



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة عين تموشنت بلحاج بوشعيب
كلية الحقوق
قسم الحقوق



مطبوعة بيداغوجية تتضمن محاضرات في عقود النقل

(البري، الجوي والبحري)

موجهة لطلبة السنة أولى ماستر قانون خاص معمق



من إعداد:

د. لاکلي نادية

أستاذة محاضرة قسم "أ"

السنة الجامعية: 2023-2024



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة عين تموشنت بلحاج بوشعيب
كلية الحقوق
قسم الحقوق



مطبوعة بيداغوجية تتضمن محاضرات في عقود النقل (البري، الجوي والبحري)

موجهة لطلبة السنة أولى ماستر قانون خاص معمق

من إعداد:

د. لاکلي نادية

أستاذة محاضرة قسم "أ"

السنة الجامعية: 2023-2024

مقدمة:

يعد عقد النقل من أبرز الخدمات العمومية في الحياة اليومية للأفراد، إذ يتمثل في عملية نقل الأشخاص من مكان إلى آخر، ولقد أصبح في وقتنا الراهن من الدعائم الأساسية التي يركز عليها النشاط الاقتصادي في العالم، حيث يسمح عقد النقل بالتبادل الاقتصادي بين الدول من خلال نقل البضائع من دولة إلى أخرى بشكل مرن يتماشى مع مقتضيات التجارة.

ونظرا لأهمية عقد النقل على الصعيد الوطني والدولي، نظمت التشريعات في إطار قانوني يسهل تطبيقه من خلال سن نصوص قانونية تنظم العلاقة التعاقدية بين أطراف العقد من خلال تحديد التزامات وحقوق كل طرف. وتختلف هذه الالتزامات والحقوق حسب نوع عقد النقل، إذ يوجد ثلاثة أنواع من عقود النقل وهي عقد النقل البري، وعقد النقل الجوي وعقد النقل البحري.

وستتعرف من خلال هذه الدراسة على كل نوع من هذه الأنواع وفي المجالين: نقل الأشخاص ونقل البضائع، ولكن قبل التطرق إلى أنواع عقد النقل يتوجب علينا التعرف على مفهومه وميدان تطبيقه على المستوى الوطني والدولي.

وتأسيسا لما سبق، نطرح الإشكالية التالية:

ما هي أحكام مختلف عقود النقل على الصعيدين الوطني والدولي؟

للإجابة على هذه الإشكالية سنتقسم هذه الدراسة إلى فصل تمهيدي نتناول فيه الأحكام العامة لعقد النقل من خلال التعرف على مفهومه وخصائصه وكذا كيفية تكوينه، ثم نتطرق في فصول أخرى إلى مختلف أنواع عقد النقل سواء الخاصة بنقل الأشخاص أو البضائع، وسنخصص الفصل الأول لعقد النقل البري، والفصل الثاني لعقد النقل الجوي، بينما سنتطرق في الفصل الثالث إلى عقد النقل البحري.

فصل تمهيدي: الأحكام العامة لعقد النقل

سنتناول في هذا الفصل النظام القانوني لعقد النقل من خلال التعرف على مفهومه وخصائصه، وسنتطرق كذلك إلى كيفية تكوينه من خلال تحديد الشروط الموضوعية والشكلية لعقد النقل.

المبحث الأول: النظام القانوني لعقد النقل

سننتقل إلى مفهوم عقد النقل من منظور فقهي وتشريعي ثم نتناول خصائصه.

المطلب الأول: مفهوم عقد النقل

لقد تعددت التعاريف الفقهية لعقد النقل إذ يعرفه جانب من الفقه بأنه " الاتفاق الذي يتعهد بمقتضاه الناقل بنقل بضاعة أو شخص من نقطة لأخرى مقابل أجر"¹، ويعرفه البعض الآخر بأنه "الاتفاق الذي يلتزم بموجبه شخص بنقل بضائع أو أشخاص من مكان إلى آخر مقابل أجر معين"².

أما المشرع الجزائري فقد عرف عقد النقل في المادة 36 من القانون التجاري والتي تنص على أنه: "عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين".

نستخلص من هذا التعريف بأن عقد النقل هو اتفاق بين شخصين أحدهما الناقل والثاني المسافر أو مرسل البضاعة، ويلتزم الطرف الأول بنقل الشخص أو البضاعة من مكان إلى مكان آخر مقابل أجره يدفعها الطرف الثاني.

ويعتبر عقد النقل من العقود التجارية إذ تعد عملية النقل من الأعمال التجارية سواء قام بها شخص طبيعي أو معنوي، لكنه يضيفي الصفة التجارية فقط على الناقل إلا في حالة ما إذا كان الراكب أو المرسل إليه تاجرا، إذ تنص المادة 2 من القانون التجاري في فقرتها الثامنة على أنه: "يعد عملا تجاريا بحسب موضوعه كل مقاوله لاستغلال النقل والانتقال".

¹ محمود محمد، لنقل البحري، النقل البري، النقل الجوي: دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية والاتفاقيات الدولية والاجتهادات القضائية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، مصر، 2014، ص. 17.

² عبد الرحمان محمد الشريف، مسؤولية الناقل في عقد النقل البري، دار النهضة العربية، مصر، 2006، ص. 24.

المطلب الثاني: خصائص عقد النقل

يتميز عقد النقل بأنه عقد إذعان، عقد رضائي، عقد معاوضة وعقد ملزم للجانبين.

الفرع الأول: عقد إذعان

يصنف عقد النقل ضمن عقود الإذعان إذ يقتصر تنفيذه على قبول الطرف الآخر للشروط المقررة من قبل الناقل دون مناقشتها، ولكن هذا لا يعني أن يتعسف الناقل في علاقته التعاقدية مع الطرف الآخر بل تنظم التشريعات والاتفاقيات الدولية هذه العلاقة من أجل حماية الطرف الضعيف وذلك من خلال تحديد التزامات كل طرف وكذلك منع إدراج بعض البنود التعسفية في حق الطرف الآخر كبند الاعفاء من المسؤولية.

ونشير إلى أنّ المشرّع أجاز للقاضي تعديل أو إلغاء البنود التعاقدية عندما تكون تعسفية إزاء الطرف الضعيف في هذه العلاقة، وفي حالة وجود شك في البند فيفسر الشك في هذه الحالة لمصلحة الطرف الضعيف¹.

الفرع الثاني: عقد رضائي

تطرق المشرع الجزائري إلى هذه الخاصية في المادة 38 من القانون التجاري والتي تنص على أنه: " يكون عقد النقل أو عقد العمولة للنقل باتفاق الطرفين وحده"، فلم يشترط المشرع أن يتم عقد النقل في شكل معين وإنما ينعقد بمجرد تطابق الإيجاب والقبول.

أمّا بالنسبة لتذكرة السفر أو سند الشحن فيعتبران وسيلة لإثبات عقد النقل ولا يؤثر ضياعهما على صحة العلاقة المبرمة بين الناقل والمسافر أو الشاحن.

الفرع الثالث: عقد معاوضة

يقوم عقد النقل على عوض مالي والذي يلتزم المسافر أو مرسل البضاعة بدفعه للناقل مقابل أداء خدمة النقل، ولا تؤثر بعض الخدمات المجانية التي تقدمها

¹ المادة 110 من القانون المدني.

بعض شركات النقل لعمالها على هذه الخاصية، حيث يكون مقابل النقل في هذه الحالة مستترا يتمثل في الخدمات التي يقدمها هؤلاء العمال للشركة¹.

الفرع الرابع: عقد ملزم للجانبين

يترتب على عقد النقل التزامات قانونية على عاتق الطرفين، إذ يلتزم الناقل بنقل الشخص أو البضاعة إلى المكان المتفق عليه، ويلتزم المسافر أو مرسل البضاعة بدفع أجرة النقل. بالإضافة إلى باقي الالتزامات المتعلقة بالسلامة والتي تختلف باختلاف نوع عقد النقل. وفي حالة إخلال أحد الطرفين بالتزاماته يحق للطرف الآخر طلب فسخ العقد والتعويض عن الضرر اللاحق به.

الفرع الخامس: عقد تجاري

صنّف المشرّع الجزائري عقود النقل ضمن الأعمال التجارية الموضوعية المنصوص عليها في المادة الثانية فقرة 8 من القانون التجاري إذ تعد مقولة النقل والانتقال عمال تجاريا بحسب الموضوع، وعليه فإن عقد النقل يعد عملا تجاريا بالنسبة للناقل بغض النظر عن صفة الطرف الثاني. كما أن الناقل غالبا ما يكون في شكل شركة تجارية وهو ما يعد أيضا عملا تجاريا بحسب الشكل طبقا للمادة الثالثة من القانون التجاري.

المبحث الثاني: تكوين عقد النقل

يعتبر عقد النقل كسائر العقود التي تتطلب في تكوينها توافر بعض الشروط الأساسية ليصبح العقد ساريا، ونفرق بين الشروط الموضوعية والشروط الشكلية.

المطلب الأول: شروط انعقاد عقد النقل

يشترط لإبرام عقد النقل توافر بعض الشروط الموضوعية والشكلية كسائر العقود، وهذا ما سيتم التفصيل فيه.

الفرع الأول: الشروط الموضوعية لعقد النقل

يشترط في عقد النقل توافر الشروط العامة المتعارف عليها في باقي العقود والمتمثلة في الرضا والمحل والسبب.

¹ محمد فهمي الجوهري، القانون التجاري، العقود التجارية، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2003، ص. 32.

أولاً: الرضا

يعد عقد النقل من العقود الرضائية التي تبرم بمجرد تطابق الإيجاب والقبول، ويجب أن تكون إرادة الأطراف سليمة من عيوب الإرادة والمتمثلة في الإكراه، الغلط، التدليس والاستغلال، وإذا شاب الإرادة عيب من هذه العيوب يعد العقد باطلاً أو قابلاً للإبطال.

أما عن الأهلية فهي تختلف حسب نوع عقد النقل، ففي عقود نقل الأشخاص لا تشترط الأهلية لدى المسافر وإنما يجب توافرها لدى الناقل أي يجب أن يكون قد أكمل 19 سنة طبقاً للمادة 40 من القانون المدني الجزائري باعتباره يقوم بعمل تجاري، أو أن يكمل سن 18 مع حصوله على إذن بالترشيد، أما إذا كان الناقل شخصاً معنوياً فيجب في هذه الحالة توافر الشروط الموضوعية والشكلية المتعلقة بالشركات التجارية. أما في عقود نقل البضائع فتشترط الأهلية في صاحب البضاعة إذا كان تاجراً.

وتختلف طريقة انعقاد العقد وتطابق الإرادتين حسب وسيلة النقل، فقد يتم تطابق الإرادات عن بعد من خلال تبادل الرسائل الالكترونية أو المكالمات الهاتفية لاسيما عندما يتعلق الأمر بنقل بضائع من بلد إلى آخر، كما قد ينعقد العقد بشكل ضمني كما هو الحال بالنسبة للنقل الحضري والتي يتم العقد فيها بمجرد دخول المسافر إلى وسيلة النقل¹.

ثانياً: المحل

يعد محل العقد الالتزام الذي يترتب عليه ويختلف محل عقد نقل الأشخاص عن محل عقد نقل البضائع، إذ يتمثل محل في عقد نقل الأشخاص في المسافرين وأمتعتهم إن وجدت ويشترط أن يكون المسافر حياً حيث يعد نقل الموتى نقلاً للبضائع، بينما يتمثل محل عقد نقل البضائع في البضاعة المشحونة.

ويشترط أن يكون المحل مشروعاً وغير مخالف للنظام العام والآداب العامة كأن يكون محل عقد نقل البضائع عبارة عن مخدرات، كما يشترط أن يكون

¹ عبد الرحمان محمد الشريف، المرجع السابق، ص. 36.

المحل معيناً أو قابلاً للتعيين عند إبرام العقد كأن يكون الناقل على علم بالمكان الذي سيتوجه إليه المسافر.

ثالثاً: السبب

ويقصد به الغرض الدافع إلى إبرام العقد، ويشترط أن يكون السبب مشروعاً وغير مخالف للنظام العام والآداب العامة، وألا يتعلق الأمر بشيء غير قابل للتعامل سواء بطبيعته أو بحكم القانون¹، فيعتبر باطلاً عقد النقل الذي يبرم بهدف اقتراف جريمة مثلاً.

الفرع الثاني: الشروط الشكلية لعقد النقل

لا يشترط أن يتم عقد النقل في شكل معين باعتباره من العقود الرضائية التي تبرم بمجرد توافر الإيجاب والقبول دون حاجة للشكلية، ولا تشكل تذكرة السفر أو سند الشحن شرطاً شكلياً لإبرام العقد وإنما وسيلة إثبات، لذلك يجب توافرها على جميع البيانات الأساسية المتعلقة بالناقل وبالْبضاعة المشحونة أو بالمسافر وأمتعته وكذا تحديد نقطتا الانطلاق والوصول وكذا التاريخ وأجرة النقل. وعليه، فإن ضياع أو تلف التذكرة أو سند الشحن لا يؤثر في صحة العقد.

المطلب الثاني: أطراف عقد النقل

يختلف أطراف عقد النقل حسب طبيعته، إذ يتضمن عقد نقل الأشخاص طرفين فقط ألا وهما الناقل والمسافر بينما يتضمن عقد نقل البضائع ثلاثة أطراف تتمثل في الناقل، الشاحن والمرسل إليه². ويعتبر هؤلاء هم الأشخاص الرئيسيين في عقد النقل، غير أن قد يظهر في العقد شخص آخر يتمثل في " الوكيل بالعمولة للنقل" والذي يتعاقد مع الناقل في بعض الحالات من أجل القيام بعملية النقل وهذا ما سيتم تفصيله.

الفرع الأول: الأطراف الرئيسيين

ويتمثل هؤلاء في: الناقل، المسافر، الشاحن والمرسل إليه.

² علي فيلالي، الالتزامات- النظرية العامة للعقد، ط. 2، موفم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2005، ص. 718.
² غير أنه قد يكون الشاحن هو المرسل إليه في نفس الوقت فلا نكون بصدد علاقة ثلاثية في هذه الحالة وإنما علاقة ثنائية بين الناقل والشاحن فقط.

أولاً: الناقل

وهو الشخص الذي يقوم بنقل الأشخاص أو البضائع من مكان إلى آخر كما يطلق عليه تسمية (متعهد النقل).

ويعد الناقل تاجراً وفق المادة الثانية من القانون التجاري باعتباره يمارس عملاً تجارياً متمثلاً في نقل الأشخاص أو البضائع متخذاً في ذلك مهنة معتادة له سواء كان شخصاً طبيعياً أو اعتبارياً وفقاً للقواعد القانونية المؤطرة لنشاط النقل.

ثانياً: المسافر

وهو الشخص الذي يتعهد الناقل بنقله من وجهة إلى وجهة أخرى، وإذا كان الناقل تاجراً في كل الأحوال فإنه يختلف الأمر بالنسبة للمسافر إذ لا بد من النظر إلى صفة هذا الأخير، فإذا كان المسافر تاجراً وتعاقد مع الناقل لأغراضه التجارية، فيعتبر في هذه الحالة العمل تجارياً وفقاً لنظرية التبعية التي جاءت في المادة 1/4 من القانون التجاري والتي تنص على أنه: "يعد عملاً تجارياً بالتبعية الأعمال التي يقوم بها التجار والمتعلقة بممارسة تجارته أو حاجات متجره" أما إذا لم يكن المسافر تاجراً أو أنه تاجر ولكنه تعاقد مع الناقل لأغراض شخصية خارجة عن إطار تجارته فيعتبر عقد النقل بالنسبة له عملاً مدنياً، وفي هذه الحالة يعتبر عقد النقل مختلطاً تجارياً بالنسبة للناقل ومدنياً بالنسبة للمسافر.

ثالثاً: المرسل "الشاحن"

وهو الشخص الذي يقوم بالاتفاق مع الناقل على نقل البضاعة من مكان إلى آخر، ويقوم المرسل بتسليم البضاعة إلى الناقل.

رابعاً: المرسل إليه

وهو الشخص الذي يستلم البضاعة المرسلة من طرف المرسل كما قد يكون هو الشاحن نفسه، وعلى الرغم أن المرسل إليه لا يعتبر طرفاً في عقد النقل إلا أن المشرع سمح بإعطاء للمرسل إليه الحق في إقامة الدعوى مباشرة على الناقل خروجاً عن القواعد العامة.

الفرع الثاني: الوكيل بالعمولة للنقل

إنّ ازدهار التجارة أدّى إلى ظهور أساليب أخرى تتعلّق بعملية النقل بشتى أنواعها، فليس بالضرورة أن يبرم عقد النقل مباشرة بين المرسل والناقل بل قد يوكل المرسل شخصا آخر لإبرام العقد مع الناقل فيترتب على ذلك التزامات قانونية لارتباطه بعملية النقل، وهذا ما يعرف بعقد الوكالة بالعمولة للنقل والذي يشكّل النظام الأكثر تأقلا مع طبيعة النقل الدولي متعدد الوسائط.

ويعتبر عقد الوكالة بالعمولة للنقل من العقود الشائعة في وقتنا الراهن مما يستدعي التعرّف على مفهوم هذا العقد وخصائصه، وتحديد مسؤولية أطرافه.

أولاً: مفهوم عقد الوكالة بالعمولة للنقل وخصائصه

إنّ دراسة عقد الوكالة بالعمولة للنقل تقتضي معرفة ماهية هذا العقد وتمييزه عن باقي العقود المشابهة له، بالإضافة إلى معرفة خصائصه التي تميّزه عن عقد النقل.

1- مفهوم عقد الوكالة بالعمولة للنقل:

يعدّ عقد الوكالة بالعمولة للنقل إحدى صور الوساطة في مجال النقل بمختلف أنواعه (البري، الجوي والبحري) " يتعهّد بمقتضاه شخص يسمى الوكيل بالعمولة للنقل باسمه ولحساب غيره لإتمام عملية النقل مقابل حصوله على عمولة، ويمكنه التعاقد مع ناقل واحد أو عدّة ناقلين حسب الاتفاق.

ولقد نظّم المشرّع الجزائري الوكالة بالعمولة للنقل في المادة 37 من القانون التجاري والتي تنص على أنّه: " يعتبر عقد العمولة للنقل اتفاق يلتزم بمقتضاه تاجر بأن يباشر باسمه الخاص أو باسم موكله أو شخص من الغير نقل أشخاص أو أشياء، وأن يقوم عند الاقتضاء بالأعمال الفرعية المرتبطة بالنقل".

يتضح لنا من خلال هذه المادة أنّ الوكيل بالعمولة يشترط أن يكتسي صفة التاجر وبالتالي تقع عليه جميع التزامات التاجر والمتمثلة في القيد في السجل التجاري ومسك الدفاتر التجارية.

موجهة لطلبة السنة أولى ماستر قانون خاص معمق

وعليه يقوم الوكيل بالعمولة للنقل بالتعاقد باسمه الشخصي ولحساب موكله، ويحق له تنفيذ العمليات المرتبطة بعقد النقل عند الضرورة.

ويمكن تعريف عقد الوكالة بالعمولة للنقل بأنه " اتفاق يتعهد بمقتضاه الوكيل بالعمولة للنقل تجاه موكله بالقيام بالأعمال القانونية التي يستلزمها نقل البضائع من جهة إلى أخرى باسمه وتحت مسؤوليته ولحساب العميل. وتتميز هذه الوكالة بالقدر الكبير من الحرية التي يتمتع بها الوكيل بالعمولة في تنظيم عملية النقل بالطرق والوسائل التي يختارها"¹.

كما يعرفه البعض بأنه " اتفاق بين الموكل والوكيل يلتزم بمقتضاه هذا الأخير بالقيام بعملية النقل باسمه ولحساب موكله مقابل عمولة"².

ويجدر التنويه إلى أنه قد أصدر وزير النقل سنة 1994 المرسوم التنفيذي رقم 94-231 المحدد لشروط مهنتي وسيط الشحن ووكيل نقل البضائع وكيفياتهما³ والذي عرّف الوكيل بالعمولة للنقل بموجب المادة 14 من بأنه: " كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم بنقل البضائع تحت مسؤوليته وباسمه الخاص لحساب زبون ما مع مراعاة الشروط التي حددها القانون التجاري."

كما حدّدت المادة 15 من ذات المرسوم الأنشطة التي يمارسها الوكيل بالعمولة للنقل والتمثّلة في:

- عمليات الجمع التي يشكل فيها الوكيل مجموعات من البضائع الآتية من عدة مرسلين أو الموجهة لعدة مرسل إليهم، وينظم النقل البري للبضائع وينجزه.
- عمليات شحن المركبات التي يتولى الوكيل بواسطتها إنجاز النقل البري.

غير أنه تم إلغاء هذا المرسوم بموجب المرسوم التنفيذي رقم 05-473 المحدد لشروط تنظيم نشاطات مساعدي نقل البضائع عبر الطرقات وكيفيات

¹ سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل وفقا لقانون التجارة رقم 17 لسنة 1999، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2003، ص. 34.

² حمد الله محمد حمد الله، الوكيل بالعمولة للنقل (دراسة مقارنة بين القانون المصري والفرنسي)، دار النهضة العربية، مصر، 1992، ص. 23.

³ المؤرخ في 27 جوان 1994، ج. ر. الصادرة في 30 أوت 1994، ع. 50.

موجهة لطلبة السنة أولى ماستر قانون خاص معمق

ممارستها¹، وبالرجوع إلى المادة الثانية من هذا المرسوم نجد أنها تعتبر مساعدي نقل البضائع عبر الطرقات أشخاص طبيعيين أو معنويون خاضعون للقانون الجزائري يمارسون خدمات الاستئجار والتجميع والتخزين والتسليم والتوزيع والوكالة وعمولة النقل وسمسرة الشحن، أي أنه تم تصنيف الوكيل بالعمولة للنقل ضمن مساعدي نقل البضائع عبر الطرقات تحت تسمية صاحب عمولة نقل البضائع عبر الطرقات، إذ نصت المادة 10 منه على أنه: " عمولة النقل هي العقد الذي يلتزم بموجبه صاحب عمولة نقل البضائع عبر الطرقات بالقيام تحت مسؤوليته وباسمه الخاص بنقل البضائع لحساب زبون وعند الاقتضاء بالعمليات المرتبطة بها ". وتأسيسا لنص المادة يتبين أن وظيفة الوكيل بالعمولة للنقل هي إبرام عقد النقل مع الغير باسمه وتحت مسؤوليته لصالح الموكل الزبون.

كما حدّد المرسوم التنفيذي رقم 05-473 العمليات التي يلتزم بها والمرتبطة بالنقل وهي:

- الاستئجار: ويتمثل في القيام بنقل البضائع بواسطة مركبات النقل العمومي للبضائع عبر الطرقات بسائق، أو بدونه، ويتم الاستئجار في الوقت أو عند الرحلة .

- التجميع: ويتمثل في جمع البضائع الصادرة عن مرسل أو مرسلين متعددين بهدف إيصالها في حصص إلى المرسل إليهم على التوالي.

التخزين: ويتمثل في إيداع البضاعة تحت مسؤولية المستودع في أحسن الظروف من حيث الحفظ وتسليمها إلى صاحبها في الحالة التي استودعت إياه .

- التسليم: ويتمثل في تأدية البضاعة فعليا إلى المرسل إليه أو إلى ممثله الذي يقبلها²

¹ المؤرخ في 13 ديسمبر 2005، ج. ر. الصادرة في 14 ديسمبر 2005، ع. 81.
² انظر المواد من 05 إلى 09 من المرسوم التنفيذي رقم 473-05 المحدد لشروط تنظيم نشاطات مساعدي نقل البضائع عبر الطرقات وكيفيات ممارستها.

موجهة لطلبة السنة أولى ماستر قانون خاص معمق

-التوزيع : ويتمثل في الوضع تحت التصرف، بضاعة مستودعة لهذا الغرض وللحساب الخاص، أو تخصيصها أو تعميمها .

-الوكالة : وتتمثل بالنسبة للوكيل، توكيل يتلقاه في الحلول محل المالك في جميع العمليات الخاصة باستلام البضائع وإيصالها و/ أو تسليمها بدلا عن المالك.

كما أخضع هذا المرسوم ممارسة مهنة الوكيل بالعمولة لنقل البضائع للحصول المسبق على اعتماد من مدير النقل للولاية المختص إقليميا، بالإضافة إلى القيد في السجل التجاري¹. وينص المرسوم على إمكانية السحب المؤقت أو النهائي للاعتماد عند توافر الحالات المنصوص عليها في المادة 30 منه وهي:

-عدم تنفيذ صاحب عمولة نقل البضائع لالتزاماته في إطار ممارسته لمهنته

عدم تبليغ مدير النقل عن التعديلات الواردة في قوانين الشخص المعنوي في أجل أقصاه شهران، أو أن التعديلات لا تتماشى مع بقاء الاعتماد

-توقفه عن ممارسة المهنة لمدة سنة

-المخالفة الخطيرة للتشريع والتنظيم المعمول بهما وأعراف المهنة

-رفضه لعمليات الرقابة والتحريات

-حل الشخص المعنوي أو حالة التسوية القضائية.

كما أدرج المشرع الجزائري مؤخرا الوكيل بالعمولة للنقل ضمن مساعدي النقل البحري بموجب المرسوم التنفيذي رقم 20-348 المحدد لشروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري²، حيث عرّفت المادة الثالثة في فقرتها الخامسة عميل النقل بأنه: " كل شخص طبيعي أو معنوي يتعهد، بموجب تفويض، بنقل البضاعة بأي نمط نقل لحساب الزبون."

¹ انظر المادتين 13 و14 من المرسوم التنفيذي رقم 05-473 المحدد لشروط تنظيم نشاطات مساعدي نقل البضائع عبر الطرقات وكيفيات ممارستها.

² المؤرخ في 23 نوفمبر 2020، ج. ر. الصادرة في 03 ديسمبر 2020، ع. 72.

موجهة لطلبة السنة أولى ماستر قانون خاص معمق

ويتشابه عقد الوكالة بالعمولة للنقل ببعض العقود مما يقتضي التمييز بينها، ولعل من أبرز المصطلحات المشابهة لعقد الوكالة بالعمولة للنقل هي عقد النقل وعقد السمسرة وهذا ما سنفصله فيما يلي:

أ- تمييز عقد الوكالة بالعمولة للنقل عن عقد النقل

قد يظهر للوهلة الأولى أنّ عقد الوكالة بالعمولة للنقل هو نفسه عقد النقل باعتباره ينصب على هدف واحد والمتمثل في عملية النقل، كما تتشابه مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل مع مسؤولية الناقل إذ يقع على عاتقهما نفس الالتزامات المتمثلة في ضمان سلامة الركاب أو البضائع وضمان تحقيق النتيجة المطلوبة، غير أنّه يختلف عقد الوكالة بالعمولة للنقل وعقد النقل من حيث الشخص القائم بعملية النقل، إذ يقوم الناقل بعملية النقل بنفسه وبوسائله الخاصة وعماله أي يلتزم هو شخصيا بالقيام بالعمل المادي المتمثل في عملية النقل من مكان إلى مكان آخر، بينما يلتزم الوكيل بالعمولة للنقل بالقيام بعملية النقل بواسطة غيره أي يلتزم بالقيام بالعمل القانوني لحساب موكله¹.

غير أنّه لا تشكّل ملكية وسيلة النقل معيارا للتفرقة بين الوكيل بالعمولة للنقل وبين الناقل، فقد يكون الشخص ناقلا رغم عدم امتلاكه لأداة النقل²، إنّما العبرة في الالتزام الذي يقع على الشخص الذي تعهدّ به الوسيط أمام المرسل. فإذا التزم الوسيط بقيامه بعملية النقل شخصيا فيعدّد في هذه الحالة ناقلا، أمّا إذا اقتصر دوره على التعهد لحساب غيره بنقل البضاعة بواسطة شخص آخر فيعدّد في هذه الحالة وكيلا بالعمولة للنقل³.

كما يختلف عقد الوكالة بالعمولة للنقل عن عقد النقل من حيث الأطراف المتعاقدة، إذ غالبا ما يبرم عقد النقل مباشرة بين مرسل البضاعة والناقل دون

¹ محمد توفيق بطاح، الوكالة بالعمولة للنقل، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع، عمان، 2017، ص. 47.

² كأن يكون مستأجرها من الغير.

³ محمد توفيق بطاح، المرجع السابق، ص. 49.

الحاجة إلى وسيط بينهما، بينما يتم عقد الوكالة بالعمولة للنقل بين الوكيل والناقل لحساب الموكل¹.

ويرى جانب من الفقه بأنه لا يوجد شك في أنّ عقد النقل هو العقد ذو الطابع الأقوى مقارنة بعقد الوكالة بالعمولة للنقل، لأنه الأغلب في تحديد مركز الوكيل بالعمولة للنقل والقواعد التي تحكم علاقاته بالمرسل وبالناقل².

