

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة عباس لغرور خنشلة



كلية الحقوق العلوم السياسية

نيابة العمادة لما بعد التدرج

قسم الحقوق

والبحث العلمي والعلاقات الخارجية

عقود النقل والتأمين

مطبوعة جامعية أقيت على طلبة السنة ثانية ماستر

تخصص: القانون الخاص المعقد

للسنة الجامعية: 2025 / 2026

اعداد البروفيسورة : **بن مبارك ماية**

أستاذة التعليم العالي

السنة الجامعية : 2025 / 2026



مقدمة:

أدى التقدم في شتى جوانبه الثقافية، الاقتصادية، التجارية، الاجتماعية والحضارية إلى حاجة الشخص الطبيعي إلى خدمات عديدة بصفة عامة، وخدمات النقل على وجه الخصوص.

وخدمة النقل تلعب دورا كبيرا في تطوير اقتصاديات الدول المتحضرة، وكما أنه يشكل أساس حركة تداول السلع والخدمات، وهذا لارتباط نشاط النقل ارتباطا وثيقا بالنشاط الاقتصادي والتجاري، وهو خدمة ضرورية لا يمكن الاستغناء عنها.

وكما أن نشاط النقل باعتباره نشاط تجاري اقتصادي، قد يتعرض في كثير من الأحيان إلى مخاطر لا يمكن توقعها، فكان من الضروري تحقيق الأمن في هذا المجال من خلال عقود التأمين، فتعتبر هذه الأخيرة بديل فاعل وواقعي يجمع من خلاله الناس رصيذا مشتركا من الأموال ينشئ لكل منهم حقا قانوني في هذا الرصيد لتحقيق الأمن والأمان.

فتتجلى أهمية دراسة مقياس عقود النقل والتأمين في زيادة نمو العلاقات بين مختلف البلدان والشعوب من الناحية الاقتصادية والفكرية، فالنقل بدوره يساعده على تطور التجارة بصورة هائلة، ويجعل المسافات تقترب، فقد ساعد على تداول السلع والخدمات، فضلا عن دوره الحيوي في التجارة الداخلية والدولية على حد سواء من جهة.

وبالإضافة إلى ذلك، فإن التأمين لا يعد آلية لتحقيق حماية للنفس والمال فحسب، بل أصبح في الوقت الحالي حتمية اقتصادية لتحقيق التنمية من خلال توظيف رؤوس الأموال واستثمارها من جهة أخرى.

إذا كان النقل خدمة تنظمه العديد من القوانين، وخصوصا ما تعلق منها بالمعاملات التجارية، فنجد العديد من العلاقات تنشأ بين المتدخلين، مثل صانعو المركبات البرية منها

والبحرية والجوية بصفقتهم منتجين، الناقلون، الوكلاء بالعمولة للنقل، وكالات السياحة، مجهزو السفن، مؤسسات النقل من مسافرين وأرباب البضائع ومختلف مساعدي النقل، الموانئ البحرية منها والجافة، إدارة المطارات ومحطات النقل البري.

وغير أن أهم العلاقات التي تترتب في مجال النقل بين هؤلاء المتدخلين هي التي تكون بين الناقل ومتلقي خدمة النقل، والتي بدورها تشكل عملا ماديا هو النقل والانتقال من مكان لآخر، وتكون في طابعها القانوني أي في شكل عقد النقل.

وعليه، اقتضت الضرورة أن نتناول مقياس عقود النقل والتأمين المقرر لطلبة السنة الثانية ماستر اختصاص القانون الخاص المعمق في السداسي الثالث في ستة محاور متتالية، وذلك وفقا للتقسيم الآتي:

المحور الأول: ماهية عقد النقل "عناصر عقد النقل، أركانه وشروطه".

المحور الثاني: أنواع عقد النقل والتزامات الناقل.

المحور الثالث: أنواع عقود التأمين.

المحور الرابع: الجزاءات المدنية في عقود النقل والتأمين.

المحور الخامس: المسؤولية المدنية الناجمة عن عقود التأمين.

المحور السادس: ضبط نشاط النقل والتأمين.

وننهي دراسة مقياس عقود النقل والتأمين بخاتمة نضمنها أهم ما خلصنا إليه من نتائج.

المحور الأول:

ماهية عقد النقل "عناصر عقد النقل، أركانه وشروطه"

إن للنقل أهمية كبرى في جميع أوجه النشاط الإنساني، فهو ضرورة لا غنى عنها في الحياة سواء بالنسبة للأشخاص أو بالنسبة للأشياء، فالفرد في حياته اليومية متوجها إلى عمله أو مشتريا لحاجياته أو مستمتعا بوقت فراغه في حاجة مستمرة للانتقال من مكان لآخر، وكذلك التاجر أثناء ممارسته نشاطه التجاري قد يضطر إلى السفر إلى أماكن بعيدة لعقد صفقات، وكما أن السلع في حاجة إلى النقل من أماكن صنعها أو انتاجها إلى أماكن الاستهلاك أو الاستعمال مما يجعلها أكثر نفعا ويزيد في قيمتها.

ومرت وسائل النقل في حد ذاتها بتطور مذهل في الوقت الحالي، فنجدها كانت من عربات تجرها الدواب إلى سفن، القطارات، السيارات، الطائرات، وقد ترتب عن هذا التطور الآلي لوسائل النقل اختلاف في النظام القانوني للنقل حسب الوسيلة المستعملة، ومنه اختلف النقل من النقل البري إلى النقل البحري ثم النقل الجوي، وكما نجد أن محل النقل يفرض النظام المطبق بحسب ما إذا كان أشخاص أو أشياء.

ولنتعرض لماهية عقد النقل من خلال التطرق لتعريفه، خصائصه، طبيعته القانونية، عناصره وأركانه، وذلك وفقا للتقسيم الآتي:

أولاً: تعريف عقد النقل وخصائصه.

ثانياً: الطبيعة القانونية لعقد النقل.

ثالثاً: عناصر عقد النقل.

رابعاً: أركان عقد النقل.

أولاً: تعريف عقد النقل وخصائصه

إن للنقل بأنواعه المختلفة أهمية كبيرة في زيادة التبادل التجاري، فهو يسهل عملية نقل السلع من مكان انتاجها إلى مكان استهلاكها، فالنقل وإن كان عملا ماديا لا يخلق مادة جديدة، ولكنه يساعد على تنشيط حركة السلع، إذ عن طريقه تصل السلع إلى الراغبين فيها، فتزيد قيمتها الاقتصادية.

كان أول ظهور للنقل في شكل النقل البري عن طريق استخدام الحيوانات، وقد ورد في المادة 10 من قانون أشنونا أحد ملوك بابل "1720-2020 ق م"، ثم تلاه النقل النهري ومن بعده البحري حيث ورد ذلك في المواد 275 و 277 من قانون حمو رابي أحد ملوك بابل أيضا في 1732 ق م، ثم ظهر بعدها النقل الجوي الذي لم يظهر إلا في فترة متأخرة، وانتشار بسرعة هائلة بعد الحرب العالمية الأولى، لذلك لم تنظمه القوانين التي صدرت قبل انتشاره، كالقانون المصري والمغربي اللذين نقلا عن القانون الفرنسي، ومنه لنتعرض لتعريف عقد النقل وخصائصه في نقطتين متتاليتين.

1- تعريف عقد النقل: الانتقال هو التحول من مكان إلى آخر، فمحل هذه العملية يرد على شخص أو شيء، وأما معنى النقل هو وسيلة الانتقال، وهذه الأخيرة مرت بتطور مستمر عبر العصور الزمنية مثل الدواب، العربات المجرورة عن طريق الحيوانات، القطارات، السيارات، المركبات ذات محركات إلى وسائل حديثة جدا مثل الطائرات، الصواريخ والغواصات، وهنا ضرورة الربط بين المتغيرين الانتقال والنقل كما فعل المشرع الجزائري بموجب الفقرة 8 من المادة 2 من القانون التجاري الجزائري.

فيعرف النقل بأنه كل خدمة أو نشاط ينتج عنه منفعة مكانية وزمانية يضمن التحول الفيزيائي للأشخاص والسلع في فضاء معين من نقطة لأخرى بواسطة أشخاص طبيعيين باستعمال وسيلة معدة لهذا الغرض، وكما تشرف على إدارته وتنظيمه مؤسسات وهيئات مختصة.

فبالنسبة للمشرع المصري، فقد عرف عقد النقل باتفاق يلتزم بمقتضاه الناقل بأن يقوم بوسائله الخاصة بشخص أو شيء إلى مكان معين مقابل أجره، ويبرم عقد النقل بين "الناقل" و"المرسل إليه"، وقد يكون المرسل والمرسل إليه شخص واحد، وهذا إذا ما أرسل المرسل السلع محل النقل إلى نفسه أو فرع محله التجاري، فهنا عملية النقل عندئذ إلا شخصين، وكما يمكن أن تقوم هذه العملية بين الناقل والمرسل إليه أجنبي عن العقد، ولكن نجد أن هناك حقوق نشأت له بمقتضى هذا العقد، فتمنحه حق طلب تسليم البضاعة عند وصولها، وله أن يقاضي الناقل إذا ما وصلت متأخرة عن الميعاد المتفق عليه أو وصلت تالفة.

وكما يمكن أن يتدخل في عملية النقل شخص آخر يسمى "الوكيل بالعمولة بالنقل"، وهو الشخص الذي يلتزم بأن يبرم باسمه ولحسابه موكله عقدا لنقل أشياء أو عقد نقل أشخاص، ويقوم عند الاقتضاء بالعمليات المرتبطة بهذا النقل، وإذا تولى هذا الوكيل بالعمولة النقل بوسائله الخاصة اعتبر ناقلا، وتسري عليه أحكام عقد النقل.

وحسب قانون الموجبات والعقود اللبناني، فيعرف عقد النقل بأنه العقد المتبادل لدى يكون الغرض الأساسي منه تأمين شخص أو شيء من موضع إلى آخر، وما يلاحظ على هذا التعريف أنه عقد يبرم بين شخصين هما الناقل من جهة، والمرسل في نقل البضائع أو الراكب في نقل الأشخاص من جهة أخرى، وفي نقل البضائع قد تكون البضائع مرسلة لنفس المرسل كما لو أرسل محل تجاري بضائع إلى أحد فروعها، وقد تكون مرسلة لشخص آخر هو المرسل إليه، وللمرسل إليه حق خاص للمطالبة بالبضاعة عند الوصول.

وفيما يخص التشريع الجزائري، فقد عرف المشرع الجزائري عقد النقل بأنه اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء من مكان إلى آخر، وهذا حسب المادة 36 من القانون التجاري الجزائري.

وما يمكن ملاحظته عن التعريف المذكور في المادة أعلاه، أن المشرع الجزائري استعمل لفظ الشيء، وهو أوسع من لفظ بضاعة، وذلك لأن هذه الأخيرة هي شيء قابل للتداول بثمن، وأما الشيء فقد يكون بضاعة، وقد يكون غير قابلة للتداول كالأثرقيات، وكما أنه لم يحدد وسيلة النقل في حكم هذه المادة، ومنه قد يكون النقل بواسطة حيوان أو سيارة أو القطار أو الباخرة أو الطائرة.

وغير أنه حدد وسيلة النقل وأكد ضرورة ملائمتها لنمط النقل المعتمد، فنصت الفقرة 1 من المادة 2 من القانون رقم 11-09 المتعلق بتوجيه النقل البري وتنظيمه على أنه النقل البري هو كل نشاط يقوم من خلاله شخص طبيعي أو اعتباري بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر عبر الطريق أو السكك الحديدية أو على متن مركبة ملائمة.

إذن، يمكن تعريف عقد النقل بأنه من العقود الرضائية التي تتعقد بمجرد توافق الإيجاب والقبول، فلا يشترط لانعقاده أي شكل، وكما لا يشترط لانعقاده تسليم البضاعة من المرسل إلى المرسل إليه، فتسلم الناقل الشيء محل النقل يعتبر قبولا منه للإيجاب الصادر من المرسل، وكما يعتبر صعود الركاب إلى وسيلة النقل قبولا للإيجاب الصادر من الناقل، إلا إذا أثبتت نية الراكب لم تتجه إلى إبرام هذا العقد.

2 - خصائص عقد النقل: يتميز عقد النقل باعتباره عقد من العقود التجارية بعدة

خصائص تميزه عن غيره من العقود، فنتمثل في الآتي:

أ - **عقد النقل هو عقد رضائي:** نجد أن عقد النقل هو من العقود التي يشترط فيها تبادل الإيجاب والقبول بين طرفين، إحداهما يسمى "المرسل" والثاني يسمى "الناقل"، فالمشرع الجزائري أكد صراحة من خلال ما جاء في نص المادة 38 من القانون التجاري الجزائري، فقضت بأنه يتكون عقد النقل وعقد العمولة للنقل باتفاق الطرفين وحده، وكل شرط يقضي بخلاف ذلك باطلا وعديم الأثر طبقا لنص المادة 70 من ذات القانون.

وما يمكن استنتاجه، أن المشرع الجزائري أخضع رضا الأطراف إلى إجراء شكلي لاحق على اتفاقهم، ولا تسلم البضاعة للناقل لأن التسليم أثر من آثار العقد وليس ركنا للانعقاد.

ب - عقد النقل هو عقد ملزم لجانبين: بمقتضاه يلتزم الناقل بالقيام بعملية النقل في الميعاد المتفق عليه في مقابل التزام المرسل للبضاعة بدفع أجره النقل، وهذا ما أكدته المشرع الجزائري صراحة من خلال تعريفه الوارد في المادة 36 المذكورة سابقا، ومنه فيمكن لأي الطرفين طلب فسخ العقد إذا تخلف الطرف الآخر عن الوفاء بالتزامه، ومع ذلك مصلحة المرسل تحريك مسؤولية الناقل.

ج - عقد النقل هو عقد معاوضة: عقد النقل لا يقوم إلا إذا كان النقل مقابل أجره، وفي هذا العقد تقع على عاتق كل من طرفيه التزامات ولكل طرف حقوق، فالناقل ملزم بعملية النقل من مكان إلى آخر، والمتفق عليه مقابل ثمن النقل.

إذن النقل المجاني لا تسري عليه أحكام عقد النقل، ولا تطبق في شأنه المسؤولية العقدية.

د - عقد النقل من العقود التجارية: تكون عملية النقل والانتقال حسب المواد 2، 3 و4 من القانون التجاري الجزائري الخاصة بالأعمال التجارية على اختلاف أنواعها.

هـ - عقد النقل من عقود الإذعان: نجد في عقود النقل الناقل يستأثر في تعاقدته مع المسافرين متلقي خدمة النقل بصياغة ووضع شروط لا تقبل المناقشة، ولا يمكن أمامها إلا القبول بها إذا ما أراد الانتفاع من خدمة النقل، فيكون إذعانه هنا متزامنا مع قبوله على خلاف الإكراه الذي يكون سابقا ودافعا للقبول، وطابع الإذعان يفرض هنا كون النقل مرفقا حيويا لا يمكن الاستغناء عنه من طرف الجمهور.

ثانيا: الطبيعة القانونية لعقد النقل

نجد أن عقد النقل هو من عقود المقابلة حيث يلتزم بمقتضاه أحد المتعاقدين أن يصنع شيئاً أو أن يؤدي عملاً مقابل أجر يتعهد به المتعاقد الآخر، وعندما نرجع إلى الفقرة 8 من المادة 2 من القانون التجاري الجزائري، فإن المشرع الجزائري اعتبر كل مقابلة النقل والانتقال عملاً تجارياً بحسب الموضوع.

والمقصود بالمقابلة مشروع يمارس فيه النشاط التجاري على نحو متكرر ومستمر ومنظم، ويطبق ذات الحكم إذا كان صاحب المشروع فرداً أو مؤسسة خاصة أو عامة، فتعتبر عقد يلتزم به شخص طبيعي أو معنوي يسمى الناقل أن يؤدي عملاً، وهو الالتزام بنقل شيء أو شخص إلى مكان معين مقابل أجر يتعهد به هذا الأخير.

ويتضح من نص المادة 2 المذكورة أعلاه، أن مقابلة النقل لا تعد عملاً تجارياً إلا إذا تتحقق شرطين اثنين، فيتمثل الشرط الأول في المقابلة، وأما الشرط الثاني فيتمثل في النقل، وكما أن شرط المقابلة لا يشترط بدوره أي نوع من أنواع النقل في الجزائر.

ويكون عقد النقل البحري والجوي تجاريين بحسب الشكل، وهذا بموجب الفقرة 5 من المادة 3 من القانون التجاري الجزائري، فلا تشترط المقابلة فيهما، وإنما يعد تجاريين حتى ولو كانت ممارسة أي منهما مرة واحدة، فما ذكر في حكم الفقرة 8 من المادة 2 من القانون التجاري، يخص بعض وسائل النقل التي يقوم بها القطاع الخاص.

وكما يمكن اعتبار عملية النقل عملاً تجارياً يمارسه كضرورة لتلبية حاجات متجره أي عملاً تجارياً بالتبعية،

فتحدد صفة التجارية وفق ما تقدم بالنسبة للناقل، وأما بالنسبة للمرسل والمرسل إليه أو المسافرين، فلا بد من النظر إلى صفته، فإذا كان تاجراً وقام بهذا العمل قصد ممارسة تجارته فهو عملاً تجارياً بالتبعية، وإذا كان الغرض منه الاستعمال الشخصي اعتبر عمله مدنياً، وأصبح العقد في الحالة الأولى تجارياً وأما في الحالة الثانية عملاً مختلطاً.

ثالثاً: عناصر عقد النقل

إن عقد النقل هو من العقود الرضائية التي تتعقد بمجرد توافق الإيجاب والقبول، فلا يشترط لانعقاده أي شكل، وكما لا يشترط لانعقاده تسليم البضاعة من المرسل إلى المرسل إليه، فتسلم الناقل الشيء محل النقل يعتبر قبولا منه للإيجاب الصادر من المرسل، وكما يعتبر صعود الركاب إلى وسيلة النقل قبولا للإيجاب الصادر من الناقل، إلا إذا أثبتت نية الراكب لم تتجه إلى إبرام هذا العقد.

فتتمثل عناصر عقد النقل في ثلاثة عناصر، فيتمثل العنصر الأول في أشخاص عقد النقل، وأما العنصر الثاني فيتمثل في محل عقد النقل، وفي حين يتمثل العنصر الثالث في وسائط النقل، ومنه لتعرض لعناصر عقد النقل من خلال التطرق لأشخاصه " أطرافه"، محله "موضوعه" وواسطة النقل "وسيلة النقل" في ثلاث نقاط متتالية.

1 - أشخاص عقد النقل أو أطرافه: نقصد بأشخاص عقد النقل أطرافه، وهنا يجب أن نفرق بين نوعين من عقود النقل، فإذا كان عقد النقل للأشخاص، فيكون طرفاه الناقل من جهة، المسافرين أو الراكب من جهة أخرى.

وأما إذا كان عقد النقل الوارد على البضائع، فيكون هنا ثلاثة أطراف في مثل هذا النوع من عقود، وهي: الناقل، المرسل والمرسل إليه.

فالمرسل إليه ليس طرفا في عقد النقل المبرم بين المرسل والناقل، وبما أنه عقد رضائي فهو ينعقد بمجرد تبادل الإيجاب والقبول، فلا يشترط لانعقاده تسليم البضاعة من المرسل إلى المرسل إليه،

فالأصل أن عقد النقل يقوم على شخصين الناقل والمرسل، إذ غالبا ما يكون المرسل هو نفسه المرسل إليه أي شخص واحد، فعملية النقل هنا تكون بين شخصين، وإذا كان المرسل إليه غير المرسل نفسه، فلا يترتب على المرسل إليه الالتزامات الناتجة عن عقد النقل ما لم يصدر منه قبول صريح أو ضمني للناقل، ومنه تكون أطراف عقد النقل، هي:

أ - الناقل: يعتبر الناقل أحد أطراف عقد النقل الذي يلتزم بمقتضاه بنقل شخص أو شيء إلى مكان معين بوسائل خاصة، فقد يكون شخصا طبيعيا أو شخصا معنويا من أشخاص القانون الخاص كشركة تجارية مثلا، وقد يكون شخصا معنويا من أشخاص القانون العام كمؤسسة النقل العام .

