

جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص قانون أعمال

المشرف : أ. بدر الدين يونس

من تقديم الطالبة : وريدة بوقموزة

لجنة المناقشة:

أ . بوصيدة فيصل (رئيسا)

أ . يونس بدر الدين (مشرفا ومقررا)

أ . نطور أحلام (مناقشا)

دورة جوان 2016

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

"وَالْأَنْعَامَ خَلَقَهَا لَكُمْ فِيهَا دِفْءٌ وَمَنَافِعُ وَمِنْهَا
تَأْكُلُونَ (5) وَلَكُمْ فِيهَا جَمَالٌ حِينَ تُرِيحُونَ وَحِينَ
تَسْرَحُونَ (6) وَتَحْمِلُ أَثْقَالَكُمْ إِلَىٰ بَلَدٍ لِّمَ تَكُونُوا
بِالْغِيَةِ إِلَّا بِشِقِّ الْأَنْفُسِ إِنَّ رَبَّكُمْ لَرَءُوفٌ رَّحِيمٌ
(7) وَالْخَيْلَ وَالْبِغَالَ وَالْحَمِيرَ لِتَرْكَبُوهَا وَزِينَةً وَيَخْلُقُ مَا
لَا تَعْلَمُونَ "

سورة النحل (الآيات 5-8)

صدق الله العظيم

شكر و عرفان

احمد الله واشكره سبحانه وتعالى الذي أعانني ووفقني لإتمام هذا العمل.

كما أتوجه بخالص الشكر والتقدير للأستاذ الفاضل بدر الدين يونس الذي تفضل مشكورا للإشراف على هذه المذكرة والذي أستفدت كثيرا من توجيهاته ونصائحه القيمة كما اخص بالشكر أعضاء لجنة المناقشة الأستاذ بوصيدة فيصل والأستاذة أحلام نطور بتشريفهم لي بمناقشة هذا البحث.

إلى كل أساتذتي الذين أشرفوا على تأطيري خلال هذا المشوار الجامعي ، خصوصا الأستاذ الفاضل رحال محمد الطاهر والأستاذة بن يوسف فاطمة الزهراء إلى كل أساتذة كلية الحقوق والعلوم السياسية بسكيكدة.

إهداء

أهدي ثمرة هذا الجهد إلى والدي العزيز الذي لم يبخل علي بشيء ،
إلى أمي الحبيبة التي كان دعمها لي نورا يضيء لي دروب الحياة
إلى إخوتي وأخواتي ربيعة ، مولود ، جوهرة ، رابع ، نبيلة ، فايزة ،

فارس.

إلى أبنائهم هالة ، أمين ، سيرين ، ليليان

إلى ابنة عمي خديجة

إلى صديقاتي العزيزات فتحية ، هدى ، فتية ، وكل زملاء الدراسة
خاصة قسم قانون الأعمال الدفعة الثالثة.

وريقة

قائمة المختصرات

أولا : باللغة العربية:

ق . ت . ج : القانون التجاري الجزائري.

ق . ب . ج : القانون البحري الجزائري.

ق . م . ج : قانون مدني جزائري.

ق . إ . م . إ : قانون الإجراءات المدنية والإدارية .

ق . ط . م : قانون الطيران المدني .

م : المادة .

ف : الفقرة.

ج : الجزء.

ط : الطبعة.

د . ط : دون طبعة.

د ت : دون تاريخ نشر .

ع : العدد.

ص : صفحة.

ج ر : جريدة رسمية.

ثانيا باللغة الفرنسية :

ABREVIATIONS:

1 - Ed: édition

2 - Op, cit : ouvrage précédemment, cité

3 - P: Page

4 - CA : Cassation .

5 - D.T.S : Droit de Tirages Spéciaux.

مقدمة

لقد أصبح النقل معيارا يقاس به مدى تطور الدول وازدهارها ، ويتحقق جوهر النقل في تغيير مكان شيء أو شخص باستعمال وسيلة النقل المناسبة انطلاقا من مكان معين إلى مكان آخر ، فالنقل يعتبر أهم وسيلة من وسائل الاتصال في العصر الحاضر واحد الدعائم الأساسية التي يرتكز عليها النشاط الاقتصادي ، فالتجارة تقوم أساسا على تبادل السلع والخدمات بين الأشخاص سواء كانوا في دولة واحدة أو دول مختلفة وهذه المبادلات تتطلب وجود وسائل نقل مناسبة تحقق عنصر تغيير المكان .

ويتنوع النقل بتنوع وسيلته ومجاله سواء ثم بواسطة العربات أو الطائرات أو عبر البحر بواسطة السفن ، وظاهرة النقل التي ينشغل القانون بتنظيمها هي نشاط النقل الذي يستند إلى عقد بين الناقل مقدم الخدمة والمرسل أو الشاحن متلقي الخدمة أو مستهلكها وعادة ما يكون لسلوك مقدم الخدمة الأثر البالغ على تنفيذ العقد المبرم بينه وبين المرسل لذلك نجد المشرع يركز على أحكام مسؤولية مقدم الخدمة دون التركيز على أحكام مسؤولية متلقي الخدمة وترك ذلك للقواعد العامة أسوة بعلاقات مماثلة ، لذلك نجد مسؤولية الناقل تحظى باهتمام تشريعي سواء على الصعيد الوطني أو الدولي.

ولم يعرف المشرع الجزائري الناقل تعريفا محددًا إلا أنه يمكن استنباط ذلك من النصوص القانونية بأنه ذلك الشخص الذي يتعهد بموجب عقد نقل البضائع بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر وفي حالة عدم ذكر اسم الناقل يعتبر المجهز هو الناقل المادة 754 ق. ب . ج ، كما أن معاهدة بروكسل اعتبرت الناقل بأنه مالك السفينة ومستأجرها المرتبط مع الشاحن بموجب عقد النقل .

أما اتفاقية هامبورغ فقد اعتمدت على معيار التعاقد مع الشاحن لنقل البضائع بطريق البحر سواء أبرم العقد الناقل بنفسه أو من ينوب عنه والذي اصطلح على تسميته بالناقل المتعاقد وهو يتماشى مع ما جاءت به من جديد بإدخال مفهوم الناقل الفعلي في المادة الأولى الفقرتين 1 و 2 أما عن مصطلح عقد النقل فقد عرفه المشرع الجزائري في المادة 36

ق . ت . ج بأنه : "اتفاق يلتزم بمقتضاه الناقل مقابل ثمن بان يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين".

كما أن المادة 37 ق.ت.ج عرفت عقد الوكالة بالعمولة للنقل على انه اتفاق يلتزم بمقتضاه تاجر بان يباشر باسمه الخاص أو باسم موكله أو شخص من الغير نقل أشخاص أو أشياء وان يقوم عند الاقتضاء بالأعمال الفرعية المرتبطة بالنقل.

أما المادة 738 ق . ب . ج فنصت على انه: " يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع مكافأة له والمسماة أجرة الحمولة" .

وعرفت المادة الأولى الفقرة (ب) من معاهدة بروكسل عقد النقل بأنه: " ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند الشحن أو أي وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشاركة إيجار السفينة ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقة بين الناقل وحامل السند".

فالنصين لم يعرفا عقد نقل البضائع فإكتفى النص الأول بسرد أهم العناصر المكونة لهذا العقد ، واكتفى الثاني بذكر مجال تطبيق هذا العقد.

أما مصطلح البضائع فقد حددتها م الأولى الفقرة (ج) من معاهدة بروكسل بأنها الأموال والأشياء والمواد من أي نوع كانت عدا الحيوانات الحية والمشحونات التي يذكر في عقد النقل أن نقلها يكون على ظهر السفينة وتكون قد نقلت فعلا بهذه السفينة ، أما المادة الأولى الفقرة 5 من اتفاقية هامبورغ فنصت على شمول مصطلح البضائع للحيوانات الحية .

وتثبتت عملية نقل البضائع بموجب وثيقة أو سند الشحن ولم يعرف القانون البحري ولا معاهدة بروكسل وكذا اتفاقية هامبورغ في المادة الأولى الفقرة 7 سند الشحن بل أوضحوا فقط على انه وثيقة يثبت بموجبها انعقاد العقد واستلام الناقل للبضائع المذكورة به قصد نقلها.

ونظرا للأهمية والدور الذي يلعبه عقد النقل في ميدان التجارة حيث يعد عملية حيوية للنشاط الإنساني وتقصير المسافات وتوفير الوقت والجهد ومع التطور في وسائل النقل في

العصر الحديث ، كان من الضروري القيام بتنظيم قانوني دقيق يحكم هذه العمليات التي تتناول عمليات النقل وخاصة مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع.

والإشكالية المطروحة التي يتمحور حولها هذا البحث والتي يتطلب الإجابة عليها في نهايته هي إلى أي حد يمكن اعتبار الناقل مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة نتيجة إخلاله بالتزامه التعاقدية؟.

أو إلى أي مدى يتحمل الناقل نتائج إخلاله بالتزامه التعاقدية في عقد نقل البضائع ؟

ويعود اختيارنا لهذا الموضوع لأهمية عقد النقل خاصة عقد نقل البضائع على اعتبار الناقل طرف قوي في هذا العقد يفرض شروط على المرسل أو الشاحن مما يؤدي للإجحاف في حقه وهذا يستدعي تدخل المشرع لتنظيم هذه العلاقة بنصوص آمنة أحيانا من أجل خلق التوازن بين الطرفين.

عدم وجود تنظيم قانوني موحد ينظم مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع فهو يختلف باختلاف وسيلة النقل المستعملة.

أما الهدف من اختيار الموضوع فيمكن في محاولة تسليط الضوء حول خصوصية الأحكام المنظمة لمسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع في كل من التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية.

وعن الصعوبات التي واجهتنا في إنجاز هذا البحث فتعود لضيق الوقت مع اتساع مجال البحث ، أما المراجع فلا توجد صعوبة في الحصول عليها لكثرتها حيث توجد مؤلفات ودراسات سابقة تناولت مسؤولية الناقل إلا أنها تركز على مجال معين وبالتالي كان من الصعب الإلمام بجميع المجالات في هذا البحث المحدود. وعليه فقد أخرجنا من نطاق هذا البحث الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل الدولي عبر الطرق والسكك الحديدية وكذا النقل البحري متعدد الوسائط والنقل بالحاويات ، واكتفينا بالتركيز على الأحكام العامة لمسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع في التشريع الجزائري في القانون التجاري والبحري وكذا قانون الطيران المدني ، وما يقابل ذلك في الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر في هذا المجال.

وقد اعتمدنا في هذا على المنهج التحليلي من خلال تحليل مواد القانونين التجاري والبحري ، وكذا قانون الطيران المدني وبعض مواد القانون المدني وقانون الإجراءات المدنية والإدارية عند التعرض للاختصاص القضائي.

كما اعتمدنا المنهج المقارن لبيان الاختلاف في أساس وأسباب قيام مسؤولية الناقل وحالات الإعفاء منها وكذا تقدير التعويض والاختصاص القضائي وذلك عند المقارنة بين التشريع الجزائري نفسه عند بيان الاختلاف بين كل من القانون التجاري والبحري أو قانون الطيران المدني من جهة . أو المقارنة بين التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية من جهة أخرى .

ولقد اتبعنا في هذا البحث خطة ثنائية مقسمة لفصلين .

الفصل الأول : الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع .

الفصل الثاني : الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع وخاتمة : تلخص أهم النتائج المتوصل إليه وبعض الاقتراحات والحلول الممكنة.

الفصل الأول

الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع .

يلتزم الناقل بموجب عقد نقل البضائع بتسليم البضاعة المراد نقلها من المرسل أو الشاحن حسب نوع النقل الذي يقوم بتنفيذه ، (بري ، بحري ، جوي) وإيصالها إلى مكان الوصول المتفق عليه في الميعاد المعقول الذي جرى العرف التجاري على إعتماده و تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني .

وتترتب مسؤوليته إتجاه صاحب الشأن في البضاعة عن كل ضرر يلحق به سواء كان هذا الضرر هلاكاً كلياً أو جزئياً أو تلفاً أو تأخيراً .

و لا تنتفي مسؤوليته إلا إذا أثبت ان الضرر يرجع لسبب اجنبي لا يد له أو لتابعيه في إحدائه أو إثباته أنه إتخذ و تابعيه جميع التدابير المعقولة لتجنب الضرر .

و للتعرف على الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع .

نقسم هذا الفصل لمبحثين نتناول أساس مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع و نطاقها

(المبحث الأول) أسباب قيام مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع والإعفاء منها

(المبحث الثاني) .

المبحث الأول

أساس مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع ونطاقها

يختلف الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع بإختلاف التشريعات ، و بحسب الإلتزام الذي يقع على عاتق الناقل إن كان إلتزام بتحقيق نتيجة أو إلتزام ببذل عناية .

فالتشريعات اللاتينية تجعل إلتزام الناقل هو إلتزام بتحقيق نتيجة، بينما الأنظمة الأنجلوسكسونية تفرق بين مسؤولية الناقل العام الذي يتعهد لقاء مقابل بتلبية جميع طلبات النقل دون تمييز بينها ، والناقل الخاص الذي يتولى عملية النقل بناءً على اتفاق خاص بكل عملية على حدى بدون وجود لأدنى إلتزام عليه بقبول النقل¹.

¹ - هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ، دط ، دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية ، دت ، ص 266.

كما أن نطاق هذه المسؤولية يختلف من تشريع لآخر وسوف نتناول في هذا المبحث أساس مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع (المطلب الأول) ونطاقها (المطلب الثاني) .

المطلب الأول

أساس مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع

يقصد بأساس المسؤولية السبب الذي من أجله يضع القانون عبء تعويض الضرر الحاصل على عاتق شخص معين¹.

و لقد تعددت النظريات التي قيلت في اساس المسؤولية ، فقد يكون أساسها هو الخطأ فيلتزم المضرور حينئذ أن يثبت خطأ محدث الضرر و قد يعفى المضرور من عبء الإثبات و يجعل الخطأ مفترضا بسيطا أو خطأ بموجب قرائن قانونية ، و في هذه الحالة على محدث الضرر يقع عبء الإثبات و ليس المضرور الذي يكتفي بإثبات الضرر الذي أصابه و رابطة السببية . و يسمى هذا النوع من المسؤولية بالمسؤولية الشخصية .

و قد تقوم المسؤولية مستندة إلى الضرر فقط دون مراعاة سلوك محدث الضرر ما إذا كان مخطئاً أم لا فيكتفي المضرور بإثبات الضرر و الرابطة السببية بينه وبين الفعل فيفترض قيام المسؤولية بمجرد تحقق الضرر ، و تسمى هذه المسؤولية بالمسؤولية الموضوعية .

و للتعرف على أساس مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع سنحاول إستقراء ذلك من خلال النصوص القانونية و كذا الإتفاقيات الدولية و ذلك في الفرعين التاليين أساس مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع في التشريع الجزائري (الفرع الأول) و أساس هذه المسؤولية في الإتفاقيات الدولية (الفرع الثاني).

¹ - فاضلي إدريس ، المسؤولية عن الأشياء غير الحية في القانون الجزائري ، ط 2 ، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر ، 2010 ، ص 199 .

الفرع الأول

أساس مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع في التشريع الجزائري

لقد نظم المشرع الجزائري عقد نقل البضائع في كل من القانون التجاري في الكتاب الأول تحت عنوان عقد النقل البري و في عقد العمولة للنقل من القسم الثاني بعنوان عقد نقل الأشياء في المواد من 39-61 ق . ت . ج .

كما نظمه في الأمر رقم 76 - 80 المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق لـ 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم بالقانون رقم 98 - 05 المؤرخ في 25 جوان 1998 .

و قد أفرد الفصل الرابع لمسؤولية الناقل في المواد من 802 - 816 ق . ب . ج كما نظمه أيضا في القانون رقم 98 - 06 المؤرخ في 27 جوان 1998 المتضمن قانون الطيران المدني، في الفصل الثامن تحت عنوان عقد النقل الجوي و المسؤولية و التأمينات في القسم الثالث بعنوان مسؤولية الناقل الجوي إزاء المسافرين الشحن والأمتعة المواد من 145 - 156 .

أولا : في القانون التجاري

يمكن إعفاء الناقل من مسؤوليته الكلية أو الجزئية جراء عدم تنفيذ التزاماته التعاقدية أو التأخير فيها ، إذا أثبت حالة القوة القاهرة ، أو عيب خاص بالشيء ، أو الخطأ المنسوب للمرسل أو المرسل إليه. وهذا ما نصت عليه المادة 48 ق . ت . ج¹ فمسؤولية الناقل تقوم على أساس الخطأ المفترض الذي لا يقبل إثبات العكس .

ثانيا : في القانون البحري.

نصت المادة 802 ق . ب . ج على ان الناقل يعد مسؤولا عن الخسائر او الأضرار التي تلحق بالبضاعة منذ أن تصبح البضاعة تحت حراسته و إلى غاية تسليمها إلى المرسل

¹ - أنظر المادة 48 من القانون التجاري الجزائري.

² - أنظر المادة 802 من القانون البحري الجزائري.

الفصل الأول : الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع .

إليه ، ولا يعفى من المسؤولية إلا إذا أثبت إحدى الحالات المدرجة في المادة 803 ق. ب.ج¹.

و لقد جاء في قرار للغرفة التجارية و البحرية (من المقرر قانونا أن الناقل يعد مسؤولا عن الخسائر و الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكفله بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه إلا في حالة القوة القاهرة)².

و يتفق القانون البحري الجزائري مع اتفاقية بروكسل من حيث الصياغة ، الأمر الذي يدعونا للقول أن مسؤولية الناقل هي اقرب إلى افتراض المسؤولية منه إلى افتراض الخطأ لأنه خارج حالات الإعفاء المنصوص عليها في م 803 يتحمل الناقل المسؤولية لزوما وهذا أمر يتعارض مع القواعد العامة للإثبات خاصة تلك التي تقرر قابلية القرائن القانونية لإثبات العكس ، وهنا الأمر غير وارد بالنسبة لمسؤولية الناقل البحري بموجب م 802 ق. ب.ج .

الفرع الثاني

أساس مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع في الإتفاقيات الدولية

أولاً: معاهدة بروكسل : لم تكن معاهدة بروكسل³ الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 - 08 - 1924 تقنيا شاملا لكل أنواع النقل البحري فكما يظهر من إسمها أنها تتناول فقط سندات الشحن ، و مسؤولية الناقل البحري بشكل محدد و أمر لا يجوز مخالفته⁴.

حيث ذكرت محكمة النقض الفرنسية أن نظام مسؤولية الناقل البحري ليست مقررّة بالإرادة الحرة للطرفين المتعاقدين ، بل بنصوص متعلقة بالنظام العام ، مستمدة مباشرة من القواعد الموضوعية في معاهدة سندات الشحن وهي تحدد نظام الإلتزامات المتبادلة

1 - أنظر المادة 803 ق ب ج .

2 - قرار الغرفة التجارية و البحرية ، رقم 77660 المؤرخ في 19 - 05 - 1991 قضية (ط ك) ضد(قائد الباخرة ب)

3 - انظمت الجزائر لمعاهدة بروكسل 1924 التي دخلت حيز التنفيذ عام 1931 بموجب الرسوم رقم 64 - 71 المؤرخ في 08 - 06 - 1964 ، ج ر عدد 53.

4 - محمد عبد الفتاح الترك ، عقد النقل البحري ، د ط ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، 2005.

الفصل الأول : الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع .

للمتعاقدين و تحقق التوازن بينهما¹. وتنص م 3 الفقرة الأولى من المعاهدة بأنه على الناقل أن يبذل العناية اللازمة قبل السفر وعند البدء فيه و ذلك بإعداد سفينة صالحة للسفر ، وتجهيزها و تطعيمها و تموينها ، ويتحقق ذلك بما يبذله الناقل العادي في مثل هذه الظروف نفسها ، و يقع على الناقل إثبات بدله هذه العناية الكافية لينفي عن نفسه المسؤولية في حالة تلف البضاعة أو هلاكها لعدم صلاحية السفينة للسفر.²

كما أن المادة 4 الفقرة 2 من المعاهدة عدت الحالات التي يعفى فيها الناقل من المسؤولية 17 حالة . من البند أ إلى البند ف ، وفي ما يخص البند ع من المادة 4 الفقرة 2 نجد حكم شهير لمجلس اللوردات الإنجليزي يرفض الأخذ بدفع الناقل بأن الضرر الذي لحق البضاعة يرجع لعيب خفي في السفينة لم تكشفه العناية اللازمة ، وحكم بأن الناقل يسأل عن تلف البضاعة الناتج عن إهمال شركة إصلاح السفن ذات سمعة عالية حتى و لو تم إختيارها بعناية³.

يتضح من هذا أن معاهدة بروكسل لم تضع أساسا واضحا لمسؤولية الناقل البحري بل إكتفت بسرد حالات يعفى فيها الناقل من المسؤولية.⁴ و هذا ما أدى لأختلاف بين الفكر اللاتيني و الأنجلو سكسوني في تفسير نوع الإلتزام الذي يقع على الناقل .

1 - حكم محكمة النقض الفرنسية ، بدواؤها مجتمعة بتاريخ 11-03-1960 ، مجلة القانون الفرنسي ، 1960 ، ص 331. أشار إليه عبد الفتاح الترك ، المرجع سابق ، ص 37 .

2 - انظر المادتين الثالثة و الرابعة من معاهدة بروكسل.

3 - انظر هامش ، محمد عبد الفتاح ترك ، المرجع السابق ، ص 41.

4 - عدت المادة 4 الفقرة 2 من معاهدة بروكسل الحالات التي يعفى فيها الناقل من المسؤولية

أ- أعمال أو إهمال أو خطأ الريان أو البحارة أو المرشد أو مستخدم الناقل في الملاحة أو في إدارة السفينة . -
ب- الحريق ما لم يحدث بفعل الناقل أو خطئه . - ج- مخاطر البحر أو المياه الأخرى أو أخطارها أو حوادثها - د- القضاء و القدر - ه- حوادث الحرب - و- أعمال الأعداء العمومية ز- إيقاف أو إكراه صادر من حكومة او سلطة أو شعب او حجز قضائي - ح- قيود الحجر الصحي - ط- عمل او سهو من جانب الشاحن أو مالك البضاعة أو وكيله او ممثله - ي - الإضرابات عن العمل او الإغلاق أو الإيقاف أو العوائق العارضة أثناء العمل لأي سبب كان سواء كان السبب كلياً أو جزئياً . ك- الفتن و الإضطرابات الاهلية - ل- إنقاد أو محاولة إنقاد الأرواح أو الاموال في البحر - م- العجز في الحجم أو الوزن أو الهلاك أو التلف آخر ناتج عن عيب خفي أو من طبيعة البضاعة أو عيب خاص بها - ن- عدم كفاية التغليف - س- عدم كفاية أو عدم اتقان العلامات - ع- العيوب الخفية التي لا تكتشفها اليقظة المعقولة -

الفصل الأول : الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع .

فالتفسير اللاتيني يتبنى نظرية المسؤولية المفترضة و التي أساسها الإلتزام بتحقيق نتيجة تتمثل في إيصال البضاعة سالمة و تسليمها للمرسل إليه او من ينوب عنه في ميناء الوصول .

بينما نجد التفسير الأنجلوسكسوني فيرى أن الإلتزام الناقل هو إلتزام ببذل عناية حيث إن المعاهدة ألزمته ببذل المهمة الكافية.¹

كما نلاحظ أن معاهدة بروكسل لم تتضمن أحكامها نص خاص عن التأخير في تسليم البضاعة ، و يرى الدكتور سعيد يحي أن ذلك يرجع لاستحالة تحديد موعد الوصول أو على الأقل التحقق منه لأن تكنولوجيا النقل آنذاك لم تكن بالتطور الذي هي عليه في الوقت الحاضر.²

ثانيا : إتفاقية هامبورغ

إن إتفاقية هامبورغ جاءت واضحة في تصويرها لأساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع إذا ما قورنت بمعاهدة بروكسل ، فأساسها حسب م 5 الفقرة الأولى³ هو الخطأ المفترض من جانب الناقل وبالتالي فإن المضرور ليس مطالباً بإثبات خطأ الناقل وإنما يكفي

ف- أي سبب ناشئ عن فعل الناقل أو فعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم و يقع عبء الإثبات على من يرغب في الإستفادة من هذا الإستثناء .

1 - نصت م 3 الفقرة 1 على أنه على الناقل أن يبذل المهمة الكافية قبل السفر و عند البدء فيه للأغراض الآتية

أ- جعل السفينة في حالة صالحة للسفر .

ب- تجهيز السفينة و تطعيمها و تمونيتها على الوجه المرضي .

ج- إعداد العنابر و الغرف الباردة و المبردة و كافة الأقسام الأخرى بالسفينة المعدة لشحن البضائع فيها و جعلها في حالة صالحة لوضع تلك البضائع بها و نقلها .

2 - سعيد يحي، مسؤولية الناقل البحري وفقا لإتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر، لعام 1978، د ط ، المكتب العربي الحديث ، الإسكندرية ، 2000 ، ص 37 .

3 - تنص م 5 الفقرة الأولى من إتفاقية هامبورغ على أنه "يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في التسليم إذا وقع حادث تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهدته على الوجه المبين في المادة 04 ما لم يثبت الناقل أنه إتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان من المعقول تطلب اتخاده من تدابير لتجنب الحادث و تبعاته".

الفصل الأول : الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع .

إثبات وجود البضائع في حراسته لحظة وقوع الضرر وذلك عن طريق تقديم ما يثبت إستلام الناقل للبضائع فضلا عن إثبات الضرر المدعى وقوعه، حيث يفترض وجود خطأ. أو إهمال وعلاقة سببية بين الخطأ أو الإهمال و الضرر، وعلى الناقل للتخلص من مسؤوليته إثبات أنه ومستخدموه أو وكلاؤه اتخذوا جميع التدابير لتجنب وقوع الحادث.¹ كما أن الملحق رقم 02 المرفق بالإتفاقية بعنوان (تفاهم عام²) ، أكد على أن مسؤولية الناقل تقوم على أساس الخطأ المفترض.

ثالثا : إتفاقية روتردام :

إن أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع وفقا لاتفاقية روتردام³ تقوم كأصل عام على الخطأ المفترض ، لكن يقع على الشاحن أو المرسل إليه أو أي شخص مطالب إثبات أن الخسارة وقعت أثناء مدة سريان مسؤولية الناقل ، أو إخلاله بالتزاماته المنصوص عليها بالفصل الرابع من هذه الإتفاقية ، و يعفى الناقل من المسؤولية إذا أثبت أن سبب الهلاك أو التلف أو التأخير لا يعزى لخطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة 17 من الإتفاقية ،⁴ أو إثباته عدم ارتكابه خطأ جسيم ، كما ان الفقرة 3 من نفس المادة عددت حالات إعفاء الناقل من المسؤولية على غرار معاهدة بروكسل .

و نلاحظ أن الإتفاقية قد أعطت الناقل سبيلين للتخلص من المسؤولية

- الأول : إثباته أنه لم يرتكب هو او من يقوم مقامه أي خطأ سبب الضرر اللاحق بالبضائع .

- الثاني: إثباته إحدى حالات الإعفاء الواردة في المادة 17 الفقرة 3.

¹ - كمال حمدي ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع ، ط2 ، منشأة المعارف ، الإسكندرية 2002 ، ص 16.

² - " من المفهوم عموما أن مسؤولية الناقل بموجب هذه الإتفاقية تقوم على مبدأ الخطأ أو الإهمال المفترض ، و هذا يعني كمبدأ بأن عبء الإثبات يقع على عاتق الناقل ، إلا أن أحكام هذه الإتفاقية تعدل هذه القاعدة فيما يتعلق ببعض الحالات " .

³ - إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع بطريق البحر كليا أو جزئيا المعروفة بقواعد روتردام ، تم اعتمادها من قبل الأمم المتحدة في 11-12-2008 .

⁴ - انظر المادة 17 من اتفاقية روتردام ، الفقرة 2 .

الفصل الأول : الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع .

و هذا في الواقع وضع شاد بالنسبة للمسؤولية الناتجة عن الإلتزام بتحقيق نتيجة الذي لا يجيز نظامها التخلص منها إلا بإثبات السبب الأجنبي¹

رابعاً : إتفاقية وارسو و البروتوكولات المعدلة لها

لقد أخذت إتفاقية وارسو² وبروتوكول لاهاي المعدل لها بنظام المسؤولية الشخصية القائمة على افتراض الخطأ الذي لا يقبل إثبات العكس.³ وقد نصت م 20 من الإتفاقية على أن الناقل لا يكون مسؤول إذا أثبت أنه و تابعوه قد إتخذو جميع التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر المتولد عن خطأ في الطيران أو قيادة الطائرة أو الملاحة ، ولم يعدل بروتوكول لاهاي من أساس المسؤولية القائمة على الخطأ المفترض ، إلا أن م 10 منه ألغت الفقرة الثانية من م 20 من إتفاقية وارسو حيث لم يعد يسمح للناقل بدفع مسؤوليته عن الخطأ الملاحي أو الخطأ في الطيران أو قيادة الطائرة.⁴ لأن الطيار و مساعديه هم تابعين للناقل و يسأل عن أخطائهم التي تقع منهم أثناء تأدية وظائفهم.

لكن التعديل الذي جاء به بروتوكول مونتريال (4)⁵ قد قلب مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع من مسؤولية شخصية قائمة على أساس الخطأ المفترض إلى مسؤولية موضوعية أساسها الخطر .

¹ - وجدي حاطوم ، النقل البحري في ضوء القانون و المعاهدات الدولية ، ط 1 ، المؤسسة الحديثة للكتاب ، بيروت 2011 ، ص 359.

² - وقعت في 12-10-1929 و دخلت حيز النفاذ في 13 فبراير 1933.

³ - MICHEL DE JUGART , Traité de Droit Aérien 2 éd , par Emmanuel du pont vice - dutheil de la rochère , Georgette. M, MILLER, 1989.

اشارت اليه وهيبه بن ناصر مسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري د ط ، دار الجامعة الجديدة الاسكندرية 2014 . ص 110 .

⁴ - انظر المادة 10 من بروتوكول لاهاي الموقع في 28 سبتمبر 1955.

⁵ - الموقع في 25 - 09 - 1975 .

أما المسؤولية عن التأخير فضلت قائمة على أساس الخطأ المفترض حسب نص م 05 من البروتوكول¹ ، ثم جاء التعديل الأخير للاتفاقية بموجب اتفاقية مونتريال لسنة 1999 والتي ابقت على نظام المسؤولية الموضوعية على نسق بروتوكول مونتريال الرابع لسنة 1975 حيث ألقت على عاتق الناقل إلترام بضمان سلامة البضاعة فأصبح إلترام بتحقيق نتيجة وهي وصول البضاعة سليمة إلى مطار الوصول وتسليمها للمرسل إليه² ، أما بالنسبة للتأخير فبقي على أساس الخطأ المفترض.

المطلب الثاني

نطاق مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع

يقصد بنطاق مسؤولية الناقل الحيز المكاني و الزماني الذي تبدأ وتنتهي إليه مسؤولية الناقل ، إضافة إلى النطاق الشخصي الذي يتحمل فيه الناقل المسؤولية عن افعال تابعيه ووكلاؤه .

و قد حدد كل من التشريع الجزائري و الإتفاقيات الدولية نطاق مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع و سوف نقسم هذا المطلب إلى فرعين :

نطاق مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع في التشريع الجزائري (الفرع الأول).
و نطاق مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع في الإتفاقيات الدولية (الفرع الثاني).

الفرع الأول

نطاق مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع في التشريع الجزائري

يلتزم الناقل في عقد النقل بنقل الأشياء محل العقد من مكان إلى آخر و خلال فترة زمنية محددة أو متفق عليها أو بحسب ما يقضي به العرف التجاري ، و سوف نتناول نطاق مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع في القانون التجاري الجزائري أولاً ، القانون البحري (ثانياً) قانون الطيران المدني (ثالثاً).

¹ - نصت المادة 5 من بروتوكول مونتريال على أنه " . . . و حالة الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل البضائع يكون الناقل مسؤولاً ، إلا إذا أثبت أنه و تابعوه ووكلاؤه ، قد اتخذوا كل التاثير اللازمة لتفادي الضرر أو كان يستحيل عليهم إتخاذها " .

² - هشام فضلي / مسؤولية الناقل الجوي ، ط 1 ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، 2005 ، ص 49.

أولا : القانون التجاري :

إن مسؤولية الناقل لا تنشأ من وقت إنعقاد العقد ، وإنما من وقت تكفل الناقل بالبضاعة و عادة ما يتم ذلك بعد الإنتهاء من فحصها ، و التأكد من حالتها ، ولا تنتهي مسؤوليته بتفريغ البضاعة في مكان الوصول أو وضعها في المخازن، بل تبقى مسؤوليته قائمة ولا تنتهي إلا بتسليمها للمرسل إليه أو إلى وكيله أو الأمين الذي تعينه المحكمة للإيداع بالبضائع في المخازن إذا رفض المرسل إليه تسلمها¹ ، وبالتالي لا يعتبر الناقل مسؤولا عن الضرر الذي يصيب البضاعة إذا كان سابقا على تسلمه لها أو لاحقا على إستلام المرسل إليه البضاعة فعلا أو حكما² و هذا ما نصت عليه م 47 ق . ت . ج .

فأحيانا يحدث أن يترك المرسل إليه البضاعة لدى الناقل بعد إستلامه لها وفي هذه الحالة، إذا هلكت البضاعة لا تتعدد مسؤولية الناقل على أساس عقد النقل ، وإنما على أساس وصف آخر كعقد الوديعة مثلا .

و بما أن عملية النقل لا تتم دائما بمعرفة الناقل وحده فقد يعهد بهذه العملية إلى وسيط وهو الوكيل بالعمولة للنقل أو أن يقوم بهذه العملية عدة ناقلين لتنفيذ عملية نقل واحدة هو ما يعرف بالنقل المتعاقب .

أ - الوكيل بالعمولة للنقل :

وهو الذي يتعاقد باسمه الخاص لحساب موكله مع ناقل أو عدة ناقلين وقد خصص المشرع الجزائري المواد من 56-61 ق-ت لعقد العمولة لنقل الأشياء³ .

ويلاحظ في نص م 58 ق . ت . ج أن المشرع الجزائري قد إكتفى بتحديد النطاق الذي تبدأ فيه مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل و لم يحدد الفترة التي تنتهي فيه هذه المسؤولية و يعتقد أن المشرع قد تعمد تحديد بداية مسؤولية الناقل دون نهايتها ، من أجل حصر مسؤولية

¹ - العرابوي نبيل صالح ، مسؤولية الناقل البري في عقد نقل البضائع و الأشخاص في القانون الجزائري ، رسالة الدكتوراه في القانون الخاص ، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان ، 2009 ، 2010 ، ص ، ص ، 117 ، 121 .

² - عمار عمورة ، العقود و المحل التجاري في القانون الجزائري . د ط ، دار الخلدونية ، الجزائر ، ص 107 .

³ - انظر المادة 56 -61 ق . ت . ج .

الفصل الأول : الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع .

الوكيل بالعمولة للنقل على الفترة التي تكون فيها البضاعة في حيازته الأمر الذي يفترض مسؤوليته طوال مدة الرحلة إلى غاية تسليمها للمرسل إليه .

ب- النقل المتعاقب :

وهو الذي يقوم بتنفيذه عدة ناقلين يتعاقبون على تنفيذه على مراحل ، لكنه يعد بالنسبة للمرسل أو المرسل إليه عملية واحدة ، وإن إستدعى الأمر تغيير أداة النقل أو الطريق خلال الرحلة.¹

وقد تعرض المشرع الجزائري لهذا النوع من النقل في المادتين 49، و50 ق، ت ، ج². فقد بينت م 49 ق . ت . ج نطاق مسؤولية الناقلين المتعاقبين ، فالناقل الأول الذي تسلم البضاعة من المرسل يكون مسؤولا في اية مرحلة من المراحل التي يتولاها الناقلون المتعاقبون لأنه إلتزم بمقتضى عقد النقل بتوصيل البضاعة إلى المكان المقصود ، وذلك على أساس وضعه في مركز الوكيل بالعمولة للنقل وجعله بالتالي ضامنا لأفعال باقي الناقلين وإما على أساس إعتبره ملتزما بتحقيق نتيجة وهي وصول البضاعة في الميعاد المتفق عليه .

أما الناقل الأخير وهو الذي يقوم بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه ، فإنه يكون مسؤولا أيضا قبل المرسل والمرسل إليه في أية مرحلة من مراحل النقل و ذلك على أساس أنه يعتبر نائبا عن جميع الناقلين السابقين له ، فيجوز له أن يطالب المرسل إليه بأجرة النقل إذا كانت مستحقة الدفع عند التسليم ، كما أنه يجوز له حبس البضاعة إذا امتنع المرسل إليه دفع أجرة النقل و القيام ببيعها إذا كانت معرضة للتلف و رفض المرسل إليه إستلامها.

أيضا يمكنه التمسك بجميع الدفع التي كان بإمكان الناقلين السابقين له أن يتمسكوا بها في مواجهة المرسل إليه .

¹ - شتواح العياشي ، عقد النقل البري للبضائع ، مذكرة ماجستير في القانون الخاص ، جامعة منتوري قسنطينة ، 2004 ، ص 301 .

² - انظر المادتين 49 ، 50 قانون تجاري جزائري .

الفصل الأول : الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع .

أما بالنسبة للمرسل إليه فيجوز له ان يطالب الناقل الأخير بالتعويض عن الضرر الذي لحق بالبضاعة أيا كان الناقل الذي أحدثه¹ ، وبالتالي فالمشرع الجزائري فرض التضامن على كل من الناقل الأول والأخير عن الأخطاء التي تصدر من الناقلين المتوسطين في تنفيذ عملية النقل .

أما الفقرة الثانية من المادة 49 ق . ت . ج فقد أشارت إلى مسؤولية الناقلين المتوسطين و هم الذين لم يتسلموا البضاعة من المرسل و لا يسلمونها للمرسل إليه ، فيكون كل واحد منهم مسؤول في حدود المسافة التي يقطعها كل واحد منهم ، وعليه فإن رجوع كل من المرسل أو المرسل إليه أو الناقل الأول أو الناقل الأخير على ناقل متوسط فعليه أن يثبت أن الضرر حدث أثناء حيازته للشيء المنقول. وخلال قيامه بعملية النقل المعهودة إليه.²

ثانيا : في القانون البحري :

يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال البضاعة من ميناء إلى ميناء آخر وهذا ما نصت عيه م 738 و التي يتضح من خلالها ، الحيز المكاني الذي يبدأ منه عقد النقل ، كما ان المادة 739 ق . ب . ج حددت البعد الزمني الذي يبدأ فيه عقد النقل البحري للبضائع و نهايته ، و بالتالي فإن نطاق مسؤولية الناقل يتحدد حسب نص 802 ق . ب . ج منذ تكفله بالبضاعة إلى غاية تسليمها للمرسل إليه .

و قد جاء في قرار للمحكمة العليا بأن مسؤولية الناقل تخضع لأحكام مسؤولية حارس الشيء المنصوص عليها في م 138 ق . م . ج .

وفي قرار للغرفة التجارية و البحرية جاء فيه إن مسؤولية الناقل البحري لا تنتهي إلا بتسليم البضائع للمرسل إليه دون سواه و إن القضاء بما يخاف ذلك يعد خرقا للقانون³.

¹ - شتواح العياشي ، مرجع السابق ، ص 308.

² - أحمد محرز ، القانون التجاري الجزائري ، ج 4 ، د د ن ، الجزائر ، 1980 ، 1981.

³ - قرار مؤرخ في 1990/01/20 ملف رقم 21286 قضية (د م ضد ب ب) أشار إليه الواحد رشيد مسؤولية الناقل البحري للبضائع مذكرة ماجستير في القانون الخاص جامعة مولود معمري تيزي وزو 2013 ص 18 .

فالناقل لا يسلم سند الشحن لمقاول التفريغ لأنه لا يبرأ من إلتزامه إلا بتسليمه للمرسل إليه ، مما يعني أن شرط التفريغ التلقائي للبضائع لا يضع نهاية لعقد النقل البحري. وفي قرار للمحكمة العليا صادر عن الغرفة التجارية و البحرية،¹ فإن الناقل يكون مسؤولاً عن الأضرار التي تنتج عن عملية التفريغ حتى ولو قامت بها مؤسسة مينائية بموجب عقد إحتكار شرعي، والذي يتم تحت مسؤولية الناقل البحري ، الذي يبرم عقد مكتوباً مع عامل الشحن و التفريغ وفقاً للمادة 875 ق . ب . ج .²، فذلك العقد لا ينتج آثاره إتحاف المرسل إليه .

كما أن قضاء النقض المصري أجاز للمرسل إليه رفع دعوى مباشرة على مقاول التفريغ إذا تضمن سند الشحن نصاً يفوض الريان إختيار مقاول تفريغ والتعاقد معه نيابة عن المرسل إليه ، لأن مقاول التفريغ لا يعد نائباً عن المرسل إليه ، في إستلام البضاعة إلا بموجب وكالة من المرسل إليه.³

ثالثاً : في قانون الطيران المدني :

حسب نص م 146 ق . ط . م . ج فإن الناقل بالطائرة يكون مسؤولاً عن الخسائر والاضرار الناتجة عن هلاك البضاعة مند أن أصبحت تحت حراسته سواء في المطار أو على متن الطائرة أو في أي مكان خارج المحطة الجوية تهبط فيه الطائرة على أنه لا يدخل في النطاق الزمني النقل الذي يتم خارج المحطة الجوية أي النقل البري أو البحري إلا إذا تم تنفيذاً لعقد النقل الجوي فيعتبر كأنه قد تم في خلال المرحلة الجوية.⁴

¹ - قرار صادر بتاريخ 16-05-1995 ملف رقم 113345 المجلة القضائية ع 02 سنة 1996 ص 157 أشار اليه الواحد رشيد، المرجع السابق ص 18.

² - المواد 873 - 887 تم إلغائها بموجب القانون رقم 98 - 05 المؤرخ في 25 - 06 - 98 المعدل للأمر 76-80 المتضمن القانون البحري.

³ - كمال حمدي، المرجع السابق ، ص 45.

⁴ - انظر المادة 146 قانون الطيران المدني الجزائري ، رقم 98 - 06 مؤرخ في 27 جوان 1998 ، ج ر عدد 48.

الفرع الثاني

نطاق مسؤولية الناقل في الإتفاقيات الدولية

نتناول في هذا الفرع نطاق مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع في إتفاقية بروكسل (أولا) و إتفاقية هامبورغ (ثانيا) ، إتفاقية روتردام (ثالثا) وإتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها (رابعا).

أولا : معاهدة بروكسل :

حددت معاهدة بروكسل النطاق الزمني لمسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع في م 1 الفقرة (هـ) فنصت على أنه (نقل البضائع ينسحب إلى الوقت الذي ينقضي بين شحن البضائع في السفينة و بين تفريغها منها).

و يتضح من ذلك أن هذا الوقت ينطبق على المرحلة البحرية فحسب¹ ويترتب على ذلك عدة نتائج و هي :

أ- جواز الإتفاق على إعفاء الناقل عن المراحل السابقة و اللاحقة للمرحلة البحرية .

ب- مسؤولية الناقل تشمل فقط الأضرار التي تلحق بالبضائع أثناء عملية الشحن و التفريغ.

ج - خضوع المراحل السابقة و اللاحقة لهذه العملية للقانون الذي يتفق عليه الطرفين و يكون إما القانون الوطني او أي قانون أجنبي وفقا لما تقضي به قواعد الإسناد في القانون الدولي الخاص .

أما المادة 10 منها فنصت على انطباق المعاهدة على كل سند شحن صادر في :

أ- إحدى الدول الموقعة على المعاهدة أو المنظمة إليها.

ب- أن ينتمي كل من الناقل و الشاحن بجنسيتها للإحدى الدول الموقعة أو المنظمة للمعاهدة².

¹ - محمد بهجت عبد الله أمين قايد ، الوسيط في شرح قانون الألتجارة البحرية ، ط 1 ، دار النهضة العربية القاهرة 2004 - 2005 ، ص ص 167 ، 168 .

² - تم تعديل المعاهدة بموجب بروتوكول 1968 حيث لم يعد ينظر لجنسية أطراف العقد.

الفصل الأول : الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع .

ج- إنطباق المعاهدة على النقل الدولي بسندات الشحن دون النقل بمشارطات الإيجار ، إلا إذا كان قابلاً للتداول و إنتقل لحامل جديد ليس طرفاً في مشاركة الإيجار .
و قد استبعدت المعاهدة من نطاق تطبيقها النقل على سطح السفينة م 1 الفقرة (ح) نقل الحيوانات الحية لما يتطلبه هذا النقل من عناية خاصة و كذلك النقل ذو الطابع الإستثنائي سواء راجع لطبيعة البضاعة كأن تكون مواد خطيرة أو بسبب ظروف النقل كما لو إستلزم الأمر خرق حصار بحري أو سلوك طريق غير مطروق.