ورغم أنّ المشرّع الجزائري لم يبيّن الفرق بين عقد النقل وعقد الوكالة بالعمولة للنقل إلاّ أنّه استعمل المصطلحين بشكل منفصل في المادة 38 من القانون التجاري والتي تنص على أنّه: " يكون عقد النقل أو عقد العمولة للنقل باتفاق الطرفين وحده" مما يدلّ على وجود فرق بينهما.

وبالرغم من الاختلاف بين عقد النقل وعقد الوكالة بالعمولة للنقل إلاّ أنّهما غالبا ما نلاحظ اندماجهما مع بعض في الحياة العملية نظرا لظهور شركات تلعب دور الناقل تارة ودور الوكيل بالعمولة للنقل تارة أخرى، كالشركات المتخصصة في النقل البحري للبضائع والتي تقوم أيضا بدور الوكيل بالعمولة للنقل البري، وهذا ما يثير بعض الإشكالات التنازعية لاسيما في مجال الإثبات³، فإذا كانت الشركة مدّعية فستدعي بأنّها وكيل بالعمولة للنقل بهدف الاستفادة من حق الامتياز المذكور في المادة 56 من القانون التجاري⁴، أمّا إذا كانت الشركة في مركز المدّعي عليه فستدعي بأنّها ناقل للتهرب من أحكام المسؤولية.

ب- تمييز عقد الوكالة بالعمولة للنقل عن عقد السمسرة

يقصد بعقد السمسرة العملية التي يقوم بها شخص يسمى السمسار لوضع اتصالات بين شخصين يريدان إبرام عقد دون أن يتدخّل هذا السمسار في إبرام

¹ محمود مختار بريري، قانون المعاملات التجارية، دار النهضة العربية، مصر، 1996، ص. 38.

² مراد فهيم، العقود التجارية وعمليات البنوك، دار الفكر الجامعي، مصر، 1982، ص. 138.

³ D. GUEVEL, Droit de commerce et des affaires, 3^{ème} édition, L.G.D.J., France, 2007, p. 125.

⁴ والتي تنص على أنّه: " إنّ للوكيل بالعمولة في نقل الأشياء، الامتياز على قيمة البضائع المرسله له او المودعة أو المؤمّنة لديه بفعل الإرسال وحده، أو الإيداع أو التأمين كما يمتد هذا الامتياز على كل القروض، أو السلف أو المدفوعات المؤداة منه سواء كان ذلك قبل استلام البضائع أو وقت حيازته إياها.....".

موجهة لطلبة السنة أولى ماستر قانون خاص معمق

العقد كما أنه لا يتصرف كمفوض، ويتقاضى عمولة عن هذه العملية¹. وعليه تقتصر مهمة السمسار على مجرد التقريب بين الطرفين وتسهيل المفاوضات بينهما وكذا دفعهما إلى التعاقد دون تمثيل أي منهما ودون أن يكون طرفا متعاقدًا.

ويتضح لنا أنّ كل من عقد السمسرة وعقد الوكالة بالعمولة للنقل يشتركان في نقطتين هما:

- أنّ كلاهما يقوم بالوسط بين طرفين لإتمام الصفقة وإبرام العقد.

- أنّ كل من السمسار والوكيل بالعمولة يعتبر تاجرا.

غير أنّه يكمن الاختلاف بينهما في النقاط التالية:

- أنّ الوكيل بالعمولة للنقل يتعاقد باسمه ولحساب غيره فيظهر أما الطرف الثاني بصفة المتعاقد أي أنه يكون طرفا في العقد، على عكس السمسار الذي يقتصر عمله في التقريب بين الطرفين دون التعاقد معهما.

- يلتزم الوكيل بالعمولة للنقل بالعقد الناشئ عن واسطته ويكتسب الحقوق ويتحمل الالتزامات كما أنّه يتحمل المسؤولية الشخصية عن عدم تنفيذ التزاماته، على عكس السمسار الذي لا يلتزم بالعقد الناشئ عن واسطته ولا يكتسب أي حقوق كما لا يتحمل أي التزامات باعتباره أجنبي عن العقد

- كما لا تقرّر للسمسار أي حماية خاصة بالنسبة لحقه في الحصول على عمولته، على خلاف الوكيل بالعمولة للنقل الذي تكون عمولته مضمونة بالحق في الحبس والامتنياز².

2- خصائص عقد الوكالة بالعمولة للنقل:

يتمتع عق الوكالة بالعمولة للنقل بعدة خصائص أهمها:

¹ زراوي فرحة صالح، الكامل في القانون التجاري الجزائري: الأعمال التجارية -التاجر- الحرفي- الأنشطة التجارية المنظمة- السجل التجاري، ابن خلدون للنشر والتوزيع، الجزائر، 2003، ص. 110.

² محمد توفيق بطاح، المرجع السابق، ص. 53.

أ- عقد الوكالة بالعمولة للنقل عقد معاوضة:

يعدّ عقد الوكالة بالعمولة للنقل من عقود المعاوضة باعتبارها وكالة تجارية إذ تهدف العقود التجارية إلى تحقيق الربح، لذلك يحق للوكيل أن يطالب بالعمولة مقابل قيامه بالتصرفات القانونية لحساب موكله¹.

ب- عقد الوكالة بالعمولة للنقل عقد تجاري:

صنّف المشرّع الجزائري عقد الوكالة بالعمولة ضمن الأعمال التجارية الموضوعية بموجب المادة الثانية من القانون التجاري، إذ تعتبر عقود الوكالة بالعمولة للنقل عملا تجاريا إذا تمت مزاواته على سبيل الاحتراف كغيره من الأعمال التجارية. وبما أنّ الوكيل بالعمولة للنقل يعدّ تاجرا فإنّه ملزم بالقيّد في السجل التجاري ومسك الدفاتر التجارية على غرار باقي التجار.

ويترتب على اعتبار الوكيل بالعمولة للنقل تاجرا مسؤولية أقسى من تلك المقررة في الوكالة العادية، إذ يتم التشديد في محاسبة الوكيل بالعمولة للنقل عن أخطائه² مما يتعيّن عليه أن يبذل في تنفيذ الوكالة عناية التاجر الحريص³.

وتجدر الإشارة إلى أنّ عقد الوكالة بالعمولة للنقل يعتبر عملا تجاريا بالنسبة للوكيل بغض النظر عن صفة الموكل، فلا يشترط أن يكون الموكل تاجرا.

ج- عقد الوكالة بالعمولة للنقل عقد قائم على الاعتبار الشخصي:

يعتبر عقد الوكالة بالعمولة للنقل من العقود القائمة على الاعتبار الشخصي، أي أنّ الوكيل يكون محلّ ثقة لدى موكله نتيجة سمعته التجارية في مجال إبرام العقود والقدرة على تنفيذها بما يتمتّع به من خبرة وائتمان. ولذلك فلا يحق للوكيل أن يوكل غيره للقيام بالتصرفات القانونية المنوطة إليه إلا في حالة ما إذا أذن له الموكل بذلك. ويترتب عن الطابع الشخصي لعقد الوكالة بالعمولة للنقل انقضاء

¹ سميحة القليوبي، الوسيط في شرح قانون التجارة المصري، دار النهضة العربية، مصر، 2007، ص. 331.

² باعتبار أنّ القانون التجاري يقوم على الثقة والائتمان.

³ عزيز العكلي، الوسيط في شرح التشريعات التجارية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008، ص. 123.

العقد بمجرد إتمام الوكيل للعمل المنفق عليه، أو بانتهاء الأجل المحدد أو بموت أحد الطرفين أو بالحجر عليه أو بإفلاسه¹.

ثانيا: التزامات وحقوق الوكيل بالعمولة للنقل

تسري على الوكيل بالعمولة للنقل الأحكام المطبقة على عقد الوكالة بشكل عام، ماعدا الأحكام الخاصة بالوكالة بالعمولة للنقل.

وسنتعرّف على التزامات الوكيل بالعمولة للنقل وحقوقه ثم سنتعرّف على حالات قيام مسؤوليته والاعفاءات الواردة عليها.

1- التزامات وحقوق الوكيل بالعمولة:

تترتب على الوكيل بالعمولة للنقل عدّة التزامات كما يتمتع ببعض الحقوق وهذا ما سيتم تفصيله فيما يلي:

أ-التزامات الوكيل بالعمولة للنقل:

تتمثّل هذه الالتزامات في:

❖ الالتزام بتقديم المعلومات للموكل:

يلتزم الوكيل بإحاطة موكله علما بالأعمال التي يقوم بها لحسابه لأنه يعمل لحسابه مما يعطي الموكل الحق في الاطلاع على الأعمال التي يقوم بها الوكيل لحسابه، كما يلتزم بتقديم له النصح والتوجيه لمساعدته في اختيار الناقل والطريق الواجب اتباعه باعتباره محترفا في هذا المجال، وإذا وجد الوكيل بالعمولة في تعليمات واختيارات موكله خطورة في عملية النقل وجب عليه توضيح هذه الخطورة، وتقديم المعلومات والنصيحة اللازمة لتتم عملية النقل بشكل جيد².

¹ محمد توفيق بطاح، المرجع السابق، ص. 43.

² هاني دويدار، المرجع السابق، ص. 64.

❖ الالتزام بتعليمات الموكل:

يعتبر هذا الالتزام أساسى إذ يجب على الوكيل بالعمولة للنقل أن يقوم بتنفيذ العمل الذي كلف به من طرف الموكل مع مراعاة حدود الوكالة ودون أن يتخطاها، وفي حالة تجاوزه لتعليمات الموكل يحق لهذا الأخير رفض الالتزام¹.

ويرى جانب من الفقه بأنه يمكن تقسيم تعليمات الموكل إلى تعليمات إلزامية وأخرى بيانية، إذ تتمثل التعليمات الإلزامية في التعليمات الأمرة التي لا يحق للوكيل تعديلها كنوع البضاعة وكميتها وثنها. بينما تتمثل التعليمات البيانية في الأهداف العامة للتعاقد والغرض من الصفقة دون تحديد شروط تفصيلية لإنجاز هذا التعاقد، من أجل ترك مساحة حرية للوكيل في اختيار أفضل الشروط والكيفيات اللازمة للنقل².

❖ الالتزام بالقيام بالعمليات المتعلقة بالنقل:

حسب المادة 37 من القانون التجاري الجزائري يلتزم الوكيل بالعمولة للنقل بقيامه بجميع العمليات اللازمة لعملية النقل، من خلال التأكد من مدى سلامة أداة النقل ملاءمتها لطبيعة البضاعة المنقولة وغيرها من العمليات. بالإضافة على العمليات الإدارية التي يلتزم بالقيام بها كتحرير المستندات المتعلقة بعملية النقل وكتابة البيانات المتعلقة بالبضائع. كما يلتزم الوكيل بالقيام بعملية تأمين البضائع بناء على أوامر الموكل.

2- حقوق الوكيل:

¹ محمد توفيق بطاح، المرجع السابق، ص. 56.

² سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص. 360.

في مقابل الالتزامات التي تقع على عاتق الوكيل، يتمتع هذا الأخير بحقوق وتتمثل في:

أ- الحق في الحصول على عمولة:

إن من أهم الالتزامات التي تقع على عاتق الموكل هو الالتزام بدفع العمولة المتفق عليها للوكيل باعتبار أنّ عقد الوكالة بالعمولة للنقل هو من عقود المعاوضة، وتتمثل العمولة في مبلغ مالي معيّن أو نسبة مئوية يتحصل عليها الوكيل حسب ما تم الاتفاق عليه بين الطرفين. وغالبا ما تكون العمولة في مجال النقل غير ثابتة إذ يتوقف تحديدها على حمولة الأداة المستخدمة للنقل¹.

كما يحق للوكيل الحصول على قيمة المصاريف والنفقات التي صرفها في العمليات المرتبطة بعملية النقل، كالمصاريف الذي سدّها في أجرة النقل ومصاريف الرسوم الجمركية ومصاريف تأمين البضاعة وغيرها من المصاريف والنفقات.

ب- حق الحبس والامتياز:

يحق للوكيل بالعمولة للنقل الامتناع عن تسليم الأوراق التجارية أو البضائع المرسلة إليه أو المسلمة له أو المودعة لديه من طرف الموكل في حالة عدم استيفائه للعمولة، ويقوم بحبسها حتى يجبر الموكل على دفع كامل مستحقّاته².

كما أقرّ المشرّع للوكيل بالعمولة حق الامتياز بموجب المادة 56 من القانون التجاري، ويتمثل في الحق في الامتياز للوكيل على غيره من دائني الموكل في استيفاء حقوقه من قيمة البضائع التي بحوزته. وذلك بسبب ما يتعرّض له الوكيل من مخاطر عدم حصوله على حقوقه من الموكل.

¹ هاني دويدار، المرجع السابق، ص. 92.

² حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، ص. 161.

ثالثا: مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل

إن الأحكام التي تنظم مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل هي المواد 56 وما بعدها من القانون التجاري الجزائري معتبرة أن أساسها هو المسؤولية المفترضة، حيث يلتزم الوكيل بالعمولة للنقل بضمان سلامة البضائع حتى مكان الوصول والتسليم، ملتزما بذلك بتحقيق نتيجة وهو وصول البضائع إلى المكان المحدد وفي الميعاد المحدد المتفق عليه وفي حالة سليمة، فإذا أخل بالتزاماته تفترض فيه المسؤولية لمجرد وقوع الضرر. إذ يقصد بالضمان هنا أن المرسل يستطيع أن يسأل الوكيل بالعمولة كما لو كان هو الناقل، ومسؤوليته على النقل كمسؤولية الناقل تماما.

لذلك يعد الوكيل بالعمولة للنقل مسؤولا عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها من وقت التسلم إلى وقت التسليم للمرسل إليه، ولا يعفى من هذه المسؤولية إلا إذا أقام الدليل على وجود قوة قاهرة أو عيب ذاتي في البضاعة أو خطأ من الموكل أو المرسل إليه، مما يؤدي إلى رفع عبء الإثبات من على عاتق الموكل ليقع على عاتق الوكيل بالعمولة للنقل، فيكفي ألا تتحقق النتيجة المرجوة حتى تنعقد مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل لأن مسؤوليته مفترضة.

لا يوجد في نصوص القانون التجاري الجزائري المتعلقة بعقد العمولة لنقل الأشياء ما يدل على حق الوكيل بالعمولة للنقل في تحديد مسؤوليته، وعلى ذلك، فإن صح شرط تحديد المسؤولية عن الضرر من جانب الناقل. فإن الوكيل بالعمولة للنقل لا يمكنه الاستفادة من هذا التحديد، فيما يخص مسؤوليته أمام المرسل عن فعله الشخصي، فيكون مسؤولا عن فعله الشخصي في تنفيذ الوكالة¹.

¹ وفقا لما جاء في المادة 52 من القانون التجاري.

كما أنّ مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل تكون في حدود قانونية تطبق بصورة غير مباشرة، إذ أنه غالباً لا يعوض قيمة البضائع بالكامل فلا يسأل الوكيل بالعمولة للنقل إلا بقدر مسؤولية المتسبب الفعلي في الضرر¹.

إلا أن الوكيل بالعمولة للنقل يستفيد من الحدود القانونية للتعويض دون الحدود الاتفاقية التي تطرقنا إليها سابقاً، ذلك أن المرسل الموكل لا يعرف الناقلين وشروطهم الاتفاقية وبالتالي فإن الاتفاق على تحدد مسؤولية الناقل في عقد النقل، لا يلزم سوى الناقل والوكيل بالعمولة للنقل، باعتبارهما طرفيه، ولا يسري في مواجهة الموكل².

وبما أنّ مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل تتحدد بمسؤولية الناقل، فإنه لا يمكن للوكيل بالعمولة للنقل الانتفاع من التحديد القانوني للمسؤولية في حالة ارتكاب الناقل لخطأ جسيم، فالخطأ الجسيم الذي يرتكبه الناقل ينعكس أثره على الوكيل بالعمولة للنقل، ويفقده الحق في الاستفادة من التحديد القانوني للمسؤولية³. وبالرغم من تحمّل الوكيل بالعمولة للنقل للمسؤولية عن أفعال الناقل من هلاك أو تلف أو تأخير، فإنه يحق له الرجوع على الناقل بما دفعه من تعويض للموكل أو المرسل⁴.

الفصل الأول: عقد النقل البري

يعتبر عقد النقل البري للأشخاص نوعاً من عقود النقل الذي ينصب على نقل الأشخاص من مكان إلى آخر عن طريق البر كسيارات الأجرة أو القطار. ولقد عرفت المادة 2 من القانون رقم 09-11 المتعلق بتوجيه النقل البري وتنظيمه⁵ عقد النقل البري بأنه: " كل نشاط يقوم من خلاله مستغل بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر عبر الطريق أو السكة الحديدية أو السلك على متن

¹ سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص. 188.

² نادية محمد عوض، مسؤولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع، دار النهضة العربية، مصر، 1998، ص. 165.

³ سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص. 190.

⁴ حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، ص. 116.

⁵ المؤرخ في 05 يونيو 2011، ج. ر. الصادرة في 08 يونيو 2011، ع. 32.

مركبة ملائمة". ويقصد بعبارة "مستغل" كل شخص طبيعي أو معنوي يمارس خدمة النقل البري للأشخاص أو البضائع.

ويعرف جانب من الفقه عقد النقل البري بأنه: "عقد يلتزم بمقتضاه شخص يطلق عليه أمين النقل بنقل أشياء أو أشخاص من جهة إلى أخرى بواسطة أداة نقل في مقابل أجر"¹. ويتضح لنا من خلال هذا التعريف أن عقد النقل البري هو تلك العملية التي يقوم بها الناقل والمتمثلة في نقل أشخاص أو بضائع بواسطة وسيلة برية مقابل أجر معين.

ويشترط لتكوين عقد النقل البري الشروط العامة المذكورة آنفاً والمتمثلة في الرضا والأهلية والمحل والسبب، وسنتعرف من خلال هذا الفصل على عقد النقل البري للأشخاص ثم على عقد النقل البري للبضائع.

المبحث الأول: عقد النقل البري للأشخاص

يعرّف عقد النقل البري بأنه العقد الذي يلتزم بموجبه الناقل بنقل أشخاص من مكان إلى مكان آخر مقابل أجر²، وبالرجوع إلى القانون رقم: 09-11 المتعلق بتوجيه النقل البري وتنظيمه نجد تعريفاً ليس لعقد النقل البري نما للنقل البري كمنشأ أو كعمل وذلك باعتباره " كل نشاط يقوم من خلاله مستغل بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر عبر الطريق أو السكة الحديدية أو المسلك على متن مركبة ملائمة". كما بينت لنا الفقرة الثانية من ذات المادة مفهوم النقل العمومي بأنه النقل الذي يتم بمقابل ولحساب الغير يقوم به مستغلون مرخص لهم لذا الغرض.

سنتعرف أولاً على أطراف عقد النقل البري للأشخاص والتزاماتهم من أجل تحديد مسؤولية الناقل، ثم سنتطرق إلى الحالات التي يعفى فيها الناقل من هذه المسؤولية.

² علي حسن يونس، عقد النقل، د. ط، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، 1965، ص.3.

² علي حسن يونس، المرجع السابق، ص. 10.

المطلب الأول: أطراف عقد النقل البري للأشخاص والتزاماتهم

يعتبر عقد النقل البري للأشخاص من العقود الملزمة للجانبين إذ يرتب التزامات على عاتق أطرافه، ويتمثل أطراف عقد النقل البري للأشخاص في الناقل والمسافر.

الفرع الأول: أطراف عقد النقل البري للأشخاص

يتمثل أطراف عقد النقل البري للأشخاص في الناقل والمسافر.

أولاً: الناقل

يقصد بالناقل الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يتكفل بنقل المسافر من مكان إلى آخر، غير أنه بالرجوع إلى المادة 36 من القانون التجاري نجد أن المشرع الجزائري استعمل مصطلح "متعهد النقل" والذي يقصد به الشخص الذي يقوم بإبرام عقد النقل ويتعهد بتنفيذه، وعليه يمكن أن يتولى شخص آخر غيره تنفيذ عملية النقل، غير أنه اشترط المشرع صراحة أن يتولى متعهد النقل شخصياً نقل المسافر، مما يعني أن الناقل البري هو من يبرم العقد مع المسافر وينفذه بنفسه دون أن يستعين بغيره في ذلك.

أما بالرجوع إلى القانون رقم 09-11 المتعلق بتوجيه النقل البري وتنظيمه نجد أن المشرع استعمل مصطلحاً آخر في المادة الثانية وهو "المستغل" والذي عرّفه بأنه: " كل شخص طبيعي أو معنوي يمارس خدمة أو عدة خدمات للنقل العمومي للأشخاص أو البضائع بوسائله الخاصة للنقل أو بوسائل تضعها الدولة تحت تصرفه في إطار الامتياز"، أما النقل العمومي فهو: " نقل يتم بمقابل ولحساب الغير يقوم به مستغلون مرخص لهم لهذا الغرض." ويظهر من نص المادة أنّها لا تطبق على كل ناقل يقوم بإبرام أو تنفيذ عملية نقل الأشخاص، وإنّما تطبق فقط على الأشخاص الذين أسندت لهم مهمة أداء النقل العمومي فقط، غير أن الناقل البري يمكنه إبرام عقد النقل لفائدة شخص معين أو أشخاص معينين كما هو الحال في النقل بسيارات الأجرة أو حتى النقل الذي يتم خارج هذا الإطار كما هو الحال بالنسبة لخدمات النقل المعلق، أو خدمات النقل البري الخاصة وهي خدمات يقوم بها أشخاص طبيعية أو معنوية لحسابهم الخاص بواسطة مركبات

يملكونها أو قاموا باستئجارها أو وضعتها تحت تصرفهم الخاص مؤسسات النقل العمومي للأشخاص .

أمّا بالنسبة لوسيلة النقل البري فقد تم تعريفها في المادة الثانية في فقرتها السابعة من قانون توجيه النقل البري وتنظيمه والتي عرّفت المركبة بأنها: "كل وسيلة نقل بري مزودة أو غير مزودة بمحرك دفع، تسير على الطريق أو على السكة الحديدية، مجرورة أو معلقة بواسطة السلك، وتندرج على الخصوص ضمن هذا التعريف سيارات نقل الأشخاص أو نقل البضائع والحافلات والحافلات المتمفصلة والحافلات الكهربائية وعربات القطارات والقطارات الكهربائية والقطارات ذاتية الدفع وعربات الترامواي وعربات الميترو وحجرات التلفريك والتلبان والعربات المعلقة بالأسلاك والتلسياح ومصاعد التزلج وكذا حجرات المصاعد الحضرية". كما أكدت الفقرة الأخيرة من المادة الثانية من ذات القانون على ضرورة صلاحية وسيلة النقل إذ تنص على أنّ: "نقل الأشخاص والبضائع عبر الطرقات هو نقل يستعمل مركبات مهيأة من طرف الصانع لنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر، تسير عبر الطريق".

ثانيا: المسافر

ويسمى أيضا الراكب وهو كل شخص طبيعي يتكفل الناقل بنقله من مكان إلى آخر بمقتضى عقد النقل.

الفرع الثاني: التزامات أطراف عقد النقل البري للأشخاص

باعتبار أنّ عقد النقل البري للأشخاص هو من العقود الملزمة، فهو يرتب التزامات قانونية على عاتق كل من الناقل والمسافر. وعليه سنتعرف على التزامات المسافر أولا ثم على التزامات الناقل.

أولا: التزامات المسافر في عقد النقل البري للأشخاص

يلتزم المسافر في عقد النقل البري للأشخاص بدفع أجرة النقل من جهة وباحترام تعليمات الناقل من جهة أخرى.

1- التزام المسافر بدفع أجرة النقل:

موجهة لطلبة السنة أولى ماستر قانون خاص معمق

يعد عقد النقل البري للأشخاص من العقود المعاوضة التي يتلقى فيها كل من الناقل والمسافر عوضا لما قدمه، لذلك يلتزم المسافر بدفع أجره النقل كمقابل للخدمة التي قدمها له الناقل وهذا ما نصت عليه المادة 36 من القانون التجاري الجزائري.

وبما أنّ عقد النقل هو عقد إذعان فإن تحديد أجره النقل وميعاد دفعها يكون ضمن الشروط التي يضعها الناقل والتي لا تقبل التفاوض. وغالبا ما تدفع الأجرة عند تسليم التذكرة قبل السفر، كما قد يتم ذلك استثناء عند الوصول أو أثناء السفر. ويجب على المسافر أن يحترم مكان الدرجة المحددة والمبينة في التذكرة والتي دفع ثمن تسعيرتها، فإذا قام المسافر بالجلوس في مكان بدرجة أقل من ثمن التذكرة بمحض إرادته فال يحق له استرداد الفارق. وفي حالة عدم قيام الناقل بتنفيذ التزامه بسبب يرجع إلى تابعيه أو إلى وسيلة النقل التي يستعملها، فمن حق المسافر اختيار وسيلة نقل أخرى، وعلى الناقل تحمل المصاريف¹.

كما يمكن في بعض الحالات تحديدها من طرف التنظيم ولا مجال لإرادة الأطراف في ذلك بغية تفادي أي تعسف ممارس من طرف الناقل². وقد تدفع أجرة النقل بعد القيام بعملية النقل وبعد وصول المسافر إلى وجهته مثلما هو الحال بالنسبة لسيارات الأجرة، غير أنه قد يشترط الناقل دفع أجرة النقل قبل البدء في عملية النقل عندما يتطلب الأمر الحصول على تذكرة النقل مثلما هو الحال بالنسبة للقطارات، إذ يجب في هذه الحالة أن يأخذ المسافر المكان المحدد في التذكرة. وفي حالة مرض المسافر أو وفاته قبل سفره يفسخ عقد النقل ويكون من حقه أو ورثته استرجاع مبلغ الأجرة المدفوعة³.

¹ D. LEGAIS, Droit commercial et des affaires, Dalloz, France, 2000, p.123.

¹ أنظر مثلا المادة الأولى من المرسوم التنفيذي رقم 96-39 المؤرخ في 15 جانفي 1996 الذي يتضمن تعريفه نقل الركاب برا (خدمة الركاب)، ج. ر. الصادرة في 17 جانفي 1996، ع. 04.

² محمد السيد الفقي، العقود التجارية، ط. 1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2011، ص. 93.

موجهة لطلبة السنة أولى ماستر قانون خاص معمق

كذلك يمكن أن يلزم الناقل المسافر بدفع ثمن إضافي مقام أداء خدمة إضافية بطلب من المسافر كتقديم الطعام أثناء عملية النقل، وفي المقابل يجوز للمسافر أن يطلب من الناقل رد الثمن الإضافي في حالة عدم حصوله على الخدمة الإضافية¹.

ويحق للناقل حبس أمتعة المسافر كضمان لحصوله على أجره النقل إذا لم تكن مدفوعة قبل البدء في عملية النقل وهذا ما نصت عليه المادة 200 من القانون المدني الجزائري، وفي حالة ضياع أمتعة المسافر في هذه الفترة أو تلفها فلا يتحمل الناقل المسؤولية لأن المسافر هو الذي تسبب في حبس الأمتعة لعدم الوفاء بالتزامه.

2- التزام المسافر بتعليمات الناقل:

قد يضع الناقل بعض التعليمات التي يجب أن يتقيد بها المسافر إذ تهدف هذه التعليمات إلى حماية المسافرين وأمتعتهم أثناء عملية النقل، كاشتراط الجلوس في المكان المحدد لكل مسافر والحضور في المكان والزمان المحددين، أو اشتراط عدم جلب الحيوانات داخل المركبة وغيرها من التعليمات التي تحرص على سلامة المسافرين².

ولقد حدد القانون رقم 90-35 المتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية³ في المادتين 33 و35 منه بعض التعليمات التي يلتزم بها المسافر نذكر منها:

- عدم دخول المسافرين إلى العربات دون الحصول على تذكرة النقل،

- عدم الدخول أو التنقل أو التوقف بدون إذن نظامي في أجزاء السكة الحديدية أو ملحقاتها،

³ فوزي محمد سامي، محمد فواز المطالقة، شرح القانون التجاري، ط. 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008، ص. 244.

¹ فوزي محمد سامي، محمد فواز المطالقة، مرجع سابق، ص. 244.

³ المؤرخ في 25 ديسمبر 1990، ج. ر. الصادرة في 26 ديسمبر 1990، ع. 56.

