

التزام الناقل الجوي على البضائع الوارد أثناء الرحلة الجوية في ضوء اتفاقية  
وارسو 1929 وقانون الطيران المدني الجزائري

*The obligation of the air carrier of the goods contained during the flight in the  
light of the 1929 Warsaw Convention and the Algerian Civil Aviation Act*

أ. د. العرباوي نبيل صالح  
جامعة طاهري محمد بشار- الجزائر-  
Prof-droit@yahoo.fr

ط. د. حموني بوبكر\*  
جامعة طاهري محمد بشار- الجزائر-  
hammouni.boubakeur@univ-bechar.dz  
مخبر الدراسات القانونية ومسؤولية المهنيين

تاريخ النشر: 2024/12/20

تاريخ القبول: 2024/12/15

تاريخ الارسال: 2023/07/12

ملخص :

ان النقل الجوي للبضائع هو أحد أهم أوجه الاستغلال التجاري للملاحة الجوية، اذ لا يمكن اجراء مبادلات تجارية دون نقل للبضائع من مكان لآخر، فجوهر النقل الجوي هو تغيير مكانها جوا بواسطة طائرة تسمح بعملية النقل من مطار القيام نحو مطار الوصول.

ولإنجاز عملية النقل الجوية يقع على عاتق الناقل الجوي عدة التزامات، ولعل أبرزها تلك الالتزامات الواردة اثناء المرحلة الجوية للنقل بالطائرة بغرض ايصال البضاعة كاملة للمرسل اليه و في حالة سليمة هذا في فترة زمنية معقولة الى مطار الوصول المتفق عليه.

الكلمات المفتاحية: الناقل الجوي- البضائع- الالتزامات- الطائرة.

**Abstract:**

Air transport of cargo is one of the most important aspects of commercial exploitation of air navigation. Commercial exchanges cannot be made without transportation of cargo from one place to another. The essence of air transport is to change its place by air by means of an aircraft that allows transportation from the airport of delivery to the airport of arrival.

In order to complete the air transport operation, the air carrier has several obligations, perhaps most notably those received during the air transport phase of the aircraft for the purpose of delivering the whole goods to the consignee in good condition within a reasonable period of time to the agreed airport of arrival.

**Keywords:** air carrier- the goods- commitments - airplane

\*المؤلف المرسل: حموني بوبكر

مقدمة:

منذ أن اكتشف الإنسان لتقنية الطيران والتطور المذهل الذي رافقه، شرع في استغلاله من الوجهة الاقتصادية عن طريق ما يعرف بالنقل الجوي، ويأتي النقل الجوي للبضائع في مقدمة الاستغلال الاقتصادي والتجاري للبيئة الجوية، ذلك أن النقل بوجه عام هو عصب حركة التداول للثروات والمنتجات فلا يتسنى انجاز المبادلات التجارية بين أرجاء المعمورة دون أن يستلزم الأمر الأشياء المراد نقلها من مكان الى آخر .

لعل واحد من أهم أسباب كثرة ابرام عقود النقل الجوي هي السرعة الفائقة للطائرة في التنقل باعتبارها تطوي بقاع المعمورة في زمن وجيز عكس باقي وسائل النقل الأخرى .

شرعت شركات الطيران في ابرام عقود النقل الجوي هذا لتلبية الطلبات المتزايدة لخدمات النقل فمن هنا أصبح الناقل الجوي ملزما بتنفيذ العقود المبرمة اتجاه الطرف الآخر متلقي خدمة النقل، فمن هذا المنطلق أصبح الناقل ملزم بتنفيذ مجموعة من الالتزامات الواجبة الأداء بغرض نقل البضاعة جوا من مطار القيام الى مطار الوصول وفي مدة زمنية محددة.

تختلف التزامات الناقل الجوي في عقد نقل البضائع على متن الطائرة عن التزامات الناقل في عقد الأشخاص، فمحل العقد هنا البضائع ، ففي هذا العقد الأخير يبقى الشاحن المتعاقد مع الناقل دون تنقل، اذ تنتقل حيازة البضائع من الشاحن الى الناقل ليتم ارسالها الى الوجهة المحددة<sup>1</sup>.