ثانياً : إتفاقية هامبورغ :

إن إتفاقية هامبورغ تطبق على كل عقود النقل البحري بين دولتين مختلفتين في الحالات التالية :

- أ- عندما يكون ميناء الشحن المنصوص عليه في العقد في دولة متعاقدة .
 - ب- عندما يكون ميناء التفريغ المنصوص عليه في العقد في دولة متعاقدة.
 - ج- عندما يكون ميناء التفريغ الفعلي المنصوص عليه في العقد هو أحد الموانئ المختارة بشرط أن يكون سند الشحن أو أي وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل صادر في دولة متعاقدة .
 - هـ- أو عندما ينص في سند الشحن أو الوثيقة المثبتة لعقد النقل أن نصوص إتفاقية هامبورغ أو أي تشريع وطني آخر يأخذ بأحكامها .¹
- كما أن الإتفاقية تنطبق على أطراف العقد أياً كانت جنسيتهم ، كما أنها لا تسري على مشارطات الإيجار إلا إذا كان حامل السند الأخير ليس هو مستأجر السفينة .
و في حالة إذا ما نص العقد على أن البضائع تشحن في شحنات متتابعة و خلال فترة زمنية متفق عليها فكل شحنة تسري عليها احكام الإتفاقية و إذا تمت إحدى الشحنات بموجب مشاركة الإيجار تسري عليها أحكام الفقرة 3 من الإتفاقية.²
- أما من حيث الموضوع فإنها تطبق على كل سند أو أي وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل .
كما انها تطبق على نقل الحيوانات الحية باعتبارها من قبل البضائع .

¹ - شرط بارامونت paramount clause مضمونه أن يتفق الشاحن و الناقل على إخضاع سند الشحن لأحكام إ. هـ أو أي تشريع وطني آخر يأخذ بأحكامها .

² - انظر المادة 2 من إ . هـ .

الفصل الأول : الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع .

م 1 الفقرة 5 ، كما سمحت بنقل البضائع على سطح السفينة وذلك بشروط نصت عليها م 9 من إتفاقية هامبرغ.

أما عن النطاق الزمني لمسؤولية الناقل فهو أوسع مما جاء في معاهدة بروكسل إذ إمتد إلى الفترة التي تكون فيها البضاعة في حراسة الناقل في ميناء الشحن والتفريغ وهو توسيع يصب في مصلحة الشاحنين.

أما من حيث الأشخاص فإن صفة الناقل والمرسل إليه يشمل كل من وكلائهم ومستخدميه¹.

ثالثا : إتفاقية روتردام :

إن إتفاقية روتردام نصت على أنه يجب أن يكون ميناء بدء عملية النقل وميناء جهة الوصول يقعان في دولتين مختلفتين منظمتان للإتفاقية ، وهذا ما اتخذته كمعيار لدولية عقد النقل²، أما بالنسبة لعقود النقل فقد قصرتها على سندات الشحن سواء كان السند مباشر او غير مباشر ، كما لم تولي إعتبار لجنسية السفينة او أطراف العقد ، وأجازت تضمين عقود النقل لشروط paramount م 76 منها.

أما عن النطاق الزمني لمسؤولية الناقل وفق قواعد روتردام فيمتد إلى وقت تسليم البضاعة ، و قد تركت الإتفاقية للأطراف حرية الإتفاق على وقت إستلام و تسليم البضاعة . م 12 الفقرة 3.

¹ - نصت م 4 من إتفاقية هامبورغ على أنه لأغراض الفقرة 1 من هذه الإتفاقية تعتبر البضائع في عهدة الناقل :

أ- إعتبار من الوقت الذي يتلقى فيه البضائع من:

1- الشاحن او طرف ثالث آخر توجب القوانين و اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضاعة له لغرض الشحن .

ب- و حتى الوقت الذي يقوم فيه بتسليم البضائع و ذلك:

1 بتسليمها للمرسل إليه أو .

2 بوضعها تحت تصرف المرسل إليه وفقا للعقد أو القانون او العرف المتبع في تجارة معينة بميناء التفريغ ، و ذلك في الحالات التي لا يتسلم فيها المرسل إليه البضائع من الناقل أو بتسليمها إلى سلطة او طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء التفريغ تسليم البضاعة له .

3- في الفقرتين 1 و 2 من هذه المادة يقصد بالإشارة إلى الناقل أو المرسل إليه فضلا عن الناقل أو المرسل إليه مستخدمو او وكلاء أي من الناقل أو المرسل إليه.

² - محمود محمد عبابنة ، أحكام عقد النقل، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، ط 1 ، الأردن ، 2015 ، ص 156 .

رابعاً : إتفاقية وارسو و البروتوكولات المعدلة لها :

نصت المادة 18 من إتفاقية وارسو¹ على أن الناقل يكون مسؤولاً عن الضرر الذي يقع للبضائع ، إذا وقع خلال فترة النقل الجوي. و النقل الجوي حسب الفقرة 2 من نفس المادة هو المدة التي تكون فيها البضائع في حراسة الناقل سواء في المطار أو على متن الطائرة أو أي مكان آخر عند الهبوط خارج المطار.

و يعتبر خارج النطاق الزمني، النقل الذي يحدث خارج المطار كما لو تم ذلك النقل (بري، نهري، بحري) إلا إذا كان هذا النقل يتم تنفيذاً لعقد النقل الجوي بقصد الشحن أو التسليم أو النقل من طائرة الى طائرة أخرى، فإن حدث ضرر خلال هذه الفترة يفترض فيه أنه قد وقع خلال النقل الجوي. و يتضح من ذلك أن الإتفاقية قد اخذت بفكرة الحراسة أساساً لتحديد فترة النقل الجوي².

و نفس المعنى أخذ به بروتوكول مونتريال الرابع ، لكن بصياغة مختلفة³. و مؤدى ذلك أن كل من الإتفاقية و البروتوكول يعتدان عند تحديدهما لفترة النقل الجوي بوضع البضاعة تحت حراسة الناقل أو أحد تابعيه ، و أن تكون الحراسة متحققة في مجال المرحلة الجوية ، و في حالة الهبوط الإضطراري خارج إحدى المطارات فإن حدث ضرر للبضاعة يعتبر كأنه وقع في فترة النقل الجوي ، و تأسيساً على ما سبق يخرج من نطاق فترة النقل الجوي كل ضرر يصيب البضائع نتيجة حدث وقع قبل دخول البضاعة مطار القيام او بعد خروجها من مطار الوصول، أو بعد إعادة نقلها بطريق غير جوي في حالة الهبوط الإضطراري ، لأن مصدر الضرر حينئذ يكون ناشئاً في فترة نقل أرضي و ليس جوي و إن كانت البضاعة في حراسة الناقل ، و بالتالي لا يخضع لا للإتفاقية و لا للبروتوكول .

ونظراً لأن قيام مسؤولية الناقل الجوي مقررة بحدوث الواقعة المسببة للضرر في فترة النقل الجوي فإن تحديد هذه اللحظة يقع على المضرور عبء إثباتها و نظراً لصعوبة

1 - أنظر المادة 18 من إتفاقية وارسو

2 - عبد الستار التليلي ، شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي و الأسباب القانونية لدرئها ، د ط ، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع ، الجزائر ، د . ت . ص 63.

3 - محمد فريد العريني ، القانون الجوي ، د ط ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، 2009 ، ص 224 228.

الفصل الأول : الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع .

الإثبات فإن الإتفاقية و البروتوكول وضعا قرينة قانونية لصالح المضرور مفادها أن كل ضرر يصيب البضاعة أثناء وجودها في حراسة الناقل يفترض أنه نشأ عن واقعة أو حدث وقع خلال فترة النقل الجوي . ولإعمال هذه القرينة يجب توافر شرطان هما :

الشرط الأول : أن يكون هناك نقل بحري أو نهري أو بري واقعا خارج المطار الغرض منه تنفيذ عقد النقل الجوي إما بهدف شحن البضاعة على الطائرة أو تفريغها منها أو تسليمها لصاحب الشأن أو بقصد نقلها إلى طائرة أخرى .

الشرط الثاني: أن يترتب على الواقعة حدوث ضرر و قد حصرت كل من الإتفاقية والبروتوكول صور الضرر في الهلاك و التلف ، و الضياع .

المبحث الثاني :

أسباب قيام مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع و الإعفاء منها :

تعد مسؤولية الناقل من أهم موضوعات عقد النقل أيا كانت صورته فمعظم المنازعات تدور حول هذه المسألة ، إلا أنه يقع على عاتق الناقل إلترام بتحقيق نتيجة ، و هي نقل الشيء سالما و إيصاله للمرسل إليه في الميعاد المتفق عليه الأمر الذي يقتضي منه المحافظة عليه من الهلاك و التلف أو التأخير.¹

ولا ترتفع المسؤولية عن الناقل إذا أخل بإلتزامه التعاقدية إلا إذا أثبت أن سبب هذا الإخلال يرجع لسبب اجنبي لا يد له فيه.²

و سوف نقسم هذا المبحث لدراسة أسباب قيام مسؤولية الناقل (المطلب الأول) الإعفاء منها (المطلب الثاني)

المطلب الاول

أسباب قيام مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع

¹ - عزيز العكلي ، الوسيط في شرح القانون التجاري ، ج 1 ، ط 1 ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، الأردن ، 2008 ص 318 .

² - مصطفى كمال طه ، العقود التجارية ، د ط ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، 2005 ، ص 121 .

يمثل الخطأ العقدي الركن الأول الذي ينبغي أن يتحقق لقيام مسؤولية الشخص العقدية و نكون بصدد خطأ عقدي إذا لم يقم المدين بالوفاء بالتزامه سواء كان تنفيذا كلياً او جزئياً أو أنه نفذه على وجه معيب أو تأخر في تنفيذه ، و إخلال المدين بالتزامه التعاقدية يختلف بحسب نوع الإلتزام فإن كان الإلتزام ببذل عناية فيكفيه بدل العناية المطلوبة و يعتبر مسلك الشخص المعتاد بمثابة الأساس الذي ينظر إليه في أداء المدين إلتزامه التعاقدية أما إذا كان الإلتزام بتحقيق نتيجة فلا ترتفع مسؤوليته إلا بإثباته للسبب الأجنبي.¹

ولا يكفي عدم تنفيذ الإلتزام لكي تقوم مسؤولية الشخص بل يجب أن ينجم عنه ضرر للدائن و ان تتوافر علاقة السببية بين الخطأ و الإخلال العقدي و الضرر الذي حدث ، فإذا إنتفت السببية بينهما لا تقوم مسؤولية المدين .

و بما أن عقد النقل يرتب إلتزامات على عاتق الناقل و هو المحافظة على الأشياء المنقولة من الضياع أو التلف أو التأخير في إيصالها فإن إهماله في تنفيذ إلتزامه يؤدي لقيام مسؤوليته.²

وسوف نقسم هذا المطلب إلى فرعين هلاك البضاعة و تلفها (الفرع الأول) و التأخير في التسليم (الفرع الثاني).

الفرع الأول

هلاك البضاعة و تلفها

أولاً : هلاك البضاعة :

يقصد بهلاك البضاعة هو ضياعها كلياً كما لو انها إحتترقت أو غرقت او سرقت و يقع ذلك حين لا يقوم الناقل بتسليم البضاعة للمرسل إليه أو إخطاره بالحضور لإستلامها في

¹ - أمجد محمد منصور ، النظرية العامة للإلتزامات ، مصادر الإلتزام ، د ط ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، الأردن 2006 ، ص 178 .

² - عدلي أمير خالد، عقد النقل البري، د ط ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية 2006 ، ص ، ص 75 .

الفصل الأول : الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع .

الميعاد المتفق عليه أو الميعاد الذي يستغرقه عادة الناقل العادي لو وجد في الظروف نفسها إذا لم يعين ميعاد للتسليم.¹

و لم يحدد المشرع الجزائري ميعاد لتسليم البضاعة و إلا أعتبرت في حكم الهالكة على غرار المشرع المصري الذي نص في م 240 من قانون التجارة الجديد 17-99 حيث إعتبر أن الناقل إذا لم يسلم البضاعة للمرسل إليه أو لم يخطر للحضور لتسلمها خلال 30 يوما من إنقضاء الميعاد المعين للتسليم أو الميعاد الذي يستغرقه الناقل العادي لو وجد في نفس الظروف إذا لم يعين ميعاد لتسليم البضاعة للمرسل إليه.

و نفس الحكم أخذت به إ . هامبورغ في مادتها 5 الفقرة 3 حيث إعتبرت البضائع في حكم الهالكة إذا لم يتم تسليمها خلال 60 يوما متصلة من إنتهاء الوقت المحدد للتسليم المحدد في المادة 4 الفقرة 2.

و يكون الهلاك جزئيا إذا سلمت البضاعة لكن بها نقص في وزنها أو حجمها و عددها و مع ذلك لا يسأل عن النقص المعتاد الذي يصيب البضاعة عادة اثناء نقلها و الذي يعود لطبيعتها أو لعوامل النقل و هو ما يعرف بعجز الطريق كما لو كانت سوائل تتبخر بسبب عوامل جوية كالحرارة أو حبوب سقطت كمية منها أثناء الشحن ، ومسألة تقدير وجود هذا الهلاك الجزئي تعود لمقارنة البيانات الواردة عن وصف ملكية البضاعة في سند النقل و ما سلم منها فعلا إلى المرسل إليه.²

و قد أشارت م 51 الفقرة 1 من ق ، ت ، ج إلى النقص في وزن البضاعة نتيجة النقل فالناقل يضمن هذا المقدار من النقص ، كما حدده العرف التجاري.³

و قد قضت محكمة النقض المصرية بأن الناقل يعفى من المسؤولية إذا لم يتجاوز العجز النسبة المسموح بها ، و يعرض صاحب البضاعة عن الباقي.⁴

1 - مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ، ص 182.

2 - عدلي أمير خالد ، عقد النقل البري، المرجع السابق ، ص 78 .

3 - انظر المادة 51 ق . ت . ج .

4 - نقض جلسة 23 - 12 - 71 من أحكام النقض س 22 ص 1111 ، أشار إليه عدلي أمير خالد ، عقد النقل البري، المرجع السابق، ص 81 .

الفصل الأول : الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع .

و قد أكدت محكمة النقض الفرنسية أن ضياع الطرد الوحيد المسلم للناقل يعد ضياعها كلياً.¹

و في قرار لها أيضا بينت أنه يوجد ضياع جزئي للبضاعة عندما يسترجع المرسل إليه جزء من البضاعة حتى و لو كانت عمليا بدون قيمة.²

ثانيا : التلف :

وهو وصول الشيء بمقداره كاملا و لكنه معيب و من أمثته الكسر و الصدأ الذي يحول دون الإنتفاع بالبضاعة كوصول الحبوب مبتلة و الفاكهة متعفنة و يثار التساؤل حول تلف البضاعة الجزئي الذي يؤثر في باقي البضاعة فيجعلها غير صالحة للإستخدام هل يتساوى مع الهلاك الكلي ؟

يذهب رأي للقول بأن التلف في هذه الحالة يتساوى مع الهلاك الكلي للبضاعة لأنه في الحالتين لا يتمكن المرسل إليه من إستخدام البضاعة للغرض الذي أعدت له . و يذهب رأي آخر إلى العكس من ذلك فيعتبر أن التلف الجزئي للبضائع يختلف عن الهلاك الكلي و يستند هذا الرأي إلى حدوث التسليم من عدمه ، ففي حالة التلف يتم تسليم البضائع في حين لا يتم التسليم في حالة الهلاك الكلي.³ و يبدو أثر ذلك في أنه مع التسليم يقع على عاتق من يتقدم للإستلام إخطار الناقل بالتلف ، كما يبدأ من تاريخ حصوله سريان مدة تقادم دعوى المسؤولية ضد الناقل.

¹ - قرار صادر بتاريخ 06 - 06 - 1984 .

² - L'Institut de Droit International des Transports Routiers de marchandises

أشار إليه شتواح العياشي المرجع السابق ص 78

³ - سوزان علي حسن ، عقد نقل البضائع بالحاويات ، د ط ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، 2004 ، ص

الفرع الثاني

التأخير في التسليم

الإلتزام بالتسليم يكون بوضع الشيء المطلوب تسليمه تحت تصرف صاحب الحق فيه من دون أي عائق أو حائل يحول دون قيام الدائن بإستلامه و الإستفادة منه.¹ والتأخير في التسليم يفترض فيه أن البضاعة قد وصلت سليمة ، كما أن التأخير على عكس الهلاك أو التلف ليس ضررا في حد ذاته و إنما في النتائج التي تترتب عليه يكون بالضرورة ضررا إقتصاديا يتمثل في وقوع خسارة أو فوات كسب ، وهذا الضرر قد يقع على البضاعة كما لو أنها فاكهة و فسدت أو على المرسل او الشاحن كما لو فوت عليه التأخير صفقة رابحة.² و قد حددت بعض التشريعات ميعاد للتسليم و إلا عدت البضاعة في حكم الهالكة كالتشريع المصري كما بينا من قبل .

إلا أن المشرع الجزائري لم ينص على ميعاد محدد للتأخير يبدأ منه إحتساب كون البضاعة في حكم الهالكة، و هذا ربما يرجع لأن أغلب أحكام القانون البحري الجزائري مستمدة من معاهدة بروكسل لسنة 1924 و التي لم تتضمن نصوصها إشارة إلى التأخير في تسليم البضاعة.

المطلب الثاني

إعفاء الناقل من المسؤولية في عقد نقل البضائع

إن إلتزم الناقل على النحو الذي بيناه مرهق مما جعل الناقلون مند زمن طويل يضمنون عقود النقل شروط تعفيهم أو تحدد مسؤوليتهم كما أن المشرع وضع نصوصا خاصة تعفي الناقل او تحدد مسؤوليته.³

و سوف نتناول في هذا المطلب أسباب إعفاء الناقل العامة من المسؤولية (الفرع الاول)

¹ - ياسين محمد الجبوري ، الوجيز في شرح القانون المدني ، ج 2 ، ط 1 ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، الأردن 2011 ، ص 181.

² - كمال حمدي ، المرجع السابق ، ص 48 .

³ - مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ، ص 181.

وحالات الإعفاء الخاصة من المسؤولية في التشريع الجزائري و الإتفاقيات الدولية(الفرع الثاني)

الفرع الأول

أسباب الإعفاء العامة من المسؤولية

لم يعرف المشرع الجزائري السبب الأجنبي الذي يعفى بموجبه من تولي حراسة الشيء من المسؤولية عن الضرر الذي يحدثه الشيء طبقا للمادة 138 . ق . م . ج . بل إكتفى بذكر صور له و عادة ما يترك ذلك للفقهاء.¹

فعرفه سليمان مرقس بأنه (كل فعل أو حادث معين لا ينسب للمدعى عليه يكون قد جعل منع وقوع الفعل الضار مستحيلا)

وعرفه كامل مرسي (كل حادث ليس من فعل المسؤول المطالب بالتعويض يكون سببا في إحداث الضرر و قد يكون فجائيا أو قوة قاهرة و قد يكون خطأ المضرور أو خطأ الغير).

أولا : القوة القاهرة :

لا يختلف مدلولها عما هو عليه في القواعد العامة ، فهي كل أمر لا يمكن توقعه و لا دفعه يجعل تنفيذ الإلتزام مستحيلا.²

و ذهب بعض الفقه إلى التفرقة بين القوة القاهرة و الحادث الفجائي فنجد تعريف لبيت شنب (الحادث الفجائي و القوة القاهرة حادث خارجي لا يمكن توقعه و لا دفعه يؤدي مباشرة إلى حدوث الضرر).

أما تعريف سليمان مرقس (الحادث الفجائي و القوة القاهرة تعبيران يختلفان يدلان على معنى واحد يقصد به أمر غير متوقع حصوله أو غيرممکن تلافيه يجبر الشخص على الإخلال بالتزامه).و مثال القوة القاهرة الكوارث الطبيعية كالزلازل و الفيضانات و في مجال النقل إستيلاء السلطة العامة على أداة النقل ، و مصادرة البضاعة ، بعكس الحادث الفجائي

¹ - فاضلي إدريس المرجع السابق ، ص 154 .

² - Cour d'appel de Paris ,21 mai 1985 bulletin des transports 1985, p346

أشار إليه العربي نبييل صالح المرجع السابق ص 215.

الفصل الأول : الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع .

الذي ينبعث من ذات نشاط الناقل كإنفجار وسائل النقل أو إحتراقها أو خروجها عن القضبان التي تسير عليها ، أو تصادمها و غير ذلك من الحوادث التي ترجع إلى الادوات والآلات التي يستعملها الناقل في تنفيذ النقل و لو ثبت أنه إتخذ الحيطة لضمان صلاحيتها للعمل ولمنع ما تحدثه من ضرر .

فإذا كان للناقل أن يتخلص من المسؤولية في حالة القوة القاهرة فإنه لا يمكنه ذلك في حالة الحادث الفجائي لأنه ينبعث من صميم نشاطه وقد أنكر الفقه الفرنسي هذه التفرقة لأنها من العوامل التي أدت إلى تحول المسؤولية التقصيرية من نطاق الخطأ إلى المسؤولية القائمة على أساس تحمل التبعة ، كما أن الفقه الفرنسي الحديث يرفض هذه التفرقة و يرى أنه متى تحققت شروط القوة القاهرة فإنه لا أهمية بعد ذلك أن يكون الحادث داخليا أو خارجيا.¹

ثانيا : عيب البضاعة الذاتي :

و هو أي سبب ناشىء عن طبيعتها الداخلية يؤدي إلى هلاك البضاعة أو تلفها دون تدخل من الناقل² فالعيب الذاتي للبضاعة ينشأ عن تلف العناصر المكونة لها مثل إصابة الطماطم بالفساد أو تبخر السوائل.³

فالعيب الذاتي ينبع من ذات السلعة محل النقل إذا ما تعرضت لعوامل طبيعية كالحرارة و البرودة و الرطوبة من دون اي تدخل من جانب الناقل .⁴ فإذا استطاع الناقل إثبات أن الهلاك أو التلف أو التأخير في الوصول يرجع إلى عيب ذاتي في البضاعة أمكنه الدفع بعدم مسؤوليته .