- عدم إحضار أي حيوان داخل العربة المخصصة لنقل المسافرين إلا في حالات استثنائية تحدد عن طريق التنظيم،
- عدم إحضار أشياء قد تسبب بحكم طبيعتها أو حجمها أو رائحتها في إزعاج المسافرين أو مضايقتهم،
- عدم الدخول في حالة سكر
- عدم إحضار أسلحة نارية ملقمة، ماعدا العسكريين وأعوان الأمن إذا كانوا ملزمين بحكم وظيفتهم.
- عدم شغل مكان محجوز لمسافر آخر أو الشغل التعسفي للأماكن ولشباك الأمتعة أو الطرود أو غيرها من الأشياء، ولا يمكن للمسافر أن يتصرف إلا في المجال الموجود فوق أو تحت المكان المحدد له.
- عدم توسيع العتاد أو إتلافه وإزالة أو إتلاف اللصائق أو البطاقات أو اللافتات أو اللوحات أو الكتابات المتعلقة بالسكة الحديدية وكذا الإعلانات المنشورة قانونا في المحطات وقاعات الانتظار.

ثانيا: التزامات الناقل في عقد النقل البري للأشخاص

يلتزم الناقل بنقل المسافرين وأمتعتهم إلى المكان المحدد مع الحرص على سلامتهم.

1- التزام الناقل بنقل المسافرين وأمتعته:

يعد الالتزام بنقل المسافرين وأمتعته سبب عقد النقل البري للأشخاص، لذلك يتوجب على الناقل تحقيق غرض العقد من خلال إيصال المسافرين وأمتعته إلى المكان والزمان المتفق عليهما في العقد¹. كما تنص المادة 62 من القانون التجاري

¹ سمير جميل حسين الفتلاوي، العقود التجارية الجزائرية، د. ط. ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2001، ص. 325.

موجهة لطلبة السنة أولى ماستر قانون خاص معمق

الجزائري على أنه: " يجب على ناقل الأشخاص أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافرين وأن يوصله إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد".

وعليه يلتزم الناقل باحترام المواعيد المحددة ويعد متخلفا عن تنفيذ التزامه إذا تخلف عن مواعيد الانطلاق، لاسيما أن الناقل يثبت في تذكرة السفر وقت الانطلاق، إذ نصت المادة 16 من القانون رقم 01-13 المعدل والمتمم للقانون رقم 11-09 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه¹ على أنه: " يلزم متعاملو النقل البري بإعلام المستعملين عن طريق كل الوسائل المناسبة وباستمرار، بالشروط العامة للنقل فيما يخص الآجال والوتيرة والتوقيت،

كما يلزم متعاملو النقل البري للمسافرين بضمان علانية تسعيرة خدماتهم".

2- الحرص على سلامة المسافرين وأمتعته:

يتضح لنا من نص المادة 62 من القانون التجاري بأنه يلتزم الناقل بالحرص على سلامة المسافرين أثناء فترة النقل وذلك من خلال توفير كل ما يضمن له الراحة والسلامة أثناء الرحلة، وأن يوصله إلى الوجهة المتفق عليها في العقد وفي حدود الوقت المحدد. كما تنص المادة 64 من القانون التجاري الجزائري على أنه: " تترتب مسؤولية الناقل إزاء المسافر ابتداء من تكفله به".

ورغم أن الناقل ملزم بالحرص على سلامة المسافرين وأمتعته أثناء فترة النقل، إلا أنه يتخذ بعض الاحتياطات في حالة وقوع ضرر للمسافر أو أمتعته لاسيما في حوادث المرور، إذ يجب على الناقل تأمين المركبة والأشخاص المنقولين. ويختلف التأمين حسب وسيلة النقل إذ يشترط التأمين على المركبات ذات محرك كالسيارات والحافلات، بينما لا يشترط التأمين في النقل بالسكك الحديدية باعتبار أن الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية تابعة للدولة وهذا ما نصت عليه المادة 2 و3 من الأمر رقم 74-15 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار².

¹ المؤرخ في 07 أوت 2001، ج. ر. الصادرة في 08 أوت 2001، ع. 44.

¹ المؤرخ في 30 جانفي 1974، ج. ر. الصادرة في 19 فيفري 1974، ع. 15.

المطلب الثاني: أحكام مسؤولية الناقل البري للأشخاص

سنتعرف على حالات قيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص وكذا حالات إعفائه من هذه المسؤولية.

الفرع الأول: قيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص

تقوم مسؤولية الناقل في حالة حدوث ضرر للمسافر أو أمتعته أثناء فترة النقل وتنتهي بمجرد انتهاء الرحلة، ونشير إلى أن الناقل يكون مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالأمثلة المسجلة والتي تكون في حراسته أثناء فترة النقل غير أنه لا يتحمل المسؤولية عن هلاك أو تلف الأمثلة اليدوية والمحمولة التي تكون بحوزة المسافر وتحت حراسته، إذ تنص المادة 67 من القانون التجاري الجزائري على أنه " ليس على الناقل أن يحرس الطرود المحمولة باليد والتي يحافظ عليها المسافر".

كما تقوم مسؤولية الناقل عن التأخير عن الوقت المتفق عليه في العقد إذ يلعب عامل الوقت دوراً كبيراً في حياة المسافر، شريطة أن يكون التأخير ناتجاً عن تقصير الناقل في تنفيذ التزامه ليس عن سبب أجنبي، وأن يكون ضرر التأخير جسيماً كأن يؤدي التأخير إلى عدم مشاركة المسافر في مسابقة¹.

ونشير إلى أن الفقه والقضاء استقر على أن الالتزام بضمان السلامة هو التزام بتحقيق نتيجة، ولا يمكن أن يكون التزاماً ببذل عناية حتى في حالة إثبات الناقل لاتخاذ كافة الاحتياطات اللازمة للحفاظ على سلامة المسافر، أو قام بإدراج شرطاً في العقد يقضي بإعفائه من المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالمسافرين لأنها شروط باطلة².

أما عن فترة قيام مسؤولية الناقل البري ففي حالة ما إذا كان حصول المسافر على تذكرة النقل شرطاً لركوب وسيلة النقل كما هو الحال في النقل بالسكك الحديدية، فإن فترة المسؤولية تبدأ من وقت تواجده في المكان المخصص للصعود إليه أي على الرصيف، وأما في وسائل النقل الأخرى فتبدأ فترة المسؤولية من

¹ مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك، د.ط، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2010، ص. 220.

² سمير جميل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص. 350.

موجهة لطلبة السنة أولى ماستر قانون خاص معمق

الوقت الذي يصعد فيه المسافر إلى وسيلة النقل¹. وقد حدد المشرع الجزائري فترة قيام مسؤولية الناقل البري في المادة 64 من القانون التجاري والمتمثلة في اللحظة التي يتكفل بها الناقل بالمسافر.

وبالنسبة لنهاية المسؤولية فيمكن تحديدها من الوقت الذي ينتهي فيه اتصال المسافر بوسيلة النقل، أي وقت وصوله إلى الوجهة المحددة ونزوله من وسيلة النقل، ونشير إلى أنه تنقطع مسؤولية الناقل بانقطاع اتصال المسافر بوسيلة النقل بصفة مؤقتة، كما في حالة تغيير القطار أو ترك وسيلة النقل في إحدى المحطات لقضاء حاجة، فلا يكون الناقل في هذه الحالة مسؤولاً على أساس الالتزام بضمان سلامة المسافر عن الأضرار التي تصيبه أثناء فترة الانقطاع لعدم وجود الاتصال الفعلي بوسيلة النقل².

وفي حالة قيام مسؤولية الناقل نتيجة عدم تنفيذ التزاماته ووقوع أضرار بالمسافر أو أمتعته، يحق للمسافر المتضرر طلب التعويض، وبمجرد وقوع الضرر بالمسافر وإصابته، فهنا قد يلجأ الشخص المتضرر إلى المطالبة بالتعويض أو من له مصلحة في ذلك .

ويمكن للمسافر أن يرفع مباشرة على الناقل دعوى التعويض عن الضرر اللاحق به بسبب عدم تنفيذ عقد النقل من طرف الناقل أو بسبب التأخير في تنفيذه، كما يجوز للناقل أن يرفع مباشرة دعوى التعويض على المسافر عن الضرر الحاصل له³ كعدم تسديد مبلغ التذكرة، ويكون الوكيل بالعمولة مكلفاً قانوناً بالحضور فيها.

وترفع دعوى المسؤولية بمجرد إخلال أحد الأطراف بالتزامه، فإذا كان المسافر هو المتضرر فترفع الدعوى من طرفه أو من ذويه ضد الناقل سواء كان الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية أو مالك وسيلة النقل أو سائق سيارة الأجرة، أما إذا سقط حق الناقل في الضمان بصفته المؤمن⁴ أو فيتم في هذه الحالة

¹ D. LEGAIS, op. cit, p. 142.

² فوزي محمد سامي، محمد فواز المطالقة، المرجع السابق، ص. 249.

³ المادة 73 من القانون التجاري الجزائري.

⁴ كأن يكون غير مؤمن لدى شركة التأمين أو عدم وجود رخصة سياقة.

موجهة لطلبة السنة أولى ماستر قانون خاص معمق

إدخال صندوق ضمان السيارات. ونشير إلى أنّ الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية غير ملزمة بالتأمين، باعتبارها تابعة للدولة وهذا ما جاء في المادة الثالثة من الأمر رقم 15-74 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار والتي تنص على أنه: "لا تسري الزامية التأمين المنصوص عليها في هذا الأمر، على النقل بالسكك الحديدية". كما نصت المادة 02 من نفس الأمر على أن الدولة معفاة من الالتزام بالتأمين لأنها تؤمن نفسها بنفسها، وتقام بذلك ضدها لوحدها.

ويتم تقدير التعويض في حالة وقوع الضرر، وفقا لما هو منصوص عليه في المادة 182 من القانون المدني والتي تنص على أنه. " إذا لم يكن التعويض مقدرا في العقد، أو في القانون فالقاضي هو الذي يقدره، ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاته من كسب، وبشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو التأخر في الوفاء به. ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوقاه ببذل جهد معقول.

غير أنه إذا كان الالتزام مصدره العقد، فلا يلتزم المدين الذي لم يرتكب غشا أو خطأ جسيما إلا بتعويض الضرر الذي كان يمكن توقعه وقت التعاقد.

وعليه تبقى السلطة التقديرية للقاضي في تقدير التعويض عن الضرر في حالة عدم تحديده بشكل اتفاقي أو قانوني، على أن تتناسب قيمة التعويض مع حجم الضرر اللاحق بالضحية.

وتتقدم كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشخاص أو عقد العمولة لنقل الأشخاص بمرور ثلاث سنين من تاريخ الحادث الذي نتجت عنه، وتحدد المهلة التي ترفع من خلالها دعوى الرجوع بثلاثة أشهر، ولا تسري هذه المهلة إلا من تاريخ رفع الدعوى على المكفول¹.

¹ المادة 74 من القانون التجاري.

الفرع الثاني: إعفاء الناقل من المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البري للأشخاص

يعتبر الناقل مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالمسافر أو أمتعته أثناء فترة النقل كذلك عن التأخير وهي مسؤولية تعاقدية تمنح الحق للمسافر في فسخ العقد وطلب التعويض نتيجة عدم تنفيذ الناقل لالتزامه التعاقدية، غير أنه يعفى الناقل من هذه المسؤولية في بعض الحالات المنصوص عليها في القانون المدني إذا أثبت الناقل أن الضرر كان نتيجة خطأ المسافر أو خطأ الغير أو بسبب أجنبي، كما يمكن الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية من قبل طرفي العقد وفق شروط قانونية معينة.

أولاً: إعفاء الناقل من المسؤولية وفق القواعد العامة

يعفى الناقل من مسؤوليته عن الأضرار اللاحقة بالمسافر وأمتعته أو عن التأخير في حالة وقوع الضرر نتيجة خطأ المسافر نفسه أو الغير أو في حالة وجود سبب أجنبي، إذ تنص المادة 127 من القانون المدني الجزائري على أنه: "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ، أو قوة قاهرة، أو خطأ صد من المضرور أو خطأ من الغير، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر، ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك".

1- خطأ المسافر

يعفى الناقل من المسؤولية في حالة ما إذا تسبب المسافر في وقوع الضرر كعدم احترام المسافر لتعليمات الناقل أو كنزول المسافر من القطار قبل توقفه¹، إذ يجدر على المسافر أن يحرص على سلامته الشخصية أثناء الرحلة وأي خطأ منه يؤدي إلى الإضرار به أو بأمتعته يعفى الناقل من تحمل مسؤوليته².

¹ مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص. 221.

² كأن يخالف المسافر التعليمات المنصوص عليها في المادتين 33 و35 من القانون رقم 90-35 المتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية.

كما يعفى الناقل من مسؤوليته عن تأخر المسافر عن مواعده في حالة عدم حضوره في الوقت المحدد للرحلة¹.

2- خطأ الغير:

يؤدي الخطأ المرتكب من الغير إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته إزاء المسافر ويشترط أن يكون خطأ الغير غير متوقع الحدوث ولا يمكن تفاديه من قبل الناقل، كأن يقوم شخص بدفع المسافر مما يؤدي إلى سقوطه وتعرضه للضرر فلا يتحمل الناقل في هذه الحالة المسؤولية لعدم توقعه لهذا الفعل وعدم تمكنه من دفعه، كما يشترط أن يكون خطأ الغير هو السبب الوحيد لوقوع الضرر دون مساهمة الناقل فيه². فقد يسقط المسافر ويتعرض لأضرار نتيجة تراحم المسافرين فلا تقوم مسؤولية الناقل في هذه الحالة لعدم تسببه في الضرر اللاحق بالمسافر.

3- السبب الأجنبي:

يعفى الناقل من المسؤولية في حالة وجود سبب أجنبي كالقوة القاهرة، ويقصد بهذه الأخيرة كل حدث لا يد للإنسان في حدوثه ولا يمكن توقعه ولا دفعه كالحوادث المتعلقة بالكوارث الطبيعية كالزلازل والحرائق والفيضانات مما يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً³، غير أنه يرى جانب من الفقه بأنه لا يمكن أن يدخل الحريق ضمن القوة القاهرة إذا كان ناتجا عن إهمال في صيانة وسيلة النقل⁴.

ثانياً: الإعفاء الاتفاقي لمسؤولية الناقل

باعتبار أن العقد شريعة المتعاقدين فإنه يجوز لطرفي العقد الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية الكلية أو الجزئية في بعض الحالات، إذ تنص المادة 66 من القانون التجاري الجزائري على أنه: "يجوز للناقل، استناداً لاشتراط كتابي مدرج في سند النقل ومطابق للقوانين والأنظمة الجاري بها العمل ومبلغ

³ محمد السيد الفقي، العقود التجارية، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2011، ص. 101.
¹ مختار رحمان محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، د ط، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2003، ص. 103.
² محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص. 100.
³ عدلي أمير خالد، عقد النقل البري في ضوء القانون الجديد، د ط، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، مصر، 2006، ص. 143.

موجهة لطلبة السنة أولى ماستر قانون خاص معمق

للمسافر، وفيما عدا حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب من مستخدميه إعفائه كليا أو جزئيا من مسؤوليته عن التأخير أو الأضرار غير البدنية الحاصلة للمسافر". ويتضح لنا من نص المادة بأنه يجوز للطرفين الاتفاق على إعفاء الناقل من مسؤوليته الكلية أو الجزئية وفق شروط معينة تتمثل في:

1- يجب أن يكون شرط الإعفاء مكتوبا:

يشترط لإعفاء الناقل أن يكون هذا الشرط مدونا في سند النقل والا يقتصر الأمر على اتفاق ضمني أو شفوي، ويجب أن يكون الشرط واضحا لا يدع مجالا للغموض في حالة وقوع نزاع بين المسافر والناقل، ويفسر كل شرط غامض لمصلحة المسافر باعتباره الطرف الضعيف¹.

2- إبلاغ المسافر بهذا الشرط:

فلا يجوز للناقل إدراج هذا الشرط دون إعلام المسافر وموافقته عليه، ويكون ذلك أثناء اقتناء المسافر لتذكرة السفر.

3- ألا يكون الضرر ناتجا عن الخطأ العمدي أو الجسيم للناقل أو مستخدميه:

يعتبر الشرط باطلا في حالة وقوع ضرر نتيجة خطأ عمدي وجسيم للناقل أو مستخدميه وتبقى مسؤولية الناقل في هذه الحالة قائمة.

4- أن يتعلق الإعفاء بالتأخير أو الأضرار غير البدنية الحاصلة للمسافر:

يمكن للطرفين الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية الكلية أو الجزئية عن التأخير وعن الأضرار التي تلحق بالأمثلة المسجلة، غير أنه لا يجوز إدراج شرط يعفي الناقل من المسؤولية عن الأضرار الجسمانية التي تلحق بالمسافر،

¹ René RODIERE, Droit des transports : transports terrestres et aériens, 2^{ème} édition, Sirey, France, 1977, p. 25 .

ويرى البعض أنه لا يقتصر الأمر فقط على الأضرار البدنية فحسب بل كذلك الأضرار النفسية التي تصيب المسافرين¹.

ونشير أنه في حالة قيام مسؤولية الناقل فيلتزم هذا الأخير بتعويض المسافرين عن الضرر اللاحق به أو بأمتعته على أساس المسؤولية العقدية، غير أنه يمكن كذلك للناقل أن يرفع دعوى تعويض ضد المسافر في حالة تضرره من سلوك المسافرين. وتقدر قيمة التعويض بدرجة الضرر الواقع، وتتقادم دعوى التعويض الناشئة عن عقد النقل البري للأشخاص بمرور 03 سنوات من تاريخ وقوع الحادث أو عدم تنفيذ الالتزام وهذا ما نصت عليه صراحة المادة 74 من القانون التجاري الجزائري.

ونشير إلى أنّ الوكيل بالعمولة لنقل الأشخاص يخضع لنفس أحكام مسؤولية الناقل عن الأضرار البدنية والتي يتحملها بمجرد تكفله بالمسافر، ويجوز إعفاؤه كلياً أو جزئياً من مسؤوليته عن عدم تنفيذه لالتزامه أو عن التأخير في حالة إثباته لوجود قوة قاهرة أخطأ المسافر في حد ذاته. كما يخضع لنفس أحكام الإعفاء المطبقة على ناقل الأشخاص².

المبحث الثاني: عقد النقل البري للبضائع

لقد نظم المشرع الجزائري عقد النقل البري للبضائع في القانون التجاري الجزائري تحت عنوان نقل الأشياء، كما تطرقت معاهدة عقد النقل الدولي للسلع على الطرق لهذا العقد، ويعرّف عقد النقل البري للبضائع بأن اتفاق مبرم بين الناقل ومرسل البضاعة يتعهد بموجبه الناقل بنقل البضاعة برّاً من مكان إلى آخر مقابل أجره النقل التي يدفعها مرسل البضاعة كمقابل لخدمة النقل³.

¹ René RODIERE, op. cit., p.32 .

² انظر المواد من 69 إلى 72 من القانون التجاري.

³ محمد فريد العريني وهاني محمد دويدار، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2003، ص.65.

موجهة لطلبة السنة أولى ماستر قانون خاص معمق

ويتميز عقد النقل البري للبضائع بنفس الخصائص ويخضع للشروط العامة التي تطرقنا إليها سالفًا في الفصل التمهيدي، ويتمثل محل عقد النقل البري للبضائع في البضاعة المرسلة والتي يجب أن تكون مشروعة.

وستتعرف على كيفية تنفيذ عقد النقل البري للبضائع من خلال تحديد أطرافه من جهة والتزاماتهم التعاقدية من جهة أخرى، ثم سنتعرّف على أحكام معاهدة عقد النقل الدولي للسلع على الطرق.

المطلب الأول: تنفيذ عقد النقل البري للبضائع

يخضع عقد النقل البري للبضائع للشروط التي تطرقنا إليه سالفًا، غير أن أطرافه والتزاماتهم تختلف حسب طبيعة هذا العقد. وعيه سنتعرّف على أطراف عقد النقل البري للبضائع ثم على التزاماتهم القانونية.

الفرع الأول: أطراف عقد النقل البري للبضائع

يفترض عقد النقل البري للبضائع وجود ثلاثة أطراف وهم الناقل ومرسل البضاعة والمرسل إليه على عكس عقد النقل البري للأشخاص المبرم بين الناقل والمسافر فقط.

أولاً: الناقل

وهو الشخص الذي يقوم بعملية نقل البضاعة إلى المكان المحدد سواء كان شخصاً طبيعياً أو معنوياً، ويشترط فيه أن يكتسب صفة التاجر باعتبار أن عقد النقل يصنف ضمن الأعمال التجارية الموضوعية المنصوص عليها في المادة 02 من القانون التجاري الجزائري، غير أنه لا يعتبر العمل تجارياً بالنسبة للطرف الثاني إلا في حالة قيامه بهذه العملية في إطار تجارته، أما إذا تعلق الأمر بنقل أشياء شخصية فنكون بصدد عمل مختلط¹.

وقد يكون الناقل في بعض الأحيان محتكراً لأحد أنواع النقل دون غيره مثلما هو الحال بالنسبة لاحتكار المؤسسة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية نشاط النقل العمومي للبضائع عبر السكك الحديدية، إذ تنص المادة 20 من المرسوم التنفيذي

¹ محمد فريد العريني وهاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص. 70.

موجهة لطلبة السنة أولى ماستر قانون خاص معمق

رقم 95- 91 المتعلق بالشروط العامة لممارسة نشاطات النقل البري للبضائع والأشخاص على أنه: " تتدخل المؤسسة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية كمتعامل وحيد للنقل العمومي للبضائع عبر السكك الحديدية".

ثانيا: المرسل

وهو صاحب البضاعة محل عقد النقل، ولا تشترط فيه الصفة التجارية كما سبق الذكر لأنه قد يتعلق الأمر بنقل أغراض شخصية كالأثاث المنزلي فلا يعتبر في هذه الحالة هذا التصرف عملا تجاريا بالنسبة للمرسل.

وجدير بالذكر أنه رغم حرية الأطراف في الاتفاق حول نقل البضاعة إلا أن القانون يمنع نقل بعض البضائع بالوسائل العادية نظرا لخصوصيتها والتي تخضع لشروط خاصة بالتغليف والتعليب، مثلما هو الحال بالنسبة للبضائع الخطيرة، وهذا ما جاء في المادة 38 من القانون رقم 01- 13 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه والتي تنص على أنه: "يخضع نقل المواد الخطرة لشروط خاصة تحدد عن طريق التنظيم". وأضافت المادة 39 من نفس القانون البضائع التي تتميز بخصوصية نوعية والتي حدّد القانون كإيفيات نقلها إذ تنص على أنه: " يتم نقل البضائع التي تنطوي على خصوصيات نوعية، لاسيما نقل المواشي وفق شروط تحدد عن طريق التنظيم".

ثالثا: المرسل إليه

وهو الشخص الذي سيستلم البضاعة المرسلة، غير أنه قد يكون في بعض الأحيان المرسل هو نفسه المرسل إليه فيتضمن العقد في هذه الحالة شخصين فقط. ويعد العقد المبرم بين الناقل والمرسل هو الأصل إذ يعتبر المرسل إليه أجنبيا عن العقد إلا في حالة ما إذا كان هو نفسه المرسل، غير أن العقد يرتب التزامات على عاتق المرسل إليه بالرغم من أنه أجنبي عنه¹.

¹ عبد الحميد الشواربي، القانون التجاري، العقود التجارية، منشأة المعارف، الاسكندرية، مصر، د.س.ش.، ص. 47.

الفرع الثاني: التزامات أطراف عقد النقل البري للبضائع

باعتبار أن عقد النقل البري للبضائع هو عقد ملزم للجانبين فإنه يرتب التزامات على عاتق أطرافه، ونفرق في هذا السياق بين التزامات الناقل والتزامات المرسل والتزامات المرسل إليه.

أولاً: التزامات المرسل

يلتزم مرسل البضاعة بتقديم البيانات الصحيحة المتعلقة بالبضاعة المراد نقلها، وإعداد هذه الأخيرة، وتسليمها للناقل مع الوثائق اللازمة، كما يلتزم بدفع أجره النقل.

1- التزامات المرسل بتقديم البيانات الصحيحة عن البضاعة المراد نقلها

يلتزم المرسل بتقديم جميع البيانات الصحيحة واللازمة للناقل بخصوص البضاعة محل عقد النقل إذ تتوقف مسؤولية الناقل على نوع وطبيعة البضاعة المنقولة، كأن يصرح المرسل بأن البضاعة المنقولة قابلة للانفجار حتى يتسنى للناقل أخذ احتياطاته اللازمة¹.

ويتم تحديد هذه البيانات في تذكرة النقل إذ تنص المادة 41 من القانون التجاري الجزائري في فقرتها الأولى على أنه: "على المرسل أن يبين بتذكرة النقل اسم المرسل إليه وعنوان ومكان تسليم الأشياء المنقولة ونوعها وعددها ووزنها أو حجمها". ويجب أن تكون البيانات المقدمة من طرف المرسل صحيحة وإلا يكون مسؤولاً أمام الناقل والغير في حالة وجود ضرر، وهذا ما جاء في الفقرة الثانية من المادة 41 من القانون التجاري الجزائري بنصها: "ويعد المرسل مسؤولاً تجاه الناقل والغير عن الأضرار الناشئة عن إهمال البيانات المذكورة وعدم صحتها أو كفايتها".

وتختلف تذكرة النقل عن سند النقل من حيث الشخص الذي صدر عنه، إذ تصدر تذكرة النقل عن المرسل ويدون فيها جميع البيانات المتعلقة بصفقة النقل،

² عدلي أمير خالد، قواعد وأحكام عقد النقل البري في ضوء قانون التجارة الجديد، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، مصر، 2006، ص. 48.

بينما يصدر سند النقل عن الناقل متضمنا في ذلك نفس البيانات اللازمة المتعلقة بعملية النقل¹.

وغالبا ما يستعمل سند النقل من طرف مصلحة السكك الحديدية ومصلحة البريد بدلا من تذكرة النقل، إذ يحرر المرسل تذكرة نقل تتضمن جميع البيانات اللازمة ويتم تقييدها في دفاتر المصلحة ثم تمنح للمرسل والمرسل إليه سندا يحل محل تذكرة النقل². ويجب أن يحتوي سند النقل على اسم الشخص الطبيعي أو المعنوي للشاحن أو اسمه التجاري ومهنته أو غرض شركته ومقر سكناه أو عنوان شركته وطبيعة البضاعة والبيانات التي تسمح بالتعرف عنها وعن قيمتها، وهذا ما نصت عليه المادة 543 مكرر 8 في فقرتها الثانية من القانون التجاري الجزائري.

ويمكن الكشف عن العيوب التي قد تشوب البيانات التي يقدمها المرسل من خلال فحص البضاعة من طرف الناقل أثناء تسلمه لها، وفي حالة وجود شك في البيانات يمكنه إبداء تحفظاته على سند النقل بغرض حفظ حقوقه وعدم تحميله المسؤولية في حالة النقص أو التلف الثابت عند تسليم البضاعة، أما في حالة عدم إدراجه للتحفظات فيعتبر قرينة على تسلم بضاعة مطابقة للبيانات المقدمة من طرف المرسل، ويتحمل الناقل المسؤولية عن كل ضياع أو تلف ويتحمل كل تبعاته القانونية³.

2- التزام المرسل بإعداد البضاعة:

يلتزم المرسل بتسليم البضاعة للناقل بشكل يقيها من التلف أو الهلاك وذلك من خلال تحزيمها أو تغليفها حسب طبيعة البضاعة المنقولة، وهذا ما جاءت به صراحة المادة 43 من القانون التجاري الجزائري التي تنص على أنه: "إذا كانت طبيعة الشيء تتطلب تحزيمه، وجب على المرسل القيام بالتحزيم بشكل يكون

¹ نادية فضيل، الأوراق التجارية في القانون الجزائري، ط 14، دار هومة الجزائر، 2013، ص.198.

² عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص. 53.

³ عبد الفضيل محمد أحمد، العقود التجارية، دار الفكر والقانون، مصر، 2010، ص. 42.

موجهة لطلبة السنة أولى ماستر قانون خاص معمم

واقيا من الضياع والتلف ولا يؤدي لضرر الأشخاص والمعدات أو غيرها من الأشياء المنقولة". وتقوم مسؤولية المرسل عن الأضرار الناجمة عن عيوب التحريم وهذا ما أكدته المادة 44 من القانون التجاري الجزائري.

غير أن المشرع الجزائري استعمل مصطلح التحريم فقط وهو مصطلح ضيق مقارنة بطبيعة بعض البضائع، فقد تتطلب طبيعة بعض البضائع تغليفها بينما تقتضي الأخرى تعبئتها كالسوائل، لذلك كان يجدر بالمشرع الجزائري استعمال المصطلح الأعم والأنسب لجميع أنواع البضائع وهو مصطلح "إعداد" البضاعة. كما يلتزم المرسل باحترام الشروط المتعلقة بكيفية تسليم البضاعة للناقل كأن يشترط الناقل أن تكن البضاعة مغلقة بشكل معين أو وضعها في صناديق مغلقة، ويتحرر المرسل من مسؤوليته في حالة استلام الناقل للبضاعة رغم عيوب التغليف ودون أي تحفظ¹.