ويعتبر نقل البضاعة جوا الى الوجهة المتفق عليها أهم التزام للناقل الجوي في عقد نقل البضائع، ولإنجاز مهمة النقل الجوي للبضائع يستلزم على الناقل القيام بعدة أعمال تتوزع على مراحل سواء في مطار القيام أو أثناء الرحلة الجوية أو في مطار الوصول<sup>2</sup>، لكن ستقتصر دراستنا فقط عن الالتزامات الملقاة على عاتق الناقل في المرحلة الجوية بالخصوص.

كما تكمن أهمية بحثنا من أهمية النقل الجوي، باعتباره واحد من أبرز مجالات النقل الحديث والتطور التكنولوجي الهائل الذي شهدت الطائرة خاصة السرعة الفائقة في التنقل وارتفاع نسبة الأمان وسلامة النقل، الذي بدوره أثر ايجابا على عالم النقل الجوي وبالخصوص نقل البضائع، مما أدى ذلك الى الطلب المتزايد لإبرام عقود نقل البضائع.

ويكتسي هذا الموضوع أهمية بالغة في ميدان النقل الجوي للبضائع، فالتزامات الناقل الجوي في المرحلة الجوية لنقل البضائع تعد أبرز الالتزامات الملقاة على عاتق الناقل الجوي في مرحلة في تنفيذ العقد، بغرض ايصال الأشياء محل النقل في حالة سليمة الى مطار الوصول أو الى المرسل اليه أي ضمان سلامة البضائع.

كما يهدف هذا البحث الى تسليط الضوء على التزام الناقل الجوي في عقد نقل البضائع أثناء مرحلة الرحلة الجوية لتنفيذ العقد وفقا لما تقتضيه أحكام اتفاقية وارسو 1929 والقانون الجزائري، بحيث يحظى النقل الجوي بصفة عامة على اهتمام التشريع الدولي من خلال ابرام اتفاقيات خاصة للنقل الجوي، وأهمية خاصة من طرف المشرع الجزائري الذي شرع له قانونا خاصا متمثلا في القانون رقم 06/98 المتعلق بالقواعد العامة للطيران المدني.

فإن الإشكالية التي يمكن أن نطرحها في هذا الصدد :

فيما تتمثل صور التزام الناقل الجوي أثناء المرحلة الجوية بصدد تنفيذ عقد نقل البضائع جوا وفق أحكام معاهدة وارسو 1929 و التشريع الجزائري؟ والى أي مدى هو ملزم بالتقيد بتنفيذ الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع؟

و لمعالجة هذه الإشكالية اتبعنا المنهج الوصفي بهدف وصف جوانب الموضوع وجمع المعلومات، واعتمدنا أيضا على المنهج التحليلي بغرض تحليل النصوص القانونية المنظمة له كما اعتمدنا المنهج المقارن كلما وجدنا لذلك ضرورة.

و ستقتصر دراستنا على أهم التزامات الناقل الجوي الملقاة على عاتقه أثناء الرحلة الجوية لتنفيذ عقد النقل ضمن أبرز الأحكام القانونية الواردة اتفاقية وارسو 1929 و القانون رقم 06/98 السابق ذكره.

سنحاول من خلال هذا البحث الذي ينصب أساسا على التزام الناقل الجوي أثناء الرحلة الجوية لنقل البضائع ، التطرق أولا الى التزام الناقل الجوي الوارد قبل نقل البضاعة جوا بغرض بدئ الرحلة الملاحية وثانيا سنتناول التزام الناقل بالمحافظة على سلامة البضائع واحترام توجهات المرسل، أما في العنصر الثالث سنتطرق الى الالتزام بالنقل في الميعاد.