ب - المرسل: يعتبر المرسل الطرف الثاني في عقد النقل الذي يتفق مع الناقل على عناصره وشروطه، إذ لا ينعقد العقد إلا باتفاقهما.

ج - المرسل إليه: إن عقد النقل يبرم في الأصل بين الناقل والمرسل، ولكن يظهر بعد تنفيذه شخص ثالث يسمى المرسل إليه، وهذا الأخير قد يكون المرسل نفسه، كما لو اشترى تاجر بضاعة وتعاقد مع الناقل على نقلها وتسليمها إليه في محله التجاري، وقد يكون شخصا آخر غير المرسل، وفي هذه الحالة لا يعد من أطراف العقد، وإنما يعد من أشخاص العقد، وغالبا ما تتوفر هذه الحالة في البيوع التجارية الدولية .

2- محل عقد النقل: يرد عقد النقل على الالتزام بنقل الأشخاص على أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافرين، وأن يوصله إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد، وكما يكون عادة محل هذا العقد منقولات "أشياء" مادية كالבضائع، الحيوانات وغيرها، وغير أن هذا العقد قد يرد على منقولات غير المادية كالرسائل والبرقية.

ويشترط أن تكون هذه المنقولات من الأشياء الداخلة في التعامل، أي أن نقل البضائع أو الأشياء غير الممنوعة قانونا، ولا تخالف النظام العام والآداب العامة، وكما أن الأموال المعنوية لا تنتقل بوسائل النقل، وإنما ما يتجسد منها كشيء مادي كالحقوق الأدبية مثل المؤلفات والاختراعات.

3 - وسائل النقل: تختلف عملية النقل باختلاف وسائله، وما دام وسائل النقل متنوعة بين البرية سيارات، حافلات وقطارات، والبحرية من سفن، باخرات وعبارات، والجوية من طائرات صغيرة وكبيرة ومروحيات، وكانت القواعد القانونية التي تحكم كل نوع من

أنواع النقل تختلف عن تلك التي تحكم بقية أنواع النقل الأخرى، فكان من الطبيعي أن يفرد المشرع الجزائري لكل نوع نقل إطارا قانونيا ينظمه، فالنقل البحري ينظمه القانون البحري، والنقل الجوي ينظمه قانون الطيران، والنقل البري ينظمه القانون التجاري والقوانين الأخرى المساعدة.

رابعاً: أركان عقد النقل:

إن عقد النقل من العقود الرضائية حيث ينعقد بمجرد تبادل الإيجاب والقبول، فلا يشترط لانعقاده أي شكل، وكما لا يشترط لانعقاده تسليم البضائع من المرسل إلى الناقل، ويلزم لإبرام هذا العقد توافر ثلاثة أركان، وهي: التراضي، المحل والسبب.

1 - التراضي في عقود النقل: ينعقد عقد النقل للأشخاص بين شخصان هما الناقل والمسافر أو الراكب، وأما عقد النقل للبضائع بين الناقل والمرسل، وإذا غالبا ما يكون المرسل هو نفسه المرسل إليه، وإذا وجد شخص هو المرسل إليه، فلا يتحمل بأي التزام في عقد النقل ما لم يكن طرفا في العقد أو صدر منه قبول صريح أو ضمني.

فيشترط لصحة عقد النقل توافر الأهلية وخلو الإرادة من عيوب الرضا، فإن جانبا من الفقه القانوني يرى أنه من النادر عملا أن تثار من هذه المسائل بشأن عقد النقل، ففي غالب الأحيان تكون شروط عقد النقل موحدة بالنسبة للكافة، فإن نقص أهلية المرسل لا يترتب عليها ضرر، ومن ناحية أخرى لا يعد نقل الشيء من مكان إلى آخر تصرفا فيه، فلا يشترط يتحقق الناقل من سلطة المرسل في التصرف في الشيء المنقول، إذ تظل مسألة ملكية البضاعة بعيدة كل البعد عن عملية النقل المادية.

وكما يجب أن تكون إرادة أطراف خالية من عيوب الإرادة، وهي: الغلط، التدليس، الإكراه والاستغلال.

وإذا شاب إرادة أحد المتعاقدين عيب من عيوب الرضا، فيعد العقد باطلا، وكما نجد أن الناقل في أغلب الأحيان يعلن عن شروط النقل كالأجرة، نقاط الانطلاق، الجهات التي

يقصدها، ساعات الانطلاق والوصول، وكما يضع عناوين وأرقام ومحطات سواء على أوراق الشحن أو في تذكرة النقل أو في النشرات الخاصة بها.

فالأهلية المطلوبة في كل من المرسل والناقل هي الأهلية التجارية، فإذا كان شخصا طبيعيا استوجب ذلك سن 19 عشرة كاملة أو سن 18 عشرة كاملة مع الحصول على إذن مزاولة التجارة من وليه أو وصيه أو مجلس العائلة، وأما إذا كان شخصا معنويا في شكل شركة تجارية، فلا بد من توافر شروط تكوين عقد هذه الشركة التجارية بتوافر الشروط الموضوعية العامة والخاصة، وبالإضافة إلى الشروط الشكلية من كتابة العقد، القيد في السجل التجاري والنشر القانوني.

وما يمكن استنتاجه، أنه يجب أن تتوافر الأهلية التجارية للناقل البري للأشخاص والبضائع، وهذا لأنه يقوم بعمل تجاري، وهو نشاط يتطلب منه التمتع بالتصرفات القانونية المحدثة للآثار القانونية.

2 - محل عقد النقل: إن محل عقد النقل للبضائع هو نقل البضاعة أو الشيء المنقول الذي ينبغي للمرسل نقلها، والأجرة التي يهدف إليها الناقل، ويجب أن يكون نقل هذه البضاعة والأشياء غير ممنوعة قانونا، ولا يخالف النظام العام والآداب العامة.

فمحل عقد النقل يكون دائما عبارة عن منقولات مادية كالبضائع والحيوانات وغيرها، ولكن قد يرد هذا العقد على المنقولات غير المادية مثل الرسائل، المهم أن تكون أشياء تدخل ضمن دائرة التعامل، فيكون غير ذلك أي باطلا بطلانا مطلقا إذا ورد خارج دائرة التعامل مثل: الأسلحة، المخدرات وكل المواد المهلوسة، وكما يمكن أن تكون منقولات معنوية إلا ما تجسد منها في شيء مادي كالمؤلفات، المصنفات وبراءات الاختراع.

وما يمكن قوله، أن محل عقد النقل يكون معلوم لدى كل من الناقل والمرسل، وهو البضائع وأجرة النقل، وكلا منهما يجب أن يكون أيضا مشروعاً غير مخالفا للنظام العام والآداب العامة، وكما نجد أن لتحديد الأجرة عدة معايير، فيمكن أن تحدد من حيث نوع

البضاعة أو من حيث نوعيتها، ففي الغالب أجرة السوائل أكثر من أجرة المواد الجامدة، وكما يمكن تحديدها من حيث الوزن أو من حيث نوعية واسطة النقل، فمثال ذلك أجرة السفينة أقل من الطائرة لأن هذه الأخيرة أكثر سرعة.

أما بالنسبة لمحل عقد نقل الأشخاص عن محل عقد نقل البضائع نتيجة الاختلاف في طبيعة العقدين، فمحل عقد نقل المتعاقد ذاته مع أمتعته، بمقابل الأجرة، ويشترط في المحل أن يكون غير مخالف للنظام العام والآداب العامة، وبما أنه من عقود المعاوضة فلا بد من أجر يدفعه المرسل أو المرسل إليه مقابل خدمة النقل التي يؤديها الناقل، ويحدد النقل باتفاق الطرفين، ولكن في أغلب الأحيان الناقل هو الذي يحدد الأجرة مقدما تحديدا عاما بالنسبة إلى جميع المرسلين، وهو ما يعرف بتعريف النقل.

3 - السبب: يجب أن يكون سبب عقد النقل الوارد على منقولات مشروعاً أي غير مخالفاً للنظام العام والآداب العامة، فلو أبرم العقد نتيجة دين قمار أو لاقتراف جريمة أو أي علاقة غير مشروعة يعد العقد باطلاً، وأما عقد نقل الأشخاص فيجب أن يتوافر فيه نفس الشرط أي سبب قانوني غير مخالف للنظام العام والآداب العامة، فلا يمكن نقل شخص للقيام بعمل من شأنه أن يكون مخالفاً بالآداب، ومثال ذلك نقل الأشخاص من أجل الهجرة غير الشرعية أو نقل أشخاص كعبيد .

ف نجد هنا أن الناقل البري للبضائع يلتزم بتزويد المرسل بوثيقة الشحن، وأما عقد نقل الأشخاص فيجب تقديم تذكرة التي تمثل العقد في حد ذاته، إلا أنها ليست شرطاً للانعقاد، أو لنشوء العقد، وإنما تسليم التذكرة يعد شرطاً للإثبات.

المحور الثاني:

أنواع عقود النقل والتزامات الناقل

إن كان أول أنواع النقل هو النقل البري، وذلك باستخدام الدواب أو عربات مجرورة بهذه الدواب، وبعده ظهر النقل النهري، ومن بعده النقل البحري، ثم ظهر النقل الجوي إلا في فترة متأخرة أي بعد الحرب العالمية الأولى.

وكما أن المستجدات الاقتصادية والاجتماعية المترتبة عن التطورات التكنولوجية التي عرفها العالم، أدت بدورها إلى تمركز السكان، الأنشطة الاقتصادية والتجارية في المناطق الحضرية، وكذا فرضت انشاء شبكات طرق لإيجاد أدوات نقل جديدة، وهو ما كثف حركة الأشخاص والممتلكات.

فوجد النقل اختلفت وسائطه بين الوسائط البرية من سيارات وقطارات ونقل معلق، ووسائط بحرية من سفن وباخرات وعبارات، ووسائط جوية من طائرات صغيرة وكبيرة ومروحيات، فكانت القواعد القانونية التي تحكم كل نوع من أنواع النقل تختلف عن تلك التي تحكم بقية أنواع النقل الأخرى.

ومنه أفرغ المشرع الجزائري كل نوع من أنواع عقد النقل في اطار قانوني ينظمه، النقل البري ينظمه القانون التجاري وقوانين أخرى مكمله مثل قانون توجيه النقل البري وتنظيمه، والنقل البحري نظمته القانون البحري الجزائري، وأما النقل الجوي ينظمه قانون الطيران المدني، وكما أن عقود النقل البحري والجوي تجد أغلب أحكامها في القانون الدولي.

ولنتعرض لأنواع نشاط وخدمات النقل التي أفرغها المشرع الجزائري في شكل قانوني مسمى بعقود النقل أي عقود النقل البري، عقود النقل البحري وعقود النقل الجوي، والتي يمكن أن تنقسم إلى نمطين اثنين، فيتمثل النمط الأول في عقود النقل الواردة على

الالتزام بخدمة نقل البضائع، ويتمثل النمط الثاني عقود النقل الواردة على الالتزام بنقل الأشخاص، وذلك وفقا للتقسيم الآتي:

أولاً: عقود النقل البري.

ثانياً: عقود النقل البحري.

ثالثاً: عقود النقل الجوي.

أولاً: عقود النقل البري

إن ظهور عقود النقل متعددة، فقد يكون النقل برّياً أو نهرياً أو بحرياً أو جويّاً، ولم يتطرق المشرع الجزائري في القانون التجاري إلا نقل البضائع أو نقل الأشخاص برّاً في المواد من 36 إلى 77 منه، وكان طابعه الغالب هو النقل الداخلي، فهنا يكون النقل البري الدولي على سبيل الاستثناء على خلاف النقل البحري والنقل الجوي اللذان استلهمتا قواعدهما من الاتفاقيات الدولية، فيكون من الضروري جداً التعرض إلى النقل الدولي سواء كان بحرياً أو جويّاً.

وقد عرف المشرع الجزائري عقد النقل البري ضمن أحكام القانون التجاري وميز بين شكله البري للأشخاص والبري للبضائع، وكذا قانون توجيه النقل البري وتنظيمه، والذي من خلاله حدد أنماط النقل البري للأشخاص ثم عقد النقل البري للبضائع سواء عبر الطرق أو عبر سكة الحديد.

ومنه، ندرس عقود النقل البري من خلال التطرق لمدخل معرفي لعقد النقل البري، تكوينه والآثار المترتبة عنه، أحكام المسؤولية الناقل البري في ثلاث نقاط متتالية.

1 - مدخل معرفي لعقد النقل البري: يمكن دراسة مفهوم عقد النقل البري من خلال

التطرق إلى تعريف هذا النوع من العقود، عناصره وخصائصه.

أ - تعريف عقد النقل البري: عقد النقل حسب القانون التجاري الجزائري هو اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين، وكما عرفه القانون رقم 11-09 المتعلق بتوجيه النقل البري وتنظيمه في الفقرة 1 من المادة 2 أن النقل البري هو كل نشاط يقوم من خلاله مستغل بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر عبر الطريق أو السكة الحديدية أو السلك على متن مركبة ملائمة.

فما يمكن ملاحظته هنا، أن المشرع الجزائري عند وضع قانون تنظيم النقل البري وتوجيهه، قد ضمنه قائمة من المصطلحات القانونية المهمة بموجب المادة 2 المذكورة أعلاه، واعتبر النقل البري كنشاط أي عمل يقوم به الناقل من خلال تقديمه خدمة النقل للأشخاص.

وكما أنه قام أيضا بتعريف مصطلح النقل العمومي بأنه نقل يتم بمقابل ولحساب الغير يقوم به مستغلون مرخص لهم لهذا الغرض، وعرف النقل للحساب الخاص بأنه نقل تقوم به أشخاص طبيعية أو معنوية لحاجاتهم الخاصة، وكما عرف النقل المشترك ما بين الأنماط بأنه خدمة ينجزها مستغل بواسطة سند النقل وحيد وبنمطين مختلفين من النقل على الأقل، يغطي النقل من بدايته إلى نهايته تحت مسؤولية مستغل وحيد.

فالمشرع الجزائري وضع مصطلح "المستغل" في الفقرات السابقة من المادة 2 المذكورة سابقا، وعرفه بكل شخص طبيعي أو معنوي يمارس خدمة أو عدة خدمات للنقل العمومي للأشخاص أو البضائع بوسائله الخاصة للنقل أو بوسائله تضعها الدولة تحت تصرفه في إطار الامتياز.

وكما أن النقل البري يكون في ثلاثة أنماط، يتمثل النمط الأول في النقل بالسكك الحديدية، وهو كل منظومة نقل الأشخاص أو البضائع بواسطة مركبة مجرورة أو تسير عبر السكة، ويتمثل النمط الثاني في نقل الأشخاص الموجه، وهو كل منظومة نقل عمومي تستعمل مركبات ملزمة باتباع مسار محدد على كل أو جزء من مسيرها سواء كانت هذه

المركبات تسير في رحاب مخصص لها أم لا باستثناء شبكة السكة الحديدية الوطنية، وأما النمط الثالث في نقل الأشخاص والبضائع عبر الطرقات، فهو النقل الذي يستعمل مركبات مهيأة من طرف الصانع لنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر تسير عبر الطريق.

وانطلاقا مما تقدم يمكن أن نستنتج أن عقد النقل البري للأشخاص أو للبضائع عقد كسائر العقود يقوم وينشأ بتوافر أركان، وهي: التراضي، المحل والسبب، وسوف نتطرق لها عند دراسة تكوين عقد النقل البري وإثباته، وكما أن عناصره ثلاثة عناصر، وهي: أطراف أو أشخاص العقد، المحل أو الموضوع ووسيلة النقل أو ما يسمى بواسطة النقل، وما يتميز هذا العقد من خصائص أنه يكون داخلي في أغلبه.

ب - عناصر عقد النقل البري:

يتكون عقد النقل البري من ثلاثة عناصر، فيتمثل العنصر الأول في عنصر الأشخاص، ويتمثل العنصر الثاني في عنصر الموضوع، وأما العنصر الثالث فيتمثل في عنصر واسطة النقل.

ب - 1 / عنصر الأشخاص: عقد النقل البري للأشخاص هو عقد ثنائي يتم بين شخصين أحدهما الناقل والثاني المسافر، وأما في عقد النقل البري للبضائع فيكون بين الناقل والشاحن، وكما قد يظهر شخص ثالث هو المرسل إليه.

وأطراف عقد النقل البري للأشخاص هما:

المسافر: هو شخص طبيعي يتكفل بنقله الناقل من مكان إلى آخر ووفقا لإطار قانوني هو عقد النقل، وكما يسمى أيضا "الراكب"، فلا يشترط الأهلية بالنسبة له من الناحية العملية، وإن كان هذا النوع من العقود يدخل ضمن العقود الدائرة بين النفع والضرر، ومنه لابد أن يكون المسافر مميز على الأقل، وإلا فإن وليه هو الذي يصحبه، فهو ينوبه في إبرام العقد.

وكما أن المسافر يجب أن يكون شخصا طبيعيا على قيد الحياة وليس ميتا، فهذه الحالة تدخل ضمن النقل النوعي ويسمى بالنقل الجنائزي، المقرر ضمن القانون المتعلق بتوجيه النقل البري وتنظيمه.

الناقل: هو الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يتكفل بنقل المسافر من مكان إلى آخر، ولكن نجد الاختلاف في المصطلحات المستعملة، والمقصود منها هذا الطرف، فبالرجوع إلى القانون التجاري المشرع الجزائري استعمل مصطلح "متعهد النقل"، فيتولى هذا الأخير بنفسه نقل شخص.

وما يمكن استنتاجه، أن المشرع الجزائري يقصد الشخص الذي يقوم بإبرام عقد النقل، ويتعهد بتنفيذه، ولكن عندما نقرأ النص كاملا نجد أن متعهد النقل يتولى شخصا نقل المسافرين مما يعني أن الناقل البري هو من يبرم العقد مع المسافرين، وينفذه بنفسه دون أن يستعين بغيره في ذلك.

ولكن ما يجب الاتجاه إليه هو الفرق بين الناقل والوكيل بالعمولة للنقل، فإذا كان الناقل هو من يتولى شخصا نقل المسافرين، فهو المبرم للعقد والمنفذ له بنفسه، فنجد أن الوكيل بالعمولة للنقل هو الشخص الذي أبرم عقد النقل مع الناقل باسمه ولحساب موكله، فيبدو كأنه الناقل نفسه أمام عملائه ولكن في حقيقة الأمر ليس كذلك.

وأما بالنسبة لقانون توجيه النقل البري وتنظيمه، المشرع الجزائري هنا استعمل مصطلحا المستغل، وهو مصطلحا مختلفا تماما في المادة 2 منه، فعرف هذا الأخير 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 امتياز.

وما يمكن قوله هنا، أن الناقل حسب هذا التعريف ليس هو الشخص الذي يقوم بإبرام عند النقل وتنفيذه، وإنما أوسع من ذلك يشمل كل الأشخاص الذين اسندت لهم مهمة أداء النقل العمومي فقط.

فحسب قانون توجيه النقل البري وتنظيمه شخص المستغل، وتمنح له هذه الصفة إذا كان له ترخيصا بذلك، والمادة 17 من القانون رقم 01-13 المذكور آنفا، تمكنه من ممارسة نشاطات نقل الأشخاص والبضائع عبر الطرقات، شخص طبيعي أو معنوي ترخص له قانونا مصالح الوزير المكلف بالنقل بذلك، فتحدد شروط تسليم الرخص عن طريق التنظيم وتوضيح على وجه الخصوص مقاييس ممارسة مهنة الناقل من حيث تحقيق الأمن، التأهيل المهني، وسائل النقل، شروط الاستغلال، العمل وتوعية الخدمة.

ونستخلص أن الناقل البري عبر عنه المشرع التجاري بمصطلح المتعهد، وهو مصطلح واسع مقارنة بمصطلح المستغل الذي جاء به قانون توجيه النقل البري وتنظيمه، وأيضا إذا كان هذا الناقل البري محترف فالعلاقة يحكمها القانون التجاري، وأما إذا كان الناقل البري غير محترف، فهنا يخضع إلى القواعد العامة للعقد الواردة في القانون المدني.

أما بالنسبة لأطراف عقد النقل البري للبضائع، يكون بين الناقل والشاحن كأصل عام، فالناقل هو أحد أطراف عقد النقل البري للبضائع الذي يلتزم بنقل الشيء أو البضاعة من مكان إلى آخر بوسائط خاصة "المركبة"، والشاحن غالبا ما يكون هو نفسه المرسل إليه، فيعتبر هذا الأخير الطرف الثاني من العقد المبرم، وكما تقع على عاتقه عدة التزامات أهمها دفع أجره النقل، تسليم البضائع، إعدادها، رصها وشحنها.