ولا يهدف المشرع من خلال فرض هذا الالتزام على المرسل إلى حماية البضاعة المنقولة فحسب، وإنما كذلك حماية الغير كالأشخاص القائمين على عملية النقل وأيضا حماية بضاعة الغير.

وفي حالة ما إذا اتفق المرسل مع الناقل على تغليف البضاعة بطريقة معينة أو حجم العبوات فيلتزم المرسل في هذه الحالة بهذا الاتفاق تحت طائلة امتناع الناقل عن استلام البضاعة، كما يكون المرسل مسؤولا عن الأضرار الناجمة عن عيوب التحريم، غير أن الناقل يكون مسؤولا عن الأضرار الناجمة عن عيوب التحريم أو انعدامه في حالة قبوله للبضاعة رغم علمه بهذه العيوب².

3- التزام المرسل بتسليم البضاعة ووثائقها للناقل:

يبدأ تنفيذ عقد النقل البري للبضائع بمجرد استلام الناقل للبضاعة محل عقد النقل، ولذلك يلتزم المرسل بتسليم البضاعة المراد نقلها للناقل في المكان المتفق

¹ مراد منير فهميم، القانون التجاري- العقود التجارية وعمليات البنوك-، منشأة المعارف، الاسكندرية، مصر، 1982، ص. 103.

² المادة 44 من القانون التجاري.

موجهة لطلبة السنة أولى ماستر قانون خاص معمق

عليه من قبل الطرفين¹، كما يجب على المرسل تزويد الناقل بسند النقل وجميع الوثائق المتعلقة بالبضاعة والمطلوبة لدى مختلف الإدارات كالشرطة ومصلة الضرائب والجمارك، ويتحمل المرسل المسؤولية في حالة عدم صحة البيانات الموجودة في هذه الوثائق كما يتحمل الناقل المسؤولية في حالة ضياع هذه الوثائق أو إساءة استعمالها².

4- التزام المرسل بدفع أجره ومصاريف النقل

يلتزم المرسل بدفع أجره مقابل عملية النقل التي سيقوم بها الناقل بالإضافة إلى المصاريف المتعلقة بهذه العملية، وهذا ما أقره المشرع الجزائري في المادة 40 من القانون التجاري والتي تنص على أنه: "على المرسل دفع أجره النقل والمصاريف المترتبة على الأشياء المنقولة...". وغالبا ما يتم الاتفاق على أجره النقل من قبل الطرفين غير أنه في مجال النقل بالسكك الحديدية يتم تحديد أجره النقل من طرف الدولة³. وتكون أجره النقل مستحقة من قبل المرسل عند تسليم البضاعة للناقل غير أنه يمكن للطرفين الاتفاق على دفع أجره النقل من قبل المرسل إليه عند استلامه للبضاعة، وفي حالة عدم دفع هذا الأخير للأجره يرجع الناقل على المرسل لاستيفاء حقه باعتباره المتعاقد الأصلي في العقد⁴. كما يدفع المرسل للناقل المصاريف الإضافية التي أنفقها الناقل كمصاريف الوزن والصيانة والرسوم الجمركية⁵.

ويحق للمرسل استرداد بضاعته قبل بدء الناقل في عملية النقل مع تعويضه عن كافة المصاريف التي دفعها وما لحقه من ضرر، كما يحق له استرداد بضاعته بعد البدء بعملية النقل غير أنه يلتزم في هذه الحالة بدفع أجره النقل على المسافة المقطوعة من قبل الناقل بالإضافة إلى تعويضه عن المصاريف والضرر اللاحق

¹ George RIPERT et René ROBLLOT, Traité de droit commercial, Tome 2, 14^{ème} édition, Paris, France, 1996, p. 123.

² René RODIERE, op. cit., p.42.

⁴ عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص. 36.

¹ مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص. 170.

² عمر خالد مصطفى، عقد النقل في الفقه الإسلامي دراسة مقارنة، ط 1، دار النفائس، عمان، الأردن، 2010، ص.

موجهة لطلبة السنة أولى ماستر قانون خاص معمق

به من جراء استرداد البضاعة، وهذا ما نصت عليه المادة 42 من القانون التجاري الجزائري، وحسب هذه المادة لا يجوز للمرسل أن يمارس حقه في استرداد بضاعته في الحالات التالية:

- إذا تم تسليم سند النقل إلى المرسل إليه فينتقل إليه هذا الحق.
- إذا كان المرسل تسلم سند النقل وعجز عن تقديمه.
- إذا طلب المرسل إليه استلام الأشياء بعد وصولها إلى المكان الموجهة إليه.

ثانياً: التزامات الناقل

يلزم الناقل في عقد النقل البري للبضائع بتسليم البضاعة من المرسل وشحنها في وسيلة النقل، ونقلها إلى المكان المحدد في العقد مع ضمان سلامتها في فترة النقل، كما يلتزم بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه.

1- التزام الناقل بتسليم البضاعة وشحنها

يلتزم الناقل بتسليم البضاعة من المرسل وفحصها للتأكد من مواصفاتها المقدمة من قبل المرسل من حيث حجمها ووزنها وطبيعتها، ثم يقوم بشحنها في وسيلة النقل ورصها في المكان المخصص لها بشكل يحميها من التلف. غير أنه يجوز الاتفاق على قيام المرسل بشحن بضاعته في وسيلة النقل فيتحمل هو في هذه الحالة المسؤولية عن أي خطأ في الشحن¹.

2- التزام الناقل بنقل البضاعة وضمان سلامتها

تعتبر عملية نقل البضاعة الالتزام الرئيسي الذي يلتزم به الناقل في عقد النقل البري للبضائع، إذ يلتزم الناقل بنقل البضاعة محل العقد إلى المكان وفي

¹ مراد منير فهيم، مرجع سابق، ص. 108.

الزمان المحددين في العقد، ويجب على الناقل أن يجهز وسيلة نقل ملائمة لنقل البضاعة مع مراعاة طبيعتها ومدة الرحلة¹.

ويلتزم الناقل كذلك بضمان سلامة البضاعة المنقولة والعناية بها طيلة فترة النقل، وفي حالة تعطل وسيلة النقل يجب على الناقل الحرص على إصلاحها أو توفير وسيلة نقل أخرى لمواصلة عملية النقل، مع حرصه على شحن وحرص البضاعة بعناية في وسيلة النقل البديلة باعتبار أن البضاعة أصبحت في حراسته².

ويجوز للناقل بيع البضاعة إذا كانت من الأشياء التي يخشى عليها من التلف قبل حصوله على تعليمات المرسل في الوقت المناسب ويكون ذلك بموجب أمر صادر في ذيل العريضة من طرف رئيس المحكمة المختصة، كما يجوز له إتلاف البضاعة أو طمرها إذا كانت غير صالحة للاستهلاك، وتتم معاينة عدم صلاحيتها للاستهلاك بموجب محضر معد من قبل رئيس المجلس الشعبي البلدي ورئيس أمن الدائرة أو ممثليها بحضور مسؤول عن مصلحة حفظ الصحة بالمجلس الشعبي البلدي ومواطنين اثنين يمارسان النشاطات التجارية، وهذا ما نصت عليه المادة 46 من القانون التجاري الجزائري.

ويعد الناقل مسؤولاً عن الضياع الكلي أو الجزئي للبضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها بمجرد تسلمه لها وهذا ما نصت عليه صراحة المادة 47 من القانون التجاري الجزائري. ويعتبر الناقل مسؤولاً عن الضياع الكلي أو الجزئي للبضاعة في حالة عدم تسليمه لنفس كمية البضاعة الواردة في سند النقل كأن تُسرق البضاعة بأكملها أو جزء منها. غير أنه لا يسأل الناقل عن النقص اللاحق ببعض أنواع البضائع نظراً لطبيعتها كالقمح الذي يتناثر جزء منه وبالتالي ينقص وزنه، إلا إذا ثبت أن هذا النقص ناتج عن تقصير الناقل، إذ تنص المادة 51 من القانون التجاري الجزائري على أنه: "إذا كانت الأشياء المنقولة مما تنقص وزنا أو كيلا على العموم من جراء النقل فيضمن الناقل فقط مقدار النقص الزائد عما جرى العرف بالتسامح فيه.

² مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص. 107.

³ عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص. 55.

موجهة لطلبة السنة أولى ماستر قانون خاص معمق

ولا يجوز التمسك بحدود المسؤولية على الوجه المذكور بالفقرة السابقة إذا ثبت بناء على ظروف الواقع، أن النقص الحاصل لم ينشأ عن الأسباب البررة للتسامح.¹ كما يسأل الناقل عن التلف الذي يلحق بالبضاعة كتعرضها للكسر أو الصداً أو تعفنها¹.

وتبدأ مسؤولية الناقل بمجرد استلامه للبضاعة التي أصبحت تحت حراسته حتى قبل البدء في عملية النقل، وبالتالي في حالة ضياع أو تلف البضاعة في المخزن تتحقق مسؤوليته رغم عدم بدئه في عملية النقل². كما يتحمل الناقل المسؤولية عند تأخره في تسليم البضاعة للمرسل إليه وعدم احترامه للميعاد المحدد في العقد.

وقد يتفق الناقل مع ناقلين آخرين لتوصيل البضاعة وهذا ما يسمى بالنقل المتعاقب، فيكون أول الناقلين وآخرهم مسؤولين بالتضامن فيما بينهما تجاه المرسل والمرسل إليه عن جميع الأضرار التي قد تصدر عن الناقلين الوسيط أثناء تنفيذ عملية النقل، بينما يعد كل من الناقلين الوسيط تجاه المرسل والمرسل إليه وكذلك تجاه أول وآخر ناقل مسؤولاً عن الضرر الحاصل بالنسبة للمسافة التي قطعها، وهذا ما نصت عليه المادة 49 من القانون التجاري الجزائري.

أما إذا تعذر تعيين المسافة التي حصل أثناءها الضرر فيكون للناقل الذي تحمل تعويض الضرر حق الرجوع الجزئي على كل واحد من الناقلين على نسبة المسافة التي قطعها، ويجب توزيع الحصص المطلوبة من المعسرين منهم على الجميع مع مراعاة نفس النسبة، وهذا ما جاءت به المادة 50 من القانون التجاري الجزائري.

3- التزام الناقل بتسليم البضاعة للمرسل إليه

بمجرد الانتهاء من عملية النقل، يجب على الناقل تسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه من خلال تفريغها في المكان المتفق عليه، ويحق للمرسل إليه

¹ عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص. 78.

² A. ZAHY, Droit des transports, Tome 1, O.P.U, Alger, Algerie, 1991, p.163.

موجهة لطلبة السنة أولى ماستر قانون خاص معمق

فحص البضاعة للتأكد من مطابقتها مواصفاتها للبيانات الواردة في سند النقل، ثم يقوم المرسل إليه بالتأشير بالتسليم على سند النقل المتعلق بالبضاعة المنقولة¹.

ونشير إلى أنه يحق للناقل رفض تسليم البضاعة للمرسل إليه في حالة عدم دفع أجرة النقل المستحقة على المرسل إليه، كما يحق للمرسل إليه رفض استلام البضاعة إذا تبين له وجود نقص أو تلف في البضاعة بعد فحصها².

ثالثاً: التزامات المرسل إليه

رغم أنه لا يعد المرسل إليه طرفاً في العقد الأصلي إلا أنه يتحمل بعض الالتزامات بمجرد قبوله لهذا العقد بشكل صريح أضمني، إذ تنص المادة 39 من القانون التجاري الجزائري على أنه: "إذا كان المرسل إليه غير المرسل نفسه، فلا تترتب على المرسل إليه الالتزامات المتولدة من عقد النقل ما لم يصدر منه قبول صريح أو ضمنى للناقل".

وتتمثل التزامات المرسل إليه في استلام البضاعة ودفعه لأجرة النقل إذا كانت مستحقة من قبله.

1- التزام المرسل إليه باستلام البضاعة

يلتزم المرسل إليه باستلام البضاعة المرسلة بمجرد وصولها إلى مكان التسليم المتفق عليه من طرف الناقل والمرسل، إذ تنص المادة 45 من القانون التجاري على أنه: "في حالة نقل شيء غير مشروط تسليمه إلى الموطن، وجب على الناقل حصر المرسل إليه بالوقت الذي يمكن له فيه تسليمه بمجرد ما يكون في استطاعة الناقل وضعه تحت تصرفه".

ويحق للمرسل إليه فحص البضاعة قبل استلامها للتأكد من مدى مطابقتها للبيانات الواردة في سند الشحن، كما يحق له رفض استلامها في حالة وجود أي

¹ أحمد محرز، القانون التجاري الجزائري- العقود التجارية-، دار النهضة العربية، بيروت، لبنان، 1981، ص. 220.

² عبد الحميد الشواربي، مرجع سابق، ص. 50.

نقص أو تلف في البضاعة، وفي حالة استلامه للبضاعة رغم نقصها أو تلفها يتحمل هو المسؤولية¹.

ولقد تطرق المشرع إلى مصير البضاعة في حالة رفض المرسل إليه تسلمها أو عدم حضوره لاستلامها إذ تنص المادة 46 من القانون التجاري على أنه: "فيما عدا الحالات المنصوص ص عليها في المادة 54 إذا لم يرفع الشيء المنقول من المكان الموجه إليه، وجب على الناقل أن يخبر المرسل بذلك وأن يطلب منه التعليمات بهذا الشأن وأن ينتظر هذه التعليمات. ويجب عليه في هذه الحالة إيداع الشيء في مكان أمين. على أنه يجوز للناقل بيع الشيء المنقول إذا كان من الأشياء التي يخشى عليها من التلف قبل ورود تعليمات الناقل في الوقت المناسب. ويسمح بهذا البيع بمقتضى أمر صادر في ذيل العريضة من طرف رئيس المحكمة المختصة. وفضلاً عن ذلك فإنه يمكن إتلاف الشيء أو طمره إذا كان غير صالح للاستهلاك وتتم معاينة هذه الحالة الخاصة بعدم صالحية الشيء للاستهلاك بموجب محضر معد من قبل رئيس المجلس الشعبي البلدي ورئيس أمن الدائرة أو ممثليها بحضور مسؤول عن مصلحة حفظ الصحة بالمجلس الشعبي البلدي ومواطنين اثنين يمارسان النشاطات التجارية."

2- التزام المرسل إليه بدفع الأجرة

قد يتفق المرسل مع الناقل على أن تدفع أجرة ومصاريف النقل من قبل المرسل إليه عند استلامه للبضاعة، فيلتزم المرسل إليه في هذه الحالة بدفع أجرة النقل للناقل بمجرد استلامه للبضاعة، ويحق للناقل حبس البضاعة في حالة عدم حصوله على أجرة النقل.

لكن ما هو الأساس القانوني الذي يوقع التزامات على عاتق المرسل إليه رغم أنه طرف أجنبي عن العقد المبرم بين المرسل والناقل؟

يرى جانب من الفقه أنه بمجرد قبول المرسل إليه لسند النقل فيصبح بذلك طرفاً في العقد، بينما يرى البعض الآخر بأن عقد النقل يعد اشتراطاً لمصلحة

¹ عمر خالد مصطفى، مرجع سابق، ص. 110.

موجهة لطلبة السنة أولى ماستر قانون خاص معمق

الغير والمتمثل في المرسل إليه، كما يعتبر رأي آخر المرسل نائبا عن المرسل إليه في إبرام عقد النقل مع الناقل. أما الرأي الراجح فيرى أنّ المرسل إليه يعدّ طرفا في عقد النقل كاستثناء لنسبية أثر العقد والذي أقرّه العرف التجاري تماشيا مع متطلبات العلاقات التجارية¹.

المطلب الثاني: أحكام معاهدة عقد النقل الدولي للسلع على الطرق

نظرا لأهمية عقود نقل البضائع بصفة عامة بما فيها عقد النقل البري للبضائع، ولتسهيل التجارة الدولية البرية أبرمت معاهدة عقد النقل الدولي للسلع على الطرق أي معاهدة جنيف (CMR) لعام 1956 والتي سنتعرف على الأحكام المتعلقة بإبرامها من جهة ومضمونها من جهة أخرى.

الفرع الأول: إبرام معاهدة عقد النقل الدولي للسلع على الطرق

أبرمت أول اتفاقية حول عقد النقل الدولي للبضائع بالطرق في 19 مايو 1956 في جنيف غير أنّها لم تدخل حيّز التنفيذ إلا في سنة 1961²، وتطبّق هذه المعاهدة على كلّ عقد يتعلّق بنقل السلع بالعربات برّا وذلك عندما يتعلّق الأمر بدولتين مختلفتين تكون إحداها على الأقل دولة متعاقدة في المعاهدة (الجزائر طرفا فيها)، وهذا ما نصت عليه صراحة المادة الأولى من هذه المعاهدة، بينما عرّفت المادة الثانية منها العربات التي تسري عليها أحكام هذه المعاهدة بأنها المركبات بمحرّك أو مقطورات.

وتهدف هذه المعاهدة إلى تحديد الشروط المتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع على الطرق، لاسيما بالنسبة للوثائق المستخدمة ومسؤولية الناقل.

الفرع الثاني: مضمون المعاهدة

تقضي معاهدة عقد النقل الدولي للسلع على الطرق بضرورة اتفاق الأطراف المتعاقدة فيها بعدم مخالفتهم لأحكامها من خلال إبرام اتفاقيات خاصة بين اثنين أو أكثر منهم، ماعدا الاتفاقيات التي تحول دون تطبيقها عند حدودهم أو التي

¹ أحمد محرز، المرجع السابق، ص. 226.

² حريز أسماء وميراوي فوزية، الوجيز في قانون النقل الدولي للبضائع، دار متون للنشر، الجزائر، 2018، ص. 92.

تسمح لهم باستخدام إشعارات الشحن الممثلة لعنوان السلع التي تقتصر على عمليات النقل القائمة في أقاليمهم¹.

كما تضمنت معاهدة عقد النقل الدولي للسلع على الطرق عدّة أحكام تخصّ مسؤولية الناقل، إذ يكون هذا الأخير مسؤولاً عن أعمال وكلائه أو أي شخص يلجأ إليه الناقل لتنفيذ عملية النقل²، إذ يتحمّل الناقل المسؤولية عن الخسارة الكلية أو الجزئية للبضائع المنقولة في الفترة ما بين استلامه للبضاعة ووقت تسليمها، ولا يمكن أن يتحلّل الناقل من هذه المسؤولية متى كانت هذه الخسائر ناجمة عن خطئه أو إهماله. كما لا يمكن تحلّله من هذه المسؤولية بحجّة عيوب المركبة المستعملة باعتباره ملزم بتفقد المركبة قبل استغلالها للنقل³. وفي حالة وجود ناقلين متتاليين يتحمّل كل واحد منهم مسؤولية تنفيذ العقد بمجرد قبولهم لسند الشحن⁴، وفي حالة قيام مسؤولية الناقل يدفع تعويض عن فقدان الكلي أو الجزئي للبضاعة، وفقاً لقيمة البضاعة يوم مكان وزمان تولّي أمر النقل بالإضافة إلى تسديد تكاليف الشخص والتعريفات الجمركية والتكاليف الأخرى⁵. وفي حالة رفع دعوى فإنّه يمكن للمدّعي أن يختار أيّة محكمة تحكيم للأطراف المتعاقدة والمشكّلة باتفاق بين الأطراف، وتكون الأحكام الصادرة قابلة للنفذ في أي دولة طرف في المعاهدة⁶.

كما يكون الناقل كذلك مسؤولاً بموجب هذه المعاهدة عن التأخير في تسليمه للسلع المرسلّة، غير أنّه تقع على عاتق المرسل مسؤولية إخطار الناقل بطبيعة السلع الخطيرة حتى يتسنى للناقل اتخاذ التدابير اللازمة، أما في حالة عدم تضمّن سند الشحن لهذه المعلومات فيقع عبء الإثبات على المرسل ويحق للناقل تفريغ السلع الخطيرة أو تحطيمها أو إعادتها دون أن يلتزم بالتعويض، ويصبح المرسل

¹ المرجع نفسه، ص. 93.

² المادة الثالثة من المعاهدة.

³ P. BONASSIES et C. SCAPEL, Traité de droit maritime, L.G.D.J., France, 2006, p. 423.

⁴ المادة 34 من المعاهدة.

⁵ المادة 23 من المعاهدة.

⁶ المادة 31 من المعاهدة.

في هذه الحالة ملزماً بدفع كافة النفقات والخسائر الناجمة عن نقل هذه السلع. ويتم تقدير التعويض بالنظر إلى قيمة السلع في مكان وزمن استلامها للنقل¹.

كما تطرقت المعاهدة لسند الشحن كوثيقة إثبات تتضمن جميع البيانات المتعلقة بعملية النقل وأطرافها، إذ تحرر ثلاث نسخ منه تحمل توقيع الناقل ومرسل البضاعة².

ونشير على أنه على جانب هذه المعاهدة تم الاتفاق على بروتوكول معاهدة عقد النقل الدولي للسلع على الطرق سنة 1978 والذي دخل حيز التنفيذ سنة 1980، والذي عدل المادة 26 من المعاهدة من خلال تحديد قيمة التعويض مما لا يزيد عن 8.33 وحدات حساب كحجم من الوزن الإجمالي³.

كما تعد اتفاقية TIR المبرمة سنة 1975 والمتمثلة في الاتفاقية الجمركية بشأن النقل الدولي للبضائع من أهم الاتفاقيات التي ساهمت بشكل كبير في تسهيل الإجراءات الجمركية في مجال نقل السلع عبر الطرق، إذ تتيح هذه الاتفاقية نقل السلع عبر الطرق دولياً من مكتب جمركي في بداية الرحلة إلى مكتب آخر في نهايتها عبر أي عدد من الدول ودون أية إجراءات جمركية حدودية، مما يتطلب اتخاذ بعض الإجراءات التحفظية تتمثل في استخدام أختام جمركية مؤمنة مع تحديد مواصفات صندوق تحميل السلع أو الحاوية الناقلة بهدف منع تهريب البضائع، ويكون ذلك في إطار ضمانات مالية دولية تسمح بتغطية المستحقات الضريبية الناتجة عن المخالفات الجمركية التي قد تقع خلال رحلة النقل⁴.

وعليه يتم النقل البري الدولي للسلع عبر الطرق حسب هذه المعاهدة وفق مرحلتين:

- المرحلة الأولى: مكتب جمارك المغادرة

¹ R. RENE et P. EMMANUEL, Droit maritime, Dalloz, France, 1997, p. 209.

² المادة السادسة من المعاهدة.

³ حريز أسماء وميراوي فوزية، المرجع السابق، ص. 99.

⁴ المرجع نفسه، ص. 101.

موجهة لطلبة السنة أولى ماستر قانون خاص معمق

إذ تقوم الجمارك في هذه المرحلة بفحص السلع المشحونة والتأكد من مدى مطابقتها للبيانات الواردة في بطاقة النقل البري الدولي التي تم إعدادها من الجهة القائمة بالنقل، ثم تقوم مصلحة الجمارك بختم مقطورة الشحن مع إقرار ذلك في بطاقة النقل البري الدولي.

- المرحلة الثانية: مكتب الخروج

يقوم هذا المكتب بفحص الشحنة والأختام للتأكد من سلامتها، وفي حالة عدم وجود تحفظات تعتبر عملية النقل في هذه الحالة منجزة.

- المرحلة الثالثة: مكتب الدخول الجمركي في بلد المرور العابر

يقوم هذا المكتب بفحص الأختام¹.

المبحث الثاني: إعفاء الناقل من المسؤولية في عقد النقل البري للبضائع
تقوم مسؤولية الناقل البري للبضائع عن التأخير وعن الأضرار التي تلحق بالبضاعة، غير أنه توجد بعض الحالات التي يعفى فيها الناقل من هذه المسؤولية. ونفرّق بين الإعفاء القانوني والإعفاء الاتفاقي.

المطلب الأول: الإعفاء القانوني من مسؤولية الناقل البري للبضائع
تنص المادة 48 من القانون التجاري الجزائري على أنه: "يمكن إعفاء الناقل من مسؤوليته الكليّة أو الجزئية من جراء عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال بها أو التأخير فيها، وذلك عند إثبات القوة القاهرة أو عيب خاص بالشيء أو الخطأ المنسوب للناقل أو المرسل إليه".²

¹ حريز أسماء وميراوي فوزية، المرجع السابق، ص. 105.

² يوجد خطأ مادي في نص هذه المادة في عبارة "...أو الخطأ المنسوب للناقل أو المرسل إليه" والصحيح هو "الخطأ المنسوب للمرسل أو المرسل إليه".

موجهة لطلبة السنة أولى ماستر قانون خاص معمق

يتضح من نص هذه المادة بأنه يمكن للناقل البري للبضائع أن يدفع عن نفسه المسؤولية إذا أثبت أن التأخير أو ضياع أو تلف البضاعة ناتج عن قوة قاهرة أو عيب في البضاعة نفسها أو في حالة خطأ المرسل أو المرسل إليه.

الفرع الأول: القوة القاهرة

يعفى الناقل البري للبضائع إذا أثبت أن ضياع البضاعة أو تلفها وكذا التأخير في تسليمها نتج عن قوة قاهرة خارجة عن إرادته. ويقصد بالقوة القاهرة كل حادث لا يمكن توقعه ولا يمكن دفعه يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً كالكوارث الطبيعية¹، غير أنه يمكن أن يتحمل الناقل تبعية القوة القاهرة في حالة وجود بند اتفاقي يسمح بذلك، وهذا ما جاء في المادة 178 من القانون المدني الجزائري في فقرتها الأولى والتي تنص على أنه: "يجوز الاتفاق على أن يتحمل المدين تبعية الحادث المفاجئ أو القوة القاهرة".

كما لا يمكن للناقل أن يدفع عن نفسه المسؤولية بسبب حادث مفاجئ يرجع إلى الوسيلة التي يستعملها الناقل كأنفجار إطارات الشاحنة أثناء تنفيذ عملية النقل أو في حالة انحراف القطار عن السكة الحديدية، إذ تعتبر هذه الحوادث عادية في مجال الاستغلال².

الفرع الثاني: العيب الذاتي للبضاعة

يمكن للناقل البري للبضائع أن يدفع عن نفسه المسؤولية عن ضياع أو تلف البضاعة إذا أثبت وجود عيب ذاتي في البضاعة أدى إلى ضياعها أو تلفها، كأن تكون البضاعة عبارة عن فاكهة شديدة النضج مما يؤدي إلى تعفنها، أو عن بضاعة قابلة للاشتعال أو سوائل قابلة للتبخر³.

الفرع الثالث: خطأ المرسل أو المرسل إليه

تسقط مسؤولية الناقل البري للبضائع إذا أثبت أن الضرر اللاحق بالبضاعة أو التأخير ناتج عن خطأ المرسل أو المرسل إليه، كأن يدلي المرسل ببيانات خاطئة حول نوع البضاعة وطبيعتها أو في حالة عدم تغليفها بشكل يتناسب مع

¹ أحمد محرز، مرجع سابق، ص. 225.

² مراد منير فهم، مرجع سابق، ص. 118.

³ علي حسن يونس، العقود التجارية، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، 1970، ص. 167.

موجهة لطلبة السنة أولى ماستر قانون خاص معمق

طبيعتها مما يعرضها للضياع أو التلف. أو كأن يتأخر المرسل إليه في استلام البضاعة مما يؤدي إلى تلفها¹.

أما إذا اشترك خطأ الناقل مع خطأ المرسل أو المرسل إليه فلا يمكن إعفاؤه من المسؤولية في هذه الحالة بل يجوز التخفيف منها فقط عملا بقواعد المسؤولية المشتركة، إذ تنص المادة 177 من القانون المدني الجزائري على أنه: "يجوز للقاضي أن ينقص مقدار التعويض، أو لا يحكم بالتعويض إذا كان الدائن بخطئه قد اشترك في إحداث الضرر أو زاد فيه".

ويقع عبء الإثبات في حالات الإعفاء من المسؤولية في حالة هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخر وصولها على عاتق الناقل، إلا في حالة إبدائه لتحفظات في سند النقل، إذ تشكّل هذه التحفظات قرينة على أن المرسل هو المتسبب في هلاك أو تلف البضاعة وليس نتيجة خطئه أو خطأ تابعيه، لكنها قرينة بسيطة يحق للمرسل أو المرسل إليه إثبات عكسها².

المطلب الثاني: الإعفاء الاتفاقي من مسؤولية الناقل البري للبضائع

يقصد بالإعفاء الاتفاقي البنود التي يدرجها الأطراف في العقد من أجل إعفاء الناقل البري للبضائع من المسؤولية، غير أنه يخضع الإعفاء الاتفاقي لبعض الشروط حماية للطرف الضعيف في هذه العلاقة التعاقدية. ويمكن لأطراف عقد النقل البري للبضائع إعفاء الناقل كلياً أو جزئياً عن التأخير في تسليم البضاعة، وهذا ما أقرّه المشرع الجزائري في المادة 52 من القانون التجاري الجزائري في فقرتها الثانية والتي تنص على أنه: "فيما عدا حالة الاشتراط الكتابي المدرج بسند النقل والمطابق للقوانين والأنظمة الجاري بها العمل والمبلغ لعلم المرسل يجوز للناقل، عدا حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب منه أو من مستخدمه: إعفاؤه كلياً أو جزئياً من مسؤوليته عن التأخير".