ثالثا : الخطأ المنسوب للمرسل إليه :

إذا إستطاع الناقل إثبات أن الهلاك أو التلف أو التأخير يرجع لخطأ المرسل أو المرسل إليه و من أمثلة الخطأ المنسوب للمرسل : إهماله في حزم البضاعة المنقولة أو تغليفها أو

¹ العريايوي نبيل صالح ، المرجع السابق ، ص 216 .

² عادل علي المقدادي ، القانون البحري ، جامعة فيلا دلفيا ، د ط ، 2002 . ص 136 .

³ أشار اليه العريايوي نبيل صالح المرجع السابق ص 217 CA Paris 24 janvier 1984 , bt , 1984 , 501

⁴ CA Paris , 23 avr . 1992 , bt , 415

الفصل الأول : الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع .

رصها مما يترتب عليه تلفها و تعرضها لعوامل تؤدي لفسادها ، أو إدلاءه ببيانات غير صحيحة عن طبيعة البضاعة كما لو كانت أشياء قابلة للكسر و لم ينبه المرسل الناقل إلى ذلك .
أما من الأمثلة عن الخطأ المنسوب للمرسل إليه : التأخر في إستلام البضاعة على الرغم من إخطاره من طرف الناقل في الوقت المناسب بأنها جاهزة لتسليم مما تسبب في تلفها أو عدم قيامه بدفع أجرة النقل على الرغم من أن الإتفاق على دفعها يكون عند الوصول فإظطر الناقل إلى إستعمال حقه في حبس البضاعة فتلفت أو هلكت.¹

الفرع الثاني

حالات الإعفاء الخاصة من المسؤولية في التشريع الجزائري و الإتفاقيات الدولية

مما لا شك فيه أن إختلاف أساس المسؤولية يؤدي بالضرورة إلى إختلاف طرق دفع مسؤولية الناقل في كل من التشريع الجزائري . وكذا في الاتفاقيات الدولية .

أولاً: أسباب الإعفاء الخاصة في التشريع الجزائري :

1- في القانون التجاري :

إن القانون التجاري لم ينص سوى على الأسباب العامة لنفي المسؤولية عن الناقل في عقد نقل البضائع و ذلك في نص م 48 ق . ت . ج و المتمثل في السبب الأجنبي ، و المتمثل هذا في حالة القوة القاهرة ، او عيب خاص بالشيء أو خطأ المرسل أو المرسل إليه.²

2- في القانون البحري :

عددت م 803³ ق . ب . ج حالات يعفى فيها الناقل من المسؤولية إذا تحققت إحداها وذلك على غرار معاهدة بروكسل . وهناك حالات أخرى أخرى أخضعها المشرع للإتفاق و يعفى فيها الناقل من المسؤولية بإثبات بسيط و تتمثل هذه الحالات في التالي :

1 - أحمد محرز المرجع السابق ، ص 225.

2 - انظر المادة 48 ق . ت . ج .

3 - انظر المادة 803 ق . ت . ج .

الفصل الأول : الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع .

أ- حالة تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة : فإذا تعمد الشاحن ذكر بيانات كاذبة عن طبيعة البضاعة و قيمتها فإنه يحق للناقل إذا أثبت ذلك أن يطلب الإغفاء من المسؤولية عن كل ضرر يحصل جراء البيانات غير الصحيحة م 810 ق ، ب ، ج إذا لا يجوز للمضرور أن يستفيد من خطئه.¹ استنادا للمادة 127 ق . م . ج .

ب- حالة نقل البضاعة على سطح السفينة : في حالة تحميل البضائع على سطح السفينة يجب إعلام الشاحن بذلك لأنه لا يجوز له ذلك .

إلا بشرط حصوله على إذن كتابي من الشاحن أو اثباته أن العرف الجاري في ميناء الشحن يسمح بذلك ، أو أن طبيعة البضاعة يتطلب وضعها على سطح السفينة و هذا ما نصت عليه م 774 ق . ب . ج .

حالة نقل الحيوانات الحية : لم ينص المشرع الجزائري على هذا النوع من النقل لكن إجتهدات المحكمة العليا². أجازت للناقل إشتراط إعفائه من المسؤولية في نقل الحيوانات الحية على سطح السفينة إستنادا على م 812 ق . ب . ج الفقرة (ب) التي رخصت للناقل تحديد مسؤوليته .

ثانيا : الإغفاء من المسؤولية في الإتفاقيات الدولية :

سبق أن بينا أن أساس مسؤولية الناقل في ظل الإتفاقيات الدولية يختلف باختلاف الإلتزام الملقى على الناقل فإن كان إلتزام ببذل عناية فعليه إقامة الدليل على أنه و تابعوه ووكلاؤه قد اتخذوا جميع التدابير اللازمة لتفادي وقوع الضرر وإن كان التزم بتحقيق نتيجة فعلية إثبات السبب الأجنبي والمتمثل في القوة القاهرة و عيب البضاعة الذاتي وخطأ المرسل أو المرسل إليه ، وبخصوص حالات الإغفاء الخاصة فهي تختلف كما سوف نبينها في ما يلي :

¹ - دمانة محمد ، دفع مسؤولية الناقل البحري في التشريع الجزائري ، ص 45 www.droit-1fr1net.net

² - قرار مؤرخ في 08-04-1997 ملف رقم 149927 غير منشور ، أشار إليه سخري بوبكر ، القانون البحري ، د ط ، دار هومة للطباعة و النشر و التوزيع ، الجزائر ، د ت ، ص 185.

أولاً: في معاهدة بروكسل

نصت م 04 من معاهدة بروكسل على قائمة تضم 17 حالة يعفى الناقل من المسؤولية إن أثبت أن الضرر الذي لحق البضاعة يرجع لإحداها و يمكن تصنيفها كما يلي :

أ- الإغفاء من المسؤولية عن عدم صلاحية السفينة بعد بدء السفر : و يستفاد من ذلك أن التزام الناقل بإعداد سفينة صالحة للملاحة يكون قبل السفر أما بعد البدء فيه فلا يسأل الناقل عنه.¹

ب- الإغفاء من المسؤولية عن الأخطاء الملاحية : أي أن الناقل لا يسأل عن الضرر الناتج عن إهمال الريان أو البحارة أو المرشدين و غيرهم من العمال الذين يستخدمهم و كذا الأخطاء في إدارة السفينة لكنه يبقى مسؤولاً عن الأخطاء التجارية.²

ج - الإغفاء من المسؤولية عن الأخطار المستثناة: و التي يمكن ردها إلى القوة القاهرة، و يندرج تحتها الحريق ، ما لم يحدث بخطأ الناقل ، الأخطار البحرية الإستثنائية ، حوادث الحرب ، أعمال الأعداء و القرصنة وكل عمل صادر عن سلطة تمنع تنفيذ العقد ، قيود الحجر الصحي ، و الإضراب عن العمل و الإغلاق والغش والإضطرابات الأهلية.

د - خطأ الشاحن و عيب البضاعة

هـ- أفعال الناقل البريئة : و يندرج تحتها محاولة إنقاذ الأرواح أو الاموال في البحر والعيوب الخفية التي لا تكتشفها اليقظة المعقولة و الانحراف المعقول عن خط السير.

ثانياً : إتفاقية هامبورغ :

نصت م 05 من إ . هامبورغ على حالات الإغفاء الخاصة من المسؤولية كالتالي :

أ- الحريق : حسب المادة 5 الفقرة 4 فإن الناقل لا يسأل عن الأضرار التي ترجع للحريق فعلى المدعى إذا اراد طلب تعويض إثبات أن الحريق يرجع لخطأ الناقل ، و لما كان ذلك متعدياً فإن الإتفاقية أعطت الحق لكل من الناقل و المدعى طلب إجراء تحقيق وفقاً

¹ - عبد القادر العطير ، باسم محمد ملحم ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، ط 1 ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، الأردن ، 2009 ، 339.

² - الأخطاء التجارية هي التي تتعلق بالحفظ أثناء عمليات الشحن و الرص و التفريغ و التي يسأل عنها الناقل قانونياً

الفصل الأول : الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع .

للممارسات المتبعة في الشحن لبيان اسباب و ظروف الحريق على أن تعطى نسخة من التقرير إلى أي منهما عند الطلب و هذا ما نصت عليه م 5 الفقرة 6 من الإتفاقية .

ب - **إنقاذ الأرواح و الأموال في البحر** : ميزت الإتفاقية بين عملية إنقاذ الأرواح والأموال بحيث يعفى الناقل من المسؤولية دون قيد أو شرط في محاولة إنقاذ الأرواح لأن هذا التزام قانوني يقع على عاتق الريان كما هو مبدأ اخلاقي تقتضيه العدالة ومراعاة مصالح إنسانية ، أما إنقاذ الأموال فهو امر إختياري لا إلزام فيه على الريان¹ فلا يعفى من المسؤولية إلا إذا إتخذ تدابير معقولة وهذه المعقولة تقاس بما يبذله الناقل العادي في نفس الظروف ، لأنه من الأفضل للريان المحافظة على المال الذي تحت حراسته بدل إنقاذ مال لا يعنيه ، م 5 الفقرة 6.

ج - **نقل الحيوانات الحية** : و يستند هذا السبب الخاص للإعفاء من المسؤولية إلى الطبيعة الخاصة التي ترافق هذا النوع من النقل كنفوق الحيوانات أو إصابتها بدوار البحر م 5 الفقرة 5.

د - **تعهد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة** : في هذه الحالة يفترض خطأ الشاحن بذكره بيانات غير صحيحة عن طبيعة البضاعة أو قيمتها سواء كان الهدف من ذلك هو غش الناقل ، أو التهرب من الجمارك.

هـ - **نقل البضاعة على سطح السفينة** : إذا حصل الناقل على إذن كتابي من الشاحن بشحنها على سطح السفينة أو كان العرف في ميناء الشحن يسمح بذلك أو أن طبيعة البضاعة تقتضي ذلك م 9 الفقرة الأولى.

يعفى الناقل من المسؤولية إذا ثبت أن الضرر يرجع للمخاطر الخاصة بالشحن على سطح السفينة ، كالأمطار ، و الحرارة أو الرطوبة.

ثالثا : إتفاقية روتردام

لجأت إتفاقية روتردام لأسلوبين لإعفاء الناقل من المسؤولية² في عقد نقل البضائع هما:

¹ - عاطف محمد الفقي ، النقل البحري للبضائع د ط دار النهضة العربية القاهرة 2008 ، ص 141

² - وجدي حاطوم ، المرجع السابق ، ص 373.

الفصل الأول : الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع .

الأسلوب الأول : و هو المعتمد عليه في القواعد العامة في القوانين الوطنية.

الأسلوب الثاني : تعداد لحالات¹ الإعفاء من المسؤولية على غرار معاهدة بروكسل.

رابعاً : إتفاقية وارسو و البروتوكولات المعدلة لها:

إذا أخل الناقل الجوي بالتزامه قامت مسؤوليته و لا يعفى منها إلا إذا أثبت أنه و تابعوه إتخذوا جميع التدابير الضرورية لتفادي الضرر أو كان من المستحيل عليهم إتخاذها . ومعنى ذلك إثبات أن الضرر يرجع إلى القوة القاهرة ، أو حادث فجائي ، أو عيب ذاتي في الطائرة يجهله ، أو فعل الغير².

ويختلف الأمر إذا كنا بصدد مسؤولية موضوعية أساسها المخاطر. و تحمل التبعة كما هو عليه في بروتوكول مونتريال³ لعام 1975 ، الذي جعل مسؤولية الناقل الجوي موضوعية و ليست شخصية و بالتالي عليه إقامة الدليل على أن الهلاك يرجع لأحد الأسباب المذكورة على سبيل الحصر.

- 1- طبيعة البضاعة أو العيب الذاتي فيها .
- 2- سوء تغليف البضاعة .
- 3- أعمال الحرب و النزاع المسلح .
- 4- عمل صادر عن السلطة العامة ذو صلة بالبضاعة من حيث وصولها أو خروجها من المطار.

¹ - انظر المادة 17 من إتفاقية روتردام.

² - انظر المادة 20 من إتفاقية وارسو.

³ - أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، د ط ، دار الفكر العربي مصر 1983 ص 328.

الفصل الثاني

الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع

رأينا إن التزام الناقل هو إلتزام يفرض عليه مسؤولية جسيمة إذا ما أخل بالتزامه جراء هلاك أو تلف أو تأخير وصول البضاعة في الميعاد المحدد أو المتفق عليه، ولما كان رفع الدعاوى ضد الناقل قد يؤدي لعجزه عن متابعة نشاطه، فإن المشرع حرصا منه على تحقيق التوازن بين مصلحة الناقلين ومصلحة كل من المرسل والمرسل إليه نص على أحكام خاصة تتمثل في تخفيف عبء المسؤولية عن الناقل من حيث تزويده بدفوع في حالات معينة وتقرير مدد تقادم قصيرة تسقط بها دعوى المسؤولية المرفوعة على الناقل كما أنه قدر التعويض الذي يلتزم به الناقل بحدود قصوى لا يجوز تجاوزها.

وسوف نعالج في هذا الفصل دعوى المسؤولية في عقد نقل البضائع في (المبحث الأول) والتعويض عن المسؤولية في (المبحث الثاني).

المبحث الأول

دعوى المسؤولية في عقد نقل البضائع

لقد اهتمت النظم القانونية بتنظيم دعوى المسؤولية التي ترفع على الناقل في عقد نقل البضائع إذا اخل بالتزامه الذي يفرضه عليه عقد النقل ، فإذا توافرت أركان المسؤولية من خطأ و ضرر وعلاقة سببية بينهما تحققت المسؤولية وترتبت آثارها ووجب على المسؤول تعويض الضرر الذي أحدثه بخطأه¹ فيلجا المضرور إلى رفع الدعوى أمام القضاء مطالبا بالتعويض بجبر ما لحقه من ضرر.

وسوف نتعرض في هذا المبحث لأطراف الدعوى والاختصاص القضائي في (المطلب الأول) وإجراءات الدعوى في (المطلب الثاني).

¹ - عبد الرزاق احمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، ج1، دار إحياء التراث العربي، بيروت د ت، ص916.

المطلب الأول

أطراف الدعوى والاختصاص القضائي

تخضع دعوى المسؤولية على الناقل¹ لذات القواعد التي تسري على دعاوى المسؤولية التعاقدية إلا أن المشرع أحاطها بضمانات بنصوص خاصة من حيث الأشخاص أو جهة الاختصاص. وسنتعرض لأطراف دعوى المسؤولية (الفرع الأول) والاختصاص القضائي (الفرع الثاني).

الفرع الأول

أطراف الدعوى

أولا : المدعي

يكون الحق في رفع الدعوى للمضروب المرسل أو المرسل إليه من يلحقه الضرر منهما ، فالمرسل يستمد حقه في رفع الدعوى مباشرة على الناقل من عقد النقل ذاته الذي أبرمه مع الناقل، ويتقرر الإدعاء أيضا للمرسل إذا أبرم العقد بواسطة وكيل عنه اظهر صفته هذه للناقل عند إبرام العقد أو كان هذا الأخير يعلم انه لا يتعاقد مع المرسل الحقيقي وإنما مع وكيل عنه.

أما المرسل إليه فيحق له رفع دعوى ضد الناقل و كل من ينوب عنه إذا استلم البضاعة لأن استلامه لها دليل على قبوله العقد، إما إذا رفض إستلامها فانه يبقى طرفا أجنبيا عن العقد لا يحق له الإدعاء على الناقل إلا إذا كان سبب رفضه مبررا فهو لا يرفض البضاعة في حد ذاتها وإنما يرفض البضاعة محل العقد².

¹ - عرفت المادة الأولى الفقرة أ من معاهدة بروكسل الناقل بأنه: " ناقل" يشمل مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط مع الشاحن بعقد نقل. أما إتفاقية هامبورغ عرفت الناقل في مادتها الأولى فقرة 1 بأنه: " يقصد بمصطلح الناقل كل شخص أبرم عقدا أو أبرم بإسمه عقدا مع شاحن لنقل بضائع بطريق البحر".

2- BarthéLémy Marcadal Droit des transports trestres , et Aériens, dalloz , 1996, p 139 أشار إليه شتواح العياشي ص 93 المرجع نفسه

فبمجرد تسلم المرسل إليه لوثيقة النقل أو سند الشحن أو خطاب النقل حسب نوع النقل الذي قام به الناقل يكون له الحق في التمسك في مواجهة الناقل بكل الحقوق الناشئة عن عقد النقل ، وفي المقابل تنتهي حقوق المرسل باستلام الشيء محل النقل.

فإذا حدث ضرر يكون لكل من المرسل والمرسل إليه الحق في رفع دعوى على الناقل مطالباً بالتعويض ولا يلتزم الناقل بدفع التعويض إلا مرة واحدة¹ وقد يكون مدعياً أي شخص حل محل صاحب الحق في البضاعة كالمؤمن الذي قام بتعويض المؤمن له صاحب الحق في البضاعة ، وهذا يعني أن المؤمن له يمكن أن يظل مدعياً بقدر الضرر الذي لم يعرضه عنه المؤمن.

ثانياً : المدعى عليه

قد يكون الناقل شخصاً واحداً أو قد يتعدد الناقلون فإذا كانت عملية النقل تحت مسؤولية ناقل واحد فلا صعوبة في ذلك لكن المشكلة في حالة تعدد الناقلين أو في حالة وفاة الناقل.

أ) المدعى عليه في حالة الناقلين المتعاقبين

حسب نص المادة 49 ق.ت.ج فان للمرسل أو المرسل إليه الحق في رفع دعوى على الناقل الأول والأخير ، فضلاً عن ذلك يكون هؤلاء الناقلين مسؤولين بالتضامن فيما بينهم عن مجموع النقل فيما لو قام كل منهما بتمام النقل والحكمة من ذلك هو حماية المضرور من خطر إفسار احد الناقلين أو إفلاسه والرأي السائد في الفقه والقضاء الفرنسي أن الناقل الأخير لا يكون مسؤولاً عن تلف البضاعة إلا إذا كان التلف ظاهراً وقت إستلامه لها لأنه من المفروض عليه عدم استلامها وان يتسلمها مع إبداء تحفظات أما إذا كان التلف خفياً فلا يكون الناقل الأخير مسؤولاً إلا إذا اثبت المرسل إليه أن الناقل قد استلم البضاعة بحالة جيدة وإنها تلفت بخطأ منه ، أما الناقلين المتوسطين فكل واحد يسأل عن أفعاله الشخصية².

¹ - العريايوي نبيل صالح ، المرجع السابق، ص 313.

² - المرجع نفسه، ص 315.

ب) في حالة وفاة الناقل:

اختلفت النظم القانونية في تحديد على من ترفع الدعوى في حالة وفاة الناقل المسؤول فبعض الدول جعلت رفع الدعوى على التركة ، والبعض الآخر على الخلف والبعض على الورثة ، وأمام هذا الاختلاف جاءت اتفاقية وارسوا وحسنت الخلاف فنصت على رفعها على من يخلفونه¹ ، كما يجوز رفع دعوى المسؤولية على أي من تابعي الناقل.

ج) الوكيل بالعمولة للنقل:

يمكن للموكل أن يرفع مباشرة دعوى على الناقل متولدة عن عقد النقل ويكون الوكيل بالعمولة مكلفا قانونا بالحضور فيها² ، والأساس القانوني للدعوى المباشرة للموكل على الناقل ردها البعض إلى قواعد الإنابة في الوكالة ، فالناقل يعتبر نائبا للوكيل والقانون يعطي لكل من الموكل والنائب والوكيل أن يرجع كل منهم مباشرة على الآخر³.

ولقد أنتقد هذا الرأي على اعتبار أن الناقل وهو يقوم بنشاط مادي وهو النقل لا يمكن إعتبره نائبا للوكيل بالعمولة الذي يقوم بنشاط قانوني وذهب رأي آخر على اعتماد فكرة الإشتراط لمصلحة الغير كأساس لهذه الدعوى لأن الوكيل حينما يتعاقد مع الناقل فهو يشترط لمصلحة الموكل وبالتالي يكون للموكل الحق في رفع دعوى مباشرة على الناقل.

لكن هذا الرأي أيضا لا يتفق مع حقيقة أن الوكيل الذي يشترط لمصلحة الموكل عند تعاقد مع الناقل لا ينفذ سوى أوامر هذا الموكل،

وأتجه رأي آخر إلى تفسيرها على أساس النيابة الناقصة ، فطبقا لهذه النظرية لا يختفي الوكيل من العلاقة بل يظل ملتزما إلى جانب الغير ، لذلك يجوز للمرسل أن يرجع على الوكيل والناقل معا كما يجوز للناقل أن يرجع على الموكل والمرسل معا لمطالبتهما بأجرة النقل⁴.

¹ - المادة 27 من إتفاقية وارسوا " في حالة وفاة المدين تقام دعوى المسؤولية في الحدود المقررة ضد من يخلفه"

² - المادة 60 ق. ت.ج.

³ - انظر المادة 580 ق.م.ج.

⁴ - العريايوي نبيل صالح، المرجع السابق، ص 252.

الفرع الثاني

الإختصاص القضائي

التقاضي إما يكون عن طريق الإلتجاء إلى المحكمة المختصة للفصل في النزاع الذي يثار بين أطراف العقد وإما أن يختار الأطراف الإلتجاء للتحكيم وسنتناول الإختصاص القضائي (أولا) والتحكيم (ثانيا).

أولا: الإختصاص القضائي

الإختصاص القضائي الداخلي نوعان إختصاص نوعي وإختصاص محلي.

(أ) - الإختصاص النوعي: وهو من النظام العام فحسب المادة 32 ق.إ.م.و إ فإن المحكمة هي الجهة القضائية ذات الإختصاص العام ، تفصل في جميع القضايا المدنية والتجارية كما تختص الأقطاب المتخصصة في المنازعات البحرية والنقل الجوي والتجارة الدولية¹.

وبما أن الأقطاب المتخصصة لم تتصب بعد فإن المدعي إذا كان تاجرا يرفعها أمام القسم التجاري وان كان غير تاجر يكون له الخيار برفعها أمام القسم المدني أو التجاري.

(ب) - الإختصاص المحلي: للمدعي رفع الدعوى على الناقل أمام الجهة القضائية التي يقع في دائرة إختصاصها موطن المدعى عليه أو أمام الجهة التي وقع في دائرة إختصاصها تسليم البضاعة، أما في حالة تعدد المدعى عليهم يؤول الإختصاص للجهة القضائية التي يقع في دائرة إختصاصها موطن احدهم²، ويجوز للأطراف الاتفاق على تحديد جهة قضائية تتولى الفصل في المنازعات المتعلقة بعقد النقل البحري للبضائع وذلك بإدراج شرط في العقد يسمى شرط الإختصاص المحلي، وهذا ما نصت عليه المادة 46 الفقرة الأولى على انه: "يجوز للخصوم الحضور باختيارهم أمام القاضي حتى ولو لم يكن مختصا إقليميا".

