

جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان -

كلية الحقوق والعلوم السياسية

محاضرات في قانون النقل

موجهة لطلبة السنة الأولى ماستر

تخصص: قانون خاص

من إعداد الأستاذ: دلال يزيد

2020/2019

تمهيد.

مما لا شك فيه أن النقل مرفق حيوي لا يمكن الاستغناء عنه، ذلك أن وسائطه من مركبات برية وبحرية وجوية تتيح لنا الانتقال ونقل السلع والبضائع من مكان إلى آخر مهما بُعد دون عناء، وهو في الآن نفسه يؤدي وظيفة اقتصادية عظيمة للدول ويعتبر بذلك _النقل_ معيارا تقاس به درجة تقدم الدول ونهوضها¹.

ويختلف النقل باختلاف واسطته ومادام أن وسائط النقل تتنوع بين البرية من سيارات وحافلات وقطارات ونقل معلق ... والبحرية من سفن وبخارات وعبارات، والجوية من طائرات صغيرة وكبيرة ومروحيات، كانت القواعد القانونية التي تحكم كل نوع من أنواع النقل تختلف عن تلك التي تحكم بقية أنواع النقل الأخرى. لذلك كان أمرا طبيعيا أن يفرد المشرع لكل نقل قانونا ينظمه: فالنقل البحري ينظمه القانون البحري²، والنقل الجوي ينظمه قانون الطيران المدني³، والنقل البري ينظمه القانون التجاري وقوانين أخرى مساعدة له⁴.

ونظرا لأهمية النقل واحتياجات الإنسان له يوميا، كان لابد من وضع ترجمة قانونية تنظم هذا النقل، ووضع كافة السبل الكفيلة من أجل إبرام عقد نقل بين المسافر والناقل استنادا إلى النصوص والقواعد القانونية التي تنظم هذا العقد، والتي هي بمثابة الوسط القانوني الذي يتضمن مجموعة من الضمانات التي تعمل على تدارك المخاطر التي قد تصيب أحد الأطراف لاسيما المسافر الطرف الضعيف، وهذا من خلال مختلف الأنظمة القانونية التي تضبط عقد النقل.

إذا لا شك في أن للنقل عديد القوانين التي تحكمه وتنظمه لاسيما أن جل أو كل المعاملات التجارية تقوم عليه، ويترتب بناء على ذلك نسج الكثير من العلاقات القانونية بين المتدخلين، منهم صانعو المركبات البرية منها والبحرية والجوية بصفتهم منتجين، الناقلون، الوكلاء بالعمولة للنقل، وكالات السياحة، مجهزو السفن، مؤسسات النقل العامة منها والخاصة، شركات التأمين، مصالح المراقبة الجوية، متلقو خدمة النقل من مسافرين وأرباب البضائع، ومختلف مساعدي النقل، الموانئ البحرية منها والجافة، إدارة المطارات، محطات النقل البري... الخ.

¹ - Le développement passe par la route.

² - الأمر رقم: 76-80 المؤرخ في 13 أكتوبر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري، ج.ر، ع 29، صادرة في: 10 أبريل 1977.

³ - القانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 يونيو سنة 1998 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني. ج.ر، ع 48، لسنة 1998.

⁴ - أمر رقم 75-59 مؤرخ في 26 سبتمبر سنة 1975 يتضمن القانون التجاري، ج.ر، ع 101، صادرة في 19 ديسمبر 1975.

غير أن أهم علاقة تنشأ في مجال النقل من بين كل هؤلاء هي حتما تلك التي تجمع بين الناقل وملتقي خدمة النقل والتي تشكل عملا ماديا هو النقل أو الانتقال من مكان إلى آخر، والتي تأخذ وصفا قانونيا فتسمى عقد النقل، تلكم هي الحلقة الأهم في كل العلاقات القانونية التي تنشأ في إطار قانون النقل، ذلك أن بقية العلاقات القانونية الأخرى التي تربط المتدخلين في عملية النقل إما أنها تنشأ تحضيريا وتمهيدا لعقد النقل أو أنها تنشأ ترتيبيا أو تفريعا عن عقد النقل، وبالتالي حق أن يكون عقد النقل هو محور العلاقات القانونية التي يتشكل منها قانون النقل .

لأجل ذلك سنسلط الضوء في هذه الدروس على عقد النقل بمختلف صورته البحري، البري والجوي، وكلا شكلية: أشخاص وبضائع، ونطاقيه: الداخلي منه والدولي، ذلك أن المقياس سداسي ولا تكف أسبابه التعرض لكافة جوانب قانون النقل. وذلك ضمن المحاور التالية:

- المحور الأول: عقد النقل البري.
- المحور الثاني: عقد النقل البحري.
- المحور الثالث: عقد النقل الجوي.

المحور الأول: عقد النقل البري.

يشمل النقل البري إما الأشخاص أو البضائع، وما دام أن طابعه الغالب هو النقل الداخلي فلن يكون الحديث عن النقل البري الدولي إلا على سبيل الاستثناء، على خلاف النقل البحري والنقل الجوي الداخليين اللذان استلهمتا قواعدهما من الاتفاقيات الدولية فيكون من الضروري جدا التعرض إلى النقل الدولي الجوي منه والبحري.

وقد تعرض المشرع الجزائري لعقد النقل البري ضمن أحكام القانون التجاري مميّزا بين النقل البري للأشخاص والنقل البري للبضائع، وكذا أحكام قانون توجيه النقل البري وتنظيمه¹ الذي بين من خلاله أنماط النقل البري وقسمها إلى ثلاثة أقسام: النقل بالسكك الحديدية، نقل الأشخاص عبر الطرقات ونقل البضائع عبر الطرقات². وعليه سنتعرض لعقد النقل البري للأشخاص ثم نعرض على عقد النقل البري للبضائع سواء عبر الطرق أو عبر سكة الحديد وهذا وفقا للقانون الداخلي.

الفصل الأول: عقد النقل البري للأشخاص.

بغرض الانتقال من مكان لآخر، نلجأ في حياتنا اليومية إلى استعمال مختلف وسائل النقل البرية كسيارة الأجرة أو القطار أو الحافلة، وينجم عن هذا الاستعمال قيام علاقة قانونية تتجسد في عقد النقل البري للأشخاص الذي يجد تنظيمه القانوني الأساسي في القانون التجاري، ولتسليط الضوء على هذه الرابطة العقدية علينا تناول أحكام انعقادها وما ينجم عن ذلك من التزامات (المبحث الأول)، ثم المسؤولية الناجمة عن الإخلال بها (المبحث الثاني).

¹ - قانون رقم: 09-11 المؤرخ في 5 يونيو 2011 يعدل ويتم القانون رقم 01-13 المؤرخ في 7 أوت 2001 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه. هذا وقد تمت المصادقة من قبل الغرفة السفلى على مشروع قانون يعدل ويتم القانون المذكور في 08 ديسمبر 2019، وتضمن مشروع النص تعديلات تتعلق أساسا بالمخالفات والعقوبات، تتمثل في إدراج مخالفة جديدة في نص المادة 61 المتعلقة بممارسة نشاط نقل الأشخاص والبضائع بشكل مخالف للقواعد التي تفرضها السلطات المختصة للحفاظ على النظام والسلامة العموميين طبقا للقوانين المعمول بها. تمس التعديلات أيضا إدراج عقوبة في المادة 62 والتي تتمثل في وضع المركبة في المحشر في الحالة المذكورة سائفا لمدة 6 أشهر، وفي حالة التكرار ترفع هذه المدة لسنة واحدة مع السحب النهائي أو الجزئي للرخصة، فضلا عن وضع المركبة في المحشر. كما تم أيضا إدراج عقوبة جزائية جديدة تتعلق بالمادة 64 مكرر والتي تتمثل في الحبس لمدة 6 أشهر الى 3 سنوات وبغرامة مالية تقدر ب 100 ألف دج إلى 200 ألف دج لكل من ينقل بأية صفة كانت أشخاص أو بضائع أو مواد بشكل مخالف للقواعد التي تفرضها السلطات المختصة. وتجدر الإشارة إلى أن هذا القانون لم يصدر بعد في الجريدة الرسمية. نقلا عن موقع وكالة الأنباء الجزائرية، الرابط: <http://www.aps.dz/>، تاريخ الزيارة: ديسمبر 2019.

² المواد من 34 إلى 40 من القانون رقم 01-13 المتعلق بتوجيه النقل البري وتنظيمه.

المبحث الأول: أحكام عقد النقل البري للأشخاص.

يتطلب بيان أحكام عقد النقل البري للأشخاص الوقوف على كل الجوانب التي تتحدد من خلالها ماهية هذا العقد (المطلب الأول)، وكذا الآثار القانونية المترتبة على إبرامه بالنسبة لطرفيه الناقل البري والمسافر (المطلب الثاني).

المطلب الأول: ماهية عقد النقل البري للأشخاص.

إن الإحاطة بماهية عقد النقل البري للأشخاص لا يتم منهجياً إلا بتحديد مفهومه وبيان خصائصه (الفرع الأول)، فضلاً عن التعرض لتكوينه وكيفية إثباته (الفرع الثاني).

الفرع الأول: مفهوم عقد النقل البري للأشخاص.

يتأتى لنا مفهوم هذا العقد بتعريفه، ثم تحديد أطرافه وبيان خصائصه.

أولاً- تعريف عقد النقل البري للأشخاص.

عقد النقل بوجه عام هو اتفاق يلتزم بمقتضاه شخص يطلق عليه أمين النقل بنقل أشياء أو أشخاص من جهة إلى أخرى بواسطة أداة نقل في مقابل أجر¹. كما يعرف عقد النقل بأنه ذلك العقد الذي يتعهد فيه الناقل بأن ينقل البضائع أو الأشخاص من مكان إلى آخر وذلك لقاء أجر معلوم². ولم يخرج المشرع الجزائري عما صاغه الفقه من تعريف لعقد النقل إذ أنه جاء بتعريف شامل له بشقيه نقل الأشخاص ونقل البضائع، حيث نصت المادة 36 من القانون التجاري على أن "عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين". وبالرجوع إلى القانون رقم: 09-11 المتعلق بتوجيه النقل البري وتنظيمه نجد تعريفاً ليس لعقد النقل البري وإنما للنقل البري كنشاط 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.

وانطلاقاً من هذه النصوص القانونية يمكننا تحديد عناصر عقد النقل البري للأشخاص التي لا يستقيم معناه من دونها، وهي أنه اتفاق يضم من الأركان ما يضمنه كل عقد من رضا ومحل وسبب، وهو ما

¹ - علي حسن يونس، عقد النقل، دار الفكر العربي، القاهرة، 1965، ص3.

² - فوزي محمد سامي، شرح القانون التجاري، ج 1، ط1، دار المكتبة التربوية، بيروت، 1997، ص235.

سنتناوله عند الحديث عن تكوينه، وهو عقد يرتب التزامات أساسية لأطرافه هي التغيير المكاني بالنسبة للناقل ودفع الثمن بالنسبة للمسافر، وهو ما سنفصله عند التعرض لكافة الالتزامات التي يرتبها عقد النقل. يبقى لنا عنصر هام أشارت إليه النصوص المذكورة وهو أن عقد النقل البري للأشخاص يجمع طرفين هما الناقل والمسافر، وعنصر آخر هو وسيلة النقل البرية، وهو ما سنفصله فيما يلي.

ثانياً_ طرأاً عقد النقل البري للأشخاص ووسيلته.

عقد نقل الأشخاص عقد ثنائي يتم بين الناقل والمسافر، ولا يظهر فيه شخص ثالث كما هو الحال في نقل البضائع، ولكن ضبط مصطلح الناقل والمسافر مسألة يتوقف عليها تطبيق قواعد عقد النقل البري للأشخاص.

1 - المسافر.

ويسمى أيضا الراكب وينطبق هذا الوصف على كل شخص طبيعي يتكفل الناقل بنقله من مكان إلى آخر بمقتضى عقد النقل. وأهلية تعاقد المسافر لا تطرح إشكالا من الناحية العملية، وإن كان من الناحية القانونية يدخل هذا العقد ضمن العقود الدائرة بين النفع والضرر، وبالتالي لا بد أن يكون المسافر مميزا على الأقل وإلا فإن وليه الذي يصحبه هو الذي ينوب عنه في إبرام العقد.

وما تجدر الإشارة إليه هو أن المسافر لا بد أن يكون شخصا طبيعيا على قيد الحياة، أما إذا كان ميتا فلا نكون بصدد عقد النقل وإنما هو نقل جنازي يدخل ضمن مفهوم النقل النوعي في القانون رقم: 01-13 المتعلق بتوجيه النقل البري وتنظيمه¹. هذا فضلا عن أن هذا النوع من النقل يفتقد إلى إرادة شخص الراكب حتى لو وجد شخص آخر يتولى إبرام العقد ذلك أننا لسنا أمام تعاقد بالنيابة، كما أنه لا يمكن لهذا النقل أن يرتب الالتزام الرئيسي الملقى على عاتق الناقل وهو الالتزام بضمان سلامة مسافريه أي عدم تعريضهم للوفاة أو الضرر الجسماني أو الجروح.

2- الناقل.

الناقل لفظ أو مصطلح قانوني يقصد به الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يتكفل بنقل المسافر من مكان إلى آخر، لكن الأمر ليس بهذه البساطة، لأنه بالرجوع إلى المادة 36 من القانون التجاري نجد أن المشرع الجزائري استعمل مصطلحا آخر "...متعهد النقل"² بأن يتولى بنفسه نقل شخص "...، ومصطلح متعهد النقل يوحي بأنه الشخص الذي يقوم بإبرام عقد النقل ويتعهد بتنفيذه، مما يعني أنه يمكن أن يتولى شخص آخر غيره تنفيذ عملية النقل، غير أنه باستكمال استقراء النص نجد أن المشرع الجزائري

¹ - المادة 34 من القانون 01-13 المتعلق بتوجيه النقل البري وتنظيمه. أيضا المرسوم التنفيذي رقم 16-77 المؤرخ في 21 فبراير 2016، والمتعلق بدفن ونقل الموتى وإعادة دفن وإخراج الموتى من القبور.

² - يقابل مصطلح متعهد النقل في النص الفرنسي للمادة 36 مصطلح L'entrepreneur de transport.

اشتراط صراحة أن يتولى متعهد النقل شخصيا نقل المسافرين، مما يعني أن الناقل البري هو من يبرم العقد مع المسافرين وينفذه بنفسه دون أن يستعين بغيره في ذلك.

وعلة ذلك هي التمييز بين الناقل والوكيل بالعمولة للنقل، ذلك أنه يوجد إلى جانب الناقل ما يعرف بالوكيل بالعمولة للنقل والذي كثيرا ما يلتبس في وظيفته مع الناقل، فالوكيل بالعمولة للنقل يبرم عقد النقل مع الناقل باسمه ولحساب موكله مسافرا كان أم شحنا، فهو يظهر بمظهر الناقل في نظر عملائه لكنه في الحقيقة ليس كذلك، لأنه ليس كالناقل الذي يبرم وينفذ عقد النقل طبقا للمادة 36 من القانون التجاري، وإنما يبرم عقد الوكالة بالعمولة للنقل مع المسافرين، لكنه يلجأ إلى الناقل لينفذ عقد النقل لصالح المسافرين. وهو يقوم حتى بالأعمال الفرعية المرتبطة بالنقل كالتأمين مثلا¹.

أما بالرجوع إلى قانون توجيه النقل البري وتنظيمه فنجد مصطلحا آخر مغايرا ضمن المادة الثانية والتي تعرّف لنا **المستغل** 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"²، أما النقل العمومي فهو: " نقل يتم بمقابل ولحساب الغير يقوم به **مستغلون مرخص لهم** لهذا الغرض".

والظاهر أن هذا التعريف لا يشمل في معناه كل ناقل يقوم بإبرام أو تنفيذ وإنما ينطبق على أولئك الذين أسندت لهم مهمة أداء النقل العمومي فقط، ذلك أن الناقل البري قد يتولى 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 للأشخاص³.

إذن الناقل طبقا لقانون توجيه النقل البري وتنظيمه هو فقط المستغل ولا يحوز هذه الصفة إلا من كان حائزا لترخيص، حيث أشارت المادة 17 من القانون رقم: 01-13 إلى أنه: " يمكن أن يمارس نشاطات نقل الأشخاص والبضائع عبر الطرقات، شخص طبيعي أو معنوي ترخص له قانونا مصالح الوزير المكلف بالنقل بذلك"، تحدد شروط تسليم الرخص عن طريق التنظيم وتوضح على وجه الخصوص مقاييس ممارسة مهنة الناقل من حيث الأمن والتأهيل المهني ووسائل النقل وشروط الاستغلال والعمل ونوعية الخدمة.

1 - المادة 37 من القانون التجاري الجزائري.

2 - الفقرة 5 من المادة 2 من القانون المتعلق بتوجيه النقل البري وتنظيمه.

3 - المادة 3/26 من قانون توجيه النقل البري وتنظيمه.

لذلك نستنتج أن الناقل في مفهوم القانون التجاري أوسع معنى من الناقل في مفهوم قانون توجيه النقل البري وتنظيمه، وبالتالي العلاقة العقدية التي يكون محلها نقل شخص من مكان إلى آخر قد يحكمها القانون التجاري، أما النقل الذي يتم من طرف ناقل غير محترف - ليس مستغلا - ولو كانت تتوفر فيه شروط العقد وأركانه إلا أنه لا يخضع لقواعد عقد النقل الواردة في القانون التجاري بل للقواعد العامة للعقد الواردة في القانون المدني، و في هذه الحالة قد لا يحظى المسافر بنفس الضمانات المنصوص عليها في القانون التجاري، بل إنه قد يجد نفسه تحت وطأة أحكام المسؤولية التقصيرية التي تتطلب إثبات خطأ الناقل.

ونشير إلى أن المشرع الجزائري الذي لم يبين لنا مفهوم وسيلة النقل البرية في القانون التجاري، لكنه حدد مفهومها في قانون توجيه النقل البري وتنظيمه بتعريفه للمركبة بأنها: كل وسيلة نقل بري مزودة أو غير مزودة بمحرك دفع، تسير على الطريق أو على السكة الحديدية، مجرورة أو معلقة بواسطة السلك، وتدرج على الخصوص ضمن هذا التعريف سيارات نقل الأشخاص أو نقل البضائع والحافلات والحافلات المنفصلة والحافلات الكهربائية وعربات القطارات والقطارات الكهربائية والقطارات ذاتية الدفع وعربات الترامواي وعربات الميتر و حجرات التليفريك والتلبان والعربات المعلقة بالأسلاك والتلسياج ومصاعد التزلج وكذا حجرات المصاعد الحضرية¹. كما زادت الفقرة الأخيرة من المادة 2 في بيان مدى صلاحية وسيلة النقل بالنص: أن نقل الأشخاص والبضائع عبر الطرقات هو نقل يستعمل مركبات مهيأة من طرف الصانع لنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر، تسير عبر الطريق².

ثالثا_ خصائص عقد النقل البري للأشخاص.

يتميز عقد النقل البري للأشخاص بعدة خصائص نجملها فيما يلي:

أ_ هو من العقود الرضائية: يعد عقد النقل البري للأشخاص من العقود الرضائية التي تنشأ بمجرد تبادل الإيجاب والقبول بين طرفيه، وهما الناقل والمسافر، أي بمجرد الاتفاق بين الطرفين على شروطه وعناصره³. وهذا ما تؤكد لنا المادة 38 من القانون التجاري: " يتكون عقد النقل وعقد العمولة للنقل باتفاق الطرفين وحده ". فعقد نقل الأشخاص يتم بتطابق إرادتي الأطراف المتعاقدة دون أن يتوقف ذلك على القيام بأي إجراء، وأما تذكرة النقل فدليل إثبات لا غير.

ب_ هو من العقود الملزمة لجانبين: عقد نقل الأشخاص هو من العقود الملزمة لجانبين، ذلك أن الناقل ملزم بالنقل في الوقت المحدد قانونا، وإلى المكان المحدد، ومن جهة أخرى المسافر ملزم بدفع ثمن النقل،

¹ - المادة 7/2 من قانون توجيه النقل البري وتنظيمه.

² - المادة 10/2 من قانون توجيه النقل البري وتنظيمه.

³ - عزيز العكيلي، الوجيز في القانون التجاري، ط1، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع، عمان، 2000، ص 112.

وبذلك إذا لم يتم أحد المتعاقدين بالالتزام، جاز للمتعاقد الآخر طلب فسخ العقد وطلب التعويض عن الضرر الذي لحق به.

جـ_ هو من العقود التجارية: نصت المادة 549 من القانون المدني فإنه من بين العقود الواردة على عمل عقد المقاولة وهو " عقد يتعهد بمقتضاه أحد المتعاقدين أن يصنع شيئاً أو أن يؤدي عملاً مقابل أجر يتعهد به للمتعاقد الآخر"، ومن جهة أخرى بالرجوع للمادة الثانية الفقرة 8 من القانون التجاري: تعدد مقاولات النقل والانتقال عملاً تجارياً بحسب الموضوع، المقاولة هي مشروع يتعلق بنشاط يمارس على نحو متكرر ومستمر ومنظم وهو الحال بالنسبة لمشروعات النقل سواء كان صاحب المشروع فرداً أو مؤسسة خاصة أو عامة، إذن عقد النقل من الأعمال التجارية والمتمثلة في المقاولة التي يتعهد بمقتضاها أحد الناقلين أن يؤدي عملاً وهو الالتزام بنقل شخص أي مسافر إلى مكان معين وفي وقت محدد، مقابل أجر يتعهد به هذا الأخير، وعليه فإن عقد النقل يعد عملاً تجارياً بالنسبة للناقل. هذا فضلاً عن أن الناقل قد يكون في شكل شركة تجارية وهو ما يعد أيضاً عملاً تجارياً بحسب الشكل طبقاً للمادة 3 من القانون التجاري.

د_ هو من العقود بعوض: فعقد النقل يعتبر من عقود المعاوضة، فلا يقوم إلا إذا كان النقل مقابل أجر، وفي هذا العقد تقع على عاتق كل من طرفيه التزامات ولكل طرف حقوق، فالناقل ملزم بعملية نقل الأشخاص من مكان إلى مكان آخر المتفق عليه ويلتزم المسافر بالمقابل بدفع ثمن النقل، وبالتالي فإن النقل المجاني لا تسري عليه أحكام عقد النقل ولا تطبق بشأنه أحكام المسؤولية العقدية.

هـ_ هو من عقود الإذعان: يستأثر الناقل في تعاقدته مع المسافر متلقي خدمة النقل بصياغة ووضع شروط لا تقبل المناقشة، حيث لا يكون أمام هذا الأخير إلا القبول بها إذا ما أراد الانتفاع من خدمة النقل، فيكون إذعانه هنا متزامناً مع قبوله على خلاف الإكراه الذي يكون سابقاً ودافعاً للقبول. وطابع الإذعان هذا يفرضه كون النقل مرفق حيوي لا يمكن للجمهور الاستغناء عنه، كما يفرضه المركز الاقتصادي لمؤسسات النقل، فضلاً عن حالة الاحتكار في بعض الأحيان، كل ذلك يتم ترجمته في شروط ينفرد الناقل بإدراجها في سند النقل. وقد كان الناقل في البداية يضع من الشروط ما يتماشى ومصالحته بغض النظر عن مصلحة المسافرين، فإذا لحق ضرر بهذا الأخير كان شرط الإعفاء من المسؤولية يحول دون الحصول على التعويض، غير أن المشرع بتوجيه من الفقه والقضاء تصدى لمثل هذا الشرط وجعله باطلاً كونه تعسفياً ويفرغ عقد النقل من محتواه¹. هذا وقد يضع الناقل شروطاً أخرى يمكن للقاضي أن يعدلها أو يلغها إذا ما تبين أنها شروط تعسفية إعمالاً للمادة 110 من القانون المدني، وهذا حماية للطرف الضعيف في هذا العقد وهو المسافر.

¹ - المادة 65 من القانون التجاري الجزائري.

الفرع الثاني: تكوين عقد النقل البري للأشخاص وإثباته.

لا يخرج عقد النقل البري للأشخاص عن القواعد العامة للعقد، لذلك فإن انعقاده يتطلب توافر جميع أركان العقد من رضا سبب، أما الشكلية ونقصد بذلك تذكرة السفر فهي ليست إلا لإثبات العقد كونه من العقود الرضائية.

أولاً- تكوين عقد النقل البري للأشخاص.

تتطلب صحة انعقاد عقد النقل البري للأشخاص صحة وسلامة أركانه: التراضي بين طرفيه، المحل والسبب.

1_ التراضي.

هو أول وأهم أركان العقد، إذ لا عقد من دون رضا، والرضا يتطلب وجود إرادتين متطابقتين يُعبر عنهما بالإيجاب والقبول. فعمن يصدر الإيجاب والقبول في عقد النقل البري للأشخاص؟ نشير إلى أن المسألة تختلف بحسب طبيعة النقل ونوع النقل إن كان بناء على الطلب أو مفتوحاً للجمهور: فإذا كان النقل بناء على الطلب حيث يتقدم المسافر إلى الناقل ويتفاوض معه على شروط العقد بصفة حرة فإن الاتفاق يتم في الأصل بأن يصدر الإيجاب من طالب خدمة النقل والقبول من الناقل، ومثال ذلك سيارات الأجرة الفردية، بحيث أن توقف هذه السيارات يعد مجرد دعوة للتعاقد.

أما إذا كان النقل عمومياً بمفهوم المادة الثانية من قانون توجيه النقل البري وتنظيمه سواء عبر السكة الحديدية أو مختلف أنماط النقل الأخرى كالحافلات فإن الناقل يعد في حالة إيجاب عام موجه للجمهور إذ أنه ملزم بأن يعلن للمسافرين شروطاً معينة للانعقاد العقد، من: نقاط الانطلاق، ثمن النقل، الوقوف، الجهات المقصودة، ساعات الانطلاق والوصول¹، وهنا يكون الناقل في حالة إيجاب دائم وعام، في حين أن القبول في هذه الحالة يصدر عن المسافر كما هو الحال في النقل الحضري حيث يعبر هذا الأخير عن قبوله بمجرد ولوجه إلى وسيلة النقل واتخاذ مكاناً فيها²، أما في النقل عبر السكة الحديدية أو النقل عبر الطرق ما بين الولايات بالحافلة فيصدر قبول المسافر بمجرد شرائه لتذكرة السفر قبل الركوب في وسيلة النقل.

¹ - المادة 16 من القانون رقم: 01-13 المعدل والمتمم ونصها: " يلتزم متعاملو النقل البري بإعلام المستعملين عن طريق كل الوسائل المناسبة وباستمرار، بالشروط العامة للنقل فيما يخص الأجل والتوقيت. كما يلتزم متعاملو النقل البري للمسافرين بضمان علانية تسعيرة خدماتهم."

² - G. GUYON, Transport collectif urbain des voyageurs, CELSE, Paris, 2000, p. 91.

هذا ويشترط الأهلية التجارية بالنسبة للناقل أما المسافر فلا يلزمه إلا التمييز لإبرام عقد النقل¹، ولا بد أن يكون الرضا سليماً من العيوب التي تؤثر على صحته من غلط، وإكراه أو تدليس وإن كان ذلك أمر مستبعد أو نادر عملياً.

2_ المحل.

محل عقد النقل البري للأشخاص هو نقل هؤلاء من مكان إلى آخر وليس الأشخاص في حد ذاتهم، وهو يتطابق في هذه الحالة مع محل الالتزام وهو القيام بعمل أي نقل الأشخاص. فمحل العقد هنا ليس شيئاً مادياً حتى نقول إنه يجب أن يكون معيناً أو قابلاً للتعيين، وإنما يتعلق بخدمة ومع ذلك فإنه من خلال شروط عقد النقل يكون المحل معيناً ومحددًا بدقة من خلال بيان كل تفاصيل النقل. والأصل أنه لا يطرح مسألة مخالفة النظام العام والآداب العامة إلا إذا وجدت لوائح تحظر نقل الأشخاص في نطاق معين أو فترة زمنية محددة.

3_ السبب.

نظرية السبب بمفهومها التقليدي والحديث تجد مجالاً للتطبيق على عقد النقل البري للأشخاص، فيشترط في سبب عقد نقل الأشخاص ما يشترط في بقية العقود. فيشترط أن يكون السبب موجوداً ذلك أن الناقل لا يلتزم بنقل المسافرين إلا لأن هؤلاء يلتزمون بدفع الأجرة والعكس صحيح وذلك دليل على وجود سبب الالتزام أو السبب المباشر للعقد وهو لا يطرح إشكالا، كما يشترط أن يكون السبب مشروعاً غير مخالف للنظام العام والآداب العامة والمقصود هنا هو الباعث أو سبب العقد فلا يصح أن يلجأ المسافر إلى إبرام عقد مع الناقل ليصطحب معه ممنوعات، أو يرمي الناقل من وراء إبرام عقود نقل الأشخاص إلى تحقيق غاية غير مشروعة كسائق سيارة الأجرة الذي ينقل زبائنه، وهو يوزع في نفس الوقت بضاعة محظورة يخفيها في المركبة.

وبناء على ما سبق متى تطابقت إرادتي طرفي عقد النقل _الناقل والمسافر_ وكان رضاهم سليماً، ومادام أن المحل معين بداية في عقد نقل الأشخاص من خلال شروطه، وكذلك السبب موجود ومشروع انعقد عقد النقل سليماً ومرتباً لجميع آثاره، وإن كانت تذكرة السفر ضرورية إلا أنه لا علاقة لها بتكوينه .

ثانياً_ الشكلية في عقد النقل البري للأشخاص.

سبق وأن أشرنا إلى أن عقد النقل البري للأشخاص عقد رضائي، ومن ثم فإن انعقاده وترتيب آثاره لا يتطلب أي شكل أو إجراء زيادة على أركانه الموضوعية، وما تذكرة السفر التي يسلمها الناقل إلى الراكب إلا وسيلة لإثبات هذا العقد والاحتجاج بها عند الضرورة، ولذلك كان تخلف وجود هذه التذكرة أو ضياعها غير ذي أثر على صحة العقد الذي يظل قائماً ومرتباً لجميع آثاره.

¹ - سمير جميل حسين الفتلاوي، العقود التجارية الجزائرية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2001، ص301.

والأصل أن يلتزم الناقل بتسليم تذكرة النقل للمسافر الذي يلتزم بدوره بالاحتفاظ بها خلال سفره، وهي دليل على إبرام عقد النقل والوفاء بأجرة النقل، وهي تشتمل على بيانات أهمها نقطة الانطلاق والوصول، درجة النقل، أجرة النقل. ولا تعد تذكرة السفر شخصية إذ يمكن التنازل عنها قبل بداية النقل لغير المسافر الذي ليس محل اعتبار في هذا العقد. ولا يجوز التنازل عن التذكرة الشخصية إذا حملت اسم الراكب إلا بترخيص من الناقل، وكذلك التذاكر الخاصة كتلك التي تصدر في إطار الاشتراكات الشهرية أو السنوية. وما دام أن عقد النقل تجاري بالنسبة للناقل فإنه بإمكان المسافر التمسك بأية طريقة من طرق الإثبات في مواجهته طبقاً للمادة 30 من القانون التجاري، وهذا في غياب تذكرة النقل حيث يمكن للمحكمة أن تستخلص وجود عقد النقل من أي دليل تقتنع به¹. ونشير إلى أن تنازل المسافر عن تذكرة السفر لصالح الغير لا يفي بوجود عقد بين هذا الأخير والناقل ما دام أنها ليست شخصية كما ذكرنا.

المطلب الثاني: آثار عقد النقل البري للأشخاص.

يرتب انعقاد عقد النقل البري للأشخاص مجموعة من الالتزامات على عاتق طرفيه الراكب والناقل، نتناول فيما يلي التزامات المسافر (الفرع الأول)، ثم التزامات الناقل (الفرع الثاني).

الفرع الأول: التزامات المسافر.

بالنظر إلى أن مسؤولية الناقل _باعتباره الطرف القوي في عقد النقل_ هي ما يهم عند الإخلال بالالتزامات لم يشر القانون التجاري إلى التزامات المسافر صراحة بل تستفاد من بعض النصوص، وأهمها:

1_ الالتزام بدفع أجرة النقل: مر بنا أن دفع أجرة النقل عنصر من عناصر تعريف عقد النقل البري للأشخاص طبقاً للمادة 36 و62 من القانون التجاري، ومادام أن عقد النقل عقد إذعان فإن تحديد أجرة النقل وميعاد دفعها يكون ضمن شروط يضعها الناقل لا تقبل المساومة. وغالباً ما تدفع الأجرة عند تسليم التذكرة قبل السفر، كما قد يتم ذلك استثناءً عند الوصول أو أثناء السفر. وقد ينفرد الناقل بتحديد مبلغ أجرة النقل أو يكون ذلك وفق لوائح تعدها السلطة المختصة لمواجهة لتعسف الناقل.

ويجب على المسافر أن يأخذ مكان في الدرجة المحددة والمبينة في التذكرة والتي دفع ثمن تسعيرتها، فإذا قام المسافر بالجلوس في مكان بدرجة أقل من ثمن التذكرة بمحض إرادته فلا 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 المصاريف.

¹ - عدلي أمير خالد، عقد النقل البري، دار الجامع الجديدة، الإسكندرية، 2006، ص 31، 32.

وفي حالات مرض المسافرين أو وفاته قبل السفر يفسخ عقد النقل ويكون من حقه أو ورثته استرجاع مبلغ الأجرة المدفوعة، وكذلك في حالة إضراب الناقلين. ويحق للناقل حبس أمتعة الراكب الذي لم يف بأجرة النقل وإلا رفع دعوى المسؤولية العقدية ضده.

2_ إتباع تعليمات الناقل.

يجب على المسافرين الحضور في الزمان والمكان المحددين _أي محطات النقل_ وقد يتوجب عليه الحضور قبل الإقلاع بفترة زمنية معينة حسب شروط النقل أو العرف الجاري به العمل كما هو الحال في النقل عبر السكك الحديدية، وتسليم الأمتعة للناقل للتأكد من عدم خطورتها على الركاب. كما يقع على المسافرين الاحتفاظ بالأمتعة التي بقيت تحت رعايته وكذا بتذكرة السفر وبيان الأمتعة إلى غاية انتهاء الرحلة ليتمكن من تقديمها متى طلب منه ذلك. وللناقل سلطة واسعة تكفل له الحفاظ على الأمن والنظام وتأمين وسيلة النقل والمسافرين سالمين إلى المكان المقصود، وفي حالة وجود الخطر أو كشفه أثناء فترة السفر فيجوز للناقل إنزال الشخص الذي يعتبر خطراً على وسيلة النقل وكذلك الحال بالنسبة للأمتعة¹. فضلاً عن الواجب العام الذي يقضي بعد إلحاق الأذى ببقية المسافرين.

الفرع الثاني: التزامات الناقل البري.

يرتب عقد النقل البري للبضائع عديد الالتزامات على عاتق الناقل، يمكن اختزالها اعتماداً على المادة 36 و 62 من القانون التجاري فيما يلي:

1_ التغيير المكاني للمسافر وأمتعته.

جوهر عملية النقل ومبتغى الأشخاص منها هو انتقالهم من مكان إلى آخر وقد نصت المادة 62 من القانون التجاري على التزام الناقل بإيصال المسافرين إلى الوجهة المقصودة، وهو التزام بتحقيق نتيجة. وقد يقوم الناقل بإعلان برنامج يتضمن مواعيد الانطلاق، فيلتزم باحترام هذه المواعيد ويعد متخلفاً عن تنفيذ التزامه إذا تخلف عن مواعيد الانطلاق أو لم يتخذ الاحتياطات اللازمة للانطلاق، خصوصاً وأن الناقل يثبت في تذكرة السفر وقت الانطلاق، وهذا ما نصت عليه المادة 16 من القانون رقم: 01-13 " يلزم متعاملو النقل البري بإعلام المستعملين عن طريق كل الوسائل المناسبة وباستمرار، بالشروط العامة للنقل فيما يخص الأجال والوثيرة والتوقيت".

وتطبيقاً للالتزام بالتغيير المكاني، يتوجب على الناقل أن يعد مركبة صالحة لنقل الأشخاص مهياً ومزودة بكافة التجهيزات الضرورية لممارسة هذا النشاط طبقاً لقانون توجيه النقل البري وتنظيمه.

¹ - سمير جميل حسين الفتلاوي، مرجع سابق، ص 323.

2_ الالتزام بضمان سلامة المسافر وأمتعته.

لعل أهم التزام يرتبه عقد النقل على عاتق الناقل هو الالتزام بضمان السلامة وهو حال الناقل البري للأشخاص إذ يلتزم بتوصيل المسافر إلى الوجهة المقصودة سالماً معافى. وهذا ما نصت عليه المادة 62 من القانون التجاري، التي تنص صراحة على أن الناقل ملزم بضمان سلامة المسافر منذ ركوبه وسيلة النقل إلى غاية وصوله إلى المكان المقصود، وكذلك نص المادة 64 من ذات القانون بنصها " تترتب مسؤولية الناقل إزاء المسافر ابتداء من تكلفه به " .

ومن المستقر عليه فقها وقضاء أن الالتزام بضمان السلامة هو التزام بتحقيق نتيجة، ولا يمكن أن يكون التزاماً ببذل عناية ولو قام النقل بإثبات أنه اتخذ كافة الاحتياطات اللازمة للحفاظ على سلامة المسافر، أو قام بتضمين عقد النقل شرطاً يقضي بإعفائه من المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالمسافرين لأنها شروط باطلة.

وتبدأ مسؤولية الناقل بضمان سلامة المسافر من بدء تنفيذ العقد وتنتهي بانتهائه، ويعتبر القضاء الفرنسي أن الالتزام بسلامة المسافر في النقل بواسطة السيارات والعربات وما شابه ذلك يبدأ منذ اللحظة التي يمتطي المسافر في وسيلة النقل، وهذا يعني أنه لا يشترط لبدء المسؤولية دخول المسافر والجلوس في المكان المخصص له ولكن عندما يشرع في الصعود يكون التزام الناقل بالسلامة قد بدأ، فلو انزلق المسافر عندما كان يريد الصعود إلى المركبة وكسرت ساقه ففي هذه الحالة تترتب مسؤولية الناقل العقدية ويلزم بالتعويض، إلا إذا ثبت أن الانزلاق كان بخطأ من المسافر.

والالتزام الناقل لا يقتصر على نقل المسافر وسلامته فقط وإنما يلتزم كذلك بسلامة أمتعته، ويجب التفريق فيما يتعلق بالأمثلة بين الأمثلة اليدوية أو المحمولة والتي يحتفظ بها المسافر وتكون في حيازته أثناء النقل، والأمثلة المسجلة التي يسلمها المسافر للناقل بتذكرة نقل الأمثلة أو أي مستند آخر. فبالنسبة للنوع الأول من الأمثلة لا يلتزم الناقل بضمان سلامتها لأنها تظل بين يدي المسافر، ولا يسأل عنها الناقل إلا بإثبات خطئه، أما النوع الثاني أي الأمثلة المسجلة فهي موضوع التزام الناقل البري وعليه أن يوصلها سالمة وكاملة مثلها مثل البضائع، والمحافظة عليها كذلك التزام بتحقيق نتيجة.

كما أنه على الناقل تسخير أماكن مناسبة لنقل وحفظ الأمثلة المسجلة أثناء فترة السفر، وتسليم نشرة الأمثلة للمسافر بخصوصها والتي يتكفل بنقلها، حتى يتم الرجوع إليها في حالة الضرورة، بالإضافة إلى أنه ملزم بتسليم الأمثلة المسجلة كما استلمها وهو مسؤول عن ضياعها الجزئي أو الكلي، التالف أو التأخير.

ونشير إلى أن المادة 166 من الأمر رقم: 95-07 المتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم¹ تنص على أنه :
يجب على الناقلين العموميين للمسافرين عن طريق البر أن يكتتبوا تأميناً لمسؤوليتهم تجاه الأشخاص المنقولين"، يتضح لنا أنه يجب على كل شخص محترف يمتحن مهنة النقل العمومي للمسافرين، عبر البر أنه ملزم بتأمين الأشخاص الذين هم تحت مسؤوليته أثناء عملية نقلهم.

المبحث الثاني: أحكام مسؤولية الناقل البري للأشخاص.

تدور أحكام مسؤولية الناقل البري للأشخاص حول الإخلال بالالتزامات التي يربتها عقد النقل على عاتقه اتجاه المسافرين، هؤلاء وأمتعتهم قد يتعرضون أثناء فترة النقل إلى حوادث تصيبهم بأضرار، مما يضطرننا إلى ضبط قواعد هذه المسؤولية: من حالات المسؤولية، شروط قيامها، نطاقها والتعويض فيها، إلى جانب الدعوى المثارة ضد الناقل. وعلى ذلك سوف نتطرق في هذا المبحث إلى مجال تحقق مسؤولية الناقل البري للأشخاص ومجال انتقائها (المطلب الأول)، ثم إلى دعوى المسؤولية (المطلب الثاني).

المطلب الأول: مجال تحقق مسؤولية الناقل البري للأشخاص ومجال انتقائها.

يتحدد نطاق مسؤولية الناقل البري للأشخاص بمجالين اثنين: مجال تتحقق فيه إحدى حالات المسؤولية اتجاه المسافرين وأمتعتهم (الفرع الأول)، ومجال تنتفي فيه هذه المسؤولية بإثبات الناقل وجود سبب أجنبي أدى إلى وقوع الضرر (الفرع الثاني).

الفرع الأول: مجال تحقق حالات المسؤولية.

التزامات الناقل البري للأشخاص ثلاثة كما رأينا: الالتزام بالسلامة، الالتزام بالمحافظة على الأمتعة، والالتزام بالنقل في الميعاد، وعدم الوفاء بهذه الالتزامات من قبل الناقل يشكل حالات المسؤولية: المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالمسافرين، المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالأمتعة، والمسؤولية عن التأخير وهو ما سنتعرض له تباعاً.

أولاً_ المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالمسافر.

كان القضاء الفرنسي إلى غاية أوائل القرن العشرين يرى أن مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافر أثناء نقله لا يمكن أن تكون إلا تقصيرية، وعلى المسافر لضمان حقه إقامة الدليل على خطأ الناقل الذي أدى إلى إصابته للحصول على التعويض² ، وإزاء انتشار وسائل النقل وتطورها وزيادة

¹ - الأمر رقم: 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم، ج.ر، ع 13، صادرة في 08 مارس 1995.

² - مختار رحمانى محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، د.ط، دار هومه للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2003، ص 42.

حوادث المرور وتعذر إثبات خطأ الناقل وتحت تأثير الفقهاء تحول القضاء الفرنسي عن مذهبه السابق واستقر على تطبيق قواعد المسؤولية العقدية على حوادث نقل المسافرين على أساس أن عقد النقل يتضمن التزاما على عاتق الناقل بضمان سلامة المسافر *Obligation de sécurité* أي بإيصاله سالما معافى إلى المكان المقصود، فلا يلتزم المسافر المضروب إلا بإثبات قيام العقد والضرر الذي أصابه.

بالتالي أصبح الناقل بمجرد وقوع الضرر للمسافر يعد مخلا بالتزامه، باعتبار أن المسافر يضع كامل ثقته في الناقل، فحق أن يكون هذا الأخير مسؤولا عن نقل المسافر وإيصاله إلى المكان المقصود سليما معافى. دور المسافر هنا سلبي ما عدا عند ركوبه أو نزوله، وما على المسافر إلا إثبات أن الإصابة كانت نتيجة للنقل لتترتب مسؤولية الناقل، كما أن الحوادث التي يبقى مصدرها مجهول تبقى بدورها ملقاة على عاتق مسؤولية الناقل. فأساس المسؤولية هو الخطأ المفترض في جانب الناقل الذي لا يقبل إثبات العكس.

أما عن فترة تحقق مسؤولية الناقل البري فتميز بين كون تذكرة النقل شرطا للركوب من عدم ذلك، فإذا كان حصول المسافر على تذكرة النقل شرطا للركوب في وسيلة النقل، كما هو الحال في النقل بالسكك الحديدية، فإن فترة المسؤولية تبدأ من وقت تواجده في المكان المخصص للصعود إليه من حاملي تذكرة النقل (أي على الرصيف) ، وأما في وسائل النقل الأخرى فتبدأ فترة المسؤولية من الوقت الذي يصعد فيه المسافر إلى وسيلة النقل. وقد أشار المشرع الجزائري إلى حكم عام يجعل الناقل البري مسؤولا منذ لحظة التكفل بالمسافر¹.

وأما عن نهاية المسؤولية يمكن تحديدها من الوقت الذي ينتهي فيه اتصال المسافر بوسيلة النقل، وهذا لا يعني وقت الوصول، لا الوقت الذي يغادر فيه المسافر وسيلة النقل.

وتنقطع المسؤولية بانقطاع اتصال المسافر بوسيلة النقل بصفة مؤقتة، كما في حالة تغيير القطار أو ترك وسيلة النقل في إحدى المحطات لقضاء حاجة، فلا يكون الناقل مسؤولا على أساس الالتزام بضمان سلامة المسافر عن الأضرار التي تصيبه أثناء فترة الانقطاع، والعبرة في هذا هي انقطاع الاتصال الفعلي للمسافر بوسيلة النقل مهما كانت مدته، لا بمجرد توقف وسيلة النقل في الطريق ما دام المسافر لم يغادرها في هذا الوقت.

وبخصوص الأضرار التي تصيب المسافرين أثناء فترة النقل والتي يسأل عنها الناقل البري، فهي كالأضرار التي يتعرض لها المسافرون في وسائل النقل الأخرى كالجروح والإصابات الجسدية ولم يحدد المشرع في القانون التجاري فئات هذه الأضرار، ولكنه استعمل عبارة عامة في المادة 65 من القانون التجاري، وهي "الأضرار البدنية" فضلا عن مفهوم المخالفة لعبارة "سالما معافى" الواردة في المادة 62

¹ المادة 64 من القانون التجاري ونصها: "تترتب مسؤولية الناقل ابتداء من تكفله بالمسافر".

من القانون التجاري، التي يفهم منها أن الناقل يسأل عن كافة الأضرار التي تلحق بالراكب منذ تكفله به بما في ذلك الوفاة.

ثانياً_ المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالأمّعة

تحدثنا فيما سبق عن أن الأمّعة نوعين: أمّعة يدوية أو شخصية، وأمّعة مسجلة، حيث يختلف حكم المسؤولية من نوع لآخر، أما بخصوص الأمّعة اليدوية فالناقل لا يسأل عن الأضرار التي تصيبها مهما كانت قيمتها وهذا بصريح المادة 67 من القانون التجاري، التي استندت في ذلك على معيار الحراسة حيث أنه من المعلوم أن تظل هذه الأمّعة بين يدي المسافر وتحت رقابته مما يجعل هذا الأخير هو المسؤول عن الأضرار اللاحقة بها وليس للناقل أي دور في ذلك، وإن كان هو من يتولى نقلها وبالتالي تكون المسؤولية في هذه الحالة ملقاة على صاحبها، أما إذا أراد متابعة الناقل عنها فما عليه إلا اثبات أن الضرر اللاحق بها إنما يرجع إلى خطأ صدر عن الناقل وفقا لقواعد المسؤولية التقصيرية. وينصرف هذا الحكم على جميع أنواع النقل.

أما الأمّعة المسجلة فيستلها الناقل البري وتوضع تحت حراسته مما يستوجب أن يكون مسؤولا عما يصيبها من ضرر أثناء فترة النقل، أي منذ لحظة استلامها في محطة الانطلاق إلى غاية تسليمها للمسافر في محطة الوصول، فيسأل الناقل عن تلفها أو هلاكها أو ضياعها كأن تتعرض للسرقة أو التحطيم أو الفقدان. وما يؤكد ذلك هو إعطاؤها حكم البضاعة بصريح المادة 68 من القانون التجاري، إذ نجد أن الأمّعة المسجلة في نص هذه المادة تأخذ نفس حكم البضاعة من جميع جوانب المسؤولية سواء من حيث شروطها وأهمها تعرضها للضرر هلاكا كان أم تلفا أم ضياعا، أو من حيث مجالها إذ العبارة بفترة الحراسة من الاستلام إلى التسليم، أو من حيث أسباب الإعفاء منها القانونية والاتفاقية، وهو ما سنفصله عند الحديث عن المسؤولية في نقل البضائع.

وغني عن البيان أن الالتزام بالمحافظة على الأمّعة المسجلة هو التزام بتحقيق نتيجة، فيكون الناقل البري مسؤولا عما يصيبها من ضرر بمجرد وصولها في غير الحالة التي كانت عليها كما وكيفا أو عدم وصولها من الأساس، حيث يفترض خطأ الناقل بمجرد حصول الضرر.

ثالثاً_ مسؤولية الناقل عن أضرار التأخير.

يلتزم الناقل بموجب عقد النقل بإيصال المسافر إلى الوجهة المقصودة وفي الميعاد المتفق عليه طبقا للمادة 62 من القانون التجاري. ذلك أن اللجوء إلى وسائل النقل البرية لاسيما السريعة منها القطارات السريعة إنما الغرض منه ربح الوقت، لذلك كان أمرا طبيعيا أن يسأل الناقل عن أضرار التأخير.

فالعالب أن يلزم الناقل البري نفسه بميعاد محدد للإقلاع، وفترة معقولة للوصول إلى مقصد المسافر، فإذا تقاعس عن الإقلاع أو كانت فترة النقل غير معقولة وترتب عن ذلك ضرر أصاب المسافر جراء التأخير كان الناقل البري مسؤولاً عن ذلك. ونفس الحكم بالنسبة للتأخير في إيصال الأمتعة.

ويفهم مما سبق أن الناقل البري لا يسأل عن التأخير في حد ذاته حتى وإن كان تأخيراً غير عادي، وإنما يسأل عن الأضرار الناجمة عن التأخير في النقل والتي تصيب المسافرين حيث يقع على هؤلاء واجب إثبات هذه الأضرار فضلاً عن إثبات التأخير ذاته.

وأضرار التأخير غالباً ما تأخذ صورة تفويت فرصة معينة بالنسبة للمسافر كإجراء مسابقة أو المشاركة في تظاهرة، ذلك أنه إذا كانت الفرصة أمراً غير محقق فتفويتها أمر محقق، وما دام أن الضرر واقعة فيخضع إثباته لمختلف الوسائل القانونية المتاحة.

الفرع الثاني: مجال انتفاء مسؤولية الناقل البري للأشخاص.

تنتفي مسؤولية الناقل البري للأشخاص إما بإثبات ما أتاحت له النصوص القانونية من أسباب للإعفاء، أو باشتراطه في عقد النقل.

أولاً_ الإعفاء القانوني من المسؤولية.

مسؤولية الناقل البري للأشخاص كما مر بنا هي مسؤولية قائمة على أساس الخطأ المفترض قطعاً، مما يترتب عنه حق الناقل في إثبات السبب الأجنبي لدفع المسؤولية عنه.

وقد أشار القانون التجاري ضمن المادة 63 إلى أسباب الإعفاء من مسؤولية الناقل البري للأشخاص ونصها: "يجوز إعفاء الناقل من المسؤولية الكلية أو الجزئية من أجل عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال بها أو التأخير فيها بشرط أن يثبت أن ذلك ناشئ عن قوة قاهرة أو خطأ المسافر"¹.

فقد حصر المشرع التجاري أسباب الإعفاء في القوة القاهرة وخطأ المسافر، أما القوة القاهرة فهي كحادث خارجي لا يد للناقل في حدوثه ولا يمكن توقعه ولا دفعه، فيتحلل الناقل من المسؤولية بإثبات أن هذا الحادث هو سبب الضرر أو أن الضرر كان سيقع لا محالة مهما بذل الناقل من عناية لتفادي وقوع الضرر.

أما عن خطأ المسافر فكذلك هو من أسباب الإعفاء وفقاً للقواعد العامة بإثبات الناقل أنه السبب الوحيد للضرر يعفي الناقل كلية من المسؤولية، أما إذا ثبت وجود خطأ الناقل إلى جانب خطأ المسافر فنكون أمام الخطأ المشترك حيث إنه طبقاً للمادة 127 من القانون المدني تخفف مسؤولية الناقل بحسب درجة إسهام خطأ المسافر في وقوع الضرر، ويمكن أن يستغرق أحد الخطأين الآخر فيكون ذلك محل تقدير من طرف قاضي الموضوع.

¹ - المادة 63 من القانون التجاري الجزائري.

أما عن خطأ الغير فلم تشر إليه المادة 63 من القانون التجاري، الأمر الذي يفهم منه أن الناقل البري يتحمل المسؤولية عن أخطائه هو وأخطاء تابعيه أو مستخدميه، وكذا أخطاء الغير ولو لم يكن في إمكانه توقعها أو دفعها، وهذا ينبأ بمسؤولية شبه موضوعية للناقل البري للأشخاص لاسيما وأن نظام التأمين من المسؤولية الذي يضمن الحق في التعويض لكل مضروري النقل البري يصب في نفس المفهوم طبقاً للأمر رقم: 74-15 المتعلق بالتأمين الإلزامي على السيارات والقانون رقم: 88-131، المتعلق بالتعويض عن أضرار حوادث المرور.

أما الإعفاء القانوني من المسؤولية عن الأمتعة فقد نظمته نص المادة 48 من القانون التجاري الذي حصر أسبابه في القوة القاهرة أو عيب خاص بالشيء أو خطأ المرسل أو المرسل إليه، وهنا أيضاً لا مجال لدفع المسؤولية بإثبات خطأ الغير.

ثانياً_ الاعفاء الاتفاقي.

نصت المادة 66 من القانون التجاري على جواز الاعفاء من المسؤولية، كما نصت المادة 65 من القانون التجاري على بطلان شرط الاعفاء من المسؤولية عن الاضرار البدنية، وفضلاً عن ذلك يشير القانون رقم: 90-35 الى بعض الأحكام الخاصة تأخذ جلها وصف خطأ المضرور، كالحوادث التي تقع في الممرات الممنوعة، أما ما يأخذ منها وصف الحوادث الجماعية كاصطدام القطارات أو انحرافها عن السكة فهي حوادث تنبأ بذاتها عن خطأ الناقل السككي، ولا مجال للتحلل منها بل على الناقل أن يسعى إلى تسوية ودية مع المضرورين قبل أن يجروه إلى القضاء.

