتعلق بفترة النقل الجوي الذي ينبغي حدوث التأخير فيها الذي يسال عنه الناقل ويخضع للأحكام الآمرة لاتفاقية وارسو ، لقد اختلف الفقهاء في تحديد هذه الفترة حيث تضاربت الآراء يمكن تلخيصها فيما يلي : ذهب جانب من الفقه إلى القول بان التأخير الذي يجب أن يسال عنه الناقل الجوي هو ذلك التأخير الذي يقع أثناء عملية النقل الجوي فقط والتي تتمثل في الفترة ما بين إقلاع الطائرة من مطار القيام حتى هبوطها في مطار الوصول ، وبالتالي يستثنى من تطبيق الأحكام الآمرة لاتفاقية وارسو الفترة التي تمتد قبل أو بعد عملية النقل ، كالتأخير الذي يحدث عند نقل البضائع من مطار الوصول إلى وسط المدينة<sup>5</sup>.

إلا أن هذا الرأي تعرض للنقد حيث تعرض للاستبعاد لان منطوقها من شأنه أن يؤدي إلى

1 - د. هشام فضلي ، مسؤولية الناقل الجوي ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، الطبعة الأولى 2005 ، ص26.  
2 - د.كاميران صالح ، الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي ، مقال منشور في مجلة مجلة الحقوق ، الإمارات ، مجلد 11، العدد 1 ، سنة 2013 .

3 - هذا ماتضمنته المادة 146 من قانون الطيران المدني رقم 98-06 المعدل والمتمم بالقانون رقم 14-15.

4 - د. احمد رشاد سلام ، التحكيم في منازعات القانون الجوي ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2014 ، ص79.

5 - جاء بهذا الرأي الفقيه جوديس والذي فسر تفسيراً ضيقاً لفترة النقل الجوي حيث يقتصر على المدة التي تنتهي الطائرة للاقلاع من مطار القيام والتي تنتهي بهبوط الطائرة على ارض مطار الوصول .

إهدار كل قيمة عملية لنص المادة 19 من اتفاقية وارسو ، ذلك إن قصر فترة النقل الجوي على تلك الفترة التي توجد فيها الطائرة في الجو يجعل من الصعب على الشاحن إقامة الدليل على وقوع التأخير أثناء تلك الفترة ، إضافة إلى أن معظم حالات التأخير يتحقق وجودها قبل إقلاع الطائرة من مطار القيام أو بعد هبوطها في مطار الوصول<sup>1</sup>.

أما جانب من الفقه فقد اتجه إلى أن الفترة التي تعنيها المادة 19 من اتفاقية وارسو ، هي الفترة التي يتم فيها نقل البضائع متأخرا عما كان يجب وفقا للعقد المبرم مع الناقل وعليه ليس هناك أهمية للحظة التي وقع فيها الحدث الذي سبب التأخير وان العبرة فيما إذا كانت البضاعة قد وصلت إلى نقطة المقصد النهائي في الميعاد المتفق عليه وبالتالي لا يكون هناك تأخير ومن ثم لا يسأل عنه الناقل إذا كان تفريغ قد تم في الميعاد حتى ولو حدث التأخير بعد لحظة الوصول وحتى الخروج من مطار الوصول كالتأخير الذي يحدث بسبب الإجراءات الجمركية والتفتيش ، إلا انه الأخذ بهذا الرأي لا يتفق تماما مع العبرة من تقرير مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الناشئة عن التأخير وذلك راجع إلى انه في كثير من الأحوال تظل البضاعة في مطار الوصول دون التمكن من تخلص من وصاية الناقل أو احد تابعيه والوصول إلى منطقة آمنة في مطار الوصول<sup>2</sup>.

إلا أن هناك اتجاه ثالث اتجه إلى القول بان فترة النقل الجوي التي يجب وقوع التأخير ضمنها ، هي بنفسها الفترة التي تضمنتها المادة 18 من اتفاقية وارسو والمتعلقة بالهلاك أو التلف أو الضياع الذي يصيب البضائع ، حيث يقوم هذا الرأي على أساس انه طالما يترتب على التأخير ضرر من نفس النوع الأضرار التي نصت عليها المادة 18 من الاتفاقية فان المنطق يقتضي أن يعطي لفترة النقل الجوي الخاصة بالتأخير نفس المعنى الذي أعطي لفترة النقل الجوي الخاصة بسريان الالتزام المتعلق بضمان المحافظة على البضائع<sup>3</sup>.

