

شرح عملي لـ النقل الجوي ومسئولية الناقل وأهم الأخطاء التي يجب تجنبها

النقل الجوي والمسئولية القانونية

رأي القانون عن النقل الجوي ومسئولية الناقل حيث تساهم الملاحه الجوية بدور فعال في التطور الاقتصادي والاجتماعي للدول وذلك بتذليلها المسافات الشاسعة في مدة زمنية قصيرة تحققه الطائرة باعتبارها وسيلة نقل أساسية في الطيران المدني والتجاري ومظهرها بارزا لمدى تطور صناعة الطيران.

النقل الجوي والنظام القانوني للمسئولية

أمام استئثار **الطائرة** بالسرعة الفائقة في نقل الأشخاص والبضائع تعجز عن توفيره وسائل نقل أخرى لذلك كان لا بد من تنظيم آليات ونتائج استعمالها وأمام تضاؤل الأخطار الجوية التي كانت تواجه النقل الجوي نتيجة الإنجازات التي حققها التطور التكنولوجي والصناعي للطيران تزايد حجم المبادلات التجارية للبضائع

مما يبين أهمية النقل الجوي للبضائع وطنيا ودوليا باعتباره مرفقا حيويا في النشاط الاقتصادي وللنقل الجوي للبضائع مفهومان : الأول مفهوم مادي يتمثل في تغيير مكان البضاعة بواسطة الطائرة من نقطة البداية إلى نقطة الوصول .

تعريف الطائرة والنقل الجوي



النقل الجوي ومسئولية الناقل القانونية والتعويض

علي الموقع الرسمي لمكتب عبدالعزيز حسين عمار محامي بالنقض أبحاث القانون المدني و
قضايا المدني - الضرائب - التأمين - التسويق عقاري - الايجارات - الشركات -
التعويضات - دعاوي تثبيت ملكية بالتقادم - البنوك -العمليات المصرفية - الجمارك -
الاتصالات ومنها هذا البحث عن النقل الجوي ومسئولية الناقل .

azizavocate.com



وعرفت مجلة الطيران بالفصل الثاني الطائرة على أنها :

” كل آلة تستطيع أن تستمد نقاؤها في الجو من ردود فعل الهواء غير
ردود فعل الهواء الناتجة من سطح الأرض ”

أما المفهوم الثاني للنقل الجوي للبضائع فهو مفهوم
قانوني:

يتمثل في الأداء القانونية لعملية النقل والمتمثلة في عقد نقل
البضائع جوا ولا يختلف هذا العقد عن العقود الأخرى باعتباره اتفاق
بين إرادتين فأكثر لإنشاء رابطة قانونية مع تعين شروطها وآثارها

واستنادا على ذلك فإن مسؤولية الناقل الجوي في مادة نقل البضائع
جوا تقوم على أساس عقد يلتزم بمقتضاه شخص يسمى الناقل الجوي بنقل
بضاعة لشخص يعرف بالشاحن أو المرسل من مكان إلى مكان آخر بواسطة
الطائرة إلى المرسل إليه لقاء أجر محدد .

وتستقي مسؤولية الناقل الجوي في مادة نقل البضائع جوا أحكامها
القانونية من التشريع الداخلي والدولي. ففي التشريع الداخلي
فيتمثل في القوانين الوطنية التي تسنها الدول من أجل تنظيم النقل
الجوي، داخل إقليمها وأما التشريع الدولي فيتمثل في المعاهدات
والاتفاقات الدولية المنطبقة على دولتين فأكثر.

واتجه المشرع التونسي إلى تنظيم الملاحة الجوية والقانون الجوي الداخلي منذ تاريخ صدور الأمر العلي في 08 فيفري 1935 وتعرض هذا الأمر إلى مسألة نقل البضائع جوا ثم تلاه القانون المؤرخ في 19 جوان 1959 والذي أبقى على معظم أحكام الأمر العلي لسنة 1935 الخاصة بقواعد النقل الجوي،

ثم جاء الأمر عدد 201 لسنة 1959 المؤرخ في 4 جويلية 1959 فأنهى العمل بأمر 8 فيفري 1935، وضبط مجموعة القواعد المنظمة لعقد النقل الجوي ولمسؤولية الناقل الجوي وبصدور مجلة الطيران المدني بمقتضى القانون عدد 58 لسنة 1999 المؤرخ في 29 جوان 1999 ألغيت جميع القوانين المذكورة سابقا من تاريخ دخول هذه المجلة حيز التنفيذ

ونص الفصل 2 من هذه المجلة على أن الدخول حيز التنفيذ يكون بعد ستة أشهر من تاريخ نشر القانون بالرائد الرسمي للجمهورية التونسية وهو 6 جويلية 1999.