حيث وضع المشرع في القانون 90-35 الذي يتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية، بنصه في المواد من 32 إلى 37 على مجموعة من الأفعال التي يجب على الأشخاص ومستعملي النقل بالسكك الحديدية ألا يقوموا بها، وذلك باستعمال المشرع بعض العبارات التي تعفي الناقل من المسؤولية الناشئة جراء أفعال لا دخل للناقل فيها.

المطلب الثاني: دعوى المسؤولية.

نتطرق في هذا المطلب إلى أحكام التعويض (الفرع الأول، في إلى انقضاء دعوى المسؤولية (الفرع

الثاني).

الفرع الأول: أحكام التعويض.

دعوى التعويض ترفع عادة من طرف المتضرر نتيجة تنفيذ العقد، ولكي تباشر الدعوى لا بد من اتباع إجراءات قانونية حتى يضمن المتضرر حقه في التعويض في الآجال المحددة، وسنتطرق إلى الإجراءات المتعلقة بدعوى التعويض، وتقدير قيمته.

أولاً_ الإجراءات المتعلقة بدعوى التعويض.

تنشئ مسؤولية الناقل بإخلاله بعدم تنفيذ الالتزام ووقوع أضرار بالمسافر، وللمسافر المتضرر طلب التعويض.

ولكي يستفيد المسافر المتضرر من التعويض لابد أن يلجئ إلى طرق قانونية تسمح له بالحصول على التعويض إما بطرق ودية أو اللجوء إلى القضاء، وهذا ما جاءت به النصوص التنظيمية حسب قانون التأمين، وكذلك بالنسبة للشركة الوطنية للسكك الحديدية.

وبمجرد وقوع الضرر بالمسافر وإصابته، فهنا قد يلجئ الشخص المتضرر إلى المطالبة بالتعويض أو من له مصلحة في ذلك.

وقد حدد الأمر رقم: 15-74 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار للأشخاص الذين لهم الحق في طلب التعويض وهم الوالدين، الزوج أو الزوجة، الأبناء القصر، وكذا الذين هم تحت كفالته بمفهوم الضمان الاجتماعي لاقتسام رأس مال الوفاة، ويضاف الأبناء البالغون في التعويض عن الأضرار المعنوية، في هذه الحالة للمتضرر الحق في رفع الدعوى القضائية والمطالبة بالتعويض جراء ما لحق به من أضرار سواء كانت بدنية أو تأخير أو أضرار تصيب أمتعته، ويمكن أن ينوبه أحد من ذوي حقوقه المذكورين أعلاه وهذا طبقاً للقواعد العامة.

وترفع دعوى المسؤولية بمجرد إخلال أحد أطراف العقد بعدم الالتزام بتنفيذ التزامه، فإذا كان هو المتضرر فهنا ترفع الدعوى من طرفه أو من قل ذويه ضد الناقل سواء كان الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية أو مالك وسيلة النقل أو سائق سيارات الأجرة، أما إذا سقط حق المؤمن _الناقل_ في الضمان كأن يكون غير مؤمن، أو انعدمت رخصة سياقته فيتم إدخال صندوق ضمان السيارات، وقد جاء في نص المادة 03 من الأمر رقم: 15-74 أنه: "لا تسري الزامية التأمين المنصوص عليها في هذا الأمر، على النقل بالسكك الحديدية". من هذا النص فإن الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية غير ملزمة بالتأمين، لأن هذه الشركة تابعة للدولة وحسب ما جاء في نص المادة 02 من نفس الأمر أن الدولة معفاة من الالتزام بالتأمين، ذلك أنها تؤمن نفسها بنفسها، وبالتالي فإن الدعوى تقام ضدها لوحدها.

ويمكن أن ترفع الدعوى من طرف الناقل المتضرر ضد المسافر جراء عدم تنفيذ المسافر لالتزامه بدفع ثمن النقل أو ثمن نقل الأمتعة المسجلة التي تكون في حراسة الناقل وهذا طبقاً لنصي المادتين 02/60 و03/73 من القانون التجاري الجزائري¹.

1 - تنص المادة 02/60 من القانون التجاري على أنه: "يجوز للناقل أن يرفع دعوى مباشرة على الموكل دعوى بطلب التعويض عن الأضرار الحاصلة له من جراء تنفيذ عقد النقل، ويكون الوكيل بالعمولة مكلفاً قانوناً بالحضور فيها". وتنص المادة 02/73 من ذات القانون على أنه: "يجوز للناقل أن يرفع مباشرة دعوى التعويض عن الضرر الحاصل له بسبب تنفيذ عقد النقل، ويكون الوكيل بالعمولة مكلفاً قانوناً بالحضور فيها".

ويجب على المدعي أن يرفع دعواه طبقاً للقواعد العامة للاختصاص النوعي وهذا ما نص عليه قانون الإجراءات المدنية والإدارية في المادة 03/32: "تفصل المحكمة في جميع القضايا، لاسيما المدنية والتجارية والبحرية والاجتماعية والعقارية وقضايا شؤون الأسرة والتي تختص بها إقليمياً".

ثانياً_ تقدير قيمة التعويض.

تقدر قيمة التعويض بقيمة الضرر الواقع على المسافر المتضرر جراء عدم قيام الناقل بتنفيذ التزامه أو التأخر في تنفيذه، وهذا ما يؤدي إلى تعويض المتضرر عما أصابه من ضرر بسبب عدم تنفيذ العقد، وألحق أضراراً بدنية أو تأخير أو إصابة الأمتعة.

1_ تقدير قيمة التعويض عن الأضرار البدنية: أورد المشرع الجزائري نصوصاً قانونية تتناول عن تقدير التعويض جراء الأضرار التي يتعرض لها المسافر أثناء تنفيذ الناقل لالتزامه بنقله، وهذا نتيجة العقد المبرم بين الناقل والمسافر، ولكن قد يخلو هذا العقد من شروط تنص على تقدير التعويض في حالة وقوع الضرر، وفي هذا نصت المادة 182 من القانون المدني على أنه: "إذا لم يكن التعويض مقدراً 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 يرتكب غشاً أو خطأ جسيماً إلا بتعويض الضرر الذي كان يمكن توقعه عادة وقت التعاقد".

أما بالنسبة للأضرار البدنية التي تتسبب فيها الشركة الوطنية للسكك الحديدية فهنا القضاة يعتمدون على القواعد العامة لتقرير المسؤولية وتقدير التعويض طبقاً للمواد 124، 182، 176، 138، 131 من القانون المدني الجزائري، مع مراعاة ظروف الطرف المضرور وحالته الصحية والاجتماعية والمهنية، كما أن تحديد المبلغ يكون بصفة جزافية تغطية لكافة الأضرار اللاحقة به من أضرار مادية ومعنوية وجمالية. حيث إن المادة 03 من الأمر 74-15 تنص على عدم سريان إلزامية التأمين المنصوص عليها في هذا الأمر على النقل بالسكك الحديدية.

2- تقدير قيمة التعويض عن أضرار التأخير: تقدر قيمة التعويض الخاصة بأضرار التأخير طبقاً للمواد 182، 176، 131 من القانون المدني، وهنا يكون معيار تقدير التعويض على حسب ما لحق الدائن من ضرر وما فاته من كسب، ويتوجب على الناقل توجيه إعدار قبل مباشرة الدعوى المدنية لأننا بصدد مسؤولية عقدية.

وإذا كانت هناك شروط تحدد المسؤولية التي تجعل التعويض الذي يلتزم به الناقل بمبلغ معين كحد أقصى، على أن هذه الشروط، كشرط الإغفاء من المسؤولية، لا تستخدم من الناحية العملية في النقل البري بالسكك الحديدية أو العربات إلا بالنسبة للتأخير¹.

كما تقوم شركات النقل عمومًا بتحديد سقف للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التأخير ما لم يثبت تدليس أو خطأ جسيم للناقل، هذا داخل إقليم الدولة.

على الصعيد الدولي نجد أن الاتفاقية الدولية CIV-OTIF لم تنص لا على المسؤولية الناشئة عن التأخير ولا على التعويض عن التأخير.

3_ تقدير التعويض عن الأضرار التي تصيب الأمتعة: إن معيار تقدير التعويض عن الأضرار في المسؤوليتين العقدية والتقصيرية²، وهو ما لحق المسافر من الأضرار التي تصيب أمتعته، وهذا طبقاً للمواد 182، 176، 131 من القانون المدني، وعمومًا يكون المعيار المطبق هنا هو ما لحق الدائن من ضرر، مع أخذ بعين الاعتبار القيمة المادية والمعنوية للأمتعة المتلفة أو المفقودة، وإلزامية توجيه إعدار طبقاً للمادة 179 من القانون المدني. والمادة 55 من القانون التجاري قبل المطالبة القضائية.

ويعمل الناقل عمومًا على تحديد سقف التعويض عن الأضرار المترتبة عن التلف أو فقدان الأمتعة بموجب اللوائح والأنظمة المنظمة للنشاط وكيفية استغلاله، كما أنه يمكن استبعاد هذه المبالغ المحددة مسبقًا كلما ثبت تدليس أو خطأ الناقل.

وفي مجال النقل الدولي نجد أن الاتفاقية الدولية CIV-OTIF تنظم المسؤولية المترتبة عن فقدان أو تلف الأمتعة، وكذا نظام التعويض عنها، كما أن الاتفاقية الدولية CVR، تنظم المسؤولية المترتبة عن شحن وتفريغ البضائع _ الأمتعة المسجلة _ ونظام التعويض عنها.

الفرع الثاني: تقادم دعوى التعويض.

تخضع دعوى المسؤولية الناشئة من عقد النقل إلى التقادم، وبالرجوع إلى النصوص القانونية التي تضمنها القانون المدني الجزائري المتعلقة بدعوى التعويض المعروضة على القاضي المدني، نجدها تتقادم بمضي 15 سنة طبقاً للمادة 308³ من القانون المدني الجزائري.

ويكون تقادم الدعوى المدنية التبعية للدعوى العمومية بمضي 10 سنوات بالنسبة للجنايات، و03 سنوات بالنسبة للمخالفة، وهذا طبقاً للمواد 7، 8، 9 من قانون الإجراءات الجزائية⁴.

1 - محمد السيد الفقي، العقود التجاري، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2011، ص 101.

2 - مختار رحمانى محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث الأشخاص بالسكك الحديدية، دط، دار هومه للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2003، ص 123.

3 - المادة 308 من القانون المدني الجزائري ونصها: " يتقادم الالتزام بانقضاء خمس عشرة سنة، فيما عدا الحالات التي ورد فيها نص خاص في القانون وفيما عدا الاستثناءات الآتية...".

4 - الأمر رقم: 66-155 المؤرخ في 08 يونيو 1966 المتضمن قانون الإجراءات الجزائية، المعدل والمتمم، ج.ر، ع 84، صادرة في 24 ديسمبر 2006.

وبما أننا بصدد دعوى التعويض لخاصة بعقد النقل البري للأشخاص فقد جاء في نص المادتين 74 و68 التي تطرقت إلى تقادم الدعوى المتعلقة بعقد نقل الأشخاص في مادته 61 من القانون التجاري. ونتطرق فيما يلي إلى تقادم دعوى التعويض الناشئة عن عقد النقل البري للأشخاص، ثم تقادم دعوى التعويض الناشئة عن عقد نقل الأمتعة.

1_ تقادم دعوى التعويض الناشئة عن عقد النقل البري للأشخاص: يعتبر تقادم دعوى التعويض الناشئة عن عقد النقل البري للأشخاص من العقود التجارية وبالتالي فإنها تخضع لقواعد القانون التجاري، كما نصت المادة 74 من القانون التجاري صراحة على أن دعوى التعويض عن عقد نقل الأشخاص، سواء كان التعويض عن الأضرار البدنية أو الوفاة أو التأخير، تتقادم بمرور 03 سنوات من تاريخ وقوع الحادث أو عدم تنفيذ الالتزام، وللمدعي الحق في الرجوع بمهلة محددة بثلاثة أشهر من رفع الدعوى على المكلف.

ويسقط الحق في دعوى التعويض طبقاً لنص المادة 76 والتي أحالت للمادة 74 أنه لا يحق للدائن أن يتمسك بهذا الحق بموجب دعوى أخرى أو حتى في شكل دفع أو طلب مقابل، وتكون باطلة وعديمة الأثر لجميع الاشتراطات المخالفة بصفة مسبقة، وجاء في نصوص المواد 74، 75، 76 المواعيد وهي من النظام العام، ولا يجوز مخالفتها أو التخلف عنها.

2_ تقادم دعوى التعويض الناشئة عن عقد نقل الأمتعة: تدخل المشرع التجاري لتنظيم تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل الخاص بالأمتعة أو الأشياء واقتصر على تحديد مدة التقادم من جهة، وكذلك تحديد مبدأ سريان هذه المدة من جهة أخرى، كما جاء في نص المادة 61 التي أحالتنا عليها المادة 68 أن الدعوى الناشئة عن عقد نقل شيء _ الأمتعة _ تسقط بمضي سنة واحدة.

ويبدأ سريان تقادم الدعوى من تاريخ تسليم الأشياء (الأمتعة)، إلى المرسل، فهنا المرسل يمثل لنا في شخص المسافر، وفي حالة الهلاك الكلي للأمتعة تسري مدة التقادم من تاريخ انقضاء الميعاد الذي كان ليسلم فيه الناقل العادي للأمتعة إذا وجد في ظروف ملائمة¹.

وتسقط الدعوى ضد الناقل في حالة إذا لم يقيم المسافر بتقديم احتجاج أو إخبار غير قضائي في ظرف 03 أيام من تاريخ استلام الأشياء _ الأمتعة _ التي تعرضت لتلف أو الضياع الجزئي دون احتساب أيام العطل، ويكون هذا الاحتجاج صحيحاً مهما كان شكله، إذا ثبت في وصل استلام الناقل. هذا ما جاء في المادة 55 من القانون التجاري ونصها: "يترتب على استلام الشيء المنقول سقوط كل دعوى ضد الناقل من أجل التلف أو الضياع الجزئي إذا لم يبادر المرسل أو أي شخص يعمل لحساب أحدهما في ظرف ثلاثة أيام من تاريخ الاستلام دون حساب أيام العطل".

1 - عدلي أمير خالد، عقد النقل البري في ضوء القانون الجديد، دط، دار الجامعية الجديدة، الإسكندرية، 2006، ص 138.

كما يحق لأحد الأطراف طلب إجراء الخبرة طبقاً للمادة 54 في خلال 03 أيام التالية للتسليم، وحق الرجوع المقرر للمدعى عليه تحدد مهلته بثلاثة أشهر من يوم رفع الدعوى على المكلف¹.

الفصل الثاني: عقد النقل البري للبضائع.

يعد النقل بوجه عام عصب حركة تداول الثروات حيث يتطلب إنجاز المبادلات، ففي أغلب الأحوال نقل الأشياء من مكان إلى آخر، سواء داخل إقليم الدولة الواحد أو بين الأقاليم، ولولا النقل لوجب استهلاك السلع في مواقع انتاجها، وهو ما يؤدي حتماً إلى شل حركة التبادل، ومن هنا تتأتى أهمية عقد النقل البري للبضائع كعصب للاقتصاد والمبادلات التجاري، وعلى ذلك سوف نتطرق فيما يلي إلى ماهية عقد النقل البري للبضائع (المبحث الأول)، ثم إلى آثار هذا العقد (المبحث الثاني)، ونتطرق أخيراً إلى مسؤولية الناقل في عقد النقل البري للبضائع (المبحث الثالث).

المبحث الأول: ماهية عقد النقل البري للبضائع.

للنقل أهمية بالغة في اقتصادات الدول والحياة اليومية للأفراد لاسيما منه النقل البري، لذلك فقد أولى المشرع أهمية كبيرة لعقد النقل البري للبضائع وأفرده بأحكام خاصة في القانون التجاري وكذا في القانون رقم: 01-13 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه. وعلى ذلك سنطرق إلى أحكام عقد النقل البري للبضائع (المطلب الأول)، ثم إلى إثبات عقد النقل للبضائع (المطلب الثاني).

المطلب الأول: أحكام عقد النقل البري للبضائع.

نتطرق في هذا المطلب إلى مفهوم عقد النقل البري للبضائع وتبيان أركانه.

أولاً_ تعريف عقد النقل البري للبضائع: عرف المشرع الجزائري عقد النقل البري للبضائع في المادة 56 من القانون التجاري بأنه: "...اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين".

ثانياً_ أركان عقد النقل البري للبضائع.

يخضع عقد النقل البري للبضائع إلى القواعد الموضوعية العامة في سائر العقود: من رضا ومحل وسبب، ونحيل بشأنها إلى الأحكام العامة، وسنقتصر فيما يلي على ما يختص به هذا العقد من أحكام.

¹ : المادة 54 من القانون التجاري ونصها: " يكون الطالب ملزم تحت مسؤوليته بأن يوجه الدعوة لحضور هذه الخبرة برسالة موصى عليها أو بريقة".

1- ركن الرضا.

عقد النقل البري للبضائع هو عقد رضائي ينعقد بين طرفين هما الناقل والمرسل، وقد يكون هناك طرف ثالث في العقد يدعى المرسل إليه فهو ينعقد بمجرد اقتران الإيجاب بالقبول، فيفترض وجود رضا المتعاقدين وصحته لقيامه صحيحاً.

أ- من حيث وجود الرضا: يستوجب لعقد النقل البري للبضائع وجود الإرادة، لأن الشخص المعلوم الإرادة لا يمكن أن يصدر منه الرضا، ويستلزم لإبرامه التعبير عن إرادتي الناقل والمرسل وتوافقهما، ويكون التعبير عن إرادة الناقل في شكل إيجاب، أما التعبير عن إرادة المرسل فيكون في شكل قبول، ولا يكفي صدور التعبير عن إرادتي المتعاقدين في شكل إيجاب وقبول، بل يتعدى ذلك إلى توافر تطابق الإيجاب الصادر من الناقل والقبول الصادر من المرسل.

- خصوصية الإيجاب والقبول في عقد النقل البري للبضائع: يعرف الإيجاب في العقود بصفة عامة أنه العرض الذي يتقدم به شخص معين إلى آخر، أو آخرين بقصد إبرام عقد ما للحصول على قبول هذا العرض، وبالتالي إنشاء العقد وبعبارة أخرى فالإيجاب تعبير نهائي عن الإرادة يتم به العقد إذا ما تلاقى معه قبول¹.

يصدر الإيجاب عادة من الناقل في شكل إيجاب عام موجه للجمهور أي لكافة الناس، كالشركات التي تجر عربات النقل من مركبات وسكك حديدية ونحوها في الشوارع والطرق العامة، لكن هذا لا يمنع في بعض الأحيان أن يكون موجهاً لشخص مسمى، غير أنه في أغلب الأحوال توجد مؤسسات النقل في حالة إيجاب دائم موجه للجمهور².

واتخاذ هذا الشكل في العقد البري للبضائع، يجد دعمه القانوني في نص المادة 61 من القانون رقم: 01-13 المؤرخ في 08 أوت 2001 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه³، التي تلزم الناقلين بإعلام زبائنهم بكافة الشروط العامة للنقل عن طريق وسائل محددة، إذ تنص الفقرة الأولى من هذه المادة بأنه: " يلتزم متعاملو النقل البري بإعلام المستعملين عن طريق كل الوسائل المناسبة وباستمرار، وبالشروط العامة للنقل فيما يخص الأجال والوتيرة والتوقيت."

وقد يكون الناقل في بعض الأحيان محتكراً أحد أنواع النقل دون سواه كما هو الشأن بالنسبة لاحتكار المؤسسة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية نشاط النقل العمومي للبضائع عبر السكك الحديدية، مثلما يستخلص من نص المادة 20 من المرسوم التنفيذي رقم 95-91 المؤرخ في 01 جوان 1991 المتعلق

1 - محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني، النظرية العامة للالتزامات، ط 4، دار الهدى، الجزائر، 2009، ص 103.

2 - عبد الرزاق السنهوري، نظرية العقد، ج1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 1998، ص 255.

3 - القانون رقم: 01-13 المؤرخ في 08 أوت 2001 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، ج.ر، ع 44، لسنة 2001.

بالشروط العامة لممارسة نشاطات النقل البري للبضائع والأشخاص¹ ونصها: " تتدخل المؤسسة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية كمتعامل وحيد للنقل العمومي للبضائع عبر السكك الحديدية". وفي حالة الاحتكار يلتزم الناقل المحتكر بقبول كل ما يقدم إليه من طلبات النقل وليس الاختيار بين تلك التي يقبلها، والتي لا يقبلها مراعاة لمصلحة الطرف الآخر.

ونظراً لكون الإيجاب الصادر من الناقل المحتكر يعد خدمة ضرورية للمستهلك، يعتبر عقد النقل البري للبضائع عقد من عقود الإذعان في أغلب الأحوال التي يصدر فيها الإيجاب عادة إلى الناس كافة وبشكل مستمر وواحد بالنسبة للجميع.

غالباً يكون الإيجاب مطبوعاً في شكل نماذج معدة سلفاً من طرف الناقل، والتي تختلف شروطها وبياناتها طبقاً لطبيعة العقد ووسيلة النقل ومحل النقل، ويتقيد في إعدادها بالكيفيات والشروط التي تبينها التنظيمات المحددة لعقود النقل البري للبضائع طبقاً للمادة 15 فقرة 02 من القانون رقم 01-13 ونصها "تحدد شروط وكيفيات إعداد عقود النقل عن طريق التنظيم"، ويتضمن كل نموذج الشروط الخاصة به، ويجب على طرفي العقد تحديد النموذج المتفق عليه حتى يتم تنفيذ العقد في ضوء شروط هذا النموذج.

وإذا اتفق في العقد أن يتبع نموذج معين يشتمل على شروط خاصة فلا ينعقد العقد إلا وفقاً لهذه الشروط الواردة بهذا النموذج المتفق على اتباعه، ولا يجوز تجزئة الشروط التي يشتمل عليها هذا النموذج، وإنما لابد من اتباعها كاملة، ولا يوجد ما يمنع الناقل من أن يعدل عن نماذجها كلها ويعد صيغة خاصة لعقد معين غير نماذجها العامة والخاصة، لأن هذه النماذج كلها كما سبق القول يعدها الناقل بنفسه، ولذلك لا يوجد ما يمنع المحكمة عند التنازع أن تعتبر النموذج عقد إذعان.

أما بالنسبة للقبول فيخضع في عمومه إلى القواعد العامة في القبول، فهو يعرف الحرية القانونية التي يعرفها في باقي العقود، بمعنى أنه حر لا يتقيد بشكل معين، ولكن الغالب أن قبول المرسل عادة ما يتخذ شكل الانضمام أو الإذعان لشروط الإيجاب الموضوع مسبقاً من قبل الناقل، بمعنى التسليم لها دون مناقشتها، لأنه ليس للمرسل سوى التسليم بها كما هي، إذ لا غنى عن التعاقد خاصة إذا كان الناقل في مركز محتكر. حيث نصت المادة 70 من القانون المدني أنه: "يحصل القبول في عقد الإذعان بمجرد التسليم للشروط المقررة يضعها الموجب ولا يقبل مناقشة فيها".

ويسري على تطابق الإيجاب والقبول في عقد النقل البري للبضائع القواعد العامة في القانون المدني المادة 60 وما يليها. وكذلك الشأن بخصوص صحة التراضي فلا توجد قاعدة خاصة لصحة رضا المتعاقدين

¹ - مرسوم تنفيذي رقم: 91 - 95 المؤرخ في 01 جوان 1991، المتعلق بالشروط العامة لممارسة نشاطات النقل البري للبضائع والأشخاص، ج.ر رقم 27، لسنة 1991.

في عقد النقل البري للبضائع، بل تطبق القواعد العامة المتعلقة بأهلية المتعاقد وعيوب الرضا في القانون المدني كما تطبق أحكام الأهلية في القانون التجاري¹.

2_ الركن المحل.

الغالب في عقد النقل أن يرد المحل على منقولات مادية، سواء كانت بضائع أو حيوانات أو محاصيل زراعية وغيرها، وكذلك قد يكون محل عقد النقل منقولات غير مادية، كالرسائل البرقية وما يشابهها، أما محل عقد النقل البري للبضائع فهو نقل بضاعة أو شيء منقول، التي يريد المرسل نقلها، والأجرة التي يهدف إليها الناقل. وعليه فإن لعقد النقل البري للبضائع محلين: البضاعة المرسلة وأجرة النقل.

أ_ البضاعة المرسلة: يشترط في البضاعة المرسلة الشروط الواجب توافرها في محل الالتزام بوجه عام، من أن يكون موجود أو قابلاً للوجود وأن يكون معيناً أو قابلاً للتعيين²، وأن يكون مشروعاً وهو ما نصت عليه المواد من 92 إلى 96 من القانون المدني.

كما يمنع القانون نقل بعض البضائع بالوسائل العادية والتي تخضع لشروط خاصة بالتغليف والتعليب، كما هو الحال بالنسبة للبضائع الخطيرة وهو ما نصت عليه المادة 38 من القانون رقم 01-13 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه ونصها: "يخضع نقل المواد الخطرة لشروط خاصة تحدد عن طريق التنظيم".

وأضافت المادة 39 من ذات القانون نوعاً من البضائع تتميز بخصوصية نوعية لهذا حدد القانون كفيات نقلها ونصها: "يتم نقل البضائع التي تنطوي على خصوصيات نوعية، لاسيما نقل المواشي وفق شروط تحدد عن طريق التنظيم".

ب_ أجرة النقل: أجرة النقل هي عبارة عن مبلغ من النقود أي المقابل المالي الذي يتقاضاه الناقل مقابل نقل البضاعة، والأصل أن يحدد عقد النقل البري للبضائع أجرة النقل المستحقة للناقل مقابل إنجاز عملية النقل، ولكن الوضع الشائع في تحديد أجرة النقل هو تحديدها سلفاً بمعرفة الناقل في قائمة أسعار يتعامل بها مع الكافة وتسمى تعريفة النقل³.

وفي حالة عدم الاتفاق على الأجرة أو عدم تحديدها مسبقاً هنا يتولى القاضي تحديدها وفقاً للعرف وهو فرض نادر العمل به.

1 - عبد الرزاق السنهوري، نظرية العقد ...، مرجع سابق، ص 18.

2 - عبد الحميد الشواربي، التعليق الموضوعي على القانون المدني: الكتاب الثاني مصادر الالتزام، ج1، منشأة المعارف الاسكندرية، ص 237.

3 - عدلي أمير خالد، عقد النقل البري قواعد وأحكام، مرجع سابق، ص 35، 36.

أما الركن الثالث والأخير في عقد النقل البري للبضائع وهو السبب فيخضع لأحكام السبب في عقد النقل البري للبضائع إلى أحكام السبب في القواعد العامة وفق ما نصت عليه المواد 97 و98 من القانون المدني الجزائري، بحيث يجب أن يكون للعقد سبب موجود ومشروع.

المطلب الثاني: إثبات عقد النقل البري للبضائع.

يخضع عقد النقل البري للبضائع إلى قواعد الإثبات في المادة التجارية حيث يمكن إثباته بجميع وسائل الإثبات وفق مبدأ حرية الإثبات، إلا أن من خصوصيات هذا العقد أوجدت ما يسمى بمستند النقل كوسيلة إثبات حال وقوع نزاع، ونحيل بشأن وسائل الإثبات إلى القواعد العامة، فيما نقتصر على التطرق إلى الوسائل الخاصة وهي الدفاتر التجارية (الفرع الأول)، ومستند النقل (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الدفاتر التجارية.

يلزم الناقل بمسك دفترين هما دفتر اليومية ودفتر الجرد، إجبارياً وهو ما نصت عليه المادتين 09 و10 من القانون التجاري الجزائري، حيث نصت المادة 09 على أن: "كل شخص طبيعي أو معنوي له صفة التاجر ملزم بمسك دفتر اليومية يقيد فيه يوماً بيوم عمليات المقاول أو أن يراجع على الأقل نتائج هذه العمليات شهرياً بشرط أن يحتفظ في هذه الحالة بكافة الوثائق التي يمكن معها مراجعة تلك العمليات يومياً".

أما بخصوص دفتر الجرد فيقيد فيه الناقل عناصر أصول وخصوم مقاولته، أي ماله من أموال عقارية ومنقولة وحقوق لدى الغير وما عليه من ديون للغير، وهو ما نصت عليه المادة 10 من القانون التجاري الجزائري ونصها: " يجب عليه أن يجري سنوياً جرد لعناصر أصول وخصوم مقاولته وأن يقفل كافة حساباته بقصد إعداد الميزانية وحساب النتائج، وتسخ بعد ذلك هذه الميزانية وحساب النتائج في دفتر الجرد".

ويشترط في دفاتر الناقل الإلزامية لقبولها في الإثبات أن تكون منتظمة، أي ممسوكة بدون شطب أو بدون ترك بياض أو كتابة على الهامش وصفحاتها مرقمة وموقعة من طرف رئيس المحكمة التي تقع بدائرة اختصاصها مقر مقاولته، وهو ما قرره المادة 11 من القانون التجاري ونصها: "يمسك دفتر اليومية ودفتر الجرد بحسب التاريخ وبدون ترك بياض أو تغيير من أي نوع كان أو نقل للهامش وترقيم صفحات كل من الدفترين ويوقع عليها من طرف قاضي المحكمة حسب الإجراء المعتاد". وتضيف المادة 12 أن الناقل ملزم بحفظ دفاتره التجارية والوثائق المتعلقة بمعاملاته التجارية لمدة عشرة سنوات حيث نصت على أنه: "يجب أن تحفظ الدفاتر والمستندات المشار إليها في المادتين 9 و10 لمدة 10 سنوات، كما يجب أن ترتب وتحفظ المراسلات الواردة ونسخ الرسائل الموجهة طيلة نفس المدة".

أما فيما يخص حجية هذه الدفاتر فقد نصت المادة 330 فقرة 02 من القانون المدني على أنه: "وتكون دفاتر التجار حجة على هؤلاء التجار، ولكن إذا كانت هذه الدفاتر منتظمة فلا يجوز لمن يريد استخلاص دليل لنفسه أن يجتزئ ما ورد فيها واستبعاد منه ما هو مناقض لدعواه".

وكذلك المادة 13 من القانون التجاري ونصها: "يجوز للقاضي قبول الدفاتر التجارية المنتظمة كإثبات بين التجار بالنسبة للأعمال التجارية" وأضافت المادة 14 من ذات القانون: "إن الدفاتر التي يلتزم الأفراد بمسكها والتي لا تراعى فيها الأوضاع المقررة لا يمكن تقديمها للقضاء ولا يكون لها قوة إثبات أمامه لصالح من يمسكونها، وذلك مع عدم المساس بما ورد النص بشأنه في كتاب الإفلاس والتفليس".

الفرع الثاني: الإثبات بمستند النقل.

ظهر مستند النقل منذ القديم فكان العميل يحرص على تحرير مستند يسمى "تذكرة النقل" لتيسير إثبات العقد فكان مستند النقل آنذاك يتضمن بيانات عديدة فقد تغير استعمالها تدريجياً إلى استعمال مستند بسيط يدعى إيصال النقل. فتذكرة النقل أو إيصال النقل لهما شكل قانوني محدد ووظائف قانونية محددة.

أ_ صور مستند النقل:

- **تذكرة النقل:** وهي عبارة عن مشاركة بين المرسل، وأمين النقل أو بين المرسل والوكيل بالعمولة وبين أمين النقل. وتعرف كذلك بأنها: "الصك الذي يتضمن كل ما يتعلق بالبضاعة المطلوب نقلها أو بيانات كل من المرسل والمرسل إليه وكل بيان يؤدي إلى إيضاح طبيعة البضاعة المنقولة وأشخاص الالتزام والمستفيد من هذا العقد¹. وقد نص المشرع في المادة 543 مكرر من القانون التجاري على أنه: "يصح سند النقل باعتباره وثيقة تمثل ملكية البضائع سنداً تجارياً عندما يصدر و/أو يظهر للحامل أو لأمر"، ما يستنتج منه أن سند النقل هو ورقة تجارية تمثل ملكية البضائع عندما تصدر أو تظهر للحامل أو لأمر شخص معين تتضمن بيانات قانونية نص عليها القانون التجاري. وقد نصت المادة 41 والفقرة 02 من المادة 543 مكرر 8 من القانون التجاري على البيانات الإلزامية التي يجب أن تتضمنها تذكرة النقل فنصت الفقرة الأولى من المادة 41 على أنه: "على المرسل أن يبين بتذكرة النقل اسم المرسل إليه وعنوان ومكان تسليم الأشياء المنقولة ونوعها وعددها ووزنها أو حجمها". كما نصت المادة 543 مكرر 8 بأنه: "يجب أن تحتوي على اسم الشخص الطبيعي أو المعنوي للشاحن أو اسمه التجاري ومهنته أو غرض شركته ومقر سكناه أو عنوان شركته وطبيعة البضاعة والبيانات التي تسمح بالتعريف عن قيمتها". من النصين السالفين فإن البيانات الإلزامية التي يجب أن تتضمنها تذكرة النقل هي:

- اسم الشاحن أي المرسل ومهنته أو غرض شركته ومقر سكناه أو عنوان شركته؛
- اسم المرسل إليه وعنوانه؛

¹ - شتواح العياشي، مرجع سابق، ص 31.

- مكان تسليم البضائع المنقولة؛
 - نوع البضائع المنقولة وعددها ووزنها أو حجمها وكل البيانات التي تسمح بالتعرف على قيمتها.
 وهي بيانات واردة على سبيل المثال، وتمثل الحد الأدنى الواجب مراعاته في التذكرة، كما يمكن للمتعاقدین الاتفاق على بيانات أخرى كتاريخ بدأ عملية النقل أو الميعاد التي تصل فيه البضاعة.
 - **إيصال النقل:** وهو مستند خطي يعترف بموجبه الناقل بتسلم البضائع ويثبت ذلك، وإيصال النقل يختلف في طبيعة نشأته عن وثيقة النقل، فهو كما تدل عليه تسميته، إيصال لا يختلف عن الايصالات التي يعطيها من تسلّم شيئاً لمن سلمه هذا الشيء، وهو هنا يصدر عن الناقل بحيث يعلن فيه بيان ومقادير البضاعة التي استلمها من المرسل والتزامه بتسليمها إلى المرسل إليه في الميعاد والمكان المحدد، وإيصال النقل يمتاز على وثيقة النقل ببساطته واتفاقه مع منطق الإثبات في عقد النقل بصورته الحديثة، لأنه لا يتضمن إلا البيانات الجوهرية اللازمة.

ب_ شكل مستند النقل: نصت المادة 543 مكرر 9 من القانون التجاري على أنه: "يأخذ سند النقل حسب الشروط المنصوص عليها في المادة السابقة شكل السند التجاري، سواء كانت البضاعة في طريق النقل أو وصلت إلى الجهة المقصودة". كما نصت المادة 543 مكرر 10 فقرة 01 من القانون التجاري على أن: "سند النقل الصادر لشخص مسمى هو سند اسمي وتسلم البضاعة للشخص المعين".
 يتضح من النصين أن سند النقل أي تذكرة النقل إما أن يكون سنداً إسمياً أي سند باسم شخص معين، وإما أن يكون سنداً اندياً إذا حرر لإذنه أو لأمره، وإما أن يكون سنداً لحامله.

ج_ وظائف مستند النقل: يؤدي مستند النقل وظيفتين مهمتين فهو يعد وسيلة إثبات وسند يمثل البضاعة.

- **مستند النقل وسيلة إثبات:** ويعد أداة لإثبات عقد النقل وشروطه، فهو ينهض على الأجرة المتفق عليها، وحصول النقل في التاريخ المبين في التذكرة وتسلم الناقل للبضائع الموصوفة فيه¹.
 ومستند النقل يحتفظ بقيمته في إثبات البيانات الواردة به فعلاً ولو كانت البيانات ناقصة، مادامت تشتمل على العناصر الأساسية للعقد، بل ويستطيع ذو الشأن أن يكمل العناصر الأساسية للعقد، بل ويستطيع ذو الشأن أن يكمل الإثبات الناتج عن مستند النقل طبقاً للقواعد العامة في الإثبات.

- **مستند النقل يمثل البضاعة:** لمستند النقل دور آخر يتمثل في تمثيل البضاعة ذاتها، بحيث يقوم مقامها في التسليم، وتعتبر حيازته حيازة رمزية لها. وقد نصت المادة 813 فقرة 02 من القانون المدني على أنه "تسلم السندات المعطاة عن البضائع المعهود بها إلى أمين النقل أو المودعة في المخازن يقوم مقام تسليم البضائع ذاتها". فالمشرع أراد تمكين المرسل إليه من التصرف في البضاعة سواء مازالت في الطريق أو وصلت إليه، فيستطيع بيعها أو عرض عليه ثمن أعلى

¹ - مصطفى كمال طه، العقود التجارية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005، ص 177.

يحقق مصلحته، ويستطيع رهنها لو احتاج إلى الاقتراض، وفي السياق ذاته نصت المادة 543 مكرر 11 من القانون التجاري على أن: "سند النقل الصادر للحامل قابل للتحويل عن طريق التظهير على بياض حسب الشروط المنصوص عليها في المواد 396 إلى 402 من هذا القانون".

المبحث الثاني: آثار عقد النقل البري للبضائع.

نتطرق فيما يلي إلى التزامات المرسل والمرسل إليه (المطلب الأول) ثم إلى التزامات الناقل (المطلب الثاني).

المطلب الأول: التزامات المرسل والمرسل إليه.

نتطرق فيما يلي إلى التزامات المرسل (الفرع الأول)، ثم إلى التزامات المرسل إليه (الفرع الثاني).

الفرع الأول: التزامات المرسل.

يلتزم المرسل بتقديم بيانات صحيحة إلى الناقل، والالتزام بإعداد البضاعة للنقل إذا اقتضت طبيعة البضاعة ذلك، وكذا الالتزام بتسليم البضاعة المراد نقلها ووثائقها للناقل، كما يلتزم بدفع أجرة ومصاريف النقل إذا كانت مستحقة عند الإرسال.

1_التزام المرسل بتقديم البيانات الصحيحة عن البضاعة¹: وتضمنتها المادة 41 فقرة 1 من القانون التجاري ونصها: "على المرسل أن يبين بتذكرة النقل اسم المرسل إليه وعنوانه ومكان تسليم الأشياء المنقولة ونوعها وعددها ووزنها أو حجمها"، وفي السياق ذاته نصت الفقرة 02 من ذات المادة على أنه: "يعد المرسل مسؤولاً اتجاه الناقل والغير عن الأضرار الناشئة عن إهمال البيانات المذكورة وعدم صحتها أو كفايتها". ويمكن للمرسل إثبات خلاف ذلك لاستبعاد مسؤوليته، فإذا ثبتت لا يترتب عنها بطلان تذكرة النقل وإنما يلتزم بتعويض الأضرار الناجمة عن خطئه.

وإذا ترتب عن خطئه عدم تحصيل الناقل للأجرة الحقيقية للنقل، يكون لهذا الأخير طلب تكملتها والتعويض عما أصابه من ضرر، وحق الناقل في هذا التعويض لا يؤثر بأي حال عن مسؤوليته الناشئة عن العقد اتجاه أي شخص آخر غير المرسل، وبالمقابل إذا أثبت الناقل توقع المرسل الضرر إزاءه فله دائماً إمكانية التمسك بخطأ المرسل كسبب للإعفاء أو التخفيف من مسؤوليته.

ويمكن الكشف عن العيوب التي قد تشوب البيانات التي يقدمها المرسل من خلال ممارسة حق الفحص في وقت تسلّم البضاعة، حينها يمكنه إبداء تحفظاته على التذكرة بغرض حفظ حقوقه حالة النقص أو التلف الثابت عند التسليم، أم في حالة عدم إبداء التحفظات فلا يمكنه الاحتجاج بعدم ممارسة حق الفحص لاستبعاد مسؤوليته، لأن قبوله التذكرة قرينة على تسلّم بضاعة مطابقة للبيانات التي أعطاها

¹ - عبد الفضيل محمد أحمد، العقود التجارية، دار الفكر والقانون، 2010، ص 40.

للمرسل إليه، وبدءاً من هذا التسليم كل ضياع أو تلف يفترض أنه حصل بسبب فعل الناقل ويحمل كل تبعاته القانونية.

2_ التزام المرسل بإعداد البضاعة للنقل: نصت المادة 43 من القانون التجاري على أنه: " إذا كانت طبيعة الشيء تتطلب تحريمه وجب على المرسل القيام بالتحريم بشكل يكون واقعياً من الضياع والتلف ولا يؤدي لضرر الأشخاص والمعدات أو غيرها من الأشياء المنقولة".، فالمرسل ملزم بأن يعد البضاعة للنقل، ومصطلح التحريم جاء على سبيل المثال لا الحصر، فيكون إعداد البضاعة بحسب طبيعتها، ويمتد التزام المرسل بإعداد البضاعة إلى عملية تشخيصها، بحسب طبيعة البضاعة كالترقيم ووضع العلامات والبطاقات والوزن وغيرها وتمتد عملية التشخيص لباقي أطراف العقد.

وإذا اتفق مع الناقل على حصول التغليف بطريقة معينة أو حجم العبوات أو حجمها مثلاً على المرسل الالتزام بهذا الاتفاق وإلا جاز للناقل الامتناع عن استلام البضاعة، ونصت المادة 44 من القانون التجاري إلى مسؤولية المرسل عن عيوب تحضير وإجهاز البضاعة للنقل ب نصها: "يكون المرسل مسؤولاً عن الأضرار الناجمة عن عيوب التحريم. غير أن الناقل يكون مسؤولاً عن الأضرار الناجمة عن عيوب التحريم أو انعدامه إذا قبل الشيء وهو عالم بعيوب التحريم أو انعدامه. وإن عيوب التحريم الخاص بالشيء المنقول لا يعفي الناقل من التزاماته المتولدة بموجب عقود نقل أخرى". من المادة فإن المرسل يعد مسؤولاً عن عيوب إعداد البضاعة للنقل، ومن جهة أخرى تسقط مسؤولية المرسل إذا كان الناقل على علم بالعيوب الواردة في إعداد البضاعة فيكون مسؤولاً عنها بحسب المادة 77 من القانون التجاري.

3_ التزام المرسل بتسليم البضاعة ووثائقها: يلتزم المرسل بتسليم البضاعة إلى الناقل وهذا لا يعد شرطاً في انعقاد العقد بل هو شرط لتمكين الناقل من البدء في تنفيذ التزامه بنقل البضاعة.

ويجب أن يسلم المرسل إلى الناقل الشيء والوثائق اللازمة لتنفيذ النقل، ويكون المرسل مسؤولاً عن عدم كفاية هذه الوثائق أو عدم مطابقتها للحقيقة، ويكون الناقل مسؤولاً عن ضياعها أو إساءة استعمالها.

ويخضع مكان التسليم لاتفاق الطرفين، كما يلعب العرف دور بارز في تحديد التفاصيل الخاصة بالتسليم.

أما وثائق النقل الضرورية فهي الوثائق الخاصة بالبضاعة المنقولة الوثائق الخاصة بالتصدير، الوثائق الجمركية، والمستندات الخاصة بمنشأ البضاعة، ويكون المرسل مسؤولاً عن عدم كفاية الوثائق اللازمة للنقل أو عدم صحة البيانات الواردة فيها.

4_ التزام المرسل بدفع أجره ومصاريف النقل عند الإرسال: ويعد الالتزام الرئيسي للمرسل المقابل للالتزام الرئيسي للناقل. وقد تكون الأجرة واجبة الدفع عند القيام أو عند الوصول، فإذا كانت مستحقة عند القيام ولم تدفع يكون للناقل أن يدفع بعدم التنفيذ بالامتناع عن النقل، أما عند الوصول فالأصل أن يدفعها المرسل إليه، ونصت المادة 40 من القانون التجاري على أنه: "على المرسل دفع أجره النقل والمصاريف

المرتتبة على الأشياء المنقولة ونوعها وعددها ووزنها أو حجمها. ويعد المرسل مسؤولاً اتجاه الناقل والغير عن الأضرار الناشئة عن إهمال البيانات المذكورة وعدم صحتها أو كفايتها".

أما عن أثر القوة القاهرة بالنسبة لأجرة النقل، فالأصل أن تسقط الأجرة إذا هلكت البضاعة واستحال تنفيذ الالتزام طبق القواعد العامة، أما في حالة تلف البضاعة دون هلاكها الجزئي أو الكلي فتستحق الأجرة. وإذا كان الناقل قد تسم الأجرة كلها أو بعضها وجب عليه ردها.

وبخصوص ضمانات الوفاء بالأجرة، فإذا كانت مستحقة عند القيام يجوز للناقل أن يمتنع عن استلام البضاعة حتى يستوفي أجرة النقل، أما إذا كانت مستحقة عند الوصول فللناقل أن يحبس البضاعة إلى أن يحصل على أجرة النقل، وله حق الامتياز على البضائع المنقولة ضماناً للوفاء بالأجرة.

الفرع الثاني: التزامات المرسل إليه.

يرتب عقد النقل الذي أبرم بين المرسل والناقل أثرًا بالنسبة للمرسل إليه فيرتب له حقوقًا والتزامات في مواجهة الناقل.

1_ التزام المرسل إليه باستلام البضاعة: يلتزم المرسل إليه باستلام البضاعة، وهو ما نصت عليه المادة 45 من القانون التجاري ونصها: "في حالة نقل الشيء غير مشروط تسليمه للموطن، وجب على الناقل إخطار المرسل إليه بالوقت الذي يمكن له فيه تسليمه بمجرد ما يكون في استطاعة الناقل وضعه تحت تصرفه". وتطرق المشرع لمصير البضاعة إذا رفض المرسل إليه تسليمها أو عدم وجوده في المادة 46 من القانون التجاري ونصها: "فيما عدا الحالات المنصوص 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 صلاحية 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 ومصاريف النقل عند الوصول: يلتزم المرسل إليه بدفع الأجرة إلى الناقل في حالة الاتفاق على أن يكون دفع الأجرة عند الوصول من المرسل إليه.

2_ الأساس القانوني لحقوق المرسل إليه: انقسمت الآراء حول هذا الأساس بين من يرى أن المرسل إليه بقبوله حيازة تذكرة النقل قد قبل إيجاب المرسل والناقل فيصبح بذلك طرفاً في العقد، وبين من رأى بأن عقد النقل يتضمن اشتراطاً لمصلحة المرسل إليه، ورأي ثالث يعتبر المرسل نائباً عن المرسل إليه في

عقد النقل، ورأي رابع يرى بأن عقد النقل عملية ثلاثية الأطراف يضم كل من الناقل والمرسل والمرسل إليه الذي يعد طرفاً استثناء من نسبية أثر العقد ما تبرره الوظيفة الاقتصادية لعقد النقل والعرف التجاري المستقر ولعله هو الراجح.

المطلب الثاني: التزامات الناقل.

ويقصد بالناقل حسب المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم: 04-415¹، ونصها: "...الناقل عبر الطرقات كل شخص طبيعي أو معنوي مرخص له بالقيام بالنشاطات كما هي محددة في المادة 02 من القانون رقم 01-13 المؤرخ في 07 أوت 2001...". ونتطرق فيما يلي إلى التزامات الناقل في عقد النقل البري للبضائع.

1_ التزام الناقل باستلام البضاعة وشحنها: وهو التزام يقابل التزام المرسل بتسليم البضاعة، وللناقل أن يتحقق من نوع البضاعة وكميتها...، كما يلتزم بشحن البضاعة ويقصد به وضعها في وسائل النقل المعدة لهذا الغرض، إلا إذا اتفق على أن المرسل هو من يلتزم بالشحن فيكون هو المسؤول عن عيوب الشحن.

2- التزام الناقل باستلام البضاعة والمحافظة على سلامتها: يلتزم الناقل بنقل البضاعة وبذل العناية اللازمة لإيصالها سالمة إلى المكان الوصول، وتشمل العناية الحفظ، والقيام بما يلزم من أعمال الصيانة اليومية، فيما لا يلتزم بأعمال العناية الاستثنائية التي تقتضيها طبيعة البضاعة ذاتها، وهو معيار موضوعي يرجع تقديره لقاضي الموضوع. ويتولى الناقل هذا الالتزام بنفسه.

3_ التزام الناقل بتفريغ البضاعة وتسليمها إلى المرسل إليه: يتضمن وضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه عمليتين متميزتين الأولى مادية هي التفريغ، والثانية قانونية هي التسليم بمعنى الكلمة. والتفريغ هو إنزال البضاعة من وسيلة النقل، ويقوم بها الناقل عادة ويتحمل مصاريفها، فإذا أصاب البضاعة ضرر كان مسؤولاً عنه، إلا إذا اتفق أن يتحمل المرسل عملية التفريغ. وهي عملية مادية تقابل عملية الشحن، أما التسليم الأخير فهو عملية قانونية لها أهمية كبرى إذ تنتهي بموجبها التزامات الناقل وتتحصر مسؤوليته عن البضاعة. وتخضع أحكام التفريغ والتسليم من تحديد المكان والموعود إلى اتفاق الأطراف أو العرف. ويثبت التسليم بإعطاء إيصال إلى الناقل بتسلم البضاعة عن طريق توقيعه على سند النقل المرافق للبضاعة.

وفي حال امتناع المرسل إليه عن تسلم البضاعة يجوز للناقل اللجوء لقاضي الأمور المستعجلة، وطلب تعيين خبير لمعاينة البضاعة، ويجوز للقاضي أن يأمر بإيداع البضائع لدى أمين أو في مخزن عام وأن يأمر أيضاً ببيع جزء منها بقدر أجره النقل ما نصت عليه المادة 53 من القانون التجاري.

¹ : المرسوم التنفيذي رقم 04-415 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004 المتضمن شروط تسليم رخص ممارسة نشاطات نقل الأشخاص والبضائع، ج.ر، ع 82، لسنة 2004.

كما يجوز للناقل الامتناع عن تسليم البضاعة إلى المرسل إليه إذا امتنع هذا الأخير عن دفع أجرة النقل متى كانت مستحقة عند الوصول، أو كان ثمن البضاعة مؤجل إلى الوصول... ويترتب على استلام الشيء المنقول بحسب المادة 55 من القانون التجاري "...سقوط كل دعوى ضد الناقل من أجل التلف أو الضياع الجزئي إذا لم يبادر المرسل إليه أو المرسل أو أي شخص يعمل لحساب أحدهما في ظرف ثلاث (03) أيام من تاريخ الاستلام ودون احتساب أيام العطل، بتبليغ الناقل احتجاجه المسبب بموجب إخبار غير قضائي أو رسالة موصى عليها. ويكون هذا الاحتجاج صحيحاً مهما كان شكله إذا ثبت من الإشعار باستلام الناقل، أن الاحتجاج المذكور قد حصل ضمن المهلة المذكورة أعلاه. وإذا طلب أحد الأطراف إجراء الخبرة المقررة في المادة 54 قبل تسلمه الشيء المنقول أو خلال الثلاثة أيام التالية لاستلامه إياه، يكون طلبه بمثابة احتجاج ولا محل عندئذ للقيام بالإجراءات المنصوص عليها في الفقرة الأولى من هذه المادة."

المبحث الثالث: مسؤولية الناقل في عقد النقل البري للبضائع.

نتطرق فيما يلي إلى أحكام مسؤولية الناقل (المطلب الأول) ثم إلى دعوى المسؤولية (المطلب الثاني).

المطلب الأول: أحكام مسؤولية الناقل في عقد النقل البري للبضائع.

نتطرق في هذا المطلب إلى حالات المسؤولية (الفرع الأول)، وانتقائها (الفرع الثاني).

الفرع الأول: حالات تحقق مسؤولية الناقل.

وتضمنتها المادة 47 من القانون التجاري ونصها: " يعد الناقل مسؤولاً من وقت تسلم الأشياء المراد نقلها عن ضياعها الكلي أو الجزئي أو تلفها أو التأخير في تسليمها"، ونفصل هذه الحالات فيما يلي:

أ_ **حالة هلاك البضاعة:** ويقصد به فقدانها أثناء عملية النقل، وقد يكون الهلاك كلياً، كما قد يكون جزئياً، ولا يعتبر النقص أو الهلاك الجزئي ويسمى عجز الطريق، وهو النقص العادي الذي يصيب الشيء بحسب طبيعته.

ب_ **حالة تلف البضاعة:** ويقصد به أن البضاعة موجودة بكاملها، لكنه لحقها ضرر أو عيب لم يفقدها خصائصها وإنما أنقص من قيمتها فجعلها غير قادرة على أداء غرضها بالشكل الذي خصصت له في الأصل كخدش أو كسر، ويختلف التلف عن الهلاك حيث في الأخير تكون البضاعة منقوصة من حيث وزنها أو عددها أو حجمها بينما في التلف يصل الناقل بالبضاعة كاملة من حيث وزنها وعددها لكنها تكون معيبة.

جـ_ حالة التأخير في تسليم البضاعة: ويقصد به حالة وصول البضاعة بعد الميعاد المتفق عليه، أو الذي يحدده العرف حال عدم وجود اتفاق، فيكون الناقل مسؤولاً عن التأخر حيث لا مصلحة للمرسل إليه بتسلم البضاعة بعد الميعاد المحدد ولا يسأل الناقل إذا لم يترتب عن التأخير أي ضرر.

د_ عبء الإثبات: الأصل أن يقع عبء الإثبات على المدعي وهو المرسل أو المرسل إليه، أيهما يرفع دعوى المسؤولية على الناقل، ويكفي المدعي أن يثبت واقعة استلام الناقل للبضاعة، بتقديم مستند النقل، وله أن يثبت بكافة وسائل الإثبات الضرر الذي لحقه، من عدم تنفيذ الناقل لالتزامه وإثبات واقعة الهلاك أو التلف أو التأخر. ويستعين المرسل إليه بأهل الخبرة لمعاينة البضاعة وإثبات حالتها قبل استلامها بناء على عريضة يقدمها لرئيس المحكمة المختصة نظراً لما للخبرة القضائية من الفعالية في مجال الإثبات، طبق ما تضمنه المادة 54 من القانون التجاري ونصها: " يكون الطالب ملزماً تحت مسؤوليته بأن يوجه الدعوى لحضور هذه الخبرة بواسطة رسالة موصى عليها أو برقية، ويمكن إدخال جميع الأطراف في الدعوى وخاصة المرسل والمرسل إليه والناقل والوكيل بالعمولة. على أنه يمكن الإعفاء من إتمام الإجراءات المقررة بهذه الفقرة كلياً أو جزئياً بترخيص صريح ينص عليه في الأمر المذكور. ويمكن بإيداع الأشياء المتنازع فيها أو حجزها ثم نقلها إلى مستودع عمومي. ويجوز الأمر ببيعها تسديداً لنفقات النقل وغيرها من النفقات التي سبق صرفها، ويقرر الحكم منح ثمن المبيع لمن قام بتسويق تلك المصاريف من الأطراف".