ب - 2 موضوع أو محل النقل البري: يختلف موضوع عقد النقل البري للأشخاص عن عقد النقل البري للبضائع نتيجة اختلاف في طبيعة العقدين، فيعد النقل البري للأشخاص محله نقل المسافر ذاته مع أمتعته، يقابله دفع الأجرة، ويشترط في المحل أن يكون غير مخالف للقانون والنظام العام والآداب.

ب - 3 وسيلة النقل البرية: لم يشر المشرع الجزائري لوسيلة النقل البري في أحكام القانون التجاري الجزائري لوسيلة النقل للأشخاص والبضائع، ولكنه تطرق لها في قانون توجيه النقل البري وتنظيمه بتعريف مصطلح المركبة.

فتعرف بأنها كل وسيلة نقل بري مزودة أو غير مزودة بمحرك دفع، تسير على الطريق أو على السكك الحديدية، مجرورة أو معلقة بواسطة سلك، وتدرج على النصوص ضمن هذا التعريف، سيارات نقل الأشخاص أو نقل البضائع والحافلات المتمفصلة والحافلات الكهربائية وعربات القطارات والقطارات الكهربائية والحافلات ذاتية الدفع وعربات الترامواي وعربات المترو وحجرات الترفيه والتسبيح ومساعد التزلج وكذا حجرات المصاعد الحضرية، ومنه حدد أنواع وسائل النقل البري للأشخاص والبضائع على سبيل المثال لا حلى سبيل الحصر لأن وسائل النقل قابل لمواكبة المستجدات والتطورات الحاصلة.

وبالإضافة إلى ذلك حكم الفقرة الأخيرة من المادة 2 من القانون رقم 01 - 13 المذكور آنفاً، أكد من خلالها صلاحية المركبة كوسيلة نقل الأشخاص والبضائع عبر الطرقات، فهو يعتبر نقل يستعمل مركبات مهيأة من طرق الصانع لنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر، وتسير عبر الطرقات.

ج - خصائص عقد النقل البري: يتميز عقد النقل البري بعدة خصائص، يتميز بأنه عقد رضائي، عقد ملزم لجانبين، عقد معاوضة، عقد تجاري وعقد إذعان ونتناولها كالاتي:

ج - 1 عقد النقل البري عقد رضائي: يعالج عقد النقل البري للأشخاص من العقود الرضائية، التي تنشأ بمجرد تبادل الإيجاب والقبول بين طرفيه، وهما الناقل والمسافر، أو الناقل والشاحن.

ج - 2 عقد النقل البري عقد ملزم لجانبين: نقصد أن الناقل ملزم بالنقل في وقت ومكان محددان قانوناً، وفي المقابل المسافر أو الشاحن ملزم بدفع الثمن، ومنه تنشأ التزامات متقابلة إن أخل أي طرف بأي التزام جاز للمتعاقد الآخر طلب فسخ العقد والتعويض عن الضرر الذي لحقه به.

ج - 3 عقد النقل البري عقد تجاري: يعتبر عقد النقل البري من العقود الوارد على المقاوله، وكما تعتبر مقاوله النقل والانتقال عملاً تجارياً بحسب الموضوع، ويمكن أن يكون شخصياً معنوياً خاصاً أم عاماً، وكما يمكن أن يكون في شكل شركة، وهنا يعتبر عملاً تجارياً بحسب الشكل، وكما يمكن أن يعتبر عملاً تجارياً بالتبعية إذا مارسه الشاحن كضرورة لحاجات تجارته.

د - 4 عقد النقل البري عقد معاوضة: إن هذا العقد لا يقوم إلا بمقابل أجره، فهنا تقع التزامات متبادلة ومتقابلة، فالناقل ملزم بأداء خدمة نقل الأشخاص وأمتعتهم أو البضائع من مكان إلى آخر، وفي مقابل يلتزم المسافر في النقل للأشخاص أو الشاحن في النقل للبضائع بدفع الثمن، وهنا نقول أن النقل المجاني لا يسري عليه أحكام النقل.

هـ - 5 عقد النقل عقد إذعان: نجد في عقد النقل الناقل يستأثر في تعاقد مع المسافر في النقل البري للأشخاص أو الشاحن إذا كان نقل بري للبضائع أي متلقي خدمة النقل بصياغة ووضع شروط لا تقبل المناقشة، فلا يكون لهذا الأخير إلا قبولها إذا ما أراد الانتفاع من خدمة النقل، فيكون إذعانه متزامناً مع قبوله على خلاف الذي يكون سابقاً ودافعاً للقبول.

2 - تكوين عقد النقل البري وآثاره القانونية المترتبة على أطرافه: لا تختلف أحكام عقد النقل البري بواسطة السيارات أو العربات أو السكك الحديدية عن أحكام عقد النقل النهري للبضائع بطريق النهر أو القنوات أو البحيرات أو المياه الداخلية، ويلاحظ أن

بعض البلدان مثل ألمانيا، بلجيكا، هولندا، إيطاليا وأمريكا تنظم النقل النهري تنظيماً قانونياً خاصاً مقتبساً من قواعد النقل البحري لما بينهما من كبير الشبه.

فعقد النقل البري عقد رضائي ينعقد بمجرد تبادل الإيجاب والقبول، فلا يشترط لانعقاده تسليم البضاعة من المرسل إلى الناقل، وهو حسب المادة 36 من القانون التجاري الجزائري عقد كسائر العقود يتطلب لنشوئه أركان، ومنه نتعرض لتكوين عقد النقل البري وإثباته في نقطتين متتاليتين.

أ- تكوين عقد النقل البري:

لا يحتاج عقد النقل البري للأشخاص أو البضائع إلى إجراء شكلي، شأنه من شأن العقود الرضائية الأخرى، فالشكالية ليست ركن لانعقاد بل وسيلة لإثباته، فينعقد إذا توافرت شروط الانعقاد، وهي: التراضي، المحل والسبب.

أ - 1 / ركن التراضي: يختلف عقد النقل البري للأشخاص عن عقد النقل البري للبضائع بسبب عدم وجود المرسل إليه كطرف في النوع الأول، ولكن ركن التراضي لا يختلف عن النوعين من عقود النقل البري، فيشترط في ركن التراضي أن يكون غير معيب بأي عيب من عيوب الرضا كالإكراه، الغلط، التدليس والاستغلال، وبالعكس يكون باطلاً أو قابل للإبطال.

فتشترط الأهلية الكاملة للناقل البري للأشخاص، وأما المسافر فلا تشترط بل يجوز أن يكون مميز، فإذا كان الناقل شركة، فما يعلنه للجمهور من شروط هو إيجاباً عاماً، وقبول المسافر لهذه الشروط يعتبر قبولاً، فإن مجرد شراء التذكرة يعتبر قبولاً من طرف المسافر "الراكب"، ومنه يشترط الأهلية التجارية في الناقل البري للأشخاص، وهذا على عكس المسافر الذي لا يلزمه إلا التميز لإبرام هذا العقد.

وأما فيما يخص أطراف عقد النقل البري للبضائع، فيجب أن تتوافق إرادة الناقل والمرسل "الشاحن"، وتكون إرادة أطراف العقد سليمة غير معيبة بأي عيب من عيوب

الرضا، وهنا في أغلب الأحيان الناقل يعلن عن شروط النقل، فيصدر الإيجاب من النقل البري في شكل إيجاب موجه للجمهور، ومثال ذلك ما تقوم به شركات النقل، فيلزم الناقل البري هنا بإعلام زبائنهم بكافة الشروط العامة للنقل عن طريق وسائل معتمدة، وكما أنه يكون في حالات كثيرة محتكرا من طرف المؤسسة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية للبضائع، وهذا ما جاء في المادة 20 من المرسوم التنفيذي رقم 95 - 91 المتعلق بالشروط العامة لممارسة نشاطات النقل البري للبضائع والأشخاص.

أ - 2 / ركن المحل: محل عقد النقل البري للأشخاص هو أداء خدمة للمسافر "الراكب"، وهي خدمة نقله مع أمتعته أو البضائع مقابل دفع أجرة للناقل، ويجب أن يكون محل النقل معلوما لدى أطراف العقد من الخدمة في حد ذاتها والأجرة، وكما يجب أن يكون أيضا غير ممنوعا قانونا ولا يخالف النظام العام والآداب العامة.

ويجب أن يكون محل عقد النقل للبضائع من المنقولات المادية مثالها البضائع، الحيوانات، المحاصيل الزراعية وغيرها، فلا يمكن نقل الأموال المعنوية "غير المادية" بوسائل النقل إلا إذا جسدت في أشياء مادية مثل حقوق الملكية الفكرية المجسدة في المصنفات والمؤلفات أو الاختراعات.

فيجب أن يكون معينا أو قابلا للتعين، وأن تكون من الأشياء الداخلة في التعامل، فيكون عقد النقل باطلا بطلانا مطلقا إذا ورد على شيء خارج عن دائرة التعامل مثل المخدرات والأسلحة، إذن يجب أن يكون مشروعاً غير مخالف للنظام العام والآداب العامة.

وبما أن عقد النقل من عقود المعاوضة، فالمسافر أو الشاحن يدفع مقابل خدمة النقل التي يؤديها الناقل، ونجد أن تحديد الأجرة يكون باتفاق الطرفين، ولكن غالبا ما يحددها الناقل، وتسمى بتعريفه النقل في النقل البري للبضائع، وتحدد الأجرة عادة تبعا لنوع البضاعة وكميتها، فأجرة المواد السائلة أكثر من المواد الجامدة، وكما يجب أن يؤخذ بعين

الاعتبار الحجم، الوزن، نوعية المادة، وكذا نوع واسطة النقل، فنجد أن نقل البضائع برا يكون أقل تكلفة من نقل البضائع بحرا، ونقلها جوا يكون أكثر تكلفة، ويرجع تقدير ذلك على حسب سرعة واسطة النقل.

أ - 3 / ركن السبب: لا يختلف هذا الركن عن ركن السبب الواجب توافره في العقود الرضائية، فنقصد به الباعث من ابرام عقد، فيجب أن يكون السبب موجودا، فيكون المسافر "الراكب" موجودا، وكما يجب أن يكون مشروعا غير مخالفا للنظام العام والآداب العامة، وإلا يعد العقد باطلا.

فلا يجوز ابرام عقد نقل بري باعته نقل شخص ارتكب جريمة أو قام بفعل مخل بالآداب العامة في عقد النقل البري للأشخاص، وكما لا يجوز ابرام عقد سببه دين قمار أو أي علاقة غير مشروعة في عقد النقل البري للبضائع.

ب / الشكلية وإثبات عقد النقل البري: إن عقد النقل البري للأشخاص أو البضائع عقد رضائي، فانعقاده وترتيب آثاره القانونية لا يتطلب لأي شكل أو إجراء، فلا تشترط الكتابة كركن من أركان العقد إنما هي وسيلة لإثباته.

ونجد أن تذكرة السفر التي يسلمها الناقل للمسافر ما هي إلا وسيلة إثبات عقد النقل البري للأشخاص عند الضرورة، وصياغتها لا تؤثر على صحة العقد، وكما يمكن التنازل عنها إلى شخص آخر، فهي ليست شخصية إلا إذا كانت تحمل اسم الراكب، فهذا النوع من العقود التجارية يمكن إثباته بكافة طرق الإثبات التجاري.

أما عقود النقل البري للبضائع، فهي أيضا عقود رضائية لا تتطلب شكلا أو إجراء معين، فسند الشحن هو وثيقة إثبات العقد، وفي هذه الحالة يمكن اللجوء إلى الوسائل الخاصة للإثبات في حالة وجود نزاع، فإما اللجوء إلى الدفاتر التجارية أو مستند النقل.

ب - 1 الدفاتر التجارية كوسيلة لإثبات عقد النقل البري للبضائع: تعتبر الدفاتر التجارية في نظر القانون حجة للتاجر وعليه، فباعتبار الناقل البري تاجرا حسب القانون

التجاري، فيلتزم هذا الأخير بمسك دفترين اثنين: هما دفتر اليومية ودفتر الجرد، فيلتزم بموجب النوع الأول من الدفاتر التجارية بتقييد أعماله التجارية يوما بعد يوم أو أن يرجع على الأقل نتائج هذه العمليات شهريا بشرط يحتفظ بكافة الوثائق التي يمكن مراجعة تلك العمليات يوميا، وكما يجب عليه أيضا أن يجري سنويا جردا لعناصر أصول وخصوم مقابلته وأن يقفل حساباته بقصد إعداد الميزانية وحساب النتائج، وتتسخ بعد ذلك الميزانية وحساب النتائج في دفتر الجرد، وهو النوع الثاني من الدفاتر التي يمسكها، فالغاية من حسابات وحوصل التجار هي ضبط تطور عناصر الذمة المالية بطريقة موضوعية وطبقا لتقنيات تنظيمية.

ونجد أن مسك دفتر اليومية ودفتر الجرد بحسب التاريخ ودون ترك بياض أو تغيير من أي نوع كان أو نقل إلى الهامش، وترقم صفحات الدفترين ويوقع عليهما من طرف قاضي المحكمة حسب الإجراء المعتاد، وكما يجب أن تحفظ هذه الدفاتر التجارية لمدة 10 سنوات، فالقاضي يجوز له قبولها كوسيلة للإثبات، وهو جاء في نص المادة 13 من القانون التجاري الجزائري.

ب - 1 مستند النقل كوسيلة لإثبات عقد النقل البري للبضائع: مستند النقل عملا يثبت بإيصال النقل، وهذا الإيصال يحرره الناقل ويحتوي على البيانات اللازمة، ويسلمه الناقل إلى المرسل "الشاحن" بعد توقيعه عليه، فيثبت تسلم الناقل للبضاعة، وينتزع مستند النقل من دفتر ذي قسائم مع احتفاظ الناقل بالأصل.

فيصبح سند النقل باعتباره وثيقة تمثل ملكية البضائع، سندا تجاريا عندما يصدر و / أو يظهر، "للحامل" أو " لأمر"، ويجب أن يحتوي على اسم الشخص الطبيعي أو المعنوي للشاحن أو اسمه التجاري ومهنته أو غرض شركته ومقر سكناه أو عنوان شركته وطبيعة البضاعة والبيانات التي تسمح بالتعرف عنها وعن قيمتها، ومنه سند النقل يأخذ حسب

الشروط السابقة الذكر شكل سند تجاري سواء كانت البضاعة في طريق النقل أو وصلت إلى الجهة المقصودة.

فما يمكن ملاحظته، أن البيانات التي أشار إليه المشرع التجاري الجزائري لم ترد على سبيل الحصر، فيجوز إضافة بيانات أخرى إليها، فيمكن إضافة أي بيان يسمح بالتعرف عن هذه البضاعة وعن قيمتها، ومنه السند النقل يعتبر وسيلة إثبات عقد النقل البري للبضائع، ومستند يمثل ملكية البضاعة في حد ذاتها.

ج / الآثار القانونية المترتبة عن إبرام عقد النقل البري: يترتب عن إبرام عقد النقل البري آثار قانونية في مواجهة أطرافه، وبما أنه يكون في شكلين عقد نقل بري للأشخاص وعقد نقل بري للبضائع، وبالتالي نتناول الآثار القانونية في نقطتين متتاليتين.

ج - 1 الآثار القانونية المترتبة عن إبرام عقد النقل البري للأشخاص: يترتب عن انعقاد عقد النقل البري للأشخاص مجموعة من الالتزامات تقع على عاتق طرفيه المسافر "الراكب" والناقل البري للأشخاص.

ج - 1 - 1 التزامات المسافر "الراكب": نتناول الالتزامات المترتبة على عاتق المسافر "الراكب" من خلال التطرق للالتزام بدفع الأجرة واتباع تعليمات الناقل، وهي:

- الالتزام بدفع الأجرة: الالتزام بدفع الأجرة هو الالتزام الرئيسي الذي يقع على عاتق المسافر "الراكب" في المقابل للالتزام الجوهري للناقل البري بالنقل، وقد تكون الأجرة مستحقة عند الوصول، ولا يجوز للمسافر الإخلال بالتزامه بدفع الأجرة، فدفع الأجرة حسب تعريف عقد النقل البري في المادة 36 من القانون التجاري الجزائري هو "التمن".

وكما يتم تحديد الأجرة ضمن شروط العقد الذي يضعه الناقل البري، ولا تقبل المساومة لأنه عقد إذعان، وغالبا ما تكون موجودة ولا يقبل الناقل مناقشتها، فعلى الراكب أن يقبلها ضمن شروط العقد، وتدفع مقدما قبل السفر أو أثناء تسلم تذكرة السفر، ويجب

أن يأخذ مكانه في الدرجة التي اختارها، فإذا قام بالجلوس في مكان بدرجة أقل من ثمن التذكرة بمحض إرادته، فلا يحق له استرداد الفارق، وفي حالات مرضه أو وفاته قبل السفر يفسخ عقد النقل البري، ويكون من حقه أو من حق ورثته استرجاع مبلغ الأجرة، أو أن ترفع دعوى المسؤولية المدنية العقدية في مواجهة الناقل البري.

- **اتباع تعليمات الناقل:** يلتزم المسافر باتباع كل تعليمات الناقل البري، ومثال ذلك الحضور في الوقت المناسب قبل انطلاق الرحلة وفي المكان المعين، اتباع التعليمات الخاصة بالخروج والدخول للمحطة، الجلوس في المكان المخصص للركابين والمتفق عليه، تسليم الأمتعة قبل الركوب لتفتيشها والتأكد من عدم خطورتها.

ج - 1 - 2 التزامات الناقل البري للأشخاص: تتمثل التزامات الناقل البري للأشخاص في الالتزام بالتغير المكاني للمسافر وأمتعته، والالتزام بضمان سلامة المسافر وأمتعته، وهي:

- **الالتزام بالتغير المكاني للمسافر وأمتعته:** يلتزم الناقل البري للأشخاص أن يوصلهم إلى وجهتهم المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد، ويعتبر هذا الالتزام التزام بتحقيق نتيجة.

فيلتزم متعاملو النقل البري بإعلام المستعملين عن طريق كل الوسائل المناسبة وباستمرار بالشروط العامة للنقل فيما يخص الآجال والوتيرة والتوقيت، فالناقل البري للأشخاص يضمن تذكرة السفر وقت الانطلاق، وكما يوفر لهم مركبة صالحة لهذه الخدمة.

- **الالتزام بضمان سلامة المسافر وأمتعته:** يلتزم الناقل البري بضمان سلامة المسافر وأمتعته إلى المكان والزمان المتفق عليه في العقد، وهو ما جاء في المادة 62 من القانون التجاري الجزائري.

فيلتزم الناقل البري للأشخاص بتوصيل المسافرين إلى الوجهة المطلوبة سالما معافى، فأى أضرار بدنية للمسافر أو أمتعته أو تأخير في الوقت المتفق عليه، ويرتب عليه المسؤولية المدنية في مواجهة الناقل البري للأشخاص، وهو التزام بتحقيق نتيجة وليس ببذل عناية، ويستمر هذا الالتزام من بداية العقد إلى غاية تنفيذه وانتهاءه.

وما يمكن قوله، أن الالتزام بضمان سلامة نقل المسافرين وأمتعته، وبالنسبة إلى هذه الأخيرة، نفرق بين نوعين من الأمتعة، فيتمثل النوع الأول في الأمتعة اليدوية التي لا تخضع إلى هذا الالتزام، ويتمثل النوع الثاني في الأمتعة المسجلة، فتدخل ضمن موضوع التزام الناقل بسلامة الناقل وأمتعته، ومنه يجب أن تصل سالمة كاملة مثلها مثل البضائع، وأيضا المحافظة عليها من الضياع، ويكون مسؤولا عن ضياعها سواء كان ضياع كلي أو جزئي، التلف والتأخير في الوصول.

ج - 2 الآثار القانونية المترتبة عن إبرام عقد النقل البري للبضائع: نتطرق للآثار القانونية لعقد النقل البري للبضائع من خلال دراسة التزامات المرسل، التزامات المرسل إليه، والالتزامات المترتبة على الناقل البري للبضائع.