وعليه، يشترط أن يكون بند الإعفاء مدوناً في سند النقل وتبليغه إلى علم المرسل، كما يجب أن يتعلّق الإعفاء بالتأخير في تسليم البضاعة فقط ودون

¹ علي حسن يونس، مرجع سابق، ص. 170.

² عبد الحميد الشواربي، مرجع سابق، ص. 58.

موجهة لطلبة السنة أولى ماستر قانون خاص معمق

ارتكاب خطأ عمدي أو جسيم من قبل الناقل. ولا يجوز الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية الكلية عن الضياع الكلي أو الجزئي للبضاعة أو تلفها ويعتبر باطلا كل شرط يقضي بذلك، وهذا ما جاءت به المادة 52 من القانون التجاري الجزائري في فقرتها الأخيرة. وتكمن الحكمة وراء إجازة إعفاء الناقل من المسؤولية عن التأخير في الظروف المناخية التي قد تعرقل عملية النقل مما يؤدي إلى تأخر تسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه¹.

غير أنه يمكن تحديد مسؤولية الناقل بسبب ضياع أو تلف البضاعة شريطة ألا يكون التعويض المتفق عليه أقل بكثير من قيمة البضاعة نفسها، حيث يصبح في هذه الحالة مبلغ التعويض وهميا وهذا ما أكدته المادة 52 من القانون التجاري الجزائري في فقرتها الثانية. ولا يستحق مبلغ التعويض إلا في حالة وقوع ضرر للمرسل أو المرسل إليه، ويجوز للقاضي أن يخفض مبلغ التعويض إذا أثبت المدين (الناقل) أن التقدير كان مبالغاً فيه أو أن الالتزام الأصلي قد نفذ في جزء منه، وهذا ما نصت عليه المادة 184 من القانون المدني الجزائري في فقرتها الثانية.

أما إذا جاوز الضرر قيمة التعويض الاتفاقي، فلا يحق للمرسل أو المرسل إليه في هذه الحالة وفقا لأحكام المادة 185 من القانون المدني الجزائري المطالبة بمبلغ أكثر من هذه القيمة، إلا في حالة إثبات الغش أو الخطأ الجسيم من الناقل أو تابعيه فيلتزم الناقل في هذه الحالة بتعويض الضرر كاملا.

كما يمكن الاتفاق على إعفاء الناقل من دفع كل أو بعض نفقات التأمين، إذ تنص المادة 75 من القانون التجاري الجزائري على أنه: "يعد كالاشرط بالإعفاء بالنسبة للمواد 52 و..... الاشرط الذي يضع بصفة مباشرة أو غير مباشرة التأمين الكلي أو الجزئي لمسؤولية الناقل أو الوكيل بالعمولة، على عاتق المرسل أو المرسل إليه أو المسافر أو الموكل."

ولقد حدّدت المادة 61 من القانون التجاري مدة التقادم بنصها على أنه: " كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشياء أو عقد العمولة لنقل الأشياء تسقط خلال سنة

¹ أحمد محرز، مرجع سابق، ص. 228.

موجهة لطلبة السنة أولى ماستر قانون خاص معمق

واحدة، وتسري هذه المهلة المذكورة في حالة الضياع الكلي ابتداء من اليوم الذي كان يجب فيه تسليم الشيء المنقول وفي جميع الأحوال الأخرى من تاريخ تسليمه للمرسل إليه أو عرضه عليه.

وتحدد المهلة التي ترفع فيها كل دعوى رجوع بثلاثة أشهر ولا تسري هذه المهلة إلا من يوم رفع الدعوى إلى المكفول.

الفصل الثاني: عقد النقل الجوي

لا يختلف عقد النقل الجوي عن باقي عقود النقل من حيث شروط إبرامه والتمثلة في الرضا والمحل والسبب والأهلية، غير أنه يتميز عنها من خلال وسيلة تنفيذه والتمثلة في الطائرة. وقد يتعلق الأمر بعملية نقل داخلية تكون عبر ولايات التراب الوطني، كما قد تكون دولية تشمل عدة دول. وعليه، يعرف عقد النقل الجوي بأنه الاتفاق الذي يتعهد بمقتضاه الناقل بنقل شيء أو شخص من مكان إلى آخر جواً مقابل أجره النقل¹.

ويخضع عقد النقل الجوي لأحكام اتفاقية وارسو لسنة 1929 وبروتوكول لاهاي لسنة 1955² أما المشرع الجزائري فلقد تطرق إلى هذا النوع من العقود في القانون رقم 06-98 المتعلق بالطيران المدني³ المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 14/15 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني⁴، وسنتطرق أولاً إلى عقد النقل الجوي للأشخاص ثم عقد النقل الجوي للبضائع.

المبحث الأول: عقد النقل الجوي للأشخاص

لقد تطرق المشرع الجزائري إلى عقد النقل الجوي للأشخاص في المادة 131 من قانون الطيران المدني الجزائري والتي تنص على أنه: "ينبغي أن يتم

¹ أكرم ياملكي، القانون الجوي، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1997، ص. 116.

² تتمثل أهم الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل الجوي في: اتفاقية وارسو الموقع عليها في 29/10/1929 التي دخلت حيز التنفيذ في 13/02/1933، وقد تم تعديلها ببروتوكول لاهاي في 28/09/1955 الذي دخل حيز التنفيذ في 01/08/1965، ثم اتفاقية غوادا لآخارا في 18/09/1961 المتعلقة بتنفيذ النقل من طرف ناقل آخر غير الناقل المتعاقد حيز التنفيذ في 01/05/1964، ثم بروتوكول غواتيمالا في عام 1971 والذي لم يدخل حيز التنفيذ بعد، وبعده بروتوكولات مونتريال الأربعة لعام 1975، انظر: محمد فريد العريني، القانون الجوي: النقل الجوي الداخلي والدولي، دار المطبوعات الجامعية، مصر، 2002، ص. 49.

¹ المؤرخ في 27 يونيو 1998، ج.ر. الصادرة في 28 يونيو 1998، ع. 48.

⁴ المؤرخ في 15 يوليو 2015، ج.ر. الصادرة في 29 يوليو 2015، ع. 41.

أي نقل عمومي طبقا لعقد يلتزم بموجبه الناقل بواسطة الطائرة بنقل أشخاص مسجلين بأمتعتهم أو بدونها بمقابل من محطة جوية إلى أخرى."

وعليه يشترط أن تتم عملية النقل على متن طائرة، لا بد أن يتم تنفيذ عقد النقل الجوي بواسطة الطائرة، وتبدو أهمية تحديد مفهوم الطائرات في ظل التطور التكنولوجي والمخترعات الحديثة كالطائرات العمودية والطائرات الشراعية وهي مركبات شاع استخدامها في السنوات الأخيرة وتسير منفعة على سطح اليابسة أو الماء وتنزلق على وسادة هوائية بفعل رد فعل الهواء المندفع من محركاتها والمنعكس على سطح الأرض والماء.

ولقد عرّفت اتفاقية شيكاغو لعام 1944 في الملحق 8 الطائرة بأنها "كل آلة تستطيع التحليق في الجو بواسطة رد فعل الهواء" غير أنّ المنظمة الدولية للطيران المدني ICAO عدلت التعريف واعتبرت الطائرات كل آلة تستطيع التحليق في الجو بواسطة رد فعل الهواء غير ذلك المنعكس على سطح الأرض.

أما المشرع الجزائري فقد عرّف الطائرة في المادة 2 من قانون الطيران المدني والتي تنص على أنه: "الطائرة: كل آلة تستطيع الارتفاع والتماسك والانتقال في الجو بفضل تفاعلات هوائية من غير التفاعلات الهوائية على سطح الأرض."

وبالتالي يشترط في الطائرة:

- أن يكون رد فعل الهواء العامل الرئيسي لبقاء الطائرة في الجو، مما يستثني الصواريخ والمركبات الفضائية من تعريف الطائرات باعتبار أنّ عامل رد فعل الهواء فيها ثانوي وليس رئيسي.
- ألا يكون رد فعل الهواء منعكسا على سطح الأرض يابسة أو ماء، وعليه لا تعتبر الطائرات الشراعية طائرة وفقا لقواعد النقل الجوي لاعتمادها على ردود فعل الهواء الذي تدفعه محركاتها وينعكس على سطح الأرض فتتزلق عليه بسرعة¹.

¹ محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص. 85.

موجهة لطلبة السنة أولى ماستر قانون خاص معمق

وبما أنه يعدّ عقد النقل الجوي عقدا ملزما للجانبين إذ يرتب التزامات على عاتق أطرافه، فسنتعرّف أولاً على التزامات أطراف عقد النقل الجوي للأشخاص لتحديد مسؤولية الناقل، ثم سنتطرّق إلى حالات إعفاء الناقل الجوي من مسؤوليته.

المطلب الأول: التزامات أطراف عقد النقل الجوي للأشخاص

يتمثّل أطراف عقد النقل الجوي للأشخاص في الناقل والمسافر، ويرتّب هذا العقد التزامات قانوني لكليهما.

الفرع الأوّل: التزامات الناقل الجوي للأشخاص

يلتزم الناقل الجوي ازاء الأشخاص الذين سينقلهم بالالتزامات التالية:

أولاً: التزام الناقل بنقل الأشخاص وأمتعتهم

يتمثّل الالتزام الرئيسي للناقل في نقل المسافرين وأمتعتهم من مكان إلى مكان آخر سواء كان النقل داخلي أو دولي، ويتمثّل الناقل في شركة الطيران والتي قد تكون مالكة للطائرة أو مستأجرة لها، وفي الحالة الأخيرة يمكن أن تستأجر الطائرة عارية بدون طاقمها طبقاً للمادة 122 من قانون الطيران المدني "عقد إيجار الطائرة هو عقد يضع بموجبه صاحب الطائرة وبمقابل تحت تصرف شخص آخر يسمى المستأجر استخدام طائرة بدون طاقم"، كما يمكنها استئجار طائرة مزوّدة بطاقمها إذ يلتزم المؤجّر في هذه الحالة بوضع طائرة تحت تصرف المستأجر مع طاقمها أيضاً لرحلة واحدة أو مجموعة من الرحلات مقابل أجر محدد¹.

وبمجرد إبرام عقد النقل الجوي للأشخاص فإنّه يلتزم الناقل بتزويد المسافر بتذكرة سفر تتضمن جميع البيانات المتعلقة بالمسافة وتفاصيل الرحلة، إذ تنص المادة 13 من القانون رقم 14/15 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني على مايلي: " يجب أن يثبت عقد نقل الأشخاص بتسليم وثيقة الركوب التي يمكن أن تأخذ شكل تذكرة إلكترونية"². ونلاحظ أنّ المشرّع الجزائري ألزم الناقل

¹ محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص. 51.

² إذ عدلّ وتممت المادة 132 من القانون رقم 98-06 من أجل مواكبة التطور التكنولوجي في مجال العقود الإلكترونية.

الجوي بتسليم تذكرة السفر للمسافرين من أجل إثبات العقد، مع إمكانية التعامل بالتذكرة الإلكترونية.

ولقد عرّف المشرّع الجزائري التذكرة في المادة 2 فقرة 4 من المرسوم التنفيذي رقم 16-175 الذي يحدد شروط وكيفيات تطبيق حقوق ركاب النقل الجوي العمومي¹ والتي تنص على أنه: "التذكرة هي وثيقة مرور قيد الصلاحية تحدّد الحقّ في النقل، يمكن أن تتخذ شكل تذكرة إلكترونية يسلمها أو يرخص بها الناقل الجوي أو وكيله المعتمد».

كما نصت المادة 01/03 من اتفاقية وارسو على ضرورة احتواء هذه التذكرة على:

- مكان وتاريخ إصدارها بهدف تحديد مكان المكتب أو الفرع الذي أبرم عقد النقل بغية تحديد الاختصاص القضائي في حالة وجود نزاع،
- تحديد نقطة الإقلاع والوصول من أجل تكييف الطابع الدولي للنقل،
- المحطات المتفق عليها مع حق الناقل في تعديلها عند الضرورة دون أن ينال ذلك من الصفة الدولية للنقل، إذ تكمن العبرة في مضمون الاتفاق بين الطرفين،
- اسم وعنوان الناقل،
- تنبيه بإمكان خضوع النقل الدولي لنظام المسؤولية المحدودة حتى يتخذ المسافر الإجراءات المناسبة كالتأمين على حياته².

كما أشارت المادة 137 من القانون 06/98 إلى بيان الأمتعة وهي عبارة عن وثيقة يسلمها الناقل الجوي للمسافر معه لإثبات نقل الأمتعة أو بتسجيلها على وثيقة الركوب، غير أنه لا يؤثر غياب أو عدم صلاحية أو ضياع بيان الأمتعة على وجود عقد النقل ولا على صلاحيته.

³ المؤرخ في 14 يونيو 2016، ج. ر. الصادرة في 19 يونيو 2016، ع. 36.

² محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص. 56.

موجهة لطلبة السنة أولى ماستر قانون خاص معمق

ونفرّق بين نوعين من الأمتعة: الأمتعة التي تكون بصحبة المسافر ويحتفظ بها طيلة الرحلة ويطلق عليها اسم "حقائب اليد"، والأمتعة التي يسلمها المسافر إلى الناقل وتسمى "الأمتعة المسجّلة".

ولقد ألزمت اتفاقية وارسو الناقل بإصدار استمارة للأمتعة المسجّلة من نسختين، تسلم إحداها للمسافر ويحتفظ الناقل بالنسخة الثانية¹. كما نصت على البيانات الإلزامية التي يجب أن تشتمل عليها هذه الاستمارة² والمتمثلة في:

- مكان وتاريخ إصدارها³،
- نقطتا القيام والوصول⁴،
- اسم وعنوان الناقل أو الناقلين⁵،
- رقم تذكرة السفر،
- النص على أن يكون تسليم الأمتعة إلى حامل الاستمارة،
- عدد الطرود ووزنها⁶،
- مقدار القيمة المبيّنة في الإقرار بالتطبيق لأحكام الفقرة الثانية من المادة 22 من الاتفاقية، الخاصة بمقدار التعويض الأقصى المستحق،
- النص على إخضاع النقل لنظام المسؤولية المقرر في الاتفاقية⁷.

ثم يلتزم بنقل المسافر وأمتعته إلى الوجهة المحدّدة في تذكرة السفر وفي التاريخ المتفق عليه. ويكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الخسائر الناتجة عن التأخر في الرحلة الجوية وهذا ما أكّده المادة 147 من قانون الطيران المدني والتي تنص على أنه: "الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر الناتجة عن تأخر في النقل

¹ المادة الرابعة فقرة أولى من اتفاقية وارسو.

² المادة الرابعة في فقراتها الثانية، الثالثة والرابعة.

³ ويفيد هذا البيان تحديد المحكمة المختصة في حالة وجود نزاع.

⁴ من أجل معرفة نوع النقل ما إذا كان دولياً أم لا.

⁵ من أجل تحديد الشخص المسؤول أمام المسافر.

⁶ من أجل تحديد قيمة التعويض في حالة ضياع أو هلاك الأمتعة.

⁷ من أجل تنبيه المسافر على حصوله على التعويض المحدد في الاتفاقية في حالة ضياع أو تلف أمتعته، ولا يمكنه الحصول على تعويض أعلى من القيمة المحددة في الاتفاقية.

موجهة لطلبة السنة أولى ماستر قانون خاص معمق

الجوي للأشخاص والأمتعة والشحن طبقاً للقواعد المنصوص عليها في التشريع المعمول به". وعليه تقوم مسؤولية الناقل الجوي عن تأخره في نقل المسافر في الوقت المحدد شريطة أن يسبب هذا التأخير ضرراً جسيماً للمسافر كأن يفوت عليه فرصة عمل أو ما شابه ذلك، ويجب أن يكون التأخير بسبب خطأ الناقل وليس لقوة القاهرة¹.

ولا تقتصر مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير فقط، بل يلتزم بتقديم تعويضات للمسافرين في حالة إلغائه للرحلة الجوية، وهذا ما أكدته المشرع الجزائري بموجب المادة الخامسة من المرسوم التنفيذي رقم 16-175 الذي يحدد شروط وكيفيات تطبيق حقوق ركاب النقل الجوي العمومي.

كما يلتزم الناقل بالحرص على سلامة المسافر وأمتعته غير أنه يكون مسؤولاً فقط عن الأمتعة المسجلة لأنها تحت حراسته بينما لا يتحمل المسؤولية عن الضرر اللاحق بالأمتعة اليدوية باعتبارها تحت حراسة صاحبها إلا في حالة ما إذا كان الضرر نتيجة خطأ الناقل أو تابعيه².

ولقد جرت العادة على تقديم الشركة الطعام والشراب لركابها في الرحلات الطويلة من أجل توفير الراحة لهم، وفي حالة اضطرار هبوط الطائرة في إحدى المطارات فإنه يجب على الناقل أن يؤمن للمسافرين مكان الإقامة مع توفير الطعام والشراب³.

ثانياً: الحرص على سلامة المسافر وأمتعته

¹ أكرم ياملكي، مرجع سابق، ص.102.

² المرجع نفسه، ص.119.

³ غسان الرضي، مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعته، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2008، ص 34.

موجهة لطلبة السنة أولى ماستر قانون خاص معمق

يلتزم الناقل بتحقيق نتيجة وهي وصول المسافر إلى وجهته سليما في الوقت المحدد، ولا يقتصر الالتزام على بذل عناية فقط، لذلك يلتزم الناقل بأخذ جميع الاحتياطات اللازمة للحرص على سلامة المسافر.

ولقد رُتبت اتفاقية وارسو مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي قد يلحق بالمسافر والذي يؤدي إلى وفاته أو جروح أو أي أذى آخر بموجب المادة السابعة عشر منها، وتنص المادة 145 من قانون الطيران المدني على أنه: " الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر والأضرار التي يصاب بها شخص منقول والتي تؤدي إلى وفاته أو تسبب له جرحا أو ضررا شريطة أن يكون سبب تلك الخسارة أو الجرح قد حدث على متن الطائرة أو خلال أية عملية إركاب أو إنزال.

وتشمل عبارة الضرر حسب مفهوم هذه المادة أي ضرر جسدي أو عضوي أو وظيفي بما في ذلك الضرر الذي يصيب المدارك العقلية". وتبدأ مسؤولية الناقل بمجرد ركوب المسافر على متن الطائرة وانطلاق الرحلة فلا يعقل أن يتحمل المسؤولية قبل ذلك أو بعد نزوله من الطائرة¹.

كما يلتزم الناقل الجوي بالمحافظة على أمتعة المسافر وتقوم مسؤوليته عن الضرر اللاحق بالأمتعة المسجلة واليدوية على حد السواء²، إذ تنص المادة 146 من قانون الطيران المدني في فقرتها الأولى على أنه: " يكون الناقل بالطائرة مسؤولا عن الخسائر والأضرار الناتجة عن ضياع أو تلف أو خسارة تصيب الأمتعة المسجلة أو الشحن شرط أن يكون السبب الأصلي للخسارة قد حدث في الوقت الذي كانت فيه الأمتعة المسجلة أو الشحن تحت حراسة الناقل الجوي، سواء كان ذلك في المطار أو على متن الطائرة أو في أي مكان، في حالة هبوط هذه الأخيرة خارج محطة جوية".

ثالثا: الالتزام بتقديم الخدمات اللازمة للمسافر

قد تستغرق الرحلة الجوية فترة من الزمن مما يستلزم تقديم خدمات الأكل والشرب للمسافر، ولا تقتصر هذه الخدمات وجود المسافر على متن الطائرة

¹ محمود سمير الشرفاوي، محاضرات في القانون الجوي، دون دار نشر، القاهرة، مصر، 1979، ص. 88.

² المرجع نفسه، ص. 90.

فحسب، بل يلتزم كذلك الناقل بتقديم هذه الخدمات عند الحالات الاضطرارية بل قد يمتد التزامه على توفير المبيت للمسافر على نفقته¹.

الفرع الثاني: التزامات المسافر في عقد النقل الجوي

يلتزم المسافر في عقد النقل الجوي بدفع أجرة النقل والحضور في الميعاد المحدد للرحلة وكذا احترام تعليمات الناقل.

أولاً: التزام المسافر بدفع أجرة النقل

يلتزم المسافر بدفع أجرة النقل الجوي والتي يتم تحديدها من قبل مؤسسة النقل الجوي الوطنية عندما يتعلّق الأمر بالنقل الجوي الداخلي، أما بالنسبة للنقل الجوي الدولي فيتم تحديد الأجرة من طرف الاتحاد الدولي للنقل المعروف باسم الاياتا ويتم تسليم المسافر تذكرة النقل².

ولا تعطي تذكرة السفر المسافر الحق في التنقل جواً إلا بعد حجز مقعد له على متن الطائرة نظراً لارتباط كل طائرة بحمولة معينة لا يمكن تجاوزها بهدف الحرص على سلامة المسافرين، ولقد نصّ المشرّع الجزائري على هذا الالتزام في المادة 2 فقرة 5 من المرسوم التنفيذي رقم 16-175 الذي يحدد شروط وكيفيات تطبيق حقوق ركّاب النقل الجوي العمومي. ويحق للناقل حبس أمتعة المسافر كضمان لحصوله على أجرة النقل وغيرها من المبالغ المستحقة³.

ثانياً: التزام المسافر بالحضور في الوقت المحدد للرحلة

يلتزم المسافر بالحضور قبل موعد الرحلة من أجل القيام بإجراءات تسجيل الأمتعة وحجز مقعد، وفي حالة تأخر المسافر عن موعد الرحلة الجوية فإنّ الناقل لا يتحمل المسؤولية ولا يمكن للمسافر استرجاع أجرة النقل لأنّ مكانه سيبقى محجوزاً رغم عدم قيامه بالرحلة⁴.

¹ هاني دويدار، النقل البحري والجوي، منشورات طلي الحقوقية، بيروت، 2008، ص. 361.

² محمد فريد العريني، القانون الجوي للنقل الداخلي والدولي، دار المطبوعات الجامعية، مصر، 1999، ص. 198.

³ عيسى غسان ربيضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع للأشخاص وأمتعتهم دراسة مقارنة، دار الثقافة، عمان، 2008، ص. 98.

⁴ هاني دويدار، النقل البحري والجوي، مرجع سابق، ص. 369.

ثالثاً: التزام المسافر باحترام تعليمات الناقل الجوي

يتوجب على المسافر احترام جميع التعليمات المقررة من قبل الناقل الجوي، كالتعليمات المتعلقة بعدم حمل متوجات معينة على متن الطائرة لخطورتها، تلك المتعلقة بمواعيد الإقلاع والتعليمات المتعلقة بالقيام بجميع الاجراءات الادارية والجمركية، والجلوس في المكان المحدد في التذكرة، والحرص على أمتعته اليدوية¹.

المطلب الثاني: إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية

تقوم مسؤولية الناقل الجوي عن الاضرار اللاحقة بالمسافر أو أمتعته وكذا عن التأخير أو إلغاء الرحلة، غير أن القانون يعفيه من المسؤولية في حالة القوة القاهرة أو خطأ المسافر أو الغير وكذلك في حالة العيب الذاتي للأمتعة.

الفرع الأول: القوة القاهرة

يمكن للناقل الجوي أن يعفي نفسه من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر اللاحق بالمسافرين أو أمتعتهم أ سبب التأخير أو إلغاء الرحلة كان نتيجة لظرف غير متوقع لم يتمكّن من دفعه، كحالة الزلزال عند هبوط الطائرة أو إقلاعها، أو في حالة الصواعق الطبيعية. أمّا عن الظروف الجوية فلا تعتبر في الأصل قوّة قاهرة لإعفاء مسؤولية الناقل الجوي نظراً للتقدم التكنولوجي في مجال الأرصاد الجوية، غير أنه يمكن الاستناد إليها كوسيلة إثبات في حالات استثنائية غير متوقعة².

ويشترط لاعتبار القوة القاهرة سبباً لإعفاء الناقل من مسؤوليته عدم علم الناقل بالحادث وعدم توقّعه، أمّا إذا كان الحادث أمر يمكن توقعه فتبقى مسؤولية الناقل قائمة على أساس تقصيره وخطئه. كما يشترط عدم تمكّن الناقل من دفع الحادث، إذ يجب على الناقل ان يثبت أنّ الحادث كان سيقع حتى لو اتّخذ جميع الاحتياطات اللازمة لتفاديه³.

² أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، مصر، 1980، ص. 317.

² Pierre BRUNAT, Lamy de transport, éd. Lamy, Paris, France, 1998, p. 213.

² هشام فضلي، مسؤولية الناقل الجوي، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2005، ص. 178.

موجهة لطلبة السنة أولى ماستر قانون خاص معمق

وتنص المادة 148 من قانون الطيران المدني الجزائري على أنه: "الناقل الجوي غير مسئول عندما يبرهن أنه اتخذ صحة كل مندوبيه الإجراءات الضرورية لتفادي الخسارة أو استحالة اتخاذهم ذلك"، وهي نفس أحكام المادة 20 من اتفاقية وارسو. وعليه يمكن أن يدفع الناقل الجوي عنه المسؤولية عندما يثبت أنه اتخذ جميع الاحتياطات اللازمة لتفادي الحادث إلا أنه لم يتمكن من ذلك.

ولكن يطرح الإشكال حول الرحلات الجوية التي تم إلغاؤها خلال فترة جائحة كورونا، فهل يتحمل الناقل مسؤولية هذا الإلغاء أم تدرج الجائحة ضمن القوة القاهرة التي تعفي الناقل من التزامه في تنفيذ عملية النقل؟

الأصل أن العقد شريعة المتعاقدين فلا يجوز نقضه ولا تعديله إلا باتفاق الطرفين أو للأسباب التي يقرها القانون، وهذا ما جاء صراحة في المادة 106 من القانون المدني. غير أنه قد تطرأ بعض الظروف التي تجعل من تنفيذ الالتزام صعباً أو مستحيلاً يعفى من خلاله المدين من تنفيذ التزامه، وتتمثل هذه الظروف في القوة القاهرة أو الظرف الطارئ. وهذا ما حصل في ظل جائحة كورونا حيث تعذر على شركات النقل الجوي تنفيذ التزامها المتمثل في نقل المسافرين إلى وجهتهم المحددة، غير أننا نتساءل عن مدى اعتبار جائحة كورونا ظرفاً طارئاً أو قوة القاهرة يمكن للناقل الجوي الاستناد إليها لإعفائه من المسؤولية.

ولم يفرق المشرع الجزائري بين القوة القاهرة والظرف الطارئ وذكرهما مجتمعين في عدة مواد منها: 127 ، 138 ، 178 ، 640 ، 851 من القانون المدني في حين ذكر الحادث الطارئ أو المفاجئ مستقلاً في المواد: 168 ، 568 ، 843 ، 954 وذكرهما ضمن حالات السبب الأجنبي في المواد: 215 ، 307 ، 336 ، 569 من القانون المدني.

وعليه يتوجب علينا التعرف على الفرق بين القوة القاهرة والظرف الطارئ لتكييف جائحة كورونا وتحديد سبب إعفاء الناقل الجوي من مسؤوليته.

لم يعرف المشرع الجزائري القوة القاهرة بل أشار إليها كسبب أجنبي معفي للمسؤولية في المادة 127 من القانون المدني والتي تنص على أنه: " إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ أو قوة القاهرة أو

خطا صدر من المضرور أو خطأ من الغير كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك".

وتنص المادة 176 من القانون المدني المتعلقة بالمسؤولية العقدية على أنه: "إذا استحال على المدين أن ينفذ الالتزام عينا حكم عليه بتعويض الضرر الناجم عن عدم تنفيذ التزامه، ما لم يثبت أن استحالة التنفيذ نشأت عن سبب لا يد له فيه". كما جاء في المادة 307 من القانون المدني أنه: "ينقضي الالتزام إذا أثبت المدين أن الوفاء به أصبح مستحيلا عليه لسبب أجنبي عن إرادته".

ويعرّف البعض القوة القاهرة بأنها: " حادث غير متوقع وخارج عن إرادة الشخص وغير ممكن الدفع، يجعل من تنفيذ الالتزام مستحيلا"¹. ونستخلص من هذا التعريف ومن المواد المذكورة سابقا بأن القوة القاهرة تتميز بالخصائص التالية:

- هي حادث غير متوقع الحدوث، إذ لا يمكن للشخص توقع حدوثه.
- هي حادث غير ممكن الدفع، فلا يمكن للشخص مقاومته ودفعه.
- هي حادث ناتج عن أسباب خارجية لا دخل ليد الشخص فيها، فلا يمكن اعتبار نسيان الناقل الجوي لتعبئة الطائرة بالوقود قوة القاهرة باعتباره تصرف إرادي.