الفرع الثاني: حالات إعفاء مسؤولية الناقل وتحديدها.

نتناول فيما يلي حالات إعفاء الناقل من المسؤولية في عقد النقل البري للبضائع ثم حالات تحديد مسؤوليته.

أ_ حالات إعفاء مسؤولية الناقل: وتضمنتها المادة 43 من القانون التجاري ونصها: " يمكن إعفاء الناقل من مسؤوليته الكلية أو الجزئية من جراء عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال أو التأخير فيها، وذلك عند إثبات حالة القوة القاهرة أو عيب خاص بالشيء أو الخطأ المنسوب للناقل أو المرسل إليه"، ونفصلها فيما يلي:

- **القوة القاهرة:** إذا كان الهلاك أو التلف أو العيب أو النقصان يرجع إلى قوة القاهرة فلا يسأل الناقل، ولا تعتبر قوة القاهرة سوى الحوادث التي يستحيل ردها أو توقعها مثل الكوارث الطبيعية، كما يعتبر فعل الغير قوة القاهرة إذا توافرت فيه شروط عدم التوقع وعدم القدرة على رده ولم يكن بإهمال الناقل، هذا وتعد أعمال السلطة العامة من قبيل القوة القاهرة.

- **العيب الذاتي للبضاعة:** لا يكون الناقل مسؤولاً إذا كان الهلاك أو التلف ناتجاً عن عيب ذاتي في البضاعة، ويقصد به أي سبب ناشئ من طبيعتها الداخلية أو من حوادث سابقة على تسليمها إلى الناقل، وعلى الناقل أن يثبت أن الضرر الذي لحق بالبضاعة ناجم عن عيب خاص

بها، وأنه السبب الوحيد في هلاك أو تلف البضاعة. وله أن يتمسك به ولو كانت وثيقة النقل خالية من أي تحفظ.

- **خطأ المرسل أو المرسل إليه:** تسقط مسؤولية الناقل إذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخرها في الوصول كان بسبب خطأ المرسل أو المرسل إليه، كسوء تغليف البضاعة من قبل المرسل، كما أن خطأ المرسل إليه يبرئ ذمة الناقل كتلف البضاعة نتيجة امتناع المرسل إليه عن تسلمها.

- **عبء الإثبات:** يقع عبء الإثبات في حالات الإعفاء من المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخر وصولها على عاتق الناقل، إلا في حال تحفظه عند الاستلام من جراء عيب فيها، فهذا التحفظ يولد لمصلحته قرينة على أن العلك بسبب ذلك وليس نتيجة خطئه أو خطأ تابعيه، لكنها قرينة بسيطة يحق للمرسل أو المرسل إليه أن يطعن فيها. ولا يكون إعفاء الناقل كلياً، إنما يتحمل قدر ما يعادل مقدار ما أسهم به خطأه في تحقيق الضرر، ويخضع ذلك لتقدير قاضي الموضوع.

ب_ حالات تحديد مسؤولية الناقل: يمكن الاتفاق على إعفاء أو تحديد مسؤولية الناقل ما سنتناوله فيما سيأتي:

- **الإعفاء الاتفاقي من المسؤولية:** قد يتفق الناقل مع المرسل على إعفائه من المسؤولية الناجمة عن الهلاك أو التلف، وهذا بإدراج شرط في العقد ينص على إعفاء الناقل من حالات المسؤولية المذكورة في المادة 52 من القانون التجاري ونصها: " فيما عدا حالة الاشتراط الكتابي المدرج بسند النقل المطابق للقوانين والأنظمة الجاري بها العمل والمبلغ لعلم المرسل يجوز للناقل، عدا الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب منه أو من مستخدمه:

- تحديد مسؤوليته بسبب الضياع أو التلف بشرط ألا يكون التعويض المقرر أقل بكثير من قيمة الشيء نفسه بحيث يصبح في الحقيقة وهمياً؛
- إعفاؤه كلياً أو جزئياً من مسؤولية التأخير؛
- يكون باطلاً كل اشتراط من شأنه أن يعفي الناقل كلياً من مسؤوليته عن الفقدان الكلي أو الجزئي أو التلف".

ويعد إعفاء من المسؤولية الشرط الذي يلزم المرسل أو المرسل إليه بدفع كل أو بعض نفقات التأمين على مسؤولية الناقل، وكذا شرط تنازل المرسل أو المرسل إليه عن الحقوق الناشئة عن التأمين على الشيء ضد أخطار النقل. كما يجوز للناقل أن يشترط إعفاءه الكلي أو الجزئي من المسؤولية عن التأخير شرط أن يرد هذا كتابة في وثيقة النقل وإلا اعتبر كأن لم يكن.
إذا ثبت أن التأخير ناشئ عن خطأ جسيم أو غش من قبل الناقل أو أحد تابعيه يكون مسؤولاً.

- **التحديد الاتفاقي من المسؤولية:** قد يتفق الناقل على تحديد مسؤوليته مع المرسل بمبلغ محدد لا يسأل الناقل بأكثر منه، حال تعرض البضاعة لضرر ناجم عن تنفيذ عقد النقل. وهو ما نصت عليه المادة 52 من القانون التجاري، في حالة ضياع البضاعة أو تلفها. وفي حال تجاوز الضرر التعويض الاتفاقي ليس للمرسل إليه أن يطالب بأكثر منه إلا إذا أثبت غش الناقل أو خطأه الجسيم. وشرط تحديد المسؤولية اتفاق صحيح وفق القواعد العامة باعتباره شرطاً جزائياً وفق ما تضمنته المادة 183 من القانون المدني ونصها: "يجوز للمتعاقدين أن يحددا مقدماً ما قيمة التعويض بالنص عليها في العقد أو في الاتفاق اللاحق وتطبق في هذه الحالة أحكام المواد 176 إلى 181".

المطلب الثاني: دعوى مسؤولية الناقل.

نتعرض فيما يلي إلى أحكام دعوى مسؤولية الناقل في عقد النقل البري للبضائع، من خلال التعرض إلى الاختصاص القضائي (الفرع الأول)، ثم آثار دعوى المسؤولية وأخيراً سقوط الدعوى (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الاختصاص القضائي.

نتعرض فيما يلي إلى الاختصاص القضائي النوعي، ثم الاختصاص القضائي الإقليمي في دعوى المسؤولية في عقد النقل البري للبضائع.

أ_ الاختصاص النوعي: من حيث الاختصاص النوعي تتولى المحكمة الابتدائية القسم التجاري منها الفصل في دعوى المسؤولية، بموجب المادة 01 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية¹ ونصها: "المحاكم هي الجهات القضائية الخاصة بالقانون العام. وهي تفصل في جميع القضايا المدنية والتجارية أو دعاوى الشركات التي تختص بها مطلقاً...".

ب_ الاختصاص الإقليمي: نصت المادة 09 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على أنه: "يجوز أن يرفع الطلب إما إلى المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعي عليه، أو مسكنه، وإما الجهة القضائية المذكورة أدناه وفي الدعاوى التجارية، غير الإفلاس والتسوية القضائية، أمام الجهة القضائية التي وقع في دائرة اختصاصها الوعد وتسليم البضاعة، أو الجهة القضائية التي يجب أن يتم الوفاء في دائرة اختصاصها".

الفرع الثاني: آثار دعوى المسؤولية.

نتطرق فيما يلي إلى صاحب الحق في دعوى المسؤولية في عقد النقل البري للبضائع، وتقدير التعويض فيها.

¹ - القانون رقم: 08-09 المؤرخ في 25 أبريل 2008 يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج.ر، ع 21، صادرة في 23 أبريل 2008.

أ_ صاحب الحق في الدعوى: يثبت الحق في الدعوى على الناقل للمرسل أو المرسل إليه، فتثبت للمرسل باعتباره طرفاً في العقد، فإذا أخل الناقل بالالتزامات الناشئة عن العقد يكون للمرسل إما أن يطالبه بتنفيذ التزاماته أو يطالبه بالتعويض، وتثبت صفة المرسل للشخص الذي يظهر اسمه في خانة المرسل على مستند النقل إلى أن يثبت العكس، ويبقى للمرسل حق الادعاء على الناقل حتى في حالة إبرام العقد من طرف الوكيل بالعمولة بالنقل حتى ولو لم يذكر اسمه في هذه الحالة على تذكرة النقل، وكذلك إذا أبرم العقد عن طريق وكيل عنه أظهر صفته هذه للناقل عند إبرام العقد، أو كان هذا الأخير يعلم أنه لا يتعاقد مع المرسل الحقيقي، وإنما مع وكيل عنه.

أما المرسل إليه فله رفع الدعوى ضد الناقل وضد كل من ينوب عنه إذا استلم البضاعة، لأن استلامه للبضاعة دليل على قبول العقد أما إذا رفض استلام البضاعة فإنه يبقى طرفاً أجنبياً على العقد، وتثبت صفة المرسل إليه للشخص الذي يظهر اسمه على مستند النقل غير أنه إذا لم يظهر اسمه على مستند النقل بهذه الصفة، فإنه لا يفقد حقه في الادعاء ضد الناقل.

ب_ تقدير التعويض: هو يخضع للقواعد العامة، فيشمل ما لحق المضرور من خسارة وما فاتته من كسب من جراء الهلاك أو التلف أو التأخير. والأصل أن يشمل الأضرار المتوقعة وغير المتوقعة عند إبرام العقد، ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك، شرط ألا يرتكب الناقل غشاً أو خطأ جسيم.

الفرع الثالث: سقوط دعوى المسؤولية.

وضع المشرع الجزائري تنظيمًا لأحكام عقد النقل البري للبضائع يضمن حماية جميع أطرافه، بحيث يحقق مصلحة المرسل أو المرسل إليه وهذا بافتراض الخطأ في جانب الناقل، كما حمى هذا الأخير بحيث لم يرغب في بقاء المسؤولية لمدة طويلة على عاتقه، مخالفاً بذلك القواعد العامة في القانون المدني، والتي تجعل المسؤولية تبقى لمدة طويلة على كاهل مرتكب الخطأ. فأتاح المشرع الطريق أمام الناقل لدفع مسؤوليته إذا توافرت شروط ذلك، نتطرق فيما يلي إلى سقوط دعوى المسؤولية بالدفع بعدم القبول، ثم إلى سقوط دعوى المسؤولية بالتقادم.

أ_ سقوط دعوى المسؤولية بالدفع بعدم القبول: كرس المشرع الإجرائي الدفع بعدم القبول بموجب المادة 67 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية ونصها: "الدفع بعدم القبول كونه الدفع الذي يرمي إلى التصريح بعدم قبول طبع الفصل لانعدام الحق في التقاضي، كانعدام الصفة وانعدام المصلحة، والتقادم وانقضاء الأجل المسقط وحجية الشيء المقضي فيه، وذلك دون النظر في موضوع النزاع". أما بخصوص سقوط دعوى المسؤولية بالنسبة للمرسل والمرسل إليه فتناولتها المادة 55 من القانون التجاري بنصها على أنه: "يترتب عن استلام الشيء المنقول سقوط كل دعوى ضد الناقل من أجل التلف أو الضياع الجزئي إذا لم يبادر المرسل إليه أو المرسل أو أي شخص يعمل لحساب أحدهما في ظرف ثلاثة أيام من تاريخ استلام ودون احتساب أيام العطل، تبليغ الناقل احتجاجه المسبب بموجب إخبار غير قضائي أو رسالة

موصى عليها. ويكون هذا الاحتجاج صحيحاً مهماً كان شكله إذا ثبت من الإشعار باستلام الناقل ن الاحتجاج المذكور قد حصل ضمن المهلة المذكورة أعلاه. وإذا طلب أحد الأطراف إجراء الخبرة المقررة في المادة 54 قبل تسلمه الشيء المنقول، أو خلال الثلاث أيام التالية لاستلامه إياه، يكون طلبه بمثابة احتجاج ولا محل عندئذ للقيام بالإجراءات المنصوص عليها في الفقرة الأولى من هذه المادة. من النص فإن للناقل أن يدفع أمام القضاء بعدم قبول الدعوى التي يرفعها عليه المرسل أو المرسل إليه أو ممثل أحدهما إذا توافرت الشروط التالية:

- أن يستلم المرسل أو المرسل إليه أو أي شخص يعمل لحساب أحدهما البضاعة المنقولة استلاماً فعلياً بحيث يتمكن من الكشف عليها وفحصها والتحقق من حالتها، ومقدارها طبقاً لما هو مبين في مستند النقل.

- يجب أن يكون موضوع النزاع بين الناقل أو المرسل أو المرسل إليه متعلقاً بالتلف أو الضياع الجزئي.

- ألا يحتج المرسل أو المرسل إليه أو أي شخص يعمل لحساب أحدهما في ظرف ثلاثة أيام من تاريخ الاستلام دون حساب أيام العطل.

- ألا يطلب أحد من أطراف العقد إجراء الخبرة المنصوص عليها في المادة 54 من القانون التجاري قبل تسلم البضاعة المنقولة.

والدفع بعدم القبول دفع موضوعي ومن النظام العام يجوز إبدائه في أية حالة تكون عليها الدعوى ولو لأول مرة أمام الجهة الاستئنافية.

ولا يجوز للناقل التمسك بالدفع بعدم قبول الدعوى برغم توافر شروطها في حالتين:

الحالة الأولى: إذا أثبت أن الضياع الجزئي أو التلف نشأ عن غش أو خطأ جسيم صدر من الناقل أو تابعيه.

الحالة الثانية: إذا ثبت أن الناقل أو تابعيه تعمدوا إخفاء الضياع الجزئي أو التلف.

ب- سقوط دعوى المسؤولية بالتقادم: ونص عليها المشرع في المادة 61 من القانون التجاري: "كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشياء أو عقد العمولة لنقل الأشياء تسقط خلال سنة 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 دعوة رجوع بثلاثة أشهر ولا تسري هذه المهلة إلا من يوم رفع دعوى الى المكفول".

ويبدأ سريان التقادم من يوم تسليم البضاعة فعلاً للمرسل إليه في حالة التلف أو من اليوم الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم في حالة الهلاك أو التأخير.

وينقطع التقادم بأسباب الانقطاع التي حددتها القواعد العامة في القانون المدني، برفع الدعوى إلى المحكمة أو بإقرار الناقل بحق المرسل أو المرسل إليه. ويجب أن يتضمن الإقرار اعتراف الناقل بمسؤوليته عن الضرر الذي لحق المرسل والمرسل إليه، ولا تقضي المحكمة بالتقادم من تلقاء نفسها ما نصت عليه المادة 321 من القانون المدني ونصها: " لا يجوز للمحكمة أن تقضي تلقائياً بالتقادم بل يجب أن يكون ذلك بناء على طلب المدين أو من أحد دائنيه، أو أي شخص له مصلحة فيه، ولو لم يتمسك المدين به، ويجوز التمسك بالتقادم في أية حالة من حالات الدعوى ولو أمام المحكمة الاستئنافية.".

وليس للمدعى عليه التمسك بمدة التقادم المنصوص عنها في المادة 61 وهي سنة واحدة في أي دعوى تنشأ عن عقد النقل البري للبضائع، أو ثلاثة أشهر في دعوى رجوع الناقل على الناقلين المتعاقبين إذا صدر عنه غش أو خطأ جسيم أو عن أحد تابعيه.

المحور الثاني: عقد النقل البحري.

النقل البحري من أقدم وسائل النقل المائي التي استخدمها الإنسان بخاصة من قبل الدول المجاورة للمسطحات المائية (محيطات، بحار، بحيرات). وقد استخدمت السفن الشراعية، ثم السفن التجارية مع بدايات الثورة الصناعية، أما حديثاً فأصبحت السفن تسيّر بقوة البترول والغاز، ثم بعضها بقوة الطاقة النووية، ويعتبر الطريقة الأكثر استخداماً للنقل في التجارة الدولية، والأقل تكلفة مقارنة بوسائل النقل الأخرى. وعلى ذلك سنتعرض في هذا المحور إلى النقل البحري للأشخاص (الفصل الأول)، ثم النقل البحري للبضائع (الفصل الثاني).

الفصل الأول: عقد النقل البحري للأشخاص.

تكتسي النقل البحري للأشخاص أهمية بالغة في وقتنا الحاضر، وقد خصته التشريعات الوطنية وكذا الاتفاقيات الدولية بأحكام خاصة، لتنظيمه، وسنتناول في هذا الفصل، أحكام عقد النقل البحري للأشخاص وأمتعتهم (المبحث الأول)، ثم مسؤولية الناقل البحري للأشخاص (المبحث الثاني).

المبحث الأول: أحكام عقد نقل الأشخاص وأمتعتهم بحرا.

نظم المشرع الجزائري أحكام عقد النقل البحري في الباب الخامس من القانون البحري، ونظم عقد النقل البحري للأشخاص في المواد من 821-859 من هذا القانون، وهو في حقيقة الأمر قد نظم مسؤولية الناقل. وعقد النقل البحري للأشخاص عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل أشخاص بواسطة سفينة عبر البحر مقابل أجر. ونتناول فيما يلي، إبرام عقد النقل البحري للأشخاص (المطلب الأول)، ثم الالتزامات في عقد النقل البحري للأشخاص (المطلب الثاني).

المطلب الأول: إبرام عقد النقل البحري للأشخاص وخصائصه.

سنتطرق في هذا المطلب إلى تعريف عقد نقل الأشخاص بحرا في الفرع الأول، ثم ننتقل إلى تحديد خصائصه في الفرع الثاني.

الفرع الأول: تعريف عقد النقل البحري للأشخاص.

قد يتولى مالك السفينة أو مستأجرها استغلالها في نقل الأشخاص أو المسافرين بموجب عقد نقل بحري للأشخاص يكون محله التغيير المكاني للمسافر دون وضع السفينة أو جزء منها تحت تصرف هذا الأخير.

وقد نظم التقنين البحري الجزائري، الصادر بموجب الأمر رقم 76 لسنة 1980 المعدل والمتمم الأحكام المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري للمسافرين في الباب الخامس من الكتاب الثاني في المواد 821 الى المادة 859 تحت عنوان نقل المسافرين وأمتعتهم، نظرا لانتشار هذا النوع من النقل بعد انتظام المواصلات البحرية ونمو العلاقات بين الدول المختلفة. وقد أقرت هذه النصوص ما استقر عليه القضاء من اعتبار مسؤولية ناقل الأشخاص بالبحر مسؤولية عقدية، تقوم عند تخلف الناقل عن تنفيذ التزامه الأساسي في عقد النقل وهو توصيل المسافر سليما الى ميناء الوصول.

ولم يقتصر الأمر على القوانين الوطنية فقط حيث تطبق بجانب نصوص التقنين البحري أحكام معاهدة بروكسل الموقعة في تاريخ 29 ابريل 1961م الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب بطريق البحر¹، حيث حددت اتفاقية بروكسل نطاق تطبيقها فحددت النقل المستثنى منها والنقل الخاضع لها، أما النقل المستثنى منها لا تسري على النقل المجاني أو بالنسبة للمسافر خلسة حيث لا يوجد عقد نقل²، أما المسافر خلسة فله حكم آخر نظمه الاتفاقية الدولية الخاصة بالركاب المتسللين³.

وبالنسبة للنقل الخاضع لها فقد حددته المادة 02 بنصها على أنه: تطبق هذه الاتفاقية على كل نقل دولي حينما:⁴

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

ونلاحظ بصدد تطبيق الاتفاقية ووفقا لنصوصها ما يلي:

- أنه وفقا لنص المادة 8 من الاتفاقية فإنه ليس من شأن الاتفاقية أن تعدل في الحقوق والالتزامات المترتبة على الناقل، عملا بأحكام الاتفاقية الخاصة بتحديد مسؤولية مالكي السفن البحرية، وهي اتفاقية لندن لسنة 1976 الخاصة بحدود المسؤولية عن المطالبات البحرية.

مما تقدم فإن للناقل البحري إذا كان مالكا للسفينة الاختيار في خصوص تحديد مسؤوليته بين أي من الاتفاقيتين: اتفاقية بروكسل سنة 1961 أو اتفاقية لندن سنة 1976.

¹ - انضمت اليها الجزائر بموجب الأمر رقم 73-02 المؤرخ في 05 يناير 1973، ج.ر، ع 09، لسنة 1973.

² - عقد النقل يعني وفقا للتعريفات التي أوردتها المادة الأولى من الاتفاقية، العقد الذي أبرم بواسطة أو لحساب ناقل الركاب فيما عدا الإبحار.

³ - اتفاقية موقعة ببروكسل في 10 أكتوبر 1957.

⁴ - وفق التعاريف التي أوردتها المادة 01 من الاتفاقية فإن النقل الدولي يعني كل نقل يكون فيه مكان الذهاب ومكان الوصول طبقا لعقد النقل، كائنين إما في دولة واحدة إذا كان هناك ميناء للوقوف في الوسط يقع في دولة أخرى أو دولتين مختلفتين.

- أنه وفقا لنص المادة 14 لا تخل هذه الاتفاقية بأحكام أي اتفاقية دولية أو قانون وطني بحكم المسؤولية عن الإصابات النووية.
- أنه وفقا لنص المادة 13 من الاتفاقية فإنها تطبق على عمليات النقل ذات الطابع التجاري الذي تقوم به الدولة أو السلطات العامة وفق اتفاق نقل منظم عملا بأحكام المادة الأولى من الاتفاقية.

وثمة معاهدات دولية أخرى تنظم نقل المسافرين وأمتعتهم، هي معاهدة بروكسل الموقعة في 10 أكتوبر 1957 بشأن الركاب المتسللين والتي لم توقع عليها الجزائر، ومعاهدة بروكسل الموقعة في 27 ماي 1967 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل أمتعة المسافرين بحرا والتي انضمت إليها هي الأخرى الجزائر عملا بالأمر رقم 73-03 المؤرخ في 05 يناير 1973، وأخيرا معاهدة أثينا الموقعة في 13 ديسمبر 1973 الخاصة بالنقل البحري للركاب وأمتعتهم، والتي وضعت لتحل محل المعاهدتين المبرمتين في بروكسل، حيث دخلت حيز التنفيذ في 28 أبريل 1987 وتم تعديلها ببروتوكول 19 نوفمبر 1976 ودخل حيز التنفيذ في 30 أبريل 1989 ببروتوكول 29 مارس 1990، ومن المفروض أن يدخل حيز التنفيذ 90 يوما من موافقة 10 دول عليه، وبروتوكول سنة 2002.

وتنص المادة الأولى من اتفاقية أثينا لعام 1974 الخاصة بنقل الركاب وأمتعتهم بحرا، وهي المادة الخاصة بالتعاريف على أن عقد النقل يعني العقد المعقود بين ناقل أو لحسابه لنقل راكب أو راكب مع أمتعته على أي الأحوال.

ويبرز التعريف السابق الذكر، عناصر أربعة يتعين توافرها لإمكان القول بأن ثمة عقد نقل أشخاص بطريق البحر وهي:

1- وجود عقد نقل.

لابد من وجود عقد يربط الناقل بالراكب، ويمكن أن يكون طرفا في عقد نقل الأشخاص بالبحر كل شخص يوجد على السفينة غير الربان أو البحارة أو التابعين للناقل، فأبي من هؤلاء لا يكون وجودهم على ظهر السفينة بمقتضى عقد نقل بينهم وبين الناقل وإنما سندها عقد العمل البحري¹.

ولا تسري أحكام عقد نقل الأشخاص على الأشخاص الذين يتسللون إلى السفينة خلسة بقصد السفر بغير أجر، على أن أحكام عقد نقل الأشخاص تسري على الأشخاص الذين يوافق الناقل على نقلهم كمرافقين لحيوان حي أو لشيء آخر ينقله بمقتضى عقد نقل البضائع.

¹ - علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، الإسكندرية، 1992، بند 456.

ويكون للريان سلطة إخراج أي شخص يتسلل الى داخل السفينة في أول ميناء تصل إليه السفينة، وكذلك مع إلزامه بدفع تعويض للناقل بقدر المسافة التي اجتازها في السفر، ولقد تم استبعاد هذا النوع من السفر وهو السفر بدون تذكرة من نطاق الخضوع لأحكام عقد نقل الأشخاص بالبحر، لسبب واضح أنه لم يتم بمقتضى عقد نقل أبرم بين الناقل والمسافر.

وأخيرا لا تطبق أحكام هذا العقد على المسافر الذي يحمل تذكرة سفر قد انتهى مفعولها أو تذكرة مزورة، وذلك يعني أن الناقل لم يرد أصلا إبرام عقد النقل مع الراكب¹.

2- أن يتعلق العقد بنقل شخص.

لابد أن يكون التزام الناقل بعملية النقل على أساس نقل شخص طبيعي حي وإن نقل جثث الموتى تعتبر من قبيل نقل الأشخاص وليست من قبيل البضائع كما سبق وأن صححناه.

3- أن يكون النقل بمقابل.

إن أحكام عقد نقل الأشخاص لا تسري على النقل المجاني أي بدون مقابل حقيقي، إذ لا تعاقب فيه ولا يستثنى من ذلك إلا النقل المجاني الذي يقوم به ناقل محترف، حيث يكون المقابل غير ظاهر كما في حالة النقل المجاني الذي يكون لقاء خدمة أديت للناقل كخدمات تابعيه².

4- أن يتم النقل عن طريق البحر.

معنى ذلك أن يكون النقل عن طريق سفينة تبحر في البحر، ويستوي أن يكون نقل الركاب على سفينة مخصصة لنقل الركاب أو المسافرين أو المخصصة أصلا لنقل البضائع، كما يستوي أن يكون الهدف من العقد انتقال المسافرين من ميناء إلى آخر أو القيام بجولة في البحر تنتهي بالرجوع إلى ذات الميناء الذي بدأت منه³.

¹ - ابراهيم الدسوقي أبو الليل، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1980، بند 65.

² - مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، القاهرة، 2000، بند 435.

³ - محمود سمير الشراقوي، القانون البحري، ط4، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993، بند 472.

الفرع الثاني: إثبات عقد نقل الأشخاص بالبحر.

خرج المشرع البحري على قاعدة حرية الإثبات في المواد التجارية وأوجب إثبات عقد النقل البحري بالكتابة، ذلك أنه يجب على الناقل منح المسافر تذكرة سفر تثبت التزامات الطرفين وتكون تذكرة السفر الصادرة الدليل على إبرام عقد السفر ودفع أجرته¹.

وقد عدت المادة 827 البيانات التي تدون على وجه الخصوص في تذكرة السفر على سبيل المثال لا الحصر، وهي:

- 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.

وإذا وجد على متن السفينة في الميناء أو في البحر مسافر خفية يستطيع ربان السفينة تسليم الراكب الخفي الى السلطات المختصة في أول ميناء تتوقف فيه السفينة بعد اكتشاف الراكب الخفي²، وعلى سلطة الميناء أن تقبل المسافر إلا إذا كان قد ابعدها من قبل³.

المطلب الثاني: الالتزامات في عقد النقل البحري للأشخاص.

ونتعرض فيما يلي لشرح الالتزامات في عقد النقل البحري للأشخاص، من خلال التعرض إلى التزامات الراكب أو المسافر (الفرع الأول)، ثم إلى التزامات الناقل (الفرع الثاني).

الفرع الأول: التزامات المسافر (الراكب)

نستعرض فيما يلي التزامات المسافر أو الراكب في عقد النقل البحري للأشخاص.

¹ - ما نصت عليه المادة 826 من القانون البحري الجزائري.

² - عملاً بنص المادة 857 من القانون البحري الجزائري.

³ - نص المادة 2 من معاهدة بركسل المبرمة في 10 أكتوبر 1957 بشأن الركاب المتسولين.

أولاً_ التزام المسافر بدفع الأجرة.

إذا قام الناقل بتنفيذ النقل المتفق عليه فلا بد من استحقاقه لأجرة النقل، إلا أنه قد تطرأ ظروف للمسافر تحول دون سفره بما يثير معه التساؤل في مدى استحقاق الناقل لأجرة السفر، ذلك لأنه على المسافر الحضور للسفر في الميعاد والمكان المبينين في تذكرة السفر، فإذا تخلف أو تأخر عن ميعاد محدد بقي ملزماً بدفع الأجرة، وهو ما نصت عليه المادة 830 من القانون البحري التي تقضي بأنه: "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 ..."، من هذا النص يتضح لدينا استحقاق الناقل للأجرة في حالة تخلف المسافر عن الحضور في الميعاد والمكان المبينين في تذكرة السفر، يعني أن يكون للناقل الإبحار دون انتظار المسافر، ويستحق الناقل الأجرة على الرغم من عدم قيامه بتنفيذ النقل المتفق عليه، أما إذا ثبت أن عدم حضور المسافر في الميعاد المحدد في تذكرة السفر أو عدوله عن السفر يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه كقوة قاهرة أو وفاته أو مرضه أو صدور قرار من السلطة المختصة بمنعه من السفر أو حبسه لتنفيذ حكم قضائي، فإن هذا يؤدي وفقاً لأحكام القواعد العامة إلى فسخ العقد، ومن ثم عدم التزام المسافر بدفع أجرة النقل وثبوت حقه في استردادها إذا كان قد وفاها للناقل.

إلا أن المادة 832 تستلزم الإخطار حيث نصت على أنه في حالة الوفاة أو المرض أو في حالة أخرى لا تتعلق بالمسافر حاصلة قبل بدء السفر وتحول دون ركوب المسافر، يفسخ العقد إذا أعلم المسافر أو ذو حقه الناقل قبل التاريخ المحدد لمغادرة السفينة. إذا تم هذا الإعلام قبل خمسة أيام عمل من الركوب ترد أجرة السفر بكاملها مقابل إرجاع التذكرة. وإذا سبقت عملية فسخ العقد مغادرة السفينة حق للناقل الاحتفاظ بعمولة لا تزيد عن 10% من أجرة السفر. والميعاد الواجب حصول الإخطار فيه ميعاد تحكيمي، بمعنى ليس للقضاء سلطة تقديرية بصدها، ولا يوجب النص شكل معين للإخطار، فإثبات حصوله أي علم الناقل أو من يمثله بوفاة المسافر أو بأي ظروف حدثت له تحول دون سفره جائزة بكافة طرق الإثبات.

ومجال أعمال الأحكام التي أوردتها المادة 832 من القانون البحري ألا يكون السفر قد بدأ بعد، وأن يكون عدم سفر المسافر راجعاً إلى ظروف متعلقة بشخصه (لا فرق بين وفاة المسافر نتيجة مرضه أو نتيجة حادث يسأل عنه الناقل أو أن يوجب مرضه إنزاله من السفينة في أول ميناء)، أما إذا كان السفر قد بدأ فإنه لا يكون لتلك الظروف أثر في التزام المسافر أو ورثته بأداء أجرة النقل كاملة.

ويجب 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 توقف¹.

ثانياً_ التزام المسافر بمراعاة النظام في السفينة.

يلتزم المسافر بتنفيذ تعليمات الناقل بدءاً من حضور المسافر في الميعاد والمكان المبينين في تذكرة السفر ثم الركوب في الأماكن المعدة للركاب والجلوس والإقامة في الأماكن الموضحة في تذكرة السفر، فضلاً عن الالتزام بتنفيذ جميع أوامر الربان الخاصة بالحفاظ على حسن النظام والأمن تحت طائلة العقوبات التأديبية، ومن ثم يجب على المسافر حفظاً للنظام والأمن والأرواح والأموال الامتثال بمراعاة النظام في السفينة²، كما يلتزم المسافرون بعدم شحن مواد قابلة للاحتراق، 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 والأجنبية³.

الفرع الثاني: التزامات الناقل.

يرتب عقد النقل البحري للركاب في ذمة الناقل مجموعة التزامات هي الالتزام بجعل السفينة صالحة للملاحة، ونقل المسافر من ميناء القيام وفقاً لشروط العقد وتوصيله سليماً لجهة الوصول والالتزام بنقل أمتعته أيضاً.

أمام ازدياد الطلب العالمي على استعمال السفن كأداة رئيسية في التبادل والنقل التجاري بين مختلف البلدان، وارتفاع حركة الملاحة البحرية، قام المجتمع الدولي على صياغة وتطوير قواعد دولية موحدة يحترمها كل مستعملي المجالات البحرية، بما يساهم في فرض أنظمة موحدة لتنظيم الملاحة البحرية، من خلال أنظمة تقسيم المرور من جهة، وتوفير المعدات التقنية المساعدة على الملاحة لضبط حركة تنقل السفن من جهة أخرى.

¹ - المادة 830 القانون البحري الجزائري.

² - عدلي أمير خالد، قواعد وأحكام عقد النقل البحري في ضوء قانون التجارة البحرية والمعاهدات والبروتوكولات الدولية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2006، ص118.

³ - المادة 7 من الشروط العامة للنقل للمؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين.

ثالثاً_ التزام الناقل بتنفيذ السفر المتفق عليه.

يعتبر التزام الناقل بنقل المسافر هو الالتزام الجوهرى الملقى على عاتقه والذي يفرضه عليه عقد النقل، وتنفيذ الناقل لهذا الالتزام يتطلب منه القيام بإعداد السفينة وسيلة النقل وتجهيزها مادياً وبشرى لتكون صالحة للملاحة ولتنفيذ السفر المتفق عليه، ويلتزم بإبقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة السفر، ولا يجوز للناقل نقل المسافر على سفينة أقل درجة من السفينة المتفق على نقله فيها أو غير مجهزة بوسائل الراحة، والتزام الناقل في هذا الصدد لا يقتصر على وقت بدء المسافر ولكن هو التزام مستمر طيلة السفر وحتى وصول المسافر سليماً الى ميناء الوصول، ويلتزم الناقل بتقديم الطعام والعلاج والاسعافات الضرورية للمسافر أثناء سفره و حتى وصوله¹.

رابعاً_ الالتزام بتوفير الراحة للمسافر.

يلتزم الناقل بأن يهيئاً للمسافر الراحة التي تعهد له بها، فيوفر له مكاناً في الدرجة المبيّنة في تذكرته، فإذا اضطّر المسافر لسبب أو لآخر كالازدحام مثلاً الى الانتقال لمكان في درجة أدنى من تلك المبيّنة في تذكرته، جاز له مطالبة الناقل برد الفرق بين الدرجتين².

خامساً_ التزام العناية بسلامة الراكب والمحافظة عليها.

ذكرنا أن الالتزام الجوهرى الواقع على عاتق الناقل هو الالتزام بنقل المسافر وأمتعته الى ميناء الوصول، وبذل العناية اللازمة لشخص المسافر حتى يصل الى المحل المقصود سالماً معافى، كل ذلك في مختلف أنواع النقل (البرى، البحرى الجوى)، ويلتزم الناقل البحرى بضمان سلامة المسافر منذ صعوده على متن السفينة وحتى نزوله منها، وهذا التزام بتحقيق نتيجة هي وصول المسافر سليماً في بدنه، وإذا طرأ على الراكب أي ضرر أثناء السفر فالناقل مسؤول ما لم يثبت أنه ناجم عن قوة قاهرة أو خطأ من الراكب، ومسؤولية الناقل عن هذا الالتزام مسؤولية تعاقدية³ لا يعفى منها الناقل إلا اذا انقطعت علاقة السببية بين الخطأ وبين الضرر بثبوت القوة القاهرة أو خطأ الراكب، والقول بوصف هذه المسؤولية بكونها تعاقدية قد ساد بعد أن كان القضاء الفرنسى يميل إلى وصف مسؤولية الناقل بالمسؤولية

¹ - محمد بهجت، عبد الله فليد، العقود البحرية "إيجار السفينة-النقل البحرى-البيوع البحرية-التأمين البحرى"، ط1، دار النهضة العربية للطبع والنشر والتوزيع، القاهرة، 1996، ص175.

² - المعتمد بالله الغريانى، العقود التجارية، دار الفكر الجامعى، الاسكندرية، 2001، ص184.

³ - يلاحظ أن معظم التشريعات التي لم تعتق نظام اتفاقية بروكسل لسنة 1961 المتعلقة بنقل الاشخاص بحراً، تقبل تطبيق قواعد المسؤولية العقدية على الناقل البحرى، ومن التشريعات التي تعتبر المسؤولية حيناً من قبيل المسؤولية التقصيرية وأخرى من قبيل المسؤولية العقدية كالتشريع الألمانى والإنجليزى.

التقصيرية¹، ويقع هذا الالتزام أيضا على عاتق الناقل إذا تعلق الأمر بنقل مجاني، ظل الأمر على هذا النحو إلى أن عدلت محكمة النقض عن هذا الموقف تحت تأثير ما وجه الى قضائها من انتقادات وبفضل الدور الذي لعبه النائب العام SARRUT في إقناع القضاة، فلقد أصدرت هذه المحكمة في سنة 1911 حكما شهيرا وهاما أقرت فيه بأن مسؤولية الناقل اتجاه المسافر عما يصيب هذا الأخير من ضرر أثناء عملية النقل هي مسؤولية عقدية. وتتلخص وقائعه فيما ورد في القرار التالي:

" استقل شخص يدعى زيدي حميدة بن محمود التونسي الجنسية إحدى السفن التابعة للشركة العامة للملاحة عبر المحيط الأطلسي للسفر من تونس الى بونا بعنابة، وفي أثناء عملية النقل أصيب هذا المسافر في قدمه إصابة بالغة بسبب سقوط خزان وضع في السفينة بطريقة معيبة، طالب هذا المسافر الشركة الناقلة بالتعويض أمام محكمة الجزائر، فدفعت الشركة هذه الدعوى بعدم اختصاص المحكمة تأسيسا على وجود شرط في عقد النقل يجعل الاختصاص المحلي لمحكمة مارسيليا، فقضت المحكمة برفض هذا الدفع، وأسست قضاءها على قواعد المسؤولية التقصيرية لا التعاقدية هي الواجبة التطبيق ولا محل وفق ما ذهب إليه قضاء هذه المحكمة_ للتمسك بالعقد المبرم بين المسافر والشركة الناقلة أو لا مجال لإعمال هذه الشروط الواردة في العقد. ولما عرض الأمر على محكمة النقض، رفضت قضاء هذه المحكمة، وقضت بأن عقد النقل المبرم بين المسافر والناقل هو الأساس في تحديد طبيعة مسؤولية الناقل، والمسافر الذي أصيب بضرر أثناء عملية النقل لا يؤسس دعواه على الفعل الضار بل هو يؤسس على عقد النقل المبرم بينه وبين الناقل. ولم تكتف محكمة النقض بالقول بوجود تطبيق أحكام المسؤولية العقدية بل أضافت إلى ذلك عبارة صارت بعد ذلك متداولة في أحكام القضاء، هي: "أن الناقل لا يلتزم فقط بتوصيل المسافر إلى مكان الوصول بل عليه أن يوصله إلى هذا المكان سليما معافى". فالإصابة التي حدثت لهذا المسافر تبين إخلال الناقل بتنفيذ التزامه بضمان السلامة وهكذا لم تعد مسؤولية الناقل تقصيرية بل عادت مسؤولية عقدية، وفي إطار هذه المسؤولية يتحقق الالتزام بضمان سلامة المسافر، فعلى الناقل إذن التزام محدد بتحقيق نتيجة، وهذه النتيجة هي ضمان وصول المسافر سليما ومعافى إلى جهة الوصول، هذا الالتزام الذي نشأ مرتبطا بثورة المواصلات التي ميزت القرن 19م التي جعلت من سفر الناس بأعداد كبيرة أمرا ميسرا، وبوسائل متعددة وجديدة، مما أدى إلى حدوث العديد من الحوادث الخطيرة، ثم انتقل هذا الالتزام من عقد النقل الى غيره من العقود.

¹ - صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، الوجيز في مبادئ القانون البحري دراسة تحليلية موازنة لقوانين التجارة البحرية في الاردن وسويا ولبنان والجزائر، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الاردن، 1996، ص293.

سادسًا: الالتزام بنقل أمتعة الراكب.

إن وصول المسافر وأمتعته هو سبب عقد النقل بالنسبة للمسافر وغايته من التعاقد، لذلك يلتزم الناقل بإيصاله وأمتعته إلى المكان والزمان المتفق عليها في العقد أو ما جرى عليه العرف، في حالة عدم وجود اتفاق، ذلك أنه يجب على ناقل الأشخاص أن يضمن أثناء النقل سلامة المسافر وأن يوصله إلى جهته المقصودة في حدود الوقت المعين في العقد¹.

المبحث الثاني: مسؤولية الناقل البحري للمسافرين.

نظم القانون البحري الجزائري الأحكام المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري للمسافرين في المواد من 841، 859 منه، وقد أقرت هذه النصوص ما استقر عليه القضاء من اعتبار مسؤولية ناقل الأشخاص بالبحر مسؤولية عقدية تقوم عند تخلف الناقل عن تنفيذ التزامه الأساسي في عقد النقل وهو توصيل المسافر سليماً إلى ميناء الوصول، وتضم مسؤولية الناقل البحري مجالين اثنين: مجال إيجابي يقوم على أساس تحديد مدى المسؤولية زماناً ومكاناً وتتجسد فيه رابطة سببية بين الحادث والضرر فتتحقق المسؤولية في ظله، وآخر سلبي تنتفي فيه هذه الرابطة وفقاً لما هو مخول للناقل البحري من وسائل لدفع المسؤولية عنه فيتخلص منها تبعاً لذلك. ومن بين الآثار المترتبة على قيام المسؤولية هو إلزام الناقل بتعويض الضرر الذي تسبب فيه أثناء القيام بعملية النقل، ويقابل هذا الالتزام حق المتضرر تحميه دعوى يقصد منها الحكم له بالتعويض.

المطلب الأول: مجال تحقق مسؤولية الناقل البحري.

تقوم مسؤولية الناقل البحري كما رأينا جراء الإخلال بالالتزام بضمان سلامة المسافرين وأمتعته أو التقصير في واجب النقل في الميعاد، على أن ينتج عن ذلك ضرر، إلا أن قيام مسؤولية الناقل البحري لا يتوقف على مجرد ترتب ضرر عن الحادث المولد له، بل لابد أن يرتبط الأول بالثاني، السبب بالنتيجة من خلال علاقة السببية.

الفرع الأول: شروط وحالات مسؤولية الناقل البحري.

المسؤولية المقصودة هي المسؤولية عن وفاة المسافر أو ما يلحقه من إصابات بدنية متى وقعت خلال تنفيذ عقد النقل، كما يسأل عن الأضرار الناشئة عن التأخير في تنفيذ عقد النقل، أو الأضرار في الأمتعة، ويسأل الناقل عما يحدث من ضرر بسبب وفاة المسافر أو ما يلحقه من إصابات بدنية إذا وقع الحادث الذي نشأ عنه الضرر خلال تنفيذ عقد النقل.

¹ - المادة 62 من ق.ت.ج.

وبعد الحادث واقعا خلال تنفيذ عقد النقل إذا وقع أثناء السفر، أو أثناء صعود المسافر إلى السفينة في ميناء القيام، أو نزوله منها في ميناء الوصول أو ميناء متوسط، أو أثناء المدة التي يكون فيها المسافر في حراسة الناقل قبل صعوده إلى السفينة وبعد نزوله منها¹.

ولكن كرامة العنصر البشري والانشغال بحمايته تفرضان على الناقل التأمين والاستعداد على توقع حدوث مثل هذه الظواهر، حتى أن الضحية يكون عنده قناعة مهما كانت الظروف بأنه يكون معوضا.

كما عالجناه آنفا، فإن مسؤولية الناقل إما أن تقوم على أساس الخطأ الثابت وإما الخطأ المفترض، ومنتاول فيما يلي حالات انشغال ذمة الناقل بالمسؤولية تباعا:

أولاً_ المسؤولية عن وفاة المسافرين أو ما يلحقه من أضرار بدنية.

يسأل الناقل عن الضرر بسبب الوفاة أو ما يلحق المسافرين من إصابات بدنية، بشرط أن يقع الحادث المسبب للضرر خلال تنفيذ العقد، على أن الحادث وقع أثناء السفر، ويقصد بتلك الفترة التي لا يصبح فيها المسافر حرا وإنما يخضع لتوجيه الناقل سواء تعلق الأمر بميناء القيام أو الوصول.

ولا يستطيع الناقل التخلص من مسؤوليته عما يلحق المسافرين من أضرار خلال هذه الفترة إلا بإثبات السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه كالقوة القاهرة أو فعل الغير أو خطأ المسافر، ويعني ذلك أنها قرينة مسؤولية وليست مجرد قرينة خطأ إذ لا يجدي الناقل نفي الخطأ وإثبات أنه بذل كل العناية المطلوبة منه، لأن الأمر أصبح يتعلق بالتزام نتيجة وصول المسافر سليما وهذا الالتزام ناشئ عن العقد، فلم يعد مقبولا الجدل حول أساس المسؤولية وهل هي تقصيرية أو عقدية، إذ ظل القضاء الفرنسي وجانب كبير من الفقه يتجه إلى أن العقد لا ينشئ على عاتق الناقل التزاما بضمان سلامة، ويتعين لمساءلته الرجوع على أساس الخطأ التقصيري، وتم تكريس ذلك تشريعا منذ عام 1966 مع فارق جوهرى عن القانون الجزائري، إذ يجعل المشرع الفرنسي الناقل مسؤولا مع افتراض خطئه إذا تعلق الأمر بحوادث جماعية والكوارث البحرية، ويستطيع الناقل نقض قرينة الخطأ إذا ما تعلق الأمر بحوادث فردية، فيتعين على المضرور أو ورثته إثبات خطأ الناقل، ولا شك في تميز موقف المشرع الجزائري الذي أثار حماية المسافر وانحاز جانبه باعتباره الطرف الضعيف عودة على صعوبة إثبات خطأ الناقل أو تابعيه².

¹ - المادة 842 من القانون البحري الجزائري.

² - محمود مختار أحمد بري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1999، ص 446-447.

ثانياً_ المسؤولية عن الضرر الناتج عن التأخير في تنفيذ الناقل لالتزاماته.

يحمل النقل البحري في طياته أحداثاً غير منتظرة في طريق الرحلة البحرية رغم أنها قد تكون متوقعة، مما يضطر معها قبطان السفينة أن يتخذ الكثير من الحيلة لمواجهة هذه المخاطر. كل هذه العقبات هي ولا شك السبب الرئيسي في التأخير، لهذا كان من المنطقي ألا نبحث عن مسؤولية الناقل في مثل هذه الحالات، لأن الناقل همه في المقام الأول تأمين سلامة المسافر، من هنا نفهم سكوت الاتفاقيات الدولية عن التعرض لمسؤولية الناقل في حالات التأخير في نقل المسافرين. إلا أن القوانين المقارنة الحديثة لم تترك مسألة التأخير في عقد نقل الأشخاص بل تعرضت لها صراحة، لأن النقل البحري لم يعد كما في القديم، وبالرغم من تطور وسائل العلم الحديث إلا أن مخاطر البحر الطبيعية لا تزال، لهذا كان من المنطقي أن تعالج هذه القوانين مسؤولية الناقل عن التأخير ولكنها لم تعالجها بشيء من الشدة.

ويلاحظ أن تلك الأضرار عن التأخير لا تؤخذ في الاعتبار إلا إذا كانت ناتجة عن تخلف الناقل عن تنفيذ التزامه الأساسي في نقل المسافر، هذا الخطأ يمكن أن يترتب عليه ضرران: ضرر جسماني وضرر التأخير الذي أثار في شأنه القانون الفرنسي ما يسمى بالخطأ التجاري بصدد نقل الأشخاص، فلماذا تكون طبيعة هذا الخطأ تجاري في حالة تنفيذ عقد نقل الأشخاص؟ في هذا الإطار، 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 باخرة في التاريخ المحدد في تذكرة السفر.

وتعود حيثيات هذه القضية إلى تاريخ 06 أكتوبر 2003 عندما صدر قرار عن مجلس قضاء عنابة يقضي بتأييد الحكم المستأنف، حيث إن المؤسسة سألقة الذكر وبتاريخ 20 جانفي 2004 طعنت بطريقة النقض في قرار المجلس، مدعمة عريضتها بعدة أوجه للطعن بالنقض، كما قام المسافرون في 21 جويلية 2001 بالتقدم إلى مصالح المؤسسة بمرسليها ولاحظوا عدم وجود باخرة لنقل المسافرين نحو المدينة المذكورة، هذا ما جعل المحكمة العليا تقضي بقبول الطعن بالنقض شكلاً ورفضه موضوعاً، وبالتالي إقرار مسؤولية الناقل عن التأخير في تنفيذه لالتزاماته¹.

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

ثالثا_ المسؤولية عن الأضرار التي تلحق أمتعة المسافرين.

وأمتعة المسافرين ثلاثة أنواع:

أ- **الأمثلة المسجلة:** وهي التي يسلمها المسافر إلى الناقل أو نائبه طوال فترة السفر ثم إعادتها إلى المسافر عند مغادرته السفينة في ميناء الوصول، ويلتزم الناقل بتسليم المسافر إيصالا بهذه الأمثلة وتسجيلها في دفتر خاص، وتعد من الأمثلة المسجلة أيضا السيارات والمركبات التي يسلمها إلى الناقل لنقلها معه على السفينة.

وهذه الأمثلة تشبه البضائع حيث توضع عادة بالعنبر وتغلت بالتالي من رقابة مالكةا، وتسري على نقل هذه الأمثلة أحكام عقد نقل البضائع فيما عدا حكم التحديد القانوني لمسؤولية الناقل عن هذه الأمثلة، ومقتضى ذلك أن التزام الناقل بصدد نقل الأمثلة هو التزام بتحقيق نتيجة هي توصيلها سالمة، فلا يبرأ من المسؤولية إلا إثبات السبب الأجنبي الذي لا يد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه.

ب- **الأمثلة غير المسجلة:** (ولها نفس حكم نظيرتها في النقل البري).

ج- **الأمثلة المودعة:** وهي أمثلة غير مسجلة ولكن المسافر يودعها عند الريان أو شخص مكلف بحفظ الودائع في السفينة، وتشمل الأشياء الثمينة كالمجوهرات على أنه لا يعد الناقل مسؤولا عن فقدان النقود والسندات والأشياء الأخرى ذات القيمة كالذهب والفضة والساعات والمجوهرات والآثار الفنية، ما عدا الاتفاق الصريح والكتابي عنها¹.

الفرع الثاني: دفع مسؤولية الناقل.

وسوف نتعرض لدراسة السبب الأجنبي الذي يدفع مسؤولية الناقل فيما يلي:

أولاً_ **القوة القاهرة أو الحادث الفجائي.** هي نفس شروط القوة القاهرة المشار إليها في النقل البري.

لا فرق بين مصطلحي القوة القاهرة والحادث الفجائي فهما مترادفان يدلان على معنى واحد، والتمييز بينهما لا يقوم على أساس صحيح، وهذا الرأي السائد لدى جمهور الفقه وعليه ينعقد إجماع القضاء².

¹ - نفس المادة.

² - وقد ذهب جانب من الفقه إلى أن القوة القاهرة هي الحادث الذي يستحيل دفعه أما الحادث الفجائي فهو الحادث الذي لا يمكن توقعه.

ثانياً_ خطأ المسافر أو الراكب.

التزام الناقل بضمان سلامة المسافر هو التزام بتحقيق غاية، كما أن خطأ المسافر أو الراكب لا يعفي الناقل كلية من المسؤولية إلا إذا توافر فيه شرط السبب الأجنبي، عدم إمكان التوقع واستحالة دفعه، فضلاً عن رجوع الإصابة إلى فعل المسافر أو الراكب وحده (وله نفس حكم النقل البري).

ثالثاً_ فعل الغير.

على خلاف النقل البري للأشخاص يشترط لإعفاء الناقل من المسؤولية عن الإخلال بالالتزام بسلامة المسافر أو الراكب في حالة حدوث الضرر بفعل الغير أن يكون فعل الغير غير متوقع، ولم يكن في الوسع دفعه، فضلاً عن أن يكون فعل الغير هو السبب الوحيد في إحداث الضرر. ووفقاً للقواعد العامة فإن الغير يكون مسؤولاً وحده، إذا نعت فعله بالخطأ. أما إذا لم يكن خطأ فإنه يكون من قبيل القوة القاهرة أو الحادث الفجائي.

المطلب الثاني: أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري.

ترفع الدعاوى المتولدة من عقد نقل المسافرين وأمتعتهم في التقنين البحري الجزائري أمام الجهات القضائية المختصة وفقاً لقواعد القانون العام، وعلى الصعيد الدولي وفقاً للقواعد المقررة في الاتفاقيات الدولية التي تكون الجزائر طرفاً فيها¹.

وفي حالة حدوث إصابة جسمية لمسافر يجب أن يبلغ الناقل كتابة بهذه الإصابة في مدة 15 يوماً من تاريخ نزوله من السفينة، وإذا تقيد المسافر بهذا الشرط يعدّ إلا في حالة ثبوت العكس_ نازلاً من السفينة سالماً ومستلماً أمتعته في حالة جيدة²، كما أن الدعوى الخاصة بالتعويضات عن الإصابة الجسمية للمسافر لا يجوز رفعها إلا بواسطة أو نيابة عن المسافر³.

¹ - وفي هذا الصدد نجد أن اتفاقية أثينا لسنة 1974 تجبز رفع الدعاوى الناشئة في ظلها أمام إحدى الجهات القضائية التي يتفق الأطراف على عرض الدعوى أمامها، وبمجرد أن تتم المرافعة أمام الجهة القضائية المختصة فإن قاضي الموضوع يبحث فيما إذا كانت شروط الدعوى المؤسسة في مواجهة الناقل تم تجسيدها واحترامها على أحسن وجه.