### أولا: التزام الناقل الجوي الوارد قبل نقل البضاعة جوا بغرض بدئ الرحلة الملاحية

إن المهمة الجوهرية للناقل الجوي في عقد نقل البضائع هو تغيير ونقل مكان البضاعة جوا بواسطة طائرة معدة لهذا الغرض من مطار القيام نحو مطار الوصول ، وتنفيذا لهذه العملية على اكمل وجه كان لزاما على عاتق الناقل الجوي تنفيذ حزمة من الالتزامات نتطرق اليها كالاتي:

#### 1: الاستلام المادي للبضائع من المرسل

يبدأ هذا الالتزام بتسلم البضاعة المتفق عليها من المرسل، فمتى أبرم عقد النقل تعين على الناقل استلام الشيء محل النقل ، بحيث يتحدد مكان وزمان استلام الناقل للبضاعة وفق ما تم الاتفاق عليه بين طرفي العقد<sup>3</sup> هذا بعد تمكين الناقل من الحيازة المادية للبضاعة محل النقل من طرف المرسل<sup>4</sup> وتجدر الاشارة بأن الاستلام اما أن يكون في مكاتب النقل خارج مطار القيام<sup>5</sup> أو يكون الاستلام داخل المطار، فلا يتم هذا الاستلام إلا بعد عملية الفحص الخاصة بالبضاعة محل النقل .

عند تسلم البضاعة من المرسل جاز للناقل أن يتحقق منها بمطابقتها لصحة البيانات والأوصاف التي يتضمنها خطاب النقل الجوي أي ما يعرف بحق الفحص<sup>6</sup> فإن اقتضى الفحص الأوعية أو الأغلفة وجب لزوما على المرسل حضور عملية الفحص، فإن تغيب عن هذه العملية جاز للناقل اجراء عملية الفحص بغياب المرسل وللناقل الرجوع على المرسل أو المرسل اليه بمصارف الفحص<sup>7</sup>.

فإن اتضح بعد عملية الفحص أن حالة البضاعة لا تسمح بنقلها على متن الطائرة دون التسبب في هلاكها أو تلفها جاز للناقل رفض تسلمها واطار المرسل بذلك .

كما يجوز للناقل أيضا رفض تسلم البضاعة التي تشكل خطر على أمن وسلامة الطائرة<sup>8</sup> كالبضائع المصنفة بالخطرة والتي تحتاج بدورها الى اجراءات نقل خاصة<sup>9</sup> نظرا لطبيعتها الخطرة كالبضائع ذات المواد المتفجرة، الغازات السامة أو المواد المشعة.

وعلى خلاف ذلك يحدث في بعض الحالات بأن يتسلم الناقل البضاعة محل النقل دون ابداء أي تحفظات من طرفه ، ففي هذه الحالة تعد قرينة تسلمها اياها بحالة سليمة ومطابقة للبيانات التي وضعت عليها في وثيقة النقل الجوي كما قدمها اليه المرسل<sup>10</sup> فإن قام الناقل بنفي صحة هذه البيانات توجب عليه اقامة الدليل على عدم صحة البيانات ، هذا ما يفهم من نص المادة 2/141 من القانون رقم 06/98 المتعلق بالقواعد العامة للطيران المدني الجزائري.

فإن تم قبول البضاعة من طرف الناقل بعد عملية الفحص ومطابقة البيانات تبدأ هنا مسألة التكفل المادي للبضائع، وعليه كل أضرار تلحق بالبضاعة قبل التكفل بها لا تكون خاضعة لنظام مسؤولية الناقل الجوي ، فهي بذلك قد تكون خاضعة لعقد الوديعة أو نظام النقل البري أو البحري<sup>11</sup> .

## 2: عملية الشحن والرص للبضاعة داخل جوف الطائرة

بعد التسلم المادي للبضائع محل النقل من طرف الناقل الجوي فإنه يقع على عاتقه التزام بوضع البضاعة داخل جوف الطائرة، وإلتزام العملية توجب عليه القيام بشحن ورص البضاعة التي بدورها تتطلب عملا تقنيا وفنيا من طرفه .