وعليه، يشترط لاعتبار القوة القاهرة سببا لإعفاء الناقل من مسؤوليته عدم علم الناقل بالحادث وعدم توقعه، أمّا إذا كان الحادث أمر يمكن توقعه فتبقى مسؤولية الناقل قائمة على أساس تقصيره وخطئه. كما يشترط عدم تمكن الناقل من دفع الحادث، إذ يجب على الناقل أن يثبت أن الحادث كان سيقع حتى لو اتخذ جميع الاحتياطات اللازمة لتفاديته².

وتنص المادة 148 من قانون الطيران المدني الجزائري على أنه: " الناقل الجوي غير مسؤول عندما يبرهن أنه اتخذ صفة كل مندوبه الإجراءات

¹ D. DISCAZEUX, La force majeure en droit des contrats, Dalloz, France, 2018, p. 217 .

² هشام فضلي، مرجع سابق، ص. 178.

الضرورية لتفادي الخسارة أو استحالة اتخاذهم ذلك"، ولا توجد صعوبة في إثبات جائحة كورونا باعتبارها واقعة مادية عالمية ومعلومة لدى القاضي.

ولا يكمن الإشكال في عدم تحديد المشرع الجزائري لحالات القوة القاهرة فحسب، بل د كذلك في عدم تكييفه لجائحة كورونا. إذ لم يدرج المشرع الجزائري جائحة كورونا بشكل واضح وصريح في آخر تدخل له بموجب المرسوم التنفيذي رقم 20-69 المتعلق بتدابير الوقاية من انتشار وباء كورونا (كوفيد 19) ومكافحته¹، بل نصّ على تعليق نشاط النقل الجوي من خلال المادة الثالثة منه والتي تنص على أنه: " تعلقّ نشاطات نقل الأشخاص الآتي ذكرها خلال الفترة المذكورة أعلاه:

الخدمات الجوية للنقل العمومي للمسافرين على الشبكة الداخلية النقل البري في كل الاتجاهات: الحضري وشبه الحضري بين البلديات بين الولايات نقل المسافرين بالسكك الحديدية النقل الموجه: المترو، الترامواي، والنقل بالمصاعد الهوائية النقل الجماعي بسيارات الأجرة يستثنى من هذا الإجراء نشاط نقل المستخدمين".

أما عن الظروف الطارئة فتفترض هذه النظرية وجود عقود يتطلب تنفيذها عند أجل محدّد والذي عند حلوله تكون الظروف الاقتصادية قد تغيرت بسبب حادث مفاجئ يؤدي إلى فقدان التوازن الاقتصادي بين الالتزامات الناشئة في ذمة طرفيه، الأمر الذي يجيز للقاضي التدخل لتوزيع تبعه الحادث ورد الالتزام المرهق للحد المعقول حسب سلطته التقديرية².

وتتمثل خصائص الظروف الطارئ في:

- هو ظرف استثنائي مفاجئ لا يمكن توقّع وقوعه كالحرب والزلازل والأوبئة.

¹ المؤرخ في 21 مارس 2020، ج. ر. الصادرة في 19 فيفري 2020، ع. 09.

² D. DISCAZEUX, op. cit. , p. 218 .

موجهة لطلبة السنة أولى ماستر قانون خاص معمق

- هو ظرف عام لا يختص بالمدين وحده على عكس القوة القاهرة التي قد تخص المدين وحده أو مدينين معينين بالذات، بل يشمل الناس جميعاً، فالحوادث الخاصة بالمدين وحده كإفلاسه أو موته أو اضطراب بأعماله لا تعد ظروفًا عامة بل خاصة به، وتبقى السلطة التقديرية في ذلك للقاضي.

- هو ظرف لا يمكن دفعه، فالمدين ملزم أن يتخطى الحوادث التي تجعله يعجز عن الوفاء بالتزامه أما الحوادث العارضة ولو أوقفت التنفيذ مؤقتاً فلا يعتد بها.¹

وبالرجوع للمادة 107 من القانون المدني في فقرتها الثالثة والتي تنص على أنه: " إذا طرأت حوادث استثنائية عامة لم يكن في الوسع توقعها وترتب على حدوثها أن تنفيذ الالتزام التعاقدى وإن لم يصبح مستحيلًا صار مرهقًا للمدين بحيث يهدده بخسارة فادحة، جاز للقاضي تبعاً للظروف وبعد مراعاة مصلحة الطرفين أن يرد الالتزام المرهق إلى الحد المعقول ويقع باطلاً كل اتفاق على خلاف ذلك"، نستخلص من هذه المادة أنه يشترط للأخذ بالظرف الطارئ أن:

- يطرأ حادث استثنائي عام ومفاجئ طبقاً للخصائص السابق بيانها.

- يصير تنفيذ التزام المدين مرهقاً دون أن يصبح مستحيلًا.

- يؤدي تنفيذ الالتزام إلى خسارة فادحة تتجاوز الحد المعقول.

وللقاضي هنا سلطة تقديرية واسعة لتقدير خسارة المدين وكيفية رد الالتزام للحد المعقول، وذلك بإنقاص التزام المدين للحد الذي يرجع التوازن للعقد، ويشمل التعديل الالتزام المرهق فقط وهو التزام المدين والمتمثل في الناقل الجوي دون الدائن أي المسافر.

وهنا يكون للمسافر الخيار بين هذا الحل أو طلب فسخ العقد دون تعويض، ويقتصر التعديل الذي يجريه القاضي لرفع الإرهاق حتى زوال الظرف الطارئ فقط، كما يجوز للقاضي إذا رأى أن هذا الظرف مؤقت الحكم بإرجاء تنفيذ العقد

¹ Pierre BRUNAT, Lamy de transport, France, éd. Lamy, France, 1998, p. 215.

موجهة لطلبة السنة أولى ماستر قانون خاص معمم

حتى زواله إذا لم يترتب على ذلك ضرر للدائن طبقاً لنص المادة 281 في فقرتها الثانية من القانون المدني التي تنص: " غير أنه يجوز للقاضي نظراً لمركز المدين، ومراعاة للحالة الاقتصادية أن يمنح آجالاً ملائمة للظروف دون أن تتجاوز هذه المدة سنة وأن يوقف التنفيذ مع إبقاء جميع الأمور على حالها" .

وعليه، تكون تبعة الظرف الطارئ مؤزعة بين المسافر باعتباره الدائن والناقل الجوي باعتباره المدين، إذ لا يعفى الناقل الجوي كلياً من تنفيذ التزامه بل يلتزم بنقل المسافر بمجرد زوال الظرف الطارئ، وفي ذات الوقت لا يمكن للمسافر المطالبة بحقوقه كاملة. أما في حالة القوة القاهرة فإنّ الدائن أي المسافر وحده من يتحمل تبعاتها ويعفى المدين أي الناقل الجوي من التزامه نظراً لاستحالة تنفيذه¹.

ومن هذا المنطلق يجب التنويه أنه في حال زوال العقد نتيجة استحالة تنفيذ الالتزام نتيجة القوة القاهرة سواء كانت استحالة كلية أو جزئية لا يستحق الدائن تعويضاً عما يناله من ضرر بسبب تقويت الصفقة عليه كلياً أو جزئياً، لأنّ المدين هنا لم يخطئ وهذا ما يميّز انفساخ العقد عن فسخه الذي لا يحول دون حق الدائن في التعويض الذي أصابه نتيجة خطأ المدين وكجزءاً لإخلال المدين وتقصيره في الوفاء بالتزاماته التعاقدية².

وتأسيساً لما سبق، يمكن اعتبار جائحة كورونا ظرفاً طارئاً يرهق الناقل الجوي من تنفيذ التزامه التعاقدية لفترة معينة تتوقف على زوال الوباء، ولا يمكن اعتباره قوة قاهرة باعتبار أن هذه الأخيرة تجعل من تنفيذ الالتزام مستحيلًا تمامًا. غير أنه يرى البعض بأنه يمكن تكييف جائحة كورونا بأنها ظرف طارئ، لكن إذا أصدرت السلطات قراراً بتعليق التنقل وتطبيق الحجر الصحي فيمكن في هذه الحالة اعتبارها قوة قاهرة لاستحالة تنفيذ الالتزام العقدي بسبب قرار السلطات

¹ محمد صبري السعدي، شرح القانون المدني الجزائري: النظرية العامة للالتزامات، الجزائر، دار الهدى، الجزائر، 2004، ص 319.

² L. LANDIVAUX, " Contrats et coronavirus : un cas de force majeure ?", revue Dalloz actualité, France, 2020, n° 05, p. 12.

موجهة لطلبة السنة أولى ماستر قانون خاص معمق

وليس بسبب وباء كورونا¹ ولقد أقرت مؤخرًا محكمة استئناف كولمار الفرنسية بأنه لا يشكّل وباء كورونا قوّة قاهرة، بل خطر انتشار العدوى وعدم وجود اللّقاح هو الذي يمثّل قوّة قاهرة².

ونشير إلى أنّه بعدما علّقت الشركة الوطنية للخطوط الجوية الجزائرية جميع رحلاتها ابتداء من 18 مارس 2020 إلى غاية إشعار جديد من قبل السلطات، أعلنت عن تغييرات في سياسة تعويض قيمة التذاكر التي تم إلغائها ضمن مخطط مكافحة انتشار وباء فيروس كورونا. وصرّحت الخطوط الجوية الجزائرية في بيان لها: "الركاب المتضررون من إلغاء الرحلات بسبب كوفيد_19، يمكنهم الاستفادة من الخيارات التالية:

سيتمكّن المسافرون المتأثرون من إجراء تغييرات الرحلات بدون رسوم في نفس الدرجة، وقد يختارون أيضًا الحصول على إشعار ائتمان (قسمة صادرة عن شركة الخطوط الجوية الجزائرية) صالحة للسفر حتى 31 مارس 2021 وقابلة للاسترداد في حالة عدم الاستخدام بعد هذا التاريخ، وكعرض ثالث، يمكن للمتضررين اللّجوء إلى طلب التعويض الذي يحدد تاريخ معالجته من طرف الشركة انطلاقًا من عدد الطلبات المقدمة". وكانت الخطوط الجوية الجزائرية، واحدة من بين عشرين شركة طيران تم تقديمها للعدالة في فرنسا من قبل جمعية الدفاع عن المستهلك UFC-Que Choisir التي رفعت شكوى بعد إشعار رسمي أرسلته الجمعية إلى 57 شركة طيران نهاية شهر أفريل، تطالبهم بتعويض تذاكر العملاء الذين تم إلغاء رحلاتهم بعد تعليق الروابط الجوية الدولية³.

الفرع الثاني: خطأ المسافر أو الغير

يمكن للناقل أن يعفي نفسه من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر اللاحق بالمسافر أو أمتعته كان نتيجة المسافر في حد ذاته أن يتعثّر المسافر في السلالم أثناء صعوده للطائرة مما يتسبّب له في جروح، أو أن يكون الضرر نتيجة خطأ

¹ فائزة سيف الدين، "الوباء وتعامل قطاع التأمين مع آثاره"، مجلة الرائد العربي، دمشق، 2020، مجلد 02، العدد 95، ص.13.

² Cour d'appel, Colmar, 6^{ème} chambre, France, 12 mars 2020, n°20/01098.

³ دون مؤلف، فيروس كورونا: الجوية الجزائرية تغيّر سياستها في تعويض التذاكر، 2020، <https://www.tsa-algerie.com/> تم الإطلاع عليه بتاريخ: 02 أفريل 2023 على الساعة 17:20.

موجهة لطلبة السنة أولى ماستر قانون خاص معمق

الغير كأن يدفع شخص آخر المسافر فيسقط فلا تقوم مسؤولية الناقل في هذه الحالة¹. وتنص المادة 149 من قانون الطيران المدني على أنه: " في حالة تقديم الناقل الجوي البيّنة عن كون الخسارة صادرة عن الشخص المتضرر أو مساهمة هذا الأخير في فيها، يمكن إعفاؤه من المسؤولية أو التخفيف منها من طرف الجهة القضائية المختصة."، ولقد نصت اتفاقية وارسو على نفس الإعفاء في المادة 21 منها.

وبالرجوع إلى الأحكام العامة، نجد أنّ المشرع الجزائري في القانون المدني يعفي الشخص من المسؤولية إذا أثبت أن الخطأ نتج عن الضرور في حد ذاته أو من الغير، إذ تنص المادة 127 من القانون المدني الجزائري على أنه: " إذا أثبت الشخص أنّ الضرر نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ، أو قوّة قاهرة أو خطأ صدر من الضرور أو خطأ من الغير كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر".

الفرع الثالث: العيب الذاتي في الأمتعة

لا يتحمل الناقل المسؤولية عن التلف أو الهلاك اللاحق بأمتعة المسافر في حالة ما إذا كان الضرر ناتجا عن العيب الذاتي لهذه الأمتعة، كأن تتضمن الأمتعة أشياء قابلة للكسر ولم يعلم بها الناقل، أو كأن تكون الحقيبة معيبة أثناء تسلّمها من طرف الناقل، لكن في كل الحالات يجب أن يكون العيب خفيا يصعب على الناقل اكتشافه².

أما عن الإعفاء الاتفاقي في عقد النقل الجوي فلم تتطرق إليه اتفاقية وارسو وكذا قانون الطيران المدني، غير أنّه يمكن الرجوع للأحكام العامة التي تقضي بإمكانية إعفاء الناقل كليا أو جزئيا من المسؤولية عن التأخير والضرر غير الجسماني، شريطة إدراج البند كتابيا وضرورة إعلام المسافر به وأن يتعلّق الأمر بالتأخير والأضرار غير الجسمانية فقط، بالإضافة إلى ضرورة عدم تسبّب الناقل أو تابعيه في الخطأ عمدا.

¹ هشام فضلي، مرجع سابق، ص. 180.

² حسن طالب موسى، القانون الجوي الدولي، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الاسكندرية، مصر، 2005، ص. 165.

موجهة لطلبة السنة أولى ماستر قانون خاص معمق

وتنتج مسؤولية الناقل الجوي آثارها القانونية المتمثلة في ضرورة تعويض المسافرين عن الضرر اللاحق به أو بأمتعته، والأصل أنّ قيمة التعويض تتناسب مع الضرر غير أنّ اتفاقية وارسو حدّدت في المادة 22 منها الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار اللاحقة بالركّاب أو البضائع والمحدّد بقيمة 125 ألف فرنك عن كل راكب، و250 ألف فرنك عن كل كلف للأمتعة أو البضائع، وخمسة آلاف فرنك عن حقائب اليد¹. ويقصد بالفرنك الفرنك الذهبي وتكون هذه العملة قابلة للتحويل للعملة الوطنية، ويمكن للناقل أن يثبت أنّ نسبة الضرر أدنى من قيمة التعويض التي يجب أن يدفعها.

أمّا عن التشريع الجزائري فلقد تم تحديد الحد الأقصى للتعويض بموجب المادة 150 من قانون الطيران المدني بقيمة 250 ألف وحدة حسابية كحد أقصى عن كل مسافر، وتتكوّن الوحدة الحسابية بمفهوم هذا النص من 65 ميليغرام ونصف من الذهب الخالص، ويمكن تحويل هذه الوحدة الحسابية إلى العملة الوطنية. أمّا عن الأمتعة فلم يتطرّق قانون الطيران المدني للحد الأقصى للتعويض عن الضرر اللاحق بها.

المبحث الثاني: عقد النقل الجوي للبضائع

يعتبر عقد النقل الجوي للبضائع نوعاً من أنواع عقود النقل التي يكون محلّها نقل بضاعة من مكان إلى آخر من طرف الناقل مقابل أجره يدفعها مرسل البضاعة. وتنصّ المادة 138 من قانون الطيران المدني على أنّه: "يقضي كل نقل جوي للبضائع أو المواد أو الأمتعة إلى إبرام عقد يلزم الناقل الجوي بموجبه بأن ينقلها بواسطة الطائرة، وبمقابل من مطار إلى آخر، البضائع والمواد التي يستلمها المرسل قصد تسليمها للمرسل إليه أو ممثله القانوني". وتسري على هذا العقد جميع الأحكام القانونية المتعلقة بباقي عقود النقل من حيث شروط التكوين، كما يتميز هذا العقد بنفس الخصائص المتعلقة بعقود النقل بصفة عامة والتي سبق أن تعرّفنا عليها.

¹ خالد عدلي أمير، المرجع السابق، ص. 90.

موجهة لطلبة السنة أولى ماستر قانون خاص معمق

ويعدّ عقد النقل الجوي للبضائع من العقود الملزمة للجانبين إذ يرتّب التزامات على عاتق أطرافه، ولذلك سنتعرّف أولاً على التزامات أطراف عقد النقل الجوي للبضائع من أجل تحديد مسؤولية الناقل الجوي للبضائع، ثم سنتناول حالات إعفائه من هذه المسؤولية.

المطلب الأوّل: التزامات أطراف عقد النقل الجوي للبضائع

من خلال استقراء المادة 138 من قانون الطيران المدني الجزائري نلاحظ أنّ أطراف عقد النقل الجوي هم الناقل، المرسل والمرسل إليه، وسنتطرّق إلى التزامات كل طرف منهم.

الفرع الأوّل: التزامات الناقل الجوي للبضائع

يلتزم الناقل الجوي للبضائع بتسلّم هذه الأخيرة من المرسل وتفحصها ونقلها من مطار إلى مطار آخر، وتسليمها للمرسل إليه في الوقت المحدّد في العقد.

أولاً: التزام الناقل بتسلّم البضاعة من المرسل وفحصها

يلتزم الناقل في عقد النقل الجوي للبضائع بتسلّم البضاعة من المرسل، ولا يقتصر الأمر على تسلّم البضاعة فحسب بل يلتزم الناقل كذلك بتفحص البضاعة قبل شحنها في الطائرة والتأكد من جميع البيانات. ويهدف الناقل من وراء هذا التفحص إلى توفير الحماية اللازمة له حتى لا تقوم مسؤوليته.

ثانياً: نقل البضاعة وتسليمها

بعد تفحصه للبضاعة وشحنها، يلتزم الناقل بنقل البضاعة في طائرة ملائمة والحرص على سلامتها، ثم يسلمها إلى المرسل إليه في الزمان والمكان المتفق عليهما، أما بالنسبة لتفريغ البضاعة فيمكن الاتفاق على قيام المرسل إليه بذلك.

ويحقّ للمرسل إليه توجيه البضاعة بالشكل الذي يراه مناسباً كما يحقّ له فحصها، كما يلتزم بدفع أجرة النقل في حالة ما إذا تم الاتفاق على أنّ الأجرة ستكون مستحقة من طرف المرسل إليه.

الفرع الثاني: التزامات المرسل

تعتبر التزامات المرسل في عقد النقل الجوي للبضائع نفسها في باقي أنواع عقود النقل المتعلقة بالبضائع والمتمثلة في تسليم البضاعة للناقل مع أخذه للتدابير اللازمة حسب نوع البضاعة، بالإضافة إلى التزامه بدفع الأجرة إذا كانت مستحقة من طرفه¹.

كما يشترط المشرع تسليم رسالة النقل الجوي لإثبات عقد النقل الجوي إذ يتمكّن الأطراف من خلال هذه الرسالة تحديد التزامات الأطراف في إطار النقل الجوي وكذا إثبات تكفل النقل الجوي للبضائع بحالتها المهيأة للتسليم. حيث تنص المادة 139 من القانون 06/98 على مايلي: "يثبت عقد النقل الجوي للبضائع والمواد بوثيقة تسمى "رسالة النقل الجوي" يعدها المرسل ويقبلها الناقل الجوي". وبالتالي يلتزم مرسل البضاعة بتحرير رسالة النقل الجوي متضمنة لكافة البيانات الأساسية ويوقع عليها هو أيضا ويكون ذلك قبل عملية شحن البضاعة داخل الطائرة.

ولقد حدّدت المادة 06 من اتفاقية وارسو عدد النسخ التي تحرر فيها رسالة النقل الجوي والتي يتم تسليمها مع البضاعة وهي على ثلاث نسخ أصلية، ويحتفظ بها الناقل الجوي نظرا لدورها الأساسي في إثبات عقد النقل. وتتمثل هذه النسخ في:

- النسخة الأولى:

يجب أن يوقع عليها المرسل ويحتفظ بها الناقل الجوي وتحمل عبارة "موجهة للناقل الجوي"

- النسخة الثانية:

¹ إذ يجوز الاتفاق على دفع الأجرة من قبل المرسل إليه عند استلامه البضاعة.

يجب أن توقع من قبل المرسل والناقل معا وتحمل عبارة المرسل إليه وترسل مع البضاعة

- النسخة الثالثة:

يجب أن يوقع عليها الناقل الجوي ويستلمها المرسل بعد قبول الناقل الجوي نقل البضائع المسلمة له¹.

كما حدّدت المادة الثامنة من الاتفاقية البيانات التي تشتمل عليها رسالة النقل الجوي والمتمثلة في:

- مكان وتاريخ إصدار خطاب النقل،
- نقطتا القيام والوصول،
- نقاط الرسو الجوي المتفق عليها مع إمكانية الناقل لتغييرها عند الضرورة،
- اسم وعنوان المرسل،
- اسم وعنوان الناقل الأول،
- اسم وعنوان المرسل إليه في حالة وجوده،
- طبيعة البضاعة،
- عدد الطرود وطريقة تغليفها والعلامات المميزة لها وأرقامها،
- وزن وكمية البضاعة وحجمها أو أبعادها،
- الحالة الظاهرة للبضاعة وتغليفها،
- أجره النقل وتاريخ ومكان دفعها والشخص المكلف بدفعها،
- ثمن البضاعة ومصاريف التسليم مقابل الدفع،
- مقدار القيمة المعلنة طبقاً للمادة 22 فقرة ثانية من الاتفاقية،
- عدد نسخ خطابات النقل الجوي،
- المستندات المسلمة إلى الناقل لإرفاقها بخطاب النقل الجوي،
- مدة النقل وبيان موجز عن الطريق المزمع اتباعه في حالة اشتراط ذلك،

¹ محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص. 149.

- النص على أن النقل يخضع لنظام المسؤولية المقررة في هذه الاتفاقية.

وحسب 139 فقرة ثانية من قانون الطيران المدني فلا يؤثر غياب أو عدم صلاحية أو ضياع هذه الوثيقة على وجود عقد النقل الجوي أو صلاحيته باعتبار أنّ هذا العقد له طابع رضائي. غير أنّ اتفاقية وارسو رتبت جزاءات على الناقل الجوي إذ لا يستفيد من أحكام تحديد مسؤوليته في حالة: غياب رسالة الناقل الجوي أو عدم صحة البيانات الواردة فيها¹، وهذا ما أقرّه المشرع الجزائري في المادة 139 في فقرتها الأخيرة والتي نصّت على أنه: " إذا قبل الناقل الجوي البضاعة دون إعداد رسالة النقل الجوي وإذا كانت الرسالة لا تتضمن البيانات اللازمة، فلا يكون للناقل حق الاستفادة من أحكام هذا القانون التي تعفيه من المسؤوليات أو تحد منها".

والأصل أنه لا يقع على عاتق الناقل الجوي عبء إعداد خطاب نقل البضاعة، إذ يقع هذا الالتزام على مرسل البضاعة، غير أنّ الواقع العملي يظهر لنا عكس هذه القاعدة إذ يتولى الناقل تحرير خطاب النقل بناء على المعلومات والبيانات المقدّمة إليه من طرف المرسل².

الفرع الثالث: التزامات المرسل إليه

قد يكون المرسل إليه شخصا آخر غير الشاحن، فيلتزم في هذه الحالة بنفس الالتزامات التي تطرقنا إليها سابقا والمتمثلة في استلام البضاعة في الوقت والمكان المحددين، مع تفحصه للبضاعة قبل استلامها لدرء المسؤولية عنه في حالة وجود تلف أو ضياع في البضاعة. كما يلتزم بدفع أجرة النقل إذا تم الاتفاق على استحقاقها من طرفه.

المطلب الثاني: قيام مسؤولية الناقل الجوي للبضائع والإعفاءات الواردة عليها

تقوم مسؤولية الناقل الجوي للبضائع في حالات معيّنة، غير أنّه يعفى من هذه المسؤولية في حالات أخرى.

¹ المادة 2/22 من اتفاقية وارسو.

² محمد فريني العريني، مرجع سابق، ص. 144.

الفرع الأول: قيام مسؤولية الناقل الجوي للبضائع

تقوم مسؤولية الناقل الجوي للبضائع طبقاً للمادة 146 من قانون الطيران المدني في الحالات التالية:

- الضياع الكلي أو الجزئي للبضاعة.
- تلف البضاعة.
- ج- التأخير عن تسليم البضاعة في الوقت والمكان المتفق عليهما.

الفرع الثاني: الإعفاءات الواردة على قيام مسؤولية الناقل الجوي للبضائع طبقاً للمادة 148 من قانون الطيران المدني فإنه يعفى الناقل الجوي للبضائع من المسؤولية في الحالات التالية:

- في حالة وجود عيب ذاتي في البضاعة لا يد للناقل فيه.
- خطأ المرسل إليه.
- ج- القوة القاهرة¹

ونشير إلى أنه لا يستفيد الناقل الجوي من أحكام اتفاقية وارسو التي تعفيه أو تحد من مسؤوليته في الحالات التالية :

- إذا قبل الناقل الجوي مسافراً دون تزويده بتذكرة السفر²،
- إذا قبل الناقل الجوي أمتعة دون تحرير بيان عنها أو دون أن يشتمل هذا البيان في حالة إصداره على البيانات التي تبين رقم تذكرة السفر وعدد الأمتعة ووزنها، وخضوع نقلها لنظام المسؤولية التي وضعتها الاتفاقية³،
- إذا قبل الناقل الجوي بضاعة بدون تحرير رسالة النقل الجوي أو دون تضمينها في حالة إصدارها عشرة بيانات إلزامية من أصل 17 التي حددتها المادة 08 سالف الذكر.

¹ لم ينص عليها قانون الطيران المدني ولكن نطبق أحكام المادة 48 من القانون التجاري.

² المادة الثالثة فقرة 02 من الاتفاقية.

³ المادة الرابعة فقرة 04 من الاتفاقية.

الفصل الثالث: عقد النقل البحري

يعتبر عقد النقل البحري من أهم موضوعات القانون البحري لما يحمله من أهمية لاسيما في المجال التجاري، ويعرّف بأنه العقد الذي يلتزم بموجبه شخص بنقل اشخاص أو بضائع من مكان إلى مكان آخر وخلال مدة زمنية معيّنة عن طريق البحر. وسنتعرّف على هذا العقد بنوعيه: الأشخاص والبضائع من خلال التطرّق إلى التزامات الأطراف في كل نوع مع تحديد حالات إعفائهم من هذه الالتزامات.

المبحث الأوّل: عقد النقل البحري للأشخاص

يخضع عقد النقل البحري للأشخاص لنفس الشروط المتعلقة بباقي عقود النقل والمتمثلة في الرضا والمحل والسبب والأهلية، غير أنّه يتميز عنها من خلال وسيلة تنفيذه والمتمثلة في السفينة. ويخضع هذا العقد لأحكام المادة 821 وما بعدها من القانون البحري الجزائري.

ولا يقتصر الأمر على القانون البحري فقط، بل تطبق كذلك أحكام معاهدة بروكسل الموقعة في تاريخ 29 أبريل 1961 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب عن طريق البحر والتي انضمت إليها الجزائر سنة 1973.

ولقد حددت المادة 02 منها النقل الخاضع لأحكام هذه الاتفاقية والتي تنص على أنّه: "تطبق هذه الاتفاقية على كل نقل دولي حينما:

- ترفع السفينة علم إحدى الدول المتعاقدة.
- إذا كان مكان الإبحار أو مكان الوصول وطبقا لعقد النقل في دولة متعاقدة في هذه الاتفاقية.

وقد يكون الناقل مالكا للسفينة أو مستأجرا لها، غير أن أحكام عقد النقل البحري للأشخاص تسري على الأشخاص الذين يوافق الناقل على نقلهم على متن السفينة، بينما لا تسري على الركاب المتسللين خلسة إلى السفينة قصد السفر¹.

¹ علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، مصر 1992، ص. 455.

موجهة لطلبة السنة أولى ماستر قانون خاص معمق

وكباقي عقود النقل سنتعرّف على التزامات الأطراف المتعاقدة في عقد النقل البحري للأشخاص، والمتمثلة في التزامات الناقل من جهة والمسافر من جهة أخرى.

المطلب الأوّل: التزامات الأطراف

سنتعرّف على التزامات الناقل البحري للأشخاص ثم على التزامات المسافر.