² - المادة 11 من اتفاقية بروكسل لسنة 1961 والمادة 851، 852 من ق.ب.ج، والمادة 15 من نظام تذكرة المسافرين والسيارات كما جاءت بها المؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين بأن: "كل ضرر قد مس بشخص المسافر، على الأخير أن يقدم للمؤسسة ضمن رسالة موصى عليها مع إشعار بالاستلام وذلك في أجل 15 يوماً بعد تاريخ النزول، في حالة عدم امتثاله لهذا، فإنه يعتبر إلى إثبات العكس سالماً معافاً".

³ - نص المادة 2/10 من اتفاقية بروكسل لسنة 1961.

تقضي الاتفاقية الدولية ببروكسل لسنة 1961، بعدم جواز رفع دعوى المسؤولية في حالة وفاة الراكب إلا وفقا للأوضاع والحدود المقررة في هذه الاتفاقية فلا يجوز أن ترفع الدعوى الخاصة بالتعويضات في حالة المسافر إلا بواسطة ممثليه الشخصيين أو ورثته أو من يعولهم وبشرط أن يكون أولئك الأشخاص مسموح لهم برفع الدعوى طبقا لقانون المحكمة التي تنتظر القضية¹.

حدد نص المادة 10 من بروتوكول سنة 2002 المعدل لاتفاقية أثينا المحكمة المختصة بنظر دعوى المسؤولية بطريقة يبين فيها أن هذه الاتفاقية قد توخت التوسعة على الضحايا من المسافرين وورثتهم، إذ قررت نص المادة السابقة المعدلة لنص المادة 17 من الاتفاقية الدولية أثينا في نسختها الأصلية أن على المدعي أن يرفع دعوى المسؤولية أمام محكمة تقع بالضرورة على إقليم إحدى الدول أطراف اتفاقية أثينا، وفي إطار القانون الداخلي لهذه الدولة ومتى تحقق هذا الشرط فإن له طبقا لما يختار أن يرفع الدعوى أمام محكمة دولة الإقامة الدائمة أو مكان العمل الرئيسي للمدعي عليه أو محكمة دولة المغادرة أو الجهة المقصودة وفقا لعقد النقل، أو محكمة الدولة التي يتخذها المدعي موطنا أو مقرا دائما له إذا كان للمدعي عليه فيها مقر عمل وكان خاضعا للولاية القضائية في تلك الدولة أو محكمة الدولة التي أبرم فيها عقد النقل إذا ما كان للمدعي عليه فيها مكان عمل ويخضع لولايتها القضائية في تلك الدولة. ونتطرق فيما يلي إلى طرق تقدير التعويض (الفرع الأول)، ثم إلى التشديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري (الفرع الثاني).

الفرع الأول: طرق تقدير التعويض.

لا يتعدى التزام الناقل بسبب وفاة المسافر أو إصابته الجسمية بأي حال من الأحوال وفقا لما تنص عليه المادة 4 من اتفاقية بروكسل لسنة 1961 مبلغ 250.000 فرنك، يحتوي كل فرنك على 65.5 ملغ من الذهب الذي درجة نقائه 100 من الألف، ويجوز تحويل المبلغ المقرر الى رقم مقرب بالعملات المحلية، ويكون تحويل هذا المبلغ بالعملات المحلية غير العملات الذهبية طبقا لقيمة هذه العملات بالذهب في تاريخ الدفع.

وفي حالة ما إذا كانت التعويضات تمنح طبقا لقانون المحكمة التي تنتظر القضية على شكل مرتبات دورية، فإن القيمة الكلية لهذه المتربات يجب ألا تتعدى الحد المذكور².

¹ - وفقا لما نصت عليه الفقرتين 1 و3 من اتفاقية لسنة 1961.

² - الفقرة 2 من المادة 4 من الاتفاقية الدولية ببروكسل سنة 1961.

ويجوز للناقل والمسافر أن يتفقا أيضا بعقد خاص على حد أعلى للالتزام بالنسبة للفرد¹، كما تطبق حدود الالتزام المقررة في هذه المادة على مجموع الطلبات المقدمة من أو نيابة عن أي مسافر أو ممثليه الشخصيين أو ورثته أو من يعلوهم في كل حالة على حد².

ولا يجوز أن تزيد مسؤولية الناقل وفقا لاتفاقية أثينا لنقل الركاب لعام 1974 في نسختها الأصلية عن وفاة راكب ما أو إصابته الجسدية وبأي حال من الأحوال عن مبلغ 700.000 فرنك، وعند منح تعويضات عن الأضرار على شكل مدفوعات إيرادية دورية وفقا لقانون المحكمة والتي تنتظر في الدعوى فمن الجائز أن تتجاوز القيمة الرأسمالية المكافئة لتلك المدفوعات في الحد المذكور، وبغض النظر عن أحكام الفقرة الأولى فإنه لا يجوز للقانون الوطني لأية دولة طرف في هذه الاتفاقية أن يقرر فيما يتعلق بالناقلين من رعايا تلك الدولة حد مسؤولية أعلى للفرد الواحد³.

واتفاقية أثينا تحسب التعويضات المستحقة للمتضررين أو ورثة المتوفين بما يعرف بالفرنك الذهبي، وهو أسلوب لاحتساب المدفوعات الدولية بين الدول وهذا الأسلوب من ابتكار صندوق النقد الدولي إحدى منظمات الأمم المتحدة، وقد تم إلغاؤه مؤخرا وجعلوا وحدة السحب الخاصة هو المعمول به، وهو ما أخذت به اتفاقية لندن 1976 كذلك.

وقد أتت على اتفاقية أثينا عدة تعديلات على النحو التالي:

- بروتوكول تعديل اتفاقية أثينا في عام 1976، وهذا البروتوكول نافذ دوليا، وهذا البروتوكول المعدل للاتفاقية قد تضمن أهم تعديل فيه وهو بدون شك في صالح المسافرين المتضررين أو ورثة الضحايا حيث ألغى التعامل بالفرنك الذهبي واستبدله بوحدة حقوق السحب الخاصة، وهو ما أخذت به اتفاقية لندن لسنة 1976 في شأن تحديد المسؤولية عن الديون البحرية وهي اتفاقية نافذة دوليا كما ذكر، والجزائر منظمة إليها.
- بروتوكول عام 1990 لتتقيح اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب و أمتعتهم بحرا، وعلى الرغم من تميز بروتوكول عام 1990 بأنه قد زاد مبلغ التعويض إلا أنه من المؤسف عدم نفاذه دوليا، حيث لم تنظم إليه سوى أربعة دول، وبالتالي فإن المطبق على المستوى الدولي هو اتفاقية 1974 في نسختها الأصلية بما تحمله من مشكلة تسعير الفرنك الذهبي وانخفاض مبلغ التعويض، كما أن بروتوكول تعديل اتفاقية أثينا عام 1976 على الرغم من عدم نفاذه في الجزائر فهو يعبر عن القيمة الحقيقية للفرنك الذهبي، فضلا أنه يطابق تقريبا سعر التعويض الوارد في اتفاقية لندن سنة

1 - الفقرة 3 من المادة 4 من الاتفاقية الدولية بروكسل سنة 1961.

2 - الفقرة 6 من المادة 4 من الاتفاقية الدولية بروكسل سنة 1961.

3 - المادة 7 من الاتفاقية الدولية أثينا لسنة 1974.

1976 في شأن تحديد المسؤولية عن الديون البحرية ومقدار الحدود القصوى لهذه المسؤولية والتي قررت التعامل بحقوق وحدة السحب الخاصة مباشرة، حيث أن الجزائر انضمت لها على نحو ما ذكرنا سالفاً.

- بروتوكول تعديل اتفاقية أثينا في عام 2002، وهذا التعديل لم ينفذ دولياً لعدم كفاية الدول الأطراف المصادقة عليه، وأهم ما يميز بروتوكول التعديل لعام 2002 أن ألزم الناقل البحري الدولي بالتأمين الإجباري على كل أنواع السفن وقد أعطى للمتضرر ميزة رفع الدعوى القضائية مباشرة على شركات التأمين.

كما أن النص الجديد كان واقعياً أيضاً بخصوص التعويضات المقررة عن فقدان أو تلف أمتعة المسافرين خلال مرحلة النقل، والجوانب المهمة لتعديل 2002 تتعلق بأساس مسؤولية الناقل وفقاً لنص المادة 4 من البروتوكول، والرفع من حدود المسؤولية عملاً بنص المادتين 6 و 7 منه. ففي حالة الوفاة والإصابات الجسمانية لأحد الركاب بسبب حادث بحري، ميز نص البروتوكول بين الإصابات الناتجة عن حوادث بحرية، وتلك الناتجة عن حوادث أخرى، فبالنسبة للإصابات ذات مصدر بحري، غرق، تصادم، جنوح، انفجار، حريق أو عيب في السفينة، فإن البروتوكول وضع حلاً أساسياً عن طريق خلق نظام للمسؤولية ذات مستويين:

المستوى الأول: أين تكون المسؤولية فيه موضوعية تصل فيها حدود مبالغ التعويض إلى 250.000 وحدة حساب عن كل راكب في كل مناسبة، ما لم يثبت الناقل بأن الحادث نجم عن حالة من حالات الإعفاء من المسؤولية، كأن تكون من قبيل أعمال الحرب أو بفعل الغير مثلاً.

المستوى الثاني: فيتعلق بقريئة بسيطة للمسؤولية، عندما يكون الضرر اللاحق بالراكب عن نفس الحادث يتجاوز 250.000 وحدة حساب، فإن الناقل مسؤول في الحدود المقررة بـ 400.000 عن كل راكب وعن كل حادث ما لم يثبت ارتكابه لخطأ أو إهمال الذي يمكن أن يكون مصدر إحداث الأضرار.

وإذا ما ارتكب خطأ أو إهمال من جانبه، فإن مسؤوليته محددة بـ 400.000 وحدة حساب عن كل شخص وعن كل حادث، قواعد هذه المسؤولية تخضع لإلزامية التأمين أين يكون بموجبها الناقل ملزماً بالتأمين أو توفير ضمان مالي يغطي مسؤوليته المدنية في حدود 250.000 لكل راكب وعن نفس الحادث فإنها تقترن بالحصول على شهادة تأمين تصدر من طرف دولة تسجيل السفينة أو سلطة مختصة لدولة طرف في الاتفاقية، لكل سفينة تنقل أكثر من اثني عشرة راكباً.

كما أخذ البروتوكول بمجموع الأحكام المتعلقة بالتأمين الإلزامي وأسندها للركاب كما فعل بالنسبة لضحايا التلوث، ويكون من حق المضرور رفع دعوى مباشرة ضد المؤمن وهذا نفسه بالنسبة لضحية النقل

البحري، إذ يمكنه مطالبة شركة التأمين بالتعويض في حدود 250.000 وحدة حسابية، إلا إذا ارتكب الناقل خطأ عمدي، فإنه وبصورة آلية في مجال لتغطية مسؤوليته بموجب وثيقة التأمين¹.

كما أن مبالغ التعويض المحددة في النص الجديد مهمة جدا، وأنها إذا ما بقيت عليه محددة، فسيؤدي ذلك إلى مشاكل تتعلق بقدرات سوق شركات التأمين ومسؤولية مجهزي السفن وفقا لما تراه بعض هيئات الحماية والتعويض، لأن التعويضات المقررة يتم حسابها عن كل راكب وكل حادث، خاصة إذا علمنا أنه على متن سفينة سياحية أو سفينة ركاب، الذين يمكن أن يصل عددهم إلى عدة ملايين وهو ما يعني وفي حالة وقوع حوادث من هذا القبيل، الحكم بمبالغ مالية تتجاوز الإمكانيات الراهنة لسوق التأمينات، ولهذا السبب فكرت هيئات الحماية والتعويض حاليا على طريقة أو سبيل تمكنها من مواجهة الأعباء التي تشكلها حدود المسؤولية المرتفعة والتي لم يتوقف ممثلوها على استنكار هذا الطابع المفرط فيه.

يظل مجال هذا البروتوكول مفتوحا للتوقيع في مقر المنظمة البحرية الدولية من تاريخ 01 ماي 2003 إلى 30 أبريل 2004 ثم يبقى الانضمام مشرعا بعد ذلك.

كما يسأل الناقل البحري عن فقدان أو تلف أمتعة الحجرة والناجمة عن خطئه أو إهماله وبالنسبة لأمتعة الأخرى، تكون مسؤولية الناقل قائمة ما لم يثبت العكس وكانت الأضرار التي لحقتها مسببة من دون خطأ أو إهمال.

وبخصوص حدود التعويضات عن فقدان أو تلف الأمتعة والسيارات تم تعديلها هي الأخرى، ولكن وفقا لأبعاد غير مناسبة وهي جد قليلة من تلك المقررة للركاب أنفسهم 2250 وحدة حسابية عن كل راكب ونقل أمتعة الحجرة 12700 وحدة حسابية للمركبة الواحدة، بما في ذلك جمع الأمتعة التي تحملها و3.3375 وحدة حسابية عن الأمتعة الأخرى.

ونشير إلى أن مبلغ التعويض الوارد في اتفاقية أثينا الأصلية يطابق تقريبا سعر التعويض الوارد في اتفاقية سنة 1976 المتعلقة بتحديد المسؤولية عن الديون البحرية.

كما أن الحد الأقصى من التعويض بتمامه هو أن تكون قيمة الضرر مساوية له أو أكبر منه²، وهذا ما نصت عليه المادة 7 من اتفاقية لندن لسنة 1976 والخاصة بتحديد المسؤولية في مجال الديون البحرية، مستهدية في ذلك باتفاقية أثينا لسنة 1974 الخاصة بنقل الركاب وأمتعتهم بحرا، تحديد مسؤولية مالك

¹ F. ODIER, Responsabilité du transporteur maritime de passagers, p. 73-74.

² - دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي والدولي، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد، 2010/2009، ص245-246.

السفينة عن كل حادث بـ 46.666 وحدة حسابية أي 60.000 أورو تقريبا مضروبة في عدد الركاب المسموح للسفينة بنقلهم طبقا لشهادة نقل الركاب، وبما لا يجاوز 35 مليون وحدة حسابية.

الفرع الثاني: التشديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري.

ماذا لو ثبت أن الحادث الذي نشأ عنه الضرر نتج عن فعل أو امتناع صدر من الناقل أو من المجهز أو من يمثله ربان السفينة بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب، ومثل ذلك عدم قيام الناقل البحري بتنفيذ أحد الالتزامات الرئيسية التي فرضها القانون البحري أو الاتفاقات الدولية، وهو التزام بوجود جعل السفينة صالحة للملاحة، وهذا الالتزام تتسع حدوده ليصل إلى درجة أن تحكم إحدى المحاكم الانجليزية عام 1913، وتفتي بأن إحدى السفن الانجليزية كانت غير صالحة للملاحة لأن أحد مهندسيها البحريين لم يكن قد اجتاز دورة تدريب معينة تفرضها اللوائح الانجليزية.

والإجابة عن السؤال السابق طرحه هو أنه لا يجوز للناقل البحري في هذه الحالة التمسك بتحديد المسؤولية، وبالتالي فإنه يستحق المدعي سواء كان مسافرا مصابا في بدنه أو ورثة المسافر المتوفى من المطالبة بكامل التعويض وفقا للقواعد العامة، إلا أن هناك ثلاثة أحوال مستثناة من التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري أو تابعيه ولا يجوز لأي منها التمسك به سواء كان سوء السلوك الإرادي من جانب الناقل، التدليس أو الخطأ المعتمد أو الخطأ غير المغتفر، يعتبر حسن النية أمرا مفترضا في العقود، ويجب تنفيذ العقد طبقا لما اشتمل عليه وبحسن النية¹.

وقد أفصحت عنه بجلاء اتفاقية بروكسل لسنة 1961 في نص المادة 07 التي تنص على أنه: " لا يكون للناقل الحق في الاستفادة من تحديد الالتزام المنصوص عليه في المادة 06 إذا ثبت أن الضرر قد نتج عن فعل أو إهمال من جانب الناقل يقصد إحداث الضرر مع العلم أن هذا الأخير محتمل الحدوث".

وهذه الحالة التي يفقد فيها الناقل حق الاستفادة من تحديد المسؤولية، قد نصت عليها أيضا كل من معاهدة أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بحرا لعام 1974 بموجب نص المادة 13 واتفاقية لندن لسنة 1976 في شأن تحديد المسؤولية عن الديون البحرية²، ذلك أن عدم مراعاة الناقل أو تابعيه للقواعد المتعلقة بتأمين السلامة الشخصية للمسافرين بحرا يؤدي الى تشديد مسؤوليته بناء على توافر الخطأ الإداري.

¹ - المادة 107 من القانون المدني الجزائري.

² - المادة 04 من الاتفاقية الدولية لندن لسنة 1974.

ومن ثم نهج البروتوكول نفس نهج اتفاقية وارسو بشأن النقل الجوي في هذا الصدد بعد تعديلها عام 1955، وجاءت المادة 2 من بروتوكول سنة 1968 التي ألغت الفقرة 5 من المادة 4 من معاهدة بروكسل وأوردت عدة فقرات عوضاً عنها حيث نصت الفقرة "هـ" منها على أنه: " لا يخول الناقل أو السفينة الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليها في هذه الفقرة إذا ثبت أن الضرر نتج عن فعل أو إهمال من جانب الناقل بقصد إحداث الضرر أو عدم ترويه منه مع علمه باحتمال حدوث الضرر".

تقديم دعاوى مسؤولية الناقل البحري.

فيما يتعلق بأجل رفع دعوى التعويض¹، نظم القانون البحري أحكام تقديم دعوى مسؤولية الناقل البحري في المادتين 853 و854 منه، حيث نصت المادة 853 على أنه: " تخضع الدعاوى المتعلقة بالتعويض عن الضرر والنتيجة عن وفاة أحد المسافرين أو الإصابات الجسمانية أو فقدان الأمتعة أو ضرر لحق بها لتقديم مدته سنتان، ويوقف هذا التقديم أو ينقطع وفقاً لأحكام القانون العام".

ونصت المادة 854 على أنه يسري مفعول التقديم كما يلي:

- في حالة الوفاة الحاصلة خلال النقل، ابتداء من اليوم المفترض لنزول الراكب؛
- في حالة الإصابات الجسمانية الواقعة خلال النقل والتي يتوفى على إثرها المسافر بعد نزوله من السفينة ابتداء من يوم الوفاة، ولا يمكن أن تزيد هذه المدة عن 03 سنوات اعتباراً من يوم نزوله من السفينة.
- في حالة فقدان الأمتعة أو إلحاق الضرر، اعتباراً من يوم التفريغ، وفي حالة فقدان الكلي للسفينة، اعتباراً من اليوم المفترض للتفريغ".

¹ - وعلى ضوء التعديل الجديد لاتفاقية اثينا المتعلقة بنقل المسافرين وأمتعتهم عن طريق البحر لسنة 2002، تم الأخذ في الاعتبار خصوصيات حوادث النقل البحري للركاب من خلال تعديل الأحكام القانونية بخصوص التقديم، وذلك من خلال نص المادة 09 من البروتوكول، حيث استمر العمل بمدة السنتين كمدّة لتقديم أية دعوى للحصول على تعويضات ناشئة عن وفاة راكب أو إصابته الجسمية مثلما هو منصوص عليه في الاتفاقية في نسختها الأصلية، غير أن التعديل مسّ الأحكام المتعلقة بقواعد تعليق وقطع فترات التقديم، فبموجب نص المادة 09 من البروتوكول المعدلة لنفس المادة 3/16 من الاتفاقية في نسختها الأصلية على أنه " يحدد قانون المحكمة التي تنتظر في الدعوى أسس تعليق وقطع فترات التقديم، إلا أنه لا يجوز في أي حال من الأحوال رفع دعوى في ظل هذه الاتفاقية بعد انقضاء الفترات الزمنية التالية:

- مدة 5 سنوات تبدأ من تاريخ نزول الراكب أو من التاريخ الذي كان يجب أن يتم النزول إذا كان أيهما لاحقاً أو تم في وقت سابق.

- لمدة 3 سنوات ابتداء من التاريخ الذي علم المدعي أو كان من المفروض أن يكون قد علم وقوع الضرر أو الخسارة أو الأضرار الناجمة عن الحادث.

الفصل الثاني: عقد النقل البحري للبضائع.

تكمن أهمية النقل البحري على عملية التبادل التجاري الدولي، ويرتبط النقل البحري بحركة التجارة الخارجية بعلاقة تبادلية وثيقة لأنه الركيزة الأساسية والقاعدة التحتية لتنمية حركة الصادرات والواردات وإعادة التصدير بين مختلف دول العالم. فكلما تطورت وتحسنت وسائل النقل البحري وموانئ الشحن والتفريغ ازدادت إمكانية نقل البضائع بين مختلف دول العالم وتوسعت حركة التجارة الخارجية وتهيأت لها المزيد من الانتشار وإيجاد منافذ وأسواق تجارية جديدة. وعلى ذلك سنتناول فيما يلي، ماهية عقد النقل البحري للبضائع (المبحث الأول)، ثم أحكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع (المبحث الثاني)،

المبحث الأول: ماهية عقد النقل البحري للبضائع.

نتناول بالدراسة في هذا المبحث مفهوم عقد النقل البحري للبضائع (المطلب الأول)، ثم أطرافه وتكوينه (المطلب الثاني).

المطلب الأول: مفهوم عقد النقل البحري للبضائع.

عرفت عقد النقل البحري للبضائع المادة الأولى الفقرة ب من معاهدة بروكسل لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أوت 1924، وانضمت إليها الجزائر في 13 أبريل 1964 بنصها على أنه "ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند شحن أو بأي وثيقة مماثلة تكون سند نقل البضائع بحرا، 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 الشحن".¹ وعرفته بعض المصادر الفقهية على أنه: "العقد الذي يتعهد فيه الناقل بأن ينقل بحرا بضاعة الشاحن لقاء أجر معلوم". أو أنه: "العقد الذي بمقتضاه يلزم بموجبه أحد الأطراف ويسمى الناقل البحري بتغيير مكان البضائع بحرا إما لمصلحة المتعاقد معه ويسمى الشاحن، وإما لمصلحة شخص آخر يعرف بالمرسل إليه، وذلك مقابل أجرة".²

وأما بخصوص المشرع الجزائري فقد عرفته في المادة 738 من القانون البحري بالنص على أنه: "يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد

¹ - المرسوم رقم: 64-75 المؤرخ في 02 مارس 1964 والمتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية الى الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن.

² - سخري بوبكر، القانون البحري، الأمر رقم: 76-80 المنقح والمعدل بالقانون رقم 98-05 مدعم بالاجتهادات القضائية للمحكمة العليا، دار هومة، الجزائر.

الشاحن بدفع المكافأة والمسماة أجر الحمولة¹، ومن خلال هذه التعاريف نستخلص العناصر الممثلة له والمتمثلة في:

أ_ عملية النقل تتم بعقد: وفقا للشيعة العامة فإن العقد هو اتفاق يلتزم بموجبه شخص أو عدة أشخاص آخرين، بمنح أو فعل أو عدم فعل شيء ما²، والالتزام المتضمن في عقد النقل البحري للبضائع هو التزام بفعل النقل الذي يعتبر التغيير المكاني لشيء، بمعنى نقله من مكان إلى آخر حسب الاتفاق.

ب_ البضائع: وحددتها المادة الأولى من الفقرة ج من المعاهدة وتشمل الأموال والأشياء والبضائع من أي نوع كانت.

ج_ بطريق البحر: يعتبر النقل بحريا إذا تم بواسطة سفينة نقل بضائع من جهة ومن جهة أخرى أن تتم العملية بحرا، أما إذا تم النقل مختلطا كما لو تم جزء منها بحرا والجزء الآخر جوا أو برا، وهو الذي فصلت فيه المادة 767 من القانون البحري، بأن القانون البحري يطبق على المرحلة البحرية أما الأجزاء الأخرى فيطبق عليها قانونها³.

ونشير إلى أن قواعد روتردام لسنة 2008 قد عرفت هي الأخرى عقد النقل البحري للبضائع في المادة الأولى بأنه: عقد يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان إلى آخر مقابل أجر، ويجب أن ينص العقد على النقل بحرا، ويجوز أن ينص على النقل بوسائل نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري، وحقيقة الأمر أن النقل المتعدد الوسائط هو في جوهره نظام قانوني جديد لنقل البضائع، فواسطة النقل ليست بالشيء الجديد، ولكن الجديد هو النظام القانوني الذي يحكم ويربط الوسائط المختلفة كليا أو بعضيا في عقد واحد هو عقد النقل متعدد الوسائط transport multimodal.

المطلب الثاني: أطراف عقد النقل البحري للبضائع وتكوينه.

يتولى إبرام عقد النقل البحري للبضائع طرفان هما الشاحن والناقل إلى جانب المرسل إليه، أما عن تكوينه فلا يختلف الأمر كثيرا عن النقل البري، لذلك سنشير إلى ما يميز النقل البحري.

الفرع الأول: أطراف العقد.

الأصل أنه يبرم بين طرفين هما الشاحن والناقل لكن قد تمتد آثار العقد إلى شخص ثالث هو المرسل إليه.

¹ - علي البارودي، هاني محمد دويدار، القانون البحري، الدار الجامعية للنشر والطباعة، القاهرة، ص280

² - المادة 54 من القانون المدني.

³ - المادة 767 من القانون البحري

أولاً_ الشاحن.

نصت اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لسنة 1978 " قواعد هامبورغ" على أن مصطلح الشاحن يقصد به كل شخص أبرم مع الناقل عقداً أو أبرم باسمه أو نيابة عنه مع الناقل عقد لنقل البضائع بطريق البحر أو كل شخص يسلم البضاعة إلى الناقل في إطار عقد النقل البحري¹.

ثانياً_ الناقل.

يقصد بمصطلح الناقل كل شخص أبرم عقداً، أو أبرم باسمه عقد مع شاحن لنقل البضائع بطريق البحر. والناقل هو الذي يقع عليه تنفيذ عملية النقل التي هي الهدف من إبرام عقد النقل وعرفته معاهدة بروكسل لعام 1924 المادة الأولى الفقرة أ بالنص أن: "الناقل يشمل مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط مع الشاحن بعقد نقل"، وطبقاً للتشريع الجزائري هو "كل شخص طبيعي أو معنوي تكون السفينة مسجلة باسمه ومستغلة منه"، وفقاً لمضمون المادة 47 من القانون البحري.

ثالثاً_ المرسل إليه.

في كثير من الأحوال يكون الشاحن بائعاً للبضاعة ويقوم بإرسالها إلى المشتري والذي لم يكن طرفاً أساسياً عند إبرام العقد القائم بين الشاحن والناقل. ويتم تعيين المرسل إليه بوثيقة الشحن وفقاً لما نصت عليه المادة 784 من القانون البحري كما يلي:

- عندما تكون وثيقة الشحن اسمية: اسم الشخص في وثيقة الشحن.
- عندما تكون وثيقة الشحن لأمر: الشخص الذي تكون الوثيقة بأمره، وفي حالة تحويل وثيقة، آخر مظهر له.
- عندما تكون وثيقة الشخص لحاملها: الشخص الذي يقدم الوثيقة لأمره²، وبالتالي فالمرسل إليه هو الذي يتسلم البضاعة.

الفرع الثاني: محل النقل وأجرته.

تقضي المادة 738 من القانون البحري على أنه: " يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإبطال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر..."³

وبالتالي فإن موضوع عقد النقل البحري يتمثل في تغيير مكان البضاعة مهما كانت طبيعتها من مكان إلى مكان آخر ويشترط أن يكون التعامل فيها مشروعاً تجارياً، وعليه إذا كان محل العقد غير مشروع، كنقل الأسلحة الحربية أو غير المرخص بنقلها يعتبر العقد باطلاً بطلاناً مطلقاً.

¹ - كمال حمدي، اتفاقية الامم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978 قواعد هامبورغ، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1997، ص30.

² - المادة 784 من القانون البحري.

³ - المادة 738 من القانون البحري.

بالإضافة إلى نص المادة 738 من القانون البحري الذي يشير إلى أجرة النقل باعتبارها من العناصر المكونة للعقد، ونصت المادة 797 من القانون البحري على إلزامية الشحن بدفع الأجرة¹. وأجرة النقل هي قيمة مالية محددة وفقا لبنود عقد النقل البحري الذي يجب على المرسل إليه الشاحن دفعها للناقل مقابل التغيير المكاني للبضاعة.

نلاحظ أن المشرع لا يتطرق إلى أسس وكيفيات التحديد وتركه لحرية الأطراف مع مراعاة قانون العرض والطلب الذي تفرضه سوق النقل والاعتماد على المسافة، الوزن، طبيعة وحجم البضاعة، فهي عناصر لها قيمة وأهمية في تحديد الأجرة.

المطلب الثالث: إثبات عقد النقل البحري.

تعود المتعاملون في هذا الميدان على تحرير عقد النقل في وثيقة تثبت عملية النقل تعرف بوثيقة الشحن، وسنتناول تباعا ماهية هذه الوثيقة (الفرع الأول)، ثم مدى حجيتها في الإثبات (الفرع الثاني).

الفرع الأول: ماهية سند الشحن.

يقصد بمصطلح سند الشحن حسب المادة الأولى الفقرة 7 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978 على أنه: "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".

أولاً: مضمون وثيقة الشحن.

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 دفعها²، وعليه فإن بيانات سند الشحن هي كالتالي:

1_ هوية الأطراف:

- اسم الشاحن وعنوانه.
- اسم وعنوان الناقل وصفته مالك السفينة أو مستأجرا لها، وإذا لم يذكر اسمه فإن مجهز السفينة هو الناقل.³
- اسم وعنوان المرسل إليه، ولا يدرج اسم المرسل إليه في سند الشحن إلا إذا كان هذا السند اسما.

1 - المادة 797 من القانون البحري.

2 - المادة 748 من القانون البحري.

3 - المادة 754 من القانون البحري.

2_ بيان البضائع الواجب نقله:

يجب أن يتضمن تعيين للبضاعة المشحونة من حيث النوع والمقدار، وهو الشيء الذي حدده
المشرع:

- 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.
 - عدد الطرود والأشياء وكميتها ووزنها.
 - الحالة والتكليف الظاهران للبضاعة.¹
- إلا أنه يمكن للناقل أن يرفض تصريحات الشاحن على وثيقة الشحن المتعلقة بعدد الطرود أو القطع أو كمية ووزن البضائع عندما يكون لديه دواعي جدية للشك في صحتها.
- كذلك بإمكان الناقل أو من ينوب عنه أن يدرج في وثيقة الشحن البيان الملئم المتعلق بالحالة والتكليف الخاص بالبضاعة وكذلك في حالة وجود دواعي تجعله يشك في صحتها أو لا يمكنه التأكد من صحتها، كذلك يجوز له في حالة تسلمه بضاعة محزومة من أجل نقلها إن يدرج في وثيقة الشحن أنه على غير علم بمحتواها معناه يبدي تحفظات بشأن البيانات المكتوبة²، خاصة وأنه لا يجد الوقت الكافي لفحص البضاعة.

3_ عناصر الرحلة الواجب إتمامها:

- اسم السفينة: كذلك يجب أن يذكر سند الشحن اسم السفينة التي تنقل عليها البضاعة وجنسيته وتبدو أهمية هذا البيان في تمكين الشاحن أو المرسل إليه من معرفة السفن التي تنقل عليها البضاعة والاستعلام عن ميعاد وصولها لسحب البضاعة منها³.
- تاريخ إصدار السند: لهذا التاريخ أهمية خاصة لأنه منه يبدأ عقد النقل البحري، وتبدأ مسؤولية الناقل عن البضاعة وهذا ما نصت عليه المادة 739 من القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم بنصها: " يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي من تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني".
- عدد النسخ: إن كان المشرع الجزائري لم يحدد عدد النسخ التي يجب أن تحرر منها سند الشحن واكتفى بالنص على أن يلتزم 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

¹ - المادة 752 من القانون البحري.

² - بوكعبان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار العرب للنشر والتوزيع، 2002، ص113-114.

³ - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري - دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006، ص199.

الشحن¹، ولذلك نرى أنه يجب على الأقل أن يحرر سند الشحن من ثلاث نسخ تسلّم إحداها للشاحن يبعث بها إلى المرسل إليه ليستلم البضاعة بمقتضاها والأخرى للناقل وترفق الثالثة مع البضاعة أي تسلّم إلى الريان، ويجب أن تكون البيانات الواردة في كل النسخ متطابقة حتى يمكن الاحتجاج بها، وهذا ما يفهم من نص المادة 762 التي تنص على أنه: إذا اختلفت نسخ وثيقة الشحن لا يمكن لأي طرف أن يتمسك بالبيانات المدرجة في النسخة التي يحملها إلا إذا كان وارد أيضا في النسخة التي بين يدي الطرف الآخر².

- **توقيع الريان والشاحن:** يجب أن تكون الوثيقة موقع عليها من الريان، أو من يمثله والشاحن، وهو ما يتفق مع وثيقة الشحن المعدة لإثبات الشحن وعقد النقل.

ثانياً_ طرق تداول سند الشحن.

يجوز أن يكون سند الشحن باسم شخص معين أو للحامل³.

- **وثيقة الشحن الاسمية:** قد تكون وثيقة الشحن باسم شخص معين، ووثيقة الشحن الاسمية غير قابلة للتداول بالطرق التجارية ويلزم لانتقالها إتباع إجراءات حوالة الحق المدنية⁴، أي قبول الريان بالحوالة أو إبلاغه بها. وليس للريان أن يسلم البضاعة إلا للشخص المعين في السند طبقاً للمادة 759 من القانون البحري أو للشخص الذي انتقل إليه السند بطريق حوالة الحق.

فلا يستطيع المستفيد منها أن يطالب الريان بتسليمه البضاعة حتى لو لم يقدم له الوثيقة، بل يكفي أن يثبت أنه الشخص المعني في الوثيقة، ولا تقبل دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري إذا رفعت من شخص لم يرد اسمه في الوثيقة لا بوصفه شاحناً أو مرسلًا أو محالاً له، ما لم يستنتج من محتوياتها أن المرسل إليه هو وكيل عن المرسل إليه الحقيقي.

- **وثيقة الشحن للأمر:** الغالب أن تكون وثيقة الشحن لأمر الشاحن أو لأمر المرسل إليه، وهي قابلة للتداول عن طريق التظهير بموجب المادة 759 من القانون البحري، ويجب أن تذكر عبارة الأمر صراحة في وثيقة الشحن حتى يمكن تداولها بطريق التظهير وتطبق عليها الأحكام المتعلقة بتظهيرها طبقاً للمواد 396 إلى 402 من القانون التجاري.

ومن ثم يجوز أن يقتصر التظهير على مجرد توقيع المظهر على ظهر سند الشحن بشرط تأريخه، ويترتب على تظهيره نقل ملكية البضاعة وحيازتها للمظهر إليه. ومن ثمة لا يجوز للريان تسليم البضاعة إلا له ولو كان التظهير على بياض، ولا يجوز له أن يحتج في مواجهة المظهر إليه بالدفع

1 - المادة 760 من القانون البحري.

2 - بوعكبان العربي، مرجع سابق، ص 115.

3 - المادة 758 من القانون البحري.

4 - المواد من 239 إلى 250 من القانون المدني.

التي قد تكون له اتجاه الشاحن المظهر، ما لم يثبت أن المظهر اليه يتصرف بالوكالة عن الشاحن. وعلى خلاف الأوراق التجارية لا يقوم التضامن بين الموقعين ولا يشمل ضمان المظهر إلا وجود البضاعة المشحونة وصحة العقد.

- **وثيقة الشحن لحاملها:** في هذه الصورة سند الشحن لا يحمل اسم المرسل إليه وبالتالي يصبح السند مثل سائر السندات الأخرى لحاملها ويلتزم الريان بتقديم أو تسليم البضاعة لأي شخص يتقدم إليه ومع هذا السند، وعليه فإن هذا الوضع ينطوي عليه خطورة كبيرة بالنسبة لصاحبه لما يمكن أن يتعرض له من سرقة أو ضياع.

وكما سبق وأشرنا أن الناقل يسلم البضاعة للشخص الذي يقدم الوثيقة عند الوصول. ولكن في حالة تقدم عدة أشخاص يحملون وثيقة الشحن للمطالبة بالبضائع لا يجوز للناقل تسليمها لأي منهم ويجب عليه إيداع البضاعة على سحب المرسل إليه القانوني في مكان آمن وأن يخبر بذلك المطالبين بها والشاحن فوراً.

وعليه بمجرد تسليم الناقل للبضاعة للمرسل اليه القانوني مقابل تسليمه نسخة من سند الشحن، فإن النسخ الأخرى تفقد قيمتها.

الفرع الثاني: حجية سند الشحن ووظيفته.

نتناول فيما يلي حجية سند الشحن ثم وظيفته.

أولاً: حجية وثيقة الشحن في الإثبات.

نتناول حجية وثيقة الشحن بين الأطراف ثم بالنسبة إلى الغير.

أ_ **حجتها فيما بين طرفي العقد:** لوثيقة الشحن حجية كاملة في الإثبات فيما بين الشاحن والناقل، وتشكل دليلاً على عقد النقل وشروطه والأجرة المتفق عليها، وأيضاً على حصول الشحن في التاريخ المذكور فيها، وتثبت بوجه الخصوص تسليم الناقل للبضائع كما هي مبينة في وثيقة الشحن.

إلا أن حجية وثيقة الشحن بين الطرفين ليست مطلقة بل يجوز إثبات عكسها فللناقل مثلاً أن يثبت أنه لم يستلم كمية البضائع الواردة فيها.

ولا يجوز إثبات عكس الكتابة إلا بالكتابة طبقاً للقواعد العامة، إلا أن إثبات عكس ما ورد في وثيقة الشحن يتم بكافة طرق الإثبات لأننا نطبق أحكام القواعد التجارية.

ب_ **حجيتها بالنسبة إلى الغير:** لا تقتصر حجية وثيقة الشحن على طرفي العقد، وإنما على الغير كذلك وبالتالي تفيد وثيقة الشحن في إثبات تسلّم الناقل للبضائع وإثبات شحنها في التاريخ المدون بها وكل ما تحويه من بيانات وذلك في مواجهة الغير التي تنشأ له حقوق ترتبط بتنفيذ العقد، وبذلك تعتبر وثيقة الشحن حجة قاطعة في الإثبات لمصلحة الغير بشرط أن يكون حسن النية أي على غير

علم بعدم الإثبات، وفي المقابل على الناقل أو الشاحن التقييد بما ورد فيها في مواجهة الغير ما لم يكن سيء النية أي لا يمكن له إثبات عكسها¹.

ثانياً_ وظيفة وثيقة الشحن.

نستعرض فيما يلي وظيفة وثيقة الشحن.

أ_ وصل استلام البضائع: وهي الوظيفة الأصلية لسند الشحن حيث يثبت استلام الناقل للبضائع وشحنه لها وفقاً للمادة 761 من القانون البحري، وفي الواقع العملي يمكن لسند الشحن أن يثبت أن البضاعة تم شحنها فعلاً على متن السفينة²، وهو يدل على أن البضاعة بيد الناقل وتحت مسؤوليته.

ب_ أداة لإثبات عقد النقل: نصت على هذه الوظيفة المادة 748 من القانون البحري، فسند الشحن يحقق وجوب عقد النقل البحري من خلال البيانات والالتزامات الواقعة على عاتق الطرفين والمدرجة في شكل شروط متفق عليها.

ج_ أداة لتمثيل البضاعة: فسند الشحن يمثل البضاعة المشحونة ذاتها ويقوم مقامها حيث تندمج البضاعة في السند ويعتبر حامله بمثابة الحائز للبضاعة وهذه الحيابة ليست حقيقية فعلية بل هي رمزية. وانتقاله من حامل لآخر، يرتب تحويل الحيابة، كما أن تسليمها يقوم مقام تسليم البضاعة وفقاً للمادة 759/2 من القانون البحري.

المبحث الثاني: آثار عقد النقل البحري للبضائع.

يعتبر عقد النقل البحري للبضائع من العقود الملزمة للجانبين إذ يرتب التزامات على عاتق طرفيه: الناقل والشاحن، ولقد رأينا أن تنفيذ بعض هذه الالتزامات قد يشهد تدخل شخص ثالث وهو المرسل اليه، ويكون ذلك في ميناء الوصول عند استلام البضائع من الناقل البحري، وبالتالي إذا كنا سنعرض التزامات الناقل من جانب والتزامات الشاحن من جانب آخر يجب ألا يغيب عن البال دور المرسل اليه في تنفيذ هذه الالتزامات³. وسنتعرض إلى آثار العقد بالنسبة للناقل (المطلب الأول)، ثم آثار العقد بالنسبة للشاحن والمرسل اليه (المطلب الثاني).

المطلب الأول: آثار عقد النقل البحري بالنسبة للناقل.

إن الالتزامات المترتبة على عاتق الناقل يمكن تصنيفها بحسب ترتيبات عمليات النقل الى التزامات قبل الرحلة (الفرع الأول)، والتزامات أثناء الرحلة (الفرع الثاني)، والتزامات بعد قيام الرحلة (الفرع الثالث).

1 - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة الاسكندرية، دار الجامعة الجديدة للنشر 2001، ص250.

2 - كمال حمدي، المرجع السابق، ص140.

3 - هاني محمد دويدار، مرجع سابق، ص 241.

الفرع الأول: التزامات الناقل قبل الرحلة البحرية.

ومن أهم هذه الالتزامات أن يجعل السفينة صالحة للسفر، وإعداد العنابر وغرف السفينة، والالتزامات أخرى فصلها كآتي:

أولاً_ جعل السفينة صالحة للسفر.

يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة السهر على العناية اللازمة بوضع السفينة في الحالة الصالحة للملاحة¹، واشتراط هذا الوصف في السفينة يقوم ضمناً حيث يفترض _حتى لو لم ينص عليه الصراحة_ فما دام العقد ينشأ على الناقل التزم بإيصال البضاعة عن طريق البحر في ظروف طبيعية وعادية، وهذه بالضرورة تقتض أن تكون السفينة صالحة للغرض المنشود.

ويمكن القول إن المقصود بصلاحية السفينة للملاحة أن يتوفر فيها من شروط المتانة والثبات والسلامة ما يسمح لها بنقل البضاعة والقيام بالرحلة المقررة في الظروف العادية مع مراعاة ما قد يطرأ عليها من الشدائد وما قد تتعرض له من الأخطار، وصلاحية السفينة للملاحة ليست مطلقة ومجردة بل هي مسألة نسبية تقدر وفقاً لظروف كل حالة، ومراعاة طبيعة البضاعة المنقولة ونوع الرحلة.

ثانياً_ تجهيز السفينة وتطعيمها وتموينها.

يجب على الناقل تنفيذ التزاماته، وأن يحرص على أن تكون للسفينة طاقم كافي ومؤمن وتجهيزات ضرورية وكل ما تحتاج إليه السفينة من زيوت ووقود...إلخ. وهذا ما تضمنته المادة 770"ب" من القانون البحري.

ثالثاً_ إعداد غرف وعنابر السفينة.

يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة أيضاً تنظيف وترتيب ووضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع وجعلها في حالة جيدة لاستقبالها ونقلها وحفظها².

رابعاً_ تكفل الناقل بالبضاعة.

يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني³، فتكفل الناقل بالبضاعة هو أهم الخطوات في تنفيذ العقد، وبمعنى

1 - المادة 770 بند "أ" من القانون البحري.

2 - المادة 770 بند "ج" من القانون البحري.

3 - المادة 739 من القانون البحري.

تكفل الناقل بهذا الالتزام هو تعبير عن إرادته بقبوله عقد النقل البحري، ومن ثم نقطة انطلاق لتحمل مسؤولياته، وعند تسلم الناقل للبضاعة ووضعها تحت تصرفه له أن يمارس حقه في فحص البضاعة والتأكد من مطابقتها لبيانات سند الشحن.

خامساً_ الشحن.

يقوم الناقل بموجب الالتزامات الملقاة عليه بالعناية التامة على تحميل البضاعة¹، وهو ما يصطلح عليه بالشحن، فهو عملية وضع البضاعة على ظهر السفينة، وسواء تم ذلك بالرافعات أو الآلات أو الأنايبب أو المضخات، أي بحسب البضاعة المراد شحنها.

ويحصل الشحن في الميناء المتفق عليه في العقد، فعلى السفينة أن تتواجد به في الميعاد المتفق عليه، ويجب أن ينصب الشحن على البضاعة التي حصل الاتفاق عليها. وفي حالة عدم الاتفاق على الميعاد في العقد وجب اتباع حكم عادة الميناء، وهذه العادة قد تختلف من ميناء لآخر وحتى في الميناء الواحد باختلاف نوع السفينة وطبيعة البضاعة.

ويختلف باختلاف الوسيلة المستعملة: برافعات السفينة أو برافعات الرصيف أو الرافعات العائمة أو بالأنايبب إذا تعلق الأمر بوسائل كالبتترول أو بمضخات كالحبوب وقد يتم بالأيدي وقد يتم تجميع كميات متفاوتة من البضائع بداخل أوعية شحن الحاويات.

سادساً_ الالتزام بالرص.

المقصود برص وتستيف البضائع هو ترتيبها في الأماكن المختلفة المعد لها في وسيلة النقل، ويشترط عند الرص مراعاة أمرين: الحفاظ على سلامة البضائع بما فيها من مخاطر الهلاك أو التلف أثناء السفر، وكذلك الحفاظ على وسيلة نقل نفسها كالحفاظ على بدن السفينة وبالتالي سلامتها.

ولرص البضائع قواعد فنية تنص عليها معاهدات دولية أهمها **معاهدة لندن لسنة 1930 الخاصة بخطوط الشحن**².

والرص عمل فني يلتزم به الناقل بموجب عقد النقل ويدخل في وظائف الربان من أجل المحافظة على البضاعة وسلامتها، فيضل الربان مسؤولاً عن عيب الرص ولو حصل اتفاق في عقد النقل أن الشاحن

¹ - المادة 773 من القانون البحري.

² - سوزان علي حسن، عقد نقل البضاعة بالحاويات، النقل أحادي الوساطة والنقل الدولي متعدد الوسائط، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ص 67.

هو الذي يقوم به، لذلك فإن العيب في الرص هو خطأ تجاري لكن يمكن اعتباره خطأ ملاحى متى ترتب عليه اختلاف في توازن السفينة.

وعيب الرص يكون خطأ تعاقدياً، لأنه يتضمن إخلال الناقل بأحد التزاماته في عقد النقل لذلك يكون خطأ الناقل مفروضاً كلما وصلت البضاعة تالفة أو هالكة. ويتعين على الناقل رده الى السبب الأجنبي ليدفع المسؤولية.

ولا توجد قواعد خاصة بإجراء الرص، وإنما الأمر متروك للأصول الفنية التي استقر عليها العمل في الموانئ بحسب طبيعة البضاعة، وكقاعدة عامة أيضاً فإن الرص على السطح غير جائز وهو ما تؤكدته المادة 774 من القانون البحري إلا أنه يرد على هذا الحكم استثناءان هما:

أ_ لا يجوز التحميل والرص على سطح السفينة إلا ضمن الشروط التي لا تحد من أمن الرحلة البحرية وعندما يكون التحميل في هذه الحالة نظامياً، ومتعارف عليه بوجه عام¹، وهذا الاستثناء جاء استجابة لما تفرضه طبيعة بعض البضائع كالمواد الخطرة وكذا حجمها كالأخشاب، إذ يستحيل رصها داخل العنابر بل وإن رصها من شأنه أن يخل بتوازن السفينة إذ لا يمكن اعتباره من جانب القائم بذلك حتى ولو انعدام الإذن الصريح.

ب_ يجوز الرص على السطح إذا تحصل الناقل على إذن من الشاحن بموجب الاتفاق بين الطرفين²، ولم يوضح المشرع كيفية الحصول على الإذن هل يكون كتابياً أم شفهيًا.

الفرع الثاني: التزامات الناقل أثناء الرحلة البحرية.

أولاً_ الطريق المتبع.

يجب على الناقل أن ينقل البضاعة عبر الطريق المتفق عليه، وإن لم يتفق عليه فبالطريق العادي ولا يعد مخالفة لعقد النقل البحري أي تغيير للطريق لما ينفذ الأشخاص والأموال أو يحاول ذلك، كما لا يعد مسؤولاً عن أي خسارة تتجم عن ذلك³.

فالناقل ملزم باتباع خط السير المنصوص عليه في العقد، فإذا لم تحصل الإشارة الى ذلك وكانت السفينة تتبع خط سير محدد من قبل فانه يراعى في تنفيذ العقد، فإذا لم يكن للسفينة خط سير معين قبل الابحار فانه من الواجب على الريان اتباع الخط الأقصر والأكثر أمناً، ويجب عليه أن يقوم بالرحلة

¹ - المادة 744 من القانون البحري.

² - المادة 2/774 من القانون البحري.

³ - المادة 775 من القانون البحري.

المقررة على خط مستقيم، فلا يجوز له أن ينحرف في السير أو أن يعود الى موانئ يبق له والرسو عندها.

ثانياً_ ميعاد النقل.

يجب أن تنقل البضاعة في مدة معينة¹، فإذا لم يتفق الطرفان المتعاقدان على الميعاد الذي يجب أن يتم فيه النقل، فيفترض أنهما اتفقا على أن يتم النقل في مدة عادية معقولة مع مراعاة نوع السفينة وقوتها وطبيعة البضاعة، وإذا لم يتم النقل في الميعاد المحدد فان ذلك يوجب مسؤولية الناقل ويلزمه بالتعويض تجاه الشاحن بسبب التأخر.

ثالثاً_ تغيير السفينة.

يجب على الناقل في حالة توقف الرحلة لسبب ما وتحت طائلة التعويض عمل ما يلزم لتأمين مسافة البضائع ونقلها حتى ميناء الوصول المقرر².

يقع على الناقل أيضا الالتزام بتنفيذ النقل على السفينة التي شحنت عليها البضائع منذ البداية ولا يجوز تغيير السفينة في طريق وتفريغ البضائع منها لشحنها على سفينة أخرى، إلا أن ذلك لا يمنع الناقل من احتفاظه في العقد بحق تغييرها أثناء الرحلة البحرية.

واستخدام سفينة بديلة إذا تعطلت السفينة الأصلية وعجزت عن مواصلة الرحلة وعليه ببذل العناية الكافية لإعداد السفينة البديلة حتى لو كانت غير مملوكة له، وحتى لو كان السبب هو القوة القاهرة فعليه بدل العناية الكافية حتى تصل البضائع الى ميناء الوصول المتفق عليه³، ومصاريف مسافنة البضاعة تقع على عاتق الناقل إذا أبعد عنه سبب توقف الرحلة البحرية، وفي كل الأحوال يحتفظ بأجرة الحمولة المقررة عن كامل الرحلة⁴.

رابعاً_ العناية بالبضاعة.

فالناقل مكلف بالعناية التامة بالبضاعة وأن يخصها أثناء عملية نقلها بعناية عادية حسب الاتفاق بين الأطراف وحسب الأعراف، وإذا اقتضت عناية خاصة بالبضائع يجب على الشاحن أن يبلغه بذلك

1 - المادة 775 من القانون البحري.

2 - المادة 776 من القانون البحري.

3 - سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، مرجع سابق، ص 72.

4 - المادة 777 من القانون البحري.

وأن يبين ذلك كتابيا على البضائع إن أمكن¹، لأنه في حالة عدم إعلام الناقل ومن يمثل (الريان) عن خطورة أو حساسية البضاعة من طرف الشاحن أو حتى تضرر السفينة من هذه البضاعة²، ففي كل الأحوال الناقل غير ملزم ببديل العناية اللازمة الخاصة بالبضاعة المسلمة إليه، إذا كانت هذه العناية لا تدخل في الحدود المعتادة لتنفيذ الالتزام بالنقل. فالعناية التي يلزم بها الناقل هي توصيل البضاعة سليمة الى الميناء المقصود.

خامساً_ تحديد ميناء الوصول.

إن التزام الناقل بموجب عقد النقل البحري يصل الى منتهاه وغايته الرئيسية في توصيل البضاعة إلى المكان المتفق عليه في العقد وهو ميناء الوصول، الذي يجب على الریان أن يقود السفينة بوجهته، فلا يشرع في تنفيذ التزاماته من تفريغ وتسليم البضاعة _وهي المرحلة الأخيرة في تنفيذ العقد من جانب الناقل_ طالما لم يصل الى ميناء مكان الوصول المتفق عليه³، وقد يحدث ألا يتمكن الناقل من الدخول والرسو بميناء الوصول، فيمكنه أن يرسو بأقرب ميناء أو أن يرجع الى ميناء التحميل، وتقع مصاريف ارسال البضاعة ثانية على عاتق الناقل، إلا إذا أثبت أن استحالة الدخول اليه راجع الى القوة القاهرة⁴.

وعند وصول السفينة الى ميناء الوصول يصبح الناقل على مشارف نهاية التزاماته في تنفيذ عقد النقل البحري، ولا يبقى سوى تفريغ البضاعة، وأخيرا تسليمها، وهي الالتزامات التي ينفذها الناقل بعد انتهاء الرحلة.

الفرع الثالث: التزامات الناقل بعد تمام الرحلة.

بعد نهاية الرحلة الناقل ملزم بتفريغ البضاعة ثم تسليمها.

أولاً_ تفريغ البضاعة.

فبعد وصول السفينة الى مكان الوصول المتفق عليه، يبدأ الناقل بعمليات فك وانزال البضائع بنفس العناية حسب ما جاء في المادة 607 قانون البحري، المتعلقة بتحميل البضائع ومع مراعاة أعراف ميناء التفريغ⁵. إذن التفريغ هو ذلك العمل المادي الذي يتحصل في اخراج البضاعة من السفينة ووضعها على ريف الميناء. ولا يجوز للريان في غير حالة الخطر إخراج البضاعة من السفينة، فقد تقع حوادث

1 - المادة 773 من القانون البحري.

2 - المادة 1/778 من القانون البحري.

3 - المادة 780 من القانون البحري.

4 - المادة 781 من القانون البحري.

5 - المادة 780 من القانون البحري.