اذ يقصد بالشحن في عقد النقل بصفة عامة تحميل ووضع الشيء المراد نقله على واسطة النقل أو داخلها تمهيدا لإجراء عملية النقل<sup>12</sup> .

أما الرص فهو توزيع البضاعة وترتيبها على متن الطائرة بطريقة فنية تتقيه من التلف أو الهلاك أثناء الرحلة الجوية<sup>13</sup> كما تضمن عملية الرص السليمة المحافظة على توازن وسلامة الطائرة اثناء تنفيذ النقل .

والأصل من كل هذا أنه يتولى الناقل الجوي عملية الشحن والرص باعتبارها عملية لصيقة  
بمرحلة بالنقل الجوي ، اذ تتطلب خبرة فنية خاصة وعناية فائقة في رص وتوزيع الحمولة<sup>14</sup>  
فإن لم يراعي الناقل الجوي الأصول الفنية الخاصة بعملية الشحن أعتبر مسؤولاً في مواجهة  
المرسل عن كافة الاضرار التي قد تلحق بالبضاعة أثناء الرحلة الجوية<sup>15</sup>.

وبطبيعة الحال الناقل الجوي بما لديه من وسائل فنية وامكانيات وخبرات فنية أدري من  
المرسل بما تقتديه متطلبات السلامة لعملية النقل<sup>16</sup> ، فلا مانع من الاتفاق في بنود العقد من  
تولي المرسل عملية الشحن لاسيما ذلك في النقل الجوي الغير منتظم أو النقل بحسب  
الطلب ، ومع هذا لا يقضي حرمان الناقل من التأكد بعدم اخلال عملية الشحن بأمن  
وسلامة الطائرة<sup>17</sup>.

وترتيباً لذلك لا بد أن يقتصر اتفاق طرفي عقد النقل تحمل المرسل الالتزام بشحن  
البضاعة بعدم المسؤولية عن الأضرار التي قد تلحق بالبضائع بسبب سوء الشحن والرص  
داخل الطائرة<sup>18</sup>.

### 3: نقل البضائع جوا بواسطة الطائرة

يعتبر التزام نقل البضائع بواسطة الطائرة جوهر عقد النقل الجوي الذي بدوره يقع على  
عاتق الناقل الجوي بنقل وايصال البضاعة جوا بالطائرة الى مطار الوصول<sup>19</sup>، والأصل أن  
تبدأ هذه المرحلة بعد استلام البضاعة من طرف المرسل للقيام بالالتزام النقل باتخاذ الوجهة  
المقصودة ، اذ يتوجب على الناقل في تنفيذ هذا الالتزام أن يتولى النقل بنفسه أو بواسطة  
ناقل آخر ، فالناقل هنا له استقلالية اختيار نوع الطائرة بتنفيذ النقل وخط سير الرحلة هذا  
ان كان النقل نقل منتظم ، ومن زاوية أخرى ان كان النقل بحسب الطلب وجب على الناقل  
احترام اتفاه المبرم مع الشاحن<sup>20</sup> هذا دون الاخلال بمراعاة قائد الطائرة لقواعد الملاحة التي  
ينظمها قانون الطيران المدني، اذ لا يمكن له أن يحيد عن برنامج الرحلة الساري المفعول الآ  
في الحالات الاضطرارية التي تستدعي منه التصرف الفوري، ففي مثل هذه الحالة لا يسأل  
الناقل عن التأخير أو غيرها من الأضرار التي تنجم عن تغيير المسار الآ اذا تبث الغش أو  
الخطأ الجسيم في جانبه أو من جانب تابعيه ، بل للناقل الحق في المطالبة بالمصروفات  
الاضافية الناشئة عن تغيير المسار اضطرارياً<sup>21</sup>.