وتعرضت هذه المجلة إلى مسؤولية الناقل الجوي بالباب الرابع حيث أخضعت بالفصل 118 التزامات ومسؤولية الناقل الجوي لأحكام لاتفاقية المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي المبرمة بفر صوفيا في 12 أكتوبر 1929

وكل اتفاقية نقحتها أو عوضتها مصادق عليها من قبل الدولة التونسية وغاية المشرع من إخضاع مسؤولية الناقل الجوي الداخلي لأحكام القانون الدولي هو توحيد النظام القانوني وتجنب النتائج السلبية الحاصلة من ازدواج القواعد القانونية الخاصة بنظام مسؤولية الناقل الجوي .

وتعد اتفاقية فرصوفيا والبروتوكولات والاتفاقات المعدة لها التشريع الرئيسي في مجال النقل الجوي الدولي والذي لا يسمح لأطراف عقد النقل بإدراج شروط مخالفة لها .

وكان لاتفاقية فرصوفيا الفضل في توحيد القواعد الخاصة بأسس النقل الجوي ونظام مسؤولية الناقل وأحكام إجراءات دعوى التعويض .

ونتيجة للتطور الذي يشهده قطاع النقل الجوي ، أحدثت عدة تعديلات على اتفاقية فرصوفيا أولها بروتوكول لاهاي الموقع في 28 سبتمبر 1955 والذي قام بوضع حد جديد للتعويض خاص بنقل الأشخاص ثم تمت

أحكامها الاتفاقية المؤرخة في 18 سبتمبر 1961 والتي جعلت أحكام اتفاقية فرسوفيا تنطبق على الناقل الفعلي إضافة إلى الناقل التعاقدى .

كما تم إدخال تعديلات على اتفاقية فرسوفيا بمقتضى بروتوكول جواتيمالا سيتي لعام 1971 وبروتوكولات مونتريال الأربعة لعام 1975، غير أن هذه البروتوكولات لم تدخل بعد حيز التنفيذ لعدم إستكمال التصديقات القانونية اللازمة.

وتمثل شروط الاياتا IATA الإتحاد الدولي للنقل الجوي مصدرا آخر لعقد النقل الجوي حيث يضم هذا الإتحاد في عضويته معظم شركات الطيران في العام ويتم تطبيق شروط الاياتا على النقل الجوي الخاضع لاتفاقية فرسوفيا وعلى النقل الخارج عنها

وتعتبر شروط الاياتا الخاصة بنقل المسافرين والأمتعة مجرد توصيات لشركات الطيران الأعضاء وهي على العكس من ذلك بالنسبة لشروط نقل البضاعة حيث تكون ملزمة على كل الشركات الأعضاء .

ومع كل ما تقدم فإن القانون المنطبق على مسؤولية الناقل الجوي في مادة نقل البضائع جوا ينقسم من حيث المصادر إلى تشريع وطني يتمثل في مجلة الطيران المدني الصادرة في 1999 وفي أحكام الفصول من 627 إلى 669 من المجلة التجارية باعتبارها قانونا عاما بالنسبة لمادة النقل إن يجوز الرجوع إليها كلما سكت النص الخاص

وذلك إستنادا إلى مقتضيات الفصل 535 م ا ع وإلى اتفاقية فرسوفيا والاتفاقات المعدلة لها فيما يتعلق بالالتزامات ومسؤولية الناقل الجوي ، ويقع تطبيق هذه النصوص على النقل الجوي الداخلي وعلى كل نزاع متعلق بالنقل الجوي يكون التشريع التونسي هو المنطبق عليه .