إلا أن هذا الرأي يتماشى عندما نكون بصدد التأخير في نقل البضائع والأمتعة فالأمر على خلاف ذلك إذا تعلق الأمر بالتأخير في نقل الركاب لأنه من المتصور أن يترتب على التأخير في النقل الجوي للبضائع أضرار من المستحيل تصوره في حالة النقل الجوي للركاب، اتجه اغلب الفقه إلى القول بان نص المادة 19 من اتفاقية وارسو والخاصة بالمسؤولية عن التأخير قد أحالت فيما يتعلق بفترة النقل الجوي التي يجب حصول التأخير خلالها إلى المادة 18 من اتفاقية وارسو وهي الفترة المتعلقة بالالتزام بالمحافظة على البضاعة مما يترتب عليه مسائلة الناقل الجوي وفقا

1 - د محمد فريد العريني ، محمد السيد الفقي ، المرجع السابق ، ص584.

2 - جاء بهذا الرأي الثاني الفقيه دريون : تعرض هذا الرأي للانتقاد لان هناك حالات استثنائية لان هناك حالات تظل تحت وصاية الناقل لمدة أطول إلى غاية تسليمها.

3 - جاء بهذا الرأي الثالث الفقيه موريس ليموان ، منقول من محمد فريد العريني ، محمد السيد الفقي ، المرجع السابق ، ص584.

لاتفاقية وارسو إذا حدث التأخير في الفترة الزمنية التي تكون البضائع في حراسة الناقل الجوي<sup>1</sup>. اتجهت الأحكام القضائية من ناحية أخرى إلى إقرار صحة شروط الناقل بعدم ضمان المواعيد لانه شرط ليعفيه من المسؤولية عن التأخير بل هو عدم اتفاق الطرفان على ميعاد معين لتنفيذ النقل ، ويسري بالتالي الميعاد المعقول مما يؤدي إلى عدم مسائلة الناقل الجوي إذا حصل تجاوزات غير عادية للميعاد المتفق عليه ، وعلى ضوء ما تقدم اعتبرت المحاكم من قبيل التأخير الذي يسأل عنه الناقل الجوب عدم وضع البضاعة بأمكنة ذات درجة حرارة مناسبة ، أو عدم نقل البضاعة على رحلة الطائرة التي تم تحديدها في سجد النقل ، وبالمقابل هناك أحكام أخرى لم تقضي بموجها مسائلة الناقل الجوي من بينها : إعفاء شركة النقل الجوي من تحمل مسؤولية التأخير نتيجة عطب فني لأنها استطاعت أن تثبت أنها قامت بجميع الإجراءات الصيانة وأنها اقتضت في ذلك ممارسات الشركات الأخرى وانه قامت بجهود اللازمة من اجل إيجاد وسيلة نقل بديلة<sup>2</sup>.

#### المحور الثاني: اثر مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير

يتمثل اثر المسؤولية في التعويض ، حيث تقضي القواعد العامة انه عندما تنعقد مسؤولية الناقل الجوي عن واقعة ألحقت ضرر بالغير أن يترتب في ذمته التعويض للمضرور .

الأصل في التعويض أن يكون على قدر الضرر والذي يتمثل بما لحق المتضرر من خسارة ومفاته من كسب ، إلا انه تحميل الناقل المسؤولية عن تعويض كامل الضرر قد يؤدي إلى إلحاق ضرر جسيم مما يحمل الناقل مبالغ باهضة لتعويض المرسل أو المرسل إليه عن التأخير أدى إلى الضرر مما يؤدي إلى إفلاس الناقل الجوي ، اضافة إلى انه يصعب على المؤمنين الجويين قبولهم تحمل قيمة التعويضات المطلقة .

اتجهت التشريعات الدولية تشجيعا للطيران المدني ومنذ وضع اتفاقية فارسوفي إلى وضع حدود المسؤولية الناقل الجوي عن الضرر<sup>3</sup> ، غير أن فكرة وضع حدود للتعويض لها عيوبها مما قد يدفع الناقل الجوي إلى الإهمال في حال ابقى على مسؤولية المحدودة للناقل ،مما دفع الاتفاقيات الدولية التي عالجت مسؤولية الناقل الجوي أن خرجت على هذا المبدأ في حالات معينة والمتمثل في التشديد على مسؤولية الناقل وعدم التقيد بالحد القانوني للتعويض .