مفاجئة كحالة حرب وحصار تمنع الناقل من إفراغ البضائع بميناء الوصول في مدة معقولة، في هذه الحالة بإمكانه إنزالها في أقرب ميناء أو إرجاعها الى ميناء التحميل¹، وعليه تحمل كل المصاريف الناتجة على ذلك شريطة ألا يكون ذلك راجع للقوة القاهرة².

وكذلك قد يحدث أن يتم التفريغ بعد التسليم وذلك إذا اشترط في العقد تسليم البضائع تحت الروافع، وفقاً لهذا الشرط يتم تسليم البضاعة على متن السفينة ويلتزم المرسل اليه بتفريغها، ولكن في حالة عدم مجيء المرسل اليه في الميعاد المتفق عليه للتفريغ وتسلم البضاعة هنا يثار التساؤل: هل تبقى السفينة في انتظار قدوم المرسل اليه أم يتولى الناقل بنفسه عملية تفريغ البضائع لحساب المرسل اليه؟ في هذه الحالة غالباً ما يلجأ الناقلون الى ادراج شرط في سند الشحن يسمى بشرط التفريغ التلقائي، الذي يسمح بمقتضاه للناقل بتفريغ البضائع من تلقاء نفسه على نفقة المرسل اليه وتحت مسؤوليته في حالة عدم مجيئه في الميعاد المتفق عليه. وعلى الناقل ايداعها لدى الجمارك أو في مخزن من المخازن العمومية، ذلك أن هذا التصرف يدخل ضمن التزام الناقل بالمحافظة على البضائع حتى تسليمها³.

ثانياً_ تسليم البضاعة.

يتعين على الناقل أو من يمثله تسليم البضاعة في المكان المتفق عليه للمرسل اليه القانوني أو من يمثله والذي يطالب باستلامها بناء على وثيقة الشحن⁴.

فتسليم البضاعة هو عمل قانوني يتحقق به تنفيذ التزام الناقل ويترتب عليه انقضاء العقد النقل وقد جرت العادة على أن يقوم الربان بتسليم الحمولة الى أمين السفينة ليكفل نيابة عنه بتسليم البضاعة، كما قد لا يقوم المرسل إليهم باستلام بضائعهم بأنفسهم وإنما ينيبون عنهم شخصاً يدعى أمين الحمولة⁵، وعلى الناقل أن يسلم البضاعة الى صاحب الحق فيها.

- عندما تكون وثيقة الشحن اسمية فعلى الناقل أن يسلم البضاعة الى الشخص المعني في الوثيقة أو الشخص الذي انتقل اليه الحق الثابت بموجب حوالة الحق.

- عندما تكون وثيقة الشحن لأمر: فلا يجوز تسليم البضاعة الا للحامل الشرعي لوثيقة الشحن وفقاً للتظهير الثابت عليه.

¹ - المادة 781 / 1 من القانون البحري.

² - المادة 781 / 2 من القانون البحري.

³ - سوزان علي حسن المرجع السابق ص 77.

⁴ - المادة 782 من القانون البحري.

⁵ - علي يونس حسن المرجع السابق ص 372.

- عندما تكون وثيقة الشحن لحاملها وجب على الرابح أن يسلم البضاعة لأي شخص يتقدم إليه معه سند الشحن عند الوصول¹.

ومهما يكن فإنه لا يمكن للناقل إذا تقدم لاستلام البضاعة عدة أشخاص يحملون نسخا من وثائق الشحن أن يسلمها لأي منهم، بل عليه أن يودعها في مكان أمين على حساب المرسل إليه الحقيقي أو ممثله القانوني، وأن يخبر جميع المطالبين بها بما فيما ذلك الشاحن فوراً².

وإذا ما سلم الناقل البضاعة لمن له الحق فيها مقابل تسليم نسخة من وثيقة الشحن فإن باقي النسخ الأخرى تفقد أي قيمة لها³.

على الناقل أن يسمح للمرسل إليه أو من ينوب عنه قبل استلام البضاعة بالتحقق من أهمية وحالة البضاعة، كما عليه أن يساعد المرسل إليه وأن يقدم له جميع التسهيلات من أجل تفنيش البضاعة والتحقق من عدد الطرود، وذلك في حالتي فقدان أو الضرر الأكيد أو المفترضين⁴.

يتم فحص الضائع اعتمادا على الأوصاف الواردة في وثيقة الشحن وتتم هذه العملية قبل تسليم البضاعة من طرف كل من الناقل والمرسل إليه اعتمادا على خبير يدفع مصاريف طلب الفحص، إلا إذا تبين وجود نقص أو ضرر فإن المصاريف يتحملها الناقل⁵.

ويقوم الناقل بإيداع البضاعة في مستودع في مكان أمين على نفقته ويتبعه المرسل إليه، في حالة عدم تقدم هذا الأخير لاستلام البضاعة أو رفض استلامها أو الإيداع كان غير معروف، على الناقل إعلام الشاحن بذلك والمرسل إليه كذلك في حالة ما إذا كان معروفا لديه⁶.

وبعد فوات أجل شهرين من تاريخ وصول السفينة ولم تسحب البضاعة من المستودعات ولم تدفع المبالغ المستحقة للناقل جاز له بيع البضاعة بموافقة السلطات القضائية المختصة، لكن قد يتفادى صاحب البضاعة هذا كله بدفع كفالة كافية، وهذا الحكم يستثنى منه بعض البضائع بسبب طبيعتها الحساسة وقابليتها السريعة للتلف، أو أن مصاريف إيداعها أكبر بكثير من قيمتها. وهنا لا ينتظر الناقل فوات المدة

1 - المادة 784 من القانون البحري.

2 - المادة 785 من القانون البحري.

3 - المادة 786 من القانون البحري.

4 - المادة 788 من القانون البحري.

5 - المادة 789 من القانون البحري.

6 - المادة 793 من القانون البحري.

ولا الإذن من القضاء¹، وفي كل الأحوال فإن لم يف المرسل إليه بديون الناقل فإن الشاحن يبقى مسؤولاً عن الفارق².

المطلب الثاني: آثار عقد النقل البحري بالنسبة للشاحن.

يرتب عقد النقل من جهة ثانية التزامات تقع على عاتق طرفه الثاني وهو الشاحن، الذي قد يكون نفسه المرسل إليه، وقد يكون شخص آخر ومن ثم شخص ثالث لم يكن طرفاً عند إبرامه وهو أيضاً يتحمل التزامات بموجب عقد النقل البحري للبضائع، وعليه نتطرق لالتزامات الشاحن.

يلتزم الشاحن بتسليم البضاعة للناقل، وبدفع أجرة النقل.

أولاً_ الالتزام بتسليم البضاعة.

هذه العملية ينفذها الشاحن والذي عليه أن يقدم السلع للناقل في الزمان والمكان المتفق عليهما، وفي حالة عدم الاتفاق على تحديد مكان وزمان تسليم البضاعة وجب اتباع ما يقضي بالعرف السائد في ميناء الشحن. ويكون الشاحن مسؤولاً عن التأخير في تسليم البضائع لأنه قد يترتب عليه تعطيل الرحلة البحرية بالنظر إلى أهمية شحنها إلى وقت طويل على ألا تزيد قيمة التعويض التي تستحق عن التأخير في تنفيذ الالتزام على مقدار الأجرة.

وكذلك رأينا من قبل أن الشاحن الذي يدلي إلى الناقل بالبيانات المتعلقة بالبضائع المشحونة، والتي يتم تدوينها في سند الشحن ويترتب عليه مسؤوليته قبل الناقل عن تعويض الضرر الذي ينشأ عن عدم صحة البيانات التي قدمها عن البضاعة.

كذلك تترتب مسؤولية الشاحن عن كل ضرر يصيب السفينة أو البضائع المشحونة فيها إذا كان الضرر ناشئاً عن فعله أو فعل تابعيه أو عن عيب في بضائعه³، وكذلك البضائع الأخرى غير بضائع الشاحن التي تكون مشحونة في السفينة.

ثانياً_ الالتزام بدفع أجرة الحمولة.

يرتب على الشاحن أجرة الشحن أو الحمولة والتي يحدد مقدارها وكيفية دفعها بموجب اتفاقية الأطراف⁴، وفي حالة عدم وجود اتفاق صريح حول مقدار الأجرة فإنها تحدد بأجرة المثل وفقاً لتقدير

¹ - المادة 793 من القانون البحري.

² - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، مرجع سابق، ص 262.

³ - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، مرجع سابق، ص 262.

⁴ - المادة 797 من القانون البحري.

القاضي وإن كان في الواقع أن الناقل هو الذي يحدد الأجرة نظرا لما يتمتع به من مركز قوي يجعل الشاحن يذعن لشروطه كما رأينا، ويكون تحديدها على أساس الحجم البضاعة أو وزنها أو مقدارها عند الشحن، أما بالنسبة للبضائع الثمينة فإنها تحدد على أساس القطعة أو القيمة¹، ويضاف إلى الأجرة بعض الملحقات كمصاريف الشحن والتفريغ والتعويض عن التأخر في الشحن والتفريغ.

والأجرة المتفق عليها قد تزيد وقد تنقص بسبب وقوع حوادث قد تنتج عن القوة القاهرة أو إهمال الناقل أو تلف البضاعة.

1_ القوة القاهرة: لا تستحق أي أجرة عن البضائع المفقودة من جراء الأخطار البحرية²، وهذا الحكم يتفق مع ما تقضي به القواعد العامة أنه إذا استحال على أحد الطرفين في العقود التبادلية تنفيذ التزاماته انقضى التزامه، وانقضى في نفس الوقت التزام الطرف الآخر وهذا نظرا للتقابل بين الالتزامين الا أن هذا الحكم يرد عليه استثناءان:

أ_ إذا فقدت من جراء عيب ذاتي للحزم الفاسد (التغليف الذي يقوم به الشاحن).

ب_ إذا فقدت من جراء عيب ينسب إلى الشاحن³.

وكذلك يرد على القاعدة استثناءان آخران لم يردهما المشرع وهما:

- حالة الضرورة أثناء السفر والتي تؤدي إلى بيع البضائع بسبب تلفها أيا كان سبب التلف.
- إذا عد هلاك وفقد البضائع (التي يستعملها الريان أو باعها) من الخسائر البحرية المشتركة، كما لو ألقا بها في البحر من أجل السلامة العامة وهو ما نصت عليه المادة 801 من القانون البحري: "تدفع للناقل أجرة حمولة البضائع التي ترمى في البحر لأجل النجاة العامة تحت شرط المساهمة".

تستحق الأجرة كذلك عن البضائع التي يستعملها الريان أو باعها لأجل حاجات السفر أو السفينة⁴، وذلك لأن الشاحن يحصل على ثمن هذه البضائع وتحسب قيمتها في الميناء الموصول فكأن البضاعة قد وصلت حكما.

¹ - بوكعبان العربي، مرجع سابق، ص 118.

² - المادة 798 من القانون البحري.

³ - المادة 798 من القانون البحري.

⁴ - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، مرجع سابق، ص 218.

2_ إهمال الناقل: إذا لم يحم الناقل بما يجب عليه وفقا للمواد: 770 التي نصت على الزامية الناقل ببذل العناية اللازمة قبل بدء الرحلة، والمادة 773 التي أوجبت على الناقل العناية التامة على تحميل ورس البضائع وصيانتها ... وكذلك المادة 775 فإنه لن يستحق الأجرة.

3_ تلف البضاعة: إذا وصلت البضاعة تالفة بسبب القوة القاهرة أو بسبب عيب خاص بها التزم الشاحن بدفع الأجرة الكاملة إذ لا يجوز له في هذه الحالة أن يترك البضاعة مقابل الأجرة. والمدين الأصلي بالأجرة هو الشاحن الذي أبرم العقد مع الناقل، ولكن اذا اتفق على أن تدفع الأجرة عند الوصول على أساس كمية البضاعة المسلمة فعلا كان المرسل اليه مدينا بالأجرة، قد يتفق الناقل والشاحن على تسديد أجرة النقل عند بداية تنفيذ العقد، وهنا لا يطرح أي اشكال، غير أنه اذا اتفق على دفعها عند الوصول وامتنع الملزم بها، فما هي الضمانات التي يقررها المشرع لمواجهة ذلك؟ بهذا الصدد قرر المشرع الجزائري نوعين من الضمانات وهي:

أ- حق حبس البضاعة وبيعها: يستطيع الناقل رفض تسليم البضاعة والعمل على إيداعها لغاية دفع المرسل اليه ما هو مستحق على نقل هذه البضاعة وكذلك المساهمة في الخسائر المشتركة وأجرة الإسعاف أو تقديمه ضمانات لذلك¹.

وعليه فيمكن للناقل في حالة عدم استيفائه لأجرة أن يودع البضائع في المستودع على نفقة وتبعية المرسل إليه، ويقوم فوراً بإعلام الشاحن والمرسل إليه إذا كان معروفاً، وإذا لم يحصل الناقل على أجرة بعد انقضاء شهرين من يوم الوصول السفينة الى ميناء التفريغ فانه يجوز للناقل أن يستأذن القضاء في بيع البضاعة ما لم يقدم صاحب الحق في البضائع كفالة كافية².

ولا تراعى مدة شهرين المذكورة أعلاه إذا لم يطالب أحد بالبضائع المودعة، وكانت هذه الأخيرة من البضائع السريعة التلف أو كانت مصاريف ايداعها تزيد عن قيمتها³.

ب- حق الامتياز: يعتبر دين أجور النقل من الديون الممتازة في القانون البحري ويقع هذا الامتياز على البضائع المنقولة، وهي ضمانات كافية للدائن بحيث لا يخشى مزاحمات الدائنين الآخرين إلا اذا كانت ديونهم ممتازة هي الأخرى، وتأتي في مرتبة سابقة على دين أجرة النقل⁴، وقد نصت المادة 818 /د على هذا الامتياز ونصها: "ديون أجرة الحمولة أو

¹ - المادة 792 من القانون البحري.

² - المادة 1/795 من القانون البحري.

³ - المادة 2/795 من القانون البحري.

⁴ - بوكعبان العربي، مرجع سابق، ص120.

المكافآت الأخرى الناتجة عن عقد استئجار السفينة وعقد النقل والمصاريف والتفريغ المترتبة عن البضاعة وأجرة المهلة الإضافية والمصاريف الأخرى المستحقة من جراء اتفاق اضافي في تحميل أو تفريغ وكذلك التعويض المستحق من جراء التأخير في استلام البضاعة من قبل المرسل إليهم ومصاريف ايداع البضاعة الغير مطالب بها في المستودعات".

ويلاحظ أنه على الناقل أن يرفع دعوى للمطالبة بدين الأجرة خلال 15 يوم التالية لتفريغ البضاعة وقبل أن تنتقل الى يد شخص ثالث¹، ولذلك فالمدة المقررة في هذا الامتياز هي مدة قصيرة نسبياً وعلى الناقل التعجيل برفع الدعوى حتى لا تنتقل لشخص ثالث قد يحتج بقاعدة الحيازة في المنقول وان لم يرفع دعواه خلال المدة المقررة يسقط حقه ويصبح دائناً عادياً².

أما آثار العقد بالنسبة للمرسل اليه فهي نفس الآثار التي رأيناها في النقل البري للبضائع.

وعليه فان المركز القانوني للمرسل اليه استناداً الى وثيقة الشحن ذاتها أي له حق المطالبة باستلام البضاعة وفقاً لوثيقة الشحن التي يصدرها الناقل ولا يكون ملزماً الا في حدود ما ورد في الوثيقة.

المبحث الثاني: أحكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

خص المشرع عقد النقل البحري للبضائع بأحكام خاصة، وعلى ذلك سوف نتطرق إلى مدى مسؤولية الناقل البحري للبضائع (المطلب الأول)، ثم إلى التعويض عن المسؤولية (المطلب الثاني).

المطلب الأول: مدى مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

إن الخطأ الحاصل من قبل الناقل البحري للبضائع أو من قبل أحد تابعيه لا يرتب في أحوال المسؤولية على كاهله لوحده بصفة قطعية بل قد يعفيه القانون البتة من تحمل أي مسؤولية وهو ما سنشرحه فيما يلي، من خلال التطرق إلى قيام مسؤولية الناقل البحري (الفرع الأول)، ثم إلى الإعفاء من المسؤولية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

تقوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع نتيجة أسباب عديدة والتي لا تخلو أن تكون سوى خطأ شخصية للناقل أو خطأ تابعيه مما ينجم عنه العديد من الأضرار تصيب البضاعة، وعليه نتطرق الى أسباب قيام مسؤولية الناقل:

¹ - المادة 82 من القانون البحري.

² - بوكعبان العربي، مرجع سابق، ص 121.

أسباب قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

1_ الخطأ الشخصي للناقل.

يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضاعة منذ تكفله بها وحتى تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني باستثناء الحالات المدرجة في المادة 803 من القانون البحري¹، مما لا يشك فيه إذا كان الضرر الذي لحق بالشاحن أو المرسل إليه راجع إلى خطأ الناقل نفسه فإن هذا الأخير يعد مسؤولاً عن تعويضه إلا أن هذه الأخطاء قليلة الوقوع من الناحية الواقعية.

فالوضع العادي أن يقوم الناقل المتعاقد مع الشاحن بنفسه بتنفيذ النقل برمته أي من بدايته إلى أن يتم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، على أن الناقل المتعاقد قد يعهد إلى ناقل آخر بتنفيذ النقل كله أو بعضه فنكون بالتالي أمام ناقل متعاقد وناقل فعلي، وقد يحدث أن يعين في عقد النقل اسم ناقل آخر أو ناقلين آخرين ليتولى كل منهم تنفيذ جزء من النقل فنتنقل البضاعة من ناقل إلى ناقل حتى تبلغ المرسل إليه وذلك هو النقل المتتابع والذي يتم بموجب سند الشحن المباشر. وعليه نتعرض تبعاً لأحكام مسؤولية الناقل الفعلي، ثم لأحكام مسؤولية الناقل بموجب سند الشحن مباشر.

أ_ مسؤولية الناقل الفعلي: يمكن للناقل - كما سبق شرحه - أن يتعاقد بتنفيذ عملية النقل أو جزء منها إلى ناقل بحري آخر فيصبح هو الناقل الفعلي أو الناقل البديل، والناقل المتعاقد يملك هذه المكانة دون العبور على ترخيص من الشاحن إلا إذا تضمن العقد الزامية تنفيذ من طرف الناقل المتعاقد. وفي هذه الوضعية يصبح أمام ناقلين أحدهما فعلي والآخر متعاقد فمن نحمله المسؤولية في حالة الهلاك أو التلف أو التأخر (حصول ضرر)؟ يكون للشاحن أو المرسل إليه في هذه الوضعية الرجوع على الناقل المتعاقد بطلب تعويض عن الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عقد النقل، سواء عهد بعملية النقل برمتها إلى ناقل بشكل كلي أو بجزء منه. كما يجوز لهما الرجوع على الناقل الفعلي بطلب عن الأضرار التي تحدث أثناء الجزء الذي قام بتنفيذه من عقد النقل، وعليه اثبات ليس فقط الضرر ومقداره وإنما أيضاً الضرر الذي قد وقع أثناء وجود البضاعة في عهده. كما يجوز لهما توجيه دعوة تعويض على الناقل المتعاقد والناقل الفعلي بالتضامن. ورغم انعدام الرابطة العقدية بين الشاحن والناقل الفعلي إلا أن الأساس في مطالبة التعويض لا يكون للمسؤولية التقصيرية، وإنما على ذات الأسس التي يتم بها الرجوع على الناقل البحري المقررة في القانون البحري.

¹ - المادة 802 من القانون البحري.

وإذا ما أقيمت الدعوى على الناقل المتعاقد وحده وتبين أن الأضرار قد حصلت أثناء مباشرة الناقل الفعلي تنفيذ العقد، فيجوز للأول إدخال هذا الأخير كضامن كما يمكنه الرجوع عليه بقيمة التعويض المحكوم به عليه إذا ما وفاه.

وفي كل الأحوال فإن التعويضات سواء لصالح الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي فهي لا تزيد عن الحد الأقصى للمقرر لمسؤولية الناقل البحري المقررة في قانون سد باب التحايل بالجمع بين الرجوع على الناقلين معاً¹.

ب_ المسؤولية في حالة النقل بسند شحن مباشر: أي النقل الذي يتم بتتابع بموجب سند الشحن المباشر، وذلك عندما يتعهد الناقل البحري بتوصيل البضاعة ليس بوسائله الخاصة وحدها وإنما بمعونة ناقلين آخرين، ويتم ذلك بواسطة سند شحن يحكم عملية النقل بجميع أجزائها، ومن ثم يكون بيد الشاحن سند شحن واحد لكل عمليات النقل المتعاقبة، فيذكر فيه ميناء التفريغ أو الوصول النهائي مع حق الناقل في تغيير السفينة، وسند الشحن المباشر لا يصدر إلا بناء على اتفاق مع الشاحن الذي يكون على علم بأن هناك ناقلين آخرين سوف يتولون أجزاء من عملية النقل.

والمسؤولية مسؤولية الناقل الأول الذي أصدر سند الشحن المباشر عن النقل بأكمله أما مسؤولية الناقلين اللاحقين بما فيهم الناقل الآخر فتقتصر مسؤولية كل واحد منهم عن الجزء الذي نفذه في عملية النقل على أن يكون متضامنا مع الناقل الأول.

2_ مسؤولياته عن أخطاء تابعيه: يستعين الناقل البحري للبضائع لتنفيذ التزاماته التعاقدية لعدة

أشخاص يمكن تصنيفهم إلى بحريين وبريين.

أ_ الأشخاص البحريون: ويقصد بهم كل الأشخاص الذين يعملون في المجال البحري (على

سطح السفينة والمياه) ويساعدونه على تنفيذ العقد، ومن بينهم ربان السفينة والمرشد، ذلك أن علاقاتهم بالناقل علاقة تبعية يحكمها عقد العمل البحري (أساساً عندما يكون الناقل هو نفسه مجهز السفينة) كما هو الحال أو الوضع بالنسبة للربان والبحارة، فيكون الناقل مسؤولاً عن عدم قيامهم بتنفيذ المهام التي كلفوا بها على أن نفرق بين الأخطاء المرتكبة بين ما هو ملاحي منها وما هو تجاري.

- **الأخطاء الملاحية:** فلا يعد الناقل مسؤولاً عن الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون عن الناقل²، ويعتبر من قابليها الأخطاء في قيادة السفينة.

¹ - محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 08 لسنة 1990 (دراسة مقارنة مع اتفاقية همبورج)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1995، ص78 وما يليها.

² - المادة 803 الفقرة "ب" من القانون البحري.

- الأخطاء التجارية: يسأل الناقل عن هذه الأخطاء تطبيقاً لأحكام المسؤولية العقدية عن فعل الغير لأن الغير لا تربطه أي علاقة بالشاحن، ومن ثم لا يجوز لهذا الأخير أن يسأل عن تنفيذ الناقل لالتزاماته التعاقدية في هذا الإطار كخطأ الريان المقصر في الحفاظ على البضاعة أثناء نقلها.

ب_ الأشخاص البريون: يساعد الناقل في تنفيذ التزاماته التعاقدية أشخاص بريون من بينهم وكيل السفينة والقائم بعمليات المناولة أو مقاول المناولة.

- وكيل السفينة: يرتبط الناقل بوكيل السفينة بموجب "عقد الوكالة" فإذا ما أخل الوكيل بالتزاماته التعاقدية وفي حدود وكالته كالتأخر في استلام البضائع أو التأخر في تسليمها أو عدم قيامه بالإجراءات الإدارية اللازمة، والتي تنجم عنها خسائر وأضرار تلحق لمن له الحق في استلام البضاعة يكون الناقل هو المسؤول عن ذلك في علاقته بالشاحن أو المرسل إليه أو من يحل محلها لأنه لا توجد علاقة تعاقدية ما بينهم وبين الوكيل.

- مقاول المناولة: يقوم مقاول المناولة بعدة أعمال تشمل عمليات شحن البضاعة ورصها وفكها...، وهو يرتبط بالناقل بموجب عقد المناولة الذي يعد مقاوله، والتزامه ببذل عناية فعلية باتخاذ جميع الاحتياطات اللازمة والتي تقرها أصول المهنة بالنسبة لكل بضاعة¹، وفي حالة خطئه يكون مقاول المناولة مسؤولاً تجاه من طلب خدماته²، وعليه في حالة وقوع ضرر بالبضاعة نتيجة تنفيذ عقد المناولة فإن الناقل هو المسؤول تجاه الشاحن لعدم وجود أي علاقة تعاقدية بين مقاول المناولة وصاحب البضاعة.

أما عن حالات قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع. أشارت إليها المادة 802 وهي نفس الحالات في النقل البري المشار إليها آنفاً.

الفرع الثاني: الإعفاء من المسؤولية.

نتعرض في هذا الفرع إلى الاعفاء من المسؤولية بنص القانون، والإعفاء بالاتفاق.

أولاً_ الإعفاءات القانونية.

يعفي الناقل من المسؤولية المذكورة في المادة 802 من القانون البحري إذا كانت الخسائر أو الإضرار اللاحقة بالبضاعة ناشئة أو ناتجة عن أحد الأسباب المتعددة من البند "أ" إلى غاية البند "ل" من المادة 803 قانون البحري وهي كالاتي:

¹ - محمد كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، مطبعة الأطلس، القاهرة، 1983، ص232.

² - المادة 915 من القانون البحري.

1_ الإعفاء من المسؤولية عن عدم صلاحية السفينة وعن أخطاء ملاحية.

أ_ إعفاء الناقل عن عدم صلاحية السفينة للسفر: نقرن هذا الإعفاء بشرط بذل الهمة الكافية لجعلها كذلك والأصل أنه في القواعد العامة فإن الناقل يلتزم بتقديم سفينة صالحة للعمل تقوم بتوصيل البضاعة سالمة الى ميناء الوصول، وهو الالتزام بنتيجة معنية وإذا لم تتحقق كان الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي أصاب الشاحن جراء ذلك إلا إن تمكن الناقل من رد هذا الضرر الى سبب أجنبي.

وللكلام عن السبب الأجنبي فوجود عيب خفي في السفينة لم يظهر بالرغم من الاهتمام الكافي¹ ذلك أن الناقل ملزم ببذل الهمة الكافية قبل السفر أو عند البدء فيه لجعل السفينة صالحة للملاحة.

فإن وفي التزامه ببذل العناية الكافية في فحص السفينة ولم يظهر أي عيب فيها ولحق ضرر بالبضاعة والتأخير في وصولها بسبب عدم صلاحيتها للملاحة فلا مسؤولية عليه.

ولكن إذا لم يوف كآن لم يبذل العناية الكافية أو أن العيب ظاهر فيعد مسؤولاً وكل شرط في عقد النقل يعفي الناقل من المسؤولية عن عيوب السفينة الظاهرة يعتبر باطلان بطلاناً مطلقاً².

وعلى الناقل عبء اثبات أنه قام بالتزامه بجعل السفينة صالحة للملاحة عند بدء السفر أو أن العيب كان خفياً لا تكشفه اليقظة المعقولة.

ب_ الإعفاء من المسؤولية عن الأخطاء في الملاحة أو في إدارة السفينة.

يعفي المشرع الناقل من الأخطاء الملاحية للربان أو المرشدون أو المندوبون البحريون أو غيرهم من العمال، والخطأ الفني في الملاحة هو خطأ فني يرتكب في قيادة السفينة أو تسييرها، وكل خطأ متعلق بعمل يستهدف المحافظة على سلامة السفينة وصيانتها فنياً ومن الأمثلة عن هذه الأخطاء: مخالفات الربان للوائح والتعليمات الدولية الخاصة بتفادي التصادم، أو سوء تشغيل الآلات الحركية للسفينة، أو الإقلاع بالسفينة من الميناء رغم سوء الجو، فهذه كلها أخطاء يعفى الناقل من المسؤولية عنها قانوناً وفقاً لنص المادة 308، أما الأخطاء التجارية فهي تلك التي تتعلق بحفظ البضاعة أثناء عمليات شحنها أو رصها أو تفريغها فهي أخطاء يسأل عنها قانوناً ولا يجوز له أن يعفي نفسه من المسؤولية عنها.

وعلى الناقل عبء اثبات أن الضرر الذي أصاب البضاعة نشأ عن أخطاء أحد التابعين البحريين في الملاحة أو في إدارة السفينة.

¹ - المادة 30 الفقرة "ط" من القانون البحري.

² - المادة 3 البند 8 من معاهدة بروكسيل لعام 1924.

2_ القوة القاهرة عموماً (المادة 803 الفقرات هـ-د-و-ج).

تنتقي مسؤولية الناقل عما يصيب البضاعة من هلاك أو نقص إذا كان هذا التلف راجعاً إلى القوة القاهرة أو حادث مفاجئ لا يد له فيه، ويعتبر إعفاء الناقل من التزامه بسبب القوة القاهرة للقواعد العامة المنصوص عليها في المادة 176 من القانون المدني¹.

وإن كانت القوة القاهرة وردت في نص المادة 803 الفقرة "هـ" كحالة من حالات الإعفاء إلا أنه يمكن أن يدرج عنها حالات أخرى وردت كأسباب إعفاء مستقلة، لكنها لا تعدو أن تكون مجرد تطبيق لها، وهذه الحالات هي ما ورد في المادة 803 الفقرات: د، و، ج، وهي على التوالي.

أ_ القوة القاهرة: (وفق ما سبق بيانه).

ب_ الحريق: يعرف الحريق عموماً بأنه اشتعال البضاعة عن طريق شعلة متوهجة ولا يؤدي الحريق إلى إعفاء الناقل من المسؤولية إلا إذا أثبت أنه لم يقع من الفعل أو خطأ الناقل وهذا ما جاء في المادة 803 الفقرة "ج".

والملاحظة أن يقع إثبات الحريق على عاتق الشاحن الذي يجب أن يثبت أن في الحريق يرجع سببه إلى فعل أو خطأ الناقل حتى تقوم مسؤولية هذا الأخير².

وقد نصت المادة 214 من معاهدة بروكسل على أنه لا يسأل الناقل أو مالك السفينة عن الهلاك أو التلف الناتج عن حريق ما لم يحدث بفعل الناقل أو خطئه، وهذا ما أخذت به معاهدة هامبورغ لسنة 78 التي نصت في المادة 415 على أنه في حالة حريق يكون الناقل مسؤولاً بشرط أن يثبت المدعي أن النار قد نتجت عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه، ومقتضى ذلك أن الناقل يثبت سبب الحريق فكل حريق مجهول يعتبر الناقل مسؤولاً عليه في ظل قواعد هامبورغ³.

ج_ مخاطر البحر أو المياه الملاحية: ويقصد بذلك الأخطار التي تتعرض لها السفينة بسبب السفر في البحار والأنهار المتصلة بها كالعواصف والضباب والصخور وغيرها مما يعوق السفينة أثناء رحلتها، ويتسبب في هلاك البضاعة أو تلفها، ولكي يعفي الناقل من مسؤولياته يثبت أن الضرر الذي

¹ - تنص المادة 179 من القانون المدني على أنه: "إذا استحال على المدين أن ينفذ الالتزام حينما حكم عليه بتعويض الضرر الناجم عن عدم تنفيذ التزاماته ما لم يثبت استحالة التنفيذ نشأت عن سبب لا يد له فيها، ويكون الحكم كذلك إذا تأخر المدين في تنفيذ التزامه".

² - مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، مرجع سابق، ص 266.

³ - أحمد محمود حسني، النقل البحري الدولي للبضائع والحوادث البحرية طبقاً لمعاهدات بروكسل وتعديلاتها، مطبعة الأطلس، القاهرة، 1981، ص 236.

يصيب البضاعة بسبب أحد هذه الأخطار بشرط أن تتوفر فيه أوصاف القوة القاهرة وألا يكون الناقل أو أحد تابعيه قد تقاعسوا في أداء مهامهم في تجنب هذه الأخطار البحرية، واتخاذ الاحتياطات اللازمة لحفظ وسلامة البضاعة، غير أن العواصف والأعاصير فاعتبارها قوة القاهرة تختلف باختلاف الفصل السنوي الذي تبحر فيه السفينة، وقد ذهبت المحكمة العليا أن العاصفة في فصل الشتاء لا تعد قوة قهرة ومن ثم لا مجال لإعفاء الناقل من مسؤولياته¹، واعتبارها من الظروف.

د_ الاضطرابات واغلاق المستودعات والمصانع في وجه العمل أو إعاقة كلياً أو جزئياً مهما كانت الأسباب: يعتبر الإضراب أو الإغلاق أو الإيقاف أنواع مختلفة من العوائق التي تمنع الناقل من التأخر في تنفيذ التزاماته العقدية وعلى الناقل أن يثبت أن الضرر راجع إلى أسباب سابقة لينفي مسؤوليته ولا يكفي فقط عسر التنفيذ وإنما استحالته ومع ذلك لا يشترط في هذه الأسباب أوصاف القوة القاهرة، مالا يشترط أن يكون العائق كلياً بل يكفي أن يكون جزئياً ومع ذلك لا يكون للناقل أن ينفي مسؤولياته إذا ما استطاع الشاحن أو المرسل إليه إثبات أنه هو من تسبب في خطأه في وجود العائق المحتج به².

3_ خطأ الغير.

وفقاً للمادة 803 الفقرة "ك" الأفعال السببية لحادث لا ينسب للناقل والفقرة "ل" هي سبب آخر لا يمكن أن يكون أو من ينوب عنه مسؤولاً، ومن القانون البحري المادة 4 الفقرة الثانية بند و" . ومن معاهدة بروكسل الناقل لا يسأل عن الأخطاء التي يرتكبها الغير وهو كل شخص ليس طرفاً في العقد، كما يجب ألا يكون من الأشخاص الذي يعتبر المدعي عليه (الناقل) مسؤولاً عنهم.

كما أنه تعتبر من فعل الغير الفتن والثورات وأعمال القرصنة وذلك مرده أن الفتن والثورات إذا لم تعد قوة القاهرة، وهذا لعدم توافر شروطها (أي عدم التوقع واستحالة الدفع)، فإنها تعتبر أفعالاً صادرة من الغير، وبالتالي سبباً لإعفاء الناقل من المسؤولية³. واشترط المشرع في الفقرة "ل" على الناقل إثبات أن الخطأ أو الضرر لم يكن سببه شخصياً أو بسبب مندوبيه وأنهم لم يسهموا في الخسارة أو الضرر.

¹ - قرار المحكمة العليا بتاريخ 19 ماي 1991، الملف رقم 77660، المجلة القضائية للمحكمة العليا لسنة 1993، العدد 03، ص 154.

² - علي حسن يونس، مرجع سابق، ص 395.

³ - محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص 110.

4_ الاعفاء من المسؤولية عن أعمال الشاحن المختلفة.

طبقاً للقواعد العامة المقررة في القانون المدني فإن خطأ المتضرر يكون سبباً معيافاً للمسؤولية ويجوز للقاضي أن ينقص مقدار التعويض، أو لا يحكم بالتعويض إذا كان الدائن بخطئه قد اشترك في أحداث الضرر أو زاد فيه¹.

وفي القانون البحري الدائن أو المتضرر هو الشاحن أو المرسل اليه وعليه يمكن أن ندرج تحت هذه الحالة ما ورد في المادة 803/فقرة "ح"، المادة 810 و 779 من القانون البحري.

أ_ أخطاء الشاحن المتعلقة بالتحريم أو التكييف: يعفى الناقل من المسؤولية الناشئة عن عيب التغليف والتحريم، كأن معيياً أو غير كاف، فوجوب كفاية التغليف ليس فقط لضمان حفظ البضائع خلال الرحلة البحرية وإنما أيضاً لحمايتها أثناء تداولها خلال عمليات الشحن والتفريغ.

ولا يعفى الناقل إلا إذا كان التغليف ضعيفاً أو ناقصاً لا يتفق وعرف المعاملات التجارية، ويقع على الناقل مسؤولية اتخاذ الوسائل الضرورية لتجنب التلف. ويجب على الناقل لتلافي المسؤولية أن يثبت عدم كفاية التغليف والعلاقة السببية بينه وبين الضرر الذي لحق بالبضاعة.

ب_ عدم كفاية أو صحة العلامات: يجب أن يقدم الشاحن البضائع وعليها بياناتها التي تكون مطبوعة أو موضوعة بطريقة ظاهرة بحيث تظل قراءتها ميسورة حتى نهاية السفر للتسهيل على الناقل التعرف على طبيعتها وتخصيصها بالمعاملة التي تلائمها.

وعدم كفاية أو اتقان العلامات يعد إهمالاً من جانب الشاحن وإخلالاً بأحد التزاماته وهو ما يعفى الناقل من مسؤولياته عن هذا الضرر.

ج_ التصريح الكاذب من طرف الشاحن: لا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسارة أو الضرر المسبب للبضائع، أو ما يتبعها إذا ارتكب الشاحن يتعهد تصريحاً كاذباً بشأن نوعها أو قيمتها في وثيقة الشحن أو في وثيقة أخرى مؤيدة النقل².

د_ خطأ الشاحن أو خطأ مندوبيه: يعد الشاحن مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالسفينة والبضائع من جراء خطئه أو خطأ مندوبيه³.

1 - المادة 177 من القانون البحري.

2 - المادة 810 من القانون البحري.

3 - المادة 779 من القانون البحري.

5_ عيب خفي أو ذاتي للبضاعة أو نقص البضاعة أثناء السفر.

يعفى الناقل من المسؤولية إذا كان هناك عيب خفي أو طبيعة خاصة أو عيب ذاتي للبضائع أو نقص البضاعة أثناء السفر. ففيما يخص العيب الذاتي أو الخفي للبضاعة، فيقصد به أي سبب ناشئ عن طبيعتها الداخلية يؤدي إلى هلاك البضاعة أو تلفها دون تدخل من الناقل كمرض الحيوانات المشحونة أو نتيجة احتراق الفحم ذاتية نتيجة تكدسه وتراكمه، ويقع على الناقل عبء إثبات عيب البضاعة الخاص وهذا الإثبات يكون سهلا إذا أدرج الناقل التحفظات المتعلقة بحالة البضاعة في وثيقة الشحن.

أما نقص البضاعة أثناء السفر وهو ما يصطلح عليه "بعجز الطريق" وهو نقص البضاعة حجما أو وزنا أثناء الطريق الناشئ عن طبيعة البضاعة أو عيب خاص بها، ويختلف عجز الطريق باختلاف البضاعة وطول الرحلة البحرية ومدى التغيرات الجوية التي أثناء الطريق وكذلك الطريقة المستعملة في شحن البضاعة وتفريغها¹.

6_ أسباب إعفاء تعود إلى أعمال الناقل.

الناقل لا يسأل إذا قام بالأعمال الآتية:

أ_ محاولة إنقاذ الأرواح والأموال في البحر: إن المعاهدة الدولية الخاصة بالتصادم أو المعاهدة الدولية الخاصة بالمساعدة والإنقاذ تلزم الربان على تقديم المساعدة للأشخاص الذين يوجدون في البحر تحت خطر الهلاك، ويترتب عنه أحيانا تلف أو هلاك الشحنة التي توجد على ظهر السفينة التي تقدم المساعدة، ولذلك نصت كل من معاهدة بروكسل والقانون البحري على إعفاء الناقل من المسؤولية بسبب الخسائر التي تلحق بالبضائع، ويشترط أن تكون تلك التدابير معقولة، وتقاس هذه المعقولة بما قد يفعله الناقل متوسط الحرص في نفس الظروف².

ويعتبر الإنقاذ في ذاته سبب الإعفاء بغض النظر عن نتيجته، فقد لا يؤدي إلى إنقاذ الأرواح والأموال ومع ذلك يظل وجه الإعفاء قائما.

أ_ الانحراف في السير: إضافة إلى تقرير المشرع لا مكانية الانحراف بسبب محاولة إنقاذ الأموال أو الأرواح في البحر فإنه زيادة على ذلك يعفى الناقل أيضا عن الخسائر اللاحقة بالبضاعة بسبب الانحراف

¹ - مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، مرجع سابق، ص 270.

² - علي حسن يونس، مرجع سابق، ص 396.

في السير كلما كان معقولاً¹، وهذا الأمر يقدره قاضي الموضوع مستندا إلى المصلحة التي قصدت السفينة تحقيقها من وراء الانحراف في السير.

ب_ الأعمال التي يقوم بها الناقل في حالة شحن بضاعة ذات طبيعة خاصة أو خطيرة: تنص المادة 778 قانون بحري على جوازيه قيام الناقل في أي لحظة وفي أي مكان تتواجد البضاعة القابلة للاشتعال أو الانفجار أو بضائع خطيرة أو اتلافها أو جعلها غير ضارة، وهذا في الأحوال التالية:

- عندما لا يكون الناقل أو من يمثله على علم بها.
- عندما يكون الناقل أو من يمثله على علم بها، ولكنها أصبحت تشكل خطرا على السفينة والحمولة.

ثانياً_ الإعفاءات الاتفاقية.

الأصل أن أحكام معاهدة بروكسل لعام 1924 والقانون البحري جاءا لتنظيم مسؤولية الناقل البحري على نحو ما هو مقرر في القواعد العامة، إلا أنه يرد استثناءين على هذا الأصل، فمن ناحية نص على حالات يعفى فيها الناقل من المسؤولية اعفاء قانونيا، ومن ناحية أخرى وضع حدا أقصى للتعويض الذي يحكم به على الناقل في الحالات التي يكون فيها الناقل معفيا من المسؤولية بنص القانون.

ولقد تقرر هذين الاستثناءيين لرعاية الناقل وتوفيقا بين مصلحته والشاحن يجب أن يحترم حدود مسؤولية الناقل التي نصت عليها المعاهدة والقانون البحري، والتي تعد حد أدنى لا يجوز النزول عنه²، لذلك وجب التفرقة بين الشروط الجائز الاتفاق عليها والشروط غير الجائز الاتفاق عليها:

1_ الشروط الاتفاقية الباطلة.

يعد باطلا وعديم المفعول كل شرط تعاقدى يكون هدفه أو أثره المباشر أو غير المباشر ما يلي³.

أ_ إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل: وتقصد بها المسؤولية الناجمة عن المواد 770 و773 و780 و802 و803 و804 من القانون البحري⁴، فلا يجوز إدراج شرط في عقد النقل البحري للبضائع يعد من مسؤولية الناقل أو يستبعدا في ما يخص التزامه بتوفير وسيلة النقل الصالحة للملاحة وإعدادها لهذه الرحلة، وكذا التزاماته المتعلقة بالعناية بالبضاعة من شحن وحرص وصيانة وحراستها وأيضا مسؤولياته عن الأضرار والخسائر الناجمة والتي لحقت بالبضاعة حتى تسليمها إلى من له الحق عليها.

1 - المادة 2/775 من القانون البحري.

2 - يونس علي حسن، مرجع سابق، ص 405.

3 - المادة 881 من القانون البحري.

4- المادة 03 الفقرة "08" من معاهدة بروكسل لعام 1924.

ب_ تحديد مسؤولية الناقل بمبلغ يقل عما حددته المادة 805 من القانون البحري: يعتبر كل شرط يتضمن التنازل إلى الناقل من عن حقوق الناشئة عن تأمين أو أي شرط آخر مماثل له بمثابة إعفاء الناقل من المسؤولية، إذ أن الناقل عندما يستفيد من مبلغ التأمين الذي يدفع للمؤمن على البضاعة فإنه يؤدي إلى تغطية مسؤولياته الناشئة عن أخطائه في تنفيذ العقل، حيث يعتبر في حكم إعفاء الناقل المسؤولية وعليه يقطع الشرط باطلا بطلانا مطلقا.

ويستوي بعد ذلك أن يحدد مبلغ التأمين الذي يستفيد منه المتضرر بأقل ما ينص عليه القانون (المادة 505 من القانون البحري)، وفقا للمادة 811 بند "ب" أو يمنح بأكمله أو جزء منه للناقل وفقا للمادة 811 بند "ج".

ج_ التكاليف الزائدة بالنسبة لمن أرسلت إليه البضائع: تعتبر باطلة كل الشروط التعاقدية التي تنص على تكاليف زائدة بالنسبة لمن أرسلت إليه البضائع عدا الشروط المبينة في المادة 790 من القانون البحري، وهذه المصاريف تخص مصاريف الخبرة طبقا للمادة 789 من القانون البحري، عمليات فحص ومعاينة البضاعة طبقا للمادة 788 من القانون البحري. ويجوز على عكس الأطراف الاتفاق على إعفاءات أخرى وفق معاهدة بروكسل لعام 1924 وكذا القانون البحري.

2_ الشروط الاتفاقية الصحيحة.

يكون إدراج الشروط عدا المسؤولية في وثيقة الشحن صحيحا ولا يبطل الأثر المترتب عليه في الحالات الآتية:

أ_ التنازل من طرف الناقل عن الحقوق والاعفاءات المخولة كلها أو جزء منها: للناقل أن يتنازل عن الحقوق والاعفاءات المخولة له كلها أو بعضها كما يجوز له أن يزيد في مسؤولياته والتزاماته على الوجه المبينة في المعاهدة أو القانون بشرط أن يكون هذا التنازل أو هذه الزيادة في المسؤولية واردة في سند الشحن المسلم إلى الشاحن¹.

ب_ الشرط أو الاتفاق الذي ينص على الزيادة في مسؤولية الناقل أو التزاماته: هذا الشرط يعد أيضا صحيحا، لأنه لا يؤدي إلى إعفاء الناقل بل على العكس من ذلك يشدد من مسؤولياته وبضاعف من التزاماته مما يؤدي إلى تحقيق حماية أفضل للشاحن ولكي يعتد به أيضا، يجب أن يكون مدونا في وثيقة الشحن.

¹ - المادة 01/05 من معاهدة بروكسل لعام 1924.

جـ_ الشروط الخاصة بنقل البضائع على السطح ونقل الحيوانات.

وهي كما يلي:

- **نقل البضائع على سطح السفينة:** إن الطريقة العادية لنقل البضائع هو ايداعها العنابر التي تعتبر بحكم استعدادها قادرة على استقبال البضاعة مع ضمان ثبات واتزان السفينة، لكن شحن البضاعة على سطح السفينة تؤدي الى نتائج مؤسفة الا أن هذه الطريقة المتبعة من القديم لعدد من الاعتبارات العملية، فاذا قام الناقل البحري بشحن البضائع على سطح السفينة في الأحوال التي يجوز فيها ذلك وذكر في سند الشحن، فمجرد حصول النقل بهذه الطريقة لا يقوم بذاته سبب لإعفاء الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضاعة، وإنما تبقى مسؤوليته قائمة لأنه هو الضامن من التلف أو الهلاك ولو على سطح السفينة، لكن تقرر وجهة اعفاء خاص من المسؤولية في هذا الغرض اذا ما أثبت أن الهلاك أو التلف الذي لحق بالبضائع ناشئة عن المخاطر الخاصة لهذا النوع من النقل¹.

- **نقل الحيوانات الحية:** استتنت معاهدة بروكسل من نطاق تطبيقها نقل الحيوانات الحية، وهذا لأنها لا تكون ثابتة كالبضائع وإنما تتحرك طالما أنها حية، ومن ثم فمخاطر نقلها كثيرة ولا يلزم الناقل من الإعفاء من المسؤولية أن يثبت السبب الأجنبي، وأن يقيم الدليل عن هذا الضرر كان نتيجة المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل إلا أنه يصعب عليه إقامة مثل هذا الدليل، وإنما يكفي القاضي بافتراض قرينة لصالح الناقل مفادها أن الضرر راجع الى المخاطر الخاصة بنقل الحيوانات بحراً اذا ما أثبت أنه نفذ تعليمات الشاحن بشأن نقل الحيوانات.

د_ الجهل بالوزن أو ما يماثله: تكون تحفظات على وثيقة الشحن بمثابة إعفاء الناقل من المسؤولية فهذه التحفظات الخاصة بوزن البضاعة أو عددها أو كميتها تكون صحيحة اذا وجد لدى الناقل أو وكيله سبب جدي يحمله عن الشك في عدم مطابقتها للبضائع المسلمة اليها فعلاً أو عندما لا تتوفر لديه الوسائل الكافية للتحقق منها².

ثالثاً_ الأشخاص المستفيدون من الاعفاء.

يستفيد من الإعفاء من المسؤولية كل الأشخاص الذين يساعدون الناقل في تنفيذ التزاماته بما فيهم

الناقل نفسه:

¹ - محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري، مرجع سابق، ص 123 وما يليها.

² - يونس علي حسن، مرجع سابق، ص 409.

1_ الناقل.

تطبق التحديدات والإعفاءات _السابق شرحها_ على كل دعوى ترفع ضد الناقل للمطالبة بالخسائر أو الأضرار على أساس المسؤولية غير التعاقدية أي التقصيرية¹. وقد عرفت معاهدة بروكسل لعام 1924 في مادتها 01 بند "أ" بأنه يشمل أو يدل مصطلح "الناقل" على مالك السفينة إذ يكتسب صفة الناقل كل من المستأجر والمجهز والحائز حيازة مؤقتة للسفينة حالة ما إذا كان قد أبرم عقد مع الشاحن أو أبرم العقد باسمه، ويعرف هنا بالناقل المتعاقد وعلى كل فإن الناقل الفعلي يحظى بصفة الناقل فيستفيد إذن من أوجه الإعفاء من المسؤولية.

2_ تابع الناقل.

وهو كل من تربطه بالناقل علاقة تبعية والتي قوامها ركن السلطة وركن الإشراف والرقابة والتوجيه، وعلى ذلك يعد الربان والبجارة وهم يرتبطون مع المجهز بعقد عمل بحري من تابعي الناقل ولا يعد مقاول الشحن والتفريغ تابعا للناقل ولهم أن يتمسكوا بكل التحديدات والإعفاءات التي يمكن للناقل أن يتمسك بها².

3_ وكيل الناقل.

وكيل السفينة وكيل للناقل البحري ومن ثم يكون له حق التمسك بأوجه الإعفاء المقررة للناقل البحري وهذا بصدد أخطائه الشخصية التي يرتكبها أثناء تأدية مهامه³. وهذا وإذا تحقق الضرر ولم يتمكن الناقل من قطع العلاقة السببية بين حصوله وفعله أو فعل مندوبيه تعتبر مسؤولياته قائمة تستجوب التعويض لجبر هذه الأضرار.

المطلب الثاني: التعويض عن المسؤولية.

نتعرض هنا إلى المسؤولية المحدودة للناقل (الفرع الأول)، ثم إلى المسؤولية غير المحدودة (الفرع

الثاني).

¹ - المادة 813 من القانون البحري.

² - المادة 814 من القانون البحري.

³ - محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص 153 وما يليها.

الفرع الأول: المسؤولية المحدودة للناقل

التعويض يكون محددًا بحد أعلى لا يتجاوزه القاضي وهذا التحديد قد يكون بنص قانوني وقد يكون وفقا لاتفاق الأطراف.

أولاً_ التحديد القانوني.

في مقابل حرمان الناقل البحري من إدراج شروط إعفاء من المسؤولية في وثيقة الشحن فقد حدد القانون البحري مبالغ قصوى لمسئوليته أيا كانت هذه المسؤولية حتى لا ترهقه أعباءه فيعجز عن مواصلة الاستغلال. ويسري التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري سواء على مسئوليته العقدية أو التقصيرية ويسري على دعاوي المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير تسليمها، كما يستفيد أشخاص آخرون يشاركون في عملية النقل من التحديد القانوني للمسؤولية المقررة للناقل البحري حتى لا يفلت المضرور من هذا التحديد بموجب رجوعه عليهم إهدار لمبدأ التحديد القانوني للمسؤولية.

والتحديد القانوني لمسؤولية الناقل مناطه أن يكون الضرر قد حصل خلال النطاق الزمني للمسؤولية والممتد في الفترة التي تبدأ منذ تكفله بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه، وإلى ممثله القانوني، والأضرار الواقعة خارج هذه الفقرة لتطبيق أحكام القواعد العامة لجبر الضرر مما يستوجب معه تقرير التعويض هذا الأخير خاضع لجميع التعديلات من إعفاء وتخفيض أو تشديد وفقا لمبدأ حرية التعاقد¹.

والتحديد القانوني للتعويض يخص مسؤولية الناقل تجاه الشاحن أو المرسل إليه دون الغير الذي يصيبه ضرر من تنفيذ عقل النقل هذا الأخير يستحق تعويضا كاملا² فكيف يحدد مقدار الحد الأعلى للمسؤولية؟ إن تحديد مقدار الحد الأعلى لمسؤولية الناقل البحري لا يعد تحديدا جزافيا كما لا يعد شرطا جزئيا فقد بينت المادة 305 من القانون البحري مقدار الحد الأعلى لمسؤولية الناقل البحري، أنه إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أي وثيقة أخرى مماثلة، فالناقل مسؤول عن الأضرار والخسائر التي تصيب البضاعة مما لا يزيد عن 10000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى، أو بمائة وحدة حسابية عن كل كيلوغرام عما يصيبها من خسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة، ونقصد بالوحدة الحسابية كما حددها المشرع في المادة 805 من القانون 98-05 المعدل والمتمم للقانون البحري بـ 655 ملغم من الذهب قابل للتحويل بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة.

¹ - المادة 802 من القانون البحري.

² - محمد حمدي، مسؤولية الناقل البحري، مرجع سابق، ص 169 وما يليها.

أما مسؤولية الناقل عن التأخير في تسليم البضاعة فقد حددها المشرع وفقا للمادة 805 المذكورة أعلاه بمقدار مرتين ونصف من أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه، أو في الوقت المعقول المطلوب في ناقل حريص أن يسلم فيه البضائع، ولكن لا يجوز أن تتجاوز هذه القيمة مجموعة أجره النقل المستحقة بموجب عقد النقل. ويلاحظ أن المشرع تكلم فقط عن تأخر وصول جزء من البضاعة فقط ولم يتناول حالة تأخر وصول كل البضاعة المشحونة¹.