أما المصدر الثاني المنطبق على مسؤولية الناقل الجوي في مادة نقل البضائع جدا فهي اتفاقية فرسوفيا والاتفاقات المعدلة لها والمصادق عليها من قبل الدولة التونسية

وذلك في صورة كان النقل دوليا وحددت اتفاقية فرسوفيا بالفصل الأول ا لفقرة الثانية ماهية النقل الجوي الدولي وهو أولا النقل الذي تكون فيه نقطتا القيام والوصول واقعتان في إقليم إحدى هذه الدول متى كان مقررا هبوط الطائرة في جهة واحدة في دولة أخرى ولو لم تكن من الدول المتعاقدة.

وحدد الفصل 17 من بروتوكول لاهاي لسنة 1955 المقصود بالدولة المتعاقدة وهي كل دولة أصبحت مصادقتها أو انضمامها للاتفاقية نافذا ومادام انسحابها يرتب أثرا .

وتعتبر مسؤولية الناقل الجوي من أهم الموضوعات في النقل الجوي ومن أكثر النزاعات التي تثار أمام القضاء .

فمسؤولية الناقل الجوي في مادة نقل البضائع هي جراء إخلال الناقل الجوي بالتزاماته فتقوم **مسؤولية الناقل الجوي** على أساس الخطأ ا لمفترض حيث لا يلتزم المرسل بإقامة الدليل على وجود خطأ من جانب الناقل بل يقوم فقط بإثبات نشوء الالتزام من قبل الناقل وعدم القيام بتنفيذه ف إن حقق ذلك انعقدت مسؤولية الناقل الجوي .

فما هو النظام القانوني لقيام مسؤولية الناقل الجوي في مادة نقل البضائع جدا ؟

تقتضي دراسة النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في نقل البضائع جوا البحث في قيام هذه المسؤولية غير أن الناقل الجوي هي إمكانية استيعاب هذه المسؤولية

من الضروري لقيام مسؤولية الناقل الجوي في نقل البضائع جوا توفر بعض الشروط عند إخلاله بالالتزامات المحمولة عليه والذي سنتعرض إليه في الفصل الأول ويكون من الطبيعي أن يلجأ المتضرر عند عدم تنفيذ الالتزام المحمول عليه إلى القضاء للحصول على تعويض وهو ما سنتعرض عليه في الفصل الثاني عند دراسة دعوى المسؤولية .

شروط تحقق مسؤولية الناقل الجوي

حتى تقوم مسؤولية الناقل الجوي في نقل البضائع فإنه لا بد من توفر جملة من الشروط التي لا يمكن بدونها الحديث عن هذه المسؤولية حيث أن مسؤولية الناقل الجوي في مادة نقل البضائع جوا هي مسؤولية عقدية تركز على عقد النقل الجوي

ويترتب عن عقد نقل البضائع جدا التزام الناقل بالمحافظة على البضاعة إلى حين تسليمها إلى المرسل إليه في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد المعقول عند عدم الاتفاق في العقد على ميعاد معين فإن وقع الإخلال بالالتزام قامت مسؤولية الناقل لذلك سنتناول شروط

تحقق المسؤولية عند الإخلال بالتزام المحافظة على البضاعة من جهة وعند الإخلال بالتزام إيصال البضاعة في الميعاد

تقتضي دراسة النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في نقل البضائع جوا البحث في قيام هذه **المسؤولية** غير أن الناقل الجوي هي إمكانية استيعاب هذه المسؤولية

وجود علاقة تعاقدية بين الناقل والشاحن

- إن العلاقة التي تربط الناقل الجوي بالشاحنة أو مرسل البضاعة هي علاقة تعاقدية ناتجة عن عقد النقل الذي تم إبرامه بين الطرفين وعدم النقل الجوي للبضائع شأنه عقد النقل الجوي للأشخاص يستوجب كغيره من العقود توفر وسائل الأركان العامة وهي الرضا والأهلية والمحل والسبب
- وهو لا يستوجب لإبرامه على الوجه الصحيح توفر شكلية معينة كالكتابة مثلا وهذا العقد وإن كان يوثق في معظم الأحيان بواسطة خطاب نقل إلا أن هذه الوثيقة أو السند ماهية إلا وسيلة لإثباته
- وهي آلية تسهل عملية تنفيذ عقد النقل الجوي للبضائع ذلك أنه في هذا العقد غالبا ما يتطلب الأمر تدخل أطراف ثلاثة لإتمامه ، إضافة إلى مرسل البضاعة أو الشاحن والناقل هناك طرف ثالث وهو الشخص الذي توجه إليه تلك البضاعة ويسمى المرسل إليه .
- وبناء على ما تقدم فإننا سنقسم هذا المبحث إلى ثلاثة أقسام تخصص الأول لتكوين هذا العقد (فقرة أولى) وتخصص الثاني لإثباته (فقرة ثانية) ونظرا لأهمية سند نقل البضائع كوسيلة لإثبات وآلية لإتمام هذا العقد سنخصص القسم الثالث إلى خطاب النقل (فقرة ثالثة) .