#### أولا:المسؤولية المحدودة للناقل الجوي للبضائع

تعتبر مسؤولية الناقل الجوي المحدودة مقارنة بالأضرار الذي يتعرض لها متلقي خدمة النقل لصالح الناقل الجوي إلا انه من الضروري ذلك لأنه من الصعب على الناقل الجوي تحمل التعويض

1 - د. محمد فريد العريني ، محمد السيد الفقي ، المرجع السابق ، ص 586.

2 - د. سماح محمودي ، المرجع السابق ، ص 193 .

3 - إن تحديد مسؤولية الناقل الجوي للبضائع يؤدي إلى تخفيض نفقات التشغيل للناقل ، كما أن تحديد مسؤوليته ضرورية من اجل تمكين شركات النقل الجوي من جذب رؤوس الأموال .

المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ————— العدد السادس  
الكامل الذي يصعب على شركات التأمين تغطيته، كما انه لا يمكن للناقل تحمله كل مخاطر النقل الجوي<sup>1</sup>.

اتجهت التشريعات الدولية بالازافة إلى المشرع الجزائري بوضع حدود قصوى للتعويض للناقل الجوي والذي يلتزم بدفعها اتجاه الطرف المتضرر ، حيث حددت اتفاقية وارسو المبلغ حوالي 250 فرنك عن كل كيلو غرام من الأمتعة المسجلة أو البضائع ، إلا انه في حالة قام المرسل بذكر مصلحة في التسلم عند تسليم الطرد إلى الناقل في مقابل يدفع المرسل مبلغا رسميا اظافيا إذا اقتضى الأمر وعندئذ يكون الناقل ملتزما بدفع التعويض في حدود المبلغ المذكور ما لم يقيم الدليل على خلاف ذلك ، حيث يتم حساب الحد الأقصى للتعويض المحكوم به في حالة هلاك أو اتلف أو ضياع البضائع أو الأمتعة المسجلة بمبلغ هو خمسون جنية عن كل كيلو غرام ، ولكي يحدد القاضي المعروض عليه النزاع قيمة التعويض المستحق إذن من تحديد وزن البضائع أو الأمتعة المسجلة ، فلو أن وزنها مائة كيلو غرام على سبيل المثال كان التعويض المستحق 250 ألف فرنك<sup>2</sup> أما فيما يتعلق بروتوكول لاهاي 1955 فقد أبقت على الحد الأقصى الذي تضمنته اتفاقية وارسو 1929 ، إلا أن بروتوكول لاهاي 1955 استحدثت حكما جديدا لم يكن واردا باتفاقية وارسو تضمنته المادة 11 الفقرة الثانية من بروتوكول لاهاي فيما يتعلق بالضرر الذي يلحق جزءا من البضائع حيث فرقت بين فرضيتين الأولى وهو أن يلحق الضرر جزءا من البضائع أو الأمتعة المسجلة دون أن يؤثر الضرر الجزئي في قيمة الطرود الأخرى في هذه الحالة لا يأخذ في الاعتبار عند تحديد قيمة التعويض سوى وزن الطرود وحدها التي لحقها الضرر وذلك بصرف النظر عما إذا كان قد صدر عن كافة الطرود أو الأمتعة المسجلة خطاب نقل واحد أو إيصال أمتعة واحد أو أكثر<sup>3</sup>.

أما الثانية فيلحق الضرر جزءا من البضائع أو الأمتعة المسجلة ولكن الضرر يؤثر في قيمة الطرود الأخرى كما لو كانت البضاعة المنقولة تتمثل في آلة تم توزيع أجزائها على عدة طرود فيؤثر الضرر في قيمة باقي البضائع ، ففي هذه الحالة يؤخذ مجموع وزن الطرود كلها في الاعتبار عند تحديد قيمة التعويض من اجل أن يغطي مالحق البضاعة أو الأمتعة من ضرر الجزئي وما انتقصت قيمته بالتبعية حيث اشترط البروتوكول حتى يتم تطبيق هذا الحكم يشترط أن تكون كافة الطرود مشمولة بإيصال أمتعة أو بخطاب نقل جوي واحد ، أما إذا صدرت عدة

1 - د. طارق كاظم عجيل ، مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير فوفقا لاتفاقية مونتريال 1999 ، كلية القانون ، جامعة ذي قار ، ص 81.