أما المشرع المصري فقد نص على أن الدعوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر يكون وفقا لأحكام قانون المرافعات المدنية والتجارية، وهي المحكمة التي يقع في دائرة إختصاصها موطن المدعى عليه، وإذا تعلق الأمر بمادة تجارية فإن الإختصاص ينعقد لمحكمة موطن المدعى عليه أو المحكمة التي تم في دائرتها الاتفاق أو التي يجب تنفيذ الاتفاق في دائرتها.

¹ - انظر المادة 32 قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

² - انظر المواد 37 ، 38 ، 39 ، ق.إ.م.و إ .

كما أجاز قانون التجارة البحرية المصري في المادة 245 للمدعي شاحنا كان أو مرسلا إليه أو مؤمنا أو ناقلا بدلا عن المحكمة التي تحددها أحكام قانون المرافعات رفعها حسب اختياره أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها ميناء شحن البضائع أو ميناء التفريغ أو الميناء الذي حجزت فيه السفينة من اجل الوفاء بالتعويض.

وهذه الإجازة تتيح لصاحب البضاعة رفع دعواه أمام المحكمة الأقرب منه وفي الدولة التي يكون على دراية بنظامها القانوني والقضائي وهذا لتجنيبه مشقة الانتقال وتكاليف البرقيات وترجمة المستندات إذا كان موطن المدعى عليه في دولة غير دولته ، وهذا الحق الذي قرره المشرع المصري من النظام العام حيث انه يقع باطلا كل اتفاق يسلب المدعي هذا الحق أو يقيده¹، والمقصود هو الاتفاق قبل وقوع النزاع أما بعد قيامه فان الاتفاق صحيح لانتهاء ضغط احد الطرفين على الآخر، والأمر نفسه في قانون التجارة البحري الأردني حسب نص م 215 منه التي تنص على بطلان كل اتفاق ينزع اختصاص المحاكم الأردنية من النظر في الخلافات الناشئة من وثائق الشحن والنقل البحري².

2 - الاختصاص القضائي: وفقا للاتفاقيات الدولية :

(أ) - اتفاقية بروكسل :

لم تنظم إتفاقية بروكسل حتى بعد تعديلها مسالة تحديد الإختصاص في المنازعات التي تنشأ عن عقد النقل البحري للبضائع مما أدى إلى انتشار ظاهرة إدراج الناقلين لشروط الإختصاص القضائي في سندات الشحن ، وذلك بعقد الاختصاص للقضاء الوطني في الدول التي ينتمون إليها³.

(ب) - إتفاقية هامبورغ :

عرضت قواعد هامبورغ لمسألة الإختصاص القضائي في المادة 21 بأحكام أمرة لا يجوز مخالفتها⁴، فنصت في الفقرة الأولى على أنه: " يكون للمدعي حسب اختياره إقامة

1 - كمال حمدي ، المرجع السابق، ص 179 - 180.

2 - عبد القادر العطير وباسم محمد ملحم ، المرجع السابق، ص 353.

3 - محمد عاطف الفقي ، المرجع السابق، ص 180.

4 - انظر المادة 21 من إتفاقية هامبورغ.

الدعوى أمام محكمة مختصة وفقا لقانون الدولة التي تقع فيها هذه المحكمة ويدخل في نطاقها أحد الاماكن التالية:

1 - المحل الرئيسي لعمل المدعى عليه وأن لم يكون له محل عمل رئيسي بالمحل المعتاد لإقامته.

2 - مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل أو فرع أو وكالة أبرم العقد عن طريقها.

3 - ميناء الشحن أو التفريغ.

4 - أي مكان آخر يعين لهذا الغرض في عقد النقل البحري.

كما أضافت الفقرة الثانية من نفس المادة خيارا آخر إلى الخيارات السابقة وهو جواز إقامة الدعوى أمام محاكم أي ميناء يقع في دولة متعاقدة يكون قد وقع فيه الحجز على السفينة الناقلة أو أي سفينة مملوكة لنفس المالك.

وذلك طبقا للقواعد القانونية المطبقة في تلك الدولة والقانون الدولي ، على انه ينبغي للمدعي في هذه الحالة أن يقوم ببناء على طلب المدعى عليه بنقل الدعوى حسب اختيار هذا الأخير إلى إحدى المحاكم المشار إليها في الفقرة السابقة لكي تفصل في الدعوى لكن ينبغي قبل إجراء هذا النقل أن يقدم المدعى عليه كفالة تكفي لضمان الوفاء بأي مبلغ يحكم به في الدعوى في وقت لاحق لصالح المدعي وتفصل محكمة ميناء أو مكان الحجز في جميع المسائل المتعلقة بكفاية الكفالة أو عدم كفايتها، وقد قررت الفقرة الثالثة من نفس المادة عدم جواز إقامة أية دعوى قضائية أمام أي محكمة لم يرد ذكرها في الفقرتين السابقتين، وهذا الحظر لا يحول دون اختصاص محاكم الدول المتعاقدة إتخاذ الإجراءات الوقتية أو التحفظية بنظر الدعوى.

كما حظرت الاتفاقية في الفقرة الرابعة¹ من نفس المادة تعدد دعاوى المسؤولية فقررت انه في حالة صدور حكم من هذه المحكمة لا يجوز إقامة دعوى جديدة بين نفس الأطراف واستنادا إلى نفس الأسباب ما لم يكن حكم المحكمة التي أقيمت أمامها الدعوى الأولى غير قابل للتنفيذ في البلد الذي تقام فيه الدعوى الجديدة.

¹ أنظر المادة 21 الفقرة 04 من إتفاقية هابورغ

ولا تعتبر دعوى جديدة التدابير التي تتخذ للتوصل لتنفيذ الحكم حتى ولو اقتضى هذا التنفيذ رفع دعوى قضائية ، أو إحالة الدعوى من محكمة إلى محكمة أخرى في نفس الدولة أو في دولة أخرى بناء على طلب المدعى عليه في حالة رفع الدعوى أمام محاكم الدول التي وقع فيها الحجز على السفينة.

ولما كان الهدف من إعطاء المدعي الخيارات المشار إليها مقروا لمصلحته انطلاقا من حرص المعاهدة على حمايته كطرف ضعيف في عقد النقل البحري وهو غالبا الشاحن الذي يحتاج إلى هذه الحماية قبل نشوء النزاع حيث تحوم شبهة الإذعان حول عقد النقل في هذا الوقت، فإن الفقرة الخامسة من نفس المادة من الاتفاقية أجازت أي اتفاق يتم بين الناقل و الشاحن بعد نشوء النزاع سواء كان موضوعه حرمان المدعي من حق الاختيار أو تقييد هذا الحق الذي أتاحت له المادة ، أو إقامة الدعوى في مكان آخر يختلف عن أي من الأمكنة التي حددتها المادة 21 لأن حصول الاتفاق بعد نشوء النزاع تنتفي مظنة سيطرة الناقل.

يلاحظ أن قواعد الإختصاص في معاهدة هامبورغ جاءت في مصلحة الشاحنين بحمايتهم من شروط الإختصاص القضائي التي يدرجها الناقلون في سندات الشحن مستغلين مركزهم الاقتصادي القوي بإقامة الدعوى أمام محاكم بعيدة عنهم من حيث المكان ومن حيث النظام القضائي المطبق ، الأمر الذي يشكل أحد عناصر تحقيق التوازن المنشود بين مصالح الناقلين ومصالح الشاحنين¹.

ج) - إتفاقيات وارسوا والبروتوكولات المعدلة لها :

تكون المحكمة المختصة بالفصل في الدعوى على الناقل الجوي أمام محكمة جهة الوصول أو أمام محكمة موطن الناقل²، ويقصد بمحكمة جهة الوصول هي التي وصلت الطائرة إليها أو التي كان من المقرر أن تصل إليها ولا عبرة بمكان تسليم البضاعة في حالة تطوع الناقل بتوصيل البضاعة إلى محل إقامة المرسل إليه.

¹ - عاطف محمد الفقي ، المرجع السابق، ص 183.

² - المادة 28 من اتفاقية وارسوا : " يقيم المدعي دعوى المسؤولية في إقليم احد الأطراف السامين المتعاقدين ، وفقا لما يختاره أو أمام محكمة موطن الناقل أو محكمة المركز الرئيسي لنشاطه أو محكمة الجهة التي يكون له فيها منشأة تولت إبرام العقد بمعرفتها أو أمام محكمة الوصول"، وينظم قانون محكمة النزاع إجراءات الدعوى.

و لإختبار المحكمة التي تفصل في النزاع أهمية كبرى لأن قانون تلك المحكمة هو الذي ينظم إجراءات الدعوى.

ويشترط في المحاكم التي نصت عليها المادة 28 من إ. وارسوا لكي ينعقد لها الإختصاص أن تكون واقعة في إقليم طرف سام متعاقد في الاتفاقية، لكي تنقيد بنصوص الاتفاقية ويسري على إجراءات التقاضي قانون المحكمة المطروح عليها النزاع وهذا تطبيقاً للقواعد العامة في الإسناد في القانون الدولي الخاص فيما يتعلق بإجراءات التقاضي.

أما بخصوص الدعاوى التي ترفع على الناقل الفعلي فطبقاً لنص م 08 من بروتوكول لاهاي المعدل لاتفاقية وارسوا يكون وفقاً لما يختاره المدعي إما أمام محكمة لها إختصاص على الناقل المتعاقد وفقاً للمادة 28 من اتفاقية وارسوا وإما أمام المحكمة التي يقع في دائرتها محل إقامة الناقل الفعلي أو المركز الرئيسي لمؤسسته.

أما الدعاوى التي يرفعها الناقل على المرسل عن الضرر الذي لحق به جراء البيانات الخاطئة المذكورة في خطاب النقل فلا تسري عليها أحكام المادة 28 من الاتفاقية لأن هذه المادة لا تحكم سوى الدعاوى المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي عن تلف البضاعة أو هلاكها. وقواعد الإختصاص هذه من النظام العام لا يجوز الاتفاق على مخالفتها أو تعديلها طبقاً للمادة 32 الفقرة الأولى من إتفاقية وارسوا¹ ، وقد اتفقت اتفاقية مونتريريبال لسنة 1999 على نفس دوائر الإختصاص المنصوص عليها في إتفاقية وارسوا والبروتوكول المعدل لها في لاهاي.

ثانياً: التحكيم :

لم تعترف معاهدة بروكسل لسنة 1924 بالتحكيم البحري ولم تنظمه بل تركت الأمر للقوانين الوطنية في الدول المختلفة التي تسري عليها أحكام التحكيم التجاري الدولي بصفه عامة دون الأخذ بعين الاعتبار خصوصيات التحكيم البحري، وذلك في إطار حرية الأطراف ، والتي استغلها الناقلون في الدول البحرية الكبرى لصالحهم عن طريق وضع عقود نموذجية تقضي ضمن بنودها على حل المنازعات الناشئة باللجوء للتحكيم في بلادهم مع ما

¹ - المادة 32 فقرة 1 من اتفاقية وارسوا " تكون باطلة جميع شروط عقد النقل وجميع الإتفاقيات الخاصة السابقة على وقوع الضرر التي بمقتضاها يخالف الأطراف المتعاقدون قواعد هذه الاتفاقية سواء أكان ذلك بتعيين القانون الواجب التطبيق أم بتعديل قواعد الإختصاص".

يترتب على اختيار مكان التحكيم من تأثير على القانون الواجب التطبيق وهذا يكون في صالح الناقلين.¹

وقد اهتمت إتفاقية هامبورغ بالتحكيم باعتباره وسيلة لتسوية النزاع ، فقد حددت مكان التحكيم للحيلولة دون الطرف القوي في العقد بإجبار الطرف الآخر على قبول التحكيم في مكان بعيد يكلفه نفقات لا تتناسب مع ما يحصل عليه من الدعوى ، كذلك ألزمت الاتفاقية المحكمين بالفصل في النزاع وفقا لأحكامها².

وقد أجازت اتفاقية هامبورغ للطرفين النص باتفاق مثبت كتابة على أن يحال إلى التحكيم أي نزاع قد ينشأ فيما يتعلق بنقل البضائع بموجب هذه الاتفاقية³، (م 22فقرة1) وطبقا للمادة 22 فقرة 3 تتخذ إجراءات التحكيم في مكان من الأماكن التالية وفقا لاختيار المدعي.

1 - المحل الرئيسي لعمل المدعى عليه وإن لم يوجد له محل عمل رئيسي فالمحل المعتاد لإقامة المدعى عليه.

2 - مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه محل عمل أو فرع أو وكالة أبرم العقد عن طريق أي منها.

3 - ميناء الشحن أو ميناء التفريغ.

4 - أي مكان آخر يعين لهذا الغرض في شرط التحكيم أو الإتفاق الخاص به.

ويطبق المحكم أو هيئة التحكيم قواعد هذه الإتفاقية (م 22 فقرة 4) وتعتبر أحكام الفقرتين 3 و 4 من المادة 22 جزء من كل شرط تحكيم أو إتفاق تحكيم ، ويعتبر باطلا أي نص في هذا الشرط أو الاتفاق يكون متعارض مع هاته الأحكام (22 فقرة 5) وليس في أحكام المادة 22 ما يؤثر على صحة أي اتفاق يتعلق بالتحكيم يتوصل إليه الطرفان بعد نشوء المطالبة بموجب عقد النقل البحري(م 22 فقرة 6) ، أما معاهدة وارسوا للنقل الجوي فقد أجازت في عقد نقل البضائع الالتجاء إلى شروط التحكيم في حدود الاتفاقية في حالة ما إذا

¹ - R, j,merline l'Arbitrage maritime étuedes offertes à René Rodiere 1982 , p450

أشار إليه عاطف الفقي ، المرجع السابق، ص185 .

² - كما حمدي. المرجع السابق، ص188.

³ - مصطفى كمال طه، وائل بندق ، التوحيد الدولي للقانون البحري، د ط، دار الفكر الجامعي،الاسكندرية، 2007 ص143.

كان التحكيم سيجري في جهات اختصاص المحاكم المنصوص عليها في المادة 28 الفقرة الأولى¹.

وقد جاءت إتفاقية مونتريال لسنة 1999 في مجال التحكيم أكثر تفصيلا فوضعت شروط يتعين توافرها مجتمعة لصحة التحكيم م 34 منها

1 - أن يكون الاتفاق مكتوبا.

2 - أن تتم إجراءات التحكيم في إحدى جهات الاختصاص المنصوص عليها في المادة 33 منها ، وفقا لاختيار المحتكم ، وان تطبق هيئة التحكيم أحكام اتفاقية مونتريال لعام 1999 رغم مخالفة بعض شروطها لما استقر عليه نظام التحكيم من حرية المحتكمين في اختيار مكان التحكيم والقانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع، والغرض من ذلك هو منع الإفلات من تطبيق أحكامها عن طريق شروط التحكيم².

المطلب الثاني

إجراءات الدعوى

لقد حرصت الأنظمة القانونية على مراعاة مصلحة الناقل وعدم ترك دعاوى المسؤولية لفترة طويلة على عاتق الناقل وهذا حتى لا تتعطل أعماله فمكنته من وسائل يستطيع أن يدفع بها دعوى المسؤولية التي ترفع ضده وتتمثل في الدفع بعدم قبول الدعوى والدفع بسقوط الدعوى وتقادمها.

الفرع الأول

الدفع بعدم قبول الدعوى

و سوف نتناول الدفع بعدم قبول الدعوة في التشريع الجزائري (أولا) و الاتفاقيات الدولية (ثانيا)

أولا: الدفع بعدم قبول الدعوى في التشريع الجزائري: المشرع الجزائري كغيره من التشريعات الأخرى وازن بين مركز الناقل ومركز المرسل أو المرسل إليه في عقد النقل البري حيث اوجب على كل من المرسل أو المرسل إليه برفع دعوى المسؤولية على وجه السرعة وطبقا

¹ - المادة 32 فقرة 2 " يجوز في عقد نقل البضائع الالتجاء إلى شروط التحكيم في حدود الاتفاقية، وذلك في حالة ما إذا كان التحكيم سيجري في جهات اختصاص المحاكم المنصوص عليها في المادة 28 شطره الأولى".

² - فريد العريبي ، المرجع السابق، ص 347.

لإجراءات محددة و إلا سقط حقه فيها ومن جهة أخرى أجاز للناقل الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية إذا لم يتبع المرسل أو المرسل إليه الإجراءات المنصوص عليها في المادة 55 ق. ت. ج¹، والتي نصت على أن للناقل أن يدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية المرفوعة عليه من طرف المرسل أو المرسل إليه أو أي شخص يعمل لحسابهما ، إذا لم يبادر من استلم البضاعة منهم بتوجيه احتجاج مسبب بموجب إخبار غير قضائي أو رسالة موصى عليها يبين فيه هلاك أو تلف البضاعة وذلك في أجل 03 أيام من تاريخ الاستلام الفعلي للبضاعة دون احتساب أيام العطل ، وقد أكدت محكمة النقض الفرنسية بان احتجاج المرسل في اليوم الرابع لتسليم الموالي ليوم العطلة مقبول².

و يكون الاحتجاج صحيح في أي شكل كان شرط أن يتم في المهلة المحددة ويتم إثبات ذلك بالإشعار الخاص باستلام الناقل للاحتجاج وهدف المشرع من عدم اشتراط شكل معين يتم فيه الإحتجاج هو تمكين المرسل أو المرسل إليه أو أي شخص يعمل لحسابهما من تقديم الإحتجاج في المهلة المحددة والتي تعتبر قصيرة نوعا ما.

غير انه إذا طلب أحد الأطراف إجراء الخبرة المقررة في المادة 54 ق. ت. ج قبل تسلمه الشيء المنقول أو خلال 03 أيام التالية لاستلامه أياه يكون الطلب بمثابة احتجاج فلا يقبل عندها الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية المقدم من طرف الناقل.

لأعمال الدفع بعدم قبول الدعوى يجب توافر شروط:

أ - أن يكون المرسل إليه قد استلم الشيء استلاما فعليا، لأن الاستلام الفعلي هو الذي يثبت أن المرسل إليه قد قبل الشيء وتمكن من الكشف عليه وفحصه والتحقق من حالته أو وزنه طبقا لما هو مبين في مستند النقل، فلا يكفي أن يوقع المرسل إليه على مستند النقل أو مجرد إخطار الناقل المرسل إليه بأن البضاعة تحت تصرفه موجودة في مخازنه³.

ب - أن يكون موضوع النزاع حول التلف أو الهلاك الجزئي لان الهلاك الكلي أو التأخير لا يؤدي لاستلام المرسل إليه البضاعة فلا مجال للدفع بعدم قبول الدعوى لان الضياع الكلي أو التأخير يخضع للسقوط بالتقادم.

¹ - انظر المادة 55 من القانون التجاري الجزائري تقابل المادة 251 تجاري مصري.

² - قرار محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 05 / 12 / 1992 أشار إليه شتواح العياشي المرجع السابق، ص 96.

³ - احمد محرز المرجع السابق، ص 234.

ج - أن يكون المرسل أو المرسل إليه أو أي ممثل عنهما قد قام بتوجيه احتجاج في الميعاد المحدد قانونا بموجب المادة 55 ق. ت. ج وهو ثلاثة أيام من تاريخ استلام البضاعة وان تخللها يوم عطلة لا يحتسب ذلك اليوم.

لكن قد تتوافر شروط الدفع بعدم قبول الدعوى مع ذلك لا يستطيع الناقل التمسك به ويكون ذلك في حالة ارتكاب الناقل أو احد تابعيه غشا أو خطأ جسيما نشأ عنه تلف أو هلاك جزئي للبضاعة أو في حالة ثبوت أن الناقل أو احد تابعيه قد تعمدوا إخفاء الهلاك الجزئي أو التلف وهذا ما نص عليه المشرع المصري في المادة 251 الفقرة¹ 2 من القانون التجارة، وهو ما لم يتعرض له المشرع الجزائري في القانون التجاري.

ثانيا: الدفع بعدم قبول الدعوى في الاتفاقيات الدولية :

ألزمت اتفاقية بروكسل في المادة 3 الفقرة 6 المرسل إليه بتوجيه إخطار كتابي للناقل بحدوث الهلاك أو التلف الحاصل للبضاعة وذلك قبل أو وقت تسليم البضاعة في ميناء التفريغ إذا كان التلف أو الهلاك ظاهرا، أما إذا كان غير ظاهر فيجب أن يكون الإخطار في ظرف ثلاثة أيام من تاريخ التسليم الفعلي للبضاعة إلى صاحب الحق في استلامها سواء كان المرسل إليه أو وكيله ، فإذا تسلم البضاعة دون أن يوجه الإخطار للناقل أو وكيله في المواعيد المحددة فإنه لا يترتب على ذلك سقوط دعوى المسؤولية أو عدم قبولها وإنما تقوم قرينة على أن المرسل إليه قد تسلمها بحالتها المبينة في سند الشحن وهي قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس بكافة طرق الإثبات أما إذا وجه الإخطار فتقوم قرينة بسيطة على أن الناقل لم يسلم البضاعة بالحالة الموصوفة في سند الشحن ويجوز للناقل إثبات العكس.

ولا يلزم توجيه الإخطار إذا أجريت معاينة للبضاعة وأثبتت حالتها وقت التسليم بحضور الناقل أو نائبه ذلك لأنه في هذه الحالة يكون على علم بوجود الهلاك أو التلف ومن ثم لا حاجة لهذا الإخطار²، وطبقا لما جاء في المادة 3 الفقرة 6 البند 5 فإنه على الناقل ومستلم البضاعة في حالة الهلاك أو التلف المحقق أو المدعى حدوثه أن يتبادلا التسهيلات المستطاعة للتفتيش على البضاعة والتحقق من عدد الطرود وذلك لتمكين الناقل من المحافظة على حقوقه بإعداد وسائل الإثبات مقدما بحيث أن المرسل إليه قد يفاجئ الناقل

¹ - علي البارودي، محمد فريد العريني، القانون التجاري، د ط ، دار الجامعة الجديدة ، مصر ، 2004 ، ص 225.

² - عاطف محمد الفقي ، المرجع السابق، ص 175، 176 ، 177.

برفع دعوى المسؤولية قبل انقضاء مدة التقادم المنصوص عليها في المادة الثالثة الفقرة السادسة البند الرابع إذ أن المرسل إليه لا يسقط حقه في إقامة الدعوى إلا بالتقادم رغم عدم تقديم الإخطار المكتوب فالدعوى تكون مقبولة من ناحية الشكل لكن الصعوبة تكمن في الإثبات¹.

ب - اتفاقية هامبورغ :

قدمت اتفاقية هامبورغ في مادتها التاسعة عشرة مجموعة من الأحكام خاصة بالإخطارات تحت عنوان الإخطار عن الهلاك أو التلف أو التأخير ، وفي هذا الصدد جاء بالفقرة الأولى من المادة التاسعة عشر إلزام المرسل إليه بتوجيه إخطار كتابيا للناقل عن الهلاك أو التلف يعين فيه الطبيعة العامة لذلك الهلاك أو التلف في اليوم الأول المفتوح الذي يلي استلام المرسل إليه البضائع ، وإلا اعتبرت البضاعة قد سلمت بالحالة التي وصفت في وثيقة النقل ما لم يثبت العكس.

وخصت الفقرة الثانية من نفس المادة حالة ما إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر فيوجه الإخطار الكتابي خلال خمسة عشر يوما متصلة يبدأ حسابها من اليوم التالي لتسليم البضائع للمرسل إليه.

أما الفقرة الثالثة من المادة 19 فقد تناولت حالة معاينة البضاعة وقت تسليمها للمرسل إليه بفحص مشترك من جانب الطرفين، فقضت بانتفاء الحاجة لتوجيه الإخطار الكتابي عما يتم معاينته.

وعلى مقتضى الفقرة الرابعة من تلك المادة يلتزم كل من الناقل والمرسل إليه بان يتبادلا التسهيلات المعقولة لفحص البضائع للكشف عن الهلاك أو التلف والتعرف على سببه ومداه وهذا العمل ليس من أعمال المجاملة وإنما هو التزام قانوني يترتب على التخلف عن تنفيذه سندا للمطالبة بالتعويض .

أما في حالة التأخير في تسليم البضائع فنصت الفقرة الخامسة من المادة على أن يتم الإخطار عن التأخير خلال 60 يوما من يوم تسليم البضائع للمرسل إليه.

¹ - محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 276 ، 277.

ولقد نصت الاتفاقية على الإخطار في حالة تسليم البضائع بواسطة ناقل فعلي فيكون للإخطار الذي يوجه له نفس الأثر كما لو انه قد قدم للناقل الأصلي والعكس صحيح¹.

ج : في اتفاقية وارسو و البروتوكولات المعدلة لها:

نصت المادة 26 من إ وارسو على انه للمرسل إليه أن يوجه احتجاجا إلى الناقل في حالة التلف بمجرد اكتشافه وعلى الأكثر في مهلة 7 أيام إذا تعلق الأمر بالهلاك أو التلف تحسب من تاريخ استلام البضاعة وفي مهلة 14 يوما في حالة التأخير وتحسب من اليوم الذي تكون فيه البضاعة قد وضعت تحت تصرفه.

و يجب أن يثبت كل احتجاج في شكل تحفظ على سند النقل أو في صورة محرر آخر يرسل في المدة المقررة لهذا الاحتجاج.

وقد عدل بروتوكول لاهاي في مادته 15 المادة 26 من إ وارسو حيث نصت على أن يكون الاحتجاج في مدة 14 يوما من استلام البضاعة في حالة التلف أو الهلاك الجزئي و 21 يوما في حالة التأخير تحسب من تاريخ وضع البضاعة تحت تصرفه وللناقل التمسك بالدفع بعدم قبول الدعوى إذا تخلف المرسل إليه في إثبات احتجاجه في المواعيد المحددة وبالكيفية التي حدتها الاتفاقية.

وإذا ثبت أن تخلف الاحتجاج من جانب المرسل إليه يرجع لغش الناقل فإنه لا يستفيد من الدفع بعدم قبول الدعوى طبقا للمادة 26 الفقرة 4 إ وارسو².

¹ - سعيد يحيى ، المرجع السابق، ص 71 ، 73.

² - عدلي امير خالد ، دعوى مسؤولية الناقل الجوي، د ط ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 2007 ، ص ص 140 ،

الفرع الثاني

الدفع بسقوط الدعوى وتقادمها

سننتاول في هذا الفرع الدفع بسقوط الدعوى و تقادمها في التشريع الجزائري (أولا)
و الاتفاقيات الدولية (ثانيا)

أولاً: في التشريع الجزائري: أخضع المشرع دعاوى المسؤولية الناشئة عن عقد النقل لتقادم قصير مدته سنة بغية الإسراع في تصفية هذه الدعاوى قبل مضي وقت طويل تضيع فيه معالم الإثبات فقد نص المشرع الجزائري في المادة 61 ق.ت. ج ، على أن كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشياء أو عقد العمولة لنقل الأشياء تسقط خلال مدة سنة تسري في حالة الضياع الكلي ابتداء من اليوم الذي كان يجب فيه تسليم الشيء المنقول ومن تاريخ تسليمه للمرسل إليه أو عرضه عليه في جميع الأحوال الأخرى ويبدو أن هناك تعارض بين نص م 61 والمادة 55 ق.ت.ج الخاصة بالدفع بعدم قبول الدعوى لكن هذا غير صحيح فلكل منهما نطاقه الخاص به، ذلك أن الدفع بعدم القبول يخص الدعاوى التي ترفع في حالة التلف أو الهلاك الجزئي بينما التقادم فيكون في حالة الضياع الكلي أو التأخير¹.

وينقطع التقادم بأسباب الانقطاع التي حددتها القواعد العامة في القانون المدني المادتين 317 ، 318 ق.م.ج بالمطالبة القضائية أو إقرار المدين فإذا رفعت الدعوى على الناقل ينقطع التقادم كما أن إقرار الناقل بحق المرسل إليه في التعويض يقطع التقادم بشرط عدم إنكاره للمسؤولية عن فقدانها ونسبة الخطأ إلى صاحب البضاعة أو الوعد ببحث شكوى المرسل إليه وتحري حقيقة الأمر².

وإذا انقطع التقادم بإقرار المدين يبدأ تقادم جديد مدته هي مدة التقادم الأول يبدأ من وقت انتهاء الأثر المترتب عن سبب الانقطاع طبقاً للمادة 319 الفقرة الأولى ق.م.ج.

كما أن التقادم المنصوص عليه في المادة 319 الفقرة الثانية ق.م.ج لا يسري على التقادم المنصوص عليه في المادة 61 ق.ت.ج والسبب في ذلك هو اختلاف الأساس القانوني الذي يقوم عليه التقادم السنوي في القواعد العامة عن الأساس القانوني الذي يقوم

¹ - مصطفى كمال طه، العقود التجارية ، د ط ، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005، ص 195

² - شتوحي العياشي ، المرجع السابق. ص 98.

عليه التقادم الخاص بالمسؤولية الناشئة عن عقد النقل البري للبضائع فالتقادم السنوي في القواعد العامة يقوم على قرينة الوفاء ويترتب على إقرار المدين زوال هذه القرينة وتسري عليه القاعدة الأصلية 15 سنة في حين أن تقادم دعوى المسؤولية في عقد النقل لا يقوم على قرينة الوفاء ولكن يرجع إلى رغبة المشرع في سرعة تصفية المنازعات التي تنشأ عن عمليات النقل ، أما إذا صدر حكم عن محكمة مختصة بالتعويض بصدد دعوى من الدعاوى التي تتعلق بعقد النقل البري للبضائع فإن المبلغ الذي يحكم به القاضي لا يتقادم إلا بمضي 15 سنة حسب نص المادة 319 الفقرة 2 ق.ت.ج.¹

و يترتب على التقادم سقوط دعوى المسؤولية بحيث إذا رفع المدعي الدعوى إلى المحكمة المختصة يكون للمدعى عليه أو وكيله الدفع بسقوط الدعوى بالتقادم أما إذا لم يدفع المدعى عليه فالمحكمة تستمر في نظر الدعوى ، لأنه لا يجوز للمحكمة أن تقضي بالتقادم من تلقاء نفسها حسب المادة 321 ق.م.ج ، بل يجب أن يكون ذلك بناء على طلب الناقل أو وكيله ، ويجوز التمسك بالتقادم في أية مرحلة كانت عليها الدعوى ولو أمام محكمة الاستئناف حسب المادة 321 الفقرة 2 ق.م.ج.

أما بالنسبة لدعوى الرجوع التي يرفعها المرسل أو المرسل اليه على الناقل المتعاقد فيكون لهذا الأخير مدة ثلاثة أشهر تسري من يوم رفع الدعوى عليه ، حسب نص المادة 61 الفقرة 3 وهذا من أجل إدخال الناقل الفعلي في الدعوى أو لإقامة دعوى مستقلة عليه.

ب - في القانون البحري الجزائري :

حسب المادة 743 ق.ب.ج، فإن تقادم الدعوى ضد الناقل بسبب فقدان أو الأضرار التي تحصل للبضائع بموجب وثيقة الشحن تتقادم بمرور عام واحد. غير انه يمكن تمديد هذه المدة إلى عامين باتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث الذي ترتب عليه رفع الدعوى.

أما الدعاوى الناتجة عن عقد النقل البحري فتتقادم بمرور سنتين من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه حسب نص م 742 ق.ب.ج ، أما بخصوص دعاوى الرجوع فيمكن رفعها حتى بعد انقضاء مدة السنة على ألا تتجاوز ثلاثة أشهر من اليوم الذي

¹ - شتواح العياشي ، المرجع السابق، ص 99.

يسدد فيه من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو من وقت رفع الدعوى عليه، حسب م 744 ق.ب.ج.

وفي قرار للغرفة التجارية والبحرية جاء فيه انه: " من المقرر أن تتقادم كل دعوى ضد الناقل بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة شحن بمرور عام واحد".

ومن المقرر أيضا انه يمكن رفع دعوى رجوع وفقا للمادة 744 حتى بعد انتهاء المهلة المذكورة في المادة السابقة وذلك في اجل ثلاثة أشهر ابتداء من تاريخ تسديد قيمة الدين المطالب به.

و من ثم يتضح من القرار المطعون فيه إن قضاة الاستئناف ابرزوا أن تسليم البضائع للمرسل إليه ثم بتاريخ 09 ديسمبر 1990 وان دعوى الشركة الجزائرية لتأمينات النقل رفعت بتاريخ 30 نوفمبر 1991 وبذلك جاءت الدعوى داخل الآجال القانونية المنصوص عليها في المادة 743 ومنه ومتى كان كذلك استوجب نقض القرار¹.

ج - في قانون الطيران المدني الجزائري :

نصت المادة 156 ق. ط.م.ج، على أن دعاوى المسؤولية المرفوعة على الناقل تتقادم بمضي سنتين اعتبارا من تاريخ بلوغ الطائرة جهة الوصول أو من اليوم الذي يتعين وصول الطائرة فيه.

ثانيا : الدفع بسقوط الدعوى و تقادمها في الاتفاقيات الدولية :

أ - اتفاقية بروكسل :

عالجت معاهدة بروكسل مسألة تقادم دعوى المسؤولية في المادة 3 الفقرة 6 البند 4 حيث قضت بارتفاع كل مسؤولية في حالة هلاك البضاعة أو تلفها إذا لم ترفع الدعوى خلال سنة من تسليم البضاعة في حالة التلف أو الهلاك الجزئي أو من التاريخ الذي ينبغي أن تسلم فيه في حالة الهلاك الكلي، وهذه المدة تعتبر حدا أدنى لا يجوز الاتفاق على تقصيرها أما الاتفاق على إطالة المدة فلم تنص عليه اتفاقية بروكسل مما دعا إلى حسم هذا الأمر في المادة 1 الفقرة 2 من البروتوكول المعدل لها لسنة 1968 التي أجازت إطالة مدة التقادم

² - قرار رقم 151318 تاريخ 06 / 05 / 1997 قضية (ش ج ت ن) ضد (شركة أش).

باتفاق الطرفين لكن بعد قيام سبب الدعوى التي ترفع على المدين كما نظم دعاوى الرجوع في الفقرة 3 من نفس المادة وهي الدعوى التي يرجع بها المدين التي وجهت إليه دعوى المسؤولية على شخص آخر كالدعوى التي يرجع بها الناقل المتعاقد على الناقل الفعلي إذا هلك البضاعة أو تلفت وهي في عهده¹.

حيث قضت بجواز رفع دعوى الرجوع حتى بعد انقضاء مدة التقادم المنصوص عليها في المعاهدة دون مباشرتها إذا أقيمت في المدة التي يقرها قانون المحكمة التي تنتظر في النزاع بشرط ألا يقل عن مدة ثلاثة أشهر من اليوم الذي قام فيه المدين بوفاء الدين أو من يوم مطالبته به رسمياً إذا لم يحصل وفاء.

ب - إتفاقية هامبورغ :

عرضت إ هامبورغ لتقادم الدعوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر في المادة 20 منها ، فقضت في الفقرة الأولى منها بان كل دعوى متصلة بنقل البضائع في الاتفاقية تسقط ما لم تتخذ إجراءات التقاضي أو التحكيم خلال مدة عامين، ونصت الفقرة الثانية على احتساب هذه المدة من اليوم الذي يسلم الناقل البضاعة أو جزء منها وفي حالة عدم التسليم من آخر يوم كان يتعين أن يتم فيه التسليم.

ونصت الفقرة الثالثة بعدم احتساب يوم التسليم الفعلي وتجزير الفقرة الرابعة من تلك المادة إطالة مدة التقادم في أي وقت أثناء سريانها بشرط أن يتم ذلك بقيام المدعي بتوجيه إعلان كتابي للمدعي عليه كما تجيز نفس الفقرة تكرار طلب إطالة المدة ، بتكرار توجيه الإعلان الكتابي المذكور².

أما بخصوص دعاوى الرجوع فنصت الفقرة الخامسة من نفس المادة بجواز إقامة الشخص الذي قام بالوفاء بالتعويض برفع دعوى الرجوع رغم انقضاء مدة التقادم المنصوص عليها في الفقرة السابقة إذا أقيمت الدعوى خلال المدة المسموح بها في قانون الدولة التي تتخذ فيها الإجراءات شريطة ألا تقل هذه المدة عن تسعين يوماً تبدأ من اليوم الذي قام فيه بوفاء الدين أو من يوم إعلانه بالدعوى المقامة عليه إذا لم يتم الوفاء بالدين³.

1 - عاطف محمد الفقي، المرجع السابق ، ص 212.

2 - المرجع نفسه ، ص 178.

3 - كمال حمدي ، المرجع السابق، ص 178.

ج - اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها :

نصت المادة 29 من إ وارسو على سقوط دعوى المسؤولية على الناقل إذا لم ترفع الدعوى في بحر سنتين من تاريخ بلوغ الطائرة جهة الوصول أو من اليوم الذي كان يتعين وصولها فيه أو من تاريخ وقف النقل، ويعين قانون محكمة النزاع طريقة احتساب المهلة المشار إليها .

وقد اختلف الفقه حول اعتبار هذه المدة مدة سقوط أو تقادم لاختلاف أحكامها من حيث الانقطاع والوقف.

فيرى البعض بأنها مدة تقادم وليست سقوط تسري عليها أحكام الوقف والانقطاع وحثتهم في ذلك أن جميع أنواع النقل الأخرى يجب أن ترفع الدعوى خلالها في مدة قصيرة والنقل الجوي لا يختلف عن أنواع النقل الأخرى إلا من حيث التنفيذ¹.

والبعض الآخر من الفقه يرى أنها سقوط لا يرد عليها الانقطاع والوقف وللقاضي أن يحكم بالسقوط من تلقاء نفسه، وحثتهم في ذلك أن النص استخدم لفظ سقوط² ، وبالتالي لا حاجة للإجتهد وان اعتباره مدة تقادم يؤدي لاختلاف القوانين في تنظيمها لشروط الانقطاع والوقف مما يتناقض مع هدف الاتفاقية في توحيد أحكام النقل الجوي ، بينما إعتبرها سقوط ينهي هذا التناقض.

لكن الرأي الراجح وهو ما أخذ بالمصطلح كما جاء في نص المادة الذي أخذ بالسقوط وليس بالتقادم وهو ما جرى العمل به في قضاء أغلب الدول فلا يرد عليها الوقف والانقطاع. كما أنه لا يجوز تقصير مدة السنتين وإلا اعتبر إعفاء من المسؤولية وكل شرط إعفاء يعد باطلا م 23 إ وارسو لكن يجوز الإطالة فيها لأن السقوط ميزة لفائدة الناقل فمن حقه التنازل فهي ليست من النظام العام ويخصوص احتساب الميعاد فيتحدد طبقا لقانون القاضي فإذا رفعت الدعوى أمام القضاء الجزائري نرجع إلى نص المادة 156 ق.ط. م.ج التي تنص : " على انه تسري المهلة اعتبارا من يوم وصول الطائرة أو اليوم الذي يفترض وصولها إلى المكان المقصود.

¹ - القضاء الفرنسي اخذ بهذا الري اعتباره تقادما حكم الدوائر المجتمعة لمحكمة النقض الفرنسية بتاريخ 14 / 01 /

1977 أشارت إليه وهيبة بن ناصر المرجع السابق، ص 273

² - انظر المادة 29 من اتفاقية وارسو لسنة 1929.

وقد جاءت المادة 35 من اتفاقية مونتريال لسنة 1999 المقابلة للمادة 29 من إ وارسو فنصت على انه: " يسقط الحق في التعويض إذا لم ترفع الدعوى خلال سنتين من تاريخ الوصول إلى نقطة المقصد أو من التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه الطائرة أو من التاريخ الذي توقفت فيه عملية النقل.

يحدد قانون المحكمة التي رفعت إمامها الدعوى طريقة حساب هذه المدة.

المبحث الثاني

التعويض عن مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع والتأمين عليها

يترتب على تحقق مسؤولية الناقل الحكم بالتعويض عن الضرر الذي نجم نتيجة عدم تنفيذه لالتزامه التعاقدية ، ويسبق ذلك إقامة دعوى المسؤولية من طرف المضرور الذي يكون موضوعها تعويض الضرر الذي يعتبر ركنا من أركان المسؤولية وثبوته شرطا لازما لقيامها¹ ، وقد لا يكون هذا التعويض محددًا قانونًا وبالتالي الرجوع للقواعد العامة لتقدير مبلغ التعويض ، وقد يكون مقررا في العقد أو محدد بنصوص قانونية وفي هذه الحالة لا يلزم الناقل بأكثر مما هو محدد ، كما أن للناقل أن يؤمن على مسؤوليته بحيث إذا تحقق الخطر المؤمن منه يكون للمضرور اقتضاء التعويض من المؤمن بدل المسؤول وسوف نتناول في هذا المبحث التعويض عن مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع (المطلب الأول) والتأمين على مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع (المطلب الثاني).

المطلب الأول

التعويض عن مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع.

الأصل في المسؤولية المدنية هو وجوب التعويض عن الضرر المباشر الذي لحق الدائن سواء كان هذا الضرر متوقعا أو غير متوقع، غير أن هذا القول يتصف بالعمومية لان المسؤولية العقدية تقوم على عقد مبرم بين متعاقدين يتفقان على كافة المسائل التي يتضمنها العقد ومن ضمنها التعويض عن الضرر² .

¹ - امير فرج يوسف، المسؤولية المدنية والتعويض عنها، د ط ، دار المطبوعات الجامعية ، الاسكندرية، 2006، ص 28.

² - محمود ياسين الجبوري، الوجيز في شرح القانون المدني ، ج1 ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، الاردن، 2011، ص 421.

وسوف نقسم هذا المطلب إلى فرعين نتناول في (الفرع الأول) التعويض عن مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع في التشريع الجزائري، (الفرع الثاني) التعويض عن مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع في الاتفاقيات الدولية.

الفرع الأول

التعويض عن مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع في التشريع الجزائري

لكي تعتبر المسؤولية عقدية لابد من وجود عقد صحيح بين الدائن والمدين فإذا لم يوجد هذا العقد فالمسؤولية المحققة هي مسؤولية تقصيرية وليست عقدية ، كما يجب أن يكون الضرر ناتجا عن إخلال المدين بالتزامه العقدي ، وتتحقق مسؤولية المدين ليس فقط عن خطأه الشخصي بل حتى عن الخطأ الذي يرتكبه الغير، ويقصد بالغير المساعدون التابعون الدين يحلون محل المدين في تنفيذ التزامه التعاقدية وسنتناول نوع الضرر المستحق للتعويض (أولا) وتقدير التعويض (ثانيا).

أولا: نوع الضرر المستحق للتعويض

لا يلتزم الناقل عادة إلا بتعويض الضرر المتوقع وقت التعاقد¹ ، وهذا شرط تختص به المسؤولية العقدية دون التقصيرية إذ أن هناك إضرار على الرغم من أنها جاءت نتيجة طبيعة مباشرة لإخلال المدين بتنفيذ التزامه العقدي إلا أن المدين لم يستطع توقعها وقت انعقاد العقد ، والمعيار الذي يرجع إليه لتحديد مدى توقع المدين الضرر من عدمه هو معيار الشخص المعتاد إذا وجد في الظروف ذاتها التي وجد فيها المدين حين إبرام العقد ومثال ذلك : إذا أرسل المرسل طردا يحتوي على بضاعة ثمينة مع احد الناقلين دون الإفصاح عن محتويات الطرد ، فإذا هلك الطرد أو فقد فلا يمكن أن يسأل الناقل عن القيمة الحقيقية للبضاعة التي كان يحتويها الطرد وإنما يسأل عن قيمة ما يكون متوقعا وجوده في مثل هذا النوع من الطرود.

ولغرض التمييز بين الضرر المتوقع وغير المتوقع نسوق المثال التالي: مزارع يتعاقد مع متعهد نقل على نقل محصوله الزراعي لبيعه، فلا ينفذ الناقل التزامه بالنقل فيضطر المزارع للبحث عن ناقل آخر ويدفع له اجر أعلى من الذي اتفق عليه مع الناقل الأول فانخفضت أسعار المحصولات سريعا في المدينة فلو أن الناقل الأول نفذ التزامه في الوقت المتفق عليه

¹ - Jérôme Aubert, l'essentiel du droit des transports www, édition – ellipses , fr, p 131

لتجنب المزارع الخسارة التي إصابته بسبب انخفاض الأسعار، فالفرق بين الأجرة المدفوعة للناقل الثاني والأجرة المتفق عليها مع الناقل الأول هو الذي يمثل الضرر المباشر المتوقع، أما الخسارة التي أصابت المزارع بسبب هبوط الأسعار فهو الضرر المباشر غير المتوقع، ولا يسأل الناقل الأول إلا عن الضرر المباشر المتوقع وهو فرق الأجرة، أما الخسارة التي تعرض لها المزارع جراء هبوط الأسعار فلا يسأل عنها إلا في حالة واحدة وهي ارتكابه غشا أو خطأ جسيم¹.

مثال آخر: إذا تاخر الناقل في تسليم الرمال إلى مصنع الزجاج فإن ذلك يؤدي لنفاد المادة الأولية و توقف الافران فالتعويض الناتج عن توقف الانتاج يكون كبيرا و هذا التعويض لن يكون واضح للناقل الا اذا كان هناك تصريح من قبل المرسل.²

ثانيا : تقدير التعويض

تتطبق القواعد العامة في القانون المدني على التعويض فتنص المادة 131 ق.م.ج على انه: " يقدر القاضي التعويض عن الضرر الذي لحق المصاب طبقا لأحكام المادتين 182 و 182 مكرر مع مراعاة الظروف الملازمة " ويقصد بها الظروف الشخصية التي تحيط بالمضرور مثل حالته الصحية والمالية، أما الظروف الشخصية للمسؤول فلا تدخل في عين الاعتبار سواء كان غنيا أو فقيرا ويقدر التعويض بقدر جسامته الضرر وليس جسامته الخطأ³، فإذا لم يكن التعويض مقدرا في العقد أو في القانون فالقاضي هو الذي يقدره ويشمل ذلك ما لحق المضرور من خسارة وما فاتته من كسب حسب نص المادة 182 ق.م.ج.

ويجوز للمتعاقدين أن يحددا مقدما قيمة التعويض بالنص عليه في العقد أو في اتفاق لاحق حسب نص م 183 ق.م. وتطبق في هذه الحالة أحكام المواد 176 إلى 181 ق.م.ج⁴، وإذا اثبت الناقل أن المرسل أو المرسل إليه لم يلحقه أي ضرر فان التعويض المحدد في الاتفاق لا يكون مستحقا م 184 ق.م.ج أما إذا كان تقدير التعويض مبالغ فيه

¹ - سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، ج2، في الفعل الضار والمسؤولية المدنية القسم الأول 88 أشار إليه ياسين محمد الجبوري المرجع السابق، ج1 ص 418.

2 Jérôme Aubert , op.cit .p.131.

³ - العريايي نبيل صالح، المرجع السابق، ص 470

⁴ - انظر المواد من 176 الى 181 ق.م.ج.

أو نفذ جزء منه فيجوز للقاضي أن يخفض مبلغ التعويض ، ويكون باطلا كل اتفاق يخالف ذلك ، أما إذا جاوز الضرر قيمة التعويض المتفق عليه فلا يجوز للمرسل إليه أن يطالب بأكثر من قيمة التعويض المحدد في الاتفاق ، إلا إذا اثبت أن الناقل ارتكب غشا أو خطأ جسيماً¹.

وإذا اشترك خطأ الناقل مع خطأ المرسل أو المرسل إليه في إحداث الهلاك أو زاد فيه فإنه يجوز للقاضي أن ينقص مقدار التعويض بما يقابل خطأ المرسل أو المرسل إليه. أو لا يحكم بالتعويض تطبيقاً للقواعد العامة في م 177 ق.م.ج² ، ويخضع تقدير التعويض بقيمة البضاعة في مكان الوصول وفي حالة التلف للمحكمة أن تقدر التعويض على أساس الفرق بين قيمة البضاعة تالفة وقيمتها سليمة في مكان الوصول³، إما في حالة الهلاك الكلي فيصعب تقدير التعويض لعدم وجود ضوابط تحدد ذلك لذا وضع المشرع التجاري قواعد في المادة 52 ق.ت.ج نظمت أحكام هذه الحالة فنصت على تحديد المسؤولية بوضع حد أقصى لمقدار التعويض الذي يلتزم الناقل بدفعه في حالة تعرض الشيء المنقول للهلاك بشرط ألا يكون التعويض المقرر اقل بكثير عن قيمة الشيء الحقيقية.

فالأصل أن تكون قيمة البضائع مقدرة في وثيقة النقل إلا أنه يمكن إنجاز عملية النقل دون إصدار وثيقة النقل أو يمكن إغفال ذكر قيمة البضائع المنقولة في الوثيقة رغم صدورها، فإذا كانت قيمة البضاعة محددة في وثيقة النقل يكون تقدير التعويض على أساس قيمة هذه البضاعة في وثيقة النقل فإن لم يوضح المرسل عددها أو قيمتها الحقيقية واكتفى ببيان جزء فقط من قيمتها فلا يسأل الناقل إلا في حدود ما ذكر كتابة في وثيقة النقل، ويستثنى من ذلك ارتكاب الناقل أو أحد تابعيه غشا أو خطأ جسيماً فهنا يسأل الناقل عن كامل قيمة ما ذكر كتابة أو ما يثبتته المرسل من بضاعة كانت محل نقل.

وقد جاء في قرار للمحكمة العليا على انه: "لما كانت المادة 52 ق.ت.ج تجيز للناقل تحديد مسؤوليته عن الضياع أو التلف بإدراج بند في عقد النقل فإن مطابقة ذلك البند

¹ - انظر المادة 185 ق.م.ج.

² - العريايوي نبيل صالح ، المرجع السابق، ص 470.

³ - Cassation Commerciale ,26mai 1992, bulletin civil de La cour de Cassation,1992, lv, n

أشار إليه العريايوي نبيل صالح ، ص 211,470

للمقتضيات المذكورة تحول والقضاء على الناقل بتعويض يتجاوز الحد الأقصى المتفق عليه ، إن قضاة المجلس باستنادهم على ورقة النقل كانت الشركة الوطنية لنقل الحديدي حددت فيها مسؤوليتها عن تلف طرود بضاعة فقدت أثناء نقلها بان لا يتجاوز التعويض 60 دج على كل كغ، ألزمو الشركة المذكورة أداء مبلغ يتجاوز الحد الأقصى المتفق عليه فإنهم يكونوا قد اخطأوا في تطبيق القانون وعرضوا قرارهم للنقض¹.

أما التشريع البحري الجزائري فنص على حالة عدم تصريح الشاحن بطبيعة البضاعة أو قيمتها قبل الشحن في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل فإذا حدث ضرر للبضاعة المنقولة يسأل الناقل بمبلغ لا يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 30 وحدة حسابية عن كل كغ يصاب بالأضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة.

و في حالة التأخير في تسليم البضاعة في الوقت المتفق عليه أو المعقول الذي يسلمها فيه عادة ناقل حريص في نفس الظروف، فان مقدار التعويض يعادل مرتين ونصف أجرة النقل المستحقة.

فإذا انتقلت البضاعة باستخدام حاوية مملوكة للمرسل أو أي أداة شحن أخرى لتجميع البضائع فيمكن احتساب هذه الحاوية أو الأداة باعتبارها طردا أو وحدة شحن أخرى. و الوحدة الحسابية التي يحسب على أساسها التعويض هي الوحدة الحسابية المشكلة من خمسة وستين ونصف ميليغرام من الذهب عيار تسعمائة من الألف ، تحول هذه الوحدة إلى العملة الوطنية بأرقام مضبوطة.

وفي حالة رفع دعوى قضائية يتم حساب قيمة التعويض بقيمة هذه الوحدة المحولة عند تاريخ النطق بالحكم.

وعن تحديد قيمة البضائع فبالنسبة للضياع الكلي يحسب بقدر قيمتها الجارية في السوق أما في حالة الهلاك الجزئي أو التلف فيحسب على أساس فرق قيمتها وهي بحالة جيدة وقيمتها بعد الخسارة.

¹ - قرار رقم 30914 مؤرخ في 16 / 03 / 1983 ، مجلة قضائية عدد 02، ص 39 أشار إليه حمدي باشا عمر ، القضاء التجاري ، ط2، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع ، الجزائر ، 2009، ص 39.

ويحسب المبلغ الإجمالي بحسب قيمة البضائع في يوم ومكان التفريغ طبقا لما نص عليه العقد وإذا لم ينص العقد على ميعاد للتفريغ فمن اليوم الواجب فيه تفريغ البضاعة. أما إذا لم توضع قيمة تبين سعر للبضاعة المنقولة فيكون تقييمها على أساس القيمة العادية للبضائع من نفس النوع أو الجودة¹ وهذا التحديد القانوني لمسؤولية الناقل من النظام العام لا يجوز الاتفاق على مخالفته بمبلغ اقل كما هو محدد قانونا ويعتبر كل شرط كأنه لم يكن².

استثناءً أجازت م 808 ق.ب.ج تحديد مسؤولية الناقل البحري اتجاه الدائن الأجنبي إذا كانت دولته قد وضعت له قيمة اقل من المبلغ المنصوص عليه في القانون الجزائري. ولا يستفيد الناقل من التحديد القانوني لمسؤوليته إذا اثبت الشاحن أو المرسل إليه أن الضرر راجع إلى فعل أو إهمال من قبل الناقل سواء كان ذلك عن تعمد منه قصد إحداث الأضرار أو بمجازفة منه مع تيقنه بحدوث هذا الضرر م 809 ق.ب.ج أما بخصوص التعويض الذي يلتزم به الناقل الجوي فان م 150 ق.ط.م. ج قد أحالت إلى اتفاقية وارسو وبرتوكول لاهاي المعدل لها المصادق عليها من طرف الجزائر في حساب التعويض³.

الفرع الثاني

التعويض في الاتفاقيات الدولية.

إن التشريعات الدولية منذ القدم تسعى إلى تحقيق التوازن بين مصالح الشاحنين والناقلين لذلك جاءت معاهدة بروكسل للقضاء على كل شروط الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية على وجه مخالف لما هو منصوص عليه في المعاهدة ، أما إ. هامبورغ فقد جاءت لتشديد مسؤولية الناقل بافتراض خطئه ، إلا أن كل من المعاهدتين راعت مصالح الناقلين بمبالغ قصوى لا يجوز تجاوزها وهذا حتى لا ينتقل كاهلهم بمسؤولية يعجزون فيها عن مواصلة نشاطهم .

1 - انظر المواد من 805 إلى م 806 ق.ب.ج.

2 - انظر المادة 811 ق.ب.ج.

3 - صادقت الجزائر على اتفاقية وارسو وبرتوكول لاهاي المعدل لها بموجب المرسوم رقم 64 - 74 المؤرخ في

02 - 10 - 1964، ج ر عدد 26.

وسوف نتناول الحدود القصوى للتعويض في كل من اتفاقية بروكسل (أولاً)، واتفاقية هامبورغ (ثانياً) اتفاقية روتردام (ثالثاً) اتفاقية وارسو وتعديلاتها (رابعاً).

أولاً : اتفاقية بروكسل :

لا يلتزم الناقل في معاهدة بروكسل بأي حال من الأحوال بسبب الهلاك أو التلف بمبلغ يزيد عن مئة جنيه انجليزي عن كل طرد أو وحدة أو ما يعادل هذه القيمة بنقد عملة أخرى ، وهذا طبقاً للمادة 4 الفقرة 5.

وقد جاء بروتوكول 1968 فنص في المادة الثانية منه على أن الناقل يلتزم بمبلغ 10.000 فرنك عن كل طرد أو وحدة أو 30 فرنك عن كل كيلوغرام من وزن البضاعة الإجمالية الذي يتلف أو يفقد على أن يؤخذ بالأعلى من الحدين ، وهذا إذا لم يكن الشاحن قد بين طبيعة البضاعة وقيمتها في سند الشحن¹.

والتعويض الوارد في الاتفاقية يمثل الحد الأدنى لما يجوز الاتفاق عليه بين الناقل والشاحن ويمثل الحد الأقصى المقرر للتعويض القانوني الذي يحكم به القاضي متى خلا سند الشحن من تحديد التعويض.

أما كيفية حساب التعويض فقد نصت المادة 9 من المعاهدة على انه يراد بالوحدات النقدية الواردة بهذه المعاهدة القيمة الذهبية ، ويهدف هذا الحكم إلى تحقيق غرضين.

- 1 - حماية الشاحن من التقلبات التي تطرأ على قيمة العملة الورقية.
- 2 - تحقيق المساواة بين الناقلين في مختلف الدول بفرض تعويض ثابت محدد، ويحدد قانون المحكمة المختصة بالنزاع تاريخ تحويل المبلغ المنصوص عليه إلى ما يعادله بالعملة الوطنية.

أما في حالة الغش أو الخطأ الجسيم المرتكب من قبل الناقل أو احد تابعيه، فالرأي الراجح أن الناقل يجوز له التمسك بالتحديد الوارد في المعاهدة في حالة الخطأ الجسيم استناداً إلى عمومية نص المعاهدة في هذا الشأن ، أما في حالة الغش فلا يجوز له التمسك بهذا التحديد لان الغش يفسد كل شيء ، سواء صدر من الناقل أو من تابعيه².

¹ - عباس حلمي ، القانون البحري، ط2، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر، 1988، ص 35.

² - المرجع نفسه ، ص36.

ثانيا: اتفاقية هامبورغ :

لم تأخذ قواعد هامبورغ في حساب مبلغ التحديد بالجنيه الإسترليني كما فعلت معاهدة بروكسل ولا بالفرنك بوانكاريه كما فعل البروتوكول المعدل لها لسنة 1968 وإنما أخذت بحق السحب الخاص D.T.S وهو العملة المعتمدة الآن في المعاهدات الدولية ، وقد راعى واضعو القواعد في اختيار حق السحب الخاص كوحدة حسابية لمبلغ التحديد تلافى نتائج التقلبات النقدية في المستقبل على التعويض المستحق للناقل¹ ، ويسري تحديد المسؤولية مهما كان أساس الدعوى سواء كان أساسها المسؤولية العقدية أم المسؤولية التقصيرية وهذا ما نصت عليه م7 الفقرة الأولى من الاتفاقية.

1 - تعيين الحد الأقصى للتعويض :

تميز المادة 6 الفقرة الأولى بين حالتى المسؤولية عن الهلاك والتلف من جانب وبين حالة المسؤولية عن التأخير من جانب آخر.

أ- الحد الأقصى للتعويض عن الهلاك والتلف :

تحديد مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضائع أو تلفها بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 2,5 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضائع الهالكة أو التالفة أيهما اكبر المادة 6 الفقرة 1 بند أ

ب - الحد الأقصى للتعويض عن التأخير :

طبقا للمادة 6 الفقرة الأولى البند (ب) تحدد مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في التسليم بمبلغ يعادل مثلي ونصف مثل أجره النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري للبضائع.

2 - حساب التعويض :

يتم حساب الحد الأقصى للتعويض عن الهلاك أو التلف بواسطة حق السحب الخاص² كما يحدده صندوق النقد الدولي وتحول مبالغ التحديد إلى العملة الوطنية طبقا لقيمة هذه

¹ - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص138.

² - حقوق السحب الخاصة هي وحدة قياس ابتدعها صندوق النقد الدولي وفصلها عن الذهب وثم تقويمها على أساس مجموعة 16 دولة عضو في صندوق النقد الدولي على أن يدخل الدولار الأمريكي بنسبة 33% والجنيه الإسترليني 2% والمارك الألماني 12% والفرنك الفرنسي 3% والين الياباني 7% والدولار الكندي 6% وبعض العملات بنسب متفاوتة.

العملة في تاريخ الحكم أو التاريخ الذي يتفق عليه الأطراف¹، وعن قياس العملة الوطنية بالنسبة إلى الحدود القصوى للتعويضات تميز الاتفاقية بين الدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي عن غير الأعضاء ، فبالنسبة للدول الأعضاء تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص وفقا لطريقة التقييم التي يطبقها الصندوق والتي تكون سارية في وقت صدور الحكم أو في التاريخ المتفق عليه بحسب الأحوال.

أما بالنسبة للدول غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي فتحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص بالطريقة التي تحددها كل دولة بالنسبة إلى عملتها ، كما أن المادة 26 من الاتفاقية تجيز للدول غير الأعضاء في الصندوق والتي لا تتيح قوانينها تطبيق أحكام حساب التعويض على أساس حقوق السحب الخاصة أن تعلن عند الانضمام إلى الاتفاقية أو في وقت لاحق أن حدود المسؤولية التي تنص عليها الاتفاقية تتحدد بعدد الوحدات من الفرنك بوانكاريه التي بينها النص نفسه².

أما بالنسبة للتعويض عن التأخير في ظل إ ه ، فإنه يتحدد على أساس أجرة النقل التي تكون مقومة بإحدى العملات الوطنية وعلى القاضي سوى أن يحول قيمة العملة الأجنبية إلى ما يوازيها من العملة الوطنية لتحديد الحد الأقصى للتعويض ، أما مقدار التعويض فيتم تقويمه بالعملة الوطنية وطبقا للبند (ج) من م 6 الفقرة 1 فإنه لا يجوز أن يتعدى مجموع مسؤولية الناقل عن الهلاك والتلف والتأخير الحد الأقصى للتعويض المقرر على الناقل، فلو أن الناقل البحري مسؤول عن تلف البضائع من جهة وعن التأخير في تسليم الجزء الآخر يتم تعيين الحد الأقصى للتعويض على التلف من جانب وتعيين الحد الأقصى للتعويض عن التأخير من جانب آخر وعلى ضوءها يتحدد مقدار التعويض الذي يلزم الناقل بدفعه على أن لا يتجاوز هذا المبلغ الحد الأقصى للتعويض في حالة الهلاك الكلي للبضاعة ، أما إذا كان المبلغ يقل عن المبلغ المحدد عن الهلاك الكلي يمكن للمضرور الحصول على مجموع المبلغين³.

وحاليا يتحدد على أساس مجموعة العملات الرئيسية ، الدولار ، الجنيه الإسترليني ، المارك، الفرنك، الين.

¹ - انظر المادة 26 من اتفاقية هامبورغ.

² - هاني دويدار ، المرجع السابق، ص 300.

³ - عباس حلمي ، المرجع السابق ، ص 297.

ثالثاً: في اتفاقية روتردام :

جاءت اتفاقية روتردام لتحديد توازن بين مصالح الناقلين وأصحاب البضائع فقد رفعت من قيمة التعويض، اشتملت الزيادة الملحوظة للتعويض عن الخسارة التي تلحق بالطرد أو وحدة الشحن أو الكيلوغرام ، حيث أصبح التعويض عن الخسارة التي تلحق بالطرد ووحدة الشحن 875 وحدة سحب خاصة عن كل طرد أو وحدة شحن و3 وحدات سحب خاصة عن كل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضائع الهالكة¹.

رابعاً: اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها :

حددت اتفاقية وارسو مسؤولية الناقل الجوي بمبالغ معينة روعي فيها ترضية المضرور جبر جزء معقول من الضرر وإرضاء الناقل بتخفيف أعبائه ليتمكن من مواصلة نشاطه ، ولقد اعتمدت الاتفاقية في تحديد مبلغ التعويض على الفرنك الفرنسي المتكون من 65,5 ميلغرام من الذهب الخالص بنسبة 900 من الألف.

أما الحدود القصوى لمبالغ التعويض فقدرت ب 250 فرنك أي حوالي 20 دولار بالرغم من مرور ربع قرن على تحديد هذه الحدود القصوى عند انعقاد مؤتمر لاهاي سنة 1955 والتغيرات الاقتصادية التي أعقبت الحرب العالمية الثانية إلا أن المجتمعين في لاهاي لم يراعوا الحد الأقصى المقرر بالنسبة للبضائع.

والأمر كذلك بالنسبة لبروتوكول مونتريال الرابع² والذي وان كان قد غير مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع إلى مسؤولية موضوعية واستعاض في تحديد مبلغ التعويض عن الفرنك والذهب بحقوق السحب الخاصة إلا أنه لم يدخل أي تعديل على الحد الأقصى المقرر في اتفاقية وارسو ولاهاي³

المطلب الثاني

التعويض عن طريق التأمين على المسؤولية

قد يقوم الناقل بدفع التعويض مباشرة للمضرور في حالة تحقق مسؤوليته وقد يدفع التعويض عن طريق طرف آخر وهو المؤمن والذي يكون شركة تأمين يكون الناقل قد أمن

¹ - محمود محمد عابنة، المرجع السابق، ص183.

² - الموقع في 25 ايلول 1975.

³ - اكرم ياملي ، القانون الجوي، د ط ، د د ن ، الأردن ، 1998 ، ص 147 - 149.

لديها مسؤوليته عن رجوع الغير عليه بالمطالبة بالتعويض وسوف نتناول في هذا المطلب صور التأمين من المسؤولية (الفرع الأول) والصفة التعويضية (الفرع الثاني).

الفرع الأول

صور التأمين من المسؤولية

يعتبر التأمين من المسؤولية من أهم ميادين تطبيقات عقود التأمين في الوقت الحاضر وسوف نتناول في هذا الفرع تعريف التأمين من المسؤولية (أولا) والمصلحة في التأمين (ثانيا) والتأمين على الريح المأمول(ثالثا)
أولا: تعريف عقود التأمين من المسؤولية :

إن عقود التأمين من المسؤولية هي صورة لعقود التأمين من الأضرار تخضع لنفس القواعد المتعلقة بعقود التأمين على الممتلكات والهدف من هذه العقود هو ضمان المؤمن له عدم رجوع الغير عليه بالمسؤولية بعد تحقق الخطر المؤمن منه¹ وقد عرفها الأستاذ السنهوري بأنها : " عقد بموجبه يؤمن المؤمن له من الأضرار التي تلحق به جراء رجوع الغير عليه بالمسؤولية" وتخضع المسؤولية المدنية في العديد من النشاطات للتأمين الإلزامي ، ونجد ذلك منصوص عليه في م 163 قانون التأمينات الجزائري وتنفيذ لتلك المادة أصبح التأمين الإلزامي يهم كل المؤسسات التي تنشط في القطاعات الاقتصادية مهما كان شكلها القانوني.

وينطبق هذا التأمين على الناقل العمومي مهما كانت طبيعة ووسيلة النقل المستعملة اتجاه أصحاب البضائع.

ولقد نظم المشرع الجزائري المجالات الكبرى للتأمين البري والبحري والجوي في قانون واحد خلافا للتشريعات الأخرى ، فنص على التأمين البري في الفصل الثاني من الباب الأول بعنوان التأمين على الأضرار والذي يتفرع لفرعين رئيسيين التأمين على الاشياء والتأمين على المسؤولية.