فقرة أولى : تكوين عقد النقل الجوي للبضائع :

لم يثر الأمر عدد 201 لسنة 1959 المتعلق بالملاحة الجوية في الفصول 105 إلى 109 المنظمة لعقد نقل البضائع إلى موضوع تكوين هذا العقد وذلك على عكس أمر 8 أوت 1935 القديم والذي وقع إلغاؤه .

عقد جاء بالفصل 32 من الأمر المشار إليه:

” أنه على صاحب الفضل أن يحرر بطاقة في بيان نوع البضاعة المنقولة ...”

وهذا التشريع القديم لم يكن بدوره يشير إلى جزاء عدم تحرير هذه البضاعة وعلى هذا الأساس فإنه يمكن القول بأن عقد النقل الجوي للبضائع لم يكن يستوجب إفراغه في قالب شكلي معين ويبقى شأنه شأن بقية عقود النقل عقدا رضائيا يتكون بمجرد إتفاق أطرافه على الأركان العامة له

لكن يجب التوضيح بأن تسليم البضاعة لا يدخل في إطار تكوين العقد بل في تنفيذه، ذلك أن التزام الناقل لا يبدأ ف عليا من حيث الثمن إلا بعد تسليم البضاعة قصد نقلها ، فعقد النقل في مثل هذه الصورة يتكون قانونا قبل أول العمليات التي تدخل في إطار تنفيذه ، إلا أن ذلك لا يقلب العقد إلى عقد عيني لا يتكون إلا بتسليم البضاعة .

وعقد نقل البضائع يبقى عقد رضائيا حتى بالنسبة للنقل الجوي الدولي فقد نصت اتفاقية فرسوفيا في مادتها 2/2 على أن عدم تحرير خطاب نقل البضائع ، أو عدم احتوائه على التنصيصات الضرورية لا شأن له بوجود أو صحة عقد النقل ولا يثير تكوين عقد نقل البضائع حسب البعض أي مشكلة

إلا بالنسبة لالتزام الناقل بقبول النقل وذلك باعتبار الناقل في حالة إيجاب عام ودائم إلا أنه يجب التفرقة بين الناقل المنتظم الذي لا يمكنه رفض التعاقد إلا لأسباب معقولة والناقل الغير المنتظم الذي يتمتع بسلطة تحكيمية تمكنه بالقبول أو الرفض ويمكن اللجوء لحل هذه المسألة إلى شروط [الجمعية الدولية للنقل الجوي الاياتا](#)

IATA

إذ ورد بالمادة 5/4 من هذه الشروط أن للناقل حق رفض نقل البضائع التي يمثل نقلها خطرا أو قلقا بالنسبة للطائرة أو الركاب أو بالنسبة للبضائع الأخرى ونشير هنا إلى أنه جرى العمل بالنسبة للشركات التي تتعاطى النقل الجوي الداخلي للبضائع في تونس على تسليم الشاحن خطاب نقل جوي مماثل لذلك الذي أعدته الجمعية الدولية للنقل الجوي

والمخصص للنقل الدولي وهذه الخطابات تحمل على الوجه مجموعة من التنصيصات ، تخص البضاعة والمرسل والمرسل إليه وفي ظهرها الشروط العامة للنقل .

إلا أن هذه الوثيقة وإن كانت تمثل نموذجا لعقد نقل البضائع ، إلا أن عدم تسليمها لا يرتب [بطان العقد](#) الذي يبقى رضائيا ويتكون بمجرد قبالة الرضا بين الأطراف على أركانه العامة .