ج - 2 - 1 التزامات المرسل: تتمثل التزامات المرسل في الالتزام بتقديم البيانات الصحيحة إلى الناقل البري، الالتزام بإعداد البضاعة للنقل إذا اقتضت طبيعتها ذلك، الالتزام بتسليم البضاعة المراد نقلها ووثائق النقل، الالتزام بدفع الأجرة ومصاريف النقل إذا كانت مستحقة عند الإرسال، وهي:

- **التزامات المرسل بتقديم البيانات:** يلتزم المرسل بتقديم البيانات الصحيحة عن البضاعة، وأي إهمال في تدوينها يجعله مسؤولا مدنيا تجاه الناقل والغير.

- **التزامات المرسل بإعداد البضائع للنقل:** يلتزم المرسل في عقد النقل البري للبضائع بإعدادها، وإن تطلب الأمر تحريم الشيء وجب عليه القيام بذلك، ونجد أن مصطلح التحريم جاء على سبيل المثال، والمقصود منه اعداد البضاعة حسب طبيعتها،

ويكون واقيا من الضياع والتلف، فالمرسل هنا يكون مسؤولاً عن الأضرار الناجمة عن عيوب التحريم.

- **التزامات المرسل بتسليم البضاعة ووثائقها:** يلتزم المرسل بتسليم البضاعة المراد نقلها، وبتسليم البضاعة يبدأ تنفيذ عقد النقل وتنتقل حيازة البضاعة إلى الناقل فيكون مسؤولاً عنها، والتسليم لا يعد شرطاً في انعقاد العقد بل هو شرط لتمكين الناقل من البدء في تنفيذ التزامه بنقل البضاعة، وكما يقع على عاتقه تسليم كل الوثائق المتعلقة بالتصدير، الجمركة ومنشأ البضاعة.

- **التزامات المرسل بدفع أجرة ومصاريف النقل عند الإرسال:** يعد الالتزام بدفع الأجرة للالتزام الرئيسي للمرسل مقابل الالتزام الرئيسي للناقل، وهو التزام التحويل المكاني للبضاعة أي "عملية النقل"، وتكون أجرة النقل والمصاريف المترتبة على الأشياء المنقولة واجبة الدفع عند الوصول.

ج - 2 - 2 التزامات المرسل إليه: ندرس التزامات المترتبة على عاتق المرسل من خلال التطرق لالتزام المرسل إليه باستلام البضاعة، والتزامه بدفع الأجرة ومصاريف النقل عند الوصول، وهي:

- **التزام المرسل إليه باستلام البضاعة:** يلتزم المرسل هنا باستلام البضاعة، ففي حالة نقل الشيء غير مشروط تسليمه إلى الموطن، وجب على الناقل إخطار المرسل إليه بالوقت الذي يمكن له فيه تسليمه بمجرد ما يكون في استطاعة الناقل وضعه تحت تصرفه.

فيجب على الناقل أنه يخبر المرسل بذلك، وأن يطلب منه التعليمات بهذا الشأن، وأن ينتظر هذه التعليمات ويجب عليه في هذه الحالة إيداع الشيء في مكان أمين، وكما يمكنه بيع هذا الشيء المنقول إذا كان الأشياء التي يخشى عليها من التلف قبل ورود تعليمات الناقل في الوقت المناسب.

وما يمكن استخلاصه، أن المرسل إليه يكون عادة مشترى للبضاعة المنقولة من المرسل، أي دائنًا للمرسل بتسليم البضاعة، والمرسل دائنًا بدوره للناقل بالتسليم، ومن ثم يستعمل حق مدينه في مطالبة الناقل البري بالبضاعة.

- التزام المرسل إليه بدفع الأجرة ومصاريف النقل عند الوصول: يلتزم المرسل إليه بدفع الأجرة إلى الناقل في حالة الاتفاق على أن يكون دفع أجرة البضاعة عند وصولها إليه.

ج - 2 - 3 التزامات الناقل البري للبضائع: تتمثل التزامات الناقل البري للبضائع في التزامه باستلام البضاعة وشحنها، التزامه باستلام البضاعة والمحافظة على سلامتها، والتزامه بتفريغ البضاعة وتسليمها إلى المرسل إليه، وهي:

- التزام الناقل باستلام البضاعة وشحنها: يلتزم الناقل البري بتسلم البضاعة المراد نقلها، وهذا الالتزام يقابل التزام المرسل بتسليم البضاعة إليه، وللناقل أن يتحقق من نوعها، كميتها، حالتها وسلامة تغليفها، وله أن يتسلم البضاعة في محل المرسل أو في مكاتبه أو مخازنه وفقا لما اتفق عليه، وإذا امتنع الناقل عن تسليم البضاعة، جاز للمرسل أن يطالب بالتنفيذ العيني أو بفسخ العقد مع التعويض.

- التزام الناقل باستلام البضاعة والمحافظة على سلامتها: يلتزم الناقل البري باستلام البضاعة في الزمان والمكان المتفق عليهما في العقد، ومنه يتأكد من حالتها، نوعيتها وكميتها، لأنه سوف يتحمل مسؤولية سلامتها والمحافظة عليها، وهنا يطالب بجميع المعلومات اللازمة لذلك.

وكما يلتزم بشحنها أي وضعها في واسطة النقل البري المعدة لهذا الغرض، فإذا كانت طبيعة البضاعة تتطلب تحريمها، وجب على المرسل القيام بالتحريم بشكل يكون واقيا من الضياع والتلف، ولا يؤدي لضرر الأشخاص والمعدات أو غيرها من الأشياء المنقولة.

فيكون المرسل مسؤولاً عن الأضرار الناجمة عن عيوب التحريم، ولكن الناقل البري يكون مسؤولاً عن الأضرار الناجمة من عيوب التحريم أو انعدامه، وإن عيوب هذا التحريم الخاصة بالشيء المنقول لا تعفيه من التزاماته المتولدة بموجب عقود أخرى.

غير أن الناقل البري لا يكون مسؤولاً عن البضائع القابلة للاشتعال أو الانفجار أو كانت خطيرة على البضائع الأخرى أو على المسافرين إذا كان لا يعلم بأنها كذلك، وإنما كان يقبلها لو علم بأنها قابلة للانفجار أو الاشتعال أو أنها خطيرة، وفي هذه الحالة له الحق في انزالها أو إتلافها.

وما يمكن ملاحظته هنا، أن إثبات استلام البضاعة يكون عن طريق مستند النقل، فهذا المستند يتضمن كل البيانات والأوصاف الخاصة بالبضاعة من وزنها، نوعها، كميتها مثلاً عدد الطرود، عملية شحنها إذا كانت تتطلب عملية التحريم، وعملية رصها في المكان المعد لها في المركبة سواء شاحنة أو قطار.

- التزام الناقل بتفريغ البضاعة وتسليمها إلى المرسل إليه: يتضمن وضع البضاعة تحت تصرف الناقل عمليتين مهمتين، تتمثل العملية الأولى في العملية المادية، وهي عملية التفريغ، فتقابل هذه الأخيرة عملية الشحن في بدء عملية النقل، ونقصد بها إخراج البضاعة من المركبة ووضعها في المستودعات بعد إعلام المرسل إليه بالوصول، وتقع على عاتق الناقل البري أو المرسل إليه حسب ما اشترط العقد، وأما العملية الثانية فتتمثل في العملية القانونية، وهي عملية التسليم، ولها فائدة كبيرة إذ تنتهي بها التزامات الناقل، فيتم من خلالها تسليم البضاعة إلى المرسل إليه في المكان المتفق عليه، وللمرسل أن يطلب تسليمه البضاعة ووثيقة الشحن.

وما يمكن قوله هنا، أن للناقل البري للبضائع الحق في الامتناع عن تسليم البضاعة إلى المرسل إليه إذا كانت الأجرة واجبة الدفع عند الوصول وامتنع المرسل إليه عن دفعها.

3 - أحكام مسؤولية الناقل البري: تحتل مسؤولية الناقل البري الصدارة في موضوعات النقل، ونظرا لما لها من أهمية بالغة من الناحية العملية، ولما تثيره من منازعات عديدة أمام القضاء، ولما كان الالتزام الجوهرى للناقل التزام بالتحويل المكاني للأشخاص والبضائع من مكان إلى آخر، فإنه يجب التطرق لأحكام المسؤولية المدنية للناقل البري للأشخاص والبضائع.

أ - أحكام مسؤولية الناقل البري للأشخاص: ندرس مسؤولية الناقل البري للأشخاص من خلال التطرق لمجال تطبيقها، انتفاءها ودعوى المسؤولية المدنية.

أ - 1 / مجال تطبيق مسؤولية الناقل البري للأشخاص: يسأل الناقل البري للأشخاص عن الأضرار التي تصيب المسافر ابتداء من تكليفه به حتى نزوله من واسطة النقل وتركه مكان الوصول أو مرور مدة مناسبة، وكما يسأل عن جميع الأضرار مثل التأخير، الأضرار الجسيمة كالكرس والجروح، الأضرار الوظيفية والعضوية والقدرات الذهنية أو الوفاة، ومنه يلتزم ببذل العناية اللازمة للمحافظة على المسافر وأمتعته. ومنه، تكون مسؤولية الناقل البري للأشخاص في الحالات الآتية:

- حالة مسؤولية الناقل البري عن الأضرار اللاحقة للمسافر: فيعتبر الناقل البري للأشخاص مخلا لالتزامه بمجرد وقوع الضرر للمسافر، فيلتزم بإيصال هذا الأخير إلى مكان الوصول سالما، وما على المسافر إلا إثبات أن إصابته كانت نتيجة الخطأ في عملية النقل، فأساس المسؤولية المدنية هو الخطأ المفترض.

- حالة مسؤولية الناقل البري عن الأضرار اللاحقة بالأمته: بما أن الأمته تنقسم إلى أمته يدوية وأخرى مسجلة، ففيما يخص الأمته اليدوية، الناقل البري لا يسأل عن الأضرار التي تصيبها ومهما كانت قيمتها.

وأما بالنسبة للأمته المسجلة، فيستلمها الناقل البري، وتوضع تحت حراسته مما يستوجب أن يكون مسؤولا عما يصيبها من ضرر أثناء فترة النقل، فهو يسأل عن تلفها أو

هلاکها أو ضیاعها كالسرقة أو التحطيم أو الفقدان، ويعتبر هذا الالتزام التزام بتحقیق نتيجة.

- حالة مسؤولية الناقل البري عن أضرار التأخير: يسأل الناقل البري للأشخاص عن ضرر التأخير الذي يستوجب التعويض، ويقدر بحسب نوع الضرر الذي نتج عن التأخير، ومثال ذلك التأخير عن العمل، اجراء مسابقة، المشاركة في تظاهرة علمية أو فوات صفقات تجارية تزيد من ذمته المالية.

أ - 2 / مجال انتفاء مسؤولية الناقل البري للأشخاص: تنفی مسؤولية الناقل البري للأشخاص إما مما قررته النصوص القانونية من اعفاءات أو ما اشترط في عقد النقل البري، فالمرجع الجزائي حصر أسباب الإعفاء القانونية في القوة القاهرة أو خطأ المسافر.

وبأن أساس الخطأ في مسؤولية الناقل البري هو الخطأ المفترض، فلا بد أن يثبت الناقل أن الحادث خارجي لا بد له فيه، فيتدخل من المسؤولية من خلال إثبات أن هذا الخطأ سببه هذا الضرر، وكما أن خطأ المسافر أيضا يعتبر سبب من أسباب الإعفاء حسب القواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني الجزائي، ومنه أن هذا الخطأ هو سببه هو فقط.

وأما بالنسبة للإعفاء الاتفاقي، فيجوز إعفاء الناقل البري للأشخاص من المسؤولية المدنية، وهذا بناء على ادراج شرط كتابي في عقد النقل ومطابقا للقوانين والأنظمة الجاري العمل بها ومبلغ للمسافر، وفما عدا حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب منه بنفسه أو من مستخدمه إعفاء كلياً أو جزئياً من مسؤوليته عن التأخير أو الأضرار غير البدنية الحاصلة للمسافر.

أ - 3 / دعوى مسؤولية الناقل البري للأشخاص: نتناول دعوى مسؤولية الناقل البري للأشخاص من خلال التطرق لأحكام التعويض وانقضاء دعوى التعويض.

ولكل شخص تضرر نتيجة حادث أو غيره، تسبب له ضرراً جسيماً أو مادياً أو ضرراً تأخيراً أو وفاة أو تلف أو فقدان الأمتعة أن يقيم الدعوى على الناقل، وإذا تضرر الناقل بسبب خطأ المسافر أو بسبب قوة قاهرة، فللناقل حق رفع الدعوى.

إذن دعوى التعويض ترفع من طرف المتضرر نتيجة تنفيذ العقد، وحتى نضمن حقه في التعويض في الآجال المحددة وتقدير قيمته، وبما أن مسؤولية الناقل البري للأشخاص تقوم في هذه الحالة بمجرد عدم تنفيذ الالتزام ووقوع الأضرار للمسافر، فنجد هذا الناقل يلجأ إلى طرق القانونية إما الطرق الودية أو القضاء، وهو ما جاء في قانون التأمينات الجزائري.

ونجد أن من له الحق في طلب التعويض هو من له مصلحة، ومثال ذلك كل حادث سير سبب أضراراً جسمية، يترتب عنها تعويض كل ضحية أو ذوي حقوقها الذين أصابهم الضرر الناجم عن حادث المرور، ومنه يكون حق المطالبة بالتعويض المترتب عن هذا الضرر الوالدين، الزوج أو الزوجة، الأبناء القصر أو البالغون، وأما فيما يخص محل دعوى المطالبة بالتعويض عن المسؤولية، فينصب على ما لحق به من أضرار سواء كانت بدنية أو تأخير أو أضرار تصيب الأمتعة، ويكون جراً عدم تنفيذ الناقل لالتزامه.

وكما يمكن رفع دعوى المسؤولية المدنية ضد المسافر في حالة عدم تنفيذه لالتزامه بدفع ثمن النقل، وكما يجوز للناقل البري 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.

وأما فيما يخص تقدير قيمة التعويض عن الأضرار البدنية، فيجب الرجوع هنا إلى الأحكام العامة في القانون المدني، وإذا كان القانون أو العقد يخلو من طريقة التعويض، فالقاضي هو الذي يقوم بتحديد، بناء على ما لحق المدين من خسارة وما فاتته من كسب،

وهو نفس المبدأ المطبق من طرف القضاة في مجال الأضرار البدنية التي تتسبب فيها شركة الوطنية للسكك الحديدية، وكما يطبق أيضا بالنسبة للأضرار التي تصيب أمتعة المسافرين، وكما نجد أن الناقل البري للأشخاص مسؤول عن تعويض الأضرار المترتبة عن التلف أو الضياع الجزئي أو فقدان الأمتعة، وله أن يسقف هذا التعويض بموجب اللوائح والأنظمة المنظمة لهذا نشاط وكيفية استغلاله.

وتخضع كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشخاص أو عقد العمولة لنقل الأشخاص إلى التقادم بمضي ثلاث سنوات من تاريخ الحادث الذي تولدت عنه، وهنا المشرع الجزائري حدد مدة التقادم بثلاث سنوات وكذا ميعاد بداية سريانه.

وكما يسقط الحق في رفع دعوى التعويض عملا بالمواد 55، 61 و 74 من القانون التجاري الجزائري، فلا يجوز للدائن مطلقا أن يتمسك بحقه بموجب دعوى وحتى تحت أي شكل مقابل أو دفع، ومنه يجب احترام كل الإجراءات والمواعيد المنصوص عليها في المواد المذكورة أعلاه لأنها من النظام العام.

وأما بالنسبة لتقادم دعوى التعويض الناشئة عن ضياع الأمتعة المسجلة، فنأخذ بنفس حكم ضياع الأشياء لأن المادة 68 من القانون التجاري الجزائري أحالتنا إلى المادة 61 من القانون ذاته، فتسقط كل دعوى ناشئة في هذه الحالة خلال سنة واحدة وتسري هذه المهلة في حالة ضياع هذه الأمتعة ابتداء من اليوم الذي كان يجب فيه تسليمها، وكما تحدد المهلة التي ترفع فيها الدعوى بثلاثة أشهر أو لا تسري المهلة إلا من يوم رفع الدعوى على المكفول.

ب - أحكام مسؤولية الناقل البري للبضائع: ندرس مسؤولية الناقل البري للبضائع من خلال التطرق لمجال تطبيقها، انتفاءها ودعوى المسؤولية المدنية.

ب - 1 / مجال تطبيق مسؤولية الناقل البري للبضائع: تنص المادة 47 من القانون التجاري الجزائري على أنه يعد الناقل البري مسؤولاً من وقت تسلمه الأشياء المراد نقلها، عن ضياعها الكلي أو الجزئي أو تلفها أو التأخير في تسليمها.

فحالات تحقق المسؤولية المدنية للناقل البري للبضائع في ثلاث حالات، فتتمثل الحالة الأولى في حالة هلاك البضاعة، ويقصد بها فقدانها كلياً أو جزئياً أثناء عملية النقل، وتتمثل الحالة الثانية في حالة تلف البضاعة، ويعني هنا أن البضاعة موجودة بكاملها، ولكن لحقها ضرر أو عيب لم يفقدها خصائصها ولكن أنقص من قيمتها، وأما الحالة الثالثة فتتمثل في حالة التأخير في تسليم البضاعة، أي وصول هذه الأخيرة بعد الميعاد المتفق عليه أو الذي يحدده العرف في حال عدم وجود اتفاق، فيكون الناقل البري للبضائع مسؤولاً عن التأخر.

فالتزام الناقل البري للبضائع هو التزام تحقيق نتيجة هي نقل البضائع وتسليمها إلى المرسل إليه كاملة سليمة في الميعاد المحدد، ومنه يكون مسؤولاً بمجرد عدم تحقق النتيجة المقصودة، أي تحقق الحالات المذكورة أعلاه.

وما يمكن استنتاجه، أن مسؤولية الناقل البري للبضائع تقوم على أساس المسؤولية العقدية، وهذا لأن خطأ ينشأ عن إخلال التزام تعاقدى بمقتضى عقد النقل البري، فلا يمكن مساءلته على أساس المسؤولية التقصيرية، وكما يقع عبء الإثبات في هذه الحالة على المدعى أي المرسل والمرسل إليه.

ب - 2 / مجال انتفاء مسؤولية الناقل البري للبضائع: إذا كان الناقل البري للبضائع مسؤولاً قانوناً عند عدم تنفيذ عقد النقل، فإن هذه المسؤولية لم تكن عملاً إلا مسؤولية مخففة بسبب ما درج عليه الناقلون من اشتراط عدم مسؤوليتهم عن الأضرار التي تلحق البضاعة أو تحديد هذه المسؤولية.

فيمكن إعفاء الناقل مسؤولاً من وقت تسلمه البضاعة المراد نقلها عن ضياعها الكلي أو الجزئي أو تلفها أو التأخير في تسليمها، تتمثل حالات انتفاء مسؤولية الناقل البري للبضائع في الآتي:

- **حالة القوة القاهرة:** تتمثل في الظروف القوية التي تحول دون أن يقوم الناقل البري للبضائع بتنفيذ التزاماته، وتتحقق هذه الحالة في التلف والهلاك أو النقصان الذي يرجع إلى هذه الظروف، فنجد أن الناقل البري هنا لا يسأل مدنياً.

- **حالة العيب الذاتي للبضاعة:** تنشأ هذه الحالة من طبيعتها الداخلية أو حوادث سابقة على تسليمها، فيثبت الناقل أن سبب هلاكها أو تلفها هو عيب خاص بها.

- **حالة خطأ المرسل أو المرسل إليه:** تحقق حالة إعفاء الناقل البري للبضائع في حالة تلفها أو هلاكها أو تأخرها في الوصول سببه المرسل أو المرسل إليه، ومثال ذلك سوء التغليف من طرف المرسل أو الامتناع عن استلامها من المرسل إليه في الوقت المتفق عليه.

وما يمكن ملاحظته هنا، أن عبء الإثبات في حالات الإعفاء من المسؤولية المدنية في عقود النقل البري للبضائع المذكورة أعلاه، سواء في حالة هلاكها أو تلفها أو التأخير في وصولها على عاتق الناقل إلا إذا قام بالتحفظ على ذلك وقت الاستلام، فهو في هذه الحالة لا يعد مخطئاً.