الفرع الأوّل: التزامات الناقل

يقع على عاتق الناقل البحري للأشخاص الالتزام بنقل المسافر في سفينة صالحة للملاحة البحرية وأن يزوّدها بشكل مناسب بالتجهيز والمؤونة اللازمة للسفر، وأن يتخذ الإجراءات والتدابير اللازمة لتأمين سلامة المسافر¹، بالإضافة إلى تسجيل أمتعته، إذ يلتزم الناقل البحري للأشخاص بنقل المسافر إلى الوجهة المحددة في التذكرة وفي التاريخ المحدد، وقد عدّ المشرّع البيانات التي يجب ان تتضمنها تذكرة السفر في المادة 827 من القانون البحري والمتمثلة في:

- تحديد أطراف العقد،
- اسم الناقل واسم المسافر،
- مكان وتاريخ إصدار التذكرة،
- بيان عن الرحلة كتحديد رقمها أو أي بيانات خاصة لا تتضمنها بقية البيانات،
- اسم وصنف السفينة ومسافة النقل،
- ميناء القيام وتاريخه وميناء الوصول وتاريخه والموانئ المتوسطة المعينة لرسوم السفينة،
- أجرة النقل،
- الدرجة ورقم الغرفة التي يشغلها المسافر أو مكانه في السفينة.

¹ المادة 841 من القانون البحري.

كما يلتزم بنقل سيّارته السياحية والأمتعة التي بداخلها (في حالة سفر المسافر بسيارة). ويجب أن يُنقل المسافر في سفينة صالحة للملاحة البحرية.

وحماية لمصلحة المسافر باعتباره الطرف الضعيف في العلاقة التعاقدية في عقد النقل، فإنّه يلتزم الناقل البحري بتسجيل أمتعة المسافر (أمتعة العنبر والسيارات) مع تسليم وصل للمسافر¹.

كما يلتزم الناقل البحري بضمان سلامة المسافر منذ صعوده على متن السفينة إلى غاية نزوله منها، ويتمثل هذا الالتزام في تحقيق نتيجة هي وصول المسافر سليماً إلا في حالة تسبّب المسافر في حد ذاته في الضرر اللاحق به² أو في حالة وجود قوة قاهرة³.

الفرع الثاني: التزامات المسافر

يلتزم المسافر كباقي عقود النقل بدفع أجرة النقل التي يحددها الناقل، وإذا تخلف أو تأخر المسافر عن الميعاد المحدد في التذكرة بقي التزامه قائماً بدفع الأجرة، وهذا ما نصت عليه المادة 830 من القانون البحري بنصها على أنه: "يجب أن يحضر المسافر للركوب في الشروط المحددة في تذكرة السفر.

ويلتزم بأجرة السفر كاملة كل مسافر لا يحضر على متن السفينة في الوقت المحدد للركوب قبل السفر وكذلك خلال الرحلة قبل المهلة المحددة لكل نهاية توقف".، ويتضح من هذا النص استحقاق الناقل لأجرة النقل حتى في حالة تخلف المسافر عن الحضور في الميعاد والمكان المبيينين في تذكرة السفر، كما يمكنه الإبحار دون انتظار المسافر، إذ يستحق الناقل الأجرة رغم عدم قيامه بتنفيذ التزامه المتمثل في نقل المسافر.

أما إذا ثبت أن عدم حضور المسافر في الميعاد المحدد في تذكرة السفر أو عدوله عن السفر يرجع إلى سبب أجنبي اليد له فيه كقوة قاهرة أو وفاته أو مرضه أو غيرها من الأسباب الخارجية عن نطاق إرادته، فإن هذا يؤدي إلى فسخ العقد

¹ علي جمال الدين عوض، مرجع سابق، ص. 460.

² مثلاً في حالة عدم تقيد المسافر بتعليمات الناقل مما يتسبب في إلحاق الضرر به.

³ المعتصم بالله الغرياني، العقود التجارية، دار الفكر الجامعي، مصر، 2001، ص. 189.

موجهة لطلبة السنة أولى ماستر قانون خاص معمق

وفقا لأحكام القواعد العامة، ومن ثم لا يلتزم المسافر بدفع أجرة النقل وله الحق في استردادها في حالة دفعها للناقل،، أما إذا سبقت عملية فسخ العقد مغادرة السفينة يحق للناقل في هذه الحالة الاحتفاظ بربع أجرة السفر، إلا إذا وجد الناقل من يحل محل المسافر فيحق له في هذه الحالة الاحتفاظ بعمولة لا تزيد عن 10% من أجرة السفر¹.

كما يلتزم المسافر باتباع تعليمات الناقل طيلة فترة الرحلة ولا يتحمل الناقل المسؤولية في حالة وقوع ضرر للمسافر نتيجة عدم احترامه لهذه التعليمات. ويقع هذا الالتزام على المسافر ابتداء من حضور المسافر في الميعاد والمكان المبينين في تذكرة السفر ثم الركوب في الأماكن المخصصة للركاب مع ضرورة احترامه للمكان الموضح في تذكرة السفر، بالإضافة إلى الالتزام بتنفيذ جميع أوامر الربان² الخاصة بالحفاظ على حسن النظام والأمن تحت طائلة العقوبات التأديبية. وعليه يجب على المسافر احترام النظام المعمول به في السفينة³.

كما يلتزم المسافر بعدم إحضاره مواد قابلة للالتهاب، أو متفجرة أو خطيرة أو غير مطابقة لقوانين الجمارك والشرطة، وكل مخالفة لهذا الحظر يتعرض لعقوبة 5200 دج اتجاه المؤسسة دون الإخلال كذلك بالعقوبات المنصوص عليها في القوانين الجزائرية والأجنبية، وهذا ما نصت عليه المادة السابعة من الشروط العامة للنقل للمؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين.

المطلب الثاني: قيام مسؤولية الناقل البحري والإعفاءات الواردة عليها

تقوم مسؤولية الناقل البحري للأشخاص في حالات معينة تختلف عن الحالات التي تطرقنا إليها سابقا نظرا لطبيعة هذا العقد، غير أن يمكن إعفاء الناقل من هذه المسؤولية.

¹ المادة 832 من القانون البحري.

² باعتباره يمثل الناقل.

³ عدلي أمير خالد، قواعد وأحكام عقد النقل البحري في ضوء قانون التجارة البحرية والمعاهدات والبروتوكولات الدولية، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر 2006، ص. 117.

الفرع الأول: قيام مسؤولية الناقل البحري للأشخاص

تقوم مسؤولية الناقل البحري للأشخاص في حالة الضرر الذي يصيب المسافرين والذي يؤدي إلى وفاة المسافر أو إلى إصابات جسمية. كما يعد الناقل مسؤولاً عن الضرر اللاحق بأمتهمة المسافرين (أمتعة العنبر أو السيارات) شريطة أن يقع الضرر أثناء الرحلة، وأن يكون ناتجاً عن خطأ أو إهمال الناقل أو تابعيه¹.

كما يتحمل الناقل مسؤوليته عن التأخير شرط أن يكون التأخير بسبب تقصير الناقل، وأن يتسبب هذا التأخير في ضرر جسيم للمسافر (مثلاً تفويت فرصة عمل). ولقد جاء في قرار للمحكمة العليا في قضية المؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين ضد "أ-ب ومن معه" بأن الناقل البحري للمسافرين مسؤول عن عدم برمجة سفينة في التاريخ المحدد في تذكرة السفر. وتتمثل حيثيات هذه القضية عندما صدر قرار عن مجلس قضاء عنابة بتاريخ 06 أكتوبر 2003 قضي بتأييد الحكم المستأنف، حيث أنّ المؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين وبتاريخ 20 جانفي 2004 طعنت بالنقض في قرار المجلس، كما قام المسافرون في 21 جويلية 2001 بالتقدم إلى مصالح المؤسسة بمرسلياً ولاحظوا عدم وجود سفينة لنقل المسافرين نحو المدينة المذكورة رغم شرائهم لتذاكر سفر تتضمن التاريخ المحدد، هذا ما جعل المحكمة العليا تقضي بقبول الطعن بالنقض شكال ورفضه موضوعاً، وبالتالي إقرار مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تنفيذه التزاماته التعاقدية².

الفرع الثاني: إعفاء الناقل البحري للأشخاص من المسؤولية

لا يعدّ الناقل مسؤولاً عن أمتعة المسافرين والمركبات المنقولة إذا كان الضرر ناتجاً عن أخطاء ملاحية تسبب فيها الرّبّان أو المرشد إلا في حالة إثبات العكس. كما لا يعدّ مسؤولاً عن فقدان المسافرين لنقوده والسندات والأشياء ذات القيمة كالمجوهرات إلا في حالة وجود اتفاق مكتوب وصريح على خلاف ذلك³.

¹ المادة 842 من القانون البحري.

² قرار رقم 347564 الصادر بتاريخ 12 جانفي 2005، عن المحكمة العليا، الغرفة البحرية، العدد 1، الجزائر، 2005، ص. 199-202.

³ المادة 846 من القانون البحري.

كما يمكن أن يعفى الناقل من مسؤوليته إذا أثبت أن الضرر اللاحق بالمسافر كان نتيجة إهمال هذا الأخير في حد ذاته، كأن يتضرر المسافر نتيجة عدم احترامه لتعليمات الناقل.

المبحث الثاني: عقد النقل البحري للبضائع

يخضع عقد النقل البحري للبضائع لأحكام المادة 738 وما بعدها من القانون البحري بالإضافة إلى أحكام اتفاقية بروكسيل (سالفة الذكر). ويعتبر هذا العقد من أهم عقود النقل لأنه يتعلّق بالتجارة الدولية والتي تساهم بشكل كبير في إنعاش الاقتصاد الوطني.

ويعرّف عقد النقل البحري للبضائع في المادة الأولى الفقرة ب من معاهدة بروكسل بأنه: "ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند شحن أو بأي وثيقة مماثلة تكون سند نقل البضائع بحراً، وكذلك ينطبق على سند شحن أو وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشاركة إيجار السفينة ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وحامل سند الشحن¹.

أما المادة 738 من القانون البحري فقد عرّفته بأنه: "يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة والمسماة أجر الحمولة".

وسنتعرّف على التزامات كل من أطراف العقد وإلى أحكام سند الشحن في هذا العقد، ثم سنتطرّق إلى قيام مسؤولية الناقل وحالات إعفائه منها.

المطلب الأوّل: التزامات الأطراف وأحكام سند الشحن

تتشابه التزامات أطراف عقد النقل البحري للبضائع مع باقي أنواع عقود نقل البضائع، غير أننا سنتطرّق كذلك إلى أحكام سند الشحن في هذا العقد لأهميته.

الفرع الأوّل: التزامات الأطراف

ونفرّق هنا بين التزامات الناقل والتزامات مرسل البضاعة

¹ نشير إلى أنّه قد يتضمّن هذا العقد علاقة ثنائية بين الشاحن والناقل عندما يكون الشاحن هو نفسه المرسل إليه، كما قد يتضمّن علاقة ثلاثية عندما يكون المرسل عليه شخصاً آخر.

أولاً: التزامات الناقل

يلتزم الناقل البحري بتقديم سفينة صالحة للملاحة، أي يجب أن تتوافر على شروط المتانة والسلامة بشكل يسمح لها بنقل البضاعة والقيام بالرحلة المقررة. ولقد حدّدت المادة 770 من القانون البحري التدابير التي يتعيّن على الناقل القيام بها قبل البدء في الرحلة وتتمثّل في:

- وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة،
- تزويدها بالتسليح والتجهيز والتموين بشكل مناسب،
- تنظيم وترتيب ووضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيه البضائع وجعلها بحالة جيدة لاستقبالها ونقلها وحفظها.

كما يلتزم الناقل برص وتحريم البضاعة، أي ترتيبها في السفينة بالطريقة الملائمة لنوع البضاعة من أجل وقايتها من الهلاك أو التلف أثناء الرحلة، ويجب عليه صيانتها وحراستها¹. والأصل أن يتم رص البضاعة داخل السفينة وليس في سطحها لتجنب تساقط الأمطار أو البلل بمياه البحر، وفي حالة الاتفاق على وضع البضاعة على سطح البحر يشترط أن يكون ذلك مدوّناً في سند الشحن².

ولقد حدّدت المادة 774 من القانون البحري الحالات التي يجوز فيها رص البضاعة على سطح السفينة وتتمثّل في:

- عندما يتم ذلك وفق الشروط التي لا تحد من أمن الرحلة وعندما يكون التحميل في هذه الحالة نظامياً ومتعارف عليه بوجه عام، ولقد جاء هذا الاستثناء استجابة لما تفرضه طبيعة بعض البضائع والتي تتطلب رصها على سطح السفينة كالمواد الخطرة أو البضائع ذات الحجم الكبير الذي لا يمكن رصها داخل السفينة،

¹ المادة 773 من القانون البحري.

² عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص. 129.

- يجوز الرص على السطح بعد إعلام الناقل للشاحن بذلك أو في حالة وجود اتفاق صريح بين الطرفين يسمح بتحميل البضاعة على سطح السفينة.

وأخيرا يلتزم الناقل بنقل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول متبعا في ذلك خط السير المتفق عليه، وألا يسلك طريقا آخر إلا لمبرر جدّي كحدوث عاصفة قوية أو إنقاذ سفينة أخرى في خطر، ولا يعد مخالفة لعقد النقل البحري أي تغيير للطريق من أجل إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك، ولا يعد الناقل في هذه الحالة مسؤولا عن أي خسارة أو ضرر ينجم عن ذلك¹.

ويقع على عاتق الناقل أيضا الالتزام بتنفيذ النقل على السفينة التي شحنت عليها البضائع منذ البداية غلا في حالة وجود ظروف طارئة دفعته لتغيير السفينة شريطة أن تكون هذه الأخيرة صالحة للملاحة البحرية ولنقل البضائع¹. وفي حالة توقف الرحلة لسبب ما يجوز للناقل القيام بمسافنة البضائع من سفينة إلى أخرى خلال توقف الرحلة، وتقع على عاتقه مصاريف المسافنة إلا في حالة ما إذا أبعده عنه مسؤولية توقف الرحلة البحرية، وفي كلتا الحالتين يحتفظ بأجرة الحمولة المقررة عن كامل الرحلة².

وبعد وصول السفينة إلى مكان الوصول المتفق عليه، يبدأ الناقل بعمليات فك وإنزال البضائع وفي حالة وقوع حادث مفاجئ يمنع الناقل من تفريغ البضاعة في ميناء الوصول في مدة معقولة، يمكنه تفريغ البضاعة في أقرب ميناء أو إرجاعها إلى ميناء التحميل³.

ويلتزم الناقل بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه القانوني أو من يمثله في الوقت المتفق عليه بناء على نسخة من سند الشحن⁴، وعندما يكون هذا الأخير اسميا فعلى الناقل تسليم البضاعة إلى الشخص المذكور اسمه في الوثيقة، أما إذا كان

1 المعتصم بالله الغرياني، مرجع سابق، ص. 191.

2 المادة 777 من القانون البحري.

3 المادة 781 من القانون البحري.

4 المادة 782 من القانون البحري.

موجهة لطلبة السنة أولى ماستر قانون خاص معمق

سند الشحن لأمر فلا يجوز في هذه الحالة تسليم البضاعة إلا للشخص الذي تكون الوثيقة لأمره أو لآخر مظهر إليه في حالة تداول الوثيقة، أما عندما تكون وثيقة الشحن لحاملها وجب تسليم البضاعة إلى الشخص الذي يقدم الوثيقة عند الوصول¹. ويحق للمرسل إليه معاينة البضاعة وفحصها².

وإذا تقدم عدة أشخاص يحملون سند الشحن لاستلام البضاعة فلا يحق للناقل في هذه الحالة تسليمها لأي منهم، بل عليه أن يودعها في مكان أمين على حساب المرسل إليه القانوني، وأن يخبر جميع المطالبين بها بما فيما ذلك الشاحن فوراً.

وإذا سلم الناقل البضاعة إلى المرسل إليه القانوني مقابل تسليم نسخة من سند الشحن فإن باقي النسخ الأخرى تفقد قيمتها ولا يعتد بها، وعلى الناقل أن يسمح للمرسل إليه أو من ينوب عنه قبل استلام البضاعة بالتحقق من أهمية وحالة البضاعة، كما عليه أن يتعاون مع المرسل إليه وأن يقدم له جميع التسهيلات من أجل تفتيش البضاعة والتحقق من عدد الطرود في حالتي الفقدان أو الضرر الأكيديين أو المفترضين، كما يمكن للناقل والمرسل عليه معاينة البضائع قبل تسليمها وذلك عن طريق خبراء وقع مصاريف الخبرة على عاتق الشخص صاحب الطلب³.

ثانياً: التزامات مرسل البضاعة

يلتزم مرسل البضاعة بتسليم البضاعة للناقل في التاريخ والمكان المتفق عليهما ويكون المرسل مسؤولاً عن تأخره في تسليم البضاعة، كما يلتزم بشحن البضاعة أي رفعها من على الرصيف بالأداة اللازمة ووضعها على السفينة دون رصّها وتحزيمها فيسمى في هذه الحالة "الشاحن"، كما يلتزم بتفريغها عند وصولها في ميناء الوصول، غير أنه يمكن الاتفاق على أن يقوم الناقل بعملية الشحن والتفريغ بدلاً من المرسل⁴.

1 المادة 784 من القانون البحري.

2 علي جمال الدين عوض، مرجع سابق، ص. 471.

3 المواد من 785 إلى 789 من القانون البحري.

4 المعتصم بالله الغرياني، مرجع سابق، ص. 195.

موجهة لطلبة السنة أولى ماستر قانون خاص معمق

كما يلتزم المرسل بدفع أجرة النقل المحددة من طرف الناقل، غير أنه يمكن الاتفاق على استحقاقها من طرف المرسل إليه. غير أنه لا تكون أجرة النقل مستحقة عن البضائع المفقودة من جراء الأخطار البحرية إلا في حالة ما إذا كان هذا الفقدان سببه عيب ذاتي للحزم الفاسد للبضاعة أو بسبب عمل منسوب للشاحن، وهذا ما نصت عليه المادة 798 من القانون البحري.

ونشير إلى أنه يحق للناقل رفض تسليم البضاعة والعمل على إيداعها لغاية دفع المرسل إليه ما هو مستحق عن عملية نقل هذه البضاعة، وكذلك عن المساهمة في الخسائر المشتركة وأجرة الإسعاف، أو تقديمه ضمانا بذلك¹.

الفرع الثاني: أحكام سند الشحن

يعدّ سند الشحن من أهم عناصر عقد نقل البضائع بصفة عامة لكن يكتسي أهمية أكبر في المجال البحري لتعلقه بالتجارة الدولية، وسنتعرّف أولاً على مفهومه ثمّ إلى أنواعه.

أولاً: مفهوم سند الشحن

يخضع سند الشحن لأحكام المادة 748 من القانون البحري الجزائري بالإضافة إلى اتفاقية بروكسيل، وهو عبارة عن وثيقة تصدر من الناقل إلى شاحن البضاعة بتسلّمه البضاعة التي ستنقل، يحرّر في نسختين إحداها للشاحن والأخرى للناقل.

كما عرّفته المادة الأولى الفقرة 7 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لسنة 1978 بأنه: "وثيقة تثبت انعقاد عقد النقل وتلقي الناقل للبضائع أو شحنه لها، ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة، وينشأ هذا التعهد عن وجود نص من الوثيقة يقضي بتسليم البضائع لأمر شخص معين"².

¹ المادة 792 من القانون البحري.

² يوسف يوسف حسن، النقل والشحن والتأمين البحري في ضوء القانون الدولي، المركز القومي للإصدارات القانونية، مصر، 2013، ص. 132.

موجهة لطلبة السنة أولى ماستر قانون خاص معمق

بعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو من يمثله بناء على طلب الشاحن بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيودا بهوية أطراف والبضائع الواجب نقلها، وعناصر الرحلة الواجب إتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها¹.

ويتضمن سند الشحن جميع البيانات المتعلقة بالناقل والمرسل إليه وبنية السفينة بالإضافة إلى مكان الشحن والتفريغ وصفات البضاعة المشحونة، إذ نصّت المادة 752 من القانون البحري على ضرورة تضمّن وثيقة الشحن للآتي:

- العلامات الرئيسية والضرورية للتعريف بالبضائع على الحالة المقدمة فيها كتابيا من قبل الشاحن قبل البدء بتحميل هذه البضائع، إذا كان طبع أو ختم هذه العلامات واضحا وبأي شكل كان وعلى كل قطعة من البضاعة أو تحزيمها،
- عدد الطرود والأشياء وكميتها ووزنها كما قدّمت كتابة من قبل الشاحن، وذلك حسب كل حالة،
- الحالة والتكليف الظاهران للبضاعة.

ويعدّ سند الشحن وسيلة لإثبات عملية الشحن وليس شرطا شكليا لانعقاد عقد النقل².

وقد يكون سند الشحن إسميًا يصدر باسم شخص معيّن فيتداول في هذه الحالة بحوالة الحق، كما يمكن أن يكون إذنيا أي لإذن (لأمر) شخص معيّن فيتداول عن طريق التظهير، ويمكن أيضا أن يكون لحامله أي لحامل السند فيتداول في هذه الحالة بمجرد المناولة.

ورغم أنّ المشرع الجزائري لم يحدد عدد النسخ التي يجب أن تحرر منها وثيقة الشحن واكتفى بالنص على التزام الناقل أو من يمثله بتزويد الشاحن بنسخ مماثلة عن وثيقة الشحن التي يراها هذا الأخير ضرورية، كما يجب أن ترفق البضاعة على متن السفينة بنسخة عن وثيقة الشحن، غير أنّه من الضروري

¹ المادة 748 من القانون البحري.

² باعتبار أنّ هذا العقد هو من العقود الرضائية التي لا تتطلب الشكلية.

موجهة لطلبة السنة أولى ماستر قانون خاص معمق

تحرير سند الشحن من ثلاث نسخ تسلّم إحداها للشاحن يبعث بها إلى المرسل إليه لاستلام البضاعة، والأخرى للناقل لتسليمها للسلطات في حال طلبها منه، وترفق الثالثة مع البضاعة أي تسلّم إلى ربّان السفينة¹.

ولا يمكن الاحتجاج بالبيانات الواردة في كل النسخ إلا إذا كانت متطابقة، وهذا ما يفهم من المادة 762 من القانون البحري والتي تنص على أنه: "إذا اختلفت نسخ وثيقة الشحن، لا يمكن لكل طرف أن يتمسك بالبيانات المدرجة في النسخة التي يحملها إلا إذا كانت هذه البيانات واردة أيضا في النسخة الموجودة بين يدي الطرف الآخر.

ثانيا: أنواع سند الشحن

نفرّق بين سند الشحن النظيف وسند الشحن غير النظيف:

1- سند الشحن النظيف:

يقصد به سند الشحن الذي يحتوي على معلومات صحيحة من طرف الشاحن.

2- سند الشحن غير النظيف:

يقصد به سند الشحن الذي يحتوي على بعض التحفظات من طرف الناقل حماية له، ففي حالة شكّ الناقل من صحة المعلومات المقدّمة من طرف الشاحن (مثلا المعلومات المتعلقة بوزن البضاعة أو نوعها)، يجوز للناقل في هذه الحالة تدوين بعض التحفظات في سند الشحن كأن يدرج مثلا عبارة (بضاعة مجهولة الوزن) أو عبارة (حسب قول الشاحن)، حيث يتعدّر على الناقل أحيانا التأكد من وزن البضاعة فيدرج تحفظا عند شكّه.

وتؤثّر هذه التحفظات المدرجة من طرف الناقل على ثقة سند الشحن، ولذلك ومن أجل تفادي سند الشحن غير النظيف قد يتفق الشاحن مع الناقل على منحه سند شحن نظيف (خالي من التحفظات) مقابل ورقة ضمان (خطاب الضمان)، تتضمن كافة التحفظات مع تعهد الشاحن وتنازله عن قيام مسؤولية

¹ بوكعبان العربي، الوافي في القانون البحري، دار هومة، الجزائر، 2020، ص. 223.

الناقل في حالة وجود نقص أو تلف في البضاعة. وبالتالي يضمن الشاحن للناقل عدم قيام مسؤوليته في حالة عدم صحة البيانات بمقتضى خطاب الضمان.

ويحتجّ بخطاب الضمان بين الناقل والشاحن فقط، ولا قيمة له في مواجهة الغير.

وتسمح اتفاقية بروكسيل لسنة 1924 للناقل بإدراج التحفظات في حالتين فقط من أجل تفادي تعسف الناقل وهما: في حالة شكّه وفي حالة عدم توفره على الوسائل للتأكد من صحة المعلومات.

ثالثا: حجية سند الشحن

لقد كان سند الشحن عند نشأته مجرد إيصال من الناقل من أجل إتمام عملية شحن البضائع، ثم تطوّر وأصبح أداة لإثبات عقد النقل المبرم بين الناقل والشاحن لذلك يجب إدراج كل البيانات المتعلقة بالبضاعة والسفينة التي ستنقلها¹.

تعتبر حجية سند الشحن في الإثبات مطلقة في صالح الغير (مثلا في صالح المرسل إليه إذا كان شخصا آخر غير المرسل)، بينما تعدّ حجّيته غير مطلقة في الإثبات بالنسبة لأطراف العقد أي يمكن إثبات عكسها بالكتابة أو ما يقوم مقامها.

1- حجية سند الشحن في الإثبات في العلاقة بين الناقل والشاحن:

يشكّل سند الشحن حجّة في العلاقة بين الناقل ومرسل البضاعة في إثبات جميع البيانات المدوّنة فيه، حيث لا تثار مسؤولية الناقل إلا في حالة هلاك أو تلف البضاعة أثناء نقلها أو عن التأخير في تسليمها، بينما يعتبر الشاحن مسؤولا عن صحة البيانات المتعلقة بالبضاعة المشحونة² غير أنّها تعتبر حجّية نسبية وليست مطلقة إذ يمكن إثبات عكس ما تم الاستدلال به في سند الشحن من بيانات³.

¹ بوقادة عبد الكريم، القوة الثبوتية لسند الشحن البحري في القانون الجزائري، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، المجلد الثاني، العدد الرابع، جامعة مسيلة، الجزائر، 2017، ص. 172.

² المرجع نفسه، ص. 174.

³ علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، مصر، 1987، ص. 420.

موجهة لطلبة السنة أولى ماستر قانون خاص معمق

وعليه يمكن للطرفين إثبات بأن البضاعة المشحونة لا تتطابق مع المواصفات المدونة في سند الشحن، أو عدم صحة البيانات التي تضمّمها السند. ويجوز للأطراف إثبات ذلك بكافة طرق الإثبات عملاً بمبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية¹.

غير أنه يرى جانب من الفقه ضرورة تقييد الإثبات من خلال اللجوء إلى الإثبات بالكتابة فقط أو ما يقوم مقامها كالإقرار أو خطاب الضمان².

وبالتالي نفرّق في هذه الحالة بين ما إذا كان الإثبات في مواجهة الناقل أو في مواجهة الشاحن، فإذا كان الإثبات في مواجهة الناقل فيجوز في هذه الحالة إثبات العكس بجميع طرق الإثبات عملاً بمبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية باعتبار أنّ الناقل يعد تاجراً، أما إذا كان الإثبات في مواجهة الشاحن غير التاجر فلا يجوز للناقل إثبات عكس ما جاء في سند الشحن إلاً بالكتابة أو ما يقوم مقامها من الإقرار أو اليمين عملاً بأحكام القانون المدني³.

2- حجية سند الشحن في الإثبات في مواجهة الغير:

يعدّ من الغير كلّ شخص له مصلحة من عملية الشحن فقد يكون الغير هو المرسل إليه في حالة ما إذا لم يكن هو نفسه المرسل، والمؤمن على البضاعة باعتباره أجنبي عن العلاقة التعاقدية، ويشكّل سند الشحن حجة مطلقة في الإثبات في مواجهة الغير حسن النية، حيث أنّ البيانات الواردة في سند الشحن لها حجية مطلقة في الإثبات لصالح الغير مع تمسك بها الغير لمصلحته في مواجهة أطراف السند، أي الشاحن والناقل أو كليهما. ويمكن للغير إثبات ذلك العكس بكل طرق الإثبات بما في ذلك القرائن والبيّنة. أمّا إذا كان هذا الغير سيّء النية كأن يكون عالماً بعدم صحة البيانات الواردة في سند الشحن، فيجوز للناقل أو الشاحن في هذه الحالة إقامة الدليل على عكس ما ورد في سند الشحن⁴.

1 كمال مصطفى طه، مرجع سابق، ص. 112.

2 علي جمال الدين عوض، مرجع سابق، ص. 465.

3 وهيب الأمير، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2008، ص. 177.

4 أحمد محمد خليل، التقنين البحري، المكتب الجامعي الحديث، مصر، 2010، ص. 351.