فقرة ثانية : إثبات عقد نقل البضائع :

لقد كان الفصل 31 من الأمر المؤرخ في 08 فيفري 1935 والذي وقع إلغاؤه بمقتضى الفصل 124 من الأمر عدد 201 لسنة 1959 ينص على أن:

” عقد نقل البضائع عن طريق الجو يثبت بقائمة أو بتوصية ومن الواجب أن تتضمن تلك القائمة البيانات المنصوص عليها بالفصل 102 من مجلة التجارة ...”

وهذا الفصل كان يحمل على أحكام المجلة التجارية الفرنسية ، باعتبار أن المجلة التجارية التونسية لم تصدر إلا بتاريخ 05/10/1959 إلا أن أمر 1959 المنطبق حاليا لم يأخذ بهذه القاعدة المستمدة من القانون الفرنسي القديم المؤرخ في 31 مايو 1924، بل إنه لم يشر بالمرّة إلى موضوع إثبات عقد نقل البضائع، وهو ما يعني أن إثبات عقد النقل ممكن بكل وسائل الإثبات نظرا لتجارية هذا العقد بالنسبة للناقل.

أما بالنسبة للنقل الدولي للبضائع الخاضع لاتفاقية فرسوفيا فقد نصت المادة 5/1 من هذه الاتفاقية على أن:

الناقل الحي في مطالبة المرسل بتحرير خطاب النقل الجوي ” كما جعلت قبول هذا الخطاب المحرر بمعرفة المرسل إلزاما على عاتق الناقل ورتبت المادة 9 من الاتفاقية على قبول الناقل للبضاعة دون خطاب النقل أو بخطاب نقل لا يتضمن البيانات المطلوبة الواردة بالمادة 8 حرمانه من التمسك بأحكام النقل

وهو أمر يتعلق بجزء عدم تحرير خطاب النقل ولا يتعارض مع حرية إثبات هذا العقد بجميع الوسائل بل اعتبرت أن هذا العقد بالرغم من تحريره لا يعد وأن يكون غير مجرد قرينة على إبرام عقد النقل ، وعلى ما تضمنه من شروط وهذه القرينة هي قرينة بسيطة يمكن إثبات عكسها بجميع وسائل الإثبات .

فقرة ثالثة : خطاب نقل البضاعة :

لم يشر التشريع التونسي المتعلق بالملاحة الجوية لسنة 1959 إلى هذه الوثيقة ولو مجرد إشارة ، وهو ما يفسر طبعا بعدم تعرضه أصلا إلى موضوع تكوين هذا العقد ولا لإثباته ، باعتبار أن هذه الوثيقة هي من متعلقات تكوين وإثبات عقد النقل الجوي عموما وهو على العكس من ذلك فقد أقامت اتفاقية فرسوفيا تنظيما دقيقا وشاملا يخص خطاب

إن جاء في المادة 5 من الاتفاقية أنه:

" كل ناقل بضائع الحق في أن يطلب من المرسل إعداد وتسليم مستند يطلق عليه اسم " خطاب النقل الجوي" ولكل مرسل الحق في أن يطلب من الناقل قبول هذا السند " كما اقتضت المادة 8 من الاتفاقية أن يتضمن خطاب النقل بيانات عديدة ، تم اختصارها بتعديل لاهاي لسنة 1955 الذي اقتصر على ثلاثة بيانات هي :

- مكان الإقلاع ومكان الوصول
- وبيان مكان هبوط الطائرة في دولة أجنبية إذا كانت نقطتا القيام والوصول
- وأحكامها الخاصة باستبعاد أو تحديد مسؤولية الناقل .

ونصت المادة 6 من اتفاقية فرسوفيا على أنه:

يجب تحرير هذا الخطاب بواسطة الناقل وفي ثلاثة نسخ أصلية يوقع الأولى منها المرسل والثانية وتتضمن عبارة " المرسل إليه " ويوقع عليها كل من المرسل والناقل وترفق بالبضاعة والثالثة يوقعها الناقل نفسه الذي يقوم بتسليمها إلى المرسل إليها عند قبول البضاعة وتتعين الإشارة إلى أن بروتوكول موريال أضاف إلى البيانات الواجب تضمينها بخطاب النقل بيانا خاصا بوزن البضاعة .