## ثانياً: الالتزام بالمحافظة على البضائع واحترام توجيهات المرسل

يقع على عاتق الناقل الجوي التزامين أساسيين اثناء مرحلة الملاحة الجوية التي من شأنها ضمان المحافظة سلامة بضاعة الشاحن المراد نقلها الى مطار الوصول وهذا ما سنتطرق اليه من خلال الآتي:

### 1: الالتزام بالمحافظة على سلامة البضائع

يصبح الناقل الجوي حارسا للبضاعة منذ لحظة تسلمها اياها من طرف المرسل، فهو ملزم بالمحافظة عليها منذ لحظة عملية التسليم، ويمتد التزامه هذا الى مرحلة النقل الجوية بمعناها الملاحي.<sup>22</sup>

فيلزم الناقل بتوصيل البضائع الى مطار الوجهة المطلوبة بحالة سليمة وكاملة، لذلك كان من الضروري العناية بالبضائع والمحافظة عليها اثناء فترة النقل الملاحي.

قد عالجت كل من اتفاقية وارسو 1929 واتفاقية مونتريال 1999 في مادتيهما 18 و19 من خلال تحديد النطاق الزمني لسريان أحكام المسؤولية الخاصة بالناقل الجوي باعتبار التزام المحافظة على البضائع اثناء فترة النقل الجوي لقواعد المسؤولية في العقود، واستخلاصا لما سبق نستنتج أن التزام الناقل الجوي هو التزام تعاقدي يتمثل في بدل عناية الرجل العادي.<sup>23</sup>

لدى يستوجب على الناقل الجوي أن يبذل العناية العادية التي من شأنها أن تضمن وصول البضاعة سليمة كإعادة الحزم أو اصلاح التغليف أو غير ذلك من التدابير الضرورية لضمان سلامة البضائع، بمصارف ما استلزمته من ذلك والرجوع على المرسل أو المرسل اليه ما لم يكن ذلك راجعا الى خطأ الناقل.

وفي سبيل ما تقدم ذكره من تدابير العناية وجب الأخذ بظروف الرحلة اثناء مرحلة الملاحة الجوية اذ يصعب أو يكاد يستحيل على الناقل اتخاذها اثناء هذه المرحلة، إلا أنه اذا اكتشف أن البضاعة في حاجة الى اتخاذ هذه التدابير والطائرة رابطة على مطار الرسو بمناسبة شحن بضاعة أخرى وجب عليه اتخاذ مثل هذه التدابير اللازمة لهذا الغرض.

وفضلا على ذلك وجب أن ننوه بأن هناك بضائع تحتاج من الناقل بدل عناية خاصة تقتديها طبيعة البضاعة باعتبار الناقل غير معتاد على اتخاذها ضمن نشاطه العادي، فلا

يلزم بها الناقل إلا إذا كان محل اتفاق بين طرفي العقد كالعناية مثلا بالحيوانات أو سقي النباتات أثناء فترة النقل أو نقل بضاعة خاصة يتطلب نقلها بالمبردات.

أما إذا كانت المواد المراد نقلها ذات قيمة نفيسة كالمجوهرات وجب على الناقل حراستها أو تعيين حارس لهذا الغرض، خاصة في النقل المتعدد الوسائط.<sup>24</sup>

## 2: الالتزام باحترام تعليمات المرسل الخاصة بتوجيه البضائع

يظل المرسل حائزا للبضائع المنقولة عبر الجو رغم تسليمها الى الناقل وانتقال الحيازة المادية اليه غير أنه وزيادة على ذلك للمرسل الحق في اصدار تعليمات الى الناقل الجوي باعتباره الحائز القانوني للبضائع بشأن التصرف فيها ، أو توقيفها أثناء نقلها عند الهبوط أو تغيير بعض من عناصر النقل المتفق عليها سلفا كتغيير شخص المرسل اليه أو تعديل مطار الوصول بما في ذلك ارجاع البضائع الى المرسل شريطة أن لا يضر ممارسة هذا الحق لا بالناقل الجوي ولا بالمرسلين الآخرين مع وجوب دفع التكاليف الناجمة عن هذا التعديل طبقا لما تضمنته المادة 142 من القانون رقم 06/98 السابق ذكره والمادة 12 من اتفاقية وارسو، اذ يعتبر في هذه الحالة حق المرسل في التصرف الخاص بالبضاعة تعديلا لعقد النقل من طرف واحد.