2 - لم يعد بيان وزن الأمتعة او البضاعة من البيانات الإلزامية لإيصال الأمتعة أو خطاب النقل الجوي بعد توقيع بروتوكول لاهاي 1955 ، الا ان المادة الثامنة في بروتوكول مونتريال لسنة 1975 أعادت هذا البيان بالنسبة لنقل البضائع.

3 - د. هاني دويدار ، قانون النقل ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، 2014 ، ص 368 ، 369 .

إيصالات أو خطابات فلا يؤخذ في الاعتبار سوى وزن الطرود التي لحق بها الضرر<sup>1</sup>.

أما بالنسبة لاتفاقية مونتريال 1966 فلم تتعرض للحد الأقصى للتعويض عن الأضرار التي تلحق البضائع، نفس الأمر بالنسبة لبروتوكول جواتيمالا سيتي 1975 لم يحدث أي تغيير، إلا أن اتفاقية

مونتريال 1999 والذي كان هدفها الأساسي هو توحيد الحلول في مجال تحديد الحد الأقصى للتعويض فضلا عن تقرير بعض القواعد الخاصة بكيفية حساب هذا الحد الأقصى وطبقا للمادة 22 فقد حددت مسؤولية الناقل الجوي للبضائع بمقدار 17 وحدة حقوق السحب الخاصة عن كل كيلو غرام من البضائع<sup>2</sup>، وباعتبار الجزائر مصادقة على اتفاقية وارسو 1929 فقد أقيمت على الحد الأقصى للتعويض كما تضمنته الاتفاقية.

#### ثانيا : المسؤولية الغير محدودة للناقل الجوي للبضائع

إذا كان الأصل المقرر في اتفاقية وارسو و النصوص المعدلة لها هو تحديد مسؤولية الناقل الجوي بحد أقصى للتعويض، إلا أن هذا الأصل ليس بالمطلق إذ لا يشترط في الناقل لغرض الاستفادة من تحديد التعويض أن يكون حسن النية أي أن لا يكون الضرر راجعا إلى غشه أو خطئه المعادل للغش وإلا تفقد

ميزة تحديد المسؤولية المقررة أساسا لصالحه سبب وجودها، كذلك يجوز لأطراف النقل الجوي للبضائع الاتفاق على تشديد مسؤولية الناقل على نحو يلزمه بدفع تعويض يجاوز الحد الأقصى المقرر الاتفاقية إذا أن مثل هذا الاتفاق صحيح على خلاف الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية أو الحد منها الذي يقع باطلا وعديم الأثر، أخذت اتفاقية وارسو الناقل الجوي بالشدة في حالتيه والذي يتمثلان في التشديد القانوني والتشديد الاتفاقي لمسؤولية الناقل الجوي<sup>3</sup>، حيث تتمثل الحالة الأولى التشديد القانوني والذي تتمثل في عدم حسن النية فحرمته من التمسك بتحديد المسؤولية حيث تشمل حالتيه : وهو عدم اشتغال وثائق النقل الجوي على البيانات الإلزامية اضافة إلى رجوع الضرر إلى غش الناقل أو صدور خطأ من جانبه أما الحالة الثانية فتتمثل في التشديد الاتفاقي لمسؤولية الناقل الجوي وهذا ما أجازته المادة 22 من اتفاقية وارسو صراحة للناقل الجوي رفع الحد الأقصى للتعويض وهو ما يسمى إعلان المصلحة في التسليم وهو بمثابة تشديد لمسؤولية الناقل الجوي<sup>4</sup>.

1 - د. هاني دويدار، المرجع السابق، ص 369.

2 - د. عاطف محمد المقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية مونتريال 1999، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007، ص 182.

3 - د. عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006، ص 106، 107، 108.