وقد تضمنت اتفاقية فرسوفيا جزاء يوقع على الناقل في حالة عدم إعداده لخطاب النقل ، أو إذا كان هذا الخطاب خاليا من التنبيه إلى خضوع النقل للاتفاقية وتتمثل في حرمانه من الاستفادة من القواعد الواردة ضمنها والتي تستبعد مسؤولية أو تحد منها .

في حين نصت المادة 11 من الاتفاقية إلى دور خطاب النقل في الإثبات ، حيث جاء فيها أنه يعتبر حجة على أن العقد قد أبرم وأن البضاعة قد سلمت وبشروط النقل المضمنة بالخطاب ما لم يقدّم الدليل على عكس ذلك فوجود النقل على هذا الأساس يعد قرينة على إبرام عقد النقل الجوي للبضائع ويمكن دحض هذه القرينة بإثبات عكسها .

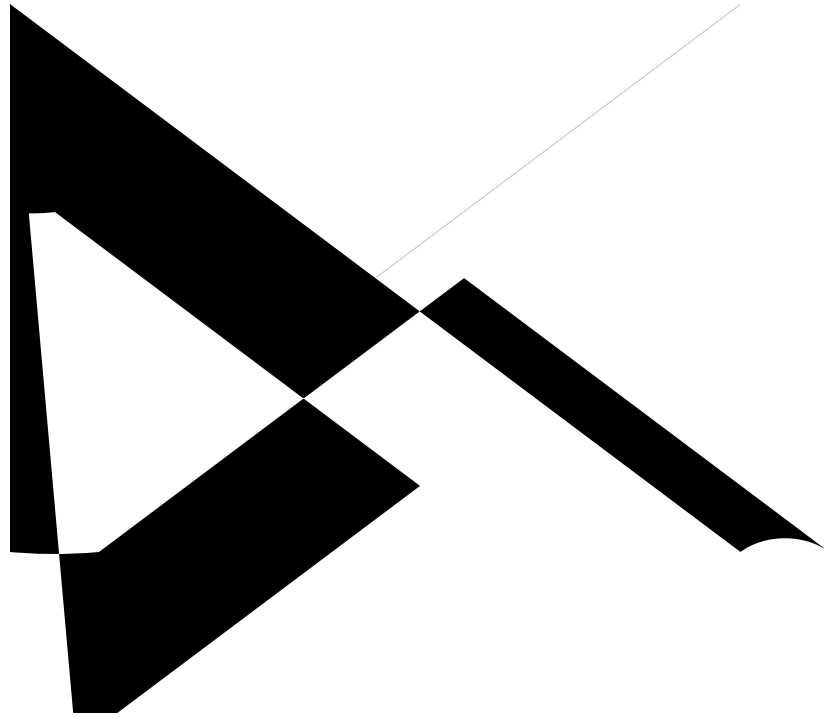
لكن السؤال الذي يطرح نفسه في هذا المستوى ، هو مدى إعتبار خطاب النقل الجوي ممثلا للبضاعة ويخول تبعا لذلك لحامله التصرف فيها ؟

من الناحية النظرية :

يمكن القول بأن خطاب النقل يقوم بهذه الوظيفة ، ذلك أن المادة 15/3 معدلة في لاهاي من اتفاقية فرسوفيا نصت على إمكانية تحرير خطاب نقل للحامل أو للأمر أي أنه قابل للتداول ودون ضرورة تعيين المرسل إليه إلا أن شركات النقل الجوي ترفض في الواقع هذه إمكانية وتحصر في الغالب على وضع عبارة " غير قابل للتداول" على خطاب النقل

وذلك بناء على سرعة إتمام عمليات النقل الجوي، التي لا تسمح بوجود مبررات للتداول على البضاعة بمقتضى هذه الوثيقة من جهة ، وتجنباً من الناقلين لتعقيد التزاماتهم وتداخل العلاقات القانونية من جهة ثانية هذا فضلاً على أن شروط الجمعية الدولية للنقل الجوي IDTA لا تسمح بصور خطاب النقل قابلاً للتداول

شروط فتح الطرود وحاويات شحن البضائع للمعاينة



حدد القانون رقم ٢٠٧ لسنة ٢٠٢٠ بإصدار قانون الجمارك آليات و ضوابط نقل البضائع ونص القانون في هذا الصدد على الآتي