وكما يمكن الاتفاق على إعفاء الناقل البري للبضائع من المسؤولية المدنية أو تحديدها، فيكون إعفاؤه من الضرر الناتج عن فقدان الكلي أو الجزئي أو التلف بموجب شرط يدرج في عقد النقل البري، وكما يمكن تحديد هذه المسؤولية مع المرسل ببلغ معين لا يسأل الناقل أكثر منه.

ففيما عدا حالة الاشتراط الكتابي المدرج بسند النقل والمطابق للقوانين والأنظمة الجاري بها العمل والمبلغ لعلم المرسل يجوز للناقل، عدا الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب منه أو من مستخدميه، وهي:

- 1 - تحديد مسؤولية بسبب الضياع أو التلف بشرط ألا يكون التعويض المقرر أقل بكثير من قيمة الشيء نفسه بحيث يصبح في الحقيقة وهميا.
- 2 - إعفاؤه كليا أو جزئيا من مسؤولية التأخير.
- 3 - يكون باطلا كل اشتراط من شأنه أن يعفي الناقل كليا من مسؤوليته عن فقدان الكلي أو الجزئي أو التلف.

فتحديد مسؤولية الناقل البري للبضائع في عقود النقل البري يكون حسب الأحكام العامة للقانون المدني الجزائري، ومنه يجوز للتعاقد أن يحدد مقدما قيمة التعويض بالنص عليه في العقد، أو في اتفاق لاحق وتطبق في هذه الحالة أحكام المواد من 176 إلى 181 منه.

ب - 3 / دعوى مسؤولية الناقل البري للبضائع: ندرس دعوى المسؤولية المدنية للناقل البري للبضائع من خلال التطرق للاختصاص القضائي والآثار القانونية للدعوى المدنية.

إن دراسة الاختصاص القضائي في دعوى مسؤولية الناقل البري للبضائع، يتطلب منا التطرق للاختصاص النوعي والاختصاص المحلي "الإقليمي"، فالمحكمة الابتدائية هي الجهة القضائية ذات الاختصاص العام، وكما تفصل في جميع القضايا لاسيما منها المدنية والتجارية، وكما يرفع الطلب إما أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه وإن لم يكن له موطن معروف، فيعود الاختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها آخر موطن له، وفي حالة اختيار موطن، يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع فيها الموطن المختار، ما لم ينص القانون على خلاف ذلك.

وأما فيما يخص الآثار القانونية لدعوى مسؤولية الناقل البري للبضائع، فيمكن التطرق إليها من خلال تحديد صاحب الحق في رفع الدعوى وتقدير التعويض، فيثبت الحق في رفعها للمرسل في مواجهة الناقل البري، فيطالبه بتنفيذ الالتزام أو يطالبه بالتعويض، فالصفة هنا تثبت بسند النقل.

وأما بالنسبة لتقدير التعويض في دعوى مسؤولية الناقل البري للبضائع، فهنا يخضع للقواعد العامة المقررة في القانون المدني الجزائري، ويشمل نفس المعيار ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب من جراء حصول حالة الهلاك، التلف والتأخر في الوصول.

وكما تسقط دعوى مسؤولية الناقل البري للبضائع 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 دعوى رجوع بثلاثة أشهر أو لا تسري هذه المهلة إلا من يوم رفع الدعوى.

ثانيا: عقد النقل البحري

النقل البحري من أقدم وسائل النقل المائي التي استخدمها الإنسان من قبل الدول المجاورة للمسطحات المائية "المحيطات"، بحار وبحيرات، وقد استخدمت السفن الشراعية، ثم السفن التجارية مع بدايات الثروة الصناعية، وفي الوقت الحالي أصبحت السفن تسير بقوة البترول والغاز، ثم بعضها بقوة الطاقة النووي، وتعتبر الطريقة الأكثر استخداما للنقل في التجارة الدولية، والأقل تكلفة مقارنة بوسائل النقل الأخرى.

ونجد أن الساحة الدولية شهدت هذه التطورات خصوصا مع بروز ظاهرة العولمة التي أدت مباشرة إلى تطور النقل البحري على وجه العموم، ووسائل وخدمات هذا النوع

من النقل في مجال نقل البضائع خصوصا، وظهر هذا الأخير مع ظهور الحاويات في التداول والنقل السريع.

ولنتعرض لعقد النقل البحري من خلال التطرق إلى مفهوم عقد النقل البحري وتكوينه والآثار القانونية المترتبة عنه، وأحكام مسؤولية الناقل البحري في ثلاث نقاط متتالية.

1 - مفهوم عقد النقل البحري: تتمثل أهمية البحر بالنسبة للمجتمعات ليس فقط لكونه وسيلة جوهرية للتعارف والاتصال بين الشعوب، وإنها جسرا ضخما للتجارة ومخزنها عملا للثروات والموارد الطبيعية، فالنشاط البحري من أبرز الأنشطة التجارية انتشارا، ولاسيما وأن البحار والمحيطات تمثل أكثر من ثلثي مجموع المسطح الكلي للكرة الأرضية.

وكما أن القانون البحري هو المصدر الأساسي لعقد النقل البحري، فهو مجموعة القواعد القانونية المتعلقة بالملاحة البحرية التي تتم في البحر، ونجد أن أغلب هذه المعاملات يحكمها الاتفاقيات الدولية، والمشرع الجزائري نظم أحكام عقد النقل البحري للأشخاص في المواد من 821 إلى 859 من القانون البحري الجزائري، وعقد النقل البحري للبضائع في المواد من 738 إلى 820 من ذات القانون.

أ - تعريف عقد النقل البحري: يقوم عقد النقل البحري بوظيفة اقتصادية ذات أهمية كبيرة في مجال التجارة الخارجية لما يترتب عليه من نقل وتبادل السلع بين مختلف الجهات المعنية، ونجد أن هذا النوع من النشاط الاقتصادي عابر على حدود إقليم الدول لما يلبي من حاجيات الأشخاص سواء كانت طبيعية أو معنوية، ولنتعرض لتعريف عقد النقل البحري للأشخاص وللبنائ في نقطتين متتاليتين.

أ - 1 / تعريف عقد النقل البحري للأشخاص: إن أغلب التعاريف التي تناولت عقد النقل البحري للأشخاص رغم اختلافها في مجملها تطرقت إلى خصائصه وعناصره، فقد ذهب الفقه القانوني إلى تعريفه تعريفا بسيطا بأنه عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل المسافرين

أو أمتعته بالبحر مقابل أجره معلومة، بشرط أن لا يكون هذا الأخير من بين تابعي الناقل على ظهر السفينة كالربان والبحارة وغيرها، وذلك أن إقامة هؤلاء على سفينة مخصصة للركاب ما هو إلا عبارة عن عقد عمل بحري، ونقصد من عقد نقل المسافرين هو نقله من ميناء إلى آخر، وهذا هو الغالب، أو قيام بجولة في البحر لا تنتهي بنفس الميناء الذي بدأت منه.

وكما عرفه جانب آخر من الفقه القانوني بأنه عقد يلتزم بمقتضاه الناقل مقابل أجره بنقل شخص طبيعي حي بطريق البحر من ميناء إلى آخر وفي رحلة دائرية تبدأ وتنتهي في الميناء ذاته، وعلى أن يكون المسافر شخصا آخر غير الربان والبحارة وتابعي الناقل سواء تم النقل على السفينة مخصصة لنقل الركاب أو لنقل البضائع.

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

وطبقا لأحكام معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بنقل الركاب بطريق البحر الموقعة في 29 أبريل 1961، وستثنى منها النقل المجاني أو نقل المسافرين خلسة، فلا يوجد عقد للركاب المتسللين، ونظمته اتفاقية بروكسل الخاصة بالركاب المتسللين في 10 أكتوبر 1957، فالجزائر لم توقع على هذه الاتفاقية الأخيرة، وانضمت إلى معاهدة بروكسل المتعلقة بنقل أمتعة المسافرين بحرا سنة 1973.

وقد عرفت المادة 1 من اتفاقية أثينا الصادرة سنة 1974 عقد النقل البحري للأشخاص، والتي بدورها ألغت الاتفاقيتين السابقتين، أنه العقد المعقود بين الناقل أو لحسابه لنقل راكب أو راكب مع أمتعته بواسطته على أي الأحوال.

وأما فيما يخص المشرع الجزائري، فقد عرف عقد النقل البحري للأشخاص في المادة 821 من القانون البحري بأنه عقد يلتزم المجهز بموجب عقد نقل المسافرين بنقل

المسافر وأمتعته إن وجدت عن طريق البحر ولمسافة معينة مقابل دفع المسافر أجرة السفر.

وما يمكن استنتاجه، أن ما تقدم من تعريفات لعقد النقل البحري للأشخاص، أنه عقد يلتزم بمقتضاه الناقل "المجهز" تجاه كل راكب "المسافر" مع أمتعته إن وجدت بنقله بحرا من ميناء "ميناء الانطلاق" إلى آخر "ميناء الوصول" في السفينة "واسطة النقل" أي الأمر يتطلب مسافة معينة مقابل دفع هذا الأخير لأجرة السفر "مقابل نقدي"، وكما لا يسري هذا العقد على كل من ربان أو البحارة أو التابعين للناقل لأنهم متواجدين على ظهر السفينة بموجب عقد العمل البحري، وكما لا تسري أحكامه على الأشخاص المتسولين خلسة بقصد السفر بغير أجرة.

أ - 2 - تعريف عقد النقل البحري للبضائع: عرفه جانب من الفقه القانوني بعقد رضائي يلتزم الناقل بمقتضاه بأن يقوم بنقل بضاعة معينة لحساب المرسل من مكان لآخر عن طرق البحر لقاء أجر محدد، وعرفه جانب آخر من الفقه القانوني بأنه العقد الذي يتعهد بمقتضاه شخص يسمى الناقل بأن ينقل بطريق البحر بضاعة لشخص آخر الشاحن مقابل أجرة وفي الحدود المتفق عليه.

وعرفته الفقرة ب من المادة 1 من اتفاقية بروكسل المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أوت 1924، وقد انضمت إليها الجزائر في 23 أبريل 1964 على أنه ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند الشحن أو بأي وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشاركة ايجار السفينة ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وحامل الشحن.

وأما فيما يخص المشرع الجزائري، فعريف عقد النقل البحري للبضائع بأنه عقد يتعهد بمقتضاه الناقل بموجب عقد نقل للبضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة

من ميناء إلى آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة، وهو عقد يبدأ بمجرد أخذ الناقل البضاعة وينتهي بتسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني.

وما يمكن ملاحظته، أن تعريف المشرع الجزائري لعقد النقل البحري للبضائع كان تعريفا شاملا لكل عناصره "أشخاص العقد، محله ووسيلة النقل"، وقد تطرق إلى أمر مهم وهو تحديد مكان الانطلاق "ميناء الشحن" وميناء الوصول "ميناء التفريغ"، أي عبر البحر إما يكونا تابعين لدولة واحد أو دولتين مختلفتين، وهذا ما لم يتطرق إلى الفقه القانوني في التعريفات السابقة الذكر.

ب - خصائص عقد النقل البحري: يتميز عقد النقل البحري للأشخاص أو للبضائع بعدة خصائص، وهي:

- عقد النقل البحري هو عقد رضائي، يتم بمجرد تطابق إرادتي الطرفين هما الناقل والمسافر "الراكب" في النقل البحري للأشخاص، وهذا الأخير يمثل كل شخص موجود على متن السفين غير الربان والبحارة.

وأما عقد النقل البحري للبضائع، فيكون بين الناقل والشاحن، ولا بد أن يتفقا على جميع المسائل الجوهرية، ومثالها: الأجرة، ميعاد النقل، الوساطة، نوعية البضائع.....

- أحكام عقد نقل البحري للأشخاص لا تسري على النقل المجاني أي دون مقابل حقيقي، فيجب تحديد الأجرة في العقد، ونجدها نفس الخاصية في عقود النقل البحري للبضائع.

- عقد النقل البحري للأشخاص عقد ملزم لجانبين، فيرتب التزامات متقابلة بين الناقل والمسافر "الراكب"، فالناقل ملزم بنقل المسافر من ميناء إلى آخر، وهذا الأخير ملزم بدفع أجرة النقل.

وفي حين عقد النقل البحري للبضائع أيضا عقد ملزم لجانبين، فتتثنى التزامات متبادلة بين الناقل والشاحن، فيلتزم الناقل بتسلم البضاعة وحرصها وتحريمها على سفينة

صالحة للملاحه، ثم يقوم بتنفيذ عملية النقل من خلال تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، والشاحن يلتزم بشحن ودفع الأجرة النقل، فيتعهد الناقل بإيصال البضاعة إلى ميناء الوصول من ناحية، ويتعهد الشاحن بدفع مكافأة له والمسماة بأجر العمولة من ناحية أخرى.

- يعد كل عقد النقل البحري للأشخاص أو للبضائع باعتباره مقولة لاستغلال النقل والانتقال، وكل العقود المتعلقة بالتجارة البحرية وكل الرحلات البحرية عملا تجاريا بحسب الموضوع بموجب المادة 2 من القانون التجاري الجزائري، وكما يعد كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية عملا تجاريا بحسب الشكل.

- يعتبر عقد النقل البحري للأشخاص أو للبضائع عقد إذعان، فليس بإمكان الشاحن مناقشة الشروط التي يفرضها الناقل، فيكون مضطرا للتعاقد نظرا للاحتكار الفعلي الذي يتمتع به الناقلون، وهو نفس الشيء بالنسبة للمسافر الذي يجد نفسه أمام الشروط المقررة من الناقل في عقود النقل البحري للأشخاص.

ج - عناصر عقد النقل البحري: نستنتج من تعريف عقد النقل البحري للأشخاص أو البضائع أنه يجب توافر ثلاثة عناصر، فيتمثل العنصر الأول في عنصر الأشخاص أو أطراف العقد، وهما الناقل والمسافر في عقد النقل البحري للأشخاص، الناقل والشاحن في عقد النقل البحري للبضائع.

ويتمثل العنصر الثاني في عنصر محل النقل "موضوع النقل"، وهو أداء أو التزام بخدمة نقل الشخص أو البضاعة، وأما العنصر الثالث فيتمثل في "واسطة النقل" أو الوسيلة، سماها المشرع الجزائري بالسفينة في القانون البحري الجزائري.

2 - تكوين عقد النقل البحري والآثار القانونية المترتبة عنه: يترتب عن نشوء عقد النقل البحري للأشخاص أو للبضائع صحيح آثار قانونية مترتبة على أطراف هذا العقد، ولنتعرض لتكوين عقد النقل البحري والآثار المترتبة عنه في نقطتين متتاليتين.

أ - تكوين عقد النقل البحري وإثباته: نشوء عقد النقل البحري للأشخاص أو للبضائع صحيح منشأ لآثاره القانونية، يلزم توافر أركانه الثلاثة من التراضي، المحل والسبب، أما الكتابة فهي ليست ركن لانعقاد بل هي وسيلة للإثبات.

وبما أن عقد النقل البحري عقد ذو طبيعة تجارية، إلا أن المشرع الجزائري خرج عن قاعدة حرية الإثبات في المواد التجارية، وأوجب إثباته بالكتابة، فيجب على الناقل البحري للأشخاص أن يمنح المسافرين تذكرة السفر التي تثبت التزامات الطرفين، وتكون الدليل على إبرام عقد النقل ودفع الأجرة.

وكما تتضمن تذكرة السفر البيانات التي هي مذكورة على سبيل المثال لا الحصر، وهي:

- تحدد أطراف العقد "اسم الناقل واسم المسافر".

- مكان وتاريخ إصدار التذكرة.

- تحديد رقم الرحلة.

- ميناء التحميل، ميناء التفريغ وموانئ التوقف إن وجدت.

- أجرة النقل.

- الدرجة ورقم الغرفة التي يشغلها المسافر أو مكانه في السفينة.

وأما بالنسبة لعقد النقل البحري للبضائع، فإن المتعاملون في هذا المجال اعتمدوا تحديد وثيقة تثبت عملية النقل تسمى وثيقة الشحن، فبعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو من يمثله بناء على طلب الشاحن بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيودا بهوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الواجب اتباعها وأجرة الحمولة الواجب دفعها.

وتشكل وثيقة الشحن وسيلة الإثبات على استلام الناقل البضائع التي ذكرها فيها بقصد نقلها عن طريق البحر، وتعتبر أيضا كسند لحيازة البضائع واستلامها، ويجب أن تتضمن وثيقة الشحن كل البيانات الخاصة بالبضائع المراد نقلها، وهي:

- العلامات الرئيسية والضرورية للتعريف بالبضائع على الحالة المقدمة فيها كتابيا من قبل الشاحن البدء بتحميل هذه البضائع، إذا كان طابع وختم هذه العلامات واضحا وبأي شكل كان وعلى كل قطعة من البضاعة أو تحزيمها.

- عدد الطرود والأشياء وكميتها ووزنها كما قدمت كتابة من الشاحن، وذلك حسب كل حالة.

- الحالة والتكليف الظاهران للبضاعة.

وكما تدرج البيانات الخاصة بالبضاعة ضمن وثيقة الشحن على أساس التصريح الكتابي للشاحن، ويعتبر هذا الأخير ضامنا للناقل صحة تصريحه فيما يخص العلامات، العدد، الكمية، الوزن، ويكون مسؤولا أمامه عن كل خسارة ومصاريف كاشفة أو ناشئة عن الأخطار المتعلقة بهذه النواحي.

وكما يتضمن سند الشحن البيانات التي تبين هوية الأطراف، وهي:

- هوية الأطراف، اسم الشاحن وعنوانه، اسم وعنوان الناقل ووضعيته إذا كان مالك السفينة أو مستأجرا لها، وإذا لم يذكر اسمه يعد مجهز السفينة هو الناقل.

- اسم الربان ومحل إقامته.

- اسم وعنوان المرسل إليه، وهذا في حالة سند الشحن الإسمي، وفي الغالب يكون سند الشحن لأمر، وقد يكون نادرا للحامل.

ونجد أن وثيقة الشحن تكون باسم شخص معين لأي اسمية، وهي غير قابلة للتداول بالطرق التجارية يلزم لانتقالها اتباع إجراءات حوالة الحق المدنية، فتكون باسم المرسل

إليه المعين بوثيقة الشحن الإسمية، ومنه المستفيد لا يمكنه أن يطالب الربان بتسليمه البضاعة حتى ولو يقدم له الوثيقة بل يكفي أن يثبت بأنه الشخص المعني في الوثيقة.

وكما يمكن أن تكون وثيقة الشحن لأمر الشاحن أو لأمر المرسل إليه، وتكون هذه الحالة الغالبة من الناحية العملية، فنجدها هنا قابلة للتداول، وهو ما جاء في المادة 759 من القانون التجاري الجزائري.

وتتمثل الحالة الأخيرة في وثيقة الشحن لحاملها، فتكون في هذه الحالة قابلة للتداول بمجرد التسليم، وهنا يكون ربان السفينة ملزم بتسليم البضاعة لكل من يحملها إلا أنه ينذر لإصدارها لما يتعرض له صاحبها من ضياع أو سرقة.

وأما بالنسبة لحجية وثيقة الشحن في الإثبات، فتكون لها الحجية الكاملة في الإثبات فيما بين الشاحن والناقل البحري، فتشكل دليلا على وجود عقد النقل وتوفر شروطه والأجرة المتفق عليها، وأيضا على حصول الشحن في التاريخ المذكور فيها، وتثبت بوجه الخصوص تسليم الناقل البضائع كما هي مبينة في وثيقة الشحن، وغير أن هذه الحجية الوثيقة بين الطرفين ليست مطلقة بل يجوز اثبات عكسها، فللناقل البحري مثلا أن يثبت أنه لم يستلم كمية البضائع الواردة فيها.

ب - الآثار القانونية المترتبة عن عقد النقل البحري: يعتبر عقد النقل البحري للأشخاص أو البضائع من العقود الملزمة لجانبين، فهي ترتب التزامات متقابلة بين طرفيه، ومنه نتعرض للآثار القانونية المترتبة عن عقد النقل البحري في نمطيه في نقطتين متتاليتين.

ب - 1 - الآثار القانونية المترتبة عن عقد النقل البحري للأشخاص: ندرس الآثار القانونية المترتبة عن عقد النقل البحري للأشخاص من خلال التطرق للالتزامات المسافر والتزامات الناقل البحري في نقطتين متتاليتين.