الآن يمكن أن ينتقل الحق في اصدار التعليمات المتعلقة بالشيء المراد نقله الى المرسل اليه ، ولذا من الضروري تحديد الوقت الذي ينتقل فيه هذا الحق من المرسل الى المرسل اليه والأصل أن يظل هذا الحق للمرسل الى غاية أن تنتقل وثيقة أو خطاب النقل لحيازة المرسل اليه ليبدأ معه الحق في توجيه البضاعة، بتقديم وثيقة النقل الى الناقل بغرض تدوين علمها التعليمات الجديدة الموقع عليها من طرف المرسل اليه، والأجاز للناقل الامتناع عن تنفيذها وهو الأصل الذي جرى عليه القضاء ، غير أن اتفاقية وارسو قد قضت في مادتها 13 بانتقال الحق في توجيه البضاعة الى المرسل اليه بمجرد وصولها الى ميناء الوصول وخطاره بذلك ، فإن رفض المرسل اليه استلام خطاب النقل أو البضاعة أو تعذر الاهتداء اليه استرد المرسل حق التصرف في البضاعة طبقا لنص المادة 4/12 من اتفاقية وارسو.<sup>25</sup>

## ثالثا: الالتزام بالنقل في الميعاد المتفق عليه

يعد عامل كسب الوقت واحد من العناصر التي لا يستقيم النقل الجوي بدونها فمستعملي الطائرات من شاحني البضائع يفضلون ميزة السرعة التي ينفرد بها النقل الجوي دون غيره من وسائل النقل الأخرى لذلك كان من الطبيعي أن يقع على عاتق الناقل الجوي احترام مواعيد النقل<sup>26</sup> فجدية الناقل تظهر من خلال احترامه لهذا الالتزام سواء في المواعيد المتفق عليها لقيام النقل أو وصول البضاعة<sup>27</sup> للوجهة المحددة أو ضمن الميعاد المعقول<sup>28</sup> اذ تقضي الشروط العامة "للأليات" في مادتها 1/2 بأن مواعيد الرحيل والوصول المحددة من قبل الناقل أو في وثيقة أخرى لا تعتبر جزءا من عقد نقل البضائع ولا وجود في مواجهة الناقل أي ميعاد محدد لنقل وتسليم البضاعة<sup>29</sup> وهو نفس ما أشارت اليه اتفاقية وارسو ومونتريال 1999 ، اضافة الى ذلك لم يلزم الناقل الجوي بذكر ميعاد معين لتنفيذ عملية النقل ، غير أن هذا لا يعفي الناقل الجوي من الالتزام بمدة تنفيذ النقل وترك الأمر لإرادته المنفردة مما يخالف القواعد العامة في القانون، اذ لا يعفيه أيضا من المسؤولية عن التأخير في المدة المعقولة لنقل البضائع<sup>30</sup> وهو ما نصت عليه المادة 19 من اتفاقية وارسو 1929 التي تهدف الى ابطال كل شرط يقضي بإعفاء الناقل من مسؤوليته عن الأضرار الناشئة عن التأخير<sup>31</sup> وأيضا ما نصت عليه أحكام المادة 147 من قانون الطيران المدني الجزائري.

فالأعراف تلعب دورها في تحديد هذا التاريخ اضافة الى ما يحيط الرحلة من ظروف خاصة بصرف النظر عما يقتديه مستند النقل من شرط عدم تقييد الناقل بأي موعد محدد فتحديد التاريخ هو مسألة مادية ، فالناقل الجوي الذي يلزم بنقل الصحف اليومية من مكان لآخر فإنه يعد قابلا ضمنيا عند عدم وجود نص صريح بأن يقوم بنقل الصحف دون تأخير كي يمكن من بيعها في يوم صدورها<sup>32</sup>.