يلتزم الناقل أو ربابنة السفن وقادة [الطائرات](#) ووسائل النقل الأخرى أو وكلاؤهم الملاحيون أو من يمثلونهم أن يقدموا إلي المصلحة

يدويًا أو إلكترونيًا وقبل وصول وسيلة النقل بثمان وأربعين ساعة علي الأقل المعلومات والمستندات وقوائم الشحن الخاصة بالبضائع المشحونة عليها إلي الموانئ داخل البلاد موضحًا بها البيانات المطلوبة، وكذا قائمة الشحن العامة لحمولة وسيلة النقل، وكشوفًا موقعة منهم بأسماء الركاب والمؤن وجميع الأشياء الخاصة بطاقم وسيلة النقل التي تخضع للضريبة الجمركية.

الالتزام بوضع ما يزيد عن الاستهلاك اللازم لطاقم وسيلة النقل من التبغ والخمور وقت رسوها أو توقفها في مخزن خاص مغلق يختم بخاتم الجمرك المختص، ويجوز تعديل تلك البيانات وتقديم ملاحق لقائمة الشحن وفقًا للشروط والمدد والإجراءات التي تحددها اللائحة التنفيذية لهذا القانون.

لا يجوز خروج السفن والطائرات ووسائل النقل المختلفة من موانئ الجمهورية مشحونة أو فارغة إلا بموافقة المصلحة وبعد تقديم قائمة الشحن.

يلتزم ربابنة السفن وقادة الطائرات ووسائل النقل الأخرى أو [الوكلاء الملاحيون](#) أو من يمثلونهم بتفريغ البضائع مطابقة لمقاديرها وعدد الطرود ومحتوياتها المدرجة بقائمة الشحن وذلك لحين تسليمها كاملة في المخازن أو المستودعات أو إلي أصحاب الشأن

ولا يعتبر الأشخاص الوارد ذكرهم بالفقرة الأولى من هذه المادة مخالفين لهذا الالتزام في أي من الأحوال الآتية

- إذا كانت البضائع أو الطرود الناقصة لم تشحن أصلاً من ميناء الشحن
- إذا شحنت البضائع أو الطرود إلا أنها لم تفرغ في البلاد أو فرغت خارجها.
- إذا سلمت الطرود بحالة ظاهرية سليمة يرجح معها حدوث النقص قبل الشحن.
- إذا سلمت الحاويات بأختام سليمة وأرقام مطابقة لما هو مدون بسند الشحن.
- إذا كانت عنابر السفينة المشحونة ببضائع صب مغلقة بأختام سليمة وأرقام مطابقة لما هو مدون بسند الشحن.

ضوابط فتح الطرود والحاويات للمعاينة

طبقا للقانون فإنه لا يجوز فتح الطرود والحاويات للمعاينة إلا بحضور ذوي الشأن أو وكلائهم، ومع ذلك يجوز بإذن كتابي من مدير عام الجمرک المختص أو من ينيبه فتحها عند الاشتباه في وجود بضائع مهربة دون حضورهم بعد مضي خمسة أيام عمل من تاريخ إخطارهم بخطاب موصي عليه مصحوبًا بعلم الوصول أو بأي وسيلة إلكترونية لها حجية قانونية، ويحرر محضر بذلك من اللجنة التي تشكل لهذا الغرض.

ومع ذلك يجوز بقرار من مدير عام الجمرک المختص في حالة الضرورة العاجلة فتح الطرود أو الحاويات دون حضور ذوي الشأن لمعاينتها والتحقق منها وذلك بواسطة لجنة تشكل لهذا الغرض.

جدير بالذكر أن القانون يهدف الجمارك الجديد إلى زيادة حوكمة إجراءات الرقابة الجمركية، وتطويرها، بما يحقق الحفاظ على الأمن القومي، وذلك باستحداث منظومة المعلومات المسبقة للبضائع الواردة للبلاد بمد الرقابة لتبدأ من الميناء الأجنبي والتنبيؤ بالمخاطر قبل ورود البضائع للبلاد.