ب - 1 - 1 الالتزامات المترتبة عن عقد النقل البحري في مواجهة المسافر: يترتب عن إبرام عقد النقل البحري للأشخاص التزامات في مواجهة المسافر، وهي:

- **التزام المسافر بدفع الأجرة:** إذا قام الناقل بتنفيذ العقد المتفق عليه، فلا بد من استحقاقه أجرة النقل، ولكن قد تطرأ ظروف للمسافر تحول دون سفره بما يثور معه للتساؤل في مدى استحقاق الناقل لأجرة السفر، وذلك لأنه على المسافر الحضور للسفر في الميعاد والمكان المبينين في تذكرة السفر، فهذا تخلف أو تأخر عن الميعاد المحدد بقي ملزما بدفع الأجرة، وهذا ما جاء في المادة 830 من القانون البحري الجزائري.

وكما أنه يجب أن يحضر هذا المسافر للركوب حسب الشروط المحددة في تذكرة السفر، ويلتزم بدفع أجرة السفر كاملة كل مسافر لا يحضر على متن السفينة في الوقت المحدد للركوب قبل السفر، فيقوم بدفع الأجرة حتى ولو لم يحضر في الميعاد والمكان المحدد بموجب تذكرة السفر.

- **التزام المسافر بمراعاة النظام في السفينة:** يلتزم المسافر بتنفيذ تعليمات الناقل البحري من بداية تنفيذ العقد أي حضور المسافر في الميعاد والمكان المحدد في تذكرة السفر، وبعدها الركوب في الأماكن المعدة للركوب والجلوس والإقامة، وبالإضافة إلى ذلك الالتزام بتعليمات الربان الخاصة بحسن النظام والأمن تحت طائلة توقيع العقوبات التأديبية.

ب - 1 - 2 الالتزامات المترتبة عن عقد النقل البحري في مواجهة الناقل: يترتب عن إبرام عقد النقل البحري للأشخاص التزامات في مواجهة الناقل البحري، وهي:

- **التزام الناقل بتنفيذ السفر المتفق عليه:** يعتبر التزام الناقل البحري بنقل المسافر من ميناء إلى ميناء آخر التزام جوهرى يقع على عاتقه، ويفرض عليه هذا الالتزام بالقيام بإعداد السفينة كوسيلة نقل، وتجهيزها ماديا وبشريا لكي تكون صالحة لأداء مهام الملاحة وتنفيذ هذا الالتزام، فنجد هذا الالتزام يستمر طيلة فترة السفر.

- **التزام الناقل بتوفير الراحة:** يلتزم الناقل البحري بتوفير الراحة للمسافر المتعهد بها في عقد النقل البحري، وأيضاً توفير مكان له في الدرجة المبينة في تذكرته، وكما يجوز له المطالبة برد فارق الثمن بين الدرجتين من الناقل.

- **التزام الناقل بالعناية بسلامة الراكب والمحافظة عليه:** يلتزم الناقل بنقل المسافر وأمتعته إلى ميناء الوصول مع بذل العناية اللازمة لشخص المسافر حتى يصل إلى المحل المقصود سالماً معافى، وهو نفس الحكم في كل أنواع عقود النقل سواء كان نقلاً برياً أو بحرياً أو جواً.

والالتزام بالسلامة يكون من ركوب السفينة إلى غاية نزوله منها، ويعد هذا الالتزام التزاماً بتحقيق نتيجة، وإذا طرأ أي ضرر أثناء الرحلة تقوم المسؤولية في مواجهة الناقل البحري، وهي مسؤولية عقدية إلا إذا أثبت حدوث القوة القاهرة أو الخطأ المسافر.

- **التزام الناقل بنقل أمتعة الراكب:** إن وصول المسافر وأمتعته هو سبب النقل بالنسبة للمسافر وغايته من التعاقد، ولذلك نجد الناقل البحري يلتزم بإيصاله مع أمتعته إلى المكان والزمان المتفق عليه في العقد أو ما جرى عليه العرف في حالة عدم وجود اتفاق.

ب - 2 - الآثار القانونية المترتبة عن عقد النقل البحري للبضائع: ندرس الآثار القانونية المترتبة عن عقد النقل البحري للبضائع من خلال التطرق لالتزامات الناقل البحري والتزامات الشاحن في نقطتين متتاليتين.

ب - 1 - 1 الالتزامات المترتبة عن عقد النقل البحري في مواجهة الناقل: يترتب عن إبرام عقد النقل البحري للبضائع التزامات في مواجهة الناقل البحري، وهي:

- **التزامات الناقل البحري قبل الرحلة البحرية:** يترتب عن إبرام عقد النقل البحري التزامات على عاتق الناقل قبل الرحلة البحرية، وهي:

1 / التزام الناقل البحري بجعل السفينة صالحة للسفر: يجب على الناقل البحري أن يسهر على العناية اللازمة بوضع السفينة في الحالة الصالحة للملاحة البحرية.

2 / التزام الناقل البحري بتزويد السفينة وتطعيمها والتموين: يلتزم الناقل البحري بتجهيز السفينة بكل ما تحتاجه من مواد بشرية ومادية، ومنه اعداد طاقمها وتأمينها، وأيضا كل ما تحتاجه من زيوت وقود.

3 / التزام الناقل البحري بتنظيف السفينة: يلتزم الناقل البحري بتنظيف وترتيب ووضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع وجعلها بحالة جيدة لاستقبالها وحفظها.

4 / التزام الناقل البحري بالتكفل بالبضاعة: إن أهم التزام يلتزم به الناقل البحري قبل انطلاق الرحلة هو تسلم البضاعة، وينتهي عقد النقل البحري بتسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني.

5 / التزام الناقل البحري بالشحن: يلتزم الناقل البحري بالعناية التامة بتحميل وحرص البضاعة، صيانتها، نقلها وحراستها.

6 / التزام الناقل البحري بالرص: التزام الناقل البحري قبل بدأ الرحلة البحرية بعملية رص وشحن، ونقصد بها ترتيبها في الأماكن المخصصة لها في واسط النقل "السفينة"، وهذا للحفاظ عليها من مخاطر الهلاك والتلف أثناء السفر.

- التزامات الناقل أثناء الرحلة البحرية: يترتب عن إبرام عقد النقل البحري التزامات على عاتق الناقل أثناء الرحلة البحرية، وهي:

1 / التزام الناقل البحري بالطريق المتبع: يجب أن تنقل البضائع في مدة مناسبة وبالطريق المحدد، وفي حالة عدم تحديده، فيجب إتباع الطريق العادي المعتاد.

2 / التزام الناقل البحري بميعاد النقل: يجب أن تنقل البضائع في مدة معينة، فإن لم تتم عملية النقل من طرف الناقل البحري في المدة العادية للنقل، تنشأ المسؤولية المدنية في مواجهة هذا الأخير ويلتزم بالتعويض.

3 / التزام الناقل البحري بتغيير السفينة: يكون الناقل البحري ملزم حالة توقف السفينة "توقف الرحلة" لسبب ما بغير السفينة تحت طائلة التعويض، فيعمل كل ما يلزم لتأمين المسافة لنقل البضائع حتى ميناء الوصول المقرر.

4 / التزام الناقل البحري بالعناية بالبضائع: يقوم الناقل بالعناية التامة على تحميل البضاعة أثناء عملية النقل البحري.

5 / التزام الناقل البحري بتحديد ميناء الوصول: يلتزم الناقل البحري بموجب عقد النقل بتوصيل البضائع إلى ميناء الوصول المحدد أو المتفق عليه

التزامات الناقل بعد تمام الرحلة البحرية: يترتب عن إبرام عقد النقل البحري التزامات على عاتق الناقل بعد الرحلة البحرية، وهي:

1 / التزام الناقل البحري بتفريغ البضاعة: يلتزم الناقل البحري في عقد النقل بتفريغ البضاعة بعد الوصول إلى ميناء الوصول، ونقصد بالتفريغ عمليات الفك وإنزال البضائع بنفس العناية التي رصت وشحنت بها.

2 / التزام الناقل البحري بتسليم البضاعة: يلتزم الناقل البحري في عقد النقل بتسليم البضاعة في المكان المتفق عليه للمرسل إليه أو ممثله القانوني، ونجد أن هذا الأخير يطالب باستلامها بناء على وثيقة الشحن، فتسليم البضاعة هو آخر عمل قانوني يتحقق به تنفيذ عقد النقل البحري.

ب - 1 - 2 الالتزامات المترتبة عن عقد النقل البحري في مواجهة الشاحن: يترتب

عن إبرام عقد النقل البحري للبضائع التزامات في مواجهة الشاحن، وهي:

الالتزام بتسلم البضاعة: يلتزم الشاحن في عقد النقل البحري بتسليم البضاعة إلى الناقل ليقوم بشحنها ونقلها في الزمان والمكان المتفق عليه في هذا العقد، فتسري أحكام

الاتفاق، العرف البحري وعادات الميناء في هذا المجال، ولكن عادة ما تسلم البضاعة بطريقها إلى جانب السفينة.

وما يمكن ملاحظته، أن هذا الالتزام أي التزام تسلم البضاعة يقابله الالتزام باستلام البضاعة وانتقال حيازتها إليه، فيكون مسؤولا عنها.

الالتزام بدفع أجره الحمولة: يلتزم الشاحن بدفع أجره الشحن أو الحمولة، والتي يحدد مقدارها وكيفية دفعها بموجب اتفاق الأطراف.

فقاعدة عامة الشاحن ملزم بدفع الأجرة في مواجهة الناقل البحري، ولكن قد يلتزم المرسل إليه بأجرة النقل متى كان متفق على أدائها عند وصول البضاعة، وبالتالي المرسل إليه هنا ملزم بدفع أجره النقل، وهذا على الرغم من كونه ليس طرفا في عقد النقل، ومنه فإن أساس مسؤولية المرسل إليه هو قبوله باستلام البضاعة.

وكما نجد أن الأجرة قد تزيد أو تنقص بسبب وقوع حادث فجائي كحالة القوة القاهرة، فلا يستحق أجره عن نقل البضائع المفقودة من جراء الأخطار البحرية، إلا إذا فقدت من جراء عيب ذاتي للحزم الفاسد أي التغليف الذي يقوم به الشاحن مثلا أو جراء عيب منسوب إلى هذا الأخير، أو حالة الضرورة أثناء السفر التي تؤدي إلى تلف البضائع ومنه يضطر الناقل إلى بيعها أو حالة القاءها في البحر من أجل سلامة العامة، فلا يعد الناقل البحري مسؤولا حسب المادة 775 من القانون البحري الجزائري.

3 - أحكام مسؤولية الناقل البحري: نتناول أحكام مسؤولية الناقل البحري من خلال التطرق للأحكام مسؤوليته في عقد النقل البحري للأشخاص ثم عقد النقل البحري للبضائع في نقطتين متتاليتين.

أ - أحكام مسؤولية الناقل البحري للأشخاص: نظم المشرع الجزائري الأحكام المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري للمسافر في المواد من 841 إلى 859 من القانون البحري الجزائري، وقد اعتبر القضاء أن مسؤوليته هنا مسؤولية عقدية تقوم عند تخلف الناقل عن

تنفيذ التزامه الأساسي في عقد النقل، ومنه نتطرق إلى مجال تحقق مسؤولية الناقل البحري للأشخاص، حالات إعفائه منها، تقدير التعويض الذي تسبب فيه أثناء أدائه عملية النقل ويقابل هذا الالتزام حق المضرور تحميه دعوى التعويض.

أ - 1 - مجال تحقق مسؤولية الناقل البحري للأشخاص: تتحقق مسؤولية الناقل البحري في الحالات الآتية:

المسؤولية عن وفاة المسافرين أو ما يلحقه من أضرار بدنية: يسأل الناقل البحري عن الضرر الذي يسبب وفاة المسافرين أو ما يلحقه من إصابات بدنية، بشرط أن يقع الحادث المسبب للضرر خلال تنفيذ العقد على أن الحادث وقع أثناء السفر.

ف نجد أن الناقل البحري لا يستطيع التخلص من مسؤوليته عما يلحق المسافرين من أضرار خلال هذه الفترة إلا إذا اثبت السبب الأجنبي الذي ليس له يد فيه، ومثال ذلك القوة القاهرة، فعل الغير وخطأ المسافر.

- المسؤولية عن الضرر الناتج عن التأخير في تنفيذ الناقل لالتزامه: إن الناقل البحري هو الشخص الوحيد الملتزم بتأمين سلامة المسافرين.

والأضرار عن التأخير لا تؤخذ بعين الاعتبار إلا إذا كانت تشكل خطأ ناتج عن تخلف الالتزام الجوهرى الذي يقع على عاتق الناقل البحري عند تنفيذ عقد النقل، فنجد أن هذا الخطأ يرتب بدوره ضررين اثنين، يتمثل الضرر الأول في الضرر الجسماني، وأما الضرر الثاني فيتمثل في ضرر تأخير، وكلاهما يشكل حسب القانون الفرنسي ضرر تجاري ناتج عن نقل الأشخاص.

- المسؤولية عن الأضرار التي تلحق أمتعة المسافرين: تنقسم أمتعة المسافرين إلى ثلاثة أنواع، فالنوع الأول هو الأمتعة المسجلة التي تسلم طوال فترة السفر "الرحلة البحرية"، ويعيدها إلى حوزته عند المغادرة، ونجدها تسجل في دفتر خاص، وأمثلة عنها المركبات،

السيارات، وهي تشبه البضائع في حكمها القانوني، وفي حين النوع الثاني فيتمثل في الأمتعة غير المسجلة، ونطبق عليها نفس حكم النقل البري.

وأما النوع الثالث هو الأمتعة المودعة، ونقصد بها الودائع التي يودعها المسافر عند الربان أو أي شخص مكلف بالودائع، وتشمل الأشياء الثمينة التي لم تسجل، ولا يسأل عنها الناقل إلا إذا كان اتفاق كتابي بشأنها.

أ - 2 - دفع مسؤولية الناقل البحري للأشخاص: إن حالات دفع مسؤولية الناقل البحري للأشخاص هي:

1 / حالة القوة القاهرة أو الحادث الفجائي: تأخذ نفس حكم النقل البري للأشخاص.

2 / حالة خطأ المسافر أو الراكب: إن التزام الناقل البحري للأشخاص هو التزام بضمان سلامة المسافر بتحقيق غاية، وكما أن خطأ المسافر أو الراكب لا يعف الناقل كلية من المسؤولية إلا إذا توفر سبب الشرط الأجنبي لا يمكن توقعه أو استحالة دفعه، وبالإضافة إلى ذلك تكون إصابة هذا المسافر أو الراكب ترجع إلى خطئه وحده، ونرجع هنا أيضا إلى الحكم المشار إليه في عقد النقل البري.

3 / حالة فعل الغير: يمكن إعفاء الناقل البحري للأشخاص من المسؤولية في حالة الإخلال بالالتزام بسلامة المسافر أو الراكب في حالة حدوث الضرر بفعل الغير غير المتوقع، ولم يكن في قدرته دفعه.

أ - 3 - أحكام مسؤولية الناقل البحري للأشخاص: نتناول دعوى مسؤولية الناقل البحري للأشخاص وتقدير التعويض.

أ - 3 - 1 دعوى مسؤولية الناقل البحري للأشخاص: إن دعوى المسؤولية المدنية المتولدة عن عقد النقل البحري للأشخاص حسب القانون الجزائري أمام الجهات

القضائية المتخصصة وفقا للقانون العام، وعلى الصعيد الدولي وفقا للقواعد المقررة في الاتفاقيات الدولية التي تكون الجزائر طرفا فيها.

وفي حالة اجابة المسافر إضافة جسيمة يجب أن يبلغ الناقل في مدة 15 يوم من تاريخ نزوله من السفينة، وإلا فإنه نزل من السفينة بما لما ومتسلما لأمتعته، وهذه الدعوى لا يجوز رفعها إلا من طرف المسافر أو نيابة عنه.

أ - 3 - 2 تقدير التعويض: تطرقت معاهدة أثينا لسنة 1974 وبروتوكولات المعدل في المادتين 7 و 8 لتبيان حدود مسؤولية الناقل البحري للمسافرين والأمتعة، فيكون هناك سقف موحد أعلى لا يجوز تجاوزه، وكما أن المادة 7 المذكورة أعلاه تطرقت إلى حدود التعويض في حالة الوفاة أو الإصابات الجسمية، وجاء في المادة 8 المذكورة أيضا أعلاه، فوضعت حدود التعويض في حالة فقد أو تلف الأمتعة.

ب - أحكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع: نظم المشرع الجزائري الأحكام المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري للبضائع في المواد من 802 إلى 816 من القانون البحري الجزائري، ومنه يمكن دراسة أحكام المسؤولية هذا الناقل البحري من خلال التطرق لتحديد مجال هذه المسؤولية، الإعفاء منها، دعوى التعويض.

ب - 1 - مجال تحقق مسؤولية الناقل البحري للبضائع: تقوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع نتيجة عدة أسباب، والتي تكون سواء خطأ شخصي للناقل أو خطأ تابعه، وهذا ما ينجم عنه أضرار تصيب البضاعة.

- الخطأ الشخصي للناقل البحري للبضائع: يعد الناقل البحري للبضائع مسؤولا عن الخسائر والأضرار التي تلحق البضاعة منذ تكلفه بها وحتى تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني إلا باستثناء الحالات التي تعفيه من ذلك.

- مسؤولية الناقل عن أخطاء تابعيه: يستعين الناقل البحري للبضائع لتنفيذ التزاماته التعاقدية لعد أشخاص، ويمكن تصنيفهم إلى الأشخاص البحريين والأشخاص البريين.

فالأشخاص البحريون هم الأشخاص الذين يعملون في المجال البحري أي على سطح السفينة والمياه، ويساعدون على تنفيذ العقد، ونذكر منها ربان السفينة والمرشد، فتربطهم علاقة تبعية "عقد عمل بحري".

وهذه الحالة يكون الناقل البحري للبضائع مسؤولاً عند عدم تنفيذ مهامهم التي كلفوا بها، ويجب التفرقة بين الأخطاء الملاحية والأخطاء التجارية، فالأخطاء الأولى هي تدخل في أخطاء قيادة السفينة، وأما الأخطاء الثانية يسأل عنها الناقل على أساس المسؤولية العقدية.

وأما الأشخاص البريون هم الأشخاص الذين يساعدون الناقل البحري للبضائع في تنفيذ التزاماته التعاقدية، ونذكر منهم وكيل السفينة، القائم بعمليات المناوبة أو مقولة المناوبة.

ب - 2 - دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع: تكون حالات الاعفاء من المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع إما الإعفاءات القانونية أو الإعفاءات الاتفاقية.

ب - 2 - 1 الاعفاءات القانونية: تكون حالات القانونية لإعفاء الناقل البري لبضائع في الآتي:

1 / حالة الاعفاء من المسؤولية المدنية عند عدم صلاحية السفينة إذا قدم الناقل البحري الدليل على أنه قام بواجباته المبينة في المادة 604 من القانون البحري الجزائري.

2 / حالة الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبين البحريون الآخرون للناقل البحري.

3 / حالة القوة القاهرة مثل حدوث الحريق، مخاطر البحر أو المياه الملاحية، الاضطرابات وإغلاق المستودعات والمصانع في وجه العامل أو إعاقته كلياً أو جزئياً مهما كانت الأسباب.

4 / حالة الإعفاء من المسؤولية نتيجة خطأ الشاحن، ولا سيما التحريم أو تكييف أو تعليم البضائع.

5 / حالة العيب الخفي للسفينة لم يظهر بالرغم من الاهتمام الكافي أو الذاتي للبضاعة أو نقص البضاعة أثناء السفر.

أسباب إعفاء تعود إلى الناقل، فهو لا يسأل إذا قام بمحاولة إنقاذ أرواح والأموال في البحر، فيكون ذلك من أجل تفادي فقدان أو تلف أو هلاك السفينة، أو أنه ينحرف في الطريق كلما كان معقولا أو يعفى أيضا من المسؤولية بالنسبة لشحن بضاعة ذات طبيعة خاصة أو خطيرة.

ب - 2 - 2 الاعفاءات الاتفاقية: تدرج في الشروط الاتفاقية في الشروط الاتفاقية الباطلة وشروط أخرى جائزة.