ويكمن الهدف من جعل قوة سند الشحن مطلقة في مواجهة الغير في تعزيز الثقة به، الأمر الذي سيمكّن الشاحن من تداوله للغير عند بيع البضاعة دون صعوبات، فيما لو لم تكن له هذه القيمة في الإثبات¹.

المطلب الثاني: قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع والإعفاءات الواردة عليها

كباقي أنواع عقود النقل، يتحمّل الناقل البحري للبضائع مسؤوليته في حالات معينة ويعفى منها في حالات أخرى.

الفرع الأول: قيام مسؤولية الناقل

نصّت المادة 802 من القانون البحري الجزائري على أحكام قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع، وذلك في حالة الأضرار اللاحقة بالبضاعة المشحونة كهلاكها أو تلفها، غير أنه في الواقع يكون هناك تسامح بالنسبة لنقص كمية بعض البضائع نظرا لطبيعتها، كالحبوب التي قد تؤدي الرياح إلى تناثرها.

كما تقوم مسؤوليته في حالة تأخره في تسليم البضاعة في الوقت المتفق عليه.

الفرع الثاني: الإعفاءات الواردة على مسؤولية الناقل

نصت المادة 803 من القانون البحري الجزائري على الحالات القانونية التي يعفى فيها الناقل البحري للبضائع من مسؤوليته وتمثّل في:

أولاً: عدم صلاحية السفينة للملاحة إذا كانت ملكا للغير

إذ يقع على عاتق الناقل البحري إجراء عملية النقل في سفينة صالحة للملاحة، غي أنه قد لا يكون الناقل مالكا للسفينة بل مجرد مستأجر فلا يتحمّل في هذه الحالة مسؤوليته، لكن يجب أن يثبت أنه اتخذ جميع التدابير اللازمة².

¹ المرجع نفسه، ص. 351.

² مثلا وجود عيب خفي في السفينة لم يكتشفه أثناء استئجارها.

ثانيا: خطأ الغير

فالناقل البحري ليس مسؤولا عن الأخطاء التي يرتكبها الغير كالأخطاء الملاحية التي يقوم بها الربان أو المرشد أثناء إرشاده للسفينة أو أخطاء التابعين.

ثالثا: القوة القاهرة

تنتقي مسؤولية الناقل عما يلحق بالبضاعة من هلاك أو نقص أو تلف إذا كان ذلك راجعا إلى القوة القاهرة أو حادث مفاجئ لا يد له فيه، ويرجع إعفاء الناقل من التزامه بسبب القوة القاهرة للقواعد العامة المنصوص عليها في المادة 176 من القانون المدني.

وعليه يعفى الناقل من مسؤوليته في حالة قيام الضرر بسبب القوة القاهرة كالحريق أو إغلاق الموانئ¹ أو حوادث البحر التي يكون فيها الناقل ملزما بعملية الإنقاذ البحري، شريطة ألا يكون للناقل يد في تسبب الضرر.

رابعا: أخطاء الشاحن (المرسل)

فلا يتحمل الناقل المسؤولية عن الأخطاء التي يرتكبها مرسل البضاعة كعدم تقديمه للبيانات الحقيقية أو وجود عيب خفي في البضاعة أو في حالة عدم حزمه وتغليفه للبضاعة بالشكل الذي يتناسب مع طبيعتها، وقد تطرقنا إلى هذا في عنصر سند الشحن غير النظيف.

وتنص المادة 811 من القانون البحري الجزائري على عدم إمكانية الاتفاق على إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية في حالات معينة تتمثل في:

¹ مثلما حدث في ظل جائحة كورونا أين تم غلق الموانئ وتجميد عمليات النقل.

موجهة لطلبة السنة أولى ماستر قانون خاص معمق

- إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل والناجمة عن المواد 770 و773 و780 و802 و803 و804 من القانون البحري، فلا يجوز مثلا إدراج بند في عقد النقل البحري للبضائع يحد من مسؤولية الناقل أو يستبعدا بالنسبة لالتزامه بتوفير سفينة صالحة للملاحة البحرية، أو التزامه بالعناية بالبضاعة وحراستها وأيضا مسؤولياته عن الأضرار والخسائر التي تلحق بالبضاعة

- تحديد مسؤولية الناقل بمبلغ يقل عما حددته المادة 805 من القانون البحري ماعدا في الحالة المذكورة في المادة 808 من نفس القانون.

- منح الناقل الاستفادة من التأمين على البضائع.

غير أنّ المادة 812 من ذات القانون تسمح بتحديد المسؤولية أو التعويض بالنسبة للمدة الواقعة بين استلام البضاعة من طرف الناقل إلى غاية البدء في تحميلها على السفينة وحتى نهاية تفريغها وتسليمها، وكذلك في حالة نقل الحيوانات أو البضائع على سطح السفينة.

لكن ما مدى قيام مسؤولية الناقل عند النقل المتعاقب؟

يقصد بالنقل المتعاقب أو المتتابع عملية النقل التي يقوم بها بتنفيذها عدد من الناقلين وعلى مراحل متلاحقة، إذ يتولى كل ناقل بتنفيذ جزء من عملية النقل عقب الآخر على التتابع. وقد تتم عملية النقل بوسيلة نقل واحدة بالنسبة لجميع الناقلين¹.

ولقد تطرّق المشرّع الجزائري إلى أحكام مسؤولية الناقلين في النقل المتعاقب بموجب المادة 49 منه، إذ يكون أوّل الناقلين وآخرهم مسؤولين بالتضامن فيما بينهما تجاه المرسل أو المرسل إليه عن مجموع النقل وضمن نفس الشروط المترتبة فيما لو قام كل منهما بتمام النقل. ويعد كل من الناقلين الوطاء تجاه

¹ كاستعمال القطار من طرف جميع الناقلين.

المرسل والمرسل إليه وكذلك تجاه أول وآخر ناقل مسؤولاً عن الضرر الحاصل بالنسبة التي قطعها.

غير أنه يجدر بنا تمييز النقل المتعاقب عن النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع، إذ يقصد بهذا الأخير عملية النقل التي تتعدد فيها وسائل النقل فتسمى العملية في هذه الحالة بالنقل "المختلط" كأن يتم النقل برّاً بالقطار ثم جوّاً بالطائرة ثم بحراً بالسفينة، وجدير بالذكر أنّ أحكام النقل متعدد الوسائط تطبّق على نقل البضائع فحسب¹.

ولقد عرّفت المادة الأولى في فقرتها الثانية من اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط متعهد النقل متعدد الوسائط بأنه: " كل شخص يبرم بالأصالة عن نفسه أو عن طريق شخص آخر ينوب عنه عقد النقل متعدد الوسائط، ويتصرّف بموجب هذا العقد بصفته أصيلاً، لا بالوكالة أو بالنيابة عن المرسل أو الناقلين المشتركين في عمليات النقل متعدد الوسائط، ويتحمّل مسؤولية تنفيذ العقد"².

ويعرّفه البعض بأنه: " الشخص الذي يتعاقد مع الناقلين المشتركين في النقل متعدد الوسائط، ويتولى إصدار سند شحن واحد يتضمن جميع مراحل النقل المشترك، ويكون مسؤولاً أمام أصحاب البضاعة في كل مراحل النقل المشترك."³

كما عرّفته اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع سنة 1980 هذا النوع من النقل في مادتها الأولى في فقرتها الأولى: "يعني النقل الدولي متعدد الوسائط نقل بضائع بواسطة مختلفتين مختلفتين على الأقل من وسائل النقل، على أساس عقد نقل متعدد الوسائط من مكان في بلد ما يأخذ فيه متعهد النقل متعدد الوسائط البضائع في عهده إلى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر"⁴.

¹ محمد توفيق بطاح، مرجع سابق، ص. 116.

² حريز أسماء وميراوي فوزية، مرجع سابق، ص. 120.

³ فادية محمد إسماعيل، سند الشحن المباشر وأثره على النقل المتعدد الوسائط للبضائع، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2018، ص. 156.

⁴ أحمد محمد خليل، مرجع سابق، ص. 360.

موجهة لطلبة السنة أولى ماستر قانون خاص معمق

ومن هنا يتضح لنا أن الاتفاقية أخذت بمعياريين أساسيين في تحديد مفهوم النقل متعدد الوسائط ألا وهما: المعيار الجغرافي ومعياري تعدد وسائل النقل. إذ يجب يأخذ متعهد النقل متعدد الوسائط البضائع في عهده من مكان في دولة معينة من أجل نقلها إلى دولة أخرى وألا يتعلّق الأمر بالنقل الداخلي شريطة أن يكون مكان شحن البضاعة أو تسليمها في دولة متعاقدة في الاتفاقية، كما يشترط الاستعانة بوسيلتين على الأقل لنقل البضاعة.

أما اتفاقية وارسو لسنة 1929 فقد استعملت مصطلح "النقل المشترك" للدلالة على تنوع وسائل النقل، إذ نصت في المادة 32 منها في فقرتها الأولى على أنه: "عمليات النقل المشترك هي التي يتم جزء منها بطريق الجو وآخر منها بأية وسيلة أخرى للنقل، حينئذ لا تسري أحكام هذه الاتفاقية إلا على النقل الجوي".

كما تطرقت اتفاقية جنيف لنقل البضائع بالطريق البري لسنة 1956 (CMR) بدورها إلى النقل المشترك فنصت في المادة الثانية منها في فقرتها الأولى على أنه: "إذا نُقلت المركبة التي تحتوي على البضاعة في جزء من الرحلة عبر الممرات المائية الداخلية أو السكك الحديدية أو بطريق البحر أو الجو، دون أن تفرغ البضاعة من المركبة، فإن نصوص هذه الاتفاقية تطبق على كل أجزاء الرحلة".

ويختلف النقل متعدد الوسائط عن مصطلح النقل المتتابع أو ما يسمى كذلك بالنقل المتعاقب، إذ يتمثل هذا الأخير في القيام بعملية نقل البضائع من قبل عدة ناقلين مستقلّين عن بعضهم البعض في وسيلة نقل واحدة، على عكس النقل متعدد الوسائط الذي يركز على استعمال وسيلتين فأكثر من وسائل النقل، كأن تتم عملية النقل الأولى بالسفينة عبر البحر، ثم تتم العملية الثانية برّا عبر السكة الحديدية¹.

وعليه يشترط أن تتم عملية النقل متعدد الوسائط باستخدام وسيلتين مختلفتين على الأقل وأن يكون ذلك بين بلدين مختلفين وهو ما يعرف بالنقل الدولي للبضائع، مع ضرورة إصدار وثيقة نقل واحدة لتغطية كافة مراحل عملية النقل،

¹ أيمن النحراوي، الأسطول التجاري البحري، مركز اسكندرية للكتاب، مصر، 2008، ص. 142.

موجهة لطلبة السنة أولى ماستر قانون خاص معمق

كما يتولى مسؤولية وصول البضاعة خلال مراحل النقل المختلفة شخصا واحدا يعد هو المسؤول أمام أصحاب البضاعة عن أي هلاك أو تلف يلحق بها أو عن التأخير في تسليمها¹.

ويقوم متعهد النقل عند تسلمه للبضاعة بإصدار وثيقة نقل دولي متعدد الوسائط، والجدير بالذكر أنّ النقل الدولي متعدد الوسائط لا يرد إلا على البضاعة دون الأشخاص².

أما المشرع الجزائري فقد نص على النقل متعدد الوسائط في المادة الثالثة من المرسوم 82-148 المتضمن التدابير المتعلقة بممارسة أعمال النقل البري تحت تسمية "النقل المختلط المتعدد الكيفيات"،³ ثم بموجب المادة 19 من القانون 88-17 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه تحت تسمية "النقل المشترك متعدد الوسائط"⁴.

وحسب المادة 14 من اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط يعتبر متعهد النقل مسؤولا عن البضائع المرسلة من تاريخ استلامها إلى غاية تسليمها، كما يسأل متعهد النقل متعدد الوسائط عن الخسائر اللاحقة بالبضاعة سواء من خلال هلاكها أو تلفها أو في حالة تأخره في تسليمها في الوقت المحدد، إلا في حالة إثبات سبب الضرر والذي يجب أن يكون خارجا عن إرادة متعهد النقل⁵.

وعندما يجتمع الخطأ أو إهمال متعهد النقل متعدد الوسائط أو أحد تابعيه مع سبب آخر لهلاك أو تلف البضائع أو التأخير في تسليمها، فإنّ متعهد النقل لا يسأل في هذه الحالة إلا في حدود هذا الهلاك أو التلف أو التأخير المنسوب لهذا الخطأ أو الإهمال، شريطة إثبات عدم ارتكابه الخطأ أو الإهمال⁶.

¹ المرجع نفسه، ص. 120.

² حريز أسماء وميراوي فوزية، مرجع سابق، ص. 117.

³ المؤرخ في 17 أبريل 1982، ج. ر. الصادرة في 20 أبريل 1982، ع. 16.

⁴ المؤرخ في 10 ماي 1988، ج. ر. الصادرة في 11 ماي 1988، ع. 19.

⁵ هذا ما أكدته المادة 16 من اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط.

⁶ المادة 17 من الاتفاقية.

الخاتمة:

يسمح مقياس عقود النقل للطالب بالتعرف على أحكام عقود النقل بشتى أنواعها (البري، الجوي والبحري) وكذا أحكام المسؤولية في هذه العقود وحالات الإعفاء منها سواء القانونية أو الاتفاقية.

كما يسهّل هذا المقياس على الطالب القانوني الولوج إلى المجال العملي في إطار عقود نقل البضائع باعتبارها الأكثر رواجاً وأهمية في مجال التبادلات التجارية، لاسيما تعرّفه على أحكام سن الشحن الذي يشكّل الركيزة الأساسية في عقود نقل البضائع باعتباره الوثيقة التي تثبت قيام المسؤولية من عدمها.

قائمة المصادر والمراجع:

❖ القوانين:

- الأمر رقم 74-15 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار المؤرخ في 30 جانفي 1974، ج. ر. الصادرة في 19 فيفري 1974، ع. 15.
- المرسوم 82-148 المتضمن التدابير المتعلقة بممارسة أعمال النقل البري تحت تسمية "النقل المختلط المتعدّد الكيفيات المؤرخ في 17 أفريل 1982، ج. ر. الصادرة في 20 أفريل 1982، ع. 16.
- القانون 88-17 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه تحت تسمية "النقل المشترك متعدد الوسائط المؤرخ في 10 ماي 1988، ج. ر. الصادرة في 11 ماي 1988، ع. 19.
- القانون رقم 90-35 المتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية المؤرخ في 25 ديسمبر 1990، ج. ر. الصادرة في 26 ديسمبر 1990، ع. 56.
- المرسوم التنفيذي رقم 94-231 المحدد لشروط مهنتي وسيط الشحن ووكيل نقل البضائع وكيفياتهما المؤرخ في 27 جوان 1994، ج. ر. الصادرة في 30 أوت 1994، ع. 50.

موجهة لطلبة السنة أولى ماستر قانون خاص معمق

- المرسوم التنفيذي رقم 96-39 المؤرخ في 15 جانفي 1996 الذي يتضمن تعريفه نقل الركاب برا (خدمة الركاب)، ج. ر. الصادرة في 17 جانفي 1996، ع. 04.
- القانون رقم 98-06 المتعلق بالطيران المدني المؤرخ في 27 يونيو 1998، ج. ر. الصادرة في 28 يونيو 1998، ع. 48.
- القانون رقم 01-13 المعدل والمتمم للقانون رقم 11-09 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه المؤرخ في 07 أوت 2001، ج. ر. الصادرة في 08 أوت 2001، ع. 44.
- المرسوم التنفيذي رقم 05-473 المحدد لشروط تنظيم نشاطات مساعدي نقل البضائع عبر الطرقات وكيفيات ممارستها المؤرخ في 13 ديسمبر 2005، ج. ر. الصادرة في 14 ديسمبر 2005، ع. 81.
- القانون رقم 11-09 المتعلق بتوجيه النقل البري وتنظيمه الصادر بتاريخ 05 يونيو 2011، ج. ر. المؤرخة في 08 يونيو 2011، ع. 32.
- القانون رقم 15/14 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني المؤرخ في 15 يوليو 2015، ج. ر. الصادرة في 29 يوليو 2015، ع. 41.
- المرسوم التنفيذي رقم 16-175 الذي يحدد شروط وكيفيات تطبيق حقوق ركاب النقل الجوي العمومي المؤرخ في 14 يونيو 2016، ج. ر. الصادرة في 19 يونيو 2016، ع. 36.
- المرسوم التنفيذي رقم 20-69 المتعلق بتدابير الوقاية من انتشار وباء كورونا (كوفيد 19) ومكافحته المؤرخ في 21 مارس 2020، ج. ر. الصادرة في 19 فيفري 2020، ع. 09.
- المرسوم التنفيذي رقم 20-348 المحدد لشروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري، المؤرخ في 23 نوفمبر 2020، ج. ر. الصادرة في 03 ديسمبر 2020، ع. 72.

❖ المراجع

❖ الكتب باللغة العربية:

-
- عبد الفضيل محمد أحمد، العقود التجارية، دار الفكر والقانون، مصر، 2010.
 - فادية محمد إسماعيل، سند الشحن المباشر وأثره على النقل المتعدد الوسائط للبضائع، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2018
 - وهيب الأمير، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2008.
 - محمد فهمي الجوهري، القانون التجاري، العقود التجارية، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2003،
 - غسان الربضي، مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2008.
 - محمود سمير الشرقاوي، محاضرات في القانون الجوي، دون دار نشر، مصر، 1979.
 - عبد الرحمان محمد الشريف، مسؤولية الناقل في عقد النقل البري، دار النهضة العربية، مصر، 2006.
 - بوكعبان العربي، الوافي في القانون البحري، دار هومة، الجزائر، 2020.
 - محمد فريد العريني، القانون الجوي للنقل الداخلي والدولي، دار المطبوعات الجامعية، مصر، 1999.
 - محمد فريد العريني وهاني محمد دويدار، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2003.
 - عزيز العكيلي، الوسيط في شرح التشريعات التجارية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008.
 - المعتصم بالله الغرياني، العقود التجارية، دار الفكر الجامعي، مصر، 2001.
 - محمد صبري السعدي، شرح القانون المدني الجزائري: النظرية العامة للالتزامات، الجزائر، دار الهدى، الجزائر، 2004.
 - عبد الحميد الشواربي، القانون التجاري، العقود التجارية، منشأة المعارف، الاسكندرية، مصر، د.س.ش

موجهة لطلبة السنة أولى ماستر قانون خاص معمق

- سمير جميل حسين الفتلاوي، العقود التجارية الجزائرية، د. ط. ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2001
- محمد السيد الفقي، العقود التجارية، ط. 1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2011.
- سميحة القليوبي، الوسيط في شرح قانون التجارة المصري، دار النهضة العربية، مصر، 2007.
- أيمن النحراوي، الأسطول التجاري البحري، مركز اسكندرية للكتاب، مصر، 2008.
- محمود مختار بريري، قانون المعاملات التجارية، دار النهضة العربية، مصر، 1996.
- محمد توفيق بطاح، الوكالة بالعمولة للنقل، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع، عمان، 2017.
- سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل وفقا لقانون التجارة رقم 17 لسنة 1999، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2003.
- يوسف يوسف حسن، النقل والشحن والتأمين البحري في ضوء القانون الدولي، المركز القومي للإصدارات القانونية، مصر، 2013.
- حريز أسماء وميراوي فوزية، الوجيز في قانون النقل الدولي للبضائع، دار متون للنشر، الجزائر، 2018.
- حمد الله محمد حمد الله، الوكيل بالعمولة للنقل (دراسة مقارنة بين القانون المصري والفرنسي)، دار النهضة العربية، مصر، 1992.
- عدلي أمير خالد، قواعد وأحكام عقد النقل البحري في ضوء قانون التجارة البحرية والمعاهدات والبروتوكولات الدولية، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2006.
- عدلي أمير خالد، قواعد وأحكام عقد النقل البري في ضوء قانون التجارة الجديد، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، مصر، 2006.
- أحمد محمد خليل، التقنين البحري، المكتب الجامعي الحديث، مصر، 2010.

موجهة لطلبة السنة أولى ماستر قانون خاص معمق

- هاني دويدار، النقل البحري والجوي، منشورات حلبي الحقوقية، بيروت، 2008.
- أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، مصر، 1980.
- عيسى غسان ربضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع للأشخاص وأمتعتهم دراسة مقارنة، دار الثقافة، عمان، 2008.
- زراوي فرحة صالح، الكامل في القانون التجاري الجزائري: الأعمال التجارية -التاجر- الحرفي- الأنشطة التجارية المنظمة- السجل التجاري، ابن خلدون للنشر والتوزيع، الجزائر، 2003.
- فوزي محمد سامي، محمد فواز المطالقة، شرح القانون التجاري، ط. 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008.
- مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك، د.ط، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، مصر، 2010.
- علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، مصر، 1987.
- علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، مصر 1992.
- نادية محمد عوض، مسؤولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع، دار النهضة العربية، مصر، 1998.
- هشام فضلي، مسؤولية الناقل الجوي، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2005.
- نادية فضيل، الأوراق التجارية في القانون الجزائري، ط 14، دار هومة الجزائر، 2013.
- مراد منير فهيم، القانون التجاري- العقود التجارية وعمليات البنوك-، منشأة المعارف، الاسكندرية، مصر، 1982.
- علي فيلاي، الالتزامات- النظرية العامة للعقد، ط. 2، موفم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2005.

-
- أحمد محرز، القانون التجاري الجزائري- العقود التجارية-، دار النهضة العربية، بيروت، لبنان، 1981.
 - محمود محمد، لنقل البحري، النقل البري، النقل الجوي: دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية والاتفاقيات الدولية والاجتهادات القضائية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، مصر، 2014
 - عمر خالد مصطفى، عقد النقل في الفقه الإسلامي دراسة مقارنة، ط 1، دار النفائس، عمان، الأردن، 2010.
 - حسن طالب موسى، القانون الجوي الدولي، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الاسكندرية، مصر، 2005.
 - علي حسن يونس، عقد النقل، د. ط، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، 1965.
 - علي حسن يونس، العقود التجارية، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، 1970.

❖ الكتب باللغة الأجنبية:

- P. BONASSIES et C. SCAPEL, Traité de droit maritime, L.G.D.J., France, 2006.
- Pierre BRUNAT, Lamy de transport, France, éd. Lamy, France, 1998.
- D. DISCAZEAUX, La force majeure en droit des contrats, Dalloz, France, 2018.
- D. GUEVEL, Droit de commerce et des affaires, 3ème édition, L.G.D.J., France, 2007.
- D. LEGEAI, Droit commercial et des affaires, Dalloz, France, 2000.
- R. RENE et P. EMMANUEL, Droit maritime, Dalloz, France, 1997.

- George RIPERT et René ROBLOT, Traité de droit commercial, Tome 2, 14 ème édition, Paris, France, 1996.
- René RODIERE, Droit des transports : transports terrestres et aériens, 2 ème édition, Sirey, France, 1977.
- A. ZAHI, Droit des transports, Tome 1, O.P.U, Alger, Algerie, 1991.

❖ المقالات باللغة العربية:

-بوقادة عبد الكريم، القوة الثبوتية لسند الشحن البحري في القانون الجزائري، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، المجلد الثاني، العدد الرابع، جامعة مسيلة، الجزائر، 2017، ص ص. 165-174.
-فايزة سيف الدين، "الوباء وتعامل قطاع التأمين مع آثاره"، مجلة الرائد العربي، دمشق، 2020، مجلد 02، العدد 95، ص ص. 03-16.

❖ المقالات باللغة الأجنبية:

- L. LANDIVAUX, " Contrats et coronavirus : un cas de force majeure ?", revue Dalloz actualité, France, 2020, n° 05, p p. 08- 19.

الفهرس:

1	مقدمة:
2	فصل تمهيدي: الأحكام العامة لعقد النقل
2	المبحث الأول: النظام القانوني لعقد النقل
2	المطلب الأول: مفهوم عقد النقل
3	المطلب الثاني: خصائص عقد النقل
3	الفرع الأول: عقد إذعان
3	الفرع الثاني: عقد رضائي
3	الفرع الثالث: عقد معاوضة
4	الفرع الرابع: عقد ملزم للجانبين
4	الفرع الخامس: عقد تجاري
4	المبحث الثاني: تكوين عقد النقل
4	المطلب الأول: شروط انعقاد عقد النقل
4	الفرع الأول: الشروط الموضوعية لعقد النقل
6	الفرع الثاني: الشروط الشكلية لعقد النقل
6	المطلب الثاني: أطراف عقد النقل
6	الفرع الأول: الأطراف الرئيسيين
8	الفرع الثاني: الوكيل بالعمولة للنقل
20	الفصل الأول: عقد النقل البري
21	المبحث الأول: عقد النقل البري للأشخاص
22	المطلب الأول: أطراف عقد النقل البري للأشخاص والتزاماتهم
22	الفرع الأول: أطراف عقد النقل البري للأشخاص
23	الفرع الثاني: التزامات أطراف عقد النقل البري للأشخاص
28	المطلب الثاني: أحكام مسؤولية الناقل البري للأشخاص

28.....	الفرع الأول: قيام مسؤولية الناقل البري للأشخاص
31.....	الفرع الثاني: إعفاء الناقل من المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البري للأشخاص
34.....	المبحث الثاني: عقد النقل البري للبضائع
35.....	المطلب الأول: تنفيذ عقد النقل البري للبضائع
35.....	الفرع الأول: أطراف عقد النقل البري للبضائع
37.....	الفرع الثاني: التزامات أطراف عقد النقل البري للبضائع
46.....	المطلب الثاني: أحكام معاهدة عقد النقل الدولي للسلع على الطرق
46.....	الفرع الأول: إبرام معاهدة عقد النقل الدولي للسلع على الطرق
46.....	الفرع الثاني: مضمون المعاهدة
49.....	المبحث الثاني: إعفاء الناقل من المسؤولية في عقد النقل البري للبضائع
49.....	المطلب الأول: الإعفاء القانوني من مسؤولية الناقل البري للبضائع
50.....	الفرع الأول: القوة القاهرة
50.....	الفرع الثاني: العيب الذاتي للبضاعة
50.....	الفرع الثالث: خطأ المرسل أو المرسل إليه
51.....	المطلب الثاني: الإعفاء الاتفاقي من مسؤولية الناقل البري للبضائع
53.....	الفصل الثاني: عقد النقل الجوي
53.....	المبحث الأول: عقد النقل الجوي للأشخاص
55.....	المطلب الأول: التزامات أطراف عقد النقل الجوي للأشخاص
55.....	الفرع الأول: التزامات الناقل الجوي للأشخاص
60.....	الفرع الثاني: التزامات المسافرين في عقد النقل الجوي
61.....	المطلب الثاني: إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية
61.....	الفرع الأول: القوة القاهرة
67.....	الفرع الثاني: خطأ المسافرين أو الغير

68	الفرع الثالث: العيب الذاتي في الأمتعة.....
69	المبحث الثاني: عقد النقل الجوي للبضائع.....
70	المطلب الأول: التزامات أطراف عقد النقل الجوي للبضائع.....
70	الفرع الأول: التزامات الناقل الجوي للبضائع.....
71	الفرع الثاني: التزامات المرسل.....
73	الفرع الثالث: التزامات المرسل إليه.....
73	المطلب الثاني: قيام مسؤولية الناقل الجوي للبضائع والإعفاءات الواردة عليها.....
74	الفرع الأول: قيام مسؤولية الناقل الجوي للبضائع.....
74	الفرع الثاني: الإعفاءات الواردة على قيام مسؤولية الناقل الجوي للبضائع.....
75	الفصل الثالث: عقد النقل البحري.....
75	المبحث الأول: عقد النقل البحري للأشخاص.....
76	المطلب الأول: التزامات الأطراف.....
76	الفرع الأول: التزامات الناقل.....
77	الفرع الثاني: التزامات المسافرين.....
78	المطلب الثاني: قيام مسؤولية الناقل البحري والإعفاءات الواردة عليها.....
79	الفرع الأول: قيام مسؤولية الناقل البحري للأشخاص.....
79	الفرع الثاني: إعفاء الناقل البحري للأشخاص من المسؤولية.....
80	المبحث الثاني: عقد النقل البحري للبضائع.....
80	المطلب الأول: التزامات الأطراف وأحكام سند الشحن.....
80	الفرع الأول: التزامات الأطراف.....
84	الفرع الثاني: أحكام سند الشحن.....

المطلب الثاني: قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع والإعفاءات الواردة عليها.....	89
الفرع الأول: قيام مسؤولية الناقل.....	89
الفرع الثاني: الإعفاءات الواردة على مسؤولية الناقل.....	89
الخاتمة:.....	95
قائمة المصادر والمراجع:.....	95
الفهرس:.....	102