كما يعمل على استحداث نظم المراجعة اللاحقة، وإدارة المخاطر، ونظام التخليص المسبق، والعمل بمنظومة النافذة الواحدة، والتعامل الجمركي على البضائع المتعاقد عليها بنظام التجارة الإلكترونية الحديثة، من خلال استحداث منظومة المعلومات المسبقة للبضائع الواردة للبلاد .

مسئولية امين النقل في قضاء النقل

الطعن رقم 294 لسنة 22 مكتب فنى 07 صفحة رقم 364
بتاريخ 1956-03-22

الموضوع : اعمال تجارية

الموضوع الفرعي : مسئولية امين النقل

فقرة رقم : 1

تعتبر مصلحة البريد أمينة للنقل و وكالة بالعمولة فى الوقت نفسه و يعتبر عملها هذا عملاً تجارياً تحكمه المواد 90 و ما بعدها من

القانون التجارى التى توجب عليها نقل الرسائل و الطرود و سلامة وصولها و تسليمها للمرسل إليه و تحمل مسؤولية الهلاك و التلف و التأخير .

و المسؤولية هنا و بطبيعتها مسؤولية تعاقدية تنشأ عن إخلالها بواجبها فى تنفيذ عقد النقل فتلتزم بالتعويض طبقاً للقواعد المقررة فى القانون المدنى و فى نطاق مشروعية شروط الإعفاء من المسؤولية أو تحديدها .

و مصلحة البريد بهذا الوصف ضامنة للخطأ الذى يقع ممن تعهد إليهم فى القيام ببعض المهمة الموكولة إليها و لا تستطيع أن تدفع عن نفسها المسؤولية بخطأ أمين النقل الذى اختارته هى بغير تداخل من صاحب الرسالة أو الطرد طالما أن مرسوم 1934/03/20 لم يرد به نص على إعفاء مصلحة البريد أو تحديد مسؤوليتها فى حالة وقوع خطأ جسيم ممن تعهد إليهم بأعمالها كلها أو بعضها .

**الطعن رقم 408 لسنة 22 مكتب فنى 07 صفحة رقم 642
بتاريخ 31-05-1956**

الموضوع : اعمال تجارية

الموضوع الفرعي : مسؤولية امين النقل

فقرة رقم : 1

مسئولية أمين النقل هى مسؤولية تعاقدية فإذا لم يتم بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه كان مسئولا عن نتيجة إخلاله بالتزامه ولا يدرأ عنه هذه المسؤولية إلا أن يثبت أن عدم تسليم البضاعة أو ضياعها يرجع لسبب قهري لا يد له فيه وإنما ذلك مشروط بأن ترفع على أمين النقل دعوى المسؤولية فى غضون المدة التى حددها قانون التجارة فى المادة 104 .

**الطعن رقم 408 لسنة 22 مكتب فنى 07 صفحة رقم 642
بتاريخ 31-05-1956**

الموضوع : اعمال تجارية

الموضوع الفرعي : مسؤولية امين النقل

فقرة رقم : 2

إذا رفعت دعوى المسؤولية على أمين النقل بعد المدة المحددة فى

المادة 104 من القانون التجارى و تمسك أمين النقل بالتقادم القصير الذى تقرره هذه المادة فعلى المرسل إذا أراد أن يتفادى الحكم بسقوط حقه بهذا التقادم أن يقيم هو الدليل على أن ضياع البضاعة كان مرجعه غشا أو خيانة وقعت من جانب أمين النقل أو عماله إذ أن مسئولية أمين النقل فى هذه الحالة ليست مسئولية تعاقدية بل مسئولية خطيئة قوامها الخطأ المدعى به عليه .

شركات النقل الجوي



النقل الجوي ومسئولية الناقل القانونية والتعويض

علي الموقع الرسمي لمكتب عبدالعزيز حسين عمار محامي بالنقض أبحاث القانون المدني و قضايا المدني - الضرائب - التأمين - التسويق عقاري - الايجارات - الشركات - التعويضات - دعاوي تثبيت ملكية بالتقادم - البنوك -العمليات المصرفية - الجمارك - الاتصالات ومنها هذا البحث عن النقل الجوي ومسئولية الناقل .

azizavocate.com



- [طيران أطلس](#)
- طيران السهم
- نبيون للشحن
- فيدكس إكسبريس
- تي إن تي
- يو بي إس