4 - إعلان المصلحة في التسليم : هو عبارة عن تصرف من جانب واحد يقدر بمقتضاه المرسل مقدما قيمة الضرر الذي قد



تبين لنا مما تقدم أن اتفاقية وارسو 1929 والنصوص المعدلة لها قد أقرت مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نفل البضائع إلا أن هذه المسؤولية قد قيدتها اتفاقية وارسو 1929 بشروط في حالة توفرها يعتبر الناقل مخلا بالتزامه باحترام موعد النقل مما يترتب عليه التعويض للمرسل ، بالتالي يمكن اعتبار اتفاقية وارسو قد نجحت إلى حد بعيد في إقامة توازن حقيقي بين المصالح المتعارضة لأطراف عقد النقل الجوي في تنفيذ عملية النقل في الميعاد المحدد لها ، فمن جهة حققت حماية للناقل الجوي وذلك بعدم تحقق مسؤوليته إلا بتوافر شروط معينة ، اضافة إلى تحديد مسؤوليته بمبلغ أقصى للتعويض ، ومن ناحية أخرى حققت حماية للمرسل والمرسل إليه حيث جعلت خطأ الناقل ثابتا بمجرد التأخير فأعفته من إثبات ذلك ، كما قررت بطلان الاتفاقات التي من شانها النزول عن الحد الأقصى للتعويض أو من شانها الإعفاء من المسؤولية ، اضافة إلى حرمان الناقل الجوي من التمسك بتحديد المسؤولية في أحوال معينة وأجازت كل اتفاق من شأنه تشديد مسؤولية الناقل الجوي من بينه الزيادة في التعويض عن الحد المقرر قانونا ، باعتبار الجزائر مصادقة على اتفاقية وارسو 1929 فقد اتجهت نفس اتجاه اتفاقية من بينها إقرار مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل البضائع .

#### قائمة المراجع :

- 1- د.محمد فريد العريني ، محمد السيد الفقي ، القانون البحري والجوي منشورات الحلبي الحقوقية 2005 ، الطبعة الأولى.
- 2- د. عاطف الفقي ، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية مونتريال 1999 ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، 2007.
- 3- د. عدلي أمير خالد ، عقد النقل الجوي ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، 2006.
- 4- د. هاني دويدار ، قانون النقل ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، 2014.
- 5- د. احمد رشاد سلام ، التحكيم في منازعات القانون الجوي ، دار النهضة العربية ، القاهرة 2014.
- 6- د. هشام فضلي ، مسؤولية الناقل الجوي ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، الطبعة الأولى 2005.
- 7- د. طالب حسن موسى ، القانون الجوي الدولي ، دار الثقافة ، 2008.

#### الأطروحات والمقالات :

- 1- د. سماح محمودي ، مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو ومونتريال ،رسالة دكتوراه

يصيبه من جراء خطأ الناقل في تنفيذ عقد النقل ولا ينتج هذا الإعلان أثره إلا عند قيام المرسل بتسليم البضاعة إلى الناقل ، وان يتم هذا الإعلان مقابل رسم إضافي وان يدون هذا الإعلان في خطاب نقل البضاعة.

2- د. طارق كاظم عجيل ، مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير فوفقا لاتفاقية مونتريال 1999 كلية القانون ، جامعة ذي قار .

3- د. كاميران صالحى ، الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي ، مقال منشور في مجلة الحقوق ، الإمارات ، مجلة 11، العدد 1 ، 2013.

### القوانين:

- قانون رقم 98 06- المؤرخ في 27 جوان 1998 ، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني ج ر رقم 48 لسنة 1998 المعدل والمتمم بالقانون رقم 15-14.

### ملخص البحث باللغة العربية :

يعتبر التزام الناقل الجوي للبضائع بالنقل في الميعاد المحدد من الالتزامات الأساسية التي تقع على عاتقه ، في حالة اخل بهذا الالتزام تتحقق مسؤوليته ، إلا أنها لا تتحقق إلا إذا توفرت شروط معينة من خلالها يتمكن المرسل أو المرسل إليه من الرجوع على الناقل مما يترتب عليه التعويض للطرف المتضرر والذي حددته الاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري بحد أقصى للتعويض ، إلا انه قد يحرم الناقل الجوي من هذا التحديد مما يلتزم بالتعويض على قدر الضرر.

### Résumé en français

L'engagement des transporteurs aérien de marchandise est de définie dans le temps par les de partie ,dans le cas de carence de la partie chargée du tronsportateur , sa responsabilité est engagée en cas de retard et ceci en fonction du condition préfixée a cet égard , son responsabilité est définie par d éventuels réparation des dommage constatés , au rageur de la réglementation internationale du transport aérien et de la législation algérien qui détermine la base de démergement , dans des condition spécifiques ce dédommagement peut être total en fonction des dommage constatés .