فالتأمين على الأشياء يهدف إلى تأمين المؤمن له من ضرر يصيب ماله مباشرة ، أما التأمين من المسؤولية فالضرر لا يصيب المال مباشرة بل هو ضرر ينجم عن نشوء دين

¹ - معراج جديدي ، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، ط2 ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 2007،ص

في ذمة المؤمن له بسبب تحقق مسؤوليته العقدية أو التقصيرية لذلك لا يتحقق الخطر المؤمن منه بمجرد وقوع الضرر للمضروب بل برجوع هذا الأخير على المؤمن له¹.

ثانيا: المصلحة في التامين :

المصلحة في التامين هي أن لا يكون للمؤمن له أو المستفيد مصلحة في وقوع الخطر المؤمن منه²، والمحل في التامين على المسؤولية غير معين لأنه عند التامين على المسؤولية لم يتحقق الخطر بعد حتى يعرف مداه لذلك يلجأ المؤمن له لتعيين حد أقصى يطالب به المؤمن إذا تحققت مسؤوليته أو إلى تامين غير محدود يعوض بموجبه تعويضا كاملا أيا كانت مسؤوليته.

ثالثا: التامين على الربح المأمول :

لم يكن المشرع الفرنسي يعترف بالربح المأمول في مجال تعويض المؤمن له عما يحدث للبضاعة من تلف لأنه كان يأخذ بالتعويض بالمعنى الضيق ، وقد اختلف الأمر بعد قانون 12 - 08 - 1885 ، وهذا بعد التطورات اللاحقة لمفهوم التعويض ليشمل ما لحق المضروب من خسارة وما فاته من كسب، ومفاد التامين على الربح المأمول وهو أن الشاحن يستطيع أن يؤمن على البضاعة ليس بقيمتها عند الشراء وإنما بقيمتها عند الوصول إضافة إلى أجرة نقلها وغيرها من المصاريف إضافة لما يأمل تحقيقه من ربح عند بيعها³. ولقد حددت الكثير من وثائق التامين على البضائع نسبة 20% كربح⁴ كما جاء في الوثيقة الفرنسية للتامين على البضائع لسنة 1968 والتي تقابلها المادة 12 من الوثيقة الجزائرية بنفس النسبة وقد نص المشرع الجزائري في م 93 من قانون التامين على الربح المأمول في الجملة الأخيرة من هذه المادة بعبارة " الفائدة المرجوة من ذلك.

¹ - العرابوي نبيل صالح، المرجع السابق، ص393.

² - انظر المادة 621 ق م.ج والمادة 02 من الأمر رقم 95-07 المؤرخ ي 15 / 01 / 1995 ، ج ر ، عدد 13

³ - محمودي سماح، التامين البحري، مذكرة ماجستير في القانون الخاص، جامعة الحاج لخضر ، باتنة ، 2003 / 2004 ص15.

⁴ - علي بن غانم، التامين البحري وذاتية نظامه القانوني ، ط2 ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 2005 ، ص

الفرع الثاني

الصفة التعويضية

إن الصفة التعويضية للتأمين من الأضرار تهدف إلى منع تعمد تحقق الخطر المؤمن منه على اعتبار أن التأمين من الأضرار محله المال ومن شأنه أن يغري المؤمن له بإتلاف المال لكي يتحقق الخطر من أجل الحصول على تعويض أكبر من قيمة الضرر فلولا الصفة التعويضية لكان التأمين سببا من أسباب إتلاف المال¹ فالصفة التعويضية من النظام العام لا يجوز الإتفاق على مخالفتها، ويترتب على عدم تقاضي تعويض أعلى من قيمة الضرر في التأمين على الأضرار نتيجتين، تعدد التأمين، وعدم جواز الجمع بين مبلغ التعويض ومبلغ التأمين.

أولا: تعدد التأمين :

يقصد بتعدد عقود التأمين هو أن يتعدد المؤمنون لشيء واحد ولمصلحة واحدة من خطر واحد و أن تكون عقود التأمين هذه في وقت واحد، ونكون في حالة تعدد التأمين إذا تمت تغطية خطر واحد من طرف عدة مؤمنين وبالتالي لا يجوز أن يتجاوز مجموع التعويضات التي يتقاضاه المؤمن له من هؤلاء المؤمنون بمقتضى عدة عقود قيمة المبلغ الذي يغطي الخطر المؤمن منه².

ثانيا: عدم الجمع بين مبلغ التأمين والتعويض

لا يجوز أن يجمع بين مبلغ التأمين والتعويض ، فعليه أن يختار إما الرجوع على المؤمن أو على الغير المسؤول ، فلا يحق له أن يتلقى تعويضين عن ضرر واحد لأن هذا يتنافى مع مبدأ التعويض في التأمين على الأضرار فهو مقصور على العلاقة ما بين المؤمن له والمؤمن لا يتعدى إلى العلاقة ما بين المؤمن له والمسؤول ، وعليه فالمؤمن له يلجأ إلى المؤمن يتقاضى منه التعويض عما لحقه من ضرر جراء تحقق الخطر المؤمن منه ومن ثم يحل المؤمن محله في مطالبة مسبب الضرر بما دفعه للمؤمن له وهو ما يطلق عليه بحق الرجوع أو الحلول.

¹ - العرابوي نبيل صالح، المرجع السابق ، ص397.

² - أنظر المادة 5 من القانون 06-04 المعدل للأمر 95 - 07.

ولقد اختلفت الآراء حول أساس دعوى الحلول فمنهم من أرجعها للمسؤولية التقصيرية ومنهم من أرجعها إلى حوالة الحق المدنية ، لكن هذه الآراء جميعها يؤخذ عليها ، فالرأي الأول ينتقد لان المسؤول عن الحادث لم يرتكب ضرر للمؤمن أما الرأي الثاني فمنتقد لان حوالة الحق المدنية تتطلب رضا المحال عليه أو قبوله وهو أمر مستبعد في هذا الشأن لأنه لا يعقل أن يقبل شخص برجوع جهة ما عليه لمطالبته بوفاء ما دفعته هذه الجهة للمضور¹.

أما المشرع الجزائري فنص عليه في المادة 38 من قانون التأمينات وبالتالي فانه مقرر بنص قانوني، ولا يمكن للمؤمن أن يحل محل المؤمن له في الرجوع على المسؤول إلا إذا توافر شرطان :

- 1 - أن يكون المؤمن قد دفع فعلا مبلغ التأمين للمؤمن له.
- 2 - أن تكون هناك دعوى مسؤولية يرجع بها المؤمن له على المسؤول فيحل المؤمن محل المؤمن له.

أما بالنسبة لآثار الحلول فيبقى خاضعا لنفس الأحكام التي يخضع لها رجوع المؤمن له على المسؤول من حيث الاختصاص والتقدم ومن حيث الضمانات والدفع. وتتقدم دعوى المسؤولية بانقضاء 03 سنوات ، كما تتقدم الحقوق الناشئة عن عقد التأمين بانقضاء الحق في التعويض بالمقاصة أو بالتقدم أو غيرها من طرق الانقضاء.

¹ - العرابوي نبيل ، المرجع السابق، ص403.

الخاتمة:

من خلال دراستنا لموضوع مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع اتضح لنا أن الناقل يتحمل مسؤولية كبيرة نتيجة إخلاله بالتزامه التعاقدية واتضح لنا كذلك أن هذا الموضوع يحظى باهتمام كبير من جانب المشرع سواء كان ذلك على الصعيد الوطني أو الدولي وهذا راجع للأخطار التي يتعرض لها أصحاب البضائع سواء تم نقلها عن طريق البر أو البحر أو الجو ، وقد كانت معانات أصحاب البضائع شديدة ، بسبب الإجحاف الكبير الذي يلحق بهم من نتيجة شيوع شروط الإعفاء من المسؤولية التي درج الناقلون على تضمينها في عقد النقل، مما استدعى البحث عن حلول تعيد التوازن بين طرفي العقد بمنح تعويض مناسب للمضروب من جهة وتحديد مسؤولية الناقل بحد أقصى لا يجوز أن يتجاوزه من جهة أخرى تشجيعا له على مواصلة نشاطه كي لا يتقل كاهله بمسؤولية تفوق قدرته على الاستمرار في تأدية نشاطه.

وقد توصلنا من خلال البحث إلى النتائج التالية:

أولاً: إن مسؤولية الناقل هي مسؤولية عقدية تقوم نتيجة إخلاله بالتزامه التعاقدية الذي يمليه عليه عقد النقل.

ثانياً: أساس مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع تختلف باختلاف نوع الالتزام ، فتكون المسؤولية مفترضة بحيث لا يمكنه التخلص منها إلا إذا اثبت السبب الأجنبي ، وهذا في حالة الإلتزام بتحقيق نتيجة كما هو عليه الحال في القانون التجاري الجزائري.

وقد يكون أساسها الخطأ المفترض الذي لا يمكنه نفيه إلا بإثبات انه ومستخدميه ووكلاءه قد اتخذوا جميع التدابير المعقولة لتجنب وقوع الضرر وهذا في حالة الإلتزام ببذل عناية.

ثالثاً: إن مسؤولية الناقل تخضع إلى مسؤولية حارس الشيء في القانون المدني م 138 ونطاقها يبدأ منذ أن تكون البضاعة قد وضعت تحت حراسته ، ولا تنتهي بتفريغها وإنما بتسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني فعليا.

رابعاً : تبين لنا أيضا أن هناك حالات خاصة يعفى الناقل بموجبها من المسؤولية إذا اثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير يرجع لأحد هاته الحالات المنصوص عليها في القانون

البحري دون القانون التجاري على غرار الاتفاقيات الدولية التي استلهمت منها الجزائر نصوص القانون البحري.

خامسا : تحقق مسؤولية الناقل يترتب عليه الحكم بالتعويض الذي يشمل الضرر المتوقع وقت التعاقد لان مسؤوليته عقدية وليست تقصيرية.

وتقدير هذا التعويض يختلف باختلاف نوع النقل الذي يقوم به الناقل ، والذي ثم تحديده بحد أقصى لا يجوز تجاوزه إلا في حالة الغش أو الخطأ الجسيم المرتكب منه أو من احد تابعيه فهنا يحق للمضرور الحصول على التعويض كاملا.

سادسا: إن الحكم بالتعويض يسبقه إقامة دعوى المسؤولية على الناقل والذي منحه المشرع سواء على المستوى الوطني أو الدولي سبيلين لدفع المسؤولية وهما : الدفع بعدم قبول الدعوى والدفع بسقوطها وتقادمها، وهذا إذا لم يبادر المرسل أو المرسل إليه في غضون المدة المحددة في القوانين الوطنية والدولية بإخطار الناقل بالتلف والهلاك الحاصل في البضاعة.

سابعا: إن مدة التقادم تختلف حيث نجدها في القانون التجاري تتقادم دعوى المسؤولية ضد الناقل بمرور سنة م 61 ق.ت.ج ، إما في القانون البحري بمرور سنة قابلة للتמיד إلى سنتين م 743 والأمر نفسه في اتفاقية هامبورغ م 20 واتفاقية وارسو م 29 ، أما معاهدة بروكسل فتتقادم الدعوى بمرور عام م 3 سادسا البند 4 .
ومن كل ما سبق نقدم الاقتراحات التالية.

أولا: بالنسبة للقانون التجاري: النص على ميعاد يبدأ منه احتساب مدة تعتبر فيها البضاعة في حالة هلاك إذا لم يسلمها الناقل في الموعد المتفق عليه أو الميعاد الذي كان من المعقول أن يسلمها فيه الناقل العادي لو وجد في نفس الظروف.

ثانيا: النص على أحكام خاصة للتعويض في حالة ثبوت مسؤولية الناقل وذلك بوضع تقدير لهذا التعويض في حالة الهلاك أو التأخير.

ثالثا: وضع نص يبين فيه المشرع مصير البضاعة إذا وجدت بعد سنة من اعتبارها في حكم الهالكة، ودفع الناقل التعويض.

بالنسبة للقانون البحري:

أولاً: على المشرع الجزائري توفير حماية اكبر للشاحن.

وذلك بجعل مسؤولية الناقل تقوم على أساس الخطأ المفترض فلا يكون مطالباً بإثبات خطأ الناقل وإنما إثبات وجود البضاعة في حوزته لحظة وقوع الضرر.
ثانياً: التطرق لمسؤولية الناقل المتعاقد والناقل الفعلي وذلك بوضع نصوص خاصة بمسؤوليتهما.

مصادقة أو توقيع الجزائر على اتفاقية هامبورغ لسنة 1978.

بالنسبة لقانون الطيران المدني:

أولاً: على المشرع النص على أحكام خاصة تنظم مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع جواً دون الإحالة إلى الاتفاقيات الدولية.

وكذا تنظيم الأحكام التي أحالت إليها الاتفاقيات الدولية في القوانين الوطنية .

ثانياً: توقيع أو مصادقة الجزائر على بروتوكول مونتريال لسنة 1975 الذي عدل من أساس مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع.

ثالثاً: وضع نصوص خاصة بالتأمين الجوي ، نظراً لخصوصية التأمين الجوي وعدم إخضاعه لأحكام التأمين البري والبحري.

قائمة المصادر و المراجع

ا. الاتفاقيات الدولية

- 1 - معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن
25 - 08 - 1924.
- 2 - معاهدة وارسو الخاصة بتوحيد قواعد النقل الجوي، 12-10-1929.
- 3 - اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر، 31 - 03 - 1978.
- 4 - اتفاقية روتردام للنقل الدولي للبضائع بالبحر كليا أو جزئيا، 11 - 12 - 2008.

ا. القوانين والأوامر (حسب التسلسل الزمني)

- 1 - الأمر رقم 75 - 58 المؤرخ في 26 سبتمبر المتضمن القانون المدني، ج ر، مؤرخة في 30 سبتمبر 1975، عدد 78.
- 2 - القانون رقم 75 - 59 المؤرخ في 26 سبتمبر المتضمن القانون التجاري، ج ر عدد 101، صادرة بتاريخ 19 ديسمبر 1975 .
- 3 - الأمر رقم 76 - 80 المؤرخ في 23 أكتوبر المتضمن القانون البحري.
- 4 - الأمر رقم 95 - 07 المؤرخ في 25 - 01 - 1995 المتضمن قانون التأمينات المعدل والمتمم، ج ر، عدد 13.
- 5 - القانون رقم 98 - 05 المؤرخ في 25 جوان 1998 المعدل والمتمم للأمر 76 - 80 المتضمن القانون البحري.
- 6 - القانون رقم 98 - 06 المؤرخ في 25 جوان 1998 المتضمن قانون الطيران المدني، ج ر، عدد 48.
- 7 - الأمر رقم 08 - 09 المؤرخ في 25 فبراير 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج ر، مؤرخة في 23 أبريل 2008 عدد 21.
القرارات القضائية:
- 1 - قرار رقم 30914 مؤرخ في 16 / 03 / 1983، المجلة القضائية، عدد 02.
- 2 - قرار رقم 11286 مؤرخ في 20 / 01 / 1990، صادر عن المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية).

- 3 - قرار رقم 77660 مؤرخ في 19/05/1991، صادر عن الغرفة التجارية والبحرية
4 - قرار رقم 151318 مؤرخ في 06/05/1997، الغرفة التجارية والبحرية.

III. الكتب

- 1 - امجد محمد منصور ، النظرية العامة للالتزامات، مصادر الالتزام، د ط ، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2006.
- 2 - أمير فرج يوسف، المسؤولية المدنية والتعويض عنها، د ط ، دار المطبوعات الجامعية ، مصر، 2006.
- 3 - عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، ج 1، دار إحياء التراث العربي، بيروت ، لبنان ، د ت.
- 4 - فاضلي إدريس، المسؤولية عن الأشياء غير الحية في القانون الجزائري، ط2، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر، 2010.
- 5 - محمود ياسين الجبوري، الوجيز في شرح القانون المدني، ج1 ، ط2 ، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2011.
- 6- أحمد محرز ، القانون التجاري الجزائري، ج4 ، د ط ، الجزائر، 1980-1981.
- 7 - أبو زيد رضوان ، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، د ط ، دار الفكر العربي مصر، 1983.
- 8 - اكرم ياملكي، القانون الجوي، د ط ، الأردن، 1998.
- 9 - بوبكر سخري، القانون البحري، د ط ، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع الجزائر، د ت .
- 10 - حمدي باشا، القضاء التجاري، ط2 ، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع الجزائر 2009.
- 11 - سعيد يحيى ، مسؤولية الناقل البحري وفق اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978، المكتب العربي الحديث، د ط ، الإسكندرية ، 2000 .
- 12 - سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، د ط ، دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية، 2004.

- 13 - عادل علي المقدادي ، القانون البحري، د ط ، جامعة فيلادلفيا، 2002.
- 14 - عاطف محمد الفقي، النقل البحري للبضائع ، د ط ، دار النهضة العربية ، القاهرة 2008.
- 15 - عباس حلمي، القانون البحري، ط2 ، ديوان المطبوعات الجامعية،الجزائر، 1988.
- 16 - عبد الستار التليلي، شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي والأسباب القانونية لدرئها د ط ، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع ، الجزائر، د ت.
- 17 - عبد القادر العطير ، باسم محمد ملحم ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ط1 ، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2009 .
- 18 - عزيز العكلي ، الوسيط في شرح القانون التجاري، ج1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2008 .
- 19 - عدلي أمير خالد، عقد النقل البري، د ط ، الجامعة الحديدة ، الإسكندرية ، 2006.
- 20 - عدلي أمير خالد، دعوى مسؤولية الناقل الجوي ، د ط ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 2007 .
- 21 - علي البارودي، محمد فريد العريني، القانون التجاري، د ط ، دار الجامعة الجديدة، 2004.
- 22 - علي بن غانم ، التامين البحري وذاتية نظامه القانوني ، ط2 ، ديوان المطبوعات الجامعية، 2005.
- 23 - عمار عمورة ، العقود والمحل التجاري في القانون الجزائري، دار الخلدونية د ط ، الجزائر، د ت .
- 24 - كمال حمدي ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف، ط2 ، الإسكندرية 2002 .
- 25 - محمد بهجت عبد الله أمين قايد ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية ، ط2 ، القاهرة، 2004، 2005.
- 26- محمد عبد الفتاح الترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، د ط الإسكندرية ، 2005.

- 27 - محمد فريد العريني، القانون الجوي، د ط، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية 2009.
- 28 - محمود محمد عبابنة ، أحكام عقد النقل، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط1 ، الأردن 2015.
- 29 - مصطفى كمال طه ، العقود التجارية ، د ط ، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية 2005.
- 30 - مصطفى كمال طه ، وائل بندق، التوحيد الدولي للقانون البحري ، د ط ، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية 2007.
- 31 - معراج جديدي ، محاضرات في قانون التأمين الجزائري ، ط2 ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 2007.
- 32 - هاني دويدار الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر ، د ط الإسكندرية، د ت .
- 33 - هشام فضلي، مسؤولية الناقل الجوي، ط1 ، دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية، 2005.
- 34 - وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، ط1 ، المؤسسة الحديثة للكتاب ، بيروت ، 2011.
- 35 - وهيب بن ناصر، المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري، ط1 الإسكندرية ، 2005.

الرسائل و المذكرات

- 1 - العرابوي نبيل صالح ، مسؤولية الناقل البري في عقد نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري، رسالة لنيل دكتوراه في القانون الخاص ، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، 2009.
- 2 - شتواح العياشي ، عقد النقل البري للبضائع ، مذكرة ماجستير في القانون الخاص ، جامعة منتوري ، قسنطينة ، 2004 - 2005.

- 3 - الواحد رشيد ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع ، دراسة مقارنة ، مذكرة ماجستير في القانون الخاص ، جامعة مولود معمري ، تيزي وزو ، 2013.
- 4 - محمدي سماح ، التأمين البحري، مذكرة ماجستير في القانون الخاص جامعة الحاج لخضر، باتنة ، 2003.

المواقع الإلكترونية :

- دمانة محمد ، دفع مسؤولية الناقل البحري في التشريع الجزائري [www ,droit,1fr1](http://www.droit1fr1.com)

المراجع باللغة الفرنسية:

- 1-Barthélémy Marcadal, Droit terrestre et aérien, dalloz, 1996.
- 2- Michel de Jugart, Traité de droit aérien 2^{ème} édition par Emma,uel du pontavice-dutheil de rochère, Georgette.M.Miller, 1989.
- 3- Jérôme Aubert ,[www , éditions ellipses ,fr](http://www.ellipses.fr).
- 4-R. j merline, l'Arbitrage maritime études offertes à René Rodière, 1982.

4-1		مقدمة
5	الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع.	الفصل الأول
5	أساس مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع ونطاقها.	المبحث الأول
6	أساس مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع.	المطلب الأول
7	أساس مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع في التشريع الجزائري.	الفرع الأول
8	أساس مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع في الاتفاقيات الدولية.	الفرع الثاني
13	نطاق مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع.	المطلب الثاني
13	نطاق مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع في التشريع الجزائري	الفرع الأول
18	نطاق مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع في الاتفاقيات الدولية.	الفرع الثاني
22	أسباب قيام مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع وحالات الإعفاء منها.	المبحث الثاني
23	أسباب قيام مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع.	المطلب الأول
23	هالك البضاعة وتلفها.	الفرع الأول
26	التأخير في التسليم.	الفرع الثاني
26	إعفاء الناقل في عقد نقل البضائع .	المطلب لثاني
27	أسباب الإعفاء العامة من المسؤولية.	الفرع الأول
29	حالات الإعفاء الخاصة في التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية.	الفرع الثاني
34	الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع .	الفصل الثاني
34	دعوى المسؤولية في عقد نقل البضائع.	المبحث الأول
35	أطراف الدعوى والاختصاص القضائي.	المطلب الأول
35	أطراف الدعوى	الفرع الأول
38	الاختصاص القضائي.	الفرع الثاني
44	إجراءات الدعوى	المطلب الثاني
44	الدفع بعدم قبول الدعوى.	الفرع الأول
49	الدفع بسقوط الدعوى وتقادمها.	الفرع الثاني
54	التعويض عن مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع و التأمين عليها	المبحث الثاني

54	التعويض عن مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع.	المطلب الأول
55	التعويض عن مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع في التشريع الجزائري.	الفرع الاول
59	التعويض عن مسؤولية الناقل في الإتفاقيات الدولية.	الفرع الثاني
60	التعويض عن طريق التأمين على المسؤولية .	المطلب الثاني
64	صور التأمين من المسؤولية.	الفرع الاول
66	الصفة التعويضية.	الفرع الثاني
68		خاتمة
75-71		قائمة المراجع
77-76		الفهرس