وتكون مسؤولية الناقل كاملة عن هلاك البضائع أو تلفها إذا كان الشاحن قد صرح بقيمة البضائع المشحونة ودونت تصريحاته في وثيقة الشحن دون إبداء تحفظات بشأنها من الناقل، ففي هذه الحالة لا يمكن أن يحدد مسؤوليته عن هلاك البضائع أو تلفها. وذلك لأن المشرع قد أقام قرينة بسيطة على أن البيانات المقدمة من الشاحن هي بيانات صحيحة لكنه أجاز للناقل إثبات عكس هذه القرينة سواء في مواجهة الشاحن أو في مواجهة المؤمن على البضاعة². ولا يسأل الناقل إطلاقا إذا قدم الشاحن تصريحا كاذبا بشأن نوع البضاعة أو قيمتها³.

ثانياً_ التحديد الاتفاقي.

يعتبر التحديد القانوني من النظام العام فلا يجوز الاتفاق على مخالفته وبإمكان القاضي التدخل دون حاجة الى إثارته من أحد أطرافه، لكن هذه القاعدة يرد عليها استثناء هو إمكانية اتفاق الأطراف على الحد الأدنى على ألا يقل عن الحد الأدنى، وجوازيه هذا الأمر وفقا لما نصت عليه المادة 82 من القانون المدني حيث يجوز للمتعاقدين أن يحددا مقدما قيمة التعويض بالنص عليها في العقد أو الاتفاق لاحقا.

1_ الاتفاق على حد يجاوز الحد القانوني: عندما ينص القانون على حد أعلى فإن الأطراف يمكنهم الاتفاق على أن يتحمل الناقل المسؤولية بمقدار يتجاوز الحد القانوني والسبب يعود الى أن الحد القانوني وجد لحماية الناقل فإذا تنازل عنه فلا مانع في ذلك، ويكون ذلك صحيحا حتى لو وصل الى إلغاء حدود المسؤولية أصلا⁴، بحيث يتحمل الناقل كامل الضرر بشرط ألا يكون الحد الأقصى المتفق عليه أقل من المبلغ المحدد وفقا للحد القانوني⁵.

2_ الاتفاق على تحديد المسؤولية في فترة زمنية أو مرحلة من مراحل تنفيذ العقد: لقد أجاز القانون البحري لطرفي العقد الاتفاق على تحديد المسؤولية بمبلغ كيف ما شاء خلال المدة الواقعة ما بين استلام

1 - بوكعبان العربي، مرجع سابق، ص 127.

2 - المادة 807 من القانون البحري.

3 - المادة 810 من القانون البحري.

4 - مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، مرجع سابق، ص 208.

5 - المادة 811 البند "ب" من القانون البحري.

البضاعة من قبل الناقل لنقلها، لغاية البدء بتحميلها على متن السفينة وحتى نهاية تفريغها ولغاية تسليمها.¹

3_ الاتفاق على تحديد المسؤولية للبضائع المعينة: هناك من البضائع تفرض خصوصية طبيعتها أو طريقة نقلها معاملة معينة يترتب مسؤولية الناقل، هذه المسؤولية أجاز القانون للأطراف الاتفاق على حد معين خلافا للحد القانوني وتتمثل في:

أ_ نقل الحيوانات: يخصص طبقاً للمادة 812 قانون بحري بند "ب" بكل الشروط المتعلقة بتحديد المسؤولية أو التعويض في نقل الحيوانات، وعليه فإنه يجوز لأطراف الاتفاق على التعويض يخالف الحد القانوني زيادة أو نقصان.

ب_ نقل البضائع: كما رخصت أيضاً المادة 812 بند "ب" قانون البحري بالاتفاق حول تحديد المسؤولية والتعويض إذا تعلق الأمر بنقل البضائع على السطح.

الفرع الثاني: المسؤولية غير المحدودة.

يقوم التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري على فكرة التوازن بين مصلحة الناقل ومصلحة الشاحن، والمسؤولية المحدودة هي ميزة قررت لتخفيف عبء المسؤولية عن الناقل ومن المنطق ألا يستفيد منها إلا الناقل الجدير بها. وهذا السلوك الشائن إما أن يتخذ صورة العمد (الغش) حيث يكون القصد من الفعل أو الامتناع إحداث الضرر، أو صورة عدم الاكتراث المصحوب بادراك ضرر يمكن أن يحدث (الخطأ غير المقنن).

لا يمكن للناقل الاستفادة من حدود المسؤولية المذكورة في المادة 805 إذا تبين أن الخسارة والضرر الذي لحق بالبضاعة نتج عن تعمد الناقل لإحداث ضرر أو المجازفة مع التيقن من حدوث ضرر على الأرجح. وبالتالي تتحقق فكرة عدم الاكتراث عندما يعلم الناقل بأنه من المحتمل وفقاً لمجريات الأمور أن يترتب على فعله أو امتناعه الإرادي هلاك أو تلف أو تأخير وصول البضاعة محل عقد النقل، ويقدم مع ذلك على ارتكاب الفعل أو على امتناع غير مكترث بالضرر الذي سوف يحدث، فهو ينطو إذا على عنصريين:

- تتصرف إرادة الناقل الى ارتكاب الفعل أو الامتناع، فإذا كان الفعل غير إرادي فلا يعد عدم الاكتراث ويحق للناقل أن يتمسك بتحديد المسؤولية.
- أن يكون الناقل وقت قيامه بالفعل على يقين باحتمال وقوع الضرر.

¹ - المادة 812 بند "أ" من القانون البحري.

وفصل التفرقة بين العمد وعدم الاكتراث يمكن في أن الناقل يعلم بوجه أكيد بحدوث الضرر في حالة العمد أما في حالة عدم الاكتراث فإن الناقل يعلم باحتمال وقوع الضرر وفقا لمجريات الأمور.

المطلب الثالث: دعوى المسؤولية.

نتناول تباعا موضوع أطراف الدعوى والجهة القضائية المختصة (الفرع الأول)، ثم تقادم دعوى المسؤولية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: أطراف الدعوى والجهة القضائية المختصة.

أولاً_ أطراف الدعوى.

إن الأمر يتعلق بدعوى المسؤولية التعاقدية فأطراف العقد لوحدهم هم المؤهلون قانونا لممارسة هذه الدعوى، ونقصد به الشاحن، المرسل اليه والناقل، وهؤلاء كثيرا ما يتصرفون بصفة غير مباشرة فيلجؤون للاستعانة بنواب قانونيين، فدعوى المسؤولية هذه ترفع من الشاحن أو المستفيد وفقا لعقد النقل ومن يحل محله ضد الناقل أو من ينوب عنه.

1_ المدعي: المدعي في دعوى المسؤولية هو صاحب الحق في البضاعة الذي تضرر بسبب هلاكها أو تلفها أو تأخير وصولها، فيجوز أن يكون مدعيا الشاحن الذي أبرم عقد النقل البحري مع الناقل أو المرسل إليه أو الحامل الشرعي للسند، وقد يكون مدعيا أي شخص حل محل صاحب الحق في البضاعة في حقوقه، وذلك كالمؤمن الذي قام بتعويض المؤمن له صاحب الحق في البضاعة، وحلول المؤمن محل المؤمن له في حقوقه التي نشأت بمناسبة الأضرار التي يشملها التأمين، هو حلول قانوني في حدود التعويض الذي دفعه فيبقى المؤمن له مدعيا بقدر الضرر الذي لم يعرض عنه المؤمن¹.

لكن فرض القانون على المدعي قبل اللجوء الى القضاء للمطالبة بحقه شرط يتضمن إتمام الإجراء بمجرد تسلمه البضاعة يتمثل في توجيه الإخطار الكتابي للناقل من أجل المحافظة على حقوقه في مواجهته. والمقصود بالإخطار أن يحاط الناقل علما بالعجز والعوز المدعي به وأن مستلم البضاعة لا يرتضيه ويتمسك بحقوقه الناشئة عنه، وسنتعرض للإخطار وجميع جوانبه من خلال النقاط التالية:

أ_ الأضرار التي يشملها الأخطار: وفقا للمادة 790 من القانون البحري فإن الإخطار يحرر في حالتي الهلاك أو التلف، أما التأخير فهو واقعة مادية يمكن إقامة الدليل عليها بوثائق أخرى (منها الوثائق

¹ - محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص 217.

الرسمية الخاصة بإدارة الميناء التي يسجل فيها تاريخ وصول السفينة)، أما إذا نشأ عن التأخر تلف جاز تحرير إخطار بذلك على هذا الأساس.

ولا محل للإخطار في حالة الهلاك الكلي لأن هذا الأخير مؤداه عدم وجود شيء يتم تسليمه والإخطار يقتصر على الحالات التي تسلم فيها البضاعة، ويقصد التسليم هنا التسليم الفعلي والمادي للمرسل إليه من حيث الكشف عن البضاعة وفحصها والتحقق منها¹.

ويترتب على الإخطار في الميعاد المتفق عليه قرينة لمصلحة المرسل إليه هي أن الناقل لم يسلم البضاعة كما هي مبينة في سند الشحن، أما إذا لم يحصل التبليغ فلا يؤدي إلى سقوط دعوى المسؤولية وإنما تقوم قرينة للناقل أنه سلم البضاعة كما هي في سند الشحن، ولكنها قرينة بسيطة بإمكان المرسل إليه اثبات عكسها بكافة الطرق اضافت المادة 02/790 من القانون البحري، إذا لم تكن الخسائر أو الأضرار ظاهرة فيبلغ عنها خلال ثلاث أيام عمل اعتباراً من استلام البضائع.

ويترتب عن الإخطار في الميعاد المتفق عليه قرينة لمصلحة المرسل إليه هي أن الناقل لم يسلم البضاعة كما هي مبينة في سند الشحن، أما إذا لم يحصل التبليغ فلا يؤدي إلى سقوط دعوى المسؤولية، وإنما تقوم قرينة لمصلحة الناقل أنه سلم البضاعة كما هي مبينة في سند الشحن²، ولكنها قرينة بسيطة بإمكان المرسل إليه اثبات عكسها بكافة الطرق، اضافت المادة 02/790 من القانون البحري أنه إذا لم تكن الخسائر أو الأضرار ظاهرة فيبلغ عنها خلال ثلاث أيام عمل اعتباراً من استلام البضائع.

غير أن الإخطار لا يكون ضرورياً عندما تكون البضائع المسلمة محقق فيها حضورياً³ بحضور كل من الناقل والشاحن (المرسل إليه) أو من ينوبهما قانونياً وهذا لعلم الناقل أو ممثله بالهلاك أو التلف مما تنتفي معه الحاجة إلى توجيه الإخطار.

ب_ ممن ولمن يوجه الإخطار: يوجه الإخطار من طرف من تسلم البضاعة قانوناً وهو المرسل إليه، هذا الأخير قد يكون هو ذاته الشاحن أو شخصاً آخر وفقاً لتعيينه في وثيقة الشخص أو من طرف ممثله القانوني، وممثله عادة هو "وكيل الشحنة" ويوجه الإخطار إلى الناقل وممثله القانوني.

ج_ شكل الإخطار: توجب المادة 03 معاهدة بروكسل لعام 1924 والمادة 790 من القانون البحري أنه يكون الإخطار مكتوباً تفادياً لإثارة الجدل حول حصوله من عدمه، وهذه الكتابة ليس لها شكل خاص

¹ - عز الديناصوري، عبد الحميد الشوارمي، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1996، ص 1515.

² - عز الديناصوري، عبد الحميد شوارمي، مرجع سابق، ص 1515.

³ - المادة 03/790 من القانون البحري.

فيمكن أن تكون بموجب إعلان على يد محضر أو برسالة موصى عليها أو تأشيرة على سند الشحن أو على إيصال الاستلام الذي يسلمه مستلم البضاعة، ويجب أن يكون محددًا فيذكر فيه الضرر على وجه التحديد، معناه أن يكون الإخطار مسببًا متضمنًا طبيعة الهلاك أو التلف حتى يتمكن الناقل من معرفة طبيعة الضرر.

د_ ميعاد الإخطار: نفرق هنا بين حالتين:

- إذا كانت الأضرار ظاهرة فالنص القانوني يحدد بدقة تاريخ أو مدة إجراء الإخطار، وإنما يمكن القول إنه يكون في وقت التسليم الفعلي للبضائع إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني.
- إذا كانت الأضرار غير ظاهرة فعلى المرسل إليه أو الممثل القانوني أن يوجه الإخطار خلال ثلاث أيام عمل اعتبارًا من استلام البضائع أي يبدأ حسابها من وقت تسليم البضاعة¹.

هـ_ مكان توجيه الإخطار: يوجه الإخطار للناقل أو ممثله القانوني في ميناء التفريغ طبقًا للمادة 03 الفقرة السادسة من معاهدة بروكسل لعام 1924، بينما المشرع الجزائري نص بأنه يمكن التبليغ في ميناء التحميل، وهذا يعتبر خطأً منه لأن الفائدة من الإخطار هنا هو التبليغ عن الأضرار التي لحقت بالبضاعة سواء أثناء الرحلة البحرية أو أثناء تفريغها في أي وقت استلامها في ميناء التفريغ.

و_ آثار الإخطار: يقوم قانوننا قرينة على عدم توجيه الإخطار مفادها أنه تعتبر البضائع المستلمة حسبما وصفها في وثيقة الشحن وهو التسليم المطابق، لكنه جعلها قرينة بسيطة إذ يجوز إثبات عكسها ويتم ذلك بجميع الوسائل لأن الأمر يتعلق بواقعة مادية.

إلا أن الإخطار لا يعفي المدعي من تقديم دليل على الهلاك أو التلف. ومهما يكن فإن حالة غياب الإخطار لا ينشئ للناقل دفعا بعدم قبول الدعوى، وإنما مجرد قرينة في غير صالح المدعى ولا يسقط حقه في الدعوى إلا بالتقادم².

2_ المدعى عليه.

يكون الناقل مدعا عليه في دعوى المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير سواء كان هو الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي أو كان الناقل الأول من الناقلين اللاحقين له في حالة النقل بسند الشحن مباشر. ويجوز رفع الدعوى على الربان على اعتباره النائب القانوني للناقل وعلى وكيل السفينة أيضا كما

¹ - المادة 2/790 من القانون البحري.

² - محمد كمال طه، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص 213-214.

يجوز رفعها على أحد التابعين له، ولا يفيد تابع الناقل الإعفاءات من المسؤولية الخاصة بالناقل أو تحديداتها إلا إذا أثبت أن الخطأ الذي ارتكبه في وقت تأديته وظيفته أو بسببها.

ثانياً_ الجهة القضائية المختصة

القضايا التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة حسب قواعد القانون العام¹. وسواء كان الاختصاص نوعياً أو محلياً فإنه يخضع للقواعد العامة المحددة وفقاً لقانون الإجراءات المدنية والإدارية. إلا أنه يحق للأطراف اللجوء إلى التحكيم بموجب اتفاق على حل النزاع.

الاختصاص المحلي.

طبقاً للقواعد العامة يكون الاختصاص للجهة القضائية التي يقع في دائرتها موطن المدعي عليه وهو ما نصت عليه المادة 37 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، وتوظيف وتحديد الآخر المادة 39 الفقرة 04 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، والذي هو تقييد على النص لأنها ترفع الدعوى التجارية في غير الإفلاس والتسوية القضائية أمام الجهة القضائية التي وقع في دائرة اختصاصها الوعد أو تسليم البضاعة، أو أن الجهة القضائية التي يجب أن يتم الوفاء في دائرة اختصاصها.

فيجوز للمدعي رفع دعواه أمام أي محكمة سبق ذكرها ويجوز تقديم الأجنبي أمام المحاكم الجزائرية، الذي أبرم عقوداً مع الجزائريين تم إبرامها في الجزائر أو خارج الجزائر، طبقاً للمادة 41 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ومن جهة مقابلة يجوز أيضاً تقديم الجزائري أمام الجهات القضائية الجزائرية تعاقد عليها في بلد أجنبي حتى لو كان المتعاقد معه أجنبي وفقاً للمادة 42 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

الفرع الثاني: تقادم دعوى المسؤولية.

من الدفوع التي قد يلجأ إليها المدعي عليه للتخلص من التزامه في التعويض هو الدفع بتقادم الدعوى فما هو أساسه ونطاقه وماهي مدته؟ هو ما سوف ندرسه من خلال النقاط الآتية:

أولاً_ أساس ونطاق التقادم.

1_ أساسه.

فرض القانون البحري في المادة 743 تقادماً قصيراً مدة سنة واحدة رغبة من المشرع في تصفية النقل بأسرع وقت ممكن، وحماية للناقل حتى لا تتراكم عليه المطالبات على نحو قد يعجز معه على

¹ - المادة 545 من القانون البحري.

الوفاء بها. وتخوف من ضياع أدلة الإثبات وحماية أيضا للطرف الضعيف في العقد حتى لا يرهقه الطرف الآخر باشتراطه مدة التقادم مسرفة في القصر لا تتيح له الوقت الكافي لتحضير دعواه¹.

ومدة التقادم التي حددها القانون تعتبر ملزمة لطرفي العقد فليس لهما أن يتفقا على تعديلها كتقصيرها مثلا، في حين أجاز استثناء إطالة المدة فيمكن تمديدها الى عامين باتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث الذي ترتب عليه رفع الدعوى².

2_ نطاقه.

لقد حددت المادة 743 من القانون البحري في فقرتها الأولى نطاق أو مجال التمسك بالتقادم فيكون ذلك في:

- الدعاوي المرفوعة ضد الناقل.
- بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع.
- النقل الذي يتم بموجب وثيقة الشحن.

وحددت مدته هنا بسنة واحدة يمكن تمديدها الى سنتين باتفاق الأطراف.

لكن المادة 472 من القانون البحري شملت باقي الدعاوي الناجمة عن عقد النقل البحري التي تتقدم بمرور سنتين من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه تسري على الدعاوي الآتية:

- دعاوى الناقل ضد الشاحن (المرسل إليه) للمطالبة بأجرة النقل.
- دعوى الناقل ضد الشاحن بالتعويض عن الأضرار اللاحقة بالسفينة أو البضائع الأخرى بسبب شحنته.
- دعوى الناقل ضد الشاحن بالتعويض الذي دفعه اليه المرسل إليه باعتبار الشاحن مسؤولا عنه استنادا إلى خطاب الضمان الذي تعهد فيه بتحمل أي مسؤولية بسبب إصداره سند الشحن خالي من التحفظات، والتي كان يتعين إدراجها به ولم تدرج بناء على طلب الشاحن مقابل خطاب الضمان³.

¹ - محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص 234.

² - المادة 02/743 من القانون البحري.

³ - محمد كمال حمدي، مرجع سابق، ص 236.

إلا أن المشرع استثنى بموجب المادة 744 من القانون البحري دعاوى الرجوع فأجاز لمن يمارسها أن يرفعها حتى بعد انقضاء المدة المذكورة فيما سبق، على ألا تتعدى ثلاث أشهر من اليوم الذي يسدد فيه من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو يكون استلمه بنفسه تبليغ الدعوى.

ثانياً_ مدة التقادم.

التقادم في مادة النقل البحري تقادم المسقط، وسواء كانت المدة المحددة بسنتين وفقاً للمادة 472 قانون البحري أو بسنة في المادة 473 في القانون البحري، والتي تحسب بالتقويم الميلادي كما تحسب تلك المدة بالأيام لا بالساعات ولا يحسب اليوم الأول واليوم الأخير، ويبدأ حسابها من يوم تسليم البضاعة أي التسليم الفعلي للمرسل إليه أما التسليم الرمزي الذي يقوم بتسليم المرسل إليه إذن التسليم ليتمكن بمقتضاه من تسلّم البضائع من مخازن الجمارك فلا يعتد به في هذا الشأن. وإذا استمر تسليم البضائع عدة أيام سار التقادم من اليوم الذي انتهى فيه وضع البضاعة بأكملها في حيازة المرسل إليه، وإذا لم يقع التسليم في حالة الهلاك الكلي فإن التقادم يسري من اليوم الذي كان يجب فيه تسليم البضائع¹.

¹ - عز دين الديناصوري، عبد الحميد الشورمي، مرجع سابق، ص 1517.

المحور الثالث: عقد النقل الجوي.

من المعلوم أن عصرنا هذا تسوده السرعة ومن معالم أو مظاهر السرعة النقل الجوي من خلال واسطته الطائرة التي تقرب بين المسافات البعيدة في ظرف وجيز وتتجاوز الحدود السياسية للدول وكذا الحواجز الطبيعية التي تعجز عن تجاوزها باقي وسائل النقل الأخرى من جبال وبحار وغيرها، فضلا على أن الملاحة الجوية قد تطورت تطورا ملموسا من الناحية التقنية والأمنية والتكنولوجية لتصبح الطائرة الوسيلة الأكثر أمنا بين نظيراتها، لذلك يبدو واضحا أن أهمية النقل الجوي تظهر في ميزة السرعة والأمان.

ويقصد بالنقل الجوي وفقا لمعناه المادي التغيير المكاني للشخص أو الشيء بواسطة الطائرة، وتتحول هذه الواقعة المادية إلى واقعة قانونية عن طريق إبرام عقد النقل الجوي.

ويخضع عقد النقل الجوي من حيث تنظيمه إما إلى التشريع الوطني أو الاتفاقيات الدولية، إلى جانب الاتفاقات الخاصة والشروط التي يستند إليها عقد النقل الجوي:

أ_ **القانون الوطني:** ويتمثل في قانون الطيران المدني رقم 98-06¹ الذي حل محل قانون الخدمات الجوية رقم 46-166، وسيظهر بوضوح مدى تأثر هذا القانون باتفاقية وارسو لعام 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي لعام 1955².

ب_ **الاتفاقيات الدولية:** أهم هذه الاتفاقيات 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 لاخارا في 18/09/1661 المتعلقة بتنفيذ النقل من طرف ناقل آخر غير الناقل المتعاقد حيز التنفيذ في 01/05/1964، ثم بروتوكول غواتيمالا في عام 1971 وهو لم يدخل حيز التنفيذ بعد، وبعده بروتوكولات مونتريال الأربعة لعام 1975 التي دخل بعض منها حيز التنفيذ في عام 1996 و1998 دون البعض الآخر.

¹ - القانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 جوان 1998، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني. ج.ر، رقم 48 سنة 1998.

² - الاتفاقية الدولية لأجل توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو في 12 أكتوبر 1929، والمعدلة بالبروتوكول الموقع بلاهاي في 28 سبتمبر 1955، والمصادق عليهما من طرف الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 64-74 المؤرخ في 2 مارس 1964. ج.ر. رقم 26 سنة 1964.

وأمام تعدد هذه التعديلات والتنازع فيما بينها بشكل أدى إلى تشتت القواعد الحاكمة للنقل الجوي الدولي وليس توحيدها، كان لزوماً على المجتمع الدولي أن يعيد لملمة تلك القواعد من خلال وضع اتفاقية جديدة تحل محل نظام وارسو بالكامل (الاتفاقية وبروتوكولاتها)، وهي اتفاقية موريال لعام 1999 التي جاءت نتاج مؤتمر انعقد بهذه المدينة من 10 إلى 28 ماي 1999 وأسفر على التوقيع على الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي التي دخلت حيز التنفيذ في 2003/11/04.

ج_ الاتفاقات الخاصة: هناك نوعان من الاتفاقات الخاصة ساريان لاسيما في النقل الجوي هما:

1_ اتفاق موريال 1966: لم يرق بروتوكول لاهاي 1955 للولايات المتحدة الأمريكية بدعوى عدم كفاية مبالغ التعويض الواردة فيه لذلك رفضت التصديق عليه وهددت بالانسحاب كلية من اتفاقية وارسو إن لم يتم مراجعة تلك المبالغ، وتفادياً لذلك سارع الاتحاد الدولي للنقل الجوي IATA، لاسيما وأن للولايات المتحدة مساهمة بالغة في النقل الجوي الدولي، إلى دعوة عديد شركات النقل الجوي الأطراف فيه لعقد اتفاق مع مكتب الطيران المدني الأمريكي CAB في 1966/05/04 لرفع مبالغ التعويض في نقل الركاب والذي دخل حيز النفاذ في 1966/09/13 والمعروف اختصاراً باتفاق موريال 1966.

ويشارك هذا الاتفاق إلى جانب اتفاقية وارسو وبروتوكولاتها في تنظيم النقل الجوي الدولي ولكنه قاصر التطبيق على الرحلات الدولية التي تكون أراضي الولايات المتحدة نقطة إقلاع أو رسو أو هبوط، بما يفيد أن قواعده جاءت حماية للرعايا الأمريكيين فقط.

2_ شروط الإيالات: هي بنود من وضع منظمة دولية غير حكومية تعرف بالاتحاد الدولي للناقلين الجويين الذي تأسس في لاهاي عام 1919 وترمي هذه المنظمة إلى الدفاع عن حقوق الناقلين الجويين ومصالحهم الاقتصادية، ولأجل ذلك وضعت شروط نموذجية موحدة للنقل الجوي، ولا تقتصر من حيث تطبيقها على النقل الدولي بل حتى الداخلي أيضاً.

ويضم هذا الإتحاد معظم شركات النقل الجوي في العالم، وتنقسم شروطه إلى شروط عقدية *conditions de contrat* تفرض على شركات النقل، وشروط متعلقة بعملية النقل *condition de transport* تدرجها الشركة ضمن عقد النقل، في تذاكر السفر وبيان الأمتعة ورسالة النقل الجوي، أو تحيل إليها بشكل مباشر أو غير مباشر لتصبح جزءاً لا يتجزأ من عقد النقل، وهذه الشروط تنقسم بدورها إلى شروط نقل المسافرين وأمتعتهم وشروط نقل البضائع. ويبقى نفاذ هذه الشروط مرهون بعدم تعارضها مع أحكام الاتفاقيات الدولية أو أحكام القانون الوطني، إذ أن مصدر قوتها الملزمة هو النص عليها في العقد أو الإحالة إليها فيه، فهي ليست تشريعاً أو اتفاقية دولية ولا عرفاً.

وسنتناول فيما يلي تبيان النظام القانوني لعقد النقل الجوي، بالتطرق إلى أحكام عقد النقل الجوي من حيث تعريفه وخصائصه وإبرامه وإثباته (الفصل الأول)، ثم آثار هذا العقد من حيث الالتزامات التي يترتبها على أطرافه والمسؤولية التي تقع على كاهل الناقل الجوي (الفصل الثاني).

الفصل الأول: أحكام عقد النقل الجوي.

النقل الجوي هو الميدان الاقتصادي الذي يضم كافة أشكال نقل الأفراد والبضائع لغايات مدنية وغيرها، ونتناول في هذا الفصل ماهية عقد النقل الجوي (المبحث الأول)، ثم أطرافه (المبحث الثاني)، وكذا إثباته (المبحث الثالث).

المبحث الأول: ماهية عقد النقل الجوي.

تحديداً لماهية عقد النقل الجوي وجب بيان تعريفه وخصائصه (المطلب الأول)، إلى جانب تحديد القواعد الحاكمة له (المطلب الثاني).

المطلب الأول: تعريف عقد النقل الجوي وخصائصه.

نتناول التعريف وما يحمله من عناصر (الفرع الأول)، ثم نشير إلى الخصائص التي تميز هذا العقد (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعريف عقد النقل الجوي.

عقد النقل الجوي وبالنظر لوسيلة تنفيذه المتميزة الطائرة هو عقد أو اتفاق يتعهد بموجبه شخص يدعى ناقلاً جويًا بنقل شخص آخر أو أمتعته يسمى مسافراً، أو بنقل بضاعة لشخص آخر يسمى مرسلاً من مكان إلى آخر بواسطة الطائرة خلال مدة معينة مقابل أجر محدد¹.

ويستفاد من هذا التعريف أن عقد النقل الجوي يشتمل كغيره من العقود على رضا ومحل وسبب. أما المحل فهو نقل الركاب وأمتعته أو نقل البضائع وغالباً ما يكون مشروعاً إلا في الحالات التي يرد على أشياء محظورة كالأسلحة. أما عن ركن السبب، فالسبب المباشر أو الدافع للالتزام هو أن كل طرف يلتزم بسبب التزام الطرف الآخر فالتزام الناقل بالنقل سببه التزام الراكب بدفع الأجرة والعكس صحيح، بينما السبب الباعث فهو مشروع مادام أن الناقل الجوي يرمي من خلال عقود النقل تحقيق منفعة عامة للأفراد.

¹ - حمد فريد العريني، محمد الفقي، القانون البحري والجوي، منشوات الحلبي الحقوقية، لبنان، ص 71 .

ما يثير التساؤل هنا هو أن تحديد أي من الطرفين، الناقل أم متلقي الخدمة الذي يصدر عنه الإيجاب وذلك الذي يصدر عنه القبول؟

1_ الإيجاب والقبول: يرى جانب من الفقه أن الناقل الجوي يكون في حالة إيجاب عام ملزم ومستمر فينقذ العقد في النقل المنتظم على الأقل بمجرد قبول المسافر أو المرسل لشروط عقد النقل، وبالتالي لا يكون للناقل حق رفض النقل، ومع ذلك فإن شروط الإياتا والمادة 33 من اتفاقية وارسو 1929 تعطي للناقل حق رفض النقل وهي بذلك في نظر هذا الفقه تنفي عن الإيجاب طابعه الملزم في الحالات التي يكون فيها للناقل حق العدول عنه. ويرى جانب آخر من الفقه أن الناقل يعد في حالة دعوة عامة للتعاقد والراكب أو المرسل هو من يتقدم بإيجابه الذي يلزمه قبول الناقل حتى ينقذ العقد، ومن ثم فإن المادة 33 المذكورة أعلاه وشروط الإياتا تعطي للناقل الحق في عدم قبول النقل خاصة بالنسبة للنقل غير المنتظم¹. ويفرق فقه ثالث بين الخطوط المنتظمة التي يكون فيها الناقل في حالة إيجاب ملزم لأنه يعرض خدماته على الجمهور بشكل بات وجدي، والخطوط غير المنتظمة التي يتم فيها النقل بناء على الطلب والتي تتيح للناقل حق رفض النقل لأنه يكون في موضع الموجه إليه الإيجاب².

وسواء كان الناقل موجبا أو موجهها إليه الإيجاب يتعين على الناقل عدم رفض النقل إلا بناء على تبرير يتعلق بأمن وسلامة الرحلة وإلا كان متعسفا، خاصة وأن قانون الطيران المدني يعاقب في مادته 198 كل ناقل يرفض دون سبب مقبول استعادة الجمهور من خدمات النقل بالحبس من شهرين إلى 6 أشهر.

2_ أطراف العقد النقل الجوي: وهما الناقل الجوي ومتلقي خدمة النقل سواء كان مسافرا أو مرسلا وهو ما سيأتي شرحه لاحقا.

3_ محل النقل: هم أشخاص وأمتعتهم مسجلة كانت أم غير مسجلة، أو بضائع ويدخل ضمن ذلك كل شيء ذي قيمة بما في ذلك الحيوانات.

4_ الغرض الأساسي من النقل: هو التغيير المكاني لمحل النقل فتستثنى عمليات النقل التي تجعل من الانتقال من مكان إلى آخر مجرد عملية ثانوية أو عرضية كعقد التدريب على قيادة الطائرات أو عقد العمل بين الناقل وطاقم الطائرة، وكذا تجربة الطائرة بين المصنع والمستغل.

¹ - مصطفى البنداري سيد أحمد، الوجيز في القانون الجوي، بدون دار نشر، المنصورة (مصر)، 1995. ص 22.

² - محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الموجز في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007، ص 19.

5_ أن يستغرق النقل مدة معينة: ويرى في شأن هذا العنصر أن عامل الزمن لا يدخل في تعريف عقد النقل لأنه ليس أساسيا لذلك وإن كان يدخل في تقرير المسؤولية عن التأخير في النقل.

6_ أن يكون النقل بمقابل: وهو ما يضيف على عملية النقل الطابع العقدي والتجاري في الآن نفسها ليستبعد النقل المجاني.

7_ أن يتم النقل جوا بواسطة الطائرة: لا بد أن يتم تنفيذ عقد النقل الجوي بواسطة الطائرة ويثير هذا العنصر أهمية بالنسبة للناقل الذي قد يتمسك بوصف الطائرة على الوسيلة المستعملة للاستفادة من أحكام المسؤولية المحدودة أو بالنسبة للمسافر أو الشاحن بنفي هذا الوصف عن تلك الوسيلة لإقصاء الناقل من أحكام المسؤولية المحدودة، لذلك تعد الطائرة معيارا لتطبيق قواعد عقد النقل الجوي.

وتبدو أهمية تحديد مفهوم الطائرات في ظل التطور التكنولوجي والمخترعات الحديثة كالتائرات 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 المندفح من محركاتها والمنعكس على سطح الأرض والماء¹.

ولم تعرف اتفاقية وارسو وخليفتها موريال الطائرة، في حين نجد أن اتفاقية شيكاغو لعام 1944 في الملحق 8 قد عرفتها بأنها "كل آلة تستطيع التحليق في الجو بواسطة رد فعل الهواء". وهو التعريف الذي تناولته معاهدة باريس لعام 1919، إلا أن 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. وهو التعريف الذي أخذ به المشرع الجزائري في المادة 2 من قانون الطيران المدني.

وبالتالي حتى تكون آلة النقل الجوي طائرة لا بد من أن يكون:

أ_ رد فعل الهواء هو العامل الرئيسي لبقاء الطائرات في الجو، وهو ما يجعل الصواريخ والمركبات الفضائية مستثناة من تعريف الطائرات لأن عامل رد فعل الهواء فيها ثانوي وليس أساسيا.

ب_ ألا يكون رد فعل الهواء منعكسا على سطح الأرض يابسة أو ماء، وهنا تعتبر الطائرات العمودية طائرات نقل جوي، وتخرج الطائرات الشراعية من هذا المعنى لاعتمادها على ردود فعل الهواء الذي تدفعه محركاتها وينعكس على سطح الأرض فتتنزلق عليه بسرعة.

¹ - عبد الحكم محمد عثمان، التكنولوجيا الحديثة في ميدان النقل وأثرها على تعريف السفينة والطائرة، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، جامعة عين شمس، العدد 1 و2، 1985، ص 57.

الفرع الثاني: خصائص عقد النقل الجوي.

إلى جانب العناصر التي يشتمل عليها عقد النقل الجوي وفقا للتعريف السابق، يتميز هذا العقد بمجموعة من الخصائص هي كالتالي:

1_ الرضائية في عقد النقل: لا يتطلب انعقاد عقد النقل الجوي شكلا محددًا لذلك يعتبر من العقود الرضائية التي تبرم بمجرد تطابق إرادتي الطرفين سواء تعلق الأمر بنقل الأشخاص أو نقل البضائع م 30 ، 31 ق.ط.م، إذ يجب أن يثبت نقل الأشخاص بوثيقة الركوب .

فقد النقل ليس عقدا شكليا ولا عينيا لأن إبرامه لا يتطلب التسليم، وإن كان عقد النقل الجوي يتطلب تسليم البضائع محل العقد إلى الناقل فإن ذلك ليس شرطا أو ركنا لانعقاد العقد وإنما التزام يترتب على انعقاد العقد ويؤدي في الوقت نفسه إلى القيام بالالتزام بالنقل والمحافظة على البضاعة. كما أن عقد النقل ليس عقدا شكليا لأن تذكرة السفر أو وصل الأمتعة أو وثيقة الشحن الجوي لا تعد ركنا يدخل في تكوين العقد وإنما هي مجرد وسائل لإثبات هذا العقد، غير أن تخلفها وفقا لقانون الطيران المدني من شأنه حرمان الناقل من التمسك بحدود المسؤولية أي حدود التعويض، ومع ذلك يظل العقد دائما¹.

2_ الإذعان في عقد النقل الجوي: يستأثر الناقل الجوي في تعاقد مع متلقي خدمة النقل بصياغة ووضع شروط لا تقبل المناقشة فيها حيث لا يكون لهذا الأخير إلا القبول إذا أراد الانتفاع بخدمة النقل الجوي، فيكون إذعانه هنا متزامنا مع قبوله.

وطابع الإذعان في عقد النقل الجوي يفرضه كون النقل الجوي مرفقا حيويا لا يمكن الاستغناء عنه من جهة، ومن جهة أخرى المركز الاقتصادي لمؤسسات النقل الجوي التي تشرف على هذا المرفق، ومن جهة ثالثة احتكار بعض شركات النقل الجوي لهذا النشاط، من جهة رابعة الشروط الموحدة التي تتبناها شركات النقل الجوي في كنف اتحاد IATA. ورغم كون صفة الإذعان بادية وظاهرة في عقد النقل الجوي إلا أنه يظل من العقود الرضائية. ومع ذلك يمكن أن يتعسف الناقل في وضع شروط للنقل من شأنها الإضرار بمصلحة متلقي الخدمة مما يتطلب حماية هذا الطرف الضعيف من تلك الشروط التعسفية عن طريق تقييد إرادة الطرف القوي ونلاحظ ذلك خلال تدخل المشروع الدولي القاضي وفقا للمادة 23 بإبطال كل شرط من شأنه أن يخفف أو يعفي الناقل من المسؤولية أو يخضع حدا أدنى من الحد الأقصى

¹ - غسان الرضي، مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2008،

للتعويض المقرر في اتفاقية (اتفاقية وارسو، اتفاقية موريال 1999). وكذلك بإلزام الناقل بتبنيه المسافر بأن النقل الدولي يمكن أن يخضع لاتفاقية وارسو التي تخضع حدا أقصى للتعويض، ومن جهة ثانية تدخل القضاء بتمكينه من تعديل وإلغاء الشروط التعسفية وفقا للمادة 110 من القانون المدني أو بتفسيرها تفسيراً يميل لمصلحة الطرف المدعى طبقاً للمادة 2/112 من ق.م وهو الراكب أو الشاحن

3_ تجارية عقد النقل الجوي: يعد النقل الجوي عملاً تجارياً بحسب الموضوع وذلك طبقاً للمادة

02 من ق.ت.ج التي تعتبر مقابلة استغلال النقل البري والبحري والجوي عملاً تجارياً بحسب الموضوع¹.

والمقابلة هي مشروع يتعلق بممارسة نشاط على نحو متكرر ومستمر مضطرد ومنظم وهو الحال بالنسبة لمشروع النقل الجوي سواء كان صاحب المشروع فرداً أو شركة خاصة أو عامة تابعة للدولة، كما يضيف الطابع التجاري لعقد النقل من حيث أن الناقل يبرمه من أجل تحقيق الربح من وراء تقديم خدمات النقل للجمهور، كما يعد عقداً تجارياً قياساً على عقد النقل البري الذي تضمن أحكامه القانون التجاري الذي يرجع إليه في حالة غياب نص في قانون الطيران المدني. وبالتالي هو عقد تجاري بالنسبة للناقل، ولكن قد يكون تجارياً بالنسبة لمتلقي خدمة النقل خاصة الشاحن الذي قد يعد بالنسبة له عملاً تجارياً بالتبعية أي نشاطه إذا كان تجارياً، وقد يكون مدنياً بالنسبة للمسافر وهنا نكون أمام عمل تجاري مختلط.

4_ شخصية عقد النقل الجوي: بمعنى أن عقد النقل الجوي قائم على الاعتبار الشخصي:

أ_ في نقل الأشخاص: يقوم هذا العقد على الاعتبار الشخصي من زاوية الراكب، إذ طبقاً للمادة

2/03 من شروط IATA (شروط نقل الأشخاص) فإن تذكرة السفر شخصية ولا يستفيد منها إلا من ورد اسمه فيها أي أنها إسمية لا يجوز التنازل عنها. وما يؤكد شخصية التذكرة الطابع الإلكتروني لها في الوقت الراهن. ومن زاوية الناقل أيضاً، إذ يعد شخص الناقل محل اعتبار بالنسبة للراكب سواء من حيث انضباطه، شروطه، خدماته، أسعاره... لذلك يلتزم الناقل المتعاقد معه بتنفيذ عملية النقل بنفسه دون أن يحيلها إلى غيره، ومع ذلك تتحفظ شركات النقل بحق تحويل مسافريها على شركات أخرى في حالة الأعطاب أو الذروة الموسمية، وهو ما دعا إلى التوقيع على اتفاقية "عوادالآخارا 1961" المتعلقة بتنفيذ النقل من قبل ناقل آخر غير الناقل المتعاقد².

¹ - محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 109 .

² - الاتفاقية الدولية المتممة لاتفاقية وارسو سنة 1929 لأجل توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي المنفذ من قبل شخص آخر غير الناقل المتعاقد، الموقع عليها بجوادالآخارا في 18 سبتمبر 1961، المصادق عليها من طرف الجزائر بمقتضى الأمر رقم 56-267 المؤرخ في 25 أكتوبر 1965. ج.ر، رقم 104 سنة 1965.

ب_ في نقل البضائع: يثبت نقل البضائع برسالة نقل جوي التي يمكن أن تخضع للتداول بالتظهير إذا كان إذنيا أو التسليم إذا كان لحامله طبقا للمادة 15 من اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955. كما يثبت للمرسل إليه حقوق وتترتب عليه التزامات بمقتضى عقد النقل المبرم بين الناقل والشاحن ومع ذلك يظل الاعتبار الشخصي قائما في عقد النقل بين الناقل والشاحن لأن تدخل المرسل إليه أو تداول الرسالة ليس تنازلا من جانب الشاحن على عقد النقل بل البضاعة فقط، ويظل هذا العقد قائما أو حجة للطرفين.

المطلب الثاني: القواعد المنظمة لعقد النقل الجوي.

إذا كان النقل داخليا خضع العقد الذي يجمع طرفيه إلى قواعد القانون الوطني (الفرع الأول)، وإن كان دوليا خضع حكمه للاتفاقيات الدولية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: عقد النقل الجوي الداخلي.

النقل الجوي الداخلي هو النقل الذي يتم إقلاعا وهبوطا ورسوا في إقليم الدولة الواحدة، مما يخضعه للقانون الوطني لهذه الدولة، إذن حتى يكون النقل داخليا لا بد أن تتم جميع مراحلها في دولة واحدة فإن حصل رسو في دولة أخرى ولو كانت نقطة الإقلاع والهبوط في الدولة الواحدة أمكن خضوع النقل الجوي للاتفاقيات الدولية. وينظم قانون الطيران المدني الجزائري عقد النقل الجوي الداخلي وأحكامه وآثاره ضمن الفصل الثامن منه الذي يشمل على 3 أقسام: القسم الأول: عقد النقل الجوي للركاب وأمتعتهم المواد 137 و138، والقسم الثاني: عقد نقل البضائع المواد 139 و144. والقسم الثالث: مسؤولية النقل الجوي للمسافرين والأمتعة والبضائع المواد 145 و156. ونشير إلى أن جل أحكام عقد النقل الجوي الداخلي مستمدة من اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 مما يدل على تأثر المشروع الجزائري باتفاقية وارسو المعدلة والتي صادقت عليها الجزائر رقم 74/64.

وما تجدر الإشارة إليه هو أن تطبيق أحكام قانون الطيران المدني لا يقتصر على النقل الداخلي فحسب وإنما يمكن أن ينطبق على نقل دولي لا يتوافر على شروط تطبيق الاتفاقيات الدولية فقد يؤول إليه الاختصاص التشريعي بعد إعمال قواعد الإسناد ، أو حينما تغفل الاتفاقية الدولية الذي يخضع لها النقل الجوي عن تنظيم مسألة معينة ، أو حينما تشير هذه الاتفاقية إلى تطبيق القاضي ، وهي حالات تبين أهمية قواعد قانون الطيران المدني على الصعيد الداخلي والدولي ، ولعل من شأن ذلك أن يؤدي في الوقت نفسه إلى توحيد أحكام عقد النقل الجوي على الصعيد الدولي متى تطابقت القواعد الوطنية مع قواعد الاتفاقيات الدولية .

وفي حالة عدم وجود نص بشأن نزاع يتعلق بنقل جوي وجب على القاضي الاستناد بالأحكام العامة الواردة في القانون المدني والقانون التجاري.

الفرع الثاني: عقد النقل الجوي الدولي.

لا تخضع جميع عقود النقل الجوي الدولي لحكم الاتفاقيات الدولية، وإنما هناك من العقود ما تحكمه هذه الاتفاقية ومنها ما يخرج عنها بالنظر لعدم توفرها على الشروط التي تتطلبها الاتفاقيات المذكورة:

أولاً_ النقل الجوي الدولي الخاضع للاتفاقيات الدولية.

نصت المادة 1/1 من اتفاقية وارسو المقابلة لنفس المادة من اتفاقية موريال على أن تسري أحكامها على كل نقل دولي للأشخاص والبضائع يتم على طائرة وبمقابل، كما تناولت الاتفاقيتان النقل الجوي الدولي الذي يخضع لأحكامها، حيث نصت المادة 2/1 منهما على أن يعتبر النقل دولياً في مفهوم الاتفاقيتين كل نقل تكون فيه نقطتي الإقلاع والوصول. طبقاً لشروط الطرفين سواء كان انقطاع للنقل أو انتقال من طائرة إلى أخرى أو لم يكن. واقعتين إما في إقليم طرفين ساميين متعاقدين وإما في إقليم طرف واحد من الأطراف المتعاقدة إذا كانت هناك محطة رسو في إقليم خاضع لسيادة دولة أخرى ولو كانت هذه الدولة غير متعاقدة. ولا يعتبر نقلاً دولياً في معنى هذه الاتفاقية النقل الذي يشتمل على هذه المحطة بين نقطتين واقعتين في إقليم دولة متعاقدة واحدة، وهذا يدل على استبعاد لتطبيق الاتفاقية على النقل الداخلي.

ونشير إلى أن الدولة السامية المتعاقدة لم تحدد معناها للاتفاقيات الدولية، أما بروتوكول لاهاي 1955 فقد بين مفهومها بأن اشترط التصديق أو الانضمام حتى تكون الدولة كذلك، المادة 15 من بروتوكول لاهاي، وكذلك فعلت اتفاقية موريال 1955 في مادتها 7/53، مع إضافة إجراء الموافقة أو القبول إلى التصديق والانضمام، ومعنى ذلك أن التوقيع على الاتفاقية لا يكفي وحده حتى تكون نافذة في حق الدولة الموقعة.

وحتى يكون النقل الجوي دولياً بمفهوم الاتفاقيتين وارسو وموريال لا بد من تحقق أو توافر الشرطين التاليين: شرط جغرافي وآخر تجاري:

أ_ الشرط الجغرافي الدولي للنقل الخاضع للاتفاقية: طبقاً للمادة 2/1 المذكورة أعلاه حتى يكون النقل الجوي الدولي خاضعاً للاتفاقيتين لا بد أن يتم أحد الشكلين التاليين:

- النقل بين نقطتين واقعتين في إقليم دولتين متعاقدتين : تحقيقا لهذا الشرط لابد أن يتم النقل الجوي بين نقطتين تقعان على إقليمي دولتين متعاقدتين مختلفتين، أي أن تكون نقطة الإقلاع من دولة معينة ونقطة الوصول في دولة أخرى وكلاهما طرف في الاتفاقية سواء حلقت الطائرة أو رست في إقليم دولة ثالثة طرفا كانت في الاتفاقية أو لم تكن. وعليه لا يدخل الإقلاع والوصول الواقعين في إقليمي دولتين إحداهما ليست طرفا في الاتفاقية بل ولو كانت قد حلقت فوق أقاليم عدة دول أطراف في الاتفاقية ويكون مصير هذا النقل هو الخضوع لقواعد تنازع القوانين، ولعل مرد هذا الشرط هو قاعدة الأثر النسبي للمعاهدات. وتؤكد المادة 2/2 من كل الاتفاقيتين على أن دولية النقل الخاضع لها لا تتأثر بانقطاع النقل أو الانتقال من طائرة إلى أخرى أثناء الرحلة، حيث تظل العبارة في دولية النقل بنقطتي الإقلاع والوصول مثلا: السفر من الجزائر إلى باريس، وبالتالي يعتبر عقد النقل الجوي الدولي خاضع للاتفاقية¹. وبالتالي يعتبر عقد النقل الجوي الدولي خاضع للاتفاقية، ولكن عدم تأثير انقطاع النقل على الصفة الدولية للنقل لا يعني أن يكون الناقل الجوي مسؤولا أثناء فترة الانقطاع تلك عن الأضرار اللاحقة بالركاب، إذ أن هناك مجال أو نطاق محدد لمسؤولية الناقل يتحدد بفترة التواجد على متن الطائرات أو أثناء عمليات الصعود والنزول من الطائرة.

أما الانتقال من طائرة إلى أخرى فيكون حينما يتولى عملية النقل نفس الناقل الذي ينجز النقل بين نقطتين كأن تقوم الخطوط الجوية الفرنسية بعملية نقل من باريس إلى بروكسل ويكون لنفس الشركة خط آخر من بروكسل إلى لندن فيكون على المسافر في بروكسل الانتقال من الطائرة التي أقلعت من باريس إلى الطائرة المتجهة إلى لندن وهو ما يعرف بالمكوث المؤقت. وهو كذلك لا يؤثر على خضوع النقل الجوي للاتفاقيات الدولية.

- النقل الجوي الدولي في حالة وحدة الدولة المتعاقدة - المكوث المؤقت-: إذا ما تم النقل الجوي بين نقطتين واقعتين في نفس الدولة المتعاقدة وتخلله محطة أو رسو جوي في إقليم دولة أخرى بغض النظر عن كونها متعاقدة خضع هذا النقل لأحكام الاتفاقية التي تسعى من خلال هذه الحالة إلى مد أحكامها لتشمل النقل الذي يتم على إقليم الدولة المترامية الأطراف مع وجود محطة جوية تقع على إقليم دولة ولو لم تكن طرف في الاتفاقية مثلا: نقل جوي بين فرنسا

¹ - محمد فريد العربي، هاني دويدار، قانون الطيران التجاري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقيات الدولية، دار النهضة العربية، مصر، 1995، ص 16.

وجزيرة كورسيكا مع حصول رسو جوي في إيطاليا. وكذلك في حالة الرحلة ذهابا وإيابا بين دولتين إحداهما فقط متعاقدة، فيميز الفقه والقضاء هنا بين رحلة الذهاب والإياب التي يصدر عنها تذكرة واحدة فتعتبر نقلا خاضعا لاتفاقية وارسو بأنه يجمع بين نقطتين واقعتين في إقليم نفس الدولة المتعاقدة مع حصول رسو جوي في دولة غير متعاقدة¹.

ودولية النقل الخاضع للاتفاقية تتوقف على إرادة الطرفين بشكل أساسي وهو ما تثبته وثائق النقل وذلك بغض النظر عما حصل فعلا، أو عن أي تغيير قد يلاحق برنامج الرحلة كالحادث الذي يقع بمجرد إقلاع الطائرة. فيما يظل النقل داخليا، غير خاضع للاتفاقية، ذلك الذي كان من المقرر أن يتم داخل نفس الدولة ولكن هبوطا اضطراريا حصل في دولة أخرى متعاقدة. ولا علاقة لجنسية الأطراف بدولة النقل الخاضع للاتفاقية.

ب_ الشرط التجاري لدولية النقل الخاضع للاتفاقية: أشارت إلى هذا الشرط مادة 1/1 من الاتفاقيتين وارسو وموريال، وسبق بيانه بشأن الخاصية التجارية لعقد النقل الجوي، حيث يجب أن يتم هذا النقل بمقابل وبمعنى ذلك أن الناقل الجوي يستهدف من وراء عمليات النقل تحقيق الربح. ويفهم مخالفة أن النقل المجاني لا يخضع لأحكام الاتفاقية كالنقل على سبيل المجاملة، ومع ذلك تحفظت اتفاقية وارسو في هذا الشأن وكذلك موريال وقررتا طبقا للمادة 1/1 بأن تسري الاتفاقية على النقل المجاني بالطائرة الذي تقوم به مؤسسات النقل الجوي ويقصد بذلك النقل الذي تقوم به مؤسسات النقل الجوي لأجل الدعاية والإشهار كنقل شخصيات شهيرة، أو النقل المجاني لبعض موظفي الدولة المانحة للامتياز لمؤسسة النقل الجوي أو نقل تابعي النقل أو محاميه، ويشترط حتى يخضع هذا النقل المجاني للاتفاقية أن تقوم به مؤسسة نقل جوي أي مقابلة فستبعد الطائرات المملوكة للأفراد².

ثانيا_ النقل الجوي غير الخاضع للاتفاقيات الدولية.

1_ النقل الجوي الذي كان ولم يعد مستبعدا من الاتفاقيات الدولية.

أ_ النقل التجريبي: نصت مادة 34 من اتفاقية وارسو على استبعاد تطبيق أحكامها على النقل الجوي الدولي الذي يتم على سبيل التجارب الأولى التي يكون الغرض منها افتتاح أو إنشاء خطوط نقل جوي منتظمة. وكان الغرض من هذا الاستبعاد هو تشجيع مبادرات للاستثمار في قطاع أو مجال النقل الجوي،

¹ -محمود مختار بربري، عمر فؤاد عمر، القانون الجوي، دار النهضة العربية، مصر، 2003. ص 21.

² - محي الدين إسماعيل علم الدين، القانون الجوي، مطبعة PUMA، الرباط، 1980، ص 13.

وتوسيع شبكته دولياً حيث كان في ذلك العهد محفوفاً بعديد المخاطر، وذلك حتى تتاح الفرصة أمام الناقل الجوي لوضع الشروط التي تخفف من مسؤوليته أو تعفيه منها. وأمام زوال هذه المخاطر تدخل واضعو بروتوكول لاهاي لإلغاء هذا الاستثناء (المادة 16 من البروتوكول) وهو ما انتهجته اتفاقية موريال الجديدة 1999 التي جاءت خلواً منه.

ب_ النقل الجوي الاستثنائي: استبعدت مادة 34 من اتفاقية وارسو النقل الجوي الذي يقع في ظروف غير عادية كعمليات النقل التي تتم في حالات الحرب أو نفاذ السفن أو الطائرات المهتدة بالهلاك أو عمليات النقل التي تتم في منطقة خطرة أو بغرض البحث العلمي، الأمر الذي كان يفتح الباب أمام الناقلين الجويين لعقد اتفاقات خاصة للتهرب من تطبيق أحكام الاتفاقية، ثم جاء بروتوكول لاهاي 1955 في مادة 16 منه وأخضع النقل الجوي الاستثنائي لأحكام الاتفاقية مع إعفاء الناقل الجوي - نظراً لطبيعة هذا النقل - من وجوب تحرير مستندات النقل وبالتالي إعفاؤه من الجزاء المترتب على ذلك والمتمثل في الإقصاء من أحكام التخفيف من المسؤولية أو الإعفاء منها في هذا النوع من النقل. وقد تبنت اتفاقية موريال هذا الحكم ضمن مادة 51 منها حيث نصت على ألا تسري أحكام المواد 8.7.5.3 والمتعلقة بوثائق النقل على النقل الذي يتم في ظروف غير عادية تخرج عن النطاق المألوف لنشاط الناقل، وتبقى بقية قواعد أو أحكام الاتفاقية تحكم النقل الجوي الاستثنائي¹.

2_ النقل الجوي الذي كان ولا يزال مستبعداً.

تتشارك اتفاقية وارسو مع اتفاقية موريال باستبعادهما نوعين من النقل لا يخضعان لأحكامهما.

أ_ النقل الجوي الذي تتولاه الدولة أو أشخاص القانون العام: طبقاً للشروط المنصوص عليها في المادة 01 يخضع لحكم الاتفاقية، في حين نص البروتوكول الإضافي الذي تم توقيعه مع الاتفاقية على حق الدولة في التحفظ عند التصديق والانضمام بشأن عدم تطبيق الاتفاقية على النقل الذي تقوم به الدولة مباشرة، ويدخل في مفهوم هذا النقل كل نقل تتولاه الدولة أياً كان محله أو الغرض منه. (الو.م.أ. كندا) اللذان مارسنا التحفظ. غير أن بروتوكول لاهاي ضيق من هذا الاستثناء في مادته 26 وحصره النقل الجوي العسكري الذي يمكن لأية دولة أن تبعد استبعاد تطبيق أحكام الاتفاقية عليه، ولكن الاتفاقية موريال 1999 وسعت هذا الاستثناء من جديد وأعطت الحق للدول في الإبلاغ عن استبعاد تطبيق الاتفاقية على كل نقل عسكري وكذا كل نقل تباشره الدولة لأغراض غير تجارية ويدخل في وظائفها السياسية (مادة 7 من ات موريال). ومع ذلك يبقى الأصل هو خضوع النقل الذي تقوم به الدولة أو الأشخاص الاعتبارية الأخرى خاضعة للقانون العام لأحكام الاتفاقية طبقاً للمادة 1/2 منها.

¹ - محمد فريد العريني، القانون الجوي : النقل الجوي الداخلي والدولي، دار الجامعة الجديدة، مصر ، 2004، ص 17.

ب_ **نقل البريد**: استتنت اتفاقية وارسو نقل البريد من الخضوع لأحكامها تفاديا للتنازع بينها وبين اتفاقيات نقل البريد الدولية وهذا طبقا للمادة 2/2 من اتفاقيتي وارسو وموريال، كذلك تفاديا لرجوع المرسل للرسائل والطرود البريدية أو المرسل إليه على الناقل لعدم وجود علاقة بين الطرفين لأن عقد النقل إنما أبرم بين الناقل وهيئة البريد التي لها وحدها حق الرجوع على الناقل بعد رجوع المرسل أو المرسل إليه عليها، وهو ما أكدته 2/2 من اتفاقية موريال.

المبحث الثاني: أطراف عقد النقل الجوي.

لعقد النقل الجوي طرفان هما: الناقل الجوي (المطلب الأول)، ومنتقي خدمة النقل (المطلب الثاني).

المطلب الأول: الناقل الجوي.

تبدو أهمية تحديد مصطلح الناقل الجوي في دعوى المسؤولية بالخصوص، ولم يحدد ق.ط.م.ج. ولا اتفاقية وارسو مفهوم الناقل الجوي، مما دفع بعض الفقه إلى تعريفه بأنه الشخص الذي يقوم بمقولة نقل الأشخاص والأموال عبر الجو لقاء أجر، كما عرفه بعض الفقه بأنه يتعهد باسمه بنقل الأشخاص والأمتعة والبضائع بالطائرات، أو هو الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يعمل باسمه ولحسابه ويكون طرفا في عقد النقل مع المسافرين وأرباب البضاعة وينفذ عملية النقل مقابل أجر. أما القضاء فقد تراوحت مواقفه بين اعتبار الناقل من كل طرف متعاقد يشرف على عملية النقل بين ذلك الذي ينفذ العملية، سواء كان طرفا في عقد النقل أو لم يكن أي بغض النظر عن عقد النقل¹. وما زاد في حدة هذا الإشكال هي عملية إيجار الطائرات وتنفيذ عمليات النقل بواسطة طائرات تابعة لشركة غير متعاقدة مع المسافرين، الأمر الذي دفع إلى وضع اتفاقية Guadalajara في 1961/9/9 التي صادقت عليها الجزائر بالأمر الذي 65-267 المؤرخ في 1965/10/25 والتي عرفت الناقل المتعاقد بأنه كل شخص يكون طرف في عقد نقل خاضع لاتفاقية وارسو ومبرم مع الشاحن أو الراكب أو أي شخص يعمل لحسابهما. كما عرفت الناقل الفعلي بأنه شخص آخر غير الناقل المتعاقد، يحوز إذنا منا من هذا الأخير، وينفذ كل عملية النقل أو بجزء منها ولكنه لا يعتبر بالنسبة لهذا الجزء ناقلا متتابعا بالمعنى الوارد في اتفاقية وارسو. وهذان التعريفان تبنتهما اتفاقية موريال في المادة 59 منها، وهو ما يفهم منه أن هذه الاتفاقية قد وسعت من مفهوم الناقل الجوي ليشمل المتعاقد منه والمنفذ لعقد النقل.

¹ - هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2002، ص 58.

وبالرجوع إلى ق.ط.م.ج لا نجد تعريفا للناقل الجوي وإنما "للمستغل" وهو مصطلح أعم، وقد عرفته المادة 2 من القانون المذكور بأنه كل شخص اعتباري مرخص له باستخدام خدمات النقل العمومي أو العمل الجوي أو كل مالك لطائرة مقيدة في سجل ترقيم الطيران الجوي وكل مؤجر طائرة بالتسيير التقني وبقيادة طاقم الطائرة أثناء مدة التأجير، وكل مؤجر طائرة بدون طاقم يتولى قيادتها تقنية بواسطة طاقم يختاره بنفسه. ولكن مصطلح مستغل ورد ضمن القسم المتعلق بمسؤولية المستعمل إزاء الغير على اليابسة مما يعني أن التعريف السابق ينصرف إلى هذا القسم ولا يشمل مسؤولية الناقل الجوي في القسم المتعلق بعقد النقل الجوي للأشخاص والبضائع.

وإن سلمنا أن الناقل الجوي هو الشخص المرخص له باستخدام خدمات النقل الجوي العمومي يبقى هذا التعريف مشوبا بالقصور لأنه يبين ضرورة امتلاكه للطائرة المستغلة في ذلك أو أنه يكفي تأجيرها، ولا يبين أيضا إن كان يمكن لذلك الشخص أن يشرف على هذه الخدمة بشكل غير مباشر مثل وكالات السياحة. نتناول فيما يلي موضوع الناقل الجوي في عقد تأجير الطائرة (الفرع الأول)، ثم وكالة السياحة والوكلاء بالعمولة (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الناقل الجوي في عقد تأجير الطائرة.

تلجأ عديد شركات النقل الجوي إلى إيجار الطائرة أو استئجارها بدافع غلاء أو ارتفاع سعرها أو بدافع كثرة الطلب، وعقد الإيجار هذا يجمع بين مؤجر الطائرة ومستأجرها إلا أن أثارها هذا العقد تلقي بضلالها على أشخاص ليسوا طرفا فيه هم المسافرون والشاحنون مما يجعل هؤلاء في موضع المتسائل عن المسؤولية في حالة إصابتهم أو إصابة أمتعتهم أو بضائعهم أو أمتعتهم أو بضائعهم بضرر. وعقد إيجار الطائرة هو عقد يلتزم بموجبه المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر طائرة لقاء أجر محدد وقد ميز المشرع الجزائري في قانون الطيران المدني بين عقد الإيجار وعقد الاستئجار:

أولاً- إيجار الطائرة عارية.

طبقا 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". وتأجير طائرة عارية فرضه شيوع تقنية التأجير التمويلي الذي يمكن شركات الطيران من خلال هذه الآلية القانونية والاقتصادية من امتلاك العدد الكافي من الطائرات لمواجهة الطلب المتزايد أمام إمكاناتها المحدودة¹. وعقد التأجير التمويلي هو عقد يتم بمقتضاه الاتفاق على قيام المؤجر (إحدى شركات الطيران أو أحد البنوك أو شركة مالية أو استثمارية) بشراء طائرة أو تمويل بنائها على أن يؤجرها لإحدى شركات الطيران

¹ - حمد الله محمد حمد الله، النظام القانوني لإيجار الطائرة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000، ص 143 وما يليها.

لمدة زمنية محددة لقاء أجر محدد. لذلك هو عقد ثلاثي الأطراف: المنتج أو المورد، شركات التمويل (وهي بنك عادة) وشركة الطيران، وبالتالي يخفي هذا العقد من ورائه عقدين: عقد بيع بين المنتج وبين البنك، وعقد إيجار بين البنك وشركة الطيران الذي يتضمن أجرة سنوية تشكل في مجموعها قيمة الطائرة بحيث تعتبر مدة الإيجار المتفق عليها مساوية تقريبا للعمر الافتراضي للطائرة، وبنهاية هذه المدة يكون للشركة المستأجرة الخيار بين الاستمرار في استئجارها مقابل أجرة أقل أو شرائها وتملكها وإما ردها إلى المؤجر¹. ويظهر أيضا تأجير طائرة عارية فيما يعرف باتفاقات التنسيق أو التعاون التي تعد الوسيلة المثلى لتبادل الخدمات فيما بين شركات النقل الجوي، إذ في إطار هذه التقنية تقوم شركة النقل الجوي باستغلال خط جوي دولي بمقتضى اتفاقية بين دولتين أو ترخيص رسمي عن طريق طائرات بدون طاقم تابعة لمؤسسة أجنبية ومسجلة في تلك الدولة.

وعقد إيجار طائرة عارية لا يتناول إلا الطائرة ذاتها لذلك يبقى المؤجر بعيدا عن عمليات النقل التي يقوم بها المستأجر الذي يستعمل هذه الطائرة في إطار عقود النقل المبرمة مع المسافرين والشاحنين. غير أن المؤجر يتحمل بمقتضى عقد الإيجار الالتزام بتسليم طائرة صالحة للملاحة الجوية ومزودة بكافة الوثائق اللازمة، ومجرد تنفيذ هذا الالتزام يصبح أجنبيا في علاقته مع متلقي خدمة النقل الذي تربطه علاقة مباشرة مع المستأجر هذا الأخير الذي ينفرد بالصلاحيات الفنية والملاحية (اختيار طاقم للطائرة وصيانتها وإجراء الكشف الدوري عليها والتأمين عليها) إلى جانب الصلاحيات التجارية إذ يتولى بنفسه أو عن طريق ممثليه إبرام عقود النقل، ومعنى ذلك أن المستأجر هو الذي يتولى إدارة مشروع النقل بمفرده إذ يظهر أنه يبرم عقود النقل وينفذها بطائرات مملوكة له. لذلك يعتبر الناقل الجوي في هذه الحالة هو المستأجر ويبقى المؤجر بعيدا عن الوصف².

ثانياً - إيجار طائرة مجهزة أو مزودة بطاقم.

يعرف هذا العقد كذلك "بمشاركة إيجار الطائرة"، وعلى خلاف الحالة السابقة مر الطائرة في هذه الحالة لا يعتبر دوره سلبيا إزاء نشاط الطائرة (النقل) إذ لا يلتزم فقط بوضع طائرة تحت تصرف المستأجر وإنما يضع طاقمها أيضا -وهم من متابعيه- تحت تصرف المستأجر لرحلة أو مجموعة من الرحلات لقاء أجر مدني محدد في عقد الإيجار، وعبر المشرع الجزائري عن هذا العقد وسيلة قانونية لمواجهة العجز في تلبية الطلب لاسيما في فترات الذروة الموسمية التي تعجز أثنائها شركات النقل الجوي عن سد حاجاتها بطائرات خاصة، ولعل ما أدجى إلى شيوع العمل بهذا الأسلوب هو ارتفاع سعر الطائرات وتكاليف صيانتها.

¹ - فرج السيد سليمان، قانون الطيران المدني، شركة الطوبجي للطباعة، مصر، بدون سنة، ص 87، 88.

² - حمد الله محمد حمد الله، مرجع سابق، ص 185.

وفي هذا السياق تنص شروط IATA على حق الناقل في إحلال ناقل آخر محله وحقه أيضا في استعمال طائرة تابعة لشركة نقل أخرى في سبيل تنفيذ عملية النقل. وينصب عقد الإيجار على الطاقة الإنتاجية أو السلعة الاستهلاكية الكلية أو الجزئية للطائرة تنفيذا لبرنامج الاستغلال المحدد في عقد الإيجار الذي من شأنه أن يكشف عن صفة الناقل الجوي التي تنطبق على المؤجر الذي يمارس الرقابة والإشراف فنيا أي تقنيا وملاحيا فهو ناقل فعلي، والمستأجر الذي يمارسها تجاريا فهو ناقل متعاقد، الأمر الذي يجعلهما مسؤولين بالتضامن إزاء المسافرين وهذا المفهوم ينطبق على إيجار الطائرات بالمدة l'affrètement a temps، ولكنه لا ينطبق على إيجار الطائرة لرحلة لأن المؤجر في هذه الفئة من العقود يحتفظ بكامل الصلاحيات الملاحية والتجارية كون المستأجر مجرد وسيط لا يمتلك أسطولا جويا¹.

الفرع الثاني: وكالة السياحة والوكلاء بالعمولة.

أولاً- وكالة السياحة.

يتمثل الدور الرئيسي لوكالات السياحة والسفر في التوسط بين العملاء ومقدمي الخدمات السياحية من نقل وإقامة وغيرهما، كما تقوم بحجز التذاكر وتسليمهما إلى المسافرين باسم ولمصلحة الناقل الجوي (شركة الطيران). إلا أن دور الوكالة قد يتعدى الوساطة إلى تنظيم الرحلات الشاملة وهي رحلات جماعية منظمة ومعلن عنها من قبل الوكالة التي تدعو الجمهور للاشتراك فيها مقابل مبلغ مالي يشمل النقل، الإقامة وغيرها من الخدمات السياحية.

وفي إطار ذلك قد تلجأ الوكالة إلى توفير وسيلة نقل خاصة بها أو تستأجرها فتبرم عقودا بصفتها أصيلا لا وكيلا، فهي قد تملك الطائرة وإن قامت بتقديم خدماتها السياحية اعتمادا عليها عدت ناقلا جويا ويؤكد ذلك النصوص التالية: المادة 19 قانون الطيران المدني يمكن أن تكون الطائرة ملكا لأشخاص طبيعيين من جنسية جزائرية أو اعتبارية خاضعة للقانون الجزائري وكذلك المادة 128 قانون الطيران المدني "الخدمات الجوية الخاصة تدخل ضمنها الرحلات التي يقوم بها مالك الطائرة لحسابه الخاص"، وكذلك المادة 130 قانون الطيران المدني "يخضع مالكو ومستغلو الخدمات الجوية الخاصة من ناحية المسؤولية للتشريع الساري المفعول ولأحكام هذا القانون".

وجميع هذه المواد يمكن أن تنطبق على وكالات السياحة مما يعني أن تكون ناقلا جويا. كما يمكن أن تكون الوكالة ناقلا جويا إذا ما لجأت إلى استئجار الطائرات لرحلة أو لمجموعة من الرحلات، وهنا تلجأ الوكالة إلى حجز أو شراء السعة أو الطاقة الكلية للطائرة المؤجرة لتقوم بعد ذلك ببيعها بالتجزئة

¹ - R. RODIERE, B. MERCADAL, Droit des transports terrestres et aériens, Dalloz, Paris, 1990, p. 393, 394.

إلى عملاتها (زبائنها). وخروجها عن الأصل في عقود إيجار الطائرة لرحلة قد تتفق الوكالة مع شركة طيران على أن تتكفل هي بالصلاحيات التجارية فتعتبر حينذاك متعاقدًا فيما تعتبر الشركة المؤجرة ناقلًا فعليًا: مثلاً مسؤولية وكالة "فرام faram" في 2004 عن وفاة 148 مسافر فرنسي كانوا متجهين من شرم الشيخ إلى باريس والتي استأجرت الطائرة بطاقمها من شركة "فلاش آراين" المصرية التي اعتبرت المحكمة أن الوكالة ناقل متعاقد والشركة المؤجرة ناقل فعلي.

ثانياً_ الوكالة بالعمولة للنقل.

الوكيل بالعمولة للنقل هو من يتولى إبرام النقل باسمه ولكن لحساب الموكل هذا الأخير قد يكون المسافر أو الشاحن، وقد يكون الناقل الجوي:

أ_ **الوكيل بالعمولة عن الناقل الجوي:** يبرم الوكيل بالعمولة هنا عقد النقل الجوي مع المسافر أو الشاحن باسمه الشخصي لكن لحساب شركة الطيران فيكتسب بذلك صفة الناقل المتعاقد لأنه يظهر بهذا المظهر إزاء الراكب أو الشاحن أما شركة الطيران التي تنفذ العقد (الموكل) فتعد ناقلًا فعليًا¹.

ب_ **الوكيل بالعمولة عن المسافر أو الشاحن:** يكثر ذلك في مجال نقل البضائع أين يتعاقد الوكيل بالعمولة باسمه الشخصي مع الناقل الجوي لحساب المسافر أو الشاحن ولا يعتبر هنا الوكيل بالعمولة ناقلًا متعاقدًا، لأن ما يربطه بالمسافر ولا سيما الشاحن هو عقد وكالة بالعمولة وليس عقد نقل، ولكن يمكن اعتبار الناقل الجوي الذي قام بعملية النقل ناقلًا متعاقدًا تطبيقًا للمادة 01 من اتفاقية "غوادالاخارا": الناقل المتعاقد هو كل من يتعاقد مع الراكب أو الشاحن أو مع شخص يعمل لحساب الراكب أو الشاحن. وللمسافر أو الشاحن حق الرجوع عليه فضلًا عن حق الوكيل بالعمولة في ذلك.

ويدعو جانب من الفقه بداعي اعتبارات العدالة إلى إصباح وصف الناقل الجوي المتعاقد على الوكيل بالعمولة اتجاه الشاحن أو المسافر مع شركة طيران لنقله إلى برلين فتتولى الشركة نقله إلى باريس وتتعاقد مع شركة فرنسية لتتولى تكملة الرحلة إلى برلين، فتعتبر الشركة الأولى ناقلًا بالنسبة للجزء الأول فيما تعتبر وكيلًا بالعمولة بالنسبة لبقية الرحلة كونها تعاقدت مع الشركة الفرنسية باسمها ولحساب الراكب، وهي صورة تدخل في مفهوم النقل المتتابع فكلاهما متعاقدان.

¹ - سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2003، ص 55.

المطلب الثاني: متلقي خدمة النقل (المسافر والشاحن).

نتناول فيما يلي بيان متلقي خدمة النقل بالتطرق إلى المسافر (الفرع الأول)، ثم المرسل (الفرع الثاني).

الفرع الأول: المسافر.

هو كل من يريد الانتقال بشخصه وأمتعته من مكان لآخر، وقد يبرم المسافر عقد النقل بنفسه كما قد يتولى ذلك نيابة عنه وليه أو وكيله. وشخص المسافر المقصود هو الشخص الحي أما نقل الجثث فيخضع وفقا لشروط IATA لأحكام نقل الأشياء، لأن العبرة في نقل المسافرين تمتع هؤلاء بقدر من الحرية والحريّة والعناية بالنفس والمسؤولية عنها فلا يخضع هذا النقل لسلطة الناقل المطلقة على خلاف نقل البضائع وهو ما ينعكس على مقدار التزامات الطرفين، ويبرر في الوقت نفسه اعتبار خطأ المضرور سببا من أسباب إعفاء المسؤولية.

الفرع الثاني: المرسل.

قد يكون شخصا طبيعيا أو معنويا، ويعد طرفا في عقد النقل الجوي للبضائع المبرمة مع الناقل سواء كان هو الذي يتسلمها في مطار الوصول أو شخص آخر هو المرسل إليه الذي يلتزم إزاء الناقل بتسليمه البضائع فيما قد يلتزم هو بالوفاء بأجرة النقل، كما أنه من حقه رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي في حالة هلاك وتلف البضاعة أو التأخير في نقلها وهو ما يدل على امتداد آثار عقد النقل المبرم بين الناقل والمرسل إلى شخص آخر هو المرسل إليه الذي يكتسب حقوقا ويتحمل التزامات في هذا العقد الذي لم يكن طرفا فيه.

وتحديد مركز المرسل إليه مسألة مطروحة في كل أنماط التنقل فقيل بالنيابة الناقصة والحلول، والاشتراط لمصلحة الغير، والحق المستمد من حيازة رسالة النقل الجوي تبريرا لمركز المرسل إليه من الطرف الثالث في عقد النقل. فيما يرى فقهاء آخر أن المرسل إليه لا يكتسب حقا ولا يتحمل التزاما ناجما عن عقد النقل إلا إذا قبل بهذه الحقوق والالتزامات، ويستفاد قبوله من تسلمه لوثيقة النقل أو تسلمه للبضاعة أو مطالبته بها في مطار الوصول. والحقيقة تفاديا للنقاش يعد الأساس القانوني لمركز المرسل إليه في عقد النقل هو نص القانون مادام أن المرسل إليه مذكور اسمه في سند النقل الجوي، فإن لم يذكر اسمه فيها حق له رفع دعوى على أساس تقصيري غير عقدي مع مراعاة حدود المسؤولية.

المبحث الثالث: إثبات عقد النقل الجوي

يجري العرف لدى شركات الطيران على توحيد وتنسيق أحكام وثائق النقل في ضوء الاتفاقات الدولية وشروط الاتحاد الدولي للنقل الجوي IATA، كذلك تمتد أحكام هذه الوثائق لتشمل النقل الداخلي أيضاً. ويثبت عقد نقل الأشخاص بتذكرة السفر وبيان الأمتعة، فيما يثبت عقد نقل البضائع برسالة النقل الجوي¹. نتطرق فيما يلي إلى تذكرة السفر وبيان الأمتعة (المطلب الأول)، ثم رسالة الناقل الجوي (المطلب الثاني).

المطلب الأول: تذكرة السفر وبيان الأمتعة.

نتعرض فيما يلي إلى تذكرة السفر (الفرع الأول)، وبيان الأمتعة (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تذكرة السفر.

يقع عاتق الناقل الالتزام بتزويد الراكب بتذكرة السفر، وقد نصت المادة 01/03 من اتفاقية وارسو على ضرورة احتواء هذه التذكرة:

1_ مكان وتاريخ إصدارها وذلك بهدف تحديد مكان المكتب أو الفرع الذي أبرم عقد النقل لتحديد الاختصاص القضائي في هذه الحالة.

2_ بيان نقطة الإقلاع والوصول لتحديد الطابع الدولي للنقل ومدى خضوعه للاتفاقيات الدولية.

3_ المحطات المتفق عليها مع حق الناقل في تعديلها عند الحاجة دون أن ينال ذلك من الصفة الدولية للنقل، لأن العبرة بما تم الاتفاق عليه وليس بما تم فعلاً.

4_ اسم وعنوان الناقل المتعاقد وهي كذلك حالة من حالات الاختصاصي القضائي.

5_ تنبيه بإمكان خضوع النقل الدولي لنظام المسؤولية المحدودة حتى يتخذ الراكب ما يراه مناسباً من إجراءات كالتأمين على حياته مثلاً في مواجهة قصور الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه في الاتفاقية.

أما بروتوكول لاهاي 1955 فقد اكتفى بثلاث بيانات فقط هي: نقطة الإقلاع والوصول وبيانين يركزان على توضيح الصفة الدولية للنقل الخاضع للاتفاقية، وما يترتب على ذلك من الحدود القصوى للتعويض. ثم جاء بروتوكول جواتيمالا 1971 واحتفظ بنفس البيانات لكنه ألغى الجزاء الذي كان يترتب

¹ -طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، الطبعة الأولى، مكتبة دار الثقافة للنشر، عمان، ص 492.

على عدم تسليم تذكرة السفر أو عدم انتظامها لأنه اعتبر المسؤولية في نقل الركاب موضوعية ومحدودة بحد أقصى لا يمكن تجاوزه على الإطلاق.

أما اتفاقية موريال لسنة 1999 فقد تبنت نفس الأحكام بالنص في المادة 01/07 على أنه يمكن تسليم مستند نقل فردي أو جماعي يتضمن: -بيان نقطتي الإقلاع والوصول - بيان نقطة واحدة على الأقل من نقاط التوقف أو الرسو إذا كانت نقطة الإقلاع والوصول واقعتين في دولة واحدة. وألغت الاتفاقية الجزاء المترتب على تخلف وثيقة السفر المادة 05/03، وأجازت للناقل استخدام أية وسيلة تتولى تسجيل البيانات التي يجب أن يشتمل عليها مستند النقل لتقوم مقام تسليم تذكرة السفر (المادة 2/03). ولم يرد الالتزام يذكر بيان اسم الراكب، ولكن هذا لا يدل على أن التذكرة قابلة للتداول بل أن شروط الاتحاد الدولي للنقل الجوي أوجبت أن تكون اسمية غير قابلة للتحويل¹.

الفرع الثاني: وصل الأمتعة.

الأمتعة نوعان: يدوية ومسجلة.

أ_ الأمتعة اليدوية: هي الأشياء التي تظل تحت حراسة الراكب وفي حيازته.

ب_ الأمتعة المسجلة: هي الأشياء التي تنتقل حراستها وحيازتها إلى الناقل الجوي وتتص المادة 4/4 من اتفاقية وارسو على التزام الناقل بإصدار نسختين من استمارة الأمتعة تسلّم إحداها للراكب ويحتفظ الناقل بالثانية، ويجب أن تتضمن مكان وتاريخ الإصدار، نقطة الإقلاع ونقطة الوصول، اسم وعنوان الناقل رقم تذكرة السفر، النص على أن لا يتم تسليم الأمتعة إلا لحامل الاستمارة في مطار الوصول عدد الطرود منها ووزنها، كذلك النص على خضوع النقل للاتفاقية وفي حالة إخلال الناقل بهذه البيانات أو عدم تسليم الاستمارة فإنه لا سبيل أمامه للاستفادة لأحكام تحديد المسؤولية أو الإعفاء منها.

ثم جاء بروتوكول لاهاي 1955 واختصر هذه البيانات في: نقطة الإقلاع والوصول بيان نقطة الرسو في دولة إن كان له محل، وكذلك بيان التنبيه بالمسؤولية المحدودة. كما نص البروتوكول على جزاء يحرم الناقل من التمسك بحدود المسؤولية في حالة عدم تسليم الاستمارة أو عدم اشتغالها على التنبيه بالمسؤولية المحدودة. ليأتي بعد ذلك بروتوكول جواتيمالا لسنة 1971 ويحتفظ بوجوب ذكر البيانين الأوليين ويلغى الجزاء المترتب عن تخلف أو عدم انتظامها².

1 - محمد فريد العريني، مرجع سابق، 149.

2 - طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص 411 .

أما اتفاقية موريال في فقرتها 3 من المادة 03 فقد ألزمت الناقل بتسليم استمارة الأمتعة عن كل جزء من الأمتعة دون الإشارة إلى أي بيان ما عدا بيان التنبيه بالمسؤولية المحدودة، ورغم ذلك لم تضع جزاء الحرمان من التمسك في حالة تخلف استمارة الأمتعة.

المطلب الثاني: رسالة النقل الجوي.

نشير هنا تباعا إلى ما تحتويه رسالة النقل الجوي (الفرع الأول)، وكذا حجيتها في إثبات عقد النقل الجوي للبضائع (الفرع الثاني).

الفرع الأول: مضمون رسالة النقل الجوي.

على خلاف تذكرة السفر واستمارة الأمتعة، الأصل أن إعداد رسالة النقل الجوي من صلاحيات المرسل لكن الناقل الجوي في الواقع هو من يقوم بذلك بناء على المعلومات المتعلقة بالبضاعة التي يدي بها المرسل. وقد نصت اتفاقية وارسو على البيانات الواجب ذكرها فيها وهي: نقطتي الإقلاع والوصول، وكذلك نقطة الرسو الجوي إن كان له محل، اسم وعنوان المرسل، اسم وعنوان الناقل، اسم وعنوان المرسل إليه، طبيعة البضاعة، عدد الطرود، أرقامها وطريقة تغليفها والعلامات المميزة لها، وزن وكمية وحجم وأبعاد البضاعة، الحالة الظاهرة للبضاعة، أجرة النقل وطريقة وكيفية ومكان دفعها والشخص الذي عليه دفعها، ثمن البضاعة إن كانت محلا للإعلام للتسليم، عدد نسخ الرسالة، النص على أن النقل يخضع لنظام المسؤولية المحدودة.

وجزاء تخلف 09 البيانات الأولى أو عدم تسليم الرسالة هو إقصاء الناقل من المسؤولية المحدودة أو من الإعفاء منها.

أما بروتوكول لاهاي فكذاك خفف من هذه الشكلية (المشعر الجزائري أيضا¹) باشتراطه بيان نقطتي الإقلاع والوصول، وبيان نقطة الرسو إن كان لها محل، وبيان تنبيهه بخضوع النقل للمسؤولية المحدودة، وحدد البروتوكول الجزاء المتمثل في حرمان الناقل من الاستفادة من المسؤولية المحدودة في حالة تخلف الرسالة أو في حالة تخلف التنبيه. ثم جاء بعد ذلك بروتوكول موريال 1975 الذي اشترط بيان نقطتي الإقلاع والوصول ونقطة الرسو إن كان له محل، ووزن البضاعة. وبالنظر لكون البروتوكول أضفى على نقل البضائع المسؤولية الموضوعية ووضع حدا أقصى للتعويض لا يجوز تجاوزه على

¹ - لم يتضمن قانون الطيران المدني رقم 98-06 تلك البيانات ولكن القانون رقم 64-166 المتعلق بالخدمات الجوية قد أشار إليها في المادة 34 منه بعد أن اقتضى الأمر الرجوع إليه.

الإطلاق، فقد ألغى البروتوكول الجزء المترتب عن تخلف رسالة النقل أو البيانات الإلزامية، وهذه الأحكام قد تبنتها اتفاقية موريال 1999 في المادة 5 والمادة 9 منها.

وقد حددت الاتفاقية عدد النسخ الواجب تحريرها من طرف المرسل وهي ثلاث نسخ وفقا للمادة 07: نسخة أولى تحمل عبارة " للناقل " يوقع عليها المرسل، نسخة ثانية تحمل عبارة " المرسل إليه " يوقع عليها المرسل والمرسل إليه والناقل، ونسخة ثالثة يوقع عليها الناقل ويسلمها إلى المرسل بعد قبوله للبضاعة.

وقد نصت المادة 4/02 أنه إذا قام الناقل بتحرير وثيقة الشحن بناء على طلب المرسل فيعتبر الناقل متصرفا نيابة عن المرسل مالم يقيم الدليل على خلاف ذلك. وبالرجوع إلى المادة 04 من اتفاقية موريال 1999، يمكن إن تحل محل رسالة الشحن الجوي أية وسيلة أخرى تتضمن المعلومات المتعلقة بالنقل المطلوب القيام به شرط أن يقوم الناقل بتسليم المرسل إيصال البضاعة الذي يسمح بالتعرف إلى الإرسالية والاطلاع على المعلومات المتعلقة بها، وقد نصت المادة 9 على أن عدم احترام هذه الأحكام لا يحرم الناقل من الاستفادة من أحكام المسؤولية المحدودة.

وقد أعدّ الاتحاد الدولي IATA نموذجا لرسالة الشحن الجوي يتبنى فيها البيانات التي وضعتها الاتفاقيات الدولية.

أما عن البيانات المصرح بها فإن كان التصريح يتعلق برسالة النقل الجوي فإن مسؤولية صحة البيانات المتعلقة بالبضائع والتي يتولى تدوينها في الأصل المرسل يتحملها هو (أي المرسل)، كما يتحمل صحة البيانات التي يدلي بها إلى الناقل بالنسبة إلى إيصال البضاعة. ويتحمل المرسل المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالناقل أو أي شخص آخر يكون الناقل مسؤولا اتجاهه (دعوى مباشرة). كما يتحمل الناقل من جهته المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالمرسل أو أي شخص آخر يكون المرسل مسؤولا اتجاهه إذا ما صرح الناقل ببيانات خاطئة بشأن إيصال البضاعة (المادة 10 من اتفاقية موريال 1999).

الفرع الثاني: حجية بيانات رسالة النقل الجوي.

وطبقا للمادة 11 البيانات الواردة في الرسالة من حيث حجيتها تنقسم إلى قسمين:

1_ بيانات تتعلق بوزن البضاعة وأبعادها وتغليفها وكذلك الطرود، وهذه البيانات لها حجية نسبية تقبل إثبات العكس.

2_ بيانات تتعلق بكمية البضاعة وحجمها وحالتها، هذه البيانات ليست لها حجية ضد الناقل إلا إذا تحقق منها بحضور المرسل وتم إثبات ذلك في رسالة النقل الجوي.

ويرى الفقه أن القسم الأول من البيانات هو ما يمكن التحقق منه بسهولة لذلك لها حجية مفترضة نسبياً، أما القسم الثاني من البيانات فتتعلق بمحتوى البضاعة من كمية وحجم وحالة، فلا يحتج بها على الناقل إلا إذا تأكد من ذلك في حضور المرسل وع تدوين ذلك في الرسالة¹.

الفصل الثاني: آثار عقد النقل الجوي.

يرتب عقد النقل الجوي آثاره اتجاه طرفيه ويتعلق الأمر بالالتزامات التي يتحملها كل منهما (المبحث الأول)، إلى جانب المسؤولية التي قد تقوم على عاتق الناقل في حال إخلاله بها (المبحث الثاني).

المبحث الأول: الالتزامات المترتبة عن عقد النقل الجوي.

نميز بين الالتزامات التي يترتبها عقد نقل الأشخاص (المطلب الأول)، عن الالتزامات التي يترتبها عقد نقل البضائع (المطلب الثاني).

المطلب الأول: الالتزامات المترتبة عن عقد نقل الأشخاص.

كعقود النقل السابقة يترتب عقد نقل الأشخاص التزامات على عاتق الناقل وأخرى يتحملها المسافر نوردتها بإيجاز تفادياً للتكرار.

الفرع الأول: التزامات الناقل الجوي.

يلتزم الناقل في عقد النقل الجوي للأشخاص بما يلي:

- 1_ تزويد المسافر بتذكرة سفر منتظمة البيانات.
- 2_ التغيير المكاني للمسافر باستعمال طائرة صالحة للملاحة الجوية، فإن ألغيت الرحلة أو الحجز، كان الناقل مسؤولاً عن التأخير في النقل.
- 3_ السهر على راحة الراكب ورعايته طوال الرحلة الجوية، وإن انقطعت الرحلة وجب عليه توفير الغذاء والمبيت للمسافرين إلى غاية استئناف الرحلة.
- 4_ الالتزام بضمان سلامة المسافرين المنقولين على متن الطائرة، وهو ما سيأتي شرحه عند الحديث عن مسؤولية الناقل عن الأضرار اللاحقة بالركاب.

¹ - هاني دويدار، مرجع سابق، ص 431.

5_ الالتزام بنقل الأمتعة الشخصية للراكب و ضمان المحافظة عليها، إذ من بين ما تفرضه شروط IATA على الناقل الجوي ضرورة إرفاق الأمتعة مع نفس الطائرة التي تقل من يملكها من الركاب وفي حالة الخطأ ضرورة إرسالها مع أول طائرة متجهة إلى الوجهة التي يقصدها صاحبها¹.

الفرع الثاني: التزامات المسافر.

وفي المقابل ذلك يلتزم المسافر بدفع أجرة النقل وهو التزام لم تقرر الاتفاقيات الدولية للناقل بشأنه أي دعوى اتجاه المسافر²، وبالتالي يكون القانون الواجب التطبيق هو القانون الذي تحيل إليه قواعد الإسناد.

كما يلتزم المسافر بالامتثال لتعليمات الناقل قبل الرحلة وأثناءها ومن بينها التواجد في المواعيد المقررة قبل الإقلاع، وإلا حق للناقل المغادرة دون مسؤولية عليه.

المطلب الثاني: الالتزامات المترتبة عن نقل البضائع.

نتناول فيما يلي كل من التزامات الناقل الجوي للبضائع (الفرع الأول)، ثم التزامات كل من المرسل والمرسل إليه (الفرع الثاني).

الفرع الأول: التزامات الناقل الجوي.

بما أن محل النقل هنا هو أشياء جامدة أو سائلة أو حيوانات فإن التزامات الناقل الجوي قبل مرسلها هي:

- 1_ نقل البضاعة إلى مكان الوصول أي الالتزام بالتغيير المكاني لها.
- 2_ شحن البضاعة ورصها في جوف الطائرة على خلاف النقل البحري أين يسمى المرسل شاحنا، لأن الناقل الجوي أدرى بأمن الرحلة وتقنيات الرص والتستيف تحقيا لذلك.
- 3_ الالتزام بالمحافظة على البضاعة أثناء النقل، وهو ما سنبنيه عند شرح المسؤولية في نقل البضائع.
- 4_ الالتزام باحترام مواعيد النقل دون تأخير خاصة إذا تعرض الأمر بمواد سريعة التلف ولعل الطائرة هي أفضل وسيلة دون أن تصيبها خسارة.

¹ - عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 56 .

² - محمد فريد العري ، محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 455.

5_ الالتزام بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه المحدد في الرسالة في مطار الوصول أو في المكان المتفق عليه فضلا عن الوثائق اللازمة لعبورها من الجمارك، وهو ما يفتح الباب أمام المرسل إليه لمقاضاة الناقل بالرغم من عدم وجود رابطة مباشرة بينهما. وإذا رفض المرسل إليه استلام البضاعة التزم الناقل بإتباع تعليمات المرسل المبينة في رسالة النقل الجوي وفي حال غيابها كان له التصرف في البضاعة بعد إحضار المرسل بذلك.

الفرع الثاني: التزامات المرسل والمرسل إليه.

ويلتزم المرسل في مقابل ذلك:

1_ تسليم البضاعة إلى الناقل : والتسليم هنا ليس ركنا وإنما مجرد التزام فهو ليس عقدا عينيا¹. وحتى يتسلم الناقل البضائع لابد أن تتوفر فيه الشروط المنصوص عليها في المادة 3/03 من شروط IATA وهي:

- أن تكون البضائع غير محظور نقلها.
- إحكام إغلاق البضائع بما يتوافق مع النقل الجوي.
- إرفاق البضائع بالمستندات (رسالة النقل الجوي، ووثائق الشرطة والجمارك) المادة 16 من اتفاقية وارسو.

2_ الالتزام بدفع أجرة النقل : وقد يتحمل هذا الالتزام المرسل إليه، وللناقل الدفع بعدم التنفيذ إن لم يحصل على الأجرة من المرسل وله الحق في حبسها عند الوصول اتجاه المرسل إليه، كما له حق الامتياز عليها (حق الأولوية والتقدم). ويثبت للمرسل حق التصرف كتوجيه البضائع إلى جهة أخرى أو إرسالها إلى مرسل إليه آخر أو إرجاعها شرط أن يكون (المرسل) قد أوفى بالتزاماته وإن لم يلتزم الناقل بتلك التعليمات التي لابد أن تكون غير ضارة به أو بمرسلين آخرين التزم معهم الناقل، فمسؤوليته تكون غير محدودة في هذه الحالة لأن الاتفاقيات وقانون الطيران المدني لم يتناول المسؤولية المحددة إلا عن الهلاك أو التلف أو الضياع أو التأخير في نقل البضاعة².

¹ - فريد العريني، مرجع سابق، ص 173.

² - عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 48.

المبحث الثاني: المسؤولية في عقد النقل الجوي.

إذا ما أحل الناقل الجوي بالالتزامات التي يفرضها عليه النقل كان مسؤولاً عن الأضرار اللاحقة بالمسافرين أو البضائع، فما هي الحالات التي تقوم فيها مسؤوليته (المطلب الأول)، وكيف له أن يتخلص منها، وما هي أحكام التعويض فيها والقواعد الإجرائية المتعلقة بدعوى المسؤولية ضد الناقل الجوي (المطلب الثاني).

المطلب الأول: أحكام مسؤولية الناقل الجوي.

سجل نظام مسؤولية الناقل الجوي تطوراً ملحوظاً من حيث القواعد المنظمة له (الفرع الأول)، وقد انعكس ذلك بوضوح على حالات قيام المسؤولية (الفرع الثاني)، وكذا حالات استبعادها (الفرع الثالث).

الفرع الأول: تطور نظام مسؤولية الناقل الجوي الدولي.

وضعت اتفاقية وارسو من أجل التوفيق بين وجهات النظر المتضاربة في العائلتين اللاتينية والأنجلوسكسونية من جهة، وكذا من أجل الحرص على إحراز التوازن بين مصلحة الناقل الجوي ومصلحة مستهلك خدمة النقل الجوي من جهة ثانية.

وقد اعتبرت اتفاقية وارسو أن مسؤولية الناقل الجوي هي مسؤولية عقدية والتزام الناقل فيها هو التزام بوسيلة محله بذل العناية الضرورية لسلامة المواطنين والبضائع مع قلب عبء الإثبات وجعله على عاتق الناقل الجوي لأن الاتفاقية افترضت بمجرد حصول الضرر أن الناقل لم يبذل العناية الكافية ولهذا الأخير أن يقيم الدليل على خلاف ذلك ومعنى ذلك أن الاتفاقية تقيم المسؤولية على أساس الخطأ المفترض الذي يقبل إثبات العكس بإثبات اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر واستحالاته¹.

كما قررت الاتفاقية الحد الأقصى للتعويض ووضعت قاعدة أمرها مفادها عدم جواز اشتراط الناقل إعفاءه من المسؤولية أو التخفيف منها كوضع حد أدنى.

وبعد ذلك وتحت ضغط الو.م.أ تم إقرار موريال 1966، الذي تبني مسؤولية الموضوعية القائمة على أساس فكرة المخاطر، ولا تدفع إلا بإثبات خطأ المضرور مع رفع سقف التعويض إلى 75000 دولاراً عن كل راكب². وأمام ازدواجية المسؤولية عن المسافرين: موضوعية قائمة على أساس الضرر لا

¹ - أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص 311.

² - اتفاق مونتريال الموقعة في 4 ماي 1966 بين شركات الطيران الدولية. وشركة الخطوط الجوية الجزائرية طرف في هذا الاتفاق.

تدفع إلا بإثبات خطأ المضرور أو الحالة الصحية للراكب، فيما أبقى بروتوكول جواتيمالا 1971¹ على الطابع العقدي الخطئي للمسؤولية عن البضائع وعن التأخير القائمة على أساس الخطأ المفترض، ووضع البروتوكول حداً أقصى للتعويض لا يمكن تجاوزه على الإطلاق بالنسبة للمسافرين فقط والمحدد بمليون فرنك فرنسي قديم، عن كل مسافر ليأتي بعد ذلك بروتوكول موريال الرابع الذي دخل حيز التطبيق في عام 1998 والذي أقر المسؤولية الموضوعية في نقل البضائع والتي لا تدفع إلا بإثبات أن الضرر ناجم عن طبيعة البضاعة أو عيب ذاتي بها سوء التغليف أعمال الحرب أو النزاع المسلح أو أعمال السلطة العامة، أما عن التأخير في نقل البضائع فقد ظل خاضعاً لنظام المسؤولية الخطئية (الشخصية) ووجد إلى جانب هذا البروتوكول ثلاث بروتوكولات إضافية اهتمت بتعويض الراكب الفرنسي القديم بحقوق السحب الخاصة المعتمدة من قبل صندوق النقد الدولي ودخل البروتوكول الأول والثاني حيز التنفيذ عام 1996.²

وأمام هذا الزحم من التعديلات كان وجوباً على الدول وضع اتفاقية جديدة هي اتفاقية موريال 1999³ التي جمعت أحكامها ما رود من قواعد اتفاقية وارسو وجميع تعديلاتها ولكن بما يتماشى مع تطور النقل الجوي.

وقد اعتبرت اتفاقية موريال أن مسؤولية الناقل الجوي للركاب تعتبر ذات مستويين وطبيعتين فتعتبر في المستوى الأول المسؤولية موضوعية قائمة على أساس الضرر، متى كانت قيمة الأضرار لا تتجاوز 100 ألف حق سحب خاص في مواجهة كل راكب ولا سبيل لنفيها إلا بإثبات خطأ المضرور. فيما تعتبر المسؤولية في مستوى الثاني خطئية أو شخصية قائمة على أساس الخطأ المفترض متى كانت قيمة الأضرار تتجاوز 100 ألف حق سحب خاص ويمكن للناقل نفي الخطأ المفترض بالإثبات على أن الضرر لم ينجم عن إهماله أو فعل أو امتناع من جانبه أو بإثبات خطأ الغير.

¹ - البروتوكول المعدل لاتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو في 12 أكتوبر 1929 والمعدلة ببروتوكول لاهاي بتاريخ 28 سبتمبر 1955، الموقع في جواتيمالا سيتي في 8 مارس 1971. غير مصادق عليه من طرف الجزائر.

² - البروتوكولات الإضافية رقم 1، 2، 3، 4 المعدلة لاتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو في 12 أكتوبر 1929 والمعدلة ببروتوكول لاهاي بتاريخ 28 سبتمبر 1955، والبروتوكول الموقع عليه في جواتيمالا سيتي في 8 مارس 1971، الموقع عليها في موريال بتاريخ 25 سبتمبر 1975. البروتوكولات الإضافية غير مصادق عليها من طرف الجزائر.

³ - الاتفاقية الدولية لأجل توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، الموقعة بمونتريال بتاريخ 28 ماي 1999. الجزائر لم تصادق عليها بعد.

أما نقل البضائع فاعتبرت الاتفاقية المسؤولية اللاحقة بها موضوعية ولا مجال لنفيها إلا بإثبات إحدى الحالات الواردة في المادة 18 والتي تضمنها بروتوكول موريل 1975. وكذلك الشأن بالنسبة للمسؤولية عن الأمتعة المسجلة وهي مسؤولية موضوعية لا تنفي إلا بإثبات وجود عيب ذاتي بها أو بطبيعتها.

وبالنسبة للأضرار الناشئة عن التأخير فقد ظلت مسؤولية قائمة على أساس الخطأ المفترض الذي يقبل إثبات العكس بإقامة الناقل الدليل على اتخاذ كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو أنه استحال عليه ذلك.

أما قانون الطيران المدني الجزائري فلا يزال وفيها لاتفاقية وارسو المعدلة لبروتوكول لاهاي 1955 بدليل أن معظم أحكامه مستمدة منهما

الفرع الثاني: حالات قيام مسؤولية الناقل الجوي.

تتنوع حالات قيام مسؤولية النقل الجوي بحسب الأضرار الحاصلة فيكون هذا الأخير مسؤولاً عن تلك اللاحقة بالمسافرين وأمتعتهم أو البضائع المنقولة، وهو مسؤول أيضاً عن أضرار التأخير.

أولاً_ مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار اللاحقة بالمسافرين.

نشير بداية إلى أن قيام المسؤولية في هذه الحالة إنما ينجم عن إخلال الناقل الجوي بالالتزام بضمان السلامة اتجاه مسافريه. والمشرع الجزائري لم يشر صراحة إلى أن هذا الالتزام ولكن يمكنه استقراؤه من المادة 145 من القانون 06/98 التي تنص أن "الناقل الجوي يعتبر مسؤولاً عن الخسائر والأضرار التي يصاب بها شخص منقول..." ولكن هل هو التزام بتحقيق غاية أو التزام ببذل عناية؟ بالرجوع إلى المادة 148 من قانون الطيران المدني الجزائري يظهر أن التزام الناقل الجوي بضمان السلامة هو التزام ببذل عناية مع قلب عبء الثبات وجعله على عاتق الناقل، حيث يعتبر هذا الأخير غير مسؤول عندما يبرهن أنه اتخذ صفة كل مندوبيه الإجراءات الضرورية لتفادي الخسارة أو استحالة اتخاذهم ذلك. ومعنى ذلك أنه بمجرد الحصول ضرر يفترض الخطأ في جانب الناقل الجوي الذي له ان يثبت العكس.

وتتمثل شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي في:

- وقوع حادث ينبأ عن ارتكاب الناقل الجوي لخطأ يكتشف بدوره عن إخلاله بالالتزام بضمان السلامة وبذلك تقضي المادة 145 من ق ط م ج تا مقابلة المادة 17 من اتفاقية وارسو: يكون الناقل مسؤولاً عن

الضرر الذي يقع في حالة وفاة أو جرح أو أي أذى بدني آخر يلحق بالراكب إذا ما كان الحادث الذي تولد من الضرر قد وقع على متن الطائرة أو في أثناء أية عملية من أعمال صعود الركاب أو نزولهم.

ويعتبر الفقه حادثاً جويًا كل واقعة ناجمة عن عملية النقل الجوي ومرتبطة من حيث أصلها باستغلال الطائرة، وهو يتفق إلى حد بعيد مع نص المادة 93 من قانون الطيران المدني الواردة بالقسم الثاني من الفصل الخامس المتعلق بحوادث الطائرات وإسعافها في حالة الخطر التي تعرف الحادث بالواقعة المرتبطة باستغلال الطائرة بحدوث خلالها: اختفاء أو تحطيم الطائرة، وفاة شخص أو عدة أشخاص على متن الطائرة أو على الأرض أو إصابتهم بجروح بليغة. ويدخل في مفهوم الحادث انفجار الطائرة وارتطامها بطائرة أخرى أو سقوطها في البحر، سواء كان ناشئاً عن عطل في الطائرة أو خطأ في قيادتها، ولا يعتبر من قبيل الحادث شجار بين اثنين من المسافرين مثلاً أو انتحار شخص على متن الطائرة لأن ذلك وغن قد حدث أثناء عملية النقل، إلا أنه لم ينجم عنها ولا يعتبر متصلاً من حيث أصله بعملية الاستغلال الجوي، غير أن القضاء وفي مقدمته الأمريكي قد توسع في شرح معنى الحادث ليشمل أعمال القرصنة الجوية حتى يفتح الباب أمام المسافرين ضحايا الأعمال من مقاضاة الناقل الجوي وتحمله مسؤولية عنها¹.

- **ولابد أن يقع الحادث خلال فترة النقل الجوي** التي تبدأ بعمليات الركوب ويتوسطها التواجد على متن الطائرة وعمليات النزول منها. وإن كانت فترة التواجد على متن الطائرة لا تطرح إشكالا فإن المقصود بعمليات الركوب والنزول قد أثارت نقاشاً فقهيًا إذا رأى جانب من الفقه أنها تشمل فترة تعرض المسافرين لمخاطر الجو وتمتد هذه الفترة من لحظة مغادرة الراكب لمبنى مطار الإقلاع إلى غاية ولوجه مبنى مطار الوصول، ليتبنى القضاء اتجاهًا آخر أكثر توسعاً يرمي إلى تمديد مجال الالتزام بضمان السلامة إذ أصبح الناقل الجوي ضامناً لسلامة المسافر ليس في مرحلة تعرضه لمخاطر الجو فحسب بل كل الفترة التي يكون خلالها المسافر في عهدة الناقل الجوي أو تحت إمرته.

- **ترتب الضرر:** وقد تحددت اتفاقية وارسو 1929 عن الضرر بنصها في المادة 17 على مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تقع في حالة وفاة الراكب أو إصابته بجروح أو أي بجروح أو أي أذى بدني آخر، كما بين المشرع الجزائري ذلك في المادة 145 من ق ط م بالقول أن "الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر والأضرار التي يصاب بها شخص منقول والتي تؤدي إلى وفاته أو تسبب له جرحاً أو ضرراً شريطة أن يكون سبب... وتشمل عبارة الضرر حسب مفهوم هذه المادة أي ضرر جسمي أو عضوي أو وظيفي بما في طبك الضرر الذي يصيب المدارك العقلية".

¹ - عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000، ص 63.

وبالنسبة لضرر الموت قد يصيب عدة أشخاص ممن يعولهم الراكب الهالك، ولا خلاف في التعويض عن الأضرار المادية التي أصابتهم بسبب فقد معيهم، كما قد ينجر عن الوفاة ضرر معنوي بسبب فقد عزيزهم الراكب الهالك لذا اتفق الفقه والقضاء على التعويض عن الأضرار الأدبية المترتبة بالنسبة لأقاربه وذويه. فضلا عن هذا يتجه القضاء الأمريكي إلى إلزام الناقل الجوي بالتعويض عن الأضرار النفسية والعصبية التي تصيب الركاب جراء الحوادث الجوية بما في ذلك أعمال القرصنة الجوية بالغم من عدم النص على هذه الفئة من الأضرار في الاتفاقية¹.

ثانياً_ المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضائع والأمتعة المسجلة.

يلتزم الناقل الجوي بالمحافظة على الأشياء المنقولة سواء كانت أمتعة أو بضائع وقد أخضعها المشرع الجزائري ونظيره الدولي لنفس الحكم في نص المادة 146 من قانون الطيران المدني للمادة 18 من اتفاقية وارسو وموريال، إذ يكون الناقل بالطائرة وفقا للنصين مسؤولا عن الخسائر والأضرار الناتجة عن خسارة أو تلف أو ضياع يصيب الأمتعة المسجلة والشحن.

ويشترط لقيام مسؤولية الناقل الجوي للبضائع:

- **وقوع الفعل المولد للضرر الذي عبرت عنه اتفاقية وارسو 1929 بالحادثة أو الواقعة l'événement** التي تقع في فترة النقل الجوي إذ تنص المادة 18 من الاتفاقية المذكورة على أن يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي يقع في حالة تحطيم أو ضياع أو تلف أمتعة مسجلة أو بضائع إذا كانت الحادثة -الواقعة- التي تولد منها الضرر قد وقعت خلال النقل الجوي...". وقد اتفق الفقه على اعتبار الواقعة أوسع معنى من الحادث. والراجح فقها وقضاء أن الواقعة يقصد بها كل الأسباب الممكنة للضرر سواء كانت هذه الأسباب متصلة بعملية النقل أم غير متصلة بها. ومن أمثلة ذلك أن يعتبر الناقل الجوي مسؤولا عن الأضرار التي تتجم عن انهيار جزء من مباني المطار على البضاعة أو تعرض أمتعة مسجلة للسرقة، أو تذبذب الزهور بسبب انبعاث روائح كريهة من بضاعة أخرى محاذية.

ويجب فضلا عما سبق أن يترتب عن الواقعة ضرر يصيب البضائع أو الأمتعة المسجلة ويتجسد هذا الدور في الهلاك أو التلف أو الضياع *avaries, perte, destruction*.

وقد جمع المشرع الجزائري بين البضائع والأمتعة المسجلة في حكم واحد، باعتبار أنها تكون في حراسة الناقل الجوي وتحت سيطرته الفعلية طيلة فترة النقل الجوي. أما الأمتعة الخفيفة التي يحتفظ بها

¹ - هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2002، ص 292.

المسافر في حوزته فإن معاهدة وارسو لم تتحدث عن شروط قيام المسؤولية عنها، وكذلك فعل المشرع الجزائري في قانون الطيران المدني ولكن بالرجوع إلى المادة 72 من القانون 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية، نجد أن الناقل الجوي مسؤول أيضا عن هلاك أو تلف أو ضياع الأمتعة الخفيفة التي يحتفظ بها المسافر من لحظة الركوب على متن الطائرة إلى غاية النزول منها.

- وطبقا للمادة 146 م ق ط م ج المقابلة للمادة 18 من اتفاقية وارسو وموريل 1999 لا يكون الناقل الجوي مسؤولا عن الخسائر والأضرار الناتجة عن ضياع أو تلف أو خسارة تصيب الأمتعة المسجلة والبضائع إلا إذا كان السبب الأصلي للخسارة قد حدث في الوقت الذي كانت فيه الأمتعة المسجلة أو البضاعة تحت حراسة الناقل الجوي سواء أكان ذلك في المطار، أو على متن الطائرة، أو في أي مكان في حالة هبوط هذه الأخيرة خارج محطة جوية¹. مما يعني أن فترة نقل البضائع والأمتعة التي تقوم خلالها مسؤولية الناقل الجوي تتطلب وجود شرطين: أن تكون البضائع والأمتعة المسجلة في حراسة النقل حتى يمكن أن تتحقق المسؤولية عما يصيبها من هلاك أو ضياع أو تلف، نتيجة خطأ من جانبه أو من جانب تابعيه في المحافظة عليها وحراستها، وان تكون هذه الحراسة محققة في مجال الرحلة الجوية، حتى يتم إخضاع الناقل لنظام المسؤولية الخاص بالنقل الجوي، سواء كانت هذه الحراسة على متن الطائرة أو في مطار الطائرات أو حتى في أي مكان آخر في حالة هبوط الطائرة خارج أحد المطارات. وطبقا للفقرة الثانية من المادة 146 فإن مدة النقل الجوي لا تغطي أي نقل بري أو بحري يتم خارج المحطة الجوية، غير أنه عند إتمام مثل ذلك النقل في إطار تنفيذ عقد النقل الجوي من أجل الشحن أو التسليم أو إعادة الشحن، يفترض في كل خسارة إلا عند إثبات العكس، أنها ناتجة عن حدث وقع أثناء النقل الجوي.

ثالثا_ مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار التأخير.

الناقل الجوي مسؤول عن أضرار التأخير طبقا للمادة 147 من ق ط م ج المقابلة للمادة 19 من اتفاقية وارسو وموريل، ولكنه غير مسؤول عن الخسائر الناتجة عن التأخير عندما يثبت أنه اتخذ رفقة تابعيه كافة التدابير الضرورية لتفادي الخسائر أو استحالة اتخاذهم ذلك. مما يعني أن التزام الناقل الجوي بإيصال المسافرين والبضائع في الميعاد وعلى غرار التزامه بضمان سلامة الأشخاص والبضائع المنقولة

¹ - على عكس المشرع الدولي في الاتفاقية الجديدة لموريل لعام 1999 إذ أنه يفرق بين البضائع والأمتعة المسجلة ويجعل مسؤولية الناقل عنها مسؤولية مفترضة بينما يلزم المسافر بإثبات خطأ الناقل أو تابعيه فيما يتعلق بالضرر اللاحق بالأمتعة الخفيفة. المادة الفقرة الثانية من الاتفاقية المذكورة.

هو التزام ببذل عناية، أي ن الناقل الجوي ملزم ببذل العناية الضرورية لإتمام النقل في الميعاد المحدد وتفادي الضرر الذي قد ينشا عن التأخير في ذلك.

أما عن قيام مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار التأخير فهي:

أ_ التأخير ومعياره.

نسخ المشرع الجزائري مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير عن معاهدة وارسو 1929، ويكون بذلك قد أثار نفس الصعوبة في تحديد مفهوم التأخير ومعياره.

معيار التأخير: طبقا للمادة 147 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 يعد الناقل الجوي مسؤولا عن ضرر التأخير الذي يلحق بالمسافرين والركاب، لكن ما جعل الغموض يشوب المسألة هي الشروط العامة للنقل الجوي التي وضعها الاتحاد الدولي للناقلين الجويين IATA والمتعلقة بعدم ضمان مواعيد النقل إذ تنص المادة 09 من هذه الشروط المدرجة في وثيقة الركوب على أن: "الناقل يتعهد ببذل أقصى الجهود لنقل الركاب والأمتعة والأوقات الميينة في جدول المواعيد أو في أماكن أخرى ليست مؤكدة وهي تقريبية ولا تشكل جزءا من هذا العقد... والجدول خاضعة للتغيير دون سابق إنذار". وقد اعترف جانب من القضاء بصحة هذه الشروط، ولكن جل الأحكام والقرارات ذهبت إلى القول ببطانها بحكم تعارضها مع نص المادة 23 من اتفاقية وارسو 1929 التي تقضي ببطان كل شرط يهدف إلى الحد من المسؤولية أو إعفاء الناقل منها أو تخفيفها. لكنه تحت إلهام الاتحاد الدولي للناقلين الجويين على ضرورة مراعاة الشروط العامة التي يضعها التحاد، ورغبة في تحقيق التوازن بين مصالح مستعملي الطائرات ومصالح النقل الجوي، اتجه القضاء إلى خلق معيارين اثنين عن التأخير.

فاستعمل بداية معيار الخطأ الجسيم الذي لا يعتبر الناقل الجوي مسؤولا عن التأخير إلا إذا أقام المضرور البينة على أن التأخير هو بفعل الخطأ الجسيم للناقل، ولكن هذا المعيار لم يدم طويلا لأنه يحمل في طياته تعارضا مع المادة 23 من اتفاقية وارسو من جهة، وجهة أخرى لان اشتراط الخطأ الجسيم يتعارض بشدة مع فكرة الخطأ المفترض الوارد في المادة 19 من الاتفاقية، فالمشرع لم يتبين مبدأ تدرج الخطأ عند تقرير مسؤولية الناقل الجوي بل اعتنقه انتهاء عند تقدير مبلغ التعويض فقط. ثم اتجه القضاء إلى الأخذ بمعيار التأخير غير العادي على اعتبار أن الشروط التي يضعها الناقل الجوي تكون صحيحة إذا كان التأخير في تنفيذ العقد تأخيرا عاديا، وبالتالي يكون معنى من أي مسؤولية، أما إذا كان

التأخير غير عادي ومبالغ فيه فتكون الشروط باطلة ويكون الناقل الجوي مسؤولاً عن ذلك مسؤولية كاملة¹.

ب_ أضرار التأخير.

لا يكون الناقل مسؤولاً عن كل تأخير بل هو مسؤول عن الضرر الناجم التأخير وتتنوع هذه الأضرار بين المادية كتفويت الفرصة le gain manque التي تصيب المسافرين أو أصحاب البضاعة جراء التأخير في العقد، ولا شك أن تفويت الفرصة يعتبر ضرراً محققاً طالما بإمكان المضرور إثبات الضرر وجدية وحقيقة الفرصة الضائعة، فإن كانت الفرصة في حد ذاتها أمراً غير محقق فإن تفويت الفرصة يعتبر محققاً بحق، ومظاهر تفويت الفرصة عديدة، فقد قضت المحاكم بأن الناقل مسؤول عن الضرر بسبب عدم وصول المسافر في الميعاد مما فوت عليه فرصة اشتراك في الحفل الافتتاحي لحفل علمي، لأجل استلام جائزة مالية كبيرة تقديراً لخبراته، وعدم وصول أحد المشروعات الهندسية المتضمنة للرسومات المتعلقة بإعادة تصميم مدينة في الميعاد المتفق عليه مما أدى إلى استبعاد صاحبها من الاشتراك في المسابقة الدولية التي أقيمت لذلك الغرض. أما الأضرار المعنوية فإن انزعاجها بسيطاً من التأخير يمكن أن يشكل ضرراً معنوياً، كالتأخير في نقل جثة جزائري بفرنسا مما أدى إلى حرمان أهله من أداء مراسيم الجنازة، والتأخير في إيصال زوجين بسبب رسو جوي لمدة يومين أدى إلى انزعاجهما.

الفرع الثالث: حالات استبعاد مسؤولية الناقل الجوي.

تنتفي مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لقانون الطيران المدني اتفاقية وارسو في الحالات التالية:

أولاً_ إثبات انتفاء الخطأ.

رأينا أن أساس مسؤولية الناقل الجوي هو الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس ويؤكد ذلك ما قضت به المادة 148 من ق ط م ج المقابلة للمادة 20 من اتفاقية وارسو بأن الناقل الجوي لا يكون مسؤولاً عندما يبرهن أنه اتخذ صحة كل مندوبيه الإجراءات الضرورية لتفادي الخسارة أو استحالة اتخاذهم ذلك.

أ_ وبشأن إثبات اتخاذ التدابير الضرورية: يرى جانب من الفقه أن المقصود بها إقامة الناقل الدليل الإيجابي فقط على انتفاء الخطأ، وذلك من خلال إثبات اتخاذه للتدابير المعقولة فهو ليس مطالباً بإثبات سبب الحادث ولا أن هذا السبب لا يرجع إلى خطئه. ويترتب على ذلك أساساً إعفاء الناقل من

¹ - عبد الستار التليلي، مرجع سابق، ص75.

المسؤولية في الحالات التي يظل فيها سبب الحادث مجهولاً، طالما أنه أقام الدليل على أنه كان من نعم الناقل الحريص قبل وأثناء الرحلة الجوية¹. وتتمثل التدابير المعقولة التي يثبت الناقل اتخاذها، في وضعه في خدمة الرحلة الجوية طائرة كانت محلاً دائماً للكشف التقني الدقيق والمتواصل، وكانت وقت بدء الرحلة في حالة صالحة للطيران، وعليها طاقم تتوافر لأفراده الشهادات والأهلية المطلوبة، وأنه استيقن من حالة الجو، وأنه هو وتابعوه قد استمروا في اتخاذ التدابير بعد الإقلاع وأثناء التحليق، وغير ذلك من التدابير التي تراها محكمة الموضوع ضرورية.

فيما يرى فقه آخر أنه يجب على الناقل في سبيل التخلص من المسؤولية أن يجتمع الشرطان التاليان: الأول إثبات سبب الحادث الذي نشأ عن الضرر، والثاني إثبات أن هذا السبب لا يرجع إلى خطأ الناقل وذلك من خلال إقامة الدليل على أنه هو وتابعوه قد اتخذوا إزاءه كافة التدابير المعقولة لتفادي وقوعه. فإذا ما توفر هذان الشرطان بعد إثباتهما من طرف الناقل، انتفت مسؤولية هذا الأخير وهو ما يعرف بإثبات الدليل السلبي. وبالنتيجة يكون الناقل مسؤولاً عن كافة الحالات التي يظل فيها السبب الذي أدى إلى وقوع الحادث مجهولاً. ويبدو أن هذا الاتجاه هو ما هو مستقر عليه حالياً إذ دائماً ما تتكفل لجان التحقيق في الحوادث الجوية بالبحث عن أسباب الحادث وظروفه لمعرفة مدى إسهام الناقل الجوي في وقوعها من عدمه².

ب_ أما بشأن استحالة اتخاذ التدابير الضرورية فلا شك أنها تعتبر من قبيل القوة القاهرة، والقوة القاهرة سبب عام من أسباب دفع المسؤولية. ويكاد يجمع الفقه على أن القوة القاهرة هي كل حادث خارجي لا يمكن توقعه ولا دفعه، يؤدي إلى حدوث ضرر. ولعل هذا المفهوم ينطبق على القوة القاهرة في النقل الجوي، فهي كل حادث ليس للناقل الجوي يد في حدوثه، لا يمكنه توقعه ولا دفعه.

ونشير بشأن الدفع المتعلق بإثبات اتخاذ التدابير الضرورية واستحالة اتخاذها أنه أصبح قاصراً في ظل اتفاقية موريال 1999 على حالة المسؤولية عن التأخير فقط دون حالات المسؤولية الأخرى، مع العلم أن الاتفاقية المذكورة قد استحدثت دفعا جديداً في شأن المستوى الثاني للمسؤولية الخطيئة عن الأضرار اللاحقة بالمسافرين يتيح للناقل إثبات عدم ارتكاب فعل أو امتناع أو إهمال من جانبه أو من جانب تابعيه وكلائه حتى ينفي الخطأ نفسه³.

¹ - A. SERIAUX, La faute du transporteur, Economica, Marseille, 1982. P. 35.

² - عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، دار الفكر والقانون، مصر، بدون سنة نشر، ص 105.

³ - المادة 20 من اتفاقية موريال 1999.

ثانياً_ خطأ المضرور والعيب الذاتي في البضاعة.

1_ خطأ المضرور.

تقضي المادة 149 من ق ط م ج المقابلة للمادة 21 من اتفاقية وارسو ولم يتضمن قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98، مفهوماً لخطأ المضرور ضمن نصوصه، مما يجعلنا نستعين بالقواعد العامة في القانون المدني. ويقصد بالمضرور في نقل الركاب المسافر نفسه بينما يقصد به في نقل البضائع كل من المرسل أو المرسل إليه، مادام يحق لأي منهما رفع دعوى المسؤولية التعاقدية على الناقل الجوي. ويمتد مفهوم المضرور إلى تابعي المرسل أو المرسل إليه، إذ يمكن لأخطائهم أن تستغرق خطأ الناقل الجوي أو تساهم معه في إحداث الضرر، ويستغرق خطأ المضرور خطأ الناقل إن وجد إذا كان الخطأ متعمداً من جانب الضحية.

والجدير بالذكر أن هذا الدفع المتعلق بخطأ المضرور أضحى في ظل اتفاقية موريال بسبب الإعفاء الوحيد بشأن المستوى الأول للمسؤولية الموضوعية للناقل الجوي عن الأضرار اللاحقة بالمسافرين¹. كما يعتبر في الآن نفسه سبباً عاماً في كل حالات المسؤولية الأخرى.

2_ العيب الذاتي في البضاعة أو الأمتعة.

لا يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن نقل الأمتعة والشحن، إذا برهن أن الخسارة ناتجة عن عيب في البضاعة ذاتها². ويقع عبئ الإثبات على عاتق الناقل، الذي ليس عليه إثبات أن البضاعة كانت معيبة في حد ذاتها وأن ذلك هو السبب في هلاكها قط، بل عليه أن يثبت أنه لم يكن في استطاعته الحيلولة دون وقوع التلف بما يملكه من وسائل، ثم أنه بذل مجهود الناقل الحريص لحصر الضرر في أقل نطاق ممكن حتى يقلل من الخسائر. فيعد الناقل مسؤولاً إذا مهد بفعله الخاطئ الفرصة لظهور العيب الذاتي في البضاعة، سواء كان العيب ظاهراً أو خفياً.

ونشير في هذا الصدد إلى أن المسؤولية في نقل البضائع أضحى في ظل اتفاقية موريال 1999 مسؤولية موضوعية ليس للناقل لأن يتخلص منها إلا بإثبات حالات محددة حصراً تتمثل في العيب الذاتي في البضاعة، النزاعات المسلحة والاضطرابات، أعمال السلطة وسوء التخليف، فيما احتفظت الاتفاقية المذكورة بالعيب الذاتي كسبب لدفع المسؤولية عن الأمتعة المسجلة المتضررة (المادتان 2/17 و 1/182 من اتفاقية موريال 1999).

¹ - المادتين 18 و 20 من اتفاقية موريال لعام 1999.

² - المادة 1/148 من قانون الطيران المدني رقم 06-98، ولا مقابل لهما في اتفاقية وارسو 1929. لكن بروتوكول لاهاي 1955 قد أجاز للناقل اشتراط إعفائه من أضرار العيب الذاتي للبضاعة.

المطلب الثاني: أحكام التعويض.

نتناول في هذا المطلب المسؤولية المحدودة التي تعد المبدأ (الفرع الأول)، والمسؤولية غير المحدودة أي التعويض على قدر الضرر الذي يعد استثناء (الفرع الثاني).

الفرع الأول: المسؤولية المحدودة أو الحد الأقصى للتعويض.

نتعرض لبيان هذا النظام أهم الدوافع التي أملت تبني مبدأ المسؤولية المحدودة، ثم نوجز الحدود القصوى للتعويضات في كل حالة من حالات المسؤولية.

أولاً_ مبررات تحديد المسؤولية.

- شدة المخاطر وجسامة الأضرار التي قد تتجم عن الكوارث الجوية من شأنه أن يجعل الناقل يلتزم بتعويضات ضخمة مما يهدد استقرار مرفق النقل الجوي وتطوره ديمومته.

- إن كفاءة استمرار الاستغلال الجوي وتطوره الاقتصادي مرتبط بمدى إمكانية التأمين ضد المخاطر التي يتعرض لها هذا الاستغلال، لذلك تعد المسؤولية الحافز والعامل الرئيسي وراء إقبال شركات التأمين على سوق التأمين الجوي وبخاصة التأمين من مسؤولية الناقل الجوي الذي يؤدي دورا بالغا في استمرارية هذا القطاع الحيوي.

ثانياً_ مبالغ الحدود القصوى للتعويض.

عرفت مبالغ التعويض تطورا تصاعديا بالنظر على لانحصار مخاطر الجو من جهة وتدني قيمة مبالغ التعويض من جهة ثانية، وذلك على النحو التالي:

- حددت اتفاقية وارسو 1929 في المادة 22 منها الحد الأقصى للتعويض عن كل حالة من حالات مسؤولية الناقل الجوي. فإذا تعلق الأمر بنقل الركاب تكون المسؤولية اتجاه كل راكب محدودة ب 125 ألف فرنك، أما فيما يتعلق بنقل الأمتعة المسجلة والبضائع فحددت الفقرة الثانية من المادة المذكورة التعويض الذي يلتزم الناقل ب: 250 فرنك عن كل كيلوغرام. أما فيما يخص الأشياء التي يحتفظ بها الركاب كالحقائب، فقد قررت الاتفاقية في الفقرة الثالثة من المادة المذكورة تحديد مسؤولية الناقل بمبلغ 5000 فرنك فرنسي لكل راكب، أما أضرار التأخير فلم تشر الاتفاقية إلى حدود التعويض عنها.

- ثم جاء بروتوكول لاهاي 1955 الذي لم يعدل الحد الأقصى للتعويض إلا فيما يتعلق بمسؤولية الناقل في نقل المسافرين دون الحالات الأخرى، فقرر مضاعفة الحد الأقصى في مجال نقل الركاب إلى 250 فرنك. الفرنك الذي تحدثت عنه اتفاقية وارسو 1929، وبروتوكول لاهاي 1955 هو الفرنك الذهبي

بونكاريه franc or Poincaré الذي يشمل على 65.5 ميلي غرام من الذهب عيار 900 في الألف. ويكون هذا الفرنك قابلا للتحويل إلى كل عملة وطنية في أرقام صحيحة، وتحويله إلى عملات وطنية بخلاف العملة الذهبية في حالة رفع دعوى قضائية، يكون وفقا لسعر الذهب لهذه العملات يوم صدور الحكم¹.

- ثم تقرر مراجعة حدود المسؤولية إزاء الركاب في بروتوكول جواتيمالا الذي جعل الحد الأقصى للتعويض عن أضرار التأخير في نقل الركاب فجعله 62500 فرنك لكل مسافر².

أما بالنسبة للحد الأقصى للتعويض عن الأضرار الناجمة عن فقد أو تحطيم أو تأخير الأمتعة سواء الخفيفة منها أو المسجلة، فحدد مبلغ 15.000 فرنك. بينما ظل الحد الأقصى بالنسبة لنقل البضائع محددًا بمبلغ 250 فرنك عن الكيلو غرام³.

وبغية إحلال ما يعرف بحقوق السحب الخاصة D.T.S محل الفرنك الذهبي كأساس لحساب قسمة التعويض، تم عقد أربع بروتوكولات إضافية في 1975/09/25 بموريل.

- فالبروتوكول الإضافي الأول المعدل لاتفاقية وارسو 1929 جعل الحد الأقصى بالنسبة لنقل الركاب، الأمتعة والبضاعة والأمتعة الخفيفة على التوالي 8300، 17، 332، حق سحب خاص (المادة 02 من البروتوكول رقم 01).

- البروتوكول الإضافي الثاني المعدل لاتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955، يكون الحد الأقصى في ظلّه على التوالي أيضا 16600، 17، 332، حق سحب خاص (المادة 02 من البروتوكول رقم 02).

- البروتوكول الإضافي الثالث المعدل لاتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 وبروتوكول جواتيمالا سيتي 1971، فالحدود القصوى التي وضعها هي على التوالي أيضا 100.00 حق سحب خاص عن المسافرين، و4.150 عن التأخير في إيصاله و1.000 عن نقل الأمتعة المسجلة وغير المسجلة، و17 حق سحب خاص في نقل البضائع (المادة 02 من البروتوكول رقم 03).

- وأخيرا جاءت اتفاقية موريل 1999 الحدود القصوى للتعويضات وفقا للمادتين 21 و22 من الاتفاقية على الشكل التالي:

¹ - ثروت علي عبد الرحيم، القانون البحري والجوي، جامعة الأزهر، القاهرة، 2006، ص 93.

² - طبقا للمادة 1/8 المعدلة لنص المادة 22 من اتفاقية وارسو 1929.

³ - طبقا للفقرة "ج" من المادة 1/8 والمادة 2/8 من بروتوكول جواتيمالا لعام 1971.

* فيما يتعلق بنقل الركاب أصبحت مسؤولية الناقل الجوي غير محدودة بأي حد من الحدود القصوى، ويعتبر ذلك موطن من مواطن التجديد في الاتفاقية، ولكن لا بد من التمييز بين مستويين:

- المستوى الأول: إذا كانت قيمة الأضرار أقل من 100.00 حق سحب خاص، فإن مسؤولية الناقل تكون مفترضة تقبل النفي بإثبات خطأ الغير أو أن الضرر لم ينشأ عن إهمال من جانبه أو من جانب تابعيه.

* أما فيما يتعلق بالمسؤولية في نقل البضائع والأمتعة المسجلة وغير المسجلة وعن أضرار التأخير أيضاً، فبقيت نفسها الحدود التي وضعها بروتوكول موريال الإضافي الثالث لعام 1975 السابق الإشارة إليه، وظلت وحدة القياس هي حقوق السحب الخاصة في تحديد التعويض.

والمبالغ المبينة في هذه الاتفاقية تشير إلى حقوق السحب الخاصة التي وضعها صندوق النقد الدولي FMI والاعتماد عليها كوحدة قياس للحدود القصوى للتعويضات، يكون بين الدول الأعضاء في الصندوق، أما بالنسبة للدول غير الأعضاء فيه فيحسب التعويض على أساس الفرنك الذهب المكون من 65.5 ميلي غرام من الذهب عيار 900 من الألف ذهباً خالصاً.

ونشير في هذا الصدد إلى أن المشرع الجزائري لازال يتبنى الحدود القصوى للتعويض التي تم تقريرها في بروتوكول لاهاي 1955 وهذا طبقاً للمادة 150 من ق ط م.

الفرع الثاني: المسؤولية غير المحدودة

يقصى الناقل الجوي من الاستفادة من نظام المسؤولية المحدودة في الحالات القانونية وأخرى اتفاقية التالية:

أولاً_ الحالات القانونية.

أ_ تخلف وثائق النقل أو بياناتها الإلزامية:

ويحرم الناقل الجوي من الاستفادة من أحكام الاتفاقية التي تعفيه أو تحد من مسؤوليته في الحالات التالية:

- إذا قبل الناقل الجوي مسافراً دون تزويده بتذكرة السفر (المادة 2/3 من الاتفاقية)

- 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 الاتفاقية (المادة 4/4 من الاتفاقية).

- إذا قبل الناقل الجوي بضاعة بدون تحرير رسالة النقل الجوي أو دون تضمينها في حالة إصدارها عشرة (10) بيانات إلزامية من أصل 17 التي حددتها المادة 08 (وقد أشرنا إليها في وثائق إثبات النقل الجوي).

ثم جاء بروتوكول لاهاي ووجد بين وثائق النقل الجوي من حيث البيانات الواجب توافرها فيها وقصرها على ثلاث بيانات فقط من بينها تنبيه مستعمل الطائرة إلى أن النقل يخضع لاتفاقية وارسو التي تحدد بوجه عام مسؤولية الناقل إزاء الركاب والشاحنين (المواد 1/3، 2/4 و 6 من بروتوكول لاهاي 1955). كما سوى البروتوكول من حيث الجزاء وحصره في حالتين اثنتين هما: عدم تسليم وثيقة النقل أصلا سواء كانت تذكرة سفر أو بيان للأمتعة أو خطاب النقل الجوي وعدم تضمين الناقل في الوثائق المذكورة تنبيها بخضوع النقل لنظام المسؤولية المحدودة المقررة في الاتفاقية.

ونشير إلى أن تخلف وثائق النقل أو عدم انتظامها ولو لم تشمل على بيان خضوع النقل للمسؤولية المحدودة، لم يعد سببا لتشديد مسؤولية الناقل الجوي سواء تعلق الأمر بنقل الأشخاص أو البضائع، وذلك طبقا للمواد 3/5 و 9 من اتفاقية موريال لعام 1999.

أما بشأن قانون الطيران المدني الجزائري فقد أقصى الناقل من الاستفادة من الأحكام التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها بالنسبة لنقل المسافرين فقط في حالة عدم وجود تذكرة السفر أو بيان الأمتعة (ما لم يتم تسجيلها على وثيقة الركوب)، أما بالنسبة لنقل البضائع ففي حالة عدم وجود رسالة النقل الجوي وكذلك عدم اشتغالها على البيانات اللازمة كوزن البضاعة وحجمها وعدد الطرود... إلخ (المواد 132 134 137)

ب_ الغش والخطأ المعادل له.

في اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكول لاهاي 1955 واتفاقية موريال 1999: نصت المادة 25 من اتفاقية وارسو على أنه "ليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها إذا كان الضرر قد تولد عن غش أو خطأ يراه قانون المحكمة المعروض عليها النزاع معادلا للغش، وكذلك يحرم الناقل من هذا الحق إذ أحدث الضرر في نفس الظروف أحد تابعيه أثناء تأديته لوظيفته".

إن عبارة الغش والخطأ المعادل له قد أثارت صعوبات شديدة في تحديد مفهومها أو المقصود منها. ويرجع ذلك أصلاً إلى إحالة الاتفاقية إلى قانون المحكمة المعروض عليها النزاع في شأن تحديد الخطأ المعادل للغش والخطأ الجسيم أو غير المغتفر المعادل له وبين العائلة الأنجلوسكسونية التي تعرف فكرة الخطأ الإرادي.

وحسباً لهذا الاختلاف الذي أدى إلى تباين الأحكام القضائية جاء نص المادة 13 من بروتوكول لاهاي 1955 والمعدلة للمادة 25 من الاتفاقية الأصلية بمعنى دقيق للغش الخطأ المعادل له بالقول: "لا تسري الحدود المذكورة في المادة 22 إذ ثبت أن الضرر يرجع إلى فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه قد تم إما بقصد إحداث الضرر وإما برعونة ووعي باحتمال نشوب ضرر، فإذا وقع الفعل أو الامتناع من جانب التابعين فيجب كذلك إقامة الدليل على أنهم تصرفوا في نطاق تأدية وظيفتهم"¹.

وتجدر الإشارة إلى أن اتفاقية موبال الجديدة عام 1999 قد احتفظت بنفس نص التعديل الذي جاء به بروتوكول لاهاي 1955، لكنها تقصره على حالات المسؤولية في نقل الأمتعة وعن أضرار التأخير فقط².

أما قانون الطيران المدني رقم 06-98: فقد نص على أن "لا تسري حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذا القانون إذ ثبت أن الخسارة ناتجة عن غش أو خطأ يقدر أنه معادل للغش الذي ارتكبه الناقل أو مندوبيه خلال ممارسة وظيفتهم". وكان الأجدى بالمشروع الجزائري أن يتبنى مفهوم الخطأ الموصوف الذي وضعه بروتوكول لاهاي³.

ثانياً_ الحالات الاتفاقية.

طبقاً للمادة 1/77 من قانون الخدمات الجوية المقابلة للمادة 1/22 من اتفاقية وارسو يجوز للراكب بناء على اتفاق خاص مع الناقل أن يحدد مبلغاً أكبر للمسؤولية، فيمكن الاتفاق على أن تكون مسؤولية الناقل الجوي غير محدودة في جميع الأحوال أو في أحوال معينة، كالاتفاق على إطلاق المسؤولية في حالة الوفاة وحدها مع بقاء مسؤولية الناقل الجوي محدودة في حالات أخرى⁴.

أما بالنسبة لنقل البضائع كما هو الشأن في النقل البحري، فهناك ما يعرف بالتصريح بالقيمة أو هو التصرف الذي يقوم المرسل من خلاله بإعلام الناقل بقيمة البضاعة، بهدف الحصول على التعويض

¹ - هاني دويدار، مرجع سابق، ص 336.

² - المادة 2/1/225 من اتفاقية موبال 1999.

³ - المادة 151 من قانون الطيران المدني.

⁴ - محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 152.

الكامل في حالة وقوع الضرر وحتى يكون الناقل الجوي ملزماً بالتعويض في حدود القيمة المعلنة من طرف المرسل لابد من أن يتم إعلان القيمة عند تسليم البضائع أو الأمتعة إلى الناقل الجوي.

المطلب الثالث: دعوى مسؤولية الناقل الجوي.

نشير بداية إلى أن أطراف دعوى مسؤولية الناقل الجوي هما هذا الأخير من جهة والمسافر أو خلفه فقي نقل الركاب، أو المرسل إليه في نقل البضائع من جهة أخرى. ومع ذلك قد يتواجد إلى جانب الناقل الجهوي ناقلون آخرون ينفذون عقد النقل بشكل متتابع فيحوز جميعهم صفة الناقل المتعاقد ولكن لا يسأل منهم إلا من قد وقع الحادث خلال مرحلة تنفيذه عقد النقل أو من تولى مسؤولية الرحلة بأكملها. أما بالنسبة لنقل البضائع فللمرسل حق الرجوع على الناقل الأول وللمرسل إليه حق الرجوع على الناقل الأخير. كما يحق للطرف المتضرر الرجوع على الناقل الذي وقعت الخسارة أثناء مرحلة النقل التي تولاها مع العلم أن مسؤولية الناقلين المتتابعين تضامنية هنا¹.

وبيان أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي يستدعي التعرض لقواعد الاختصاص القضائي وكذا الآجال المتاحة للممارسة هذه الدعوى.

الفرع الأول: المحكمة المختصة بنظر الدعوى.

قضت الفقرة الأولى من المادة 28 من اتفاقية وارسو بأنه للمدعي أن يقيم دعوى المسؤولية في إقليم أحد الأطراف المتعاقدة وفقاً لما يختاره، إما أمام محكمة موطن الناقل أو محكمة المركز الرئيسي لنشاطهن أو محكمة الجهة التي يكون له فيها منشأة تولت عنه إبرام العقد بمعرفتها، وإما أمام محكمة جهة الوصول.

وقانون المحكمة المعروض عليها النزاع هو الذي ينظم إجراءات التقاضي ويحدد أيضاً أثر خطأ المضرور على المسؤولية الناقل الجوي بالإعفاء أو التخفيف، ويبين كذلك قواعد احتساب مدة سقوط الدعوى.

هذا ولم تأت التعديلات المتعاقبة لاتفاقية وارسو لعام 1929 بالشيء الجديد في هذا الشأن، إلا أن اتفاقية موريال لعام 1999 قد استحدثت اختصاصاً جديداً بالإضافة إلى الاختصاصات التقليدية المنصوص عليها في المادة 28 من اتفاقية وارسو. فقد نصت المادة 2/33 من اتفاقية موريال لعام 1999 على أنه "فيما يتعلق بالضرر الناتج عن الوفاة أو الأذى البدني اللاحق بالراكب، ترفع دعوى

¹ - المادة 153 من قانون الطيران المدني.

المسؤولية إما أمام المحاكم السابقة ذكرها أو أمام محكمة الدولة التي تعد طرفا في المعاهدة، والتي يكون للراكب فيها محل لإقامة رئيسي ودائم وقت وقوع الحادث".

أما عن قانون الطيران المدني الجزائري فقد أشارت المادة 155 من إي نفس المحاكم التي شار إليها اتفاقية وارسو ماعدا محكمة جهة الوصول وهو ما من شأنه حرمان مستعملي الطائرة وخاصة المرسل إليه من رفع دعواه أمام هذه المحكمة.

الفرع الثاني: المواعيد والأجال المتعلقة بدعوى المسؤولية.

نميز بين مواعيد الاحتجاج وتقدم دعوى المسؤولية

أولاً_ مواعيد الاحتجاج.

وفقا لنص المادة 26 في فقرته الثانية من اتفاقية وارسو يفرض على عاتق المدعي تسجيل احتجاجه في حالة التلف بالنسبة للبضاعة في ظرف سبعة أيام وبالنسبة للأمتعة 3 أيام من تاريخ تسليمها، وفي حالة التأخير في نقلها فللمدعي مهلة 14 يوما. ويترتب على الإخلال بهذا الالتزام جزاء عدم قبول دعوى المسؤولية المرفوعة على الناقل الجوي. ولا مجال للدفع بعد قبول الدعوى في حالة هلاك البضاعة أو الأمتعة ولا في مجال نقل الركاب. وقد عدل بروتوكول لاهاي 1955 هذه المواعيد وجعلها سبعة أيام في حالة تلف الأمتعة وأربعة عشر يوما في حالة تلف البضاعة وواحد وعشرين يوما في حالة التأخير¹.

أما قانون الطيران المدني الجزائري فقد وسع من نطاق هذا الاحتجاج طبقا للمادة 2/152 ليشمل حالات التلف، الضياع، التأخير في نقل الأمتعة والبضائع وقد أخذ بالمواعيد المقررة في الاتفاقية دون تلك التي جاء بها بروتوكول لاهاي واستحدث القانون المذكور موعدا جديدا يتعلق بالتأخير في نقل الركاب لا يمكن أن يتعدى الشهر ابتداء من التاريخ المفترض للوصول².

ثانياً_ أجل رفع الدعوى.

نصت المادة 29 من اتفاقية وارسو 1929 المقابلة للمادة 35 من اتفاقية موبيل 1999 على وجوب رفع دعوى المسؤولية خلال سنتين اعتبارا مكن تاريخ بلوغ الطائرة جهة الوصول، أو من اليوم الذي كان يتعين وصول الطائرة فيه، أو من تاريخ إيقاف النقل وإلا سقط الحق في رفع الدعوى، ويعين قانون المحكمة المعروض عليها النزاع طريقة احتساب المدة المذكورة.

¹ - هاني دويدار، مرجع سابق، ص 456.

² - طبقا للمادة 2/15 من بروتوكول لاهاي 1955، وقد احتفظت اتفاقية موبيل 1999 بنفس المواعيد في مادتها 31.

ونفس الأجل (سنتان) أخذ به قانون الطيران المدني الجزائري لرفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي، غير أن المشرع في هذا القانون استعمل عبارة التقادم بدلا عن السقوط العبارة التي تم توظيفها في كل من اتفاقية وارسو وموريل، وهو ما يترتب عنه اختلاف بين القانون المذكور أعلاه والاتفاقيات في الأخذ بأحكام الوقف والانقطاع من عدم ذلك.

قائمة المراجع:

- ابراهيم الدسوقي أبو الليل، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1980.
- أحمد محمود حسني، النقل البحري الدولي للبضائع والحوادث البحرية طبقاً لمعاهدات بروكسل وتعديلاتها، مطبعة الأطلس، القاهرة، 1981.
- المعتصم بالله الغرياني، العقود التجارية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2001.
- إيمان فتحي حسن الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري في التشريع الوطني والاتفاقيات الدولية- دراسة مقارنة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2009.
- بوكعبان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار العرب للنشر والتوزيع، 2002.
- ثروت علي عبد الرحيم، القانون البحري والجوي، جامعة الأزهر، القاهرة، 2006.
- حمد الله محمد حمد الله، النظام القانوني لإيجار الطائرة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000.
- حمد فريد العريني، محمد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان.
- دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي والدولي، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد، 2010/2009.
- سخري بوبكر، القانون البحري، الأمر رقم: 76-80 المنقح والمعدل بالقانون رقم 98-05 مدعم بالاجتهادات القضائية للمحكمة العليا، دار هومة، الجزائر.
- سمير جميل حسين الفتلاوي، العقود التجارية الجزائرية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2001.
- سوزان علي حسن، عقد نقل البضاعة بالحاويات، النقل أحادي الوساطة والنقل الدولي متعدد الوسائط، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية.
- سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2003.
- صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، الوجيز في مبادئ القانون البحري دراسة تحليلية موازنة لقوانين التجارة البحرية في الاردن وسويا ولبنان والجزائر، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الاردن، 1996.
- طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2007.
- طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، الطبعة الأولى، مكتبة دار الثقافة للنشر، عمان.
- عبد الرزاق السنهوري، نظرية العقد، ج1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 1998.

- عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، دار الفكر والقانون، مصر، بدون سنة نشر.
- عبد الحكم محمد عثمان، التكنولوجيا الحديثة في ميدان النقل وأثرها على تعريف السفينة والطائرة، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، جامعة عين شمس، العدد 1 و2، 1985.
- عبد الفضيل محمد أحمد، العقود التجارية، دار الفكر والقانون، 2010.
- عبد الحميد الشواربي، التعليق الموضوعي على القانون المدني: الكتاب الثاني مصادر الالتزام، ج1، منشأة المعارف الإسكندرية.
- عدلي أمير خالد، قواعد وأحكام عقد النقل البحري في ضوء قانون التجارة البحرية والمعاهدات والبروتوكولات الدولية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2006.
- عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000.
- عز الديناصوري، عبد الحميد الشواربي، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1996.
- عزيز العكيلي، الوجيز في القانون التجاري، ط1، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع، عمان، 2000.
- علي البارودي، هاني محمد دويدار، القانون البحري، الدار الجامعية للنشر والطباعة، القاهرة.
- علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، الإسكندرية، 1992.
- علي حسن يونس، عقد النقل، دار الفكر العربي، القاهرة، 1965.
- علي علي سليمان، دراسات من المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1994، ص197.
- غسان الرضي، مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2008.
- فوزي محمد سامي، شرح القانون التجاري، ج1، ط1، دار المكتبة التربوية، بيروت، 1997.
- فرج السيد سليمان، قانون الطيران المدني، شركة الطوبجي للطباعة، مصر، بدون سنة.
- كمال حمدي، اتفاقية الامم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978 قواعد هامبورغ، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1997.
- كمال حمدي، القانون البحري: السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، استغلال السفينة، إيجار السفينة، نقل البضائع والأشخاص، منشأة المعارف، القاهرة، 2007.
- مجيد حميد العنكبي، قانون النقل العراقي، منشورات البحوث القانونية، بغداد، 1984.

- محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني، النظرية العامة للالتزامات، ط 4، دار الهدى، الجزائر، 2009.
- محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 08 لسنة 1990 (دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورج)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1995.
- محمد كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، مطبعة الأطلس، القاهرة، 1983.
- محمد البراز، حماية البيئة البحرية دراسة في القانون الدولي، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2006.
- محمد بهجت، عبد الله فليد، العقود البحرية "إيجار السفينة-النقل البحري-البيوع البحرية-التأمين البحري"، ط1، دار النهضة العربية للطبع والنشر والتوزيع، القاهرة، 1996.
- محمد فريد العريني، هاني دويدار، قانون الطيران التجاري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقيات الدولية، دار النهضة العربية، مصر، 1995.
- محمد فريد العريني، القانون الجوي: النقل الجوي الداخلي والدولي، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2004.
- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الموجز في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007.
- محمود مختار أحمد بري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1999.
- محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، ط4، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993.
- محمود مختار بريري، عمر فؤاد عمر، القانون الجوي، دار النهضة العربية، مصر، 2003.
- محي الدين إسماعيل علم الدين، القانون الجوي، مطبعة PUMA، الرباط، 1980.
- مختار رحمانى محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، د.ط، دار هومه للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2003.
- مصطفى كمال طه، العقود التجارية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005.
- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري - دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006.
- مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، القاهرة، 2000.
- مصطفى البنداري سيد أحمد، الوجيز في القانون الجوي، بدون دار نشر، المنصورة (مصر)، 1995.
- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة الاسكندرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2001.

- هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2002.

النصوص القانونية.

-الاتفاقية الدولية لأجل توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو في 12 أكتوبر 1929، والمعدلة بالبروتوكول الموقع بلاهاي في 28 سبتمبر 1955، والمصادق عليهما من طرف الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 64-74 المؤرخ في 2 مارس 1964.ج.ر. رقم 26 سنة 1964.

- الاتفاقية الدولية المتممة لاتفاقية وارسو سنة 1929 لأجل توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي المنفذ من قبل شخص آخر غير الناقل المتعاقد، الموقع عليها بجوادالاخارا في 18 سبتمبر 1961، المصادق عليها من طرف الجزائر بمقتضى الأمر رقم 56-267 المؤرخ في 25 أكتوبر 1965. ج.ر، رقم 104 سنة 1965.

-معاهدة بروكسل الموقعة في تاريخ 29 ابريل 1961م الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب بطريق البحر، انضمت اليها الجزائر بموجب الأمر رقم 73-02 المؤرخ في 05 يناير 1973، ج.ر، ع 09، 1973.

- المعاهدة الدولية المتعلقة بمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال المناوبة للملاحين، والمصادق عليها من قبل الجزائر بمقتضى: المرسوم رقم 88-88 المؤرخ في 26 ابريل 1988، ج.ر، ع، لسنة 1988.

- الأمر رقم: 66-155 المؤرخ في 08 يونيو 1966 المتضمن قانون الإجراءات الجزائية، المعدل والمتمم، ج.ر، ع 84، صادرة في 24 ديسمبر 2006.

- الأمر رقم: 75-59 مؤرخ في 26 سبتمبر سنة 1975 يتضمن القانون التجاري، ج.ر، ع 101، صادرة في 19 ديسمبر 1975.

- الأمر رقم: 76-80 المؤرخ في 13 أكتوبر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري، ج.ر، ع 29، صادرة في 10 أبريل 1977.

- الأمر رقم: 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم، ج.ر، ع 13، صادرة في 08 مارس 1995.

-القانون رقم: 98-06 المؤرخ في 27 جوان 1998، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني. ج.ر، رقم 48 لسنة 1998.

- القانون رقم: 01-13 المؤرخ في 08 أوت 2001 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، ج.ر، ع 44، لسنة 2001.
- القانون رقم: 08-09 المؤرخ في 25 أبريل 2008 يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج.ر، ع 21، صادرة في 23 أبريل 2008.
- المرسوم تنفيذي رقم: 91-95 المؤرخ في 01 جوان 1991، المتعلق بالشروط العامة لممارسة نشاطات النقل البري للبضائع والأشخاص، ج.ر رقم 27، لسنة 1991.
- المرسوم التنفيذي رقم: 04-415 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004 المتضمن شروط تسليم رخص ممارسة نشاطات نقل الأشخاص والبضائع، ج.ر، ع 82، لسنة 2004.
- المرسوم التنفيذي رقم: 16-77 المؤرخ في 21 فبراير 2016، والمتعلق بدفن ونقل الموتى وإعادة دفن وإخراج الموتى من القبور. ج.ر، ع، لسنة 2016.
- البروتوكول المعدل لاتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو في 12 أكتوبر 1929 والمعدلة ببروتوكول لاهاي بتاريخ 28 سبتمبر 1955، الموقع في جواتيمالا سيتي في 8 مارس 1971. (غير مصادق عليه من طرف الجزائر).
- البروتوكولات الإضافية رقم 1، 2، 3، 4 المعدلة لاتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو في 12 أكتوبر 1929 والمعدلة ببروتوكول لاهاي بتاريخ 28 سبتمبر 1955، والبروتوكول الموقع عليه في جواتيمالا سيتي في 8 مارس 1971، الموقع عليها في موريل بتاريخ 25 سبتمبر 1975. (البروتوكولات الإضافية غير مصادق عليها من طرف الجزائر) .
- الاتفاقية الدولية لأجل توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، الموقعة بمونتريال بتاريخ 28 ماي 1999. (غير مصادق عليها من طرف الجزائر) .

المراجع باللغة الأجنبية.

- A. DIA, La sécurité du passager dans le transport maritime au Sénégal, Mémoire de maitrise, Université Gaston de Saint louis du Sénégal, Section de droit de l'entreprise, 2005.
- A. SERIAUX, La faute du transporteur, Economica, Marseille, 1982.
- G. GUYON, Transport collectif urbain des voyageurs, CELSE, Paris, 2000.
- M. EL MARIKY, Le transport de passagers et de leurs bagages en droit maritime marocain.
- R. RODIERE, B. MERCADAL, Droit des transports terrestres et aériens, Dalloz, Paris, 1990.

- V. ANTOINE, Droit maritime, Presse Universitaires de France, n.d.

الفهرس .

2	تمهيد
4	المحور الأول: عقد النقل البري.
4	الفصل الأول: عقد النقل البري للأشخاص.
5	المبحث الأول: أحكام عقد النقل البري للأشخاص.
5	المطلب الأول: ماهية عقد النقل البري للأشخاص.
5	الفرع الأول: مفهوم عقد النقل البري للأشخاص.
10	الفرع الثاني: تكوين عقد النقل البري للأشخاص وإثباته.
12	المطلب الثاني: آثار عقد النقل البري للأشخاص.
12	الفرع الأول: التزامات المسافرين.
13	الفرع الثاني: التزامات الناقل البري.
15	المبحث الثاني: أحكام مسؤولية الناقل البري للأشخاص.
15	المطلب الأول: مجال تحقق مسؤولية الناقل البري للأشخاص ومجال انتفائها.
15	الفرع الأول: مجال تحقق حالات المسؤولية.
18	الفرع الثاني: مجال انتفاء مسؤولية الناقل البري للأشخاص.
19	المطلب الثاني: دعوى المسؤولية.
19	الفرع الأول: أحكام التعويض.
22	الفرع الثاني: تقادم دعوى التعويض.
24	الفصل الثاني: عقد النقل البري للبضائع.
24	المبحث الأول: ماهية عقد النقل البري للبضائع.
24	المطلب الأول: أحكام عقد النقل البري للبضائع.
28	المطلب الثاني: إثبات عقد النقل البري للبضائع.
28	الفرع الأول: الدفاتر التجارية.
29	الفرع الثاني: الإثبات بمستند النقل.
31	المبحث الثاني: آثار عقد النقل البري للبضائع.
31	المطلب الأول: التزامات المرسل والمرسل إليه.
31	الفرع الأول: التزامات المرسل.
33	الفرع الثاني: التزامات المرسل إليه.
34	المطلب الثاني: التزامات الناقل.
35	المبحث الثالث: مسؤولية الناقل في عقد النقل البري للبضائع.
35	المطلب الأول: أحكام مسؤولية الناقل في عقد النقل البري للبضائع.
35	الفرع الأول: حالات تحقق مسؤولية الناقل.

36	الفرع الثاني: حالات إعفاء مسؤولية الناقل وتحديدها.
38	المطلب الثاني: دعوى مسؤولية الناقل.
38	الفرع الأول: الاختصاص القضائي.
39	الفرع الثالث: سقوط دعوى المسؤولية.
42	المحور الثاني: عقد النقل البحري.
42	الفصل الأول: عقد النقل البحري للأشخاص.
42	المبحث الأول: أحكام عقد نقل الأشخاص وأمتعتهم بحرا.
42	المطلب الأول: إبرام عقد النقل البحري للأشخاص وخصائصه.
42	الفرع الأول: تعريف عقد النقل البحري للأشخاص.
46	الفرع الثاني: إثبات عقد نقل الأشخاص بالبحر.
46	المطلب الثاني: الالتزامات في عقد النقل البحري للأشخاص.
46	الفرع الأول: التزامات المسافر (الراكب).
48	الفرع الثاني: التزامات الناقل.
51	المبحث الثاني: مسؤولية الناقل البحري للمسافرين.
51	المطلب الأول: مجال تحقق مسؤولية الناقل البحري.
51	الفرع الأول: شروط وحالات مسؤولية الناقل البحري.
54	الفرع الثاني: دفع مسؤولية الناقل.
55	المطلب الثاني: أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري.
56	الفرع الأول: طرق تقدير التعويض.
60	الفرع الثاني: التشديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري.
62	الفصل الثاني: عقد النقل البحري للبضائع.
62	المبحث الأول: ماهية عقد النقل البحري للبضائع.
62	المطلب الأول: مفهوم عقد النقل البحري للبضائع.
63	الفرع الأول: أطراف العقد.
64	الفرع الثاني: محل النقل وأجرته.
65	المطلب الثالث: إثبات عقد النقل البحري.
65	الفرع الأول: ماهية سند الشحن.
68	الفرع الثاني: حجية سند الشحن ووظيفته.
69	المبحث الثاني: آثار عقد النقل البحري للبضائع.
69	المطلب الأول: آثار عقد النقل البحري بالنسبة للناقل.
70	الفرع الأول: التزامات الناقل قبل الرحلة البحرية.
72	الفرع الثاني: التزامات الناقل أثناء الرحلة البحرية.
74	الفرع الثالث: التزامات الناقل بعد تمام الرحلة.

77	المطلب الثاني: آثار عقد النقل البحري بالنسبة للشاحن.
80	المبحث الثاني: أحكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع.
80	المطلب الأول: مدى مسؤولية الناقل البحري للبضائع.
80	الفرع الأول: قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع.
83	الفرع الثاني: الإغفاء من المسؤولية.
92	المطلب الثاني: التعويض عن المسؤولية.
93	الفرع الأول: المسؤولية المحدودة للناقل.
95	الفرع الثاني: المسؤولية غير المحدودة.
96	المطلب الثالث: دعوى المسؤولية.
96	الفرع الأول: أطراف الدعوى والجهة القضائية المختصة.
99	الفرع الثاني: تقادم دعوى المسؤولية.
102	المحور الثالث: عقد النقل الجوي.
104	الفصل الأول: أحكام عقد النقل الجوي.
104	المبحث الأول: ماهية عقد النقل الجوي.
104	المطلب الأول: تعريف عقد النقل الجوي وخصائصه.
104	الفرع الأول: تعريف عقد النقل الجوي.
107	الفرع الثاني: خصائص عقد النقل الجوي.
109	المطلب الثاني: القواعد المنظمة لعقد النقل الجوي.
109	الفرع الأول: عقد النقل الجوي الداخلي.
110	الفرع الثاني: عقد النقل الجوي الدولي.
114	المبحث الثاني: أطراف عقد النقل الجوي.
114	المطلب الأول: الناقل الجوي.
115	الفرع الأول: الناقل الجوي في عقد تأجير الطائرة.
117	الفرع الثاني: وكالة السياحة والوكلاء بالعمولة.
119	المطلب الثاني: متلقي خدمة النقل (المسافر والشاحن).
119	الفرع الأول: المسافر.
119	الفرع الثاني: المرسل.
120	المبحث الثالث: إثبات عقد النقل الجوي.
120	المطلب الأول: تذكرة السفر وبيان الأمتعة.
120	الفرع الأول: تذكرة السفر.
121	الفرع الثاني: وصل الأمتعة.
122	المطلب الثاني: رسالة النقل الجوي.
122	الفرع الأول: مضمون رسالة النقل الجوي.
123	الفرع الثاني: حجية بيانات رسالة النقل الجوي.

124	-----	الفصل الثاني: آثار عقد النقل الجوي.
124	-----	المبحث الأول: الالتزامات المترتبة عن عقد النقل الجوي.
124	-----	المطلب الأول: الالتزامات المترتبة عن عقد نقل الأشخاص.
124	-----	الفرع الأول: التزامات الناقل الجوي.
125	-----	الفرع الثاني: التزامات المسافرين.
125	-----	المطلب الثاني: الالتزامات المترتبة عن نقل البضائع.
125	-----	الفرع الأول: التزامات الناقل الجوي.
126	-----	الفرع الثاني: التزامات المرسل والمرسل إليه.
127	-----	المبحث الثاني: المسؤولية في عقد النقل الجوي.
127	-----	المطلب الأول: أحكام مسؤولية الناقل الجوي.
127	-----	الفرع الأول: تطور نظام مسؤولية الناقل الجوي الدولي.
129	-----	الفرع الثاني: حالات قيام مسؤولية الناقل الجوي.
134	-----	الفرع الثالث: حالات استبعاد مسؤولية الناقل الجوي.
137	-----	المطلب الثاني: أحكام التعويض.
137	-----	الفرع الأول: المسؤولية المحدودة أو الحد الأقصى للتعويض.
139	-----	الفرع الثاني: المسؤولية غير المحدودة.
142	-----	المطلب الثالث: دعوى مسؤولية الناقل الجوي.
142	-----	الفرع الأول: المحكمة المختصة بنظر الدعوى.
143	-----	الفرع الثاني: المواعيد والأجال المتعلقة بدعوى المسؤولية.
145	-----	قائمة المراجع:
151	-----	الفهرس.