1 / الشروط الاتفاقية الباطلة: يعد باطلا وعديم المفعول كل شرط تعاقدى يكون هدفه أو أثره المباشر أو غير المباشر ما يلي:

أ / إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل والناجمة من المواد 770، 773، 780، 803 و 804 من هذا الكتاب.

ب / تحديد المسؤولية بمبلغ يقل عن المبلغ الذي حدد في المادة 805 أعلاه، ما عدا في حالة ما جاء في المادة 808 من ذات القانون.

ج / منح الناقل الاستفادة من التأمين على البضاعة.

1 / الشروط الاتفاقية الصحيحة: يرخّص خلافا لحكم المادة 811 بكل الشروط المتعلقة بتحديد المسؤولية أو التعويض كما يلي:

أ / الشروط الخاصة بالمدة الواقعة بين استلام البضائع من قبل الناقل لنقلها لغاية البدء بتحميلها على متن السفينة وحتى نهاية تفريغها ولغاية تسليمها.

ب / الشروط الخاصة بنقل الحيوانات ونقل البضائع على سطح السفينة.

وتطبق التحديدات والإعفاءات الواردة في هذا الفصل على كل دعوى ترفع ضد الناقل للمطالبة بالخسائر أو الأضرار على أساس المسؤولية غير العقدية، وهذا حسب المادة 813 من القانون البحري الجزائري، وإذا أقيمت الدعوى المذكورة في هذه المادة على أحد مندوبي الناقل، جاز لهذا المندوب التمسك بالتحديات والإعفاءات عن المسؤولية التي يمكن للناقل ان يتمسك بها بالاستناد لأحكام هذا الفصل، ومنه يستفاد من هذه الإعفاءات كل الأشخاص الذين يساعدون الناقل البحري في تنفيذ التزاماته التعاقدية.

ب - 3 - أحكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع: نفرق هنا بين نوعين من المسؤولية، المسؤولية المحدودة للناقل البحري والمسؤولية غير المحدودة.

فتحديد المسؤولية يكون إما بالتحديد القانوني للتعويض أو بالتحديد الاتفاقي للتعويض، فنجد في النوع الأول أنه في مقابل حرمان الناقل البحري للبضائع من إدراج شروط الإعفاء من المسؤولية في وثيقة الشحن، فقد يحدد القانون البحري مبالغ قصوى لمسؤولياته حتى لا ترهقه أعباءه، فيعجز عن مواصلة الاستغلال.

وأما النوع الثاني، فهو التحديد الاتفاقي، وهو ليس من النظام العام كالتحديد القانوني الذي لا يجوز الاتفاق على مخالفته وبإمكان القاضي التدخل دون حاجة إلي إثارته من أحد أطراف، ولكن قد يرد استثناء عن القاعدة هو إمكانية اتفاق الأطراف على الحد الأدنى.

وكما لا يمكن للناقل البحري الاستفادة من حدود المسؤولية المذكورة في المادة 805 من القانون البحري الجزائري إذا تبين أن الخسارة والضرر الذي لحق البضاعة نتج عن تعمد الناقل لإحداث ضرر أو مجازفة مع التيقن من حدوث ضرر على الأرجح.

وفيما يخص دعوى المسؤولية، فأطراف عقد النقل البحري للبضائع أي " الناقل، الشاحن والمرسل إليه" هما فقط المؤهلون لرفع الدعوى، وأما بالنسبة لتحديد الاختصاص القضائي، فيجب الرجوع إلى أحكام القانون الإجراءات المدنية والادارية الجزائري،

ويؤول في شأن ذلك إلى المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه، وهذا حسب المادة 37 من قانون المذكور أعلاه.

وكما تتقادم كل دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري للبضائع في مدة سنة، وهذا بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرور عام واحد، ولكن يمكن تمديد هذه المدة إلى عامين باتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث الذي ترتب عليه رفع هذه الدعوى، والتقادم هنا سواء كان سنة أو سنتين هو تقادم مسقط.

ثالثاً: عقد النقل الجوي

لقد تزايدت الحاجة إلى الاستثمار بتزايد التقدم والتطور التقني والاقتصادي، فاهتمت الدول الصناعية بالحفاظ على مستوى هذا التطور، مع التركيز على اختيار الاستثمارات لتوحيده الحياة الاقتصادية، وكان من أهم القطاعات التي استهدفها الاستثمار قطاع النقل الجوي.

فنجد أن قطاع النقل الجوي هو أهم وسائل النقل الحديثة التي ساعدت على ربط الدول بعضها ببعض، سواء في مجال نقل الركاب أو البضائع، ولما له من مزايا تجعله يتميز عن غيره من وسائل النقل الأخرى، وهذا من خلال تقليل المسافات بين الدول، سرعة الاتصال، نقل التكنولوجيا والثقافة والمعرفة بين الأمم، وهو ما أدى إلى تفعيل الاستثمار في مجال صناعة الطيران المدني.

إن يعتبر النقل الجوي من أهم المواضيع التي تكتسي أهمية بالغة في مجال النقل، وفي سبيل الاستفادة من خدمة النقل الجوي يلجأ المسافر إلى إبرام عقد النقل مع الناقل الجوي الذي يتكفل بتنفيذ التزاماته المترتبة على هذا العقد، وكما أن تنظيمه يخضع في معظمه إلى الاتفاقيات الدولية، وأيضاً التشريع الوطني المتمثل في قانون الطيران المدني.

فقد احتل النقل الجوي طابع دولي، فتصدى له المجتمع الدولي بتنظيم أحكامه، وإرساء تنظيم قانوني مستقل بهذا النوع عن النقل، ولعل أهمها اتفاقية وارسو لتوحيد بعض

القواعد الخاصة بالنقل الجوي الدولي المبرمة في 12 أكتوبر 1929، والتي دخلت حيز التنفيذ 13 فيفري 1933 وكذا البروتوكولات المعدلة والمكملة لها، ابتداء ببروتوكول لاهاي لسنة 1955 ومرورا باتفاقية جواد الآخارا لسنة 1961، وانتهاء باتفاقية جواتيمالا سيتي لسنة 1971 وبروتوكولات مونتريال الأربعة 1975، والتي تبناها المشرع الجزائري في القانون رقم 98-06 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني المعدل والمتمم، ونص على أحكامها في الفقرة 1 من المادة 150 منه.

ولنتعرض عقد النقل الجوي من خلال التطرق لمفهومه، تكوينه، إثبات، الآثار القانونية المترتبة على أطرافه وأحكام القانونية لمسؤولية الناقل الجوي.

1 - مفهوم عقد النقل الجوي: ندرس في مفهوم عقد النقل الجوي تعريفه، خصائصه وأنواعه في ثلاث نقاط متتالية.

أ - تعريف عقد النقل الجوي: عقد النقل الجوي وبالنظر لوسيلة تنفيذه الطائرة هو عقد أو اتفاق يتعهد بموجبه شخص يدعى ناقلًا جويًا بنقل شخص آخر أو أمتعته يسمى مسافرا، أو بنقل بضاعة لشخص آخر يسمى مرسلا من مكان إلى آخر بواسطة الطائرة خلال مدة معينة مقابل أجر محدد.

وقد عرفه جانب من الفقه القانوني بأنه اتفاق بين طرفين إحداهما الناقل أو الشاحن يتعهد فيه الناقل بنقل الراكب وأمتعته أو بنقل بضاعة من نقطة القيام إلى نقطة الوصول بواسطة طائرة خلال مدة محددة لقاء أجر محدد.

وكما عرفه جانب آخر، بأنه ذلك العقد الذي بمقتضاه يلتزم أحد الأطراف ويسمى الناقل الجوي وعادة ما تكون إحدى شركات الطيران بنقل أحد الأشخاص ويسمى الراكب أو بضاعته عبر الجو من مطار القيام إلى مطار الوصول المحددين بالعقد، مقابل أجر يدفعه الراكب أو صاحب البضائع للناقل الجوي.

وأما بالنسبة للمشرع الجزائري، فقد عرف عقد النقل الجوي بأنه العقد الذي يلتزم بموجبه الناقل بواسطة الطائرة بنقل أشخاص مسجلين بأمتعتهم أو بدونها أو نقل بضائع بمقابل من محطة جوية إلى أخرى.

وما يمكن ملاحظته عن تعريف عقد النقل الجوي الذي من خلاله نقل المسافر وأمتعته أو البضائع من مكان إلى آخر جوا وبواسطة هي الطائرة، هو عقد يمتاز بخصوصية، فهو يستبعد كل وسيلة نقل آخر مثل الهيلوكبتر، الطائرات العمودية، التي بدورها تعتبر نقلا جوا إلا أنها ليست كالطائرات التي تمتاز بالصفة الدولية.

ومن خلال التعريفات السابقة عن عقد النقل الجوي، نجد أن هذا العقد يتكون من ثلاث عناصر، فيتمثل العنصر الأول في عنصر الأشخاص "الناقل والمسافر" في عقد النقل الجوي للأشخاص أو "الناقل والشاحن" في عقد النقل الجوي للبضائع، ويتمثل العنصر الثاني في عنصر الموضوع، وهو الالتزام بعملية أو خدمة نقل الأشخاص أو البضائع، وأما العنصر الثالث فيتمثل في عنصر واسطة النقل "الطائرة".

ب - خصائص عقد النقل الجوي: إن العقود التجارية تقوم على وجود المقابل كسائر التشريعات المقارنة، ويتميز بعدة خصائص تميزه عن باقي العقود، فهو عقد رضائي، عقد اذعان، عقد تجاري، عقد يقوم على الاعتبار الشخصي، عقد معاوضة.

ب - 1 عقد النقل الجوي يمتاز بخاصية الرضائية: لا يتطلب انعقاد عقد النقل الجوي شكلا محددا لذلك يعتبر من العقود الرضائية التي تبرم بمجرد تطابق آراء الطرفين سواء تعلق الأمر بنقل الأشخاص أو نقل البضائع، وهذا حسب المادتين 30، 31 من قانون الطيران الجوي المدني.

ب - 2 عقد النقل الجوي عقد اذعان: يعتبر النقل الجوي من عقود الإذعان نظرا لأن المساواة المطلقة بين المتعاقدين يكاد يكون أمرا مستحيلا، فأحد الأطراف في مركز ضعيف لا يخوله الوقوف على قدم المساواة مع الطرف الآخر، فنجد أن الناقل في مثل

هذه العقود في مركز قوي مقارنة بالمسافر أو الشاحن، ولا يمكن الطرف هذا إلا القبول إذا أراد الانتفاع بخدمة النقل الجوي، فإذعانه متزامن مع قبوله.

ب - 3 عقد النقل الجوي عقد تجاري: يعد عقد النقل الجوي عقد تجارية، فهو عميل تجاري بحسب الموضوع، فيعتبر مقالة النقل الجوي كذلك، وكما أنه في العقود التجارية الدولية، عقد النقل الجوي هو عقد تجاري بحسب الشكل، فبالنسبة لشخص الناقل يكون دائماً عملاً تجارياً، وهذا لأن خدمة النقل الجوي تدخل ضمن عنصر المضاربة أي الهدف دائماً تحقيق الربح، وأما بالنسبة لمتلقي الخدمة خاصة إذا كان شاحناً للبضائع، فهو يعتبر عملاً تجارياً بحسب التبعية، وأما بالنسبة للمسافر فهو عملاً مدنياً، إذن هنا نكون أمام عمل تجاري مختلط.

ب - 4 عقد النقل الجوي يمتاز بطابع الشخصية: يعتبر عقد النقل الجوي من العقود ذات الاعتبار الشخصي من جهة الراكب أو المسافر، وهذا طبقاً للفقرة 2 من المادة 3 الخاصة بالاتحاد الدولي للنقل الجوي I.A.T.A، فمن الشروط العامة أن تذكرة النقل شخصية خاصة بالمسافر لا يجوز له التنازل عنها للغير، وكما لا يمكن لهذا الأخير استعمال تذكرة لم يرد اسمه فيها.

وبالنسبة للنقل الجوي للبضائع، فإنه يثبت بوثيقة "رسالة نقل جوي" التي يمكن أن تخضع للتداول والتظهير إذا كان اذنياً أو التسليم إذا كان لحامله طبقاً للمادة 15 من اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955، وكما يثبت المرسل إليه حقوق وتترتب عليه التزامات بمقتضى عقد النقل المبرم بين الناقل والشاحن، ومع ذلك يظل الاعتبار الشخصي قائماً في العقد النقل الجوي بين هذين الطرفين "الناقل والشاحن" لأن تدخل المرسل إليه أو تداول الرسالة ليس تنازلاً من جانب الشاحن على عقد النقل بل البضاعة فقط، ويظل هذا العقد قائماً أو حجة للطرفين.

ب - 5 عقد النقل الجوي يمتاز في أغلب الأحيان بالطابع الدولي: إن القانون الجوي يستمد أغلب أحكامه من الاتفاقيات الدولية، كاتفاقتي مونتريال 1999 واتفاقية وارسو 1929، بروتوكول لاهاي 1955، وكما أن كل العقود التجارة البحرية والجوية حسب القانون الجزائري في أغلبها تجارة دولية عابرة على الحدود الإقليمية، ونجد الغرض من التعاقد هنا هو الاستغلال التجاري قصد المضاربة وتحقيق الربح.

ومنه، عقد النقل الجوي في أغلب الأحيان يمتاز بطابعه الدولي، وهذا راجع لخضوعه للاتفاقيات الدولية، وكما أنه قد يتجاوز تنفيذ الحدود الإقليمية للدولة الواحدة.

ج - أنواع عقود النقل الجوي: ينقسم عقد النقل الجوي من حيث القانون المطبق إلى عقود النقل الجوية الداخلية وعقود النقل الدولية، فعقد النقل الجوي الداخلي هو العقد الذي يتم الإقلاع وهبوط في إقليم دولة واحدة، ومنه يخضع إلى القانون الداخلي، وينظمه قانون الطيران المدني الجزائري، فعقد النقل الجوي للركاب وأمتعتهم ضمن المواد من 137 إلى 138، وأما عقد النقل الجوي للبضائع المواد 139 و144، وكما نجد أن جل أحكامه مستمدة من اتفاقية وارسو المعدلة بروتوكول لاهاي 1955 حيث صادقت عليها الجزائر سنة 1964.

وأما عقد النقل الجوي الدولي، فهو كل نقل تكون فيه نقطتي الإقلاع والوصول طبقا لشروط الطرفين سواء كان انقطاع للنقل أو انتقال من طائرة إلى أخرى أو لم يكن، واقعيتين في إقليم دولة متعاقدة واحدة، هنا نستبعد تطبيق قانون الطيران الداخلي المدني. ولاعتبار عقود النقل الجوي دولية يجب أن يتوافر شرطين، يتمثل الشرط الأول في الشرط الجغرافي للنقل الخاضع للاتفاقية، وأما الشرط الثاني فيتمثل في الشرط التجاري لدولية النقل الخاضع للاتفاقية.

وكما يمكن تقسيم عقد النقل الجوي من حيث موضوع النقل إلى عقد نقل جوي للأشخاص وعقد نقل جوي للبضائع.

2 - تكوين عقد النقل الجوي وإثباته: نتناول أركان انعقاد عقد النقل الجوية وإثباته في نقطتين متتاليتين.

أ - تكوين عقد النقل الجوي:

عقد النقل الجوي عقد كسائر العقود يجب ان تتوفر فيه أركان لانعقاده صحيحا منتجا لآثاره، وهي ركن التراضي، ركن المحل وركن السبب.

فركن التراضي في عقود النقل الجوي، فقد ثار خلاف فقهي كبير، فيرى جانب من الفقه القانوني أن الناقل الجوي يكون في حالة إيجاب عام ملزم ومستمر، فينعقد العقد في النقل المنتظم على الأقل بمجرد قبول المسافر أو المرسل لشروط عقد النقل، ولا يكون للناقل حق رفض النقل، وكما يرى جانب آخر من الفقه القانوني أن الناقل يعد في حالة دعوة عامة للتعاقد، والراكب أو المرسل هو من يقدم بإيجابه الذي يلزمه قبول الناقل حتى ينعقد العقد.

ويرى جانب من الفقه أيضا أنه بين الخطوط المنتظمة التي يكون 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 الإيجاب.

وهنا يمكن القول حسب الرأي الراجح في الفقه القانوني، أن الناقل سواء كان موجبا أو موجه إلى الإيجاب، فإنه يتعين عليه عدم رفض النقل إلا بناء على تبرير متعلق بأمن وسلامة الرحلة، وإلا عد متعسفا، وهو ما جاء في المادة 198 من قانون الطيران المدني الجزائري.

وأما بالنسبة لمحل عقد النقل الجوي، فيتمثل في الالتزام بخدمة نقل الشخص الطبيعي وأمتعته أو نقل البضائع، ويجب أن يكون مشروعا، فيعد محل هذا العقد باطلا إذا تضمن أشياء محظورة كالمخدرات والأسلحة.

وأما فيما يخص ركن السبب، فنجد أن كل طرف من أطراف عقد النقل الجوي يلتزم بسببه التزام الطرف الآخر، فالتزام الناقل سببه إلزام الراكب بدفع الأجرة، والعكس فسبب التزام الراكب بدفع الأجرة هو التزام الراكب بالنقل، وكما يجب أن يكون السبب مشروع غير مخالف للنظام العام والآداب العامة.

ب - الشكلية في عقد النقل الجوي: إن شكلية عقد النقل ليست ضرورية لانعقاده لأنه من العقود الرضائية، التي تتعقد بمجرد تطابق إرادتي الطرفين سواء تعلق الأمر بنقل الأشخاص أو البضائع، فالشكلية ليس لركن الانعقاد وإنما هي مجرد وسيلة للإثبات، إذن نجد أن تذكرة السفر أو وصل الأمتعة أو وثيقة الشحن الجوي لا تعد ركنا لتكوين عقد النقل الجوي.

فيلتزم الناقل في عقد النقل الجوي باستخراج تذكرة سفر للراكب وتسليمها إليه، ومن ثم يقدم مسؤولية اتجاه المسافرين لو لم يسلمها له شخصيا، وكما يقدم له استمارة نقل الأمتعة المسجلة ثم شحنها في الطائرة، وأما بالنسبة لعقد النقل الجوي للبضائع، فتقدم وثيقة الشحن "خطاب النقل الجوي".

وقانون الطيران المدني الجزائري رقم 98-06 المذكور آنفا، ينص على مسألة إثبات عقد النقل الجوي حيث يثبت بتسليم وثيقة الركوب في عقد نقل الأشخاص وبوثيقة "رسالة النقل الجو" في عقد نقل البضائع، ولا يؤثر غياب أو عدم صلاحية أو ضياع هذه الوثائق على وجود عقد نقل جوي ولا على صلاحيته.

فكقاعدة عامة عقد النقل هو عملا تجاريا، يجوز إثباته بكافة طرق الإثبات ضمن القانون التجاري الجزائري، وغير أنه في مجال عقود النقل الجوي هناك ثلاث وثائق تفيد في عملية الإثبات، فتتمثل الوثيقة الأولى في تذكرة السفر التي تحتوي على قائمة البيانات، والوثيقة الثانية تتمثل في تحرير استمارة الأمتعة الخاصة بالمسافر، وأما النوع الثالث

والأخير يتمثل في خطاب النقل "خطاب نقل البضائع" أو ما يسمى برسالة النقل الجوي أو وثيقة الشحن.

3 - الآثار القانونية المترتبة عن عقد النقل الجوي وأحكام مسؤولية الناقل: نتناول الآثار القانونية المترتبة عن عقد النقل الجوي وأحكام المسؤولية المترتبة في مواجهة الناقل الجوي في حالة اخلاله بالتزاماته التعاقدية في نقطتين متتاليتين.

أ - الآثار القانونية المترتبة عن عقد إبرام النقل الجوي: يعتبر عقد النقل الجوي من عقود المعاوضة التي ترتب التزامات متبادلة على طرفي العقد بمجرد انعقاده صحيحاً، والنقل الجوي قد يكون للأشخاص أو للبضائع، فعقد النقل للأشخاص يرتب التزامات على عاتق الناقل والتزامات على الراكب، وفي عقد النقل للبضائع يرتب التزامات على عاتق الناقل والتزامات على عاتق المرسل للبضائع.

ونجد أن اتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها وكذا اتفاقية مونتريال 1999 لم تنظم التزامات الناقلين أو المسافرين أو أصحاب البضائع، فيتم الرجوع في ذلك إلى أحكام القواعد العامة والعرف السائد لدى شركات الطيران والشروط العامة للآيات I.A.T.A الاتحاد الدولي للنقل الجوي.

ولنتعرض للآثار المترتبة على عقد النقل الجوي للأشخاص، والآثار المترتبة عن عقد النقل الجوي للبضائع في نقطتين متتاليتين.

أ - 1 الآثار المترتبة عن عقد النقل الجوي للأشخاص: تترتب التزامات على عاتق الناقل الجوي وأخرى على عاتق المسافر.

أ - 1 - 1 / التزامات الناقل الجوي للأشخاص: يلتزم الناقل الجوي للأشخاص في الآتي:

- تسليم المسافر تذكرة السفر التي تشمل كل البيانات المطلوبة في اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999.

- نقل المسافر إلى مكان الوصول المقصود وفي الميعاد المتفق عليه، وهو التغير المكاني باستعمال الطائرة، ويكون الناقل مسؤول عن التأخير.

- التزام الناقل بتخصيص مكان الراكب على متن الطائرة.

- الالتزام بضمان سلامة المسافر، ورعايته طوال مدة الرحلة الجوية، وكما يضمن وصوله إلى بلد المقصد سليماً معافى، فهو يسأل في حالة وفاته إصابته بجروح أو أي ضرر بدني.

- نقل أمتعة المسافر والحفاظ عليها، ويلتزم الناقل الجوي بإرفاقها على متن نفس الطائرة التي تقل من يملكها من الركاب، وفي حالة الخطأ ضرورة إرسالها في أول طائرة متجهة إلى الوجهة.

أ - 1 - 2 / التزامات المسافر: يلتزم المسافر في عقد النقل الجوي للأشخاص بما يلي:

- الالتزام بدفع أجرة النقل أي دفع الثمن، وهو الالتزام الأساسي والجوهري الذي يقع عليه.

- الالتزام بالامتثال لتعليمات الناقل قبل الرحلة وأثناءها، ومثال ذلك التواجد في المواعيد المقررة قبل الإقلاع، وإلا حق للناقل المغادرة دون مسؤولية عليه.

- تأكيد الحجز.

أ - 2 الالتزام المترتبة عن عقد النقل الجوي للبضائع: تترتب التزامات على عاتق الناقل الجوي للبضائع، والتزامات كل من المرسل والمرسل إليه، وهي:

أ - 2 - 1 / التزامات الناقل الجوي للبضائع: وتنقسم إلى قسمين التزامات الناقل الجوي في مطار القيام والتزامات الناقل الجوي في مطار الوصول.

1 / التزامات الناقل الجوي في مطار القيام: تتمثل فيما يلي:

- الالتزام بتسلم البضائع.
- الالتزام بشحن البضائع ورصها.
- الالتزام بنقل البضائع "الالتزام الرئيسي".
- الالتزام بالمحافظة على البضائع.
- الالتزام باحترام مواعيد النقل.

1 / التزامات الناقل الجوي في مطار الوصول: تتمثل فيما يلي:

- التزامات الناقل الجوي بتفريغ البضائع.
- تسليم البضائع إلى المرسل إليه.

أ - 2 - 2 / التزامات المرسل والمرسل إليه: يمكن تقديم المركز القانوني لكل من المرسل والمرسل إليه في الآتي:

1 / التزامات المرسل: تتمثل في الآتي:

- دفع أجرة النقل، وهذا حسب الفقرة 2 من المادة 4 من I.A.T.A.
- إعداد خطاب النقل الجوي، وهذا بموجب المادة 6 من اتفاقية وارسو لسنة 1929.
- تغليف البضاعة وتعبئتها.

- تسليم البضاعة إلى الناقل، وهو ما جاء في المادة 3 من الفقرة 3 من I.A.T.A.

2 / التزامات المرسل إليه: المرسل إليه يعتبر طرفاً منذ إبرامه استثناء من القاعدة العامة في نسبية أثر العقد، وهو استثناء تسوغه الوظيفة الاقتصادية لعقد النقل، ولذلك فإن

اتفاقية مونتريال 1999، وحسما للجدل الفقهي، وتقديرا منها للوظيفة الاقتصادية لعقد النقل، فقد نصت صراحة على حق المرسل إليه في التصرف في البضاعة شريطة قيامه بتنفيذ الالتزامات التي يعرضها عقد النقل أي أن الأساس القانوني لحق المرسل إليه في توجيه البضاعة، وإلزامه بآثار عقد النقل هو التشريع، وهذا حسب المادتين 12 و 13 من اتفاقية مونتريال 1999.

ب - أحكام مسؤولية الناقل الجوي: إذا أخل الناقل الجوي بالالتزامات التي يفرضها عليه هذا العقد، فيكون مسؤولا عن الأضرار اللاحقة بالمسافرين وأمتعتهم أو البضائع، ومنه لتعرض لتحديد حالات المسؤولية، وكيف يمكن دفعها أو إعفاء الناقل منها، أحكام التعويض، وكذا القواعد الإجرائية المتعلقة بدعوى المسؤولية المدنية ضد الناقل الجوي.

ب - 1 تحديد حالات مسؤولية الناقل الجوي: تخضع مسؤولية الناقل الجوي لنظامين قانونيين مختلفين، وذلك باختلاف نوعية عقد النقل الجوي، فهناك النظام القانوني الذي حددته كل من اتفاقيتي وارسو 1929 المعدلة، واتفاقية مونتريال 1999 المتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولية هذا من جهة، وأحكام قانونية أخرى خاصة بالنقل الجوي التي تخضع للقانون الوضعي الجزائري الخاص بالملاحة الجوية، وهو قانون الطيران المدني رقم 98-06 من جهة أخرى.

فانطلاقا من الصفة الدولية التي يمتاز بها عقد النقل الجوي في أغلب الأحيان من الناحية العلمية، وكما أن هذه الصفة كانت لها علاقة كبيرة بالمخاطر الجوية والاستغلال التجاري للطائرة، ومنه برزت ضرورة ملحة إلى لجوء المجتمع الدولي إلى وضع أحكام قانونية موحدة لأحكام عقد النقل الجوي الدولي على وجه العموم، وأحكام مسؤولية الناقل الجوي على وجه الخصوص، وهذا من أجل إقامة التوازن في المصالح المتضاربة لكل من الناقلين الجويين، والعملاء والركاب أو الشاحنين من جهة أخرى.

ومنه، اقتضت الضرورة أن نتطرق إلى أساس المسؤولية المدنية للناقل الجوي، وشروط قيامها في نقطتين متتاليتين.

ب - 1 - 1 / أساس المسؤولية المدنية للناقل الجوي: لقد وضعت وارسو من أجل التوفيق بين وجهات النظر المتضاربة بين القانونيين اللاتينيين والأنجلوساكسونيين من ناحية، وكذلك محاولة إقرار التوازن العقدي بين مصلحة الناقل الجوي ومصلحة متلقي خدمة النقل من ناحية أخرى.

فالقائمين على إعداد اتفاقية وارسو 1929 رجحوا النظام الخطئي أي أن التزام الناقل التزام بذل العناية الضرورية في سلامة المسافرين وأمتعتهم أو البضائع إذن هي تعتبر مسؤولية عقدية، وأساس الخطأ في المسؤولية هذا هو الخطأ المفترض الذي يمكن إثبات عكسه بإثبات اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر واستحالاته، وكما أقرت هذه الاتفاقية حداً للتعويض الذي يلتزم به الناقل في مواجهة المسافرين أو الركاب.

ولما يكن الأساس الخطئي لمسؤولية الناقل الجوي الذي يهدر حقوق الراكب ليستمر طويلاً أمام تصاعد موجة التيارات المعادية، وهذا لحماية ضحايا حوادث الطيران، خاصة وأن الولايات المتحدة الأمريكية التي أظهرت حرصاً شديداً في توفير الحماية اللازمة لركاب النقل الجوي، وذلك ما كانت تراه مفقداً في ظل نظام المسؤولية المقررة في اتفاقية وارسو 1929، الذي جاء خصيصاً لحماية الناقل الجوي من خلال جعل مسؤوليته مجرد مسؤولية خطئية محدودة، وحيث جعل اتفاق مونتريال لسنة 1965 مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية تقوم على أساس فكرة المخاطر وتحمل التبعية في كل نقل جوي دولي يخضع لاتفاقية وارسو وقعت نقطة مغادرة الطائرة أو نقطة مقصدها النهائي أو حتى نقطة توقف في أرض الولايات المتحدة الأمريكية.

ومع ازدواجية المسؤولية المدنية عن الأضرار التي تصيب المسافرين في مستويين، فيتمثل المستوى الأول في أن تكون المسؤولية موضوعية تقوم على فكرة المخاطر وتحمل

التبعة عندما لا تتجاوز قيمة التعويضات مائة ألف 100000 وحدة حقوق السحب الخاصة، ويتمثل المستوى الثاني في أن تكون المسؤولية شخصية، تقوم على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس، وهذا عندما تتجاوز قيمة التعويضات مائة ألف 100000 وحدة حقوق السحب الخاصة.

أما المشرع الجزائري، فقد بقي متمسكا بأحكام المسؤولية التي أقرتها اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي التي صادقت عليها الجزائر استنادا لنص المادة 150 من القانون رقم 98 - 06 الخاص بالطيران المدني الجزائري.

ب - 1 - 2 / حالات قيام مسؤولية الناقل الجوي: تناول حالات قيام مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار اللاحقة بالمسافرين وبالبضائع المسجلة في نقطتين متتاليتين:

1 - مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار اللاحقة بالمسافرين: إن قيام مسؤولية

الناقل الجوي في حالة إخلاله بالالتزام بضمان السلامة تجاه مسافريه، فحسب التشريع الجزائري يكون الناقل مسؤولا عن الخسائر والأضرار التي يصاب بها شخص منقول، ولكن هل يعتبر التزام الناقل بهذه الحالة التزام بتحقيق غاية أم التزام ببذل نتيجة.

فيبدو أن التزام الناقل الجوي بضمان السلامة هو التزام ببذل عناية ويقع عبء الإثبات على عاتق الناقل الجوي، فبمجرد حدوث ضرر مفترض في جانب هذا الأخير، فيمكنه إثبات العكس.

وتتمثل شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي في الآتي:

الشرط الأول: "وقوع حادث" يبين بدوره أن الناقل الجوي ارتكب خطأ، يخل بالتزام بضمان السلامة، ومثل حالة وفاة أو جرح أو أي أذى بدني يلحق بالراكب إذا ما كان الحادث تولد عن الضرر قد يقع على متن الطائرة أو في أثناء عملية من أعمال صعود الركاب أو نزولهم.

الشرط الثاني: "أن يقع الحادث خلال فترة النقل الجوي" ويكون ذلك بدأ بعمليات الركوب ثم التواجد على متن الطائرة وعمليات النزول منها.

الشرط الثالث: "حدوث الضرر" الناقل الجوي يكون مسؤولاً عن الأضرار التي تقع في حالة الوفاة أو إصابته بجروح أو أي أذى بدني آخر، والضرر هنا يكون أي ضرر جسماني أو عضوي أو وظيفي.

2 / مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار اللاحقة بالبضائع والأمتعة المسجلة: يلتزم الناقل الجوي بالمحافظة على الأشياء المنقولة سواء أكانت أمتعة المسافرين المسجلة أم بضائع، فيكون مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف الأمتعة المسجلة أو ضياعها أو تعييبها بشرط أن يكون الذي سبب التلف أو الضياع أو التعييب قد وقع على متن الطائرة أو أثناء أي فترة كانت فيها الأمتعة المسجلة في حراسة الناقل، ومنه يقع على عاتقه المسؤولية في حالة الإخلال بهذه الالتزامات.

ويشترط لقيام مسؤولية الناقل الجوي على البضائع ثلاثة شروط، فيتمثل الشرط الأول في وقوع حادث للراكب، والحادث هو كل واقعة فجائية ناجمة عن عمليات النقل، وهي:

الشرط الأول: "وقوع الفعل المولد للضرر" استخدمت اتفاقية وارسو 1929 مصطلح الحادثة أو الواقعة كشرط لقيام المسؤولية تجاه الناقل عن الأضرار التي تصيب الأمتعة المسجلة أو البضائع، وكما يجب أن يترتب عن هذه الواقعة ضرر يصيب البضائع أو الأمتعة المسجلة إما هلاكها أو تلفها أو ضياعها، والمشرع الجزائري جمع بين البضائع والأمتعة المسجلة في حكم واحد، ولكن الأمتعة الخفية التي يحتفظ بها المسافر تطرق إليها أيضاً والناقل يكون مسؤولاً عندما عنها حسب المادة 72 من القانون 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية، وهو عكس ما جاءت به اتفاقية وارسو أي لم تنطبق إلى هذا النوع من الأمتعة.

الشرط الثاني: "أن يقع الفعل خلال فترة النقل الجوي" في المدى الزمني لمسؤولية الناقل عن الأمتعة تكون أوسع لتشمل الفترة التي تكون فيها الأمتعة على متن الطائرة أو أي فترة أخرى تكون فيها الأمتعة في حراسة الناقل.

الشرط الثالث: "أن يرتب الفعل ضرر بالأمتعة أو البضائع" يكون الضرر الذي يلحق بالأمتعة على النحو الآتي:

- اتلاف الأمتعة المسجلة أو البضائع.
- ضياع الأمتعة أو البضائع.
- تعيب الأمتعة أي فقدان الأمتعة لقيمتها أو البضائع.

3 / مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار التأخير: إن النقل الجوي للأشخاص والبضائع يعد النقل أكثر تكلفة مقارنة باعتبار واسطة السفينة أو السيارة، الشخص الذي يختار هذا النوع من عقود النقل هدفه هو استغلال عامل الوقت، ومنه يجب على الناقل الجوي احترام المواعيد المتفق عليها في العقد، وملزم ببذل عناية الضرورية لإتمام النقل في الميعاد المحدد.

وتقوم مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار التأخير، فيعهد الناقل بذل أقصى الجهود لنقل الركاب والأمتعة والأوقات المبينة في جدول المواعيد أو في أماكن أخرى ليست مؤكدة وهي تقريبية، ولا تشكل جزء من هذا العقد، كما أن الجداول خاضعة للقيود دون سابق إنذار، فالناقل يتعهد يلتزم بالميعاد المعقول، وإذا حصلت مجاورة غير عادية يعتبر مخلا بالتزامه فهو مسؤول عن ذلك هذا من جهة، وكما يجب أن يكون الضرر الذي يلحق المسافرين أو الشاحن نتيجة التأخير من جهة أخرى.

ب - 2 حالات استبعاد مسؤولية الناقل الجوي: تنتفي مسؤولية الناقل الجوي حسب قانون الطيران المدني الجزائري، اتفاقية وارسو في الآتي:

1 / إثبات انتفاء الخطأ: تنتفى المسؤولية حق الناقل إذا اثبت أنه اتخذ كل الإجراءات اللازمة والضرورية لتفادي أي ضرر، وتأخير أو خسارة.

2 / خطأ المضرور والعيب الذاتي في البضاعة: إذا كان الخطأ قام به المسافر نفسه، في النقل الجوي للأشخاص، والمرسل أو المرسل إليه في النقل الجوي للبضائع، ما دام يحق كلاهما رفع دعوى المسؤولية التعاقدية على الناقل الجوي.

وكما لا يكون الناقل مسؤولاً عن نقل الأمتعة والشخص إذا أثبت أن الخسارة كانت ناتجة عن عيب ذاتي للبضاعة ذاتها.

ب - 3 / أحكام دعوى التعويض: لتعرض للمسؤولية المحدودة التي تعد كقاعدة عامة، والمسؤولية غير المحدودة أي التعويض على قدر الضرر الذي يعد استثناء.

1 / المسؤولية المحدودة كقاعدة عامة في التعويض: فمبررات تحديد هذه المسؤولية تكمن في:

- شدة المخاطر وجسامة الأضرار التي تنجم عن الكوارث الجوية.

- إن كفالة الاستغلال الجوي وتطوره الاقتصادي مرتبط بمدى إمكانية التأمين ضد المخاطر التي يتعرض لها هذا الاستغلال.

وكما أن مبالغ التعويض عرفت تطوراً تصاعدياً بالنظر إلى مخاطر الجو على المستوى الدولي، وأما المشرع الجزائري فلا يزال يتبنى الحدود القصوى للتعويض التي تم تقريرها في بروتوكول لاهاي 1955، وهذا بموجب المادة 150 من قانون الطيران المدني الجزائري.

1 / المسؤولية غير المحدودة كاستثناء عن تقدير التعويض: يعفى الناقل الجوي من الاستفادة من نظام المسؤولية المحدودة في الحالات الاتفاقية والأخرى القانونية.

- الحالات القانونية: هي كالاتي:

- تخلف وثائق النقل أو بياناتها الإلزامية.

- الغش والخطأ المعادل له.

- **الحالات الاتفاقية:** 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 أخرى.

ب - 4 دعوى مسؤولية الناقل الجوي: لقد أجازت كل من اتفاقيتي واسو 1929

ومونتريال 1999 للمتضرر أن يرفع دعوى المسؤولية أمام القضاء بالتعويض عن الأضرار التي لحقته نتيجة عدم تنفيذ الناقل الجوي للالتزامات التي يلقيها عقد على عاتقه. والاختصاص القضائي هنا، هو بيان القواعد أي ولاية محاكم الدولة في المنازعات تتضمن عنصراً أجنبياً إزاء غيرها من محاكم الدول الأخرى في المنازعات الناشئة عن عقود التجارة الدولية.

فحسب المادة 28 من اتفاقية وارسو لسنة 1929، فللمدعي 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 عنه إبرام العقد بمعرفتها، وإما أمام محكمة جهة الوصول.

ونلاحظ أن الفقرة 2 من المادة 33 من اتفاقية مونتريال لسنة 1999 جاء فيها أنه فيما يتعلق بالضرر الناتج عن الوفاة أو الأذى البدني اللاحق بالراكب، ترفع دعوى المسؤولية إما أمام المحاكم السابقة الذكر لها أو أمام محكمة الدولة التي تعد طرفاً في المعاهدة، والتي يكون للراكب فيها محل إقامة رئيسي وقت وقوع الحادث، ومنه هذه المادة أضافت الجديد.

وأما فيما يخص التشريع الجزائري، فالمادة 155 من قانون الطيران المدني أشارت إلى نفس حكم اتفاقية وارسو ما عدا جهة الوصول، وهو من شأنه حرمان مستعملي الطائرة وخاصة المرسل إليه من رفع دعواه أمام هذه المحكمة.

ب - 4 - 1 ميعاد رفع الدعوى: بالنسبة للمواعيد والآجال المتعلقة بدعوى المسؤولية، فيقع على عاتق المدعي حسب اتفاقية وارسو لسنة 1929:

- تسجيل احتجاجه في حالة التلف بالنسبة للبضاعة في ظرف 7 أيام.

- تسجيل احتجاجه في حالة الأمتعة في 3 أيام.

- تسجيل احتجاجه في حالة التأخير في نقل البضائع والأمتعة في 14 يوم.

وكما نجد أن بروتوكول لاهاي 1955 قد عدل هذه المواعيد بـ 7 أيام في حالة تلف

الأمتعة و 14 يوم في حالة تلف البضاعة و 21 يوم في حالة التأخير.

وفيما يخص التشريع الجزائري، فإن المشرع الجزائري أخذ بالمواعيد المحددة من طرف الاتفاقية وارسو، وليس المعدل بموجب بروتوكول لاهاي 1955، وكما أنه أضافت ميعاد التأخير في نقل الراكب الذي لا يمكن أن يتجاوز شهر ابتداء من التاريخ الذي يفترض الوصول فيه.

ب- 4 - 2 / أجل رفع الدعوى: يجب حسب القانون الدولي في رفع دعوى المسؤولية المدنية أن يكون خلال سنتين اعتبارا من 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، ويتعين قانون المحكمة المعروض عليها النزاع طريقة احتساب المدة المذكورة.

وأما بالنسبة للقانون الوضعي الجزائري، فالمشرع الجزائري في قانون الطيران المدني استعمل عبارة التقادم بدلا من السقوط، وهو ما لا يوجد في كل من اتفاقيتي وارسو وموريال، والميعاد هو نفسه سنتين.