في صدد آخر نجد أن القضاء الفرنسي قرر في حكم محكمة السين الصادر في جوان 1964 " أن الناقل نفذ التزامه عندما نقل حقيبة خلال مدة شهر من باريس الى font de France " أما محكمة باريس الصادر حكمها في 14 نوفمبر 1974 " وصول البضاعة بعد سبعة عشر يوم من اليوم المحدد للطيران فهو يدل على التأخير لأنه لا يتماشى مع سرعة النقل الجوي " وما يبرر هذا الاختلاف بين تحديد مدة التأخير في الحكمين الى التطور الذي عرفته الطائرة مع مرور الوقت.<sup>33</sup>

أما في أحكام قانون الطيران المدني الجزائري من خلال مادته 143 أن مدة سبعة أيام بعد تاريخ المتوقع لوصول البضاعة يعد تأخرا ، يحق للمرسل اليه أن يطالب الناقل الجوي بالحقوق الناتجة عن عقد النقل.

### الخاتمة:

لقد أدت طبيعة ومزايا النقل الجوي الى زيادة الاقبال على ابرام عقود النقل الجوي للبضائع، نظرا لما يتميز به هذا النوع من النقل بالسرعة الفائقة في نقل البضائع بين أرجاء المعمورة، اذ كان وجوبا على الناقل الجوي للبضائع أثناء تنفيذه لعقد النقل أن يلتزم بمجموعة من الالتزامات هذا لضمان وسلامة البضائع المنقولة جوا، وايصالها في ميعاد معقول الى الوجهة المطلوبة .

- وترتبا على ما تم من خلال دراستنا لموضوعنا هذا تم التوصل الى أهم النتائج:
- يكون الناقل الجوي مسؤولا في مواجهة الشاحن على كافة الاضرار التي قد تلحق بالبضائع من جراء عملية شحن و رص البضاعة على متن الطائرة .
- من خلال أحكام اتفاقية وارسو 1929 و مونتريال 1999 يعتبر الناقل الجوي ملزما بالحفاظ على سلامة البضائع ، فالتزامه هو التزام تعاقدي يتمثل بدل عناية الرجل العادي والآ قامت مسؤوليته في مواجهة المرسل أو المرسل اليه.
- تعتبر مسؤولية الناقل الجوي للبضائع مسؤولية عقدية، يعتبر فيها خطأ الناقل مفترض من خلال أحكام اتفاقية وارسو فيتطلب الأمر اقامة الدليل من طرف المرسل أو المرسل اليه.
- يمكن للناقل الجوي التنصل من المسؤولية بخصوص سلامة البضائع اذا أثبت أنه اتخذ كافة التدابير الضرورية، وأن الضرر اللاحق بالبضاعة راجع الى عيب ذاتي يكمن فيها.
- يكون الناقل الجوي ملزما باحترام توجيهات المرسل للبضائع أثناء فترة تنفيذه للعقد فحق المرسل في توجيه تعليمات للناقل مستمدة من الاتفاقية أو التشريع الوطني فحق المرسل التصرف في البضاعة يعتبر تعديلا للعقد من طرف واحد.
- اتفاقية وارسو 1929 أبطلت كل شرط يهدف الى اعفاء الناقل من مسؤوليته عن الأضرار الناجمة من جراء التأخير.

### الهوامش:

<sup>1</sup> محمود محمد عبابنة: احكام عقد النقل البحري. النقل البري. النقل الجوي، دار الثقافة، 2015، ص 313.

<sup>2</sup> هاني ديودار : قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2000، ص 259.

- هاني دويدار، نفس المرجع ، ص 260.<sup>3</sup>
- <sup>4</sup> سماح محمودي: مسؤولية الناقل الجوي الدولي دراسة في ظل اتفاقية وارسو 1929 ومونتريال 1999 رسالة دكتوراه، جامعة الحاج لخضر باتنة، 2014/2015، ص 113
- في بعض الحالات يكون للناقل مخازن خارج المطار اذ يتعين عليه نقلها برا او بحرا لمطار القيام تمهيدا لنقلها جوا<sup>5</sup>
- بن صر حورية: عقد النقل الجوي للبضائع ، رسالة ماجستير في القانون الخاص، جامعة الجزائر 1 ، 2011/2012، ص 82.<sup>6</sup>
- اكرم ياملكي: القانون الجوي ، دار الثقافة ، عمان ، الاردن ، 1998 ، ص 131.<sup>7</sup>
- محمد فريد العربي وهاني دويدار: قانون الطيران التجاري في ضوء القانون اللبناني، دار النهضة العربية ، 1995، بيروت، ص 151.<sup>8</sup>
- <sup>9</sup> راجع التوصيات بشأن نقل البضائع الخطرة ، لائحة تنظيمية، الامم المتحدة، المجلد الاول ، الطبعة المنقحة السابعة عشر، نيويورك، 2011- راجع ايضا الاجتماع السابع والعشرون لفريق الخبراء البضائع الخطرة لمنظمة الايكاو، مونتريال ، جنيف ، 2019، انظر مقال لرشا ايوب: اجراءات نقل البضائع الخطرة جوا ، مجلة جامعة البعث ، مجلد 39 عدد 29 ، 2017.
- <sup>10</sup> هاني دويدا ، المرجع السابق، ص 261.
- <sup>11</sup> بن صر حورية ، المرجع السابق، ص 82-83.
- <sup>12</sup> اكرم ياملكي ، المرجع السابق، 132.
- <sup>13</sup> سماح محمودي المرجع السابق ، 114.
- <sup>14</sup> اكرم ياملكي ، المرجع السابق، ص 132.
- <sup>15</sup> جلال وفاء محمددين : دروس في القانون الجوي ، الدار الجامعية ، ص 127.
- <sup>16</sup> عدلي امير خالد: عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، 1996، ص 49.
- <sup>17</sup> محمد فريد العربي: القانون الجوي الدولي والداخلي ، دار الجامعة الجديدة ، الاسكندرية ، 2004، ص 167.
- <sup>18</sup> هاني دويدار ، المرجع السابق، ص 262.
- <sup>19</sup> يعرف عقد النقل الجوي للبضائع بانه ذلك الاتفاق الذي يتعهد بمقتضاه في مواجهة الشاحن بنقل بضاعته من مكان الى آخر خلال مدة معينة بواسطة الطائرة بمقابل اجر محدد . انظر محمد فريد العربي : القانون الجوي ، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، 2002، ص 121.
- <sup>20</sup> بن صر حورية ، المرجع السابق، ص 84.
- <sup>21</sup> هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص 84.
- <sup>22</sup> طالب حسن موسى : القانون الجوي الدولي ، دار الثقافة ، عمان ، 1998، ص 119. انظر ايضا هاني دويدار ، المرجع السابق، ص 264.
- <sup>23</sup> سماح محمودي المرجع السابق، 115.
- <sup>24</sup> سماح محمودي، نفس المرجع ، 115.
- <sup>25</sup> محمد فريد العربي : القانون الجوي النقل الجوي- حوادث الطيران ، دار الجامعة الجديدة ، الاسكندرية، 2007، ص 183.
- <sup>26</sup> محمد فريد العربي : القانون الجوي النقل الجوي الداخلي والدولي ، المرجع السابق، ص 214.
- <sup>27</sup> محمد بهجت عبد الله امين قايد: الموجز في القانون الجوي ، الطبعة 7 ، دون دار نشر ، 2015 ، ص 154.
- <sup>28</sup> مكايي نعيمة : مسؤولية الناقل الجوي للبضائع، دفاتر السياسة ، عدد خاص، جوان 2018، ص 431.
- <sup>29</sup> طاب حسن موسى، المرجع السابق، ص 120.
- <sup>30</sup> ايناس محمد الهيجي : القانون الجوي الدولي ، المركز القومي للدراسات القانونية ، الطبعة الاولى ، القاهرة ، 2013، ص 60.
- <sup>31</sup> محمودي سماح ، المرجع السابق ، ص 116.
- <sup>32</sup> طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 120.
- <sup>33</sup> بن صر حورية، المرجع السابق ، ص 94.