



جامعة أبو بكر بلقايد

University of Tlemcen

ⵜⴰⵎⴰⵏⴰⵏⵜ ⵏ ⵜⴰⵎⴰⵏⴰⵏⵜ ⵏ ⵜⴰⵎⴰⵏⴰⵏⵜ ⵏ ⵜⴰⵎⴰⵏⴰⵏⵜ



كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم القانون الخاص



تأثير عقد التأمين

على مسؤولية الناقل البري الدولي للبضائع

The impact of the insurance contract on the liability of the TTR carrier of goods

أطروحة لنيل شهادة دكتوراه ل.م.د في القانون البحري والنقل

تحت إشراف الأستاذة:

د. زروال معزوزة

من إعداد الطالبة:

مرسلي عبلة

لجنة المناقشة:

رئيسا	جامعة تلمسان	أستاذة محاضرة. أ.	- د. بن عيسى حياة
مشرفا ومقررا	جامعة تلمسان	أستاذة محاضرة. أ.	- د. زروال معزوزة
ممتحنا	جامعة وهران	أستاذة محاضرة. أ.	- د. دزار نسيمة
ممتحنا	جامعة تلمسان	أستاذة محاضرة. أ.	- د. علال أمال

السنة الجامعية 2022/2021



جامعة أبو بكر بلقايد

University of Tlemcen

ⵜⴰⵎⴰⵏⵜ ⵏ ⵜⴰⵎⴰⵏⵜ ⵏ ⵜⴰⵎⴰⵏⵜ ⵏ ⵜⴰⵎⴰⵏⵜ



كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم القانون الخاص

تأثير عقد التأمين

على مسؤولية الناقل البري الدولي للبضائع.

The impact of the insurance contract on the liability of the TIR carrier of goods.

أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون البحري والنقل

تحت إشراف الأستاذة:

د. زروال معزوزة

من إعداد الطالبة:

مرسلي عبلة

لجنة المناقشة:

رئيسا	جامعة تلمسان	أستاذة محاضرة. أ.	د. بن عيسى حياة
مشرفا ومقررا	جامعة تلمسان	أستاذة محاضرة. أ.	د. زروال معزوزة
ممتحنا	جامعة وهران	أستاذة محاضرة. أ.	د. دزار نسيم
ممتحنا	جامعة تلمسان	أستاذة محاضرة. أ.	د. علال أمال

السنة الجامعية: 2022/2021

كلمة شكر وعرّفان

نشكر الله ونحمده كثيرا طيبا مباركا فيه الذي هدانا وما كنا لنهتدي لولا أن هدانا الله والحمد لله.

كما يشرفني أن أقدم جزيل الشكر والعرّفان إلى اللّجنة الموقّرة التي قبلت مناقشة

هذا البحث.

ومنهم الدكتورة بن عيسى حياة رئيسة اللّجنة التي كانت مشرفة لي في الماستر كما أنّها لم تبخل عليّ

بكل النصائح والتوجيهات

كما أشكر الأستاذة علاّ آمال التي أبت إلا أن تكون مناقشة لهذا العمل

شكري كذلك واحترامي للأستاذة التي أتشرف بحضورها من وهران درار نسيمه

تقديري واحترامي واعترافي بالجميل، أتوجه به إلى الأستاذة المشرفة على هذا العمل والتي كانت

أختا قبل أن تكون مشرفة

فغمرتنا بكل ما تملكه من مجهودات بإعانتنا ماديا ومعنويا حيث أولت له كامل العناية

الدكتورة زروال معزوزة.

كما أشكر كلّ من ساهم من قريب أو من بعيد

لا يفوتني أن أشكر

الأستاذ الدكتور سعيدي محمد والأستاذ الدكتور بن معمر بوخضرة

والدكتور بن منصور محمد أمين

وكل من ساعدني على إتمام هذا العمل.

اهراء

أقدم شكري واعتزازي

إلى روح والدي الذي تمنيت لو كان معي فرحمه الله وجعل مثواه الجنة
إلى من أنارت طريقي ورافقتني بدعائها طيلة مشواري الدراسي أمي الحبيبة
مع تمنياتي لها بدوام الصحة والعافية
إلى روح جدي وجدتي رحمهم الله وجعل مثوهم الجنة
إلى كلّ عائلتي الصّغيرة والكبيرة
إلى كلّ أحبائي وأصدقائي وأساتذتي وكلّ من علمني حرفا
إلى كل من ساعدني على إنجاز هذا العمل سواء من قريب أو من بعيد

List of abbreviations / قائمة المختصرات

أجنبي	عربي
Bull: Bulletin	ج.ر: جريدة رسمية
FIO: Free in free out	د: دقيقة
Cass: coure de cassation	دج: دينار جزائري
Cass.ch.réun : Arret rendu par les chambres réunies de la coure de cassation	سا: ساعة
Cass .Civ : coure de cassation chambre civile	سم: سنتمتر
CCPIT: Le conseil Chinois pour le Développement du Commerce International	ص: صفحة
Civ : civile	ق: قانون
CMR:Convention de Genève relative aux transports routiers international par routes	ق.إ.ج: قانون إجراءات جزائية
CNUDCI : COMMISSION DES NATION UNIS POUR LE DROIT DU COMMERCE INTERNATIONAL	ق.إ.م.إ: قانون إجراءات مدنية وإدارية
COTIF-CIM : Convention de Berne relative aux transports internationaux ferroviarres	ق.ت.ج: قانون التأمين الجزائري
LGDJ : Librairie Génèrale de Droit et de jurisprudences	ق.ع.ج: قانون العقوبات الجزائري
P :PAGE	ق.م: قبل الميلاد
Op.cit: oper citato ** ouvrage précité** aforementioned work	ق.م.ج: قانون مدني جزائري
TIR: Le transit international routier	م: المادة
	م.ت: مرسوم تنفيذي
	م.ر: مرسوم رئاسي

	م.ش.ج: مشرع جزائري
	و.م.أ: الولايات المتحدة الأمريكية
	ب ب ن: بدون بلد نشر
	ب س ن: بدون سنة نشر
	ب د ن: بدون دار نشر

مقدمة

مقدمة

يعتبر النقل البري سريان الحياة الاقتصادية وعصب تداول السلع والخدمات، حيث لا تقتصر أهميته على المستوى التجاري والاقتصادي، بل يتجلى دوره أيضا في تحقيق التنمية المستدامة لبعض المناطق المحرومة، فما من استرداد أو تصدير إلا ويعقبه نقل وتوزيع للبضائع المبيعة سواء من البائع إلى المشتري أو من مصدرها الأصلي إلى المستهلك.

ولكن نظرا للتطور الهائل في مجال التكنولوجيا ووسائل النقل ميزة العصر الحديث، والذي من شأنه زيادة المخاطر التي تهدد الفرد سواء في حياته الشخصية أو العملية وكذا التجارية، لذلك كان لابد من البحث عن الوسيلة التي قد تتصدى لهذه الأخطار، فوجد التأمين باعتباره من أهم الآليات الكفيلة لضمان الأمن والأمان، ولاشك أن فعاليته لمواجهة المخاطر وآثارها هي التي دعمت امتداد هذا الضمان إلى مجالات مختلفة.

ونجد النقل الحاضر الأكبر لتقنية التأمين خاصة وأن أول ظهور له كان في مجال النقل البحري ثم تلاه التأمين في مجال النقل الجوي فالنقل البري بنوعيه للأشخاص والبضائع. فهو نظام حديث نسبيا ظهر في نطاق العمليات التجارية البحرية وذلك في القرن الرابع عشر إثر ازدهار التجارة البحرية وانتشارها بين المدن الإيطالية ودول الحوض المتوسط.

ويرجع انتشار التأمين البحري إلى عقد القرض البحري أي عقد المخاطرة الجسيمة الذي ذاع من قبل روما وأثينا، وبمقتضى هذا القرض يقترض صاحب السفينة مبلغا من المال لإصلاحها وتجهيزها، أو يحصل بمقتضاه صاحب الشحنة على مبلغ يوفي به ثمن البضاعة التي تتكون منها الشحنة، وتكون السفينة وشحناتها في الحالتين ضامنة لاسترداد مبلغ القرض وفوائده. ويتضمن هذا الاتفاق شرطا يقضي بأنه إذا غرقت السفينة أو أصاب شحناتها تلف لا يسترد المقرض شيئا. أما إذا وصلت سالمة التزم المقرض برد مبلغ القرض مع فوائده الباهضة، وقد وجدت عناصر التأمين الأساسية خلال تطور هذه العملية بحيث هناك العوض المالي الذي يجب دفعه عند وقوع الكارثة، وهناك القسط وهو مقابل تحمل الخطر وكذلك الخطر المؤمن المؤمن منه¹.

¹ - محمد حسن قاسم، "محاضرات في عقد التأمين"، الدار الجامعية للطباعة والنشر، الإسكندرية، ب س ن، ص 23.

بينما تأخر ظهور التأمين البري لغاية القرن السابع عشر حيث ظهر على شكل صورة تأمين ضد الحريق الذي شب في مدينة لندن عام 1666¹، التهم 85 بالمائة من مباني المدينة، الأمر الذي شجّع على ظهور كثير من شركات التأمين ضد الحريق في سنوات 1680 و1684 و1696، بحيث ينصب على العقارات بالدرجة الأولى. ومع مطلع القرن الثامن عشر أصبح يشمل المنقولات ضد الحريق، كما شجّع شركات التأمين البحرية على إنشاء فروع لها من نفس المخاطر على الحريق.

ومن إنجلترا انطلقت فكرة التأمين ضد الحريق إلى كثير من البلدان منها فرنسا التي أنشأت أول شركة للتأمين على الحريق عام 1750 التي كانت تعوض جميع الأضرار الناشئة عن الحريق، حتى في الأحوال التي تنتج فيها الحرائق عن العوامل الطبيعية كالصواعق مثلاً، والأمر كذلك بالنسبة للوم. فقد أنشأت أول شركة تأمين ضد الحريق سنة 1752 وتبعتها أخرى سنة 1784، لتتوالى الشركات بالظهور قصد تعويض المؤمن لهم عن الخسائر اللاحقة بهم بسبب الحرائق والأعاصير وكذلك والزلازل².

وتسارعت عجلة التطور في قطاع التأمين خاصة مع التقدم التكنولوجي، فاستحدثت أنواع جديدة بحيث لم يعد قاصراً على أخطار الوفاة أو الأضرار الجسدية أو تلك التي تصيب ملكه، بل امتد إلى أخطار المسؤولية ذاتها التي تنشأ عما قد تحدثه ممارساته العملية من أضرار، وهو ما يعرف بالتأمين من المسؤولية وامتد ليشمل مخاطر استعمال الطاقة الذرية والمنشآت النووية والحوادث الناجمة عن إطلاق الأقمار الصناعية إلى الفضاء الخارجي وغيرها من المخاطر.

والجدير بالذكر أن المجال التشريعي للتأمين البري لم يظهر إلا في مراحل لاحقة بأن نظّمته بعض الدول أواخر القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين مثل فرنسا التي أصدرت قانون التأمين في 13-07-1930، والذي تبنته معظم الدول العربية في صياغة أحكامها المتعلقة بالتأمين.

أما الجزائر فقد عرف قطاع التأمين فيها مرحلتين، كانت أولاهما في مرحلة الاحتلال الفرنسي أين طبّق نظام التشريع³، المتمثل في قانون 13 جويلية 1930 المتعلق بالتأمين، وكذا قانون 27 فبراير 1958

1- معراج جديدي، "محاضرات في قانون التأمين الجزائري"، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2007، ص.ص 09-10.

2- عبد القادر العطير، التأمين البري في التشريع دراسة مقارنة (القواعد العامة والأحكام الخاصة بعقود التأمين من المسؤولية ضد حوادث السيارات، التأمين على الحياة، التأمين على الحريق)، الطبعة الخامسة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2010، ص.ص 36.

3- القانون الفرنسي الصادر في 13 جويلية 1930، المتمم والمعدّل والمدمج في التقنين الفرنسي للتأمينات، بموجب المرسومين 76-666 و76-667 بتاريخ 21 جويلية 1976، متأثر بالقانون السويدي الصادر في 12 أبريل 1908، والقانون الألماني الصادر في 30 ماي 1908.

المتعلق بالزامية التأمين على السيارات، وقد استمر تطبيق ذلك إلى مرحلة ما بعد الاستقلال وهو ما أصبح يتنافى مع السيادة الوطنية، حيث كان قطاع التأمين مستغلا من طرف شركات أجنبية معظمها فرنسية غير خاضعة لرقابة الدولة الجزائرية، ولم تكن الجزائر تستفيد من هذه الشركات فقد كانت هذه الأخيرة تعيد تأمينها لدى شركات فرنسية أخرى، الأمر الذي يؤدي إلى تحويل مستمر لرؤوس أموال للخارج.

كل ذلك جعل الجزائر تتخذ تدابير لتعزيز سيادتها بموجب القانون رقم 201/63 المؤرخ في 08 جوان 1963، الذي فرض على الشركات الأجنبية الحصول على اعتماد للممارسة نشاط التأمين في الجزائر، وفي نفس التاريخ صدر القانون رقم 197/63 الذي يقضي برقابة الجزائر على شركات التأمين العاملة في قطرها السيادي وإخضاعها إلى إعادة التأمين لدى الصندوق الجزائري للتأمين وإعادة التأمين (CAAR)¹.

نجم عن هذه التدابير انسحاب أغلب الشركات الأجنبية بما فيها تلك التي لم تقدم طلب الاعتماد واعتبرت منسحبة وألزمت بالتصفية، وذلك بموجب الأمر رقم 127/66 المؤرخ في 27 ماي 1966 المتعلق باحتكار الدولة لجميع عمليات التأمين وتأمينها حيث أشارت المادة الأولى من هذا الأمر على أنه: "من الآن فصاعدا يرجع استغلال كل عمليات التأمين للدولة"، فأنشأت لهذا الغرض شركات تأمين جزائرية كالشركة الجزائرية للتأمين، الشركة المركزية لإعادة التأمين، الشركة الجزائرية للتأمين وإعادة التأمين، الشركة الجزائرية لتأمينات النقل².

والجدير بالذكر أن تأمين شركات التأمين واحتكار الدولة للقطاع لم يضع حداً للعمل بالنصوص الفرنسية السارية قبل الاستقلال إلا في مجالات محدودة، واستمر الوضع كذلك في ظلّ جزارة المنظومة التشريعية وصدور القانون المدني بمقتضى الأمر 75-58 بتاريخ 26 سبتمبر 1975³، وغيره من النصوص كالقانون التجاري الصادر بموجب الأمر 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 الذي لم يتضمن قسما خاصا بالتأمين⁴، واقتصر على الإشارة في المادة 02 منه على التأمين كعمل من الأعمال التي تعتبر التجارية بطبيعتها⁵، لكن

1 - عبد الرزاق بن خروف، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري، دار الخلدونية، الجزائر، 2017، ص38.

2 - مريم عمارة، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2014، ص08.

3 - الأمر 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتعلق بالقانون المدني الجزائري، المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 07-05، المؤرخ في 13 ماي 2007، ج.ر. عدد 31 الصادرة في 13 ماي 2007.

4 - الأمر 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتعلق بالقانون التجاري، المعدل والمتمم بمقتضى القانون 05-02 المؤرخ في 06 فبراير 2005، ج ر عدد 11 الصادرة في 09 فبراير 2005.

5 - "بموجب المادة 02 من القانون التجاري الجزائري على أساس أنّ المشّرع خصّ عقد التأمين البحري خصوصا بأنه تجاري بحسب الموضوع، بينما باقي العقود التجارية البحرية والجوية الأخرى تعدّ عملا تجاريا بحسب الشّكل حسب المادة 03 من القانون التجاري.

بالمقابل نجد القانون المدني قد خصص للتأمين فصلا كاملا (من المادة 619 إلى المادة 625)، حيث تناول في القسم الأول منه أحكام عامة وفي القسم الثاني أحكام تتعلق بأنواع التأمين، إلا أن هذا النص بقي ناقصا واكتفى بالإحالة إلى القوانين الخاصة¹.

في سنة 1980 ظهر القانون رقم 80-07 المؤرخ في 09 أوت 1980 المتعلق بالتأمينات، الذي جاء ليعدّل قانون التأمين في الجزائر، وهو تقنين كامل يتناول تنظيم كل من التأمين البري والتأمين البحري والتأمين الجوي. وبعد هذا التشريع العام صدرت عدة مراسيم² وهي: مرسوم (80-34) - م (80-35) - م (80-36) - م (80-36)، وهي تتعلق بتطبيق الأمر 74-15 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات، ونظام التعويض الخاص بها. ثم صدر قانون 88-31 بتاريخ 19-06-1988 ليعدل ويتمم الأمر 74-15.

في سياق متصل ونظر للإصلاحات التي شهدتها الجزائر في نهاية الثمانينات، عرفت مؤسسات التأمين نوعا ما من الإستقلالية في شكل مؤسسات اقتصادية عمومية، وفتح لها المجال لممارسة نشاطها في جميع فروع التأمين ابتداء من سنة 1989.

في سنة 1995 عرف قطاع التأمين نظاما جديدا بموجب الأمر 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات³، وقد ألغى هذا الأمر ضمن المادة 278 جميع الأحكام المخالفة له⁴. فالاتجاه الجديد يتميز بالقضاء على احتكار الدولة وفتح مجال جديد يكون للقطاع الخاص فيه شأن، وقد تعرض هذا الأمر بدوره للتعديل بموجب القانون 06-04⁵.

الجدير بالذكر أن عقد التأمين له عدة تعريفات في الفقه والتشريع، فنجد الأستاذ بلانيول PLANIOL قد عرفه بأنه "عقد يتعهد بمقتضاه شخص يسمى المؤمن بأن يعوض شخصا آخر يسمى المؤمن له عن خسارة احتمالية يتعرض لها هذا الأخير، مقابل مبلغ من النقود هو القسط أحد الطرفين وهو المؤمن له، نظير قسط يدفعه على تعهد الطرف الآخر، وهو المؤمن بأداء معين عند تحقق الخطر المتفق عليه من الطرف

¹ - "أما عن المشّح المصري فقد تعرّض لعقد التأمين في المواد من 747 إلى 771 من القانون المدني المصري، فالمواد من 747 إلى 753 من ق.م تعرّضت للأحكام العامة، وبالتسبة للمواد المتبقية تعرّضت لأنواع التأمين، حيث تعرّضت المواد 754 إلى 765 من ق.م للتأمين على الحياة، والمواد من 766 إلى 771 للتأمين على الحريق".

² - القانون رقم 80-07 المؤرخ في 09 أوت 1980 المتعلق بالتأمينات، الصادر في الجريدة الرسمية عدد 08 بتاريخ 19 فبراير 1980.

³ - الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات الصادر في الجريدة الرسمية عدد 13 بتاريخ 08 مارس 1995.

⁴ - "سيما القانون رقم 63-201 المؤرخ في 08 جوان 1963 المتعلق بالالتزامات والضمانات المحسوبة من مؤسسات التأمين التي تمارس نشاطها بالجزائر، وكذلك الأمر رقم 66-127 المؤرخ في 27 ماي 1966 والمتضمن إنشاء احتكار الدولة لعمليات التأمين، وكذا القانون رقم 80-07 المؤرخ في 09 أوت 1980 والمتعلق بالتأمينات".

⁵ - القانون 06-04 المؤرخ في 20 فبراير 2006 المعدل والمنتم للأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات، ج.ر عدد 15 الصادرة بتاريخ 12 مارس 2006.

الآخر، وهو المؤمن تعهد بمقتضاه ويدفع هذا الأخير أداء معيناً، وذلك يأخذ المؤمن على عاتقه مجموعة من المخاطر، ويجري بينها المقاصة طبقاً لقوانين الإحصاء¹. كما عرفه سوميان Soumiane بأنه: "عقد يلتزم بمقتضاه شخص يسمى المؤمن بالتبادل مع شخص آخر يسمى المؤمن له، بأن يقدم لهذا الأخير الخسارة المحتملة نتيجة حدوث خطر معين مقابل مبلغ معين من المال يدفعه المستأمن إلى المؤمن ليضيفه إلى رصيد الاشتراك المخصص لتعويض الأخطار"². أما الفقه المصري فقد عرفه على أنه: "عقد يأخذ فيه المؤمن على عاتقه طائفة معينة من الأخطار يخشى العاقدان وقوعها ويرغب المستأمن ألا يتحملها منفرداً في مقابل فعل يسمى قسط التأمين أو الإشتراك يدفعه المستأمن".

الملاحظ أن هذه التعريفات أهملت الجانب العملي وركزت على الجانب القانوني للتأمين، بينما هناك من الفقه المصري من عرفه محاولاً الجمع بين الجانب الفني والقانوني بأنه: "عملية فنية تزاولها هيئات منظمة مهمتها جمع أكبر ممكن من المخاطر المتشابهة، وتحمل تبعاتها عن طريق المقاصة وفقاً لقوانين الإحصاء، ومن مقتضى ذلك حصول المستأمن أو من يعينه، حال تحقق الخطر المؤمن عليه، على عوض مالي يدفعه المؤمن في مقابل وفاء الأول للأقساط المتفق عليها في وثيقة التأمين"³.

وفي محاولة لإبراز جانبي التأمين العملي والقانوني على قدم المساواة، اتجه بعض الفقه الفرنسي إلى تعريف قانوني للتأمين يليه تعريفاً فنياً، حيث يرى هذا الجانب من الفقه أن التعريف القانوني لعقد التأمين يصبح لا معنى له ما لم يكمل بتعريف فني لعملية التأمين. على ضوء ذلك عرفت Y LAMBERT-FAIRE التأمين من الناحية القانونية على النحو التالي: "التأمين عقد بمقتضاه يحصل المستأمن على تعهد المؤمن بأداء معين في حالة تحقق الخطر، مقابل مبلغ معين يسمى القسط أو الإشتراك"⁴، أما من الناحية الفنية "فالتأمين عملية يتولى بمقتضاها المؤمن تنظيم التعاون بين عدد من المؤمن لهم يتعرضون لمخاطر معينة، ويقوم بتعويض من يتحقق الخطر بالنسبة له من بينهم بفضل الرصيد المشترك للأقساط التي يجمعها منهم"⁵.

¹ - علاوة بشوش، "التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في الجزائر"، رسالة ماجستير في القانون الخاص، جامعة قسنطينة، 2006، ص 05.

² - عمر حوتية. عبد الرحمان حوتية، "واقع خدمات التأمين الإسلامي بالجزائر مع الإشارة إلى شركة سلامة التأمينات"، مجلة الواحات للبحوث والدراسات، الجزائر، العدد 12، 2011، ص 29.

³ - محمد علي عرفة، شرح القانون المدني الجديد في التأمين والعقود الصغيرة، الطبعة الثانية، ب ب ن، 1951، ص 11.

⁴ - محمد حسن قاسم، المرجع السابق، ص 18.

⁵ - محمد شريف عبد الرحمان، عقد التأمين، الطبعة الأولى، المركز القومي للإصدارات القانونية، مصر، 2007، ص 10.

بينما المشرع الجزائري عرّف التأمين ضمن المادة 619 من ق.م على أنه: "هو عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا أو أي عوض مالي آخر في حالة تحقق الخطر أو وقوع الحادث المبين في العقد وذلك مقابل قسط أو أي دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن"¹. وبالتالي التأمين هو عقد ينظم علاقة قانونية بين طرفين أحدهما المؤمن وهي شركة التأمين، والثاني هو المؤمن له أين يتفقان على أن يضمن الأول الخطر المؤمن ضده، وذلك بتعويض المؤمن له أو الشخص الذي يعينه هذا الأخير عن الضرر الناتج عن الخطر المؤمن عليه مقابل دفع الثاني للقسط وهو مبلغ من المال يكون تحديده على أساس حجم الخطر المؤمن عليه. ويكون المؤمن له إما شخصا طبيعيا أو معنويا، في حين أن المؤمن فيكون دائما شخص معنوي فقد يكون تعاضدية لا تهدف إلى تحقيق الربح وقد يكون شركة تأمين أو إعادة تأمين².

وقد نصت المادة 02 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات على أن "التأمين في مفهوم المادة 619 من القانون المدني عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه بأن يؤدي إلى المؤمن له أو الغير المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا أو أي أداء مالي آخر في حالة تحقق الخطر المبين في العقد وذلك مقابل أقساط أو أية دفعات مالية أخرى"³. الملاحظ أن هذه المادة لم تضيف شيئا بل أكدت على نفس التعريف الوارد بالمادة 619 من القانون المدني الجزائري سيما الجانب القانوني دون ذكر الجانب الفني من التأمين ودون ذكر التأمين الدولي⁴.

والتأمين كغيره من العقود أخرى يتميز بعدة خصائص أهمها أنه من العقود الرضائية التي يكفي لانعقادها توافر الإيجاب والقبول بين الطرفين وهما المؤمن والمؤمن له، ذلك أن النصوص⁵ لم تشترط أي شكل خاص في انعقاده سواء القانون الجزائري أو القانون المصري أو القانون الفرنسي، فيقول الدكتور عبد الرزاق السنهوري

1 - "المشرع المصري عرّفه ضمن المادة 747 من القانون المدني الصادر عام 1948 على أنه: "عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له، أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه، مبلغا من المال أو إيرادا مرتبا أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد، وذلك في نظير قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن".

2 - مريم عمارة، المرجع السابق، ص 14.

3 - المادة 02 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات.

4 - مريم عمارة، نفس المرجع، ص 42.

5 - المادة 747 من القانون المدني المصري الجديد الصادر عام 1948 المذكورة أعلاه في ص 06 هامش 05، والمادة 619 من القانون المدني الجزائري التي جاء فيها: "التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد وذلك مقابل قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن".

متحدثاً عن القانون الفرنسي: "فقد التأمين وفقاً لقانون 13 يوليو 1930 عقد رضائي ووثيقة التأمين لا تشترط إلا لإثبات العقد، ومن ثم إذا قبل المؤمن الإيجاب البات الموجه إليه من المؤمن له، ووصل هذا القبول إلى علم المؤمن له، تم عقد التأمين وصار ملزماً لكل من الطرفين. ولا ضرورة في انعقاده لوثيقة تأمين يوقعها المؤمن، بل يكفي أن يرسل المؤمن بقبوله في كتاب أو برقية أو شفويًا عن طريق رسول يكون مثلاً هو الوسيط فيصبح العقد تاماً ملزماً بمجرد وصول القبول إلى علم المؤمن له"¹.

عقد التأمين كذلك هو من العقود الملزمة لجانبين، وذلك لما يربته من التزامات متقابلة على عاتق كل من المؤمن والمؤمن له، إذ يلتزم المؤمن له بدفع أقساط التأمين حسب ما يفرضه عليه طبيعة العقد، في حين يلتزم المؤمن بتغطية الحادث الذي قد يقع أو لا يقع لأنه خطر احتمالي، مع وجود استثناء وهو ما يظهر في عقد التأمين على الحياة لحال الوفاة، لأن التزام المؤمن في هذا العقد هو مؤكد². ولكن إذا ما عرجنا عند فقهاء القانون فقد انقسموا إلى قسمين فمنهم ما اعتبر عقد التأمين عقد ملزم لجانبين ومنهم الدكتور عبد الرزاق السنهوري، بينما ذهب فريق آخر إلى أن عقد التأمين من العقود الملزمة لجانب واحد وحجتهم في ذلك أن المؤمن لا يلتزم بالأداء إلى المؤمن له، إلا إذا حدث الخطر المؤمن منه، وعليه يكون مصدر الالتزام المؤمن بالأداء إلى المؤمن له ليس عقد التأمين وإنما هو حدوث الخطر المؤمن منه، ولكن الرأي الراجح هو أن عقد التأمين ملزم للجانبين، فهو بمجرد إبرامه ينشئ التزامات في ذمة المؤمن له وهو دفع القسط المتفق عليه، ويلتزم المؤمن بأداء مبلغ التأمين في حال تحقق الخطر للمؤمن له³.

بحيث أنّ عقد التأمين من عقود المعاوضة تتقابل فيه التزامات الطرفين، فالمؤمن له يلتزم بدفع القسط الأمر الذي يجعل المؤمن يلتزم بضمان الخطر المؤمن عليه⁴. وتجدر الإشارة أن الخاصية المميزة لعقد التأمين أنه من عقود الإذعان، أين يكون هناك انفراد لأحد المتعاقدين بوضع الشروط التي يراها مناسبة، في حين لا يكون للطرف الآخر إلا الرضوخ لهذه الشروط دون حق مناقشتها أو رفضها⁵.

1- عبد الهادي السيد محمد تقي الحكيم، عقد التأمين حقيقته ومشروعيته (دراسة مقارنة)، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2003، ص 234.

2- حميدة جميلة، الوجيز في عقد التأمين (دراسة على ضوء التشريع الجزائري الجديد للتأمينات)، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر، 2012، ص 20.

3- عبد الهادي السيد محمد تقي الحكيم، نفس المرجع، ص 240.

4- عبد الرزاق بن خروف، المرجع السابق، ص 49.

5- محمد حسن قاسم، المرجع السابق، ص 82.

يندرج عقد التأمين كذلك ضمن عقود الغرر التي لا يعرف فيها كل من الطرفين القدر الذي يعطيه والقدر الذي يأخذه إلا إذا تحقق الخطر¹، ومع ذلك بعض الفقه يرى أنه ليس من العقود الاحتمالية فحسب قولهم: "أن الزعم القائل بأن عقد التأمين عقد احتمالي هو زعم غير تام، فهو من طرف المستأمن الزام اتجاه الشركة بتنفيذ تعهده بدفع المال، فهو عقد ناجز وليس احتماليا، ومن ناحية الشركة وهو تعهدها كذلك بتعويض المستأمن إذا حصل المحذور، هو عقد ناجز وليس احتماليا كذلك². والمشرع الجزائري قد حسم الأمر بجعله من العقود الاحتمالية وذلك من خلال نصه في المادة 43 من قانون التأمينات على أنه: "إذا تلف الشيء المؤمن عليه وأصبح غير معرض للأخطار عند اكتتاب العقد، يعد هذا الاكتتاب عديم الأثر..."، فإذا هلك الشيء أو أصبح غير معرض للخطر انتفى عنصر الاحتمال ولم يعد يصلح محلا لعقد التأمين.

في سياق متصل ينقسم التأمين إلى تأمين على الأشخاص وتأمين على الأضرار والذي بدوره ينشطر إلى تأمين على الأشياء وتأمين على المسؤولية، علما أنه ليست كل مسؤولية مدنية قابلة للتأمين، وإنما ما يمكن التأمين عليه هو المسؤولية الخطئية المبنية على خطأ غير عمدي، بغض النظر عن كون الخطأ الغير عمدي يسيرا أو جسيما، بينما المسؤولية العمدية لا تؤمن قانونا، وقد أشارت بعض النصوص القانونية إلى ذلك منها المادة 640 من ق.م.ج³، وكذلك نص المادة 56 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات التي نصت على أنه: "يضمن المؤمن التبعات المترتبة على مسؤولية المؤمن له المدنية بسبب الأضرار اللاحقة بالغير". الأمر الذي يؤكد أن التأمين من المسؤولية من الحلول التي ابتكرها التطور التاريخي⁴ لمعالجة بعض أنواع المسؤولية، وهو ما يسمى بالتأمين من المسؤولية، فهو عقد بموجبه يؤمن المؤمن له من الأضرار التي تلحق به من جراء رجوع الغير عليه بالمسؤولية. ولعل التطورات الاقتصادية وما تبعتها من مفاهيم أحدثت

1 - مريم عمارة، المرجع السابق، ص 45.

2 - عبد الهادي السيد محمد تقي الحكيم، نفس المرجع، ص.ص 242-243.

3 - المادة 640 من ق.م.ج: "يكون المؤمن مسؤولا عن الأضرار الناشئة عن خطأ المؤمن له غير المتعمد، وكذلك يكون مسؤولا عن الأضرار الناشئة (الناجمة) أو حادث مفاجئ أو قوة قاهرة، أما الخسائر التي يحدثها المؤمن له عمدا أو غشا فلا يكون المؤمن مسؤولا عنها ولو اتفق على غير ذلك".

4 - "جسد القانون الفرنسي لسنة 1930 هذا التأمين من المسؤولية بموجب المادتان 12 و 13 من القانون المذكور، حيث كان الاعتقاد أن هذا التأمين قد عقد لفائدة المضرور، ولا يؤمن مثل هذا الخطأ إذا كان عن نشاط يجعل الغير يتحمل خطأ جسيما، ثم صار التأمين في نهاية المطاف إجباريا في الحالات التي يأخذ فيها الخطر طابعا اجتماعيا، وهذا لا يعني أن هذا التأمين قد وجد من قبل، فقد كان موجودا منذ أكثر من قرن قبل أن يتدخل المشرع الذي لم يفعل غير إعادة مسك ما كان معمولا به أو ما كانت الممارسة قد شيده، بالمقابل وخلال وقت طويل عارض بعض الفقهاء كل تأمين للمسؤولية باسم الأخلاق والنظام العام، حتى قال بعضهم أنه Emérigon سيكون غير مطابق أن يعرض المؤمن له عن خسارة هو فاعلها"، كما أكد البعض منهم Pothier من الطبيعي ألا أتفق مع من يبادل الاخطار التي ارتكبتها، إن هذا الاتفاق يدعو إلى مقارفة الخطأ. الأمر الذي أدى إلى تأييد القضاء لهذه الأحكام ومعارضته لهذا النوع من التأمين، إلا أن محكمة السين التجارية قبلته بحكمين الأول في 11 أوت 1841، والثاني في 26 أكتوبر 1943، ثم إن نفس الحكم قررت في المعنى المخالف عدم صحة التأمين من المسؤولية بتاريخ 21 أوت 1944 بحجة النظام العام، غير أنه في 18 ديسمبر 1844 عادت المحكمة لرأيها الأول. . بجاء بهيج شكري، التأمين من المسؤولية في النظرية والتطبيق، دار الثقافة، الأردن، 2010، ص 33.

تغيير جذري في التكييف القانوني للعلاقة بين التأمين والمسؤولية، فإذا كان التشريع والقضاء يتوسعان في مفهوم المسؤولية وأساسها ونطاقها، فإنهما بذلك يحتمان على الأفراد الإلتجاء إلى طلب الحماية عن طريق التأمين.

ومن المجالات التي مسّها هذا النظام هو النقل بأنواعه البحري والجوي والبري، سواء للأشخاص أو البضائع وهو مجال دراستنا، بحيث يستطيع الناقل متى أبرم عقد نقل بري للبضائع أن يتعاقد مع شركة تأمين من أجل التأمين على مسؤوليته، المترتبة عن خطئه أو خطأ أحد مساعديه، وقبل الخوض في هذا الموضوع سنتعرف على عقد النقل البري الدولي للبضائع¹.

فعقد النقل البري للبضائع من أهم عقود النقل لما له من دور بارز في حركة التجارة الخارجية للعديد من الدول منذ أواخر القرن الماضي، وقد عرفه المشرع الجزائري بموجب المادة 36 من ق.ت المعدل والمتمم والتي تنص على أنه: "عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين"، كما نص المشرع المصري في المادة 208 من القانون المدني المصري²، وكذا المادة 02 من القانون التوجيهي للنقل البري وتنظيمه المعدل والمتمم³. على اعتبار عقد النقل من العقود التي يتم فيها الاتفاق على نقل بضائع من مكان إلى مكان آخر مقابل أجر.

وقد عرفته اتفاقية تنظيم النقل بين الدول العربية لسنة 2012 على أنه العقد المبرم بين المرسل ومتعهد النقل أو من ينوب عن أي منهما والذي يحدد الشروط التي بموجبها يقوم متعهد النقل بنقل البضائع التابعة للمرسل من بلد عربي إلى المرسل إليه في بلد عربي آخر مقابل أجر محدد⁴، كما نصت عليه اتفاقية النقل

¹ - عبد الزقاق بن خروف، المرجع السابق، ص 238.

² - المادة 208 من القانون المدني المصري المعدل والمتمم: "عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه الناقل بأن يقوم بوسائله الخاصة بنقل شخص أو شيء إلى مكان معين مقابل أجر" وهو القانون رقم 17-1999 المؤرخ في 17-05-1999، ج.ر العدد 19 مكرر لسنة 1999 المعدل والمتمم بالقانون رقم 158 لسنة 2003 المؤرخ في 24 جوان 2003، ج.ر العدد 27 لسنة 2003.

³ - القانون رقم 01-13 المؤرخ في 07-08-2011 الصادر في ج.ر العدد 44 لسنة 2001، المعدل والمتمم بالقانون رقم 11-09 المؤرخ في 05-06-2011، ج.ر عدد 32 لسنة 2011 فقد نصت المادة 02 الفقرة الأولى من القانون التوجيهي للنقل البري وتوجيهه المعدل والمتمم حيث نصت على أنه "النقل البري كل نشاط يقوم من خلاله مستغل بنقل الأشخاص أو البضائع من مكان لآخر عبر الطريق أو السكة الحديدية على متن مركبة ملائمة".

⁴ - "جاءت هذه المعاهدة من أجل تشجيع نقل البضائع بين الدول العربية، ومنح التسهيلات اللازمة لإزالة القيود وتذليل العقبات والمعوقات التي تواجه عملية النقل البري، وبغية توحيد القواعد المنظمة للنقل الدولي للبضائع على الطرق بين الدول المتعاقدة، لذلك اتفقت الدول العربية وهم المملكة الأردنية الهاشمية، دولة الإمارات العربية المتحدة، مملكة البحرين، الجمهورية التونسية، الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، جمهورية جيبوتي، المملكة العربية السعودية، جمهورية السودان، الجمهورية العربية السورية، جمهورية الصومال، جمهورية العراق، سلطنة عمان، دولة فلسطين، دولة قطر، جمهورية القمر المتحدة، دولة الكويت، الجمهورية اللبنانية، ليبيا، جمهورية مصر العربية، المملكة المغربية،

الدولي عبر السكك الحديدية ضمن المادة 11 الفقرة الأولى بأن يبرم عقد النقل حالما تقبل السكة الحديدية المرسله لنقل البضاعة المرفقة بسند النقل ويتم القبول بوضع ختم المحطة المرسله.

هذه التعريفات تؤسس قيام عقد النقل بمجرد التراضي بين الناقل والمرسل، دون صب هذا العقد في

شكل معين أي بمجرد بتبادل الايجاب والقبول دون الحاجة لإجراء آخر¹. فهو ليس من العقود الشكلية التي يشترط لإبرامها الكتابة، كما أنه ليس من العقود العينية التي يشترط فيها التسليم، لأن تسليم البضاعة للناقل ليس شرطاً لانعقاد هذا العقد، وإنما هو مجرد التزام ينشئه العقد على عاتق هذا الأخير لتمكينه من تنفيذ التزاماته عن عقد النقل، والكتابة تعد وسيلة لإثبات عقد النقل البري للبضائع².

مميزات عقد النقل البري أنه من عقود المعاوضة، فيتمثل التزام الناقل بنقل البضائع من مكان لآخر مقابل التزام المرسل بدفع أجره النقل. كما أنه يعد من عقود الإذعان ذلك أنّ المرسل ليس له حق مناقشة شروط العقد وليس له من خيار سوى قبول تلك الشروط التي يضعها الناقل مسبقاً أو رفضها، كما هو الشأن في عقد النقل بالسكك الحديدية الذي يتم بناء على تعريفه النقل المعدة من الناقل، ويكون دائماً الإيجاب صادراً من الناقل موجهاً للجمهور، ويتم العقد بمجرد قبول المرسل³.

مما سبق تظهر أهمية هاته الدراسة التي تعد واحدة من الدراسات القانونية الحديثة المتعلقة بنوع مهم من أصناف النقل المتميز بالتطور المستمر في كيانه والمتمثل في النقل البري، وذلك بانفراده بميزة عن النقل البحري والجوي والمتمثلة في تأديته عن طريق وسلي نقل حديث هما وسائل نقل طريقي (شاحنات سيارات... الخ) ووسيلة نقل سككي (قطار)، ما يوجب تحييناً دورياً للقواعد القانونية والتقنية ذات الصلة، خاصة وأنّ تأدية هذا النوع من النقل مرتبط بالتأمين على المسؤولية بغية الحفاظ على حيوية الاستثمار والحركة التجارية المؤسسة على انتعاش الأسواق بالبضائع المنقولة دولياً ووطنياً.

الجمهورية الإسلامية الموريتانية، الجمهورية اليمنية. وقد حررت هذه الاتفاقية في مدينة القاهرة يوم 05 سبتمبر 2012، وهي تدخل حيز النفاذ بعد ثلاثين يوماً من تاريخ إيداع وثائق تصديق ثلاث من الدول العربية عليها وهذا حسب المادة 64 من هذه الاتفاقية".

1- مراد منير فهميم، القانون التجاري - العقود التجارية وعمليات البنوك، منشأة المعارف، مصر، 1982، ص 89.

2- هاني دويدار، النظام القانوني للتجارة والعقود التجارية والعمليات المصرفية والأسناد التجارية والإفلاس، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، لبنان، ب س ن، ص 201.

3- مصطفى كامل طه، العقود التجارية وعمليات البنوك وفقاً لقانون التجارة الجديد رقم 17-1999، دار المطبوعات الجامعية، مصر، 2002، ص 161.

أما عن أهداف البحث تسعى هذه الدراسة للوقوف على دور الإتفاقيات الدولية في تنظيم النقل البري الدولي والداخلي، وتحديد مختلف المسائل الحقوقية بشقيها العام والخاص، والآثار التي يترتبها النقل الدولي للبضائع و طرق حماية هذا القطاع من خلال تجسيد مبدأ استمرارية المرفق العام.

وعليه تتمحور إشكالية الموضوع حول أهمية عقد التأمين ، ومدى قدرته على التعديل من مسؤولية الناقل البري الدولي لذلك يمكننا طرح السؤال التالي: ما مدى مساهمة آلية التأمين في التصدي للأخطار التي تهدد مسؤولية الناقل البري الدولي للبضائع ؟

للإجابة على هاته الإشكالية سيتم اعتماد المنهج التحليلي الوصفي في هذه الدراسة بغية فهم النصوص القانونية والإتفاقيات الدولية، والمنهج المقارن للوقوف على نية المشرع الجزائري ومدى توافقه مع أفكار المجتمع الدولي بخصوص عقد التأمين ومدى تأثيره على المسؤولية المترتبة عن النقل البري الدولي.

وبغية الإحاطة بموضوع الدراسة تم تقسيمها إلى بابين، تمثل الأول منها للوقوف على دور التأمين في تعديل مسؤولية الناقل البري الدولي للبضائع، والباب الثاني التأمين ضمان لالتزام الناقل في عقد النقل البري الدولي للبضائع.

الباب الأول

دور التأمين في تعديل

مسؤولية الناقل البري المدني

للبيضائع



يقوم النقل البري الدولي للبضائع بدور هام في النهوض بالمجال الاقتصادي لمختلف الدول، فهو يمثل العمود الفقري والركيزة الأساسية لحركة تداول السلع والخدمات. لذلك تهتم التشريعات المقارنة والمعاهدات الدولية بتنظيمه وتطويره، عن طريق الاتفاق على وضع بنود تهدف إلى تحقيق المساواة في الحقوق والواجبات، فهو كسائر العقود الأخرى يترتب عدّة آثار من حقوق والتزامات على أطرافه الناقل والمرسل والمرسل إليه.

فالناقل البري الدولي للبضائع يمثل أهم أطراف عقد النقل، لأنّه في حال عدم تأديته التزاماته تنشأ مسؤوليته الموجبة لتعويض المتضرر، إلا إذا كان قد أمّن مسؤوليته فتقوم شركة التأمين مقامه بدفع التعويض اللازم للمتضرر من جراء خطئه أو خطأ أحد تابعيه.

فيعدّ عقد التأمين ضماناً يلجأ إليه الناقل في حال تحقّق مسؤوليته بشرط توفر مبدأ حسن النية لأنّ سوء نيته قد يحرمه من التغطية التأمينية. وقد يدفع عن نفسه المسؤولية إذا أثبت أحد الأسباب التي تعفيه من المسؤولية، سواء كانت بقوة القانون بتحقّق قوّة قاهرة أو بسبب خطأ المرسل أو المرسل إليه أو بسبب العيب الذاتي في البضائع محلّ النقل. كما يستطيع الناقل التّصلّ من مسؤوليته بالاتفاق مع المرسل في عقد النقل، والتي حصرها المشرّع في بعض الحالات.

لذلك تمّ تقسيم هذا الباب إلى فصلين تناول الأول منه دراسة الوضع القانوني للناقل المؤمن على مسؤوليته في إطار النقل البري الدولي للبضائع، أمّا الثاني فتطرّق إلى دراسة الإطار القانوني لمسؤولية الناقل البري الدولي للبضائع.

الفصل الأول : الوضع القانوني لعقد التأمين من مسؤولية

الناقل البري الدولي للبضائع

يعتبر عقد النقل البري الدولي للبضائع من العقود الرضائية الملزمة لجانين، فهو يرتب التزامات وحقوقاً لطرفيه الممثلين في شخص الناقل والمرسل. فيلتزم الناقل البري بنقل البضائع المتفق عليها والمحافظة عليها وتسليمها بحالة سليمة وكاملة في الوقت المحدد في العقد أو في الوقت المتفق عليه عرفاً، وذلك بالنسبة للمرسل أو المرسل إليه الذي يعتبر طرفاً ثالثاً ينشأ نتيجة لإبرام العقد، رغم أنه لم يكن حاضراً وقت انعقاده مقابل التزام أحدهما سواء المرسل أو المرسل إليه بدفع أجره النقل وكلّ المصاريف المتفق عليها للناقل، كما يلتزم بتدوين كلّ البيانات والمعلومات عن البضائع بذكر حالتها وعددها وأوزانها وكل مميزات خاصة إذا كانت من البضائع الخطرة أو من البضائع التي تحتاج عناية خاصة كنقل الحيوانات الحية والمجوهرات الثمينة والتحف الأثرية.

فأهمية الناقل كطرف في العقد تجعله مسؤولاً عن البضائع، لأنه في حال هلاكها أو تلفتها أو تأخير وصولها يسأل عن ذلك ما يرتب عليه إما الاعتراف بالمسؤولية ودفع التعويض المناسب لقيمة الضرر أو دفعه للمسؤولية بإثبات السبب الأجنبي المتمثل في القوة القاهرة أو خطأ المرسل أو المرسل إليه أو بسبب طبيعة البضائع. ولكن متى ثبتت مسؤوليته خوّل القانون حقّ التعاقد للتأمين على مسؤوليته، بحيث تحل شركة التأمين محلّه لدفع التعويض المستحق عن الخطر المؤمن عليه، مقابل التزامه بدفع القسط المتفق عليه في العقد .

لذلك تمّ التعرّض في هذا الفصل إلى مفهوم عقد التأمين من المسؤولية وإلى المركز الذي يحتله الناقل المؤمن على مسؤوليته في عقد النقل البري الدولي للبضائع (مبحث أول)، وإلى الالتزامات المتبادلة بين الطرفين في عقد النقل البري الدولي للبضائع (المبحث الثاني).

المبحث الأول: المركز القانوني للناقل المؤمن على مسؤوليته في عقد النقل البري الدولي للبضائع.

يعدّ الناقل من أهمّ الأطراف في عقد النقل البري الدولي للبضائع، فهو من يقوم بعملية نقل البضائع وإيصالها لأصحاب الحق عليها بحالة سليمة وكاملة وفي الميعاد المحدد في العقد، وذلك بالمحافظة عليها وصيانتها إلى غاية تسليمها في مكان الوصول باعتباره ناقلاً محترفاً.

فإذا ما تضررت هذه البضائع سواء بهلاكها أو بتلفها أو التأخير في وصولها خلال فترة النقل اعتبر الناقل مسؤولاً ما يترتب عليه دفع التعويض المقدر بحجم الضرر الذي أصاب البضائع المنقولة إلا إذا أثبت تدخل السبب الأجنبي في إحداث الضرر.

ورغم أنّ عقد النقل رضائي إلا أنّ ذلك لا ينفي عنه صفة عقود الإذعان، حيث خولت العديد من الحقوق لصالح الناقلين، إذ لا يسع المرسلين للبضائع إلا الرضوخ لأوامر وشروط الناقلين وإن كانت تعسفية. ولكن متى ثبتت مسؤوليته يلجأ الناقل لشركة التأمين التي يكون قد تعاقد معها، لتغطية كل المخاطر التي تواجهه أثناء عملية نقله للبضائع، فتحل شركة التأمين محلّه وتقوم بدفع كلّ التعويضات المستحقة للمتضرر جزاء عقد النقل.

لذلك سنتعرض في هذا المبحث لمفهوم عقد التأمين من المسؤولية بالتطرق لأهمّ مبادئه، وخصائصه (مطلب أول)، ثم إلى العلاقات القانونية للناقل البري الدولي للبضائع سواء مع المرسل أو المرسل إليه أو الوكيل بالعمولة للنقل، والطبيعة القانونية لمستند النقل الذي يصدره الناقل ومدى حجيته للإثبات في عقد النقل (مطلب ثان).

المطلب الأول: مفهوم عقد التأمين من المسؤولية

يحقّق عقد التأمين عدّة مزايا خاصّة في موضوع المسؤولية، فقد كان له أثر كبير في خروج التأمين من مجاله المحدود كفكرة تعاونية إلى نطاق أوسع من خلال تنظيم تشريعي يتّفق مع تنوّع مجالاته. فالتّطور التكنولوجي والتّقني ساهم في ظهور طائفة من الأخطار الجديدة الماسّة بالذمّة المالية للأشخاص، بسبب قيام مسؤوليتهم المدنية في مواجهة الغير.

فالتأمين يتمّ عادة عندما يخشى شخص ما من خطر معيّن يتهدّده، لذلك ظهر التأمين من المسؤولية باعتباره الوسيلة المثلى لتعويض الشّخص عمّا يصيب ذمّته المالية من ضرر بسبب رجوع الغير إليه بالتعويض¹. لذلك اهتمّت هذه الدّراسة بتأمين مسؤولية ناقل البضائع بطريق البرّ المضمونة من طرف شركة التأمين التي تقوم بتغطية كلّ المخاطر التي تواجهه أثناء تأدية وظيفته والتمثّلة في التزامه إيصال البضائع محل النقل بحالة سليمة وكاملة في الميعاد المعين في عقد النقل.

فالتأمين من المسؤولية صورة من صور التأمين على الأضرار، الهدف إلى حماية المؤمن له من الأضرار التي تلحقه من جراء مسؤوليته قبل الغير، أي بسبب عدم وفاءه بالالتزام الملقى على عاتقه الناتج عن عقد النّقل²، يضمن المؤمن من خلال هذا النوع من التأمين الإجمالي تغطية التبعية المالية للمسؤولية المدنية للمؤمن له بسبب الأضرار والخسائر التي تلحق بالغير.

فالضرر المؤمن في هذه الحالة لا يصيب المال مباشرة بل هو تغطية لدين ينشأ في ذمة المؤمن له، لذلك يوصف التأمين من المسؤولية بأنه تأمين دين³، وتسري عليه نفس قواعد التأمين من الأضرار بوجه عام، وإن كان يتميّز عن التأمين على الأشياء، فهو لا يقتصر على وضع المؤمن اتجاه المؤمن له بل يضع إلى جانبها شخصا ثالثا هو المضرور، فهذا الشكل من التأمين على المسؤولية يكون بطريقتين:

¹ - موسى جميل النعمات، النظرية العامة للتأمين من المسؤولية المدنية مع استعراض لنصوص تشريعات التأمين الإجمالي من المسؤولية الناجمة عن استعمال مركبات في كلّ من التشريع الأردني المصري والإنجليزي (دراسة مقارنة)، الطبعة 01، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2006، ص 50.

² - عبد الرزاق بن خروف، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري، الطبعة 02، دار ابن بطوطة للنشر والتوزيع، الأردن، 1998، ص 200.

³ - راشد راشد، التأمينات البرية الخاصة في ضوء قانون التأمينات الجزائري المؤرخ في 09-08-1996، ديوان المطبوعات الجامعية، 1992، ص 14-15.

- ❖ إما أن يرجع المضرور على المؤمن له، فيستوجب ذلك أن يرجع المؤمن له على المؤمن.
- ❖ أو أن يرجع المضرور مباشرة على المؤمن بطريق الدعوى المباشرة¹.

يستطيع الناقل البري أن يؤمن على مسؤوليته بإبرامه عقد التأمين مع شركة التأمين، بأن يلتزم بدفع الأقساط المتفق عليها مقابل أن تحل محله في حالة حدوث الضرر وتقوم بدفع التعويض المستحق للمتضرر من جراء عقد النقل، وشريطة توافر حسن النية وعدم ارتكابه للخطأ الجسيم أو العمدي، إذ أن حسن النية يعتبر من أهم المبادئ التي يقوم عليها التأمين. لذلك سنعرض في هذا المطلب لتعريف عقد التأمين من المسؤولية (فرع أول) ثم للطبيعة القانونية لعقد التأمين من المسؤولية (فرع ثاني).

الفرع الأول: تعريف عقد التأمين من المسؤولية

يعدّ التأمين من المسؤولية عقداً يؤمن بموجبه المؤمن الأضرار التي تلحق المؤمن له جرّاء رجوع الغير عليه مطالباً بالتعويض عن الآثار التي سببها مسؤوليته². وقد اختلف الفقه في تعريفه فقد عرفه اتجاه بأنه: "نظام لتجنب الخسائر الناجمة عن الحوادث بمقتضاه يقبل طرف يسمى المؤمن أن تنتقل إليه تبعة الخسائر المترتبة في ذمة شخص آخر يسمى المؤمن له"³، غير أن هذا التعريف تعرض للنقد كالاتي:

- ✓ لم يتطرق للجانب القانوني بل اكتفى بالجانب التنظيمي.
- ✓ لم يبين التزام كل طرف ولا طبيعة الخطر المؤمن منه
- ✓ لم يحدد المقصود بالحوادث ولا الأساس القانوني للحصول على التعويض⁴.

في سياق متصل عرّف جانب من الفقه التأمين من المسؤولية بأنه عقد يتولى فيه تأمين المؤمن له أنه هو الآخر تعرّض للنقد لأنه أغفل جانب المسؤولية، بل إن الفقه الإنجليزي يؤكد على ضرورة ثبوت مسؤولية المؤمن له حتى يحرك التزام شركة التأمين بالضمان، وهو ما أدى بالفقه المصري إلى القول بأن عقد التأمين من المسؤولية هو عقد يهدف إلى ضمان المؤمن له ضد الرجوع الذي قد يتعرض له من جانب الغير بسبب ما أصابهم من ضرر يسأل عنه، فهو يستهدف تأمين المؤمن له ضد الديون التي قد تشغل

1 - عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء السابع، المجلد الثاني- عقود الغرر عقود المقامرة والزمان والمرتب مدى الحياة وعقد التأمين، منشورات الحلبي، بيروت، 2005، ص 1647.

2 - عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء السابع، المجلد الثاني (عقود الغرر)، دار النهضة العربية، القاهرة، 1964، ص 1641.

3 - لؤي ماجد ذيب أبو الهيجاء، التأمين ضد حوادث السيارات، دراسة مقارنة الأردن ومصر، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2005، ص 15.

4 - موسى جميل النعيمات، المرجع السابق، ص 50.

ذمته بسبب تحقق مسؤوليته¹.

وهناك تعريف آخر يقيمه بأنه عقد يضمن بموجبه المؤمن الأضرار التي تعود على المؤمن له من دعاوى الغير عليه بالمسؤولية²، وهذا النوع يمكن المؤمن من الرجوع بسبب ما تعرض له الناقل (المؤمن له) من قبل الغير (المرسل أو المرسل إليه) لما لحقه من ضرر نتيجة فعل المؤمن له أو فعل الأشخاص أو الأشياء التابعة له والمسؤول عنها، كهلاك البضائع نتيجة وجود بضائع أخرى في نفس المركبة لمرسل آخر قد تعاقد معه بموجب عقد نقل آخر أثرت عليها مما أدى إلى تضررها. كما تم تعريفه على أنه اتفاق لنقل وتشتيت تبعة المسؤولية، فإذا تحققت مسؤولية الشخص قبل الغير ثم رجع إليه هذا الغير بالتعويض، فإن شركة التأمين تقوم بدفع التعويض للمضرور بدلا من قيام المؤمن له بذلك لقاء ما يدفعه لها المؤمن له من أقساط³.

الملاحظ من كل هذه التعريفات أن عقد التأمين من المسؤولية اتفاق بين المؤمن (شركة التأمين) والمؤمن له، على أن تقوم شركة التأمين محل المؤمن له متى ثبتت مسؤوليته وتحقق الخطر المؤمن عليه، بتعويض المتضرر مقابل التزام المؤمن له بدفع القسط المتفق عليه⁴.

وفي موضوعنا هذا وفي حالة تحقق مسؤولية الناقل البري الدولي للبضائع سواء بتلف البضائع محل النقل أو هلاكها الكلي أو الجزئي أو التأخير في وصولها ما يفوت فرص الربح على صاحبها، تدفع شركة التأمين تعويضا للمتضرر وتبرئ الذمة المالية للناقل، مقابل التزام هذا الأخير بدفع كل الأقساط المتفق على دفعها لشركة التأمين لضمان التغطية التأمينية⁵.

الهدف من التأمين على المسؤولية ليس إصلاح الضرر الذي لحق بالغير، ولكن جبر الضرر الذي لحق بالذمة المالية للمؤمن له نتيجة تعويض الغير عما أصابه من ضرر بسببه، فهو يوصف بالتأمين من الديون أي أن المؤمن يقوم بتعويض الذمة المالية للمؤمن له وليس تعويض الغير عما أصابه من ضرر⁶.

1- موسى جميل النعمات، المرجع السابق، ص 52.

2- سعد واصف، "التأمين من المسؤولية"، دراسة في عقد النقل البري، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، مصر، 1958، ص 16.

3- عبد الرشيد مأمون، الوجيز في العقود المسماة عقد التأمين، الكتاب الثالث، دار النهضة العربية، القاهرة، ب س ن، ص 29.

4- محمود الكيلاني، الموسوعة التجارية والمصرفية، عقود التأمين من الناحية القانونية، المجلد السادس، الطبعة 03، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2012، ص 154.

5- عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص 254.

6- Yvonne Lambert-Faire et Laurent Leveneur, Droit des assurances, 13^e édition, Dalloz, France, 2001, p485.

كما يتصف هذا النوع من التأمين بالطابع التعويضي باعتباره أحد أقسام التأمين عن الأضرار، ومع ذلك قد يدون في الوثيقة نص على استحقاق مبلغ التأمين إذا تم الاتفاق عليه بين الطرفين بمجرد تحقق الخطر بصرف النظر عن وجود الضرر أو مقداره¹.

نص عليه المشرع الجزائري في المادة 56 من الأمر رقم 95-07 من قانون التأمينات على أن شركات التأمين تلتزم بضمان كل التبعات المالية المترتبة على مسؤولية المؤمن له والنااتجة عن الأضرار اللاحقة بالغير².

أولاً: خصائص عقد التأمين من المسؤولية

يتميز عقد التأمين من المسؤولية كغيره من عقود التأمين الأخرى سواء من حيث انعقاده باعتباره عقدا رضائياً، أو من حيث مضمونه باعتباره عقد احتمالي ومن عقود المعاوضة الملزمة لطرفيها³. ولعل من أهم خصائص التأمين من المسؤولية انه لا يقتصر على طرفين اثنين -المؤمن والمؤمن له- بل نراه يمتد إلى شخص ثالث وهو الذي لحق به الضرر، فالعلاقة قائمة بين المؤمن والمستأمن من جهة وبين المؤمن والمضروور من جهة أخرى⁴، وهنا يكون المؤمن هو شركة التأمين التي تعاقدت مع المؤمن له وهو الناقل، ليستفيد المضروور الذي كان قد تعاقد مع الناقل بموجب عقد النقل بسبب المسؤولية المترتبة على خطأ من الناقل أو أحد معاونيه.

1- عقد التأمين من المسؤولية هو عقد رضائي:

تقوم العلاقة التعاقدية في عقد التأمين من المسؤولية على رضا الطرفين بحيث يتم العقد بتلاقي الإيجاب والقبول، ويترتب على هذه الرضائية انعقاده بمجرد صدور القبول عن شركة التأمين طالما كان الموجب طالب التأمين. وبالتالي فإن الأصل أن يعتبر العقد منشأً حالماً تصدر شركة التأمين قبولها لتقديم الغطاء التأميني المطلوب من المدين (طالب التأمين) دون النظر إلى إفراغ هذا القبول في محرر مكتوب (وثيقة التأمين)، بل يكون بشكل شفوي يرسل إلى الموجب أو بشكل كتاب أو رسالة حتى قبل ان يدفع الموجب أي المؤمن له القسط الأول من أقساط التأمين، حيث يكون هذا القسط ديناً في ذمته يطالب به

1 - محمد حسن قاسم، المرجع السابق، ص55.

2 - المادة 56 من الأمر رقم 95-07 المتضمن قانون التأمينات: "يضمن المؤمن التبعات المالية المترتبة على مسؤولية المؤمن له المدنية بسبب الأضرار اللاحقة بالغير".

3 - عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص90.

4 - عبد الهادي السيد محمد تقي الحكيم، المرجع السابق، ص184.

المؤمن بالطرق القانونية¹.

2- عقد التأمين من المسؤولية عقد إذعان:

يستطيع المؤمن وضع مجموعة من الشروط يملئ بموجبها إرادته على المؤمن له، والذي يقتصر دوره على مجرد القبول بها أو رفضها، فرغم أن الفقه يؤكد هذه الصفة في عقود التأمين عموماً إلا أن وجود المنافسة في أعمال التأمين بين عدد كبير من المؤمنين، تبعد عن عقد التأمين هذا صفة الإذعان، حيث أنه اتجه جانب من الفقه على أن عقد التأمين من المسؤولية لا يعد من عقود الإذعان حتى وإن كانت شروطه مطبوعة وصاغها المؤمن لتخدم مصالحه².

3- عقد التأمين من العقود الاحتمالية:

يعتبر من العقود الاحتمالية لاستحالة تحديد ما يحصل من أخطار بالنسبة للمتعاقدين، فمتى وقع الخطر يلتزم المؤمن بدفع تعويض للغير الدائن عوض المؤمن له، مقابل ذلك يلتزم المؤمن له وهو الناقل بدفع الأقساط المتفق عليها للمؤمن حتى وإن لم يحصل الخطر المؤمن منه. فالخطر هو حالة تتضمن إمكانية وقوع خسارة³.

4- عقد التأمين من المسؤولية من عقود المعاوضة:

يلتزم المؤمن بتحمل الخطر المؤمن عليه مقابل الأقساط التي يدفعها المؤمن له، وبالمثل فإن المؤمن له يستطيع دفع عن نفسه المسؤولية أي تبرأ ذمته المالية، لأن شركة التأمين هي من تقوم بتعويض المتضرر في حال حدوث الضرر، وهو ما يوفر له الأمان والإطمئنان مقابل الأقساط التي دفعها للمؤمن⁴.

ثانياً: مبادئ عقد التأمين من المسؤولية

يقوم عقد التأمين من المسؤولية كغيره من العقود الأخرى على عدّة مبادئ قانونية أهمها مبدأ حسن النية ومبدأ المصلحة التأمينية ومبدأ التعويض.

1 - عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص 92.

2 - محمود الكيلاني، عقد التأمين من التاحية القانونية (النظرية العامة في التأمين - التأمين من المسؤولية - التأمين البحري - التأمين على الحياة)، الطبعة الأولى، جمعية عمال المطابع التعاونية، الأردن، 1999، ص 64.

3 - هارون نصر، التأمين في مواجهة الخطر، الطبعة الأولى، دار أمجد للنشر والتوزيع، الأردن، 2015، ص 12.

4 - عبد القادر العطير، نفس المرجع، ص 99.

1- مبدأ حسن النية:

يعدّ هذا المبدأ مسألة جوهرية في جميع العقود، غير أنّ قانون التأمين يتطلب مستوى مرتفعاً من الصدق والأمانة أكثر من المعتاد، فلا يجوز لأي طرف في العقد أن يحرف في البيانات الأساسية التي تهم الطرف الثاني¹. فحسن النية يهيمن على عقد التأمين من وقت إبرامه ويستمر إلى مرحلة تنفيذ العقد.

ففي مرحلة إبرام العقد يلتزم المؤمن له أن يقدم للمؤمن البيانات المتعلقة بالخطر المراد تغطيته ليحدد مدى قبوله تغطية الخطر كما يحدد القسط المناسب لذلك، ويحدد ذلك من خلال الفكرة التي كونها عن الخطر، وهذه الفكرة لا يستطيع المؤمن تكوينها بشكل دقيق إلا بتعاون من المؤمن له، وعند إخلال هذا الأخير بهذا الدور فإنه يستحق جزاء على ذلك². ولا تقتصر استمرارية هذا المبدأ على مرحلة إبرام العقد بل يمتد إلى مرحلة تنفيذ العقد، حيث يلتزم المؤمن له بإخطار المؤمن بكل المستجدات والظروف التي قد تؤدي إلى تقادم الخطر المؤمن منه.

والجدير بالذكر أن مبدأ حسن النية لا يقتصر على المؤمن له فحسب، بل يشمل كذلك المؤمن الذي عليه الالتزام بالصدق والأمانة، فلا يجوز لشركة التأمين أن تخبر طالبي التأمين بأية بيانات غير صحيحة لتغريهم على التعاقد معها³، فيجب أن يلتزم كلا الطرفين في عقد التأمين بمبدأ حسن النية حتى لا يكون هذا العقد محلاً للبطلان.

2- مبدأ المصلحة التأمينية:

يقصد بالمصلحة المنفعة التي تعود على المؤمن له من جراء عدم تحقق الخطر المؤمن منه وبقاء البضائع التي يكون المؤمن له مستأئناً عليها سليمة وكاملة، حيث لا يعود عليه صاحبها بطلب التعويض عنها باعتباره مديناً له، فالمصلحة حق أو رابطة تتعلق بموضوع عقد التأمين، حيث أن المؤمن له يصاب بخسارة مالية من الضرر والتلف الذي يلحق بالشيء المؤمن عليه بسبب رجوع الغير عليه⁴.

¹ -مرسلي عبلة، زروال معزوزة، "مبدأ حسن النية كآلية للتأمين على مسؤولية الناقل البري الدولي للبضائع"، المجلد 08، العدد 02، جلة الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عباس لغرور، خنشلة، الجزائر، 2021، ص356.

² - جاسم مجبل الماضي القعود، "أثر مبدأ حسن النية على أحكام عقد التأمين"، رسالة ماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة عمان العربية، الأردن، 2011، ص54.

³ -سولم سفيان، أسس ومبادئ التأمين، "محاضرات في قانون التأمين الجزائري"، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الشريف مساعديه، سوق أهراس، الجزائر، 2014-2015، ص26.

⁴ -عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص186.

ويشترط في المصلحة المؤمن منها أن تكون مصلحة اقتصادية ذات قيمة مالية للشيء المؤمن عليه، وأن تكون هذه المصلحة مشروعة غير مخالفة للنظام العام أو الآداب العامة¹، فالناقل البري الدولي المؤمن على مسؤوليته يجب أن يكون محل النقل بضائع مشروعة غير مخالفة للنظام العام كتنقل المخدرات أو الأشياء الممنوعة كتنقل بضائع مسروقة.

3- مبدأ الصفة التعويضية:

يقوم التأمين على الأضرار خلافا للتأمين على الأشخاص على خاصية التعويض، حيث يتقاضى الغير المتعاقد (المضرور) مع المؤمن له المبلغ المتفق عليه بحلول الضرر الذي كان قد آمن عليه هذا الأخير، وهو أساسه. فإذا قدر للضرر المحتمل أن لا يقع فلا يستحق المؤمن له مبلغ التعويض. وإذا وقع الضرر استحق المؤمن له المبلغ²، أي أنه إذا ما حصل ولم تضرر البضائع المنقولة من طرف المؤمن له فهنا يكون الناقل (المؤمن له) قد أدى ما عليه من التزامات ولا تترتب عليه أية مسؤولية، ولكن إذا حدث وتضرر البضائع سواء بهلاكها الجزئي أو الكلي أو تلفت وهو ما ينجر عليه قيام مسؤولية الناقل يستحق المتضرر التعويض، غير أنه لا يجب أن يزيد المبلغ عن حجم الضرر الواقع.

الفرع الثاني: الطبيعة القانونية لعقد التأمين من المسؤولية

يصنّف عقد التأمين من المسؤولية ضمن العقود الإلزامية، فالطبيعة القانونية تصبح أكثر صعوبة بالنسبة لعقد التأمين الإلزامي، لأن هذا العقد لم يعد وسيلة تهدف إلى تحقيق مصالح خاصة للأفراد وفق ما يقرّه المذهب الفردي ومبدأ سلطان الإرادة، وإنما أصبح وسيلة لتحقيق أهداف ومقاصد اجتماعية تهتم المجتمع بأسره، بحيث فرض المشرع هذا النوع من عقود التأمين في مجال التأمين من مسؤولية الناقل البري للبضائع وذلك من خلال المادة 166 من قانون التأمينات الجزائري، بحيث ألزم الناقلين العموميين البريين للبضائع باكتتاب عقد تأمين على مسؤوليتهم³.

وهذا على خلاف القانون الأردني الذي نص في القانون رقم 51 لسنة 2001 الخاص بقانون التأمين

1- عبد الهادي السيد محمد تقي الحكيم، المرجع السابق، ص 188.

2- عبد الهادي السيد تقي الحكيم، نفس المرجع، ص 187.

3- المادة 166 من قانون التأمينات: "... كما يجب على الناقلين العموميين للبضائع عن طريق البر أن يكتبوا تأميناً يغطي مسؤوليتهم المدنية تجاه الممتلكات التي ينقلونها". يبدو أن المشرع الجزائري عندما نص على إلزامية التأمين بالنسبة للناقلين العموميين، وكأنه يقول لنا بأن الناقلين الخواص هم غير مجبرين بإبرام عقد التأمين على مسؤوليتهم، لذلك نلاحظ أن القانون الجزائري لم يحدد لنا القواعد والآليات في حالة النقل البري الدولي خاصة وأن الاستثمار في هذا المجال يعد من بين المقومات والركائز للاقتصاد الوطني والدولي".

الإلزامي والذي استبعد المسؤولية التعاقدية الناجمة عن الضرر أو الخسارة التي تلحق ببضائع الغير المنقولة بواسطة مركبة المؤمن له مقابل أجر من مجال التأمين الإلزامي بنصه في المادة 12 فقرة د¹.

يؤدّي هذا الأمر إلى تدخل المشرع في العلاقة التعاقدية بين طرفي عقد التأمين، فأضحى وجود العقد وتحديد مضمونه وكيفية انقضاءه لا يتوقف على إرادة الطرفين فحسب بل على إرادة المشرع أيضاً. ذلك أنّ تدخل المشرع في عقد التأمين الإلزامي من أعباء المسؤولية خاصة على قدر من الأهمية، بتجريده من عيوب السبب والإرادة، لتعلق شخص ثالث به هو المضرور باعتباره مستفيداً من العلاقة التعاقدية بين المؤمن والمؤمن له².

فالتأمين من المسؤولية يؤكد المسؤولية ولا ينفىها³. فهو يختلف عن الإعفاء من المسؤولية التي تبرأ ذمة الناقل الذي يدفع عن نفسه المسؤولية سواء بقوة القانون أو بالاتفاق مع المرسل ماعدا حالتي الخطأ العمدي أو الجسيم منه، بينما التأمين يهدف لتعويض المتضرر من جراء خطأ الناقل متى ثبتت مسؤوليته، حيث تحلّ شركة التأمين محلّه لضمان كافة الأخطار المؤمن عليها⁴.

من ناحية أخرى يعتبر عقد التأمين من المسؤولية عقداً احتمالياً، يتوقف فيه الكسب أو الخسارة على أمر غير محقق الوقوع وقت إبرام العقد، في حين الإعفاء من المسؤولية ليس احتمالياً لأنّ كلا طرفيه قد حدد مركزه مسبقاً عند إبرام العقد، ويعلم المدين أنه قد أعفى نفسه من المسؤولية كما علم الدائن المضرور أنّه لن يستطيع الحصول على أي تعويض، لأنّه لا يستطيع ملاحقة المدين بدعوى المسؤولية فقد أعفاه مقدماً منها⁵، كحالة التأخير التي يمكن الاتفاق عليها للإعفاء من المسؤولية⁶.

في سياق متصل يختلف عقد التأمين من المسؤولية عن عقد الكفالة، التي هي عقد بمقتضاه يكفل

1 - لؤي ماجد أبو الهيجاء، المرجع السابق، ص 35.

2 - موسى جميل النعيمات، المرجع السابق، ص 74.

3 - عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء السابع، المجلد الثاني، المرجع السابق، ص 1643.

4 - عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص 255.

5 - "حيث أن التأمين من المسؤولية يختلف كلياً عن اتفاق الإعفاء من المسؤولية لأن لكل منهما مجاله ونطاقه الذي يمكن إعماله فيه، إضافة إلى أن لكل منهما مدها المؤثر، فالتأمين من المسؤولية لا يكون للمضرور فيه إلا ما يعادل ضرره في حدود مبلغ التأمين المبين في العقد، فإن تجاوز ضرره هذا الحد لم يكن له إلا ما يعادل مبلغ التأمين. في حين أن اتفاق الإعفاء من المسؤولية يتسع مدها ليشمل كافة الأضرار المتفق على الإعفاء منه المسؤولية المنشئة لها". موسى جميل النعيمات، نفس المرجع، ص 88.

6 - عبد الهادي السيد تقي الحكيم، المرجع السابق، ص 488.

شخص تنفيذ التزام بأن يتعهد للدائن أن يفي بهذا التزام إذا لم يفي به المدين نفسه¹. فرغم أنه يشبهه حيث يضمن الكفيل للمكفول له الوفاء بدينه إلا أن هناك اختلافا جوهريا بين عقد الكفالة وعقد التأمين من المسؤولية، فعقد الكفالة قد يكون عقدا تبرعيا وقد يكون عقد معاوضة، أي قد يكون ملزما لطرف واحد وقد يكون ملزما لطرفين اثنين، بينما عقد التأمين من المسؤولية لا يمكن اعتباره عقدا تبرعيا، بل عقد معاوضة هدفه تجاري أي تحقيق الربح².

كذلك في عقد الكفالة تبرأ ذمة الكفيل بمجرد براءة ذمة المدين، كما يستطيع الكفيل إذا وفى بالدين المكفول به أن يرجع على المدين بما أداه عنه، بينما في التأمين من المسؤولية لا يمكن للمؤمن الرجوع على المؤمن له بما دفعه للمضور من تعويض بشرط أن لا يتجاوز قيمة التعويض مبلغ التأمين المتفق عليه في العقد³.

يختلف كذلك عقد التأمين من المسؤولية عن الاشتراط لمصلحة الغير الذي يقصد به التزام أحد طرفي العقد وهو المتعهد بأن يؤدي مباشرة لشخص أجنبي عن العقد وهو المنتفع أداء معيناً اشترطه لصالحه طرفاً آخر وهو المشتراط. أما التأمين من المسؤولية فالأصل فيه أنه ليس للمضور حق مباشر في مواجهة المؤمن، فهو لا يعتبر بمثابة المستفيد من عقد التأمين بل أن المؤمن له هو المؤمن له هو المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه⁴.

كما أن الاشتراط لمصلحة الغير لا يقوم إلا إذا كان المتعاقدان قد قصدا بالفعل إنشاء حق مباشر لمصلحة الغير على نحو واضح لا لبس فيه، أمّا التأمين من المسؤولية فالأصل فيه أن المؤمن يتعاقد لمصلحته لا لمصلحة الغير المضور، ويقصد بذلك الحصول على مبلغ التعويض في حال تحقق مسؤوليته اتجاه المضور والتزامه قبله بالتعويض، كما أن المؤمن عندما يتعاقد مع المؤمن له يقصد بذلك تعويض هذا الأخير من الضرر الذي لحقه من جراء تحقق مسؤوليته اتجاه المضور لا تعويض المضور ذاته⁵.

1- المادة 772 من القانون المدني المصري رقم 113 لسنة 1948 عرفت الكفالة على أنها: "الكفالة عقد بمقتضاه يكفل شخص تنفيذ التزام بأن يتعهد للدائن بأن يفي بهذا الالتزام إذا لم يف به المدين نفسه".

2- نزيه محمد صادق المهدي، عقد التأمين (مع أحدث التطبيقات المعاصرة للتأمين من الناحيتين القانونية والفنية)، دار النهضة العربية، القاهرة، 1996، ص 85.

3- موسى جميل النعيمات، المرجع السابق، ص 98.

4- بهاء الدين مسعود سعيد خويرة، "الأثار المترتبة على عقد التأمين من المسؤولية المدنية (دراسة مقارنة)"، رسالة ماجستير في برنامج القانون الخاص بكلية الدراسات العليا، جامعة النجاح الوطنية في نابلس، فلسطين، 2008، ص 13.

5- مصطفى محمد الجمال، التأمين الخاص وفقا لأحكام القانون المدني المصري، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، مصر، ص 313.

فالملاحظ أن عقد التأمين من المسؤولية هو عقد تأمين من الأضرار التي قد تتعرض للناقل وتقييم مسؤوليته، وتأمين من المديونية، أي أنه آلية لإبراء ذمة الناقل المدين للمتضرر من جراء عقد النقل.

الفرع الثالث: وثيقة التأمين من المسؤولية

تصدر وثيقة التأمين عادة بعد أن يتم الاتفاق على العملية التأمينية، وهي التي تثبت العقد بين الطرفين والتراضي بينهما.

أولاً: تعريف وثيقة التأمين من المسؤولية

وثيقة التأمين هي المحرر المثبت لعقد التأمين، فهي الوثيقة النهائية التي يحررها المؤمن والتي تثبت وجود، ويطلق عليها باللغة الفرنسية police المتأصلة في الكلمة اللاتينية polliceri والتي معناها باللغة الفرنسية promettre ومعناها كلمة تعهد، ويستعمل الشراح العرب عبارة البوليصية بتعريب الكلمة الفرنسية police للدلالة على وثيقة التأمين، وتعتبر هذه الأخيرة من أهم الأشكال التي يبرم بها العقد وجرى التعامل بمقتضاها بين شركات التأمين والمؤمنين¹.

وثيقة تأمين المسؤولية إهي الوثيقة التي تغطي التعويضات التي سيتم دفعها عندما يتعرض المؤمن له لمساءلة قانونية نتيجة خطأ ارتكبه أدى إلى إلحاق الضرر بالغير، وهذا الضرر هو من الأضرار التي تلحق بممتلكات الغير، كما تغطي هذه الوثيقة مصاريف الدعاوى القضائية التي يتكبدها المؤمن له في سبيل الدفاع في الدعاوى التي تقام ضده بشأن المسؤولية التي تترتب على شركة التأمين دفعها نتيجة الإضرار بالغير².

ثانياً: بيانات وثيقة التأمين من المسؤولية

تشتمل وثيقة التأمين على نوعين من الشروط أولها الشروط العامة وهي شروط مطبوعة تضعها شركة التأمين سلفاً ولا تختلف من شخص لآخر، وأخرى شروط خاصة وهي البيانات والمعلومات المتعلقة بوثيقة التأمين باعتبارها عقداً أبرم مع مؤمن له، حيث تختلف هذه الشروط من عقد لآخر. وتتعلق بمعلومات خاصة بالمؤمن له أو المستفيد. وإذا تعارضت الشروط العامة مع الشروط الخاصة فالعبرة تكون بالشروط

¹ - مريم عمارة، المرجع السابق، ص 69.

² - أحمد عبد الحميد أمين، دور التأمين من المسؤولية في تفادي آثار مسؤولية منظمي الأنشطة الرياضية، جامعة الرقازيق، مصر، 2015، ص 1343.

الخاصة باعتبارها تعديلا لهذه الشروط أو نسخا للحكم المخالف فيها¹.

يتم إعداد وثيقة التأمين غالبا على شكل نموذج تكون البيانات فيه مطبوعة تشمل كافة البيانات الواردة في المادة 07 من قانون التأمينات، وهي الأكثر استعمالا في الواقع بين شركات التأمين والمؤمن لهم وهي تتضمن المعلومات التالية:

- 1/ تحديد أطراف العقد والبيانات الخاصة بهوية كل طرف والمقر الرئيسي لتأدية نشاط شركات التأمين.
- 2/ الأخطار المؤمن عليها حيث يتم تحديد طبيعتها بدقة ونوع كل خطر على حدا، وذلك بتحديد نوع البضائع من حيث أنها جافة أو سائلة وكذلك عددها وقيمتها، وغير ذلك من المعلومات الخاصة بالبضائع وكذلك تحديد أوصاف وسيلة النقل .
- 3/ تحديد القسط وتبيان مقداره وكيفيات تسديده (حسب اتفاق الأطراف) وذكر الجهة المكلفة بتحصيل القسط على مستوى شركة التأمين.
- 4/ تحديد مبلغ الضمان: وهو المبلغ التعويضي الذي يلتزم المؤمن بدفعه للمؤمن له عند تحقق الخطر، وفي الحقيقة أن هذا المبلغ لا يمكن تحديده بدقة لأنه مرهون بجسامة الكارثة ومدى تفاقمها، لذلك في الغالب يتم ذكر الحد الأقصى للمبلغ الذي تلتزم به شركة التأمين².
- 5/ ذكر تاريخ سريان العقد، إذ يبدأ سريانه من يوم تحريره أو من يوم توقيعه على الوثيقة، وفي كل الأحوال يجب تحديد سريان هذا التاريخ باليوم والشهر والسنة والساعة، ولا يكون المؤمن مسؤولا إلا من هذا التاريخ عن تعويض الأضرار³. وتكمن أهمية تحديد لحظة نفاذ العقد بالساعة على هذا النحو في درء المنازعات العملية التي تنشأ عند الاختلاف في تحديد وقت بدء سريان العقد بين طرفيه⁴.

ثالثا: دور وثيقة التأمين من المسؤولية

لقد اختلفت آراء الفقهاء حول وظيفة وثيقة التأمين ومدى كونها وسيلة لإثبات العقد أو كونها شرطا

1 - غازي أحمد خالد أبو عرابي، أحكام التأمين (دراسة مقارنة)، الطبعة الأولى، دار وائل للنشر، الأردن، 2011، ص 278.

2 - المادة 07 من الأمر 95-07 المتعلق بقانون التأمينات الجزائري: "يجرّ عقد التأمين كتابيا وبحروف واضحة و ينبغي أن يحتوي إجباريا، زيادة على توقيع الأطراف المكتسبين، على البيانات التالية:

-/ اسم كل من الطرفين المتعاقدين وعنوانهما. -/ الشيء أو الشخص المؤمن عليه. -/ طبيعة المخاطر المضمونة. -/ تاريخ الإكتتاب.

-/ تاريخ سريان العقد ومدّته. -/ مبلغ الضمان. -/ مبلغ قسط أو اشتراك التأمين".

3 - حميدة جميلة، المرجع السابق، ص.ص 57-58.

4 - غازي أحمد خالد أبو عرابي، نفس المرجع، ص 279.

جوهريا لانعقاده. إلا أنّ الرّأي الرّاجح يميل إلى كونه عقدا رضائيا، حيث لا تشترط وثيقة التأمين إلا لإثبات العقد، فبعد قبول المؤمن الإيجاب البات الموجه إليه من المؤمن له وبعد وصول لهذا الأخير يصبح عقد التأمين تامّا ملزما لكل الطرفين. وقد اشترط المشرع الجزائري لإبرام عقد التأمين أن يكون مكتوبا، ولكن دون أن يحدّد إذا كانت الكتابة في شكل محرّر عرفي أو رسمي، ولا الوسيلة والصيغة واللغة التي يكتب بها هذا العقد العائدة للاتفاق¹.

المشرع الفرنسي الذي نص كذلك على وجوب كتابة عقد التأمين وذلك من أجل الإثبات لا للإنعقاد، حيث لا يجوز إثباته بالبيّنة ولا بد من إفراغه في ورقة مكتوبة أو أية وسيلة بهذه الصفة كالرسائل المتبادلة بين المؤمن والمؤمن له². أما عن القانون المدني المصري فلم ينص على وجوب إثبات عقد التأمين بالكتابة، وبالتالي إثباته تحكمه القواعد العامة، بحيث يجوز الاستعانة بالبيّنة إذا لم تزد قيمته على مائة جنيه، وما يزيد يكون بالكتابة³. ويقوم العقد الالكتروني في مجال التأمين على نفس المبادئ التي يقوم عليها العقد التقليدي مع استبدال الوسائل الخاصة في الإثبات⁴.

المطلب الثاني: العلاقات القانونية للناقل البري الدولي للبضائع

يضمّ عقد النقل البري للبضائع طرفين رئيسيين هما الناقل الذي يقوم بنقل البضائع وإيصالها إلى المكان المتفق عليه، والمرسل وهو صاحب الحق على البضائع محل عقد النقل، فهو يقوم بإرسالها سواء لنفسه أو لصالح شخص آخر يسمى المرسل إليه.

يستطيع الناقل أو المرسل أن يوكل شخصا آخر يسمّى الوكيل بالعمولة للنقل فيقوم بواجبات والتزامات كل من الناقل أو المرسل، مقابل عمولة يتلقاها من موكله سواء الناقل أو المرسل. لذلك سنتعرف على الناقل (فرع أول) وعن علاقته بالأطراف الأخرى الذين قد يتعامل معهم (فرع ثان).

الفرع الأول: تعريف الناقل البري الدولي للبضائع

نظرا للمكانة الهامة التي يحتلها الناقل في عقد النقل البري الدولي للبضائع، فقد خص بتعريف من طرف العديد من الاتفاقيات الدولية وكذا التشريعات المقارنة، فهو كلّ شخص يتعهد بنقل البضائع أو

¹ - مريم عمارة، المرجع السابق، ص 72.

² - Bicard et Bisson, Les assurances terrestres, T1. Le contra d'assurances, Paris, L.G.D.J, 1982, p86.

³ - محمد حسن قاسم، المرجع السابق، ص 115.

⁴ - عبد الرزاق بن خروف، المرجع السابق، ص 120.

الأشخاص من مكان إلى آخر لقاء أجر، ويسمى ملتزم النقل بحيث فيكون إما شخصا طبيعيا أو هيئة معنوية، كما يشترط الترخيص من أجل مزاولة مهنة النقل¹. وقد اشترط المشرع الجزائري على إلزامية حصول الناقل على شهادة الكفاءة المهنية من أجل مزاولة مهنة الناقل بالإضافة إلى الترخيص الممنوح من مديرية النقل التابعة لمحل إقامة الناقل أو محل إقامة مركز الشركة².

وقد عرف المشرع الجزائري الناقل على أنه كل شخص طبيعي أو معنوي مرخص له للقيام بنشاطات النقل³، والمشرع الجزائري قد أشار إلى أن النقل الدولي للخدمة الطرفية يتم بوسائل نقل ملائمة مع احترام الشروط التشريعية والتنظيمية المعمول بها في البلد المستقبل ومرة أخرى أشار المشرع الجزائري إلى أنه سيصدر قرار وزاري ينظم هذه المسائل والذي لم يصدر إلى الآن⁴.

وقد تعرضت عدة اتفاقيات دولية لتعريف الناقل سواء الثنائية أو المتعددة الأطراف، ومن أهمها الاتفاقيات الثنائية التي أبرمتها الجزائر مع العديد من الدول منها فرنسا وإيطاليا ومصر وسوريا، وبعض الاتفاقيات المتعددة الأطراف منها اتفاقية النقل الدولي البري عبر السكك الحديدية لسنة 1890 وأهم تعديلاتها سنة 1999 واتفاقية روتردام 2008 والاتفاقية العربية لتنظيم النقل البري 2012.

أولاً: تعريف الناقل وفقا للاتفاقيات الثنائية الخاصة بالنقل البري الدولي

عقدت الجزائر اتفاقيات دولية ثنائية مع عدة دول أوروبية وعربية وأفريقية من أجل التعاون في مجال النقل البري للبضائع والأشخاص. فنجد الاتفاقية بين الجزائر والحكومة الفرنسية التي صدرت بموجب المرسوم الرئاسي رقم 04-435 المؤرخ في 29 ديسمبر 2004، المتعلقة بالنقل الدولي على الطرق والعبور للمسافرين والبضائع الموقعة بباريس في 27 يناير سنة 2004، الصادرة في الجريدة الرسمية عدد 01 المؤرخ

¹ - محمود محمد عبانة، أحكام عقد النقل البري-البحري-النقل البري - النقل الجوي دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية والاتفاقيات الدولية والاجتهادات القضائية، الطبعة 01، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، ص 233.

² - المرسوم رقم 17-331 المؤرخ في 30 جويلية 2017، ج ر العدد 68 المؤرخة في 28 نوفمبر 2017، المتعلق بشروط منح الرخص المعدل للمرسوم 04-415 المؤرخ بتاريخ 20 ديسمبر 2004 المحدد لشروط تسليم رخصة ممارسة نشاطات نقل الأشخاص والبضائع.

³ - المرسوم 67-167 المؤرخ بتاريخ 22 جويلية 1967، ج ر العدد 36 المؤرخة في 04 جويلية 1967 المتعلق بتنظيم النقل البري، المرسوم 01-13 المؤرخ بتاريخ 07 أوت 2001، ج ر العدد 14 المؤرخ في 08 أوت 2001 المتضمن توجيه النقل البري، المرسوم 04-415 المؤرخ بتاريخ 20 ديسمبر 2004، ج ر العدد 82 المؤرخ في 22 ديسمبر 2004.

⁴ - براسي محمد، "الأحكام المنظمة لرخصة النقل البري في القانون الجزائري"، مجلة القانون العام الجزائري والمقارن، المجلد الرابع، العدد الأول، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجليلي اليابس، سيدي بلعباس، 2018، ص 48.

في 02 يناير 2005، حيث عرفت الناقل في المادة 01 فقرة (أ) على أنه: "كل شخص طبيعي أو معنوي مرخص له سواء بالجمهورية الديمقراطية الشعبية، أو الجمهورية الفرنسية بالقيام بنقل المسافرين أو البضائع طبقا لشروط الدخول إلى السوق المحددة في التشريع الوطني لبديهما¹."

معظم الاتفاقيات الثنائية التي أبرمتها الجزائر سواء مع الدول الأوروبية أو الدول العربية أو الأفريقية قد اتفقت على تعريف الناقل على انه الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يقوم بعملية نقل للأشخاص أو للبضائع، من دولة الجزائر إلى دولة ما من هذه الدول المتعاقدة بشرط حصوله على ترخيص من الوزارة المعنية المتمثلة في وزارة النقل².

¹ - "من الاتفاقيات الثنائية التي أبرمتها الجزائر مع بعض الدول الأوروبية نجد الاتفاق المبرم بين الجمهورية الجزائرية وحكومة مملكة بلجيكا المتعلق بالنقل الدولي عبر الطرقات وعبور المسافرين والبضائع، والبروتوكول الملحق به الموقعين ببروكسل يوم 29 مارس 1994، جريدة الرسمية عدد 65 المؤرخ في 5 أكتوبر 1997، والتي انعقدت بموجب المرسوم الرئاسي رقم 97-374 المؤرخ في 30 سبتمبر 1997، وعرفت الناقل في المادة 02 الفقرة 02 على أنه: الناقل كل شخص طبيعي أو معنوي جزائري أو بلجيكي مرخص له بممارسة نقل المسافرين أو البضائع عبر الطرقات طبقا للأحكام القانونية والتنظيمية السارية المفعول في بلده والذي يمارس هذا النشاط في إحدى الدولتين المتعاقدين. / المرسوم الرئاسي رقم 04-129 المؤرخ في 19 أبريل 2004 التصديق على اتفاقية النقل الدولي عبر الطرقات وعبور الركاب والبضائع بين الحكومة الجزائرية الديمقراطية ومملكة إسبانيا الموقع بمدريد في 07 أكتوبر 2002، الجريدة الرسمية عدد 27 المؤرخ في 28 أبريل 2004 والتي عرفت الناقل في المادة 01 الفقرة الأولى: كل شخص طبيعي أو اعتباري رخص له بالقيام بالنقل الدولي للمسافرين أو للبضائع على الطرقات طبقا للقوانين والأنظمة المعمول بها سواء في الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية أو في مملكة إسبانيا. / المرسوم الرئاسي رقم 01-367 المؤرخ في 13 نوفمبر 2001 المتضمن التصديق على الاتفاق بين الحكومة الجزائرية وحكومة الجمهورية الإيطالية المتعلق بالنقل البري الدولي على الطرقات للمسافرين والبضائع والعبور الموقع في الجزائر في 24 أكتوبر 2000، الصادر في الجريدة الرسمية العدد 69 المؤرخ في 18 نوفمبر 2001، إذ عرفت الناقل ضمن المادة 02 الفقرة الأولى على أنه: كل شخص طبيعي أو معنوي مرخص له بالقيام بنقل المسافرين أو البضائع طبقا للأحكام القانونية السارية المفعول في بلده.

/ المرسوم الرئاسي رقم 05-77 المؤرخ في 26 فبراير 2005 المتضمن التصديق على الاتفاق بين الحكومة الجزائرية والمجلس الفيدرالي السويسري المتعلق بالنقل الدولي عبر الطرقات للأشخاص والبضائع الموقع بالجزائر في 23 يونيو 2004، الجريدة الرسمية عدد 15 الصادرة في 27 فبراير 2005 وقد عرفت الناقل في المادة 01/02 على أنه: كل شخص طبيعي أو معنوي يحق له سواء في الجزائر أو في سويسرا ممارسة نقل الأشخاص أو نقل البضائع عبر الطرقات وفقا للأحكام القانونية السارية المفعول في بلده."

² - "كما كان للجزائر عدة اتفاقات مع بعض الدول العربية ومنها مصر العربية بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96-167 المؤرخ في 13 ماي 1996 المتضمن التصديق على اتفاقية النقل البري الدولي عبر الطرقات وعبور الركاب والبضائع بين الجزائر ومصر الموقع بالجزائر بتاريخ 23 أكتوبر 1995، الجريدة الرسمية عدد 30 ل 15 ماي 1996، وهي عرفت الناقل في المادة 03/01: فهو كل شخص طبيعي أو اعتباري جزائري أو مصري مسجل لدى أحد الطرفين ومرخص له بموجب التشريعات والنظم السارية المفعول في بلاده على النقل البري في الطرقات للركاب أو البضائع، وهي عرفت كذلك الترخيص المسبق ضمن المادة 01 من نفس المرسوم الرئاسي على أنه: هو التصريح الصادر من الجهة المختصة التي يحددها كل من الطرفين بالسماح لوسائط النقل موضوع هذه الاتفاقية بالدخول إلى البلد الآخر.

وكان للجزائر كذلك عدة اتفاقات مع بعض الدول الإفريقية منها الاتفاق حول النقل الدولي على الطرق والعبور للركاب والبضائع بين الحكومة الجزائرية وحكومة جمهورية نيجيريا الاتحادية الموقع بأبوجا في 07 أكتوبر 2004 التي جاءت بموجب المرسوم الرئاسي رقم 05-226 المؤرخ في 13 يونيو 2005 ج.ر. عدد 44 ل 26 يونيو 2005، وقد عرفت الناقل المادة 02/01 من هذا المرسوم على أنه: كل شخص طبيعي أو معنوي مسجل في أي من بلدي الطرفين ومرخص له بممارسة النقل المنتظم (للركاب أو البضائع) على الطرق بموجب القوانين والتنظيمات السارية في بلديهما. يتضح من هذه التعريفات أنه حتى يستطيع الناقل ممارسة مهنة النقل فلا بد من حصوله على تصريح من الجهة المعنية بذلك وهي غالبا ما تكون مديرية النقل الواقعة في محل مسكن الناقل."

ثانيا: تعريف الناقل وفقا للاتفاقيات المتعددة الأطراف الخاصة بالنقل البري الدولي

تعرضت عدة اتفاقيات دولية خاصة بالنقل البري لتعريف الناقل، الذي يعتبر محور العلاقات القانونية في عقد النقل البري الدولي ومنها:

1- اتفاقية تنظيم النقل بالعبور¹:

عرفت الناقل في المادة 01 بند 12 بقولها: "الشخص المجاز له من الجمارك بالقيام بمهام النقل".

2- اتفاقية بين دول اتحاد المغرب العربي الخاصة بالنقل البري للمسافرين والبضائع والعبور عام 1990:

عرفت الناقل في المادة 02 الفقرة الثانية على أنه: "هو شخص طبيعي أو شخص معنوي من إحدى الدول الأعضاء في اتحاد المغرب العربي معتمد للقيام بالنقل البري للبضائع طبقا للأحكام القانونية والتنظيمية السارية المعمول بها في بلده"².

3- بروتوكول تعديل اتفاقية النقل بالسكك الحديدية cotif-cim لسنة 1999³:

عرفت الناقل في المادة 03 الفقرة أ بقولها: "يعني الناقل التعاقد الذي أبرم معه المرسل عقد النقل وفقا لهذه القواعد الموحدة أو ناقل لاحق يكون مسؤولا على أساس هذا العقد"، كما أضافت تعريفا للناقل البديل ضمن نفس المادة التي سبق ذكرها في الفقرة ب: "يعني الناقل البديل الناقل الذي لم يبرم عقد النقل مع المرسل ولكن عهد إليه في الفقرة أ بتنفيذ النقل بالسكك الحديدية كليا أو جزئيا".

1 - "قد تم إعداد هذه الاتفاقية سنة 1977 حيث وقعت عليها كافة دول جامعة الدول العربية، وهي تهدف إلى إتاحة نقل البضائع والأمتعة الشخصية ووحدات النقل على الطرق أو السكك الحديدية للدول العربية، وهي تتضمن خمسا وأربعين مادة في اثني عشر فصلا تحدد التعاريف والتسميات المختلفة ونطاق تطبيق الاتفاقية وبعض الأحكام الخاصة فيها، والشروط الفنية المطبقة على وحدات النقل والأغطية والأربطة والأختام الجمركية والمخالفات والإجراءات الرسمية في مكاتب التحميل والانطلاق وفي مكاتب العبور والمقصد". فريق من خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية، الاتفاقيات الدولية والإقليمية للنقل البري ودورها في تذليل معوقات التجارة العربية البينية، منشورات المنظمة العربية للتنمية الإدارية، مصر، 2003، ص28.

2 - "انضمت إلى هذه الاتفاقية جميع دول اتحاد المغرب العربي الخمس وهي: الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، المملكة المغربية، الجمهورية التونسية، الجماهيرية الليبية، الجمهورية الإسلامية الموريتانية. صادقت عليها الجزائر بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 90-421 المؤرخ في 22 ديسمبر سنة 1990، وتم التوقيع عليها في الجزائر بتاريخ 23 يونيو 1990، ج.ر عدد 06 الصادرة في 06 فبراير 1991. تهدف هذه المعاهدة إلى تعزيز وتسهيل النقل على الطرقات لكل من الأشخاص والبضائع بينها والعبور بدولها".

3 - "اتفاقية برن المعروفة باتفاقية سيم cim، وهي تنطبق على النقل البري بالسكك الحديدية، بحيث تعد من أقدم الاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل فقد تم التوقيع عليها بتاريخ 14 أكتوبر 1890 والتسمية الكاملة لها هي القواعد الموحدة الخاصة بالنقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية، وتخضع هذه الاتفاقية لمراجعة وتعديلات دورية لتلائم مع التطور القانوني والاقتصادي، أهمها تعديلاتها كانت في 1952 و1961 وتعديل 07 فبراير وتعديل الكوتيف cotif المبرم في 09 ماي 1980، وقد دخل حيز التنفيذ بتاريخ 1985، وعدلت بموجب بروتوكول 20 ديسمبر 1990 ودخل حيز النفاذ بتاريخ 01 نوفمبر 1996، وأخيرا بموجب بروتوكول 03 جوان 1999 وقد دخل حيز النفاذ بتاريخ 01 جويلية 2006، وقد صادقت عليه الجزائر بموجب المرسوم رقم 01-433 الصادرة في 26 ديسمبر 2006، ج.ر عدد 82 الصادرة في 31 ديسمبر 2001".

4- قواعد روتردام 2008¹:

وقد عرفت الناقل ضمن المادة 01 الفقرة الخامسة بقولها: "الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن"، كما أضافت الاتفاقية شخصا آخر من تابعي الناقل سمته:

// الطرف المنفذ: حيث أدمت على تعريفه في الفقرة 06 بند أ من نفس المادة على أنه: " أي شخص غير الناقل يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيا من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل فيما يتعلق بتسلم البضائع أو تحميلها أو مناوالتها أو تستيفها أو نقلها أو حفظها أو الاعتناء بها أو تفريغها أو تسليمها، متى كان ذلك الشخص يتصرف بصورة مباشرة أو غير مباشرة بناء على طلب الناقل أو تحت إشراف الناقل أو سيطرته". وهي تستبعد أن يكون الطرف المنفذ من طرف الشاحن وهذا من خلال نصها في البند ب من نفس الفقرة السادسة من المادة 01 "ولا يشمل الطرف المنفذ أي شخص يستعين به بصورة مباشرة أو غير مباشرة الشاحن أو الشاحن المستندي أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه لا الناقل".

5- اتفاقية تنظيم نقل البضائع على الطرق البرية بين الدول العربية:

أطلقت على الناقل اسم متعهد النقل، وعرفته ضمن الفصل الأول المادة 02 الفقرة الثالثة على أنه: "الشخص المرخص له من الجهة المختصة بدولة منضمة لهذه الاتفاقية، وفقا لقوانين وأنظمة دولته للقيام بنقل البضائع على الطرق البرية بين الدول العربية والذي يبرم عقد بضائع على الطرق البرية مع المرسل باسمه أو عن طريق شخص آخر ينوب عنه ويتصرف بصفته أصيلا ويتحمل مسؤولية تنفيذ العقد"².

1 - "بدأ في أبريل 2002 فريق عمل مكلف من قبل لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الأونسترال) بإعداد مسودة اتفاقية أخرى لتحكم عقود النقل الدولي للبضائع بالبحر كليا أو جزئيا من أجل إيجاد قانون موحد ومعاصر يكفل النقل الحديث بالحاويات من الباب إلى الباب بحيث يشمل مرحلة نقل بحري يجمع مراحل أخرى قد تكون بري أو جوي أو معا، وهو يسمح باستعمال سجلات نقل الكترونية، وقد انتهى الفريق من أعماله في جانفي 2008، وقد وافقت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي على مشروع الاتفاقية في الاجتماع الذي عقد بنيويورك في جويلية 2008 واعتمدت الجمعية العامة للأمم المتحدة الاتفاقية في 11 ديسمبر 2008، وتم التوقيع عليها في مدينة روتردام بتاريخ 23 سبتمبر 2009 لذلك سميت بقواعد روتردام كتسمية غير رسمية واعتبر النصاب القانوني لدخول الاتفاقية حيز التنفيذ هو انضمام 20 دولة على الأقل، ولكن لم تصادق عليه إلا خمس دول هم الطوغو والكونغو وإسبانيا والبنين والكامرون لذلك لم يدخل حيز التنفيذ بعد". لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، مشروع صك الأونسترال بشأن النقل البحري للبضائع واتفاقيات أخرى خاصة بالنقل، الدورة الحادية عشرة، الأمم المتحدة، نيويورك، 2003، ص 05.

2 - "جاءت هذه المعاهدة من أجل تشجيع نقل البضائع بين الدول العربية، ومنح التسهيلات اللازمة لإزالة القيود وتذليل العقبات والمعوقات التي تواجه عملية النقل البري، وبغية توحيد القواعد المنظمة للنقل الدولي للبضائع على الطرق بين الدول المتعاقدة، لذلك اتفقت الدول العربية وهم المملكة الأردنية الهاشمية، دولة الإمارات العربية المتحدة، مملكة البحرين، الجمهورية التونسية، الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، جمهورية جيبوتي، المملكة العربية السعودية، جمهورية السودان، الجمهورية العربية السورية، جمهورية الصومال، جمهورية العراق، سلطنة عمان، دولة فلسطين، دولة قطر، جمهورية القمر المتحدة، دولة الكويت، الجمهورية اللبنانية، ليبيا، جمهورية مصر العربية، المملكة المغربية، الجمهورية الإسلامية الموريتانية، الجمهورية اليمنية. وقد حررت هذه الاتفاقية في مدينة القاهرة يوم 05 سبتمبر 2012، وهي تدخل حيز النفاذ بعد ثلاثين يوما من تاريخ إيداع وثائق تصديق ثلاث من الدول العربية عليها وهذا حسب المادة 64 من هذه الاتفاقية". محمد نعيم علوه، موسوعة القانون الدولي العام والاتفاقيات والمعاهدات الدولية للنقل البري، الجزء الرابع، الطبعة الرابعة، مركز الشرق الأوسط الثقافي، مصر، 2012، ص 213.

الفرع الثاني: علاقة الناقل بالأطراف المتعاقدة في عقد النقل البري

يمكن عقد النقل الناقل وهو الطرف الرئيسي فيه التعاقد مع المرسل وهو صاحب الحق على البضائع من أجل نقلها إلى المكان المتفق عليه في العقد، ليسلمها بدوره إلى المرسل إليه فرغم أنه لم يكن حاضرا وقت إبرام العقد، إلا أنه يصبح طرفا في العقد وهو الذي يقوم باستلام البضائع المنقولة من الناقل، كما قد يوكل الناقل شخص آخر يحل محله في عملية النقل مقابل عمولة وهو الوكيل بالعمولة للنقل.

أولا: المرسل للبضائع

وهو الطرف الثاني في عقد النقل، حيث يقوم بتسليم البضائع محل النقل للناقل من أجل توصيلها للمكان الذي يعينه له المرسل في عقد النقل، أو في المكان المألوف مقابل أجر يقدمه هذا الأخير للناقل. وقد عرفته بعض الاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل البري ومنها:

- اتفاقية روتردام 2008 الخاصة بالنقل البحري، والتي يمكن أن تنطبق على النقل البري الدولي في حالة ما إذا لم تتحقق الشروط التي تتطلبها قواعد اتفاقية النقل الطرقي CMR فقد عرفت الشاحن في المادة الأولى فقرة الثامنة على أنه: "يعني الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الناقل".
- أما اتفاقية تنظيم نقل البضائع على الطرق البرية بين الدول العربية 2012 فقد اعتبرته الشخص الذي يتعاقد مع الناقل من أجل نقل البضائع التي بحوزته من دولة عربية إلى دولة عربية أخرى¹.

ثانيا: المرسل إليه

يتم عقد النقل البري الدولي للبضائع بين شخصين هما الناقل والمرسل، إلا أنه قد يدخل في العلاقة التعاقدية بينهما شخص ثالث يسمى المرسل إليه، وقد يكون المرسل إليه هو ذاته المرسل كما لو كانت شركة ترسل جزءا من بضائعها إلى مكان آخر، أو كما إذا كان التاجر قد انتقل بنفسه من مكان التسليم إلى مكان الاستلام بوسيلة نقل أسرع والوضع الغالب أن يكون المرسل إليه شخصا ثالثا².

ثالثا: الوكيل بالعمولة للنقل

قد يتطلب عقد النقل البري عند إبرامه الالتجاء إلى أكثر من ناقل واحد، ويحدث ذلك عندما يتم النقل

¹ - "اتفاقية نقل تنظيم النقل بين الدول العربية لسنة 2012 عرفت المرسل في المادة 02 على أنه: " الشخص الذي في حوزته البضاعة ويقوم بإبرام عقد النقل باسمه-أو من ينوب عنها أو من يمثله-مع متعهد نقل لنقل هذه البضاعة من دولة عربية إلى دولة عربية أخرى".

² - علي البارودي. محمد فريد لعربي، القانون التجاري-العقود التجارية، عمليات البنوك -وفقا لأحكام قانون التجارة رقم 17 لسنة 1999، الدار الجامعية الجديدة، مصر، 2004، ص.ص 175- 176.

بمراحل بعضها بالمركبات البرية وبعضها بالعربات أو بالسكك الحديدية، عندئذ تتعدد عمليات التسليم والتسلم بين أمناء النقل إلى أن تصل البضاعة إلى مستقرها الأخير.

وبديهي ألا يتهيأ للمرسل الوقت أو الظروف التي تمكنه من إبرام عقود نقل مباشرة مع جميع أمناء النقل المشتركين في مراحل العملية، وهنا يتدخل شخص رابع يدعى بالوكيل بالعمولة للنقل commissaire de transport، ودوره في الغالب لا يقتصر على الوكالة ولكنه يقوم بالنقل أيضا في المرحلة الأولى من مراحل الطريق، حيث أن المرسل قد يتعاقد مع الناقل الأول ويطلب منه أن يتعاقد لحسابه مع الناقل الثاني، ويتعاقد الناقل الثاني مع الثالث وهكذا فيعتبر كل من الناقلين المشتركين في العملية أمينا (التعاقد المتسلسل) للنقل بالنسبة للمرحلة التي يقوم فيها بالنقل بنفسه، ووكيلا بالعمولة للمرحلة التي تليها وهكذا حتى تصل البضاعة إلى المرسل إليه آخر الأمر¹.

ويتميز الوكيل بالعمولة عن الناقل، فهذا الأخير يتولى النقل بنفسه أما الوكيل بالعمولة فيجري النقل بواسطة غيره، بيد أن الغالب أن يكون الوكيل بالعمولة ناقلا في ذات الوقت، فيتولى بنفسه المرحلة الأولى من مراحل النقل المتعاقب ويكون مسؤولا بصفته ناقلا في هذه المرحلة، ثم يتعاقد مع الناقلين المتتابعين لحساب المرسل، وبذلك يعفى المرسل من عبئ القيام بهذا التعاقد واستلام البضاعة وتسليمها بعد كل مرحلة من مراحل النقل².

الفرع الثالث: الطبيعة القانونية لمستند النقل الذي يصدره الناقل

يتحتم على ناقلي البضائع سواء داخل حدود الدولة أو خارجها إصدار وثائق تعرف بوثائق نقل البضائع ولهذه الوثائق قيمة قانونية، وتشارك في كونها تعمل على إثبات عقد النقل وعلى استلام الناقل للبضاعة موضوع عقد النقل، حيث تعمل على تعيين البضائع من حيث كميتها عددها ووزنها وجنسها وطبيعتها وحالتها.

¹ - علي البارودي، العقود وعمليات البنوك التجارية (الوكالة بالعمولة- السمسرة- الرهن التجاري- نقل البضائع والأشخاص- إيداع الصكوك- إيجار الخزائن الحديدية- حسابات الودائع النقدية والتوفير والجرارية- فتح الاعتماد البسيط والمستندي- القبول وخطابات الضمان- خصم وتحصيل الأوراق التجارية)، منشأة المعارف بالإسكندرية، مصر، ص 148.

² - مصطفى كامل طه، العقود التجارية وعمليات البنوك (البيع التجاري- الرهن التجاري- الوكالة بالعمولة- السمسرة- النقل- الحسابات المصرفية- الودائع المصرفية- الاعتمادات المصرفية- العمليات على الصكوك المتداولة) دراسة مقارنة، بدون طبعة، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، ص 97.

أولاً: تعريف مستند النقل

يعتبر مستند النقل من الوسائل الأساسية التي تتطلبها معظم عقود النقل سواء النقل البحري أو النقل الجوي أو النقل البري وهو موضوع دراستنا، ونظراً لأهميته قد نظمتها معظم الاتفاقيات الدولية الخاصة بعقد النقل مهما كانت الوساطة وكذا مختلف التشريعات المقارنة.

1- تعريف مستند النقل وفقاً للاتفاقيات الدولية:

يعتبر مستند النقل الوثيقة التي يدون عليها كل من المرسل والناقل مختلف البيانات والمعلومات عن البضائع محل النقل، لذلك نصت عليه مجمل الاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل البري الدولي للبضائع، ومنها الاتفاقية الدولية لنقل البضائع على الطرق CMR لسنة 1956¹، فهي لم تأتي لنا بتعريف لمستند النقل ولكن نصت عليه في المادة 04 واعتبرته كأداة للإثبات فقط حيث لا يؤثر غيابه أو حتى عدم قانونيته على وجود العقد.

وهو يصدر في ثلاث نسخ طبق الأصل تحمل توقيع كل من المرسل والناقل، فيحتفظ المرسل بنسخة والناقل بنسخة والنسخة الثالثة ترافق البضاعة محل النقل وهذا طبقاً للمادة 5 من الاتفاقية. أما المادة 06 فقد نصت على المعلومات والبيانات اللازمة سواء عن الأطراف أو عن صفات البضائع ومدى أهميتها، وبتحديد مكان وزمان الاستلام والتسليم وغير ذلك من التفاصيل منها تحديد أجره النقل².

1 - "اتفاقية جنيف المتعلقة بالنقل الدولي عبر الطرق لسنة 1956 وهي تعد واحدة من معاهدات النقل البري التي تلعب دوراً كبيراً في تسهيل عمليات التجارة الدولية وفقاً لمقاييس التسهيلات، وقد وقعت سنة 1956 ولم تدخل حيز النفاذ إلا سنة 1961، ويبلغ عدد الأعضاء المعاهدة حتى الآن حوالي 46 طرف متعاقد، وهي تخضع لإشراف منظمة الأمم المتحدة، تتكون من 08 فصول تضم 51 مادة علاوة على بروتوكول التعديل، وقد أُلحقت بعدة تعديلات منه بروتوكول 1978 الذي دخل حيز النفاذ سنة 1980، وكذلك بروتوكول 2008 الخاص بسندات الشحن الأليكترونية، ومن الدول المتعاقدة هي استراليا، بلجيكا، بروكسل، البوسنة والهرسك، بلغاريا، كرواتيا، جمهورية التشيك، الدنمارك، استونيا، فنلندا، فرنسا، جورجيا، ألمانيا، اليونان، المجر، إيران، إيرلندا، إيطاليا، كازاخستان، كرجزستان، لاتفيا، ليتوانيا، لكسمبورج، المغرب، هولندا، النرويج، بولندا، البرتغال، مولديفيا، رومانيا، روسيا الاتحادية، سلوفاكيا، سلوفينيا، إسبانيا، السويد، سويسرا، طاجكستان، يوغسلافيا السابقة، مقدونيا، تونس، تركمانستان، بريطانيا، أوزبكستان، يوغسلافيا".

2- نص المادة 06 من اتفاقية "1- يتضمن إيصال الشحن المعلومات التالية: أ/ مكان وزمان وضعها. ب/ اسم المرسل وعنوانه. ج/ اسم الناقل وعنوانه.

د/ مكان وزمان تولي البضاعة والمكان المحدد للتسليم. ذ/ اسم المرسل إليه وعنوانه. ز/ عدد الرزم وعلاماتها الخاصة وأرقامها. ح/ وزن البضاعة الإجمالي أو كميتها.

و- الوصف الرائج لطبيعة البضاعة وطريقة التغليف وفي حال السلع الخطرة وصفها المعروفة عامة.

ط- التكاليف المتعلقة بالنقل، كلفة النقل والتكاليف الإضافية، والتعريفات الجمركية، وأي تكاليف أخرى تطرأ ابتداءً من تاريخ إبرام العقد وحتى تاريخ التسليم.

ي- التعليمات اللازمة للعمليات الجمركية وغيرها. ك- تصريح بأن النقل يخضع لأحكام هذه الاتفاقية إلا في حال وجود بند ينص على عكس ذلك.

2- في حال التطبيق يتضمن إيصال الشحن أيضاً المعلومات التالية: أ/ بيان بأن المناقلة ممنوعة. ب/ التكاليف التي يتكبدتها المرسل. ت/ لائحة بالوثائق المسلمة للناقل.

ث/ قيمة المبلغ المقرر استلامه عند تسليم البضاعة. ج/ تعليمات المرسل للناقل بشأن ضمان البضاعة. ح/ المهلة المتفق عليها لتنفيذ عملية الشحن.

3- يمكن للأطراف أن تدرج في إيصال الشحن أي إشارة تعتبرها مجدية".

نلاحظ أن هذه البيانات جاءت على سبيل المثال، وليس على سبيل الحصر حسب الاتفاقية وبالتالي يكون للأطراف الحرية تطبيقاً لمبدأ سلطان الإرادة، وذلك بإضافة كل ما يعتبرونه مجدياً وبما يتماشى مع مصالحهم من أجل إتمام علاقتهم التعاقدية.

وفي 2008م تمّ تفعيل البروتوكول الإضافي لاتفاقية عقد النقل الدولي الطريقي للبضائع CMR بخصوص سند الشحن الإلكتروني، رغبة في تسهيل عملية النقل وتسريعها وذلك من خلال الإجراءات المستخدمة للتسجيل الإلكتروني والتعامل مع البيانات¹.

أ- تعريف سند الشحن الإلكتروني:

وقد ورد في هذا البروتوكول عدة تعريفات منها:

*الاتصالات الإلكترونية:

تعني المعلومات التي يتم إنشاؤها أو إرسالها أو تسليمها أو تخزينها عن طريق البريد الإلكتروني بوسائل بصرية أو رقمية أو ما شابه ذلك.

*سند الشحن الإلكتروني:

يعني إشعار الشحن الصادر عن طريق الاتصال الإلكتروني من قبل الناقل أو المرسل أو أي آخر مهتم بتنفيذ عقد النقل التي تنطبق عليها الاتفاقية، بما في ذلك المعلومات المرتبطة بالاتصالات الإلكترونية عن طريق المرفقات أو المرتبطة بطريقة أخرى بالاتصال الإلكتروني.

*مذكرة تسجيل التوقيع الإلكتروني:

ويقصد بها المصادقة على البيانات ذات الشكل الإلكتروني².

ب- نطاق وأهمية سند الشحن الإلكتروني:

مع مراعاة أحكام هذا البروتوكول فإن مذكرة الشحن المشار إليها في الاتفاقية، وكذلك أي طلب أو إعلان أو تعليمات تحفظ، أو غير ذلك الاتصالات المتعلقة بتنفيذ عقد النقل، الذي تنطبق عليه الاتفاقية يمكن إجراءه عن طريق الاتصال الإلكتروني، بشرط توافق إرادتي طرفي العقد بذلك أي بوجود اتفاق في

1 - "تماشياً مع المستجدات التي عرفها العالم من تطور تكنولوجي في مجال الاتصالات أضيف بروتوكول لاتفاقية النقل البري الدولي عبر الطرق CMR، صودق عليه سنة 2008 وهو خاص بسندات الشحن الإلكترونية".

2 - البروتوكول المضاف لاتفاقية جنيف الخاصة بالنقل الدولي عبر الطرق CMR.

عقد النقل بإصدار سند شحن إلكتروني، ليحل محل سند الشحن العادي وله نفس أهمية وقيمة سند الشحن العادي¹.

أما الاتفاقية الخاصة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية COTIF CIM لسنة 1980 بدورها لم تأتي بتعريف لمستند النقل، فقد نصت بدورها على أهم البيانات والمعلومات الضرورية لمستند النقل، بل جعلته إلزاميا على المرسل وذلك بتعبئته بالشكل المطلوب الذي جاء في نص المادة 13 من هذه الاتفاقية وهي تخص كل البيانات والمعلومات عن أطراف العقد سواء الناقل أو المرسل أو المرسل إليه أو الشخص الذي قد يوكله هذا الأخير لاستلام البضائع من الناقل، كذلك تحديد بدقة كل صفات البضائع سواء بتحديد عدد الطرود أو نسبة أوزانها وكذلك تحديد طبيعتها، كذلك تحديد مكان وزمان الاستلام والتسليم وأجرة النقل².

1 - "في 2008 اجتمعت أعضاء في اللجنة الاقتصادية لأوروبا، وقد فتح الباب التوقيع على هذا البروتوكول في جنيف في الفترة ما بين 27 إلى 30 ماي 2008 بمقر الأمم المتحدة بنيويورك، والهدف من هذا البروتوكول الإضافي لاتفاقية النقل البري الدولي CMR لسنة 1956 هو تسهيل إجراءات التعامل بالبيانات من عادية إلى إلكترونية تقلل من التكاليف وكذلك تسريع وصول سند الشحن لصاحب الحق على البضائع مما يمكنه من التصرف فيها".

Organisation des Nations Unis, Protocole additionnel à la convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) concernant la lettre de voiture électronique, 2008.

2- المادة 13 من الاتفاقية الخاصة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية COTIF CIM لسنة 1980: "1- يجب أن يتضمن سند النقل إجباريا: أ- تعيين محطة المقصد.

ب- اسم وعنوان المرسل إليه: يجب أن يكون المرسل إليه شخصا طبيعيا واحدا أو أية شخصية حقوقية أخرى.

ت- تعيين البضاعة.

ث- الوزن والإعلان مشابه يتفق والأحكام النافذة في المحطة المرسل.

ج- عدد الطرود ووصف التغليف للإرساليات الجزئية والشاحنات الكاملة التي تحتوي على وحدة تحميل أو أكثر مرسل في النقل الحديدي البحري ويقتضي مناقلتها.

ح- رقم الشاحنة وكذلك العيار بالنسبة لشاحنات الخواص، وفيما يتعلق بالبضائع التي يقع تحميلها على عاتق المرسل.

خ- التعداد المفصل للسندات المطلوبة من قبل الجمارك أو غيرها من السلطات الإدارية، مربوطة إلى سند النقل أو موضوعه- حسب التسجيل- تحت تصرف السكة الحديدية في محطة معينة أو في مكتب جمركي أو أية سلطة أخرى.

د- اسم وعنوان المرسل المرسل، وينبغي أن يسجل كمرسل شخص طبيعي أو أية شخصية حقوقية أخرى. وإذا كانت الأحكام النافذة في المحطة المرسل تقتضي ذلك يجب على المرسل أن يضيف على اسمه وعنوانه توقيع الخطي أو المطبوع والموضوع بخاتم. وتحدد الأحكام النافذة في المحطة المرسل بالنسبة لكامل المسيرة المفهوم بعبارة -شاحنة كاملة- و -إرسالية جزئية-.

2- يجب أن يتضمن سند النقل عند الاقتضاء كافة التسجيلات الأخرى المنصوص عليها في القواعد الموحدة، ولا يجوز أن تتضمن تسجيلات أخرى إلا إذا كانت إلزامية أو مقبولة في قوانين وأنظمة إحدى الدول والنصوص المتممة أو التعريفات ولا تعارض مع القواعد الموحدة.

3- غير أنه يجوز للمرسل أن يدرج في حقل سند النقل المخصص لهذا الغرض وعلى سبيل اطلاع المرسل إليه فقط، معلومات تتعلق بالإرسالية دون أن ينجم عن ذلك أي التزام أو أية مسؤولية على السكة الحديدية.

4- يمنع استبدال سند النقل بوثائق أخرى أو إرفاق أوراق به غير التي نصت عليها أو سمحت بها القواعد الموحدة أو النصوص المتممة أو التعريفات."

إن الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل البري الدولي للبضائع، وهي اتفاقية النقل الدولي بالشاحنات (CMR)، واتفاقية النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية (CIM) أوجبت صراحة أن يتضمن خطاب النقل البري كبيان إلزامي " اسم وعنوان المرسل إليه" وهذا ما نصت عليه المادة 06 من اتفاقية (CMR)، أما اتفاقية (CIM) لسنة 1980 فهي في المادة 13 كانت أكثر دقة، فلم تكتفي باشتراط ذكر اسم وعنوان المرسل إليه على خطاب النقل البري، بل أكدت أن يكون المرسل إليه شخص طبيعي واحد أو شخص آخر من أشخاص القانون يجب أن يدون كمرسل إليه، ولقد أبقّت المادة 07 من بروتوكول التعديل 1999م على نفس هذا الحكم.

هذه الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل البري الدولي للبضائع (CMR) و (CIM) حسمت الأمر بصورة صريحة لا تدع مجالاً للجدل الفقهي حول الطبيعة القانونية لخطاب النقل البري بأنه خطاب يصدر لصالح شخص معين، وبذلك يكون غير قابل للتداول بالطرق التجارية. إذا فهذه الاتفاقيات لا ترخص شرط لأمر أو للحامل بالظهور على وثائق نقل البضائع وتشتراط أن تصدر هذه الوثائق باسم شخص معين، وبالتالي خطاب النقل البري وثيقة اسمية غير قابلة للتداول بالطرق التجارية¹.

أما اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً المسماة روتردام 2008 والتي قد تنطبق على النقل البري في حال عدم معرفة المرحلة قد وقع الضرر وذلك في النقل الدولي المتعدد الوسائط عرّفت مستند النقل في المادة 01 فقرة 14 على أنه: " مستند النقل: يعني المستند الذي يصدره الناقل بمقتضى عقد النقل والذي يجب أن يكون:
أ- يثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع بمقتضى عقد النقل.
ب- يثبت وجود عقد للنقل أو يحتوي عليه".

ومن أهم البيانات والمعلومات التي قد ترد في العقد هو ما تضمنته المادة 26 من الاتفاقية وذلك بالنص على كل المعلومات عن الأطراف سواء الناقل أو المرسل أو المنفذ البحري أو المرسل إليه وعن صفات البضائع بتحديد نوعها، وكميتها، وتاريخ ومكان استلامها وتسليمها لصاحب الحق عليها، وتحديد

¹ - ناجي زهرة، "تداول وثائق نقل البضائع بالطرق التجارية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثالث، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، منشورات مجبر القانون البحري والنقل، دار كنوز للإنتاج والتوزيع، 2015، ص 265.

أجرة النقل والشخص المكلف بتسليمها¹.

والمادة 06 من هذه الاتفاقية توجب على الناقل بعد إبرامه لعقد النقل إصدار وثيقة نقل، قد تكون قابلة للتداول أو غير قابلة للتداول أخذا باتفاق الأطراف، وهذا يتوافق مع ما جاءت به اتفاقية روتردام 2008، بعكس اتفاقيتي النقل البري الطريقي CMR واتفاقية الخاصة بالنقل السككي COTIF-CIM اللتان أوجبتا على الأطراف في عقد النقل إصدار سند شحن غير قابل للتداول ويكون لأمر مرسل واحد يكون اسمه مدونا عليه.

أما البيانات الواجب تدوينها على مستند النقل بالنسبة لهذه الاتفاقية وهي اتفاقية تنظيم النقل البري بين الدول العربية لسنة 2012، فقد نصت هذه الاتفاقية في المادة 07 على غرار الاتفاقيات الأخرى التي

¹ المادة 26 من اتفاقية روتردام 2008: "1- تدرج في تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني المشار إليه في المادة 35 المعلومات التالية حسبما يوفرها الشاحن:

أ- وصف للبضائع يكون مناسباً للنقل.

ب- العلامات الدالة اللازمة للتعرف على البضائع.

ج- عدد الرزم أو القطع أو كمية البضائع.

د- وزن البضائع إذا ما أورده الشاحن.

2- يدرج أيضا في تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني المشار إليه في المادة 35:

أ- بيان بترتيب البضائع وحالتها الظاهرين عندما يتسلمها الناقل أو الطرف المنفذ بغية نقلها.

ب- اسم الناقل وعنوانه

ج- التاريخ الذي تسلم فيه الناقل أو الطرف المنفذ البضائع أو الذي حملت فيه البضائع على متن السفينة أو الذي أصدر فيه مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.

ح- إذا كان مستند النقل قابلاً للتداول عدد النسخ الأصلية لمستند النقل القابل للتداول، في حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة.

3- يدرج كذلك في تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني المشار إليه في المادة 35:

أ- اسم المرسل إليه وعنوانه، إذا حددهما الشاحن.

ب- اسم السفينة إذا كان محددًا في عقد النقل.

ج- مكان التسليم وكذلك مكان التسليم إذا كان معلوما لدى الناقل.

د- ميناء التحميل وميناء التفريغ إذا كان محددًا في عقد النقل.

4- لأغراض هذه المادة ويعتبر إثباتا على استلام متعهد النقل للبضاعة موضوع النقل بالحالة المبينة فيها لتسليمها إلى المرسل إليه بذات الحالة. وهذه الوثيقة يمكن أن تكون

ورقية أو إلكترونية وهي نوعان:

أ- وثيقة النقل القابلة للتداول: تكون لأمر شخص أو لحامله.

ب- وثيقة النقل غير القابلة للتداول: تحرر باسم مرسل إليه واحد.

ذكرناها سابقا على نفس البيانات والمعلومات التي يتوجب ذكرها في وثيقة الشحن¹.

2- تعريف مستند النقل وفقا للقوانين المقارنة:

يقصد بوثيقة النقل الصك المتضمن كل ما يتعلق بالبضاعة المطلوب نقلها، وبيانات كل من المرسل والمرسل إليه، وكل بيان محدد لطبيعة الشيء المنقول وأشخاص الالتزام والمستفيدين من هذا العقد². وبذلك يمكننا القول أن هذا التعريف قد ركز على البيانات المتعلقة بالبضاعة محل النقل وعلى بيانات أطراف عقد النقل.

¹ المادة 07 من الاتفاقية: "1- يجب أن تحتوي وثيقة النقل على البيانات التالية:

أ- الطبيعة العامة للبضاعة والعلامات اللازمة للتعرف عليها وخصائصها وتنويه صريح عن طبيعة خطورة البضاعة.

ب- عدد الحاويات أو الطرود أو القطع والوزن الإجمالي للطرود ورؤوس الحيوانات أو الوزن الإجمالي لطرود أو الكمية المنقولة للبضاعة.

ج- الحالة الظاهرة لبضاعة.

خ- اسم المرسل وعنوانه.

و- اسم المرسل إليه (إذا تم تحديده من قبل المرسل وعنوانه).

ز- اسم متعهد النقل ومكان عمله الأساسي.

ح- قيمة البضاعة.

ط- تحديد ما إذا كانت أجور النقل مدفوعة من قبل المرسل إليه أو المرسل.

ي- إجمالي أجرة النقل.

ك- مكان وتاريخ انتقال البضاعة إلى مسؤولية متعهد النقل أو الطرف المنفذ.

ل- مكان تسليم البضاعة.

م- تاريخ أو فترة تسليم البضاعة في مكان التسليم وذلك إذا ما تم الاتفاق بين الأطراف على هذا التاريخ.

ن- تحديد ما إذا كانت الوثيقة قابلة للتداول أو غير قابلة للتداول.

س- مكان وتاريخ إصدار الوثيقة.

ع- توقيع متعهد النقل أو الشخص المفوض منه.

ف- مسار الرحلة المقصودة.

ص- إقرار بأن الوثيقة صادرة وفق أحكام هذه الاتفاقية.

ق- اسم شركة التأمين ورقم عقد التأمين وتاريخه.

ر- رقم وثيقة النقل وعدد النسخ الأصلية.

ش- ما يتم الاتفاق عليه بين طرفي العقد مالم يكن متعارضا مع القوانين ذات العلاقة.

هـ- أي تحفظ لمتعهد النقل أو المرسل إن وجد مع بيان السبب.

2- يقوم متعهد النقل بإعداد هذه الوثيقة بناء على البيانات المقدمة من المرسل عن تفاصيل البضاعة المطلوب نقلها والشروط الواردة في العقد بين المرسل ومتعهد النقل.

3- يجب أن تتضمن وثيقة النقل على الأقل البيانات المؤشر عليها بعلامة (*) في الفقرة (1) من هذه المادة.

4- ليس في إغفال بند أو أكثر من بيانات وثيقة النقل-عدا تلك المذكورة في الفقرة الثالثة- أو عدم دقته مساس بالطابع القانوني للوثيقة وصلاحتها.

² - العرباوي نبيل صالح، "مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري"، دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2009-2010، ص 29.

والملاحظ أنّ المشرّع الجزائري لم يعرّف لنا سند النقل إلاّ بصدور المرسوم التشريعي رقم 93-08 المؤرّخ في 25-04-1993 المعدّل والمتمّم للقانون التجاري، وذلك من خلال الفقرة 01 من المادة 543 مكرّر 08 بقوله: "يصبح سند النقل باعباره وثيقة تمثل ملكية البضائع، سندا تجاريا عندما يصدر أو يظهر للحامل أو لأمر"، فالمشرّع الجزائري اعتبر سند النقل ورقة تجارية تمثّل ملكية البضائع، وذلك عندما تصدر أو تظهر للحامل أو لأمر شخص آخر يكون معيناً، وبهذا يكون متميّزا عن عقد النقل.

في حين نجد المشرع المصري قد عرّف وثائق عقد النقل على أنها إعداد لنموذج عقد يتضمن الشروط العامة. فقد نصت ضمن المادة 211 من قانون التجارة رقم 17-99 كما يلي:

"1- إذا كان للناقل أكثر من أنموذج واحد للعقود التي يبرمها، انعقد النقل بمقتضى الأنموذج الذي يتضمن الشروط العامة، ما لم يتفق على اتباع أنموذج آخر يشتمل على شروط خاصة.

1- وإذا اتفق على إتباع أنموذج خاص فلا يجوز تجزئة الشروط التي يشتمل عليها".

ومن ذلك يبدو أنّ المشرع المصري على غرار المشرع الفرنسي لم يفرّق بين مستند النقل وبين عقد النقل¹. فوفقا للقانون التجاري الفرنسي القديم في المادة 101²، كان مستند النقل يتكوّن من المرسل والناقل أو بين المرسل والوكيل بالعمولة للنقل والناقل، أمّا في القانون رقم 98-69 المؤرّخ في 6 فبراير 1998 فقد اعتبر مستند النقل في المادة L-332³، أنه عقد نقل يتكون من المرسل والناقل والمرسل إليه، أو بين المرسل والناقل والوكيل بالعمولة للنقل والمرسل إليه. كما تطرّق لمستند الشحن في المادة 03 من خلال القانون الجديد الخاص بعقد النقل الطرقي للبضائع⁴، ضمن المرسوم رقم 461-2017 المؤرّخ في 31

¹ - علي البارودي، المرجع السابق، ص151.

² -l'article 101 de code commercial ancien « la lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur et le voiturier, ou entre l'expéditeur, le commissionnaire et le voiturier »

³ -l'article L .332-8 :« La lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur et le voiturier et le destinataire ou entre l'expéditeur ,le destinataire, le commissionnaire et le voiturier.... »

⁴ -"L'article 3/1 « Informations et documents à fournir au transporteur

3-1 LE donneur d'ordre fournit au transporteur, dans le cadre des dispositions des articles L .3221-2 et L 3222-4 du code des transports, préalablement à la présentation du véhicule conservation des données, les indications suivantes:

-les noms et les adresses complètes, ainsi que le numéro de téléphone, de télécopie l'adresse électronique de l'expéditeur et du destinataire;

- les noms et la adresses complètes, ainsi que les numéros de téléphone, de télécopie, l'adresse électronique des lieux de chargement et de déchargement ,lorsque ces derniers diffèrent de ceux indiquées ci-dessus ;

-le nom et l'adresse du donneur d'ordre ;

- les dates et,si besoin est,les heures de chargement et de déchargement ;

- les heures limites de mise à disposition du véhicule en vue du chargement et du déchargement ;

- la nature très exacte de la marchandise, le pois brut de l'envoi, les marques,le nombre de colis, d'objets ou de supports de charge(palettes,rolls,ect) qui constituent l'envoi ;

-le cas échéant, les dimensions des colis, des objets ou des supports de charge présentant des caractéristique spéciales;=

مارس 2017¹، ثم إنّه لم يشترط إذا كان سند الشحن كتابي أو بأية وسيلة إلكترونية أخرى ما عدا شرط تدوين كل المعلومات والبيانات الضرورية، ومنها الاسم الكامل والعنوان الشخصي والإلكتروني ورقم الهاتف والفاكس لمكان الاستلام والتسليم للبضائع واسم وعنوان المقاول، وتحديد التاريخ اليومي والساعة لعمليتي الشحن والتفريغ، وغير ذلك من المعلومات عن طبيعة البضائع بوصفها بتحديد وزنها وعددها وقيمتها.

أما المشرع الأردني فقد اعتبر مستند النقل المعروف بوثيقة النقل بمثابة إيصال باستلام البضاعة المراد نقلها من قبل الناقل، تفيد المرسل إليه بالاعتماد عليها لاستلام البضاعة ورفع الدعوى المباشرة على الناقل، وقد أصبح إصدار مستند النقل إجباريا في حال النقل الداخلي أو الدولي طبقا للمادة 06 من قانون نقل البضائع على الطرق، حيث أورد قانون نقل البضائع على الطرق رقم 21 لسنة 2006 تعريفا لوثيقة النقل في المادة 02 جاء فيها: "وثيقة النقل مستند يثبت عقد النقل ويعتبر هذا المستند قرينة على تسلم الناقل للبضائع موضوع النقل بالحالة المبينة فيها، ويكون لحاملها المخول قانونا الحق في تسلم البضائع"².

ثانيا: وظائف مستند النقل

تلعب وثائق النقل دورا أساسيا في عقد النقل البري لأنها أداة لإثبات عقد النقل البري ووسيلة لتمثيل البضائع محل النقل.

1- مستند النقل أداة للإثبات:

يؤدي مستند النقل (التذكرة أو الإيصال) دورا هاما في إثبات عقد النقل، فرغم أن عقد النقل هو عقد تجاري تطبق عليه خاصية حرية الإثبات التي تتيح إثباته بكل الطرق، غير أن مستند النقل يعتبر دليلا كتابيا موقعا عليه من المرسل والناقل، فهو دليل كامل على صحة البيانات الواردة به، خاصة ما تعلق

= - s'il y a lieu, le métrage linéaire de plancher ou le volume nécessaire ;
-la spécificité de la marchandise quand cette dernière requiert des dispositions particulières (marchandises) dangereuses, denrées périssables, marchandises convoitées et/ ou sensibles ect) ;
-les modalités de paiement (port payé ou port du) ;
-toute autre modalité d'exécution du contrat de transport (livraison contre-remboursement, déboursé, déclaration de valeur ,déclaration d'intérêt spécial à la livraison, etc .) ;
- les instructions spécifiques en cas d'empêchement à la livraison (nouvelle présentation, livraison à domicile, mise en entrepot, retour, vente ou de destruction de la marchandise, ect.)... »

¹ -Décret n°2017-461 du 31 mars 2017; relatif à l'annexe il à la partie 3 réglementaire du code des transports concernant contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises pour lesquels il n'existe pas de contrat type spécifique ; le texte entre en vigueur le 1^{er} mai 2017".

² - محمود محمد عبابنة، المرجع السابق، ص 237.

بالأجرة المتفق عليها، ومقدار وجنس ونوع البضائع المرسل، والمدة المتفق عليها للقيام بالنقل... إلخ، وغيره من مختلف الاتفاقات التي تتم ما بين الناقل والمرسل¹.

غير أن حجية وثيقة النقل نسبية يجوز إثبات عكس ما هو وارد فيها من بيانات، لأنها لا تعدّ ركناً في إنشاء عقد النقل وليست شرطاً لإثباته، غير أنه إذا اتفق الطرفان على إصدارها اعتبرت حجة عليهما، ويترتب على ذلك عدم اعتبار الإثبات بمقتضى وثيقة النقل استثناء يقرره القانون على مبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية كان مؤداه عدم جواز إثبات عكس ما هو ثابت بالكتابة إلا بالكتابة، لذلك يجوز دائماً في مجال النقل إثبات ما هو ثابت في وثيقة النقل بكافة طرق الإثبات².

والملاحظ أن مستند أو وثيقة النقل البري لا تتمتع بنفس أهمية سند الشحن البحري، وعادة ما يأخذ النقل البري طابع النقل الداخلي عندما لا تكون المسافات بعيدة جداً، حيث يتم الاتفاق على النقل غالباً بين طرفين ينتميان لنفس الجنسية ويخضعان لنفس القوانين والأعراف مع إمكانية وجود التواصل بينهم، بينما تبرز أهمية وثيقة النقل عند اللجوء إلى شركات النقل لنقل عدة شحنات إلى مناطق بعيدة، وتكمن أهمية الوثيقة بشكل أساسي في إثبات واقعة تسلم البضاعة من الناقل للشخص المدون اسمه بالمستند³.

كما لها دور كبير في إثبات مدة المسؤولية للناقل، وكذلك من أجل تحديد بداية التقادم ونهايته لذلك تعتبرها جل الاتفاقيات إجبارية من أجل تحديد المراكز القانونية في هذا العقد.

ومن ذلك سنتطرق لأهم الالتزامات التي يتوجب على الأطراف القيام بها وذلك من خلال المبحث الثاني.

1 - أحمد محمد محرز، القانون التجاري (العقود التجارية-الأوراق التجارية)، دار الكتب القانونية، مصر، 2003، ص191.

2 - هاني دويدار، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2014، ص30.

3 - محمود محمد عبابنة، المرجع السابق، ص239.

المبحث الثاني: التزامات أطراف عقد النقل البري الدولي للبضائع

يرتب عقد النقل البري للبضائع التزامات وحقوقا على أطرافه الأساسية المنشئة له، والممثلة أساسا في الناقل الذي يعدّ شخصا محترفا يزاول مهنة النقل أو المرسل (الشاحن) الذي يعدّ صاحب الحق على البضائع موضع النقل والمدرجة بياناتها في عقد النقل.

في سياق متصل يبرز في عقد النقل طرف متدخل عليه هو المرسل إليه، فالغالب أنه شخص لم يكن حاضرا وقت إبرام العقد ولا تربطه علاقة بالناقل، لأنه في الأساس يمثل تاجر مستقلا عن العقد أو وكيلاً لهذا التاجر دور الأساسي تسلّم البضاعة كما وردت في سند الشحن، وفي بعض الأحيان قد يكون هذا المرسل إليه هو نفسه الشاحن حيث يقوم بنقل البضاعة لنفسه.

وقد يتدخل في عملية النقل شخص آخر يسمى الوكيل بالعمولة للنقل، فتترتب عليه نفس التزامات الناقل حيث يقوم باستلام البضائع من المرسل، ويتحمل مسؤولية نقلها لغاية تسليمها للمرسل إليه، ويقوم بإبرام عقد التامين للتغطية المخاطر التي قد تواجهه أثناء عملية النقل، وإذا ماتضررت هذه البضائع المنقولة تترتب بذلك مسؤوليته، ويقوم بدفع التعويض المستحق للمضرور.

المطلب الأول: التزامات الناقل

يتحمل الناقل البري الدولي للبضائع عدة التزامات، يرتبها عليه عقد النقل بمجرد انعقاده، فمنها ما يقوم به في مكان القيام (فرع أول) ومنها ما يقوم به أثناء الرحلة البرية (فرع ثان)، ومنها ما يقوم بها بعد الوصول للمكان المتفق عليه (فرع ثالث).

الفرع الأول: التزامات الناقل في مكان القيام

تتمثل التزامات الناقل البري للبضائع في مكان القيام بالتزامين أساسيين هما: استلام البضاعة من المرسل، و شحن البضائع و رصها في مركبة النقل.

أولاً: استلام البضائع من المرسل

يلتزم الناقل قبل البدء في عملية النقل ذاتها بإعداد وسيلة نقل صالحة للقيام بعملية النقل المتفق عليها، فلا يصح له مثلاً تقديم وسيلة نقل غير ملائمة لطبيعة البضائع المراد نقلها، إذ يجب عليه التأكد من أن الشاحنة مجهزة بحيث لا تتعرض البضائع الموجودة بداخلها للبلل، والتأكد من حالة المبردات قبل نقل البضائع التي تحتاج إلى تبريد¹.

وعندما ينتهي الناقل من تجهيز وسيلة النقل الملائمة يقع عليه عبئ استلام البضائع من المرسل²، ويتحدد مكان وزمان استلام الناقل للبضائع في ضوء ما يتم الاتفاق عليه بين طرفي العقد³، ولا يمكن للناقل استلام البضائع، إذا كانت غير مطابقة لما اتفق عليه بين الناقل والمرسل، حيث يعد شرط المطابقة ضروري من أجل عملية الاستلام للبضائع⁴.

فاستلام البضائع المحتواة عبارة عن واقعة مادية، وقانونية في ذات الوقت إذ يحوز الناقل بواسطتها البضائع حيازة فعلية ويقبلها، وتجدر الإشارة إلى أنه يجب على الناقل عند تسلمها للبضائع تنفيذ التعليمات الصادرة إليه ممن له الحق في إصدارها، إلا في ظروف معينة حددها القانون لضمان إتمام النقل. وتعتبر

¹ - Olivier Esneu. Le droit du transport routier de marchandises (TRM). L'Harmattan. 2018, p60.

² - سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات (النقل أحادي الوسيلة والنقل الدولي متعدد الوسائط)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2004، ص.ص 41-40.

³ - هاني دويدار، قانون النقل، المرجع السابق، ص 33.

⁴ - علي البارودي، المرجع السابق، ص 173.

لحظة استلام الناقل للبضائع لحظة حاسمة، إذ تبدأ معها المسؤولية العقدية للناقل¹.

ويقابل هذا الالتزام التزام المرسل بتسليم البضاعة إليه في المكان المقرر لتنفيذ النقل، سواء أكان مقر الناقل أو مقر أحد مكاتبه أو مخازنه وفقا لما اتفق عليه. وللناقل عند استلام البضاعة من المرسل أن يتحقق من مطابقتها للبيانات والأوصاف التي تضمنها مستند النقل من حيث نوعها وكميتها وقيمتها وحالتها وسلامة تغليفها أو حزمها وهو ما يعرف بحق الفحص².

وإذا لم يتمكن الناقل من التحقق من حال البضاعة فله إمكانية تدوين تحفظات على مستند النقل، فإذا كانت مطابقة بأشْر بشحنها على ظهر الناقل، أما إذا امتنع الناقل عن تسلّم البضاعة دون مبرر أو لم يحضر لاستلامها فيحق للشاحن أو المرسل إليه أن يطالب بالتنفيذ العيني، أو بفسخ العقد مع التعويض. ومن حق الناقل أن يرفض استلام البضائع بعد الإطلاع على حالتها الظاهرة المنبئة أنها ليست بالمواصفات المتفق عليها في عقد النقل، كوجود عيوب في التغليف والحزم أو الكشف عن بلل واضح أو رائحة عفونة، أو التأكد من أن علامات البضائع لا تحمل ما يشير إلى انتهاء صلاحية البضاعة³. وهذا ما نصت عليه المادة 8 من الاتفاقية الدولية للنقل البري CMR، حيث جاء فيها:

"1- أثناء تولي البضاعة يتحتم على الناقل أن يتحقق من:

أ- دقة المعلومات الواردة في إيصال الشحن والمتعلقة بعدد الرزم وعلاماتها وأرقامها.

ب- الوضع الظاهر للسلع وغلّافها.

2- في حال لم يكن الناقل يتمتع بوسائل معقولة للتحقق من دقة المعلومات الواردة في الفقرة الأولى بند (أ) من هذه المادة، يدون على إيصال الشحن التحفظات مع تبريرات كل التحفظات التي دونها ويعرب عنها بشأن الوضع الظاهر للسلع وغلّافها على ألا تلزم هذه التحفظات المرسل إلا في حال موافقته الصريحة على إيصال الشحن.

3- يحق للمرسل أن يطلب من الناقل التحقق من الوزن الإجمالي للبضاعة أو كميتها، كما يستطيع أن يطلب التحقق من محتوى الرزم، ويمكن للناقل أن يطالب بتسديد تكاليف التحقق على أن ترد نتائج التحقق في إيصال الشحن".

1 --سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات (النقل أحادي الوساطة والنقل الدولي متعدد الوسائط)، المرجع السابق، ص.41-43.

2 -عمورة عمار، العقود والمحل التجاري في القانون الجزائري، دار الخلدونية، الجزائر، ص103.

3 - محمود محمد عبابنة، المرجع السابق، ص 245.

فالاتفاقية مكّنت الناقل من حماية نفسه بالتّحفظات، فهذه الأخيرة وسيلة من وسائل الإثبات لصالح الناقل. وهذا ما نصت عليه كذلك اتفاقية برن للنقل الدولي بالسكك الحديدية COTIF CIM لسنة 1980 ضمن المادة 19 منها¹. وبدورها الاتفاقية لتنظيم النقل البري بين الدول العربية لسنة 2012 نصت على التحفظات في المادة 08².

ثانياً: شحن البضائع

الشحن هو وضع الشيء في مكانه المهيأ له بوسيلة النقل التي سيتم النقل بواسطتها، ويقوم به الناقل عادة لأنه تابع لعملية النقل الرئيسية، فالأصل أن عملية الشحن والرص مكملتان لعملية النقل، وشحن البضاعة عملية مختلفة عن الرص، فالشحن يعني رفع الشيء من على الأرض ووضعه في وسيلة النقل، أما الرص فيعني وضع الشيء داخل وسيلة النقل بترتيب وطريقة تمنع مخاطر الهلاك والتلف³. والشحن يقتضي عناية خاصة لأنه يتطلب رص الأشياء بشكل معين يحميها من التلف أثناء النقل، وتغطيتها أو رصها في عربات الناقل وعندئذ يكون هو المسؤول عما يؤدي إليه عيب الشحن من تلف، ويجب مراعاة نصوص العقد فيما تضمن من تفضيلات خاصة بالشحن⁴، بما في ذلك احترام المدة المعقولة لعملية الشحن أو المدونة على سند الشحن.

1- المادة 19 من اتفاقية برن الخاصة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية لسنة 1980 cotif cim والتي تنص على أنه: "حالة البضاعة وتغليفها ووضع علامات مميزة عليها: 1- عندما تقبل السكة الحديدية بضاعة للنقل تبدو عليها دلالات عيوب ظاهرة يجوز لها المطالبة ببيان حالة البضاعة على سند النقل. 2- عندما تقتضي البضاعة بسبب طبيعتها تغليفاً يتوجب على المرسل تغليفها بشكل يحفظها من الفقدان الكلي أو الجزئي ومن التعيب أثناء النقل ولا تعرض الأشخاص، أو المعدات أو البضائع الأخرى للضرر. وبالإضافة إلى ذلك يجب أن يكون التغليف مطابلاً للأحكام النافذة في الحطة المرسله. 3- إذا لم يتقيد المرسل بالفقرة 2 يجوز للسكة الحديدية إما ترفض البضاعة أو تطالب المرسل بالاعتراف على سند النقل بانعدام التغليف أو بوضع التغليف السيء عن طريق إعطاء وصف صحيح لذلك. 4- يكون المرسل مسؤولاً عن كافة عواقب انعدام التغليف أو وضعه السيء وهو ملزم بوجه خاص بتعويض الضرر الذي قد يصيب السكة الحديدية من جراء ذلك. وفي حال عدم وجود تسجيل بذلك على سند النقل، يقع إثبات انعدام واختلال التغليف على السكة الحديدية..."

2- المادة 08 من اتفاقية تنظيم النقل البري بين الدول العربية لسنة 2012:

"1- إذا ما كان هناك اشتباه من جانب متعهد النقل في ان ما ذكر عن البضاعة المبينة في وثيقة النقل لا يمثل بطريقة دقيقة البضاعة الفعلية التي انتقلت إلى مسؤوليته وكان لا يملك من الوسائل المعقولة والقابلة للتطبيق عملياً ما يمكنه من تأكيد ذلك الاشتباه، فعلى متعهد النقل او من يفوضه أن يضيف إلى الوثيقة تحفظاً يحدد فيه عدم الدقة وسبب الاشتباه.

2- إن توقيع متعهد النقل على الوثيقة دون أي تحفظات منه أو إضافة أي ملاحظات يعتبر إقراراً منه بصحة كل ما جاء في وثيقة النقل عن البضاعة التي سيتم نقلها".

3- العرابوي نبيل صالح، المرجع السابق، ص 63.

4- عدلي أمير خالد، عقد النقل البري قواعد وأحكام في ضوء قانون التجارة الجديد والمستحدث من أحكام محكمة النقض والدستورية العليا، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006، ص.ص 53-54.

فقد نصت اتفاقية النقل الدولي الطريقي على ذلك في المادة 6 فقرة الثانية بند (و) حيث جاء فيها: "... و-المهلة المتفق عليها لتنفيذ عملية الشحن...". كما نص عليه المشرع الفرنسي من خلال قانون النقل في المادة 5-3222 L و إضافة حالة التأخير واسترط مراعاة نوعية البضائع وطبيعتها لتجنب تلفها¹.

والأصل أن هذا الالتزام خاص بالناقل ما يجعله مسؤولاً عن عدم أو سوء تنفيذه، إلا أنه يجوز للناقل الاتفاق على عكس ذلك كأن يتفق مثلاً على قيام المرسل بعملية الشحن بنفسه، وفي هذه الحالة لا يسأل الناقل عن سوء أداء هذه العملية. غير أن قيام المرسل بعملية الشحن بنفسه لا يعني الناقل تماماً من المسؤولية²، حيث يتعين عليه تزويده بكل المعلومات والتعليمات التي يستعين بها المرسل من أجل إتمام عملية الرص بطريقة صحيحة وأمنة، والتوزيع المناسب والمتوازن لضمان استقرار السيارة التي تحفظ البضائع من مخاطر النقل³، لكن في حالة ما إذا استهان المرسل بهذه التعليمات على الناقل عمل التحفظات اللازمة على الشحن إذا استدعى الأمر ذلك، وإلا افترض أن الشحن قد تم وفقاً للأصول الصحيحة حتى يقيم الدليل على عكس ذلك⁴. وبالتالي يكون الناقل هو المسؤول إذا تبين له سوء ترتيب البضاعة بحيث كان ظاهراً وقبل به بدون تحفظات⁵.

وقد نصت على هاته التحفظات اتفاقية النقل الطريقي الدولي CMR لسنة 1956 في المادة 08، واتفاقية برن الخاصة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية لسنة 1980 في المادة 20 فقرة الثانية، والمادة 227 من القانون المصري الجديد رقم 17 لسنة 1999⁶ والمشرع الفرنسي في المادة 07 من الأمر المؤرخ في 31 مارس 2017⁷.

1 - جلال وفاء محمد، المبادئ العامة في القانون التجاري والبحري، الدار الجامعية للطباعة والنشر، الكويت، 1991، ص286.

2 - Olivier Esneup, Op.cit; p64.

3 - L'article 7.2.1 du décret du 31 mars 2017 qui rappelle pour les envois égaux ou supérieurs à 3 tonnes que « Le transporteur doit fournir à l'expéditeur toutes indications utiles en vue d'une répartition équilibrée de la marchandise propre à assurer la stabilité du véhicule et le respect de la charge maximale par essieu ».

4 - سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات (النقل أحادي الوسيلة والنقل الدولي متعدد الوسائط)، المرجع السابق، ص50-51.

5 - عمورة عمار، المرجع السابق، ص104.

6 - المادة 227 من القانون رقم 17/1999 المصري: "1- يلتزم الناقل بشحن الشيء في وسيلة النقل ما لم يتفق على غير ذلك.

2- وإذا اتفق على أن يقوم المرسل بالشحن فلا يسأل عنه الناقل، ومع ذلك إذا قبل الناقل تنفيذ النقل دون تحفظ فيفترض إن الشحن قد تم وفقاً للأصول الصحيحة حتى يقيم الناقل الدليل على عكس ذلك.

3- إذا طلب المرسل أن يكون الشحن على وسيلة نقل من مواصفات معينة، فلا يكون الناقل مسؤولاً عما ينجم عن استعمالها من ضرر".

7 - L'article 7 du décret du 31 mars 2017 « ...Le transporteur procède, avant le départ, à la reconnaissance extérieure du chargement du point de vue de conservation de la marchandise. En cas de défectuosité apparente de nature à porter atteinte à cette conservation, il formule des réserves précises et motivées exéctes sur le document de transport. Si celles-ci ne sont pas acceptées ; il peut refuser le transport ».

أما المشرع الجزائري فلم ينص على التحفظات التي يقوم بها الناقل، وحمله المسؤولية متى علم بعيوب التحزيم وقبل بها حسب المادة 44 من القانون التجاري الجزائري¹. وإذا طلب المرسل أن يكون الشحن على وسيلة نقل بمواصفات معينة، فلا يكون الناقل مسؤولاً عما ينجم عن استعمالها من ضرر، ويجب مراعاة نصوص العقد فيما تضمنه من تفاصيل خاصة بالشحن على أي حال².

الفرع الثاني: التزامات الناقل أثناء الرحلة

يرتب عقد النقل البري للبضائع أثناء الرحلة البرية على الناقل ثلاثة التزامات، وهي الالتزام بنقل البضائع إلى المكان المتفق عليه في العقد والالتزام بالمحافظة عليها والالتزام باحترام تعليمات المرسل أو المرسل إليه بشأن توجيه البضائع محل النقل.

أولاً: الالتزام بنقل البضائع للمكان المتفق عليه

يعد الالتزام بنقل البضائع من أهم الالتزامات التي يتوجب على الناقل القيام بها في عقد النقل البري، حيث يقوم توصيل البضائع من مكان القيام إلى مكان الوصول حتى يتسنى له تسليم البضائع في الموعد المتفق عليه للتسليم³. فهو يرتبط في ذلك بالمواعيد المتفق عليها وبالطريق المبين في العقد، وإذا خلا العقد من اتفاق على الطريق وجب على الناقل إتباع أفضل الطرق⁴. ويجب أن يتم النقل في الميعاد المحدد بالاتفاق أو العادة، وإذا لم يتم النقل في الميعاد المحدد كان الناقل مسؤولاً عن تعويض الضرر الذي لحق الشاحن من جراء التأخير⁵.

كما أن للناقل الحرية في اختيار الطريق الصالحة للنقل مع عدم جواز سلوكه طريقاً أطول بدون مبرر في حال أنتج ذلك تأخيراً في تسليم المرسل إليه للبضاعة. إلا أنه يجوز للناقل استعمال طريق أطول إذا كانت هناك قوة قاهرة منعه من سلوك طريقه المعتاد، وفي هذه الحالة قد يستحق الناقل أجره إضافية، وفي حال منعت القوة القاهرة الناقل من إتمام النقل أثناء الطريق فإنه يستحق أجره نقل حسب المسافة التي

1- المادة 44 من القانون التجاري الجزائري: "يكون المرسل مسؤولاً عن الأضرار الناجمة عن عيوب التحزيم. غير أن الناقل يكون مسؤولاً عن الأضرار الناجمة من عيوب التحزيم أو انعدامه إذا قبل الشيء وهو عالم بعيوب التحزيم أو انعدامه.

وإن عيوب التحزيم الخاص بالشيء المنقول لا يعفي الناقل بالتزاماته المتولدة بموجب عقود نقل أخرى."

2- علي البارودي. محمد فريد العربي، المرجع السابق، ص 202..

3- هاني دويدار، المرجع السابق، ص 35.

4- علي البارودي. محمد فريد العربي، نفس المرجع، ص 202.

5- مصطفى كمال طه، القانون التجاري (العقود التجارية وعمليات البنوك)، الدار الجامعية، مصر، 1999، ص 91.

قطعها¹. وهو ما نص عليه المشرع المصري في المادة 227 من القانون التجاري الجديد رقم 17/1999 حيث جاء فيها: "على الناقل أن يتبع الطريق المتفق عليه فإذا لم يتفق على طريق معين وجب إتباع أفضل الطرق. ومع ذلك يجوز للناقل أن يغير الطريق المتفق عليه إذا وجدت ضرورة تحتم عليه ذلك، وفي هذه الحالة لا يسأل الناقل عن التأخير أو غيره من الأضرار التي تتجم عن تغيير الطريق إلا إذا ثبت الغش أو الخطأ الجسيم في جانبه أو من جانب تابعيه. وللناقل أيضا الحق بالمطالبة بالمصروفات الإضافية الناشئة عن ذلك".

ونجد أن الاتفاقية الدولية للنقل بالسكك الحديدية cotif-cim قد سمحت للمرسل باختيار الطريق المناسب لعملية النقل، وذلك بنصها في المادة 14 الفقرة الأولى على أنه: "يجوز للمرسل أن يطالب في سند النقل بإتباع مسلك معين بوضعه نقاط الحدود أو محطات الحدود وعند الاقتضاء محطات العبور بين السكك الحديدية. ولا يجوز له أن يعين إلا نقاط حدود ومحطات حدود مفتوحة للنقل على المسيرة المعنية...". بينما اتفاقية النقل الطرقي CMR لم تنص على ذلك على غرار المشرع الجزائري.

ثانيا: المحافظة على البضائع

تكون البضاعة أثناء عملية النقل في حراسة الناقل ما يحتم عليه بذل العناية اللازمة في حفظها وصيانتها العناية العادية التي تكفل وصولها سليمة²، بحيث يتخذ التدابير اللازمة باعتباره ناقلا محترفا للمحافظة على البضائع المنقولة.

فإذا ما اقتضت الضرورة فإن الناقل يلتزم بإعادة حزم البضائع أو إصلاح الأغلفة، أو اتخاذ أي إجراء ضروري حتى لو استلزم نفقات إضافية، وله حق الرجوع على الشاحن أو المرسل إليه بهذه النفقات، ومثال على ذلك لو بدأت الأمطار تهطل على شحنة من القمح المنقى والمغلف، فيجب على الناقل وعلى الفور أن يقوم بتغطية الشاحنة بالشادر المناسب لنقل وحماية هذا النوع من البضاعة³.

كما يتوجب على الناقل في حالة نقل الحيوانات الحية ألا يتم نقلها في عربة مغلقة دون تهوية، وقد تتعطل واسطة النقل في الطريق وهنا يتوجب على الناقل إصلاح السيارة ومواصلة عملية النقل، وإذا تطلب

1 - جلال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص 287.

2 - علي البارودي. محمد فريد العربي، المرجع السابق، ص 202.

3 - محمود محمد عبابنة، المرجع السابق، ص 246.

الأمر القيام بإجراء معين تقتضيها سلامة البضاعة وتم الإشارة إليه في العقد، فيقع على الناقل الالتزام بالقيام به حسب تعليمات المرسل المعطاة له سلفاً، كزيادة درجة التبريد في نقل البضائع المجمدة في أوقات الظهيرة¹.

وقد نص المشرع المصري في المادة 229 من القانون رقم 17/1999²، على نفس الفكرة السالفة حيث يجب على الناقل القيام بكل التدابير اللازمة من أجل الحفاظ على سلامة البضائع ولكن في الحدود المعقولة أي في حدود التزاماته، إلا إذا كان هناك اتفاق يقضي بغير ذلك كإطعامه للحيوانات أو رشه لنباتات فهي تتطلب مرافقة صاحب الشأن عليها. وهذا ما نص عليه المشرع الفرنسي في المرسوم الخاص بنقل الحيوانات الحية في المادة 16، إذ يجب على الناقل بالإضافة للالتزامات المخولة لديه من أجل المحافظة على البضائع أن يعتني بالحيوانات، ويتقديم العلاج والاستعانة بالبيطري إن لزم الأمر ذلك، وعليه أن يعود بكل المصروفات الإضافية على المرسل أو المرسل إليه³.

ثالثاً: الالتزام باحترام تعليمات المرسل بشأن توجيه البضائع

من الوجهة القانونية يظل المرسل حائزاً للبضائع المنقولة بالرغم من تسليمها إلى الناقل وانتقال حيازتها المادية إليه، ويترتب على ذلك أن المرسل يستطيع إصدار تعليمات إلى الناقل بتعديل بعض عناصر النقل المتفق عليه كتعديل مكان الوصول، أو تغيير شخص المرسل إليه أو إعادة البضائع إلى المرسل مرة أخرى.

أما إذا كان هناك اتفاق بين الناقل والمرسل بشأن حق هذا الأخير في توجيه البضائع وكان هذا الاتفاق مدون في وثيقة النقل، فما على الناقل إلا الانصياع لتوجيهات المرسل وهذا بتوفر شرطين هما:

الشرط الأول: أن يكون المرسل قد نفذ جميع الالتزامات الناشئة عن عقد النقل.

الشرط الثاني: ألا يكون من شأن استعمال هذا الحق الإضرار بالناقل أو بالمرسلين الآخرين⁴.

¹ - محمد محمد عبابنة، المرجع السابق، ص 247.

² - المادة 229 من القانون رقم 17/1999: " 1- يضمن الناقل سلامة الشيء أثناء تنفيذ عقد النقل.

² - وإذا اقتضت المحافظة على الشيء أثناء الطريق إعادة الحزم أو إصلاح الأغلفة أو زيادتها أو تخفيفها أو غير ذلك من التدابير الضرورية وجب على الناقل القيام بها وأداء ما تستلزمه من مصاريف على أن يرجع بما على المرسل أو المرسل إليه ما لم يكن ذلك راجعاً إلى خطأ الناقل. ومع ذلك لا يلتزم الناقل بالقيام بالتدابير غير المعتادة في النقل كرش النبات بالماء أو إطعام الحيوان أو سقيه أو تقديم الخدمات الطبية له ما لم يتفق على غير ذلك".

³ - Le contrat type applicable aux transports routiers d'animaux vivants rappelle notamment dans l'article 16 « qu'en cours de transport, le convoyeur apporte les soins généraux et ordinaires nécessaires au transport d'animaux vivants notamment la nourriture et l'abreuvement des 'animaux ».

⁴ - هاني دويدار، المرجع السابق، ص 37.

أما اتفاقية النقل الطرقي الدولي للبضائع CMR فقد نصت في المادة 12 على حالتين هما:

الحالة الأولى: أن يدون في سند النقل على أن المرسل إليه هو الذي له الحق في التصرف بالبضائع محل النقل بتغيير مكان التسليم، أو بتسليمها إلى شخص آخر غيره ولكن لا يحق لهذا الأخير (الشخص الآخر) توجيه البضاعة مرة أخرى.

الحالة الثانية: عندما لا يحدد مستند النقل ذلك، وفي هذه الحالة يحق للمرسل التصرف في البضائع بتوجيهها إلى مكان آخر أو تغيير اسم المرسل إليه.

وبدورها اتفاقية النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية نصت في المادة 30 على حق المرسل في توجيه التعليمات للناقل، سواء بسحب البضائع في المحطة المرسله أو توقيفها أثناء الطريق أو تأجيل تسليمها أو تغيير اسم المرسل إليه، وغيرها من التعليمات ولكن بتوفير شروط هي:

- على المرسل اشتراط المزيد من التعليمات التي يراها مناسبة بشرط عدم تجزئة الإرسالية.
- ينبغي تدوين هذه التعليمات في تصريح كتابي مطابق للنموذج المحدد والمنشور من قبل السكة الحديدية (الناقل).
- يجب أن ينسخ هذا التصريح ويوقع من قبل المرسل على النسخة الثانية من سند النقل التي يجب إظهارها في نفس الوقت إلى السكة الحديدية.
- ويعتبر لاغيا كل أمر يعتبر مغايرا للأشكال المحددة من طرف السكة الحديدية.
- ويسقط حق المرسل في تعديل عقد النقل متى قبل المرسل إليه البضاعة، أو قام بسحب سند النقل، وبممارسة حقوقه وفقا للفقرة (4) من المادة 28.
- عندما يحق للمرسل إليه إعطاء أوامر.

أما المادة 31 من هذه الاتفاقية فقد أعطت حق تعديل عقد النقل للمرسل إليه، شريطة ألا يأخذ المرسل على عاتقه النفقات العائدة للنقل ولا يسجل على سند النقل عبارة "المرسل إليه غير مسموح له بإعطاء أوامر لاحقة".

وعلى غرار ذلك فقد نصت اتفاقية تنظيم النقل البري بين الدول العربية في المادة 34 على أن حق التصرف في البضاعة مرهون بالاتفاق المبرم بين متعهد النقل والمرسل في عقد النقل المبرم طوال فترة مسؤولية الناقل.

بينما المشرع الفرنسي قد أعطى الحق بإصدار التعليمات للمرسل إلى أن يستطيع المرسل إليه ممارسة حقه بالتصرف في البضائع، وذلك بموجب المادة 04 من مرسوم 31 مارس 2017¹، شأنه في ذلك شأن المشرع الجزائري الذي لم يتغاضى عن هذا الحق للمرسل، إذ جاء في نص المادة 42 من القانون التجاري الجزائري قوله: "يحق للمرسل إبدال اسم المرسل إليه أو استرداد الأشياء المنقولة ما دامت في حيازة الناقل، بشرط أن يدفع له أجرة النقل عن المسافة المقطوعة وان يعوض له ما صرفه وما لحقه من ضرر بسبب استردادها على أنه لا يجوز للمرسل أن يمارس هذا الحق:

- 1- إذا تم تسليم سند النقل إلى المرسل إليه فينتقل معه هذا الحق،
- 2- إذا كان المرسل تسلم سند النقل وعجز عن تقديمه،
- 3- إذا طلب المرسل إليه استلام الأشياء بعد وصولها إلى المكان الموجهة إليه².

الفرع الثالث: التزامات الناقل في مكان الوصول

يلتزم الناقل بعد وصوله إلى المكان المتفق عليه للتسليم بتفريغ البضائع من على المركبة البرية، ثم تسليم البضائع إلى صاحب الشأن عليها سواء للمرسل (في حالة ما إذا كان قد بعث البضاعة لنفسه) أو للمرسل إليه.

أولاً: تفريغ البضائع من وسيلة النقل

الأصل هو أن يلتزم الناقل بعد وصوله إلى المكان المتفق عليه للتسليم بتفريغ البضائع من على وسيلة النقل، حيث تقضي هاته العملية إخراج الشيء من وسيلة النقل لغرض تسليمه إلى المرسل إليه³، حيث تعتبر عملية ملحقة بالنقل يتولاها الناقل ويكون مسؤولاً عنها ما لم ينص الاتفاق أو يقضي العرف على أنها تقع على عاتق المرسل⁴.

غير أنه في حال وجود اتفاق بين الناقل والمرسل يقضي بتحمل هذا الأخير عملية تفريغ البضاعة

¹ -L'article 4 dit « Le donneur d'ordre dispose des marchandises jusqu'au moment ou le destinataire fait valoir ses droits ».

² - مولود ديدان، القانون التجاري الجزائري حسب آخر تعديل له قانون رقم 05-02 المؤرخ في 06 جوان 2005، دار بلقيس، الجزائر، 2006، ص 11.

³ -Barthélémy Mercadal, Droit des transports terrestres et aériens, 1996, p105.

⁴ -علي البارودي، المرجع السابق، ص 185.

من على وسيلة النقل، الأمر الذي ينجرّ عنه قيام مسؤولية المرسل في حال تضرر البضاعة¹، بحيث لا يسأل الناقل عن الضرر الذي يقع بسبب التفريغ². ويجب على المرسل إليه أن يقوم بالتفريغ في الآجال المتفق عليها وفي حال تجاوزها فإنه يسأل عن الضرر الذي أصاب الناقل بسبب تخصيص وسيلة النقل له، ويسري العرف في حالة عدم الاتفاق على وقت معين لتفريغ البضاعة، فقد نصت محكمة استئناف بفرنسا Paris الغرفة الخامسة في قرارها الصادر بتاريخ 1985/05/04 في قضية TRASPECIAL ضد ALEMAYNA France ET AUTRE بأن العرف في فرنسا جرى على قيام المؤسسات الفرنسية بتفريغ شاحنات التموين بالبضائع في الفترة الصباحية، وتخصيص الفترة المسائية لشحن المركبات التي تؤمن توزيعها للزبائن³. أما في حالة ما إذا استعان الناقل بمقاول أو شخص متخصص في عملية التفريغ فيسأل الناقل عن أخطائه باعتباره تابعا له وليس للمرسل إليه الرجوع على مقاول التفريغ شخصيا، كما أن عملية التفريغ باعتبارها ملحقة بالنقل يتحمل الناقل مصاريف التفريغ ما لم يتفق أو يجري العرف على غير ذلك، ولا ينقض التزام الناقل إلا بتوصيل البضاعة سليمة وتسليمها للمرسل إليه حيث لا يعفى من المسؤولية إلا إذا أثبتت القوة القاهرة أو العيب في البضاعة أو خطأ المرسل أو المرسل إليه⁴.

ثانيا: التسليم في عقد النقل البري الدولي للبضائع

يمثل التسليم عملية قانونية عكس عملية التفريغ التي تعدّ عملية المادية في عقد النقل البري للبضائع، فبتمام التسليم ينقضي عقد النقل وتنتهي التزامات الناقل ومسؤوليته⁵. وقد عرفه الأستاذ روني روديار "على أنه التصرف القانوني الذي من خلاله يفى الناقل بالتزامه الرئيسي عن طريق تسليم المرسل إليه البضائع محل النقل، ويتبعه تصرف مادي يتمثل في تفريغ البضائع من على وسيلة النقل، وبالتسليم تنتقل مخاطر النقل من الناقل إلى المرسل إليه"⁶.

1 - "بعكس النقل البحري فقد أجاز المشرع للناقل البري حق اشتراط تحميل نفقات ومصاريف التفريغ على المرسل في حين يتحمل الناقل المسؤولية في حال تضرر البضاعة من جراء تحمل الشاحن لعملي الشحن والتفريغ". بسعيد مراد، "عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية"، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، 2011، ص269.

2 - سميحة القليوبي، شرح قانون التجارة المصري الجديد رقم 99/17، الطبعة 03، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2000، ص484.

3 - شتوح العياشي، "عقد النقل البري للبضائع"، رسالة الماجستير في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة منتوري، قسنطينة، 2004/2005، ص62.

4 - سعيد الجدار، عقد نقل البضائع في القانون التجاري الجديد رقم 17 لسنة 1999 (عقد النقل بصفة عامة-عقد نقل البضائع-حقوق والتزامات الناقل والمرسل والمرسل إليه-دعوى المسؤولية ضد الناقل-مسؤولية الناقلين في حالة النقل المتعاقب أو المتتابع -أحكام القضاء وآراء الفقه)، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، مصر، 2000، ص64.

5 - سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات (النقل أحادي الوساطة والنقل الدولي متعدد الوسائط)، المرجع السابق، ص77.

6 - René RODIERE, DROIT DES TRANSPORTS TERRESTRES ET Aériens, DALLOZ, Deuxième édition, 1977, p181.

وتظهر أهمية هذا العمل القانوني من حيث أن عقد النقل يكون قد رتب كل آثاره، وفرغ الناقل من التزاماته المتولدة عنه بمجرد تسليم البضاعة سليمة في الميعاد المتفق عليه للمرسل إليه المعين في العقد، كما تبدأ المواعيد المقررة لاستلام البضاعة من الناقل وإقامة دعوى المسؤولية، وتقدمها تبدأ اعتباراً من تاريخ التسليم¹.

فالتسليم عملية قانونية يتم بموجبها التسليم الفعلي للمرسل إليه أو من ينوب عنه في مكان الوصول، فإذا لم يكن التسليم واجباً في محل المرسل إليه فعلى الناقل أن يخطره بوصول الشيء والميعاد الذي يستطيع خلاله الحضور لتسلمه، ولا يعتبر هذا الإخطار قرينة على أن هناك تسليم قد تم إذ أن التسليم يجب أن يكون فعلياً للمرسل إليه أو من ينوب عنه². ويثبت التسليم بإعطاء إيصال التسليم للناقل باستلام البضاعة أو بالتأشير بالتسليم على سند النقل الذي رافق البضاعة³. وحسب اتفاقية تنظيم النقل البري بين الدول العربية لسنة 2012 فقد فرقت بين التسليم في حال وجود وثيقة نقل غير قابلة للتداول ووثيقة نقل قابلة للتداول وذلك ضمن المادتين 28 و 29 على التوالي:

1- التسليم في حالة وثيقة نقل غير قابلة للتداول:

نصت على ذلك ضمن المادة 28 من الاتفاقية حيث جاء فيها:

- 1/ إذا لم يكن اسم المرسل إليه وعنوانه مشاراً إليهما في تفاصيل العقد، وجب على من له حق التصرف في البضاعة أن يبلغ متعهد النقل بهما كتابة، قبل أو عند وصول البضاعة إلى مكان المقصد.
- 2/ إذا تبين أن اسم المرسل إليه أو عنوانه في عقد النقل ووثيقة النقل غير صحيح وجب على من له حق التصرف في البضاعة أن يبلغ متعهد النقل بالبيانات الصحيحة قبل أو عند وصول البضاعة إلى مكان المقصد أو حال تبليغه ذلك من متعهد النقل.
- 3/ يقوم متعهد النقل بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه في الوقت والمكان المتفق عليهما في العقد عند إبراز المرسل إليه بطاقة هويته الرسمية، ويجوز لمتعهد النقل أن يرفض التسليم إذا لم يبرز المرسل إليه هذه البطاقة. كما يمكن أن يتم التسليم إلى شخص آخر يفوضه المرسل إليه باستلام البضاعة وتكون في حوزته وثيقة نقل أصلية مع إبراز بطاقة هويته الرسمية.

1 - حسني المصري، العقود التجارية في القانون الكويتي والمصري والمقارن، مكتبة الصفا، الكويت، ص 311.

2 - سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات (النقل أحادي الوساطة والنقل الدولي متعدد الوسائط)، المرجع السابق، ص 78-79.

3 - مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك، منشورات الحلبي الحقوقية، بدون سنة نشر، لبنان، ص 84.

- 4/ تنتهي مسؤولية متعهد النقل عندما يقوم بتسليم البضاعة إلى "المرسل إليه" المشار إليه في وثيقة النقل غير قابلة للتداول، أو إلى أي شخص يشار إليه في هذه الوثيقة كتابة.
- 5/ إذا لم يتم المرسل إليه بتسليم البضاعة من متعهد النقل بعد وصولها إلى مكان المقصد، وجب على متعهد النقل أن يبلغ كتابة الطرف الذي له حق التصرف في البضاعة أو المرسل.
- 6/ إذا تعذر على متعهد النقل بعد بذل جهد معقول معرفة هوية الطرف الذي له حق التصرف في البضاعة، وجب على المرسل أن يصدر إلى متعهد النقل التعليمات الخطية المتعلقة بتسليم البضاعة.
- 7/ إذا تعذر على متعهد النقل بعد بذل جهد معقول لإبلاغ من له حق التصرف في البضاعة أو المرسل، يعتبر الشخص الحائز على وثيقة النقل عندئذ هو الذي له حق التصرف في البضاعة.
- 8/ يبرأ متعهد النقل الذي يسلم البضاعة بناء على تعليمات الطرف الذي له حق التصرف في البضاعة أو المرسل بمقتضى هذه الفقرة من التزاماته بتسليم البضاعة بمقتضى عقد النقل".

2- التسليم في حال وجود وثيقة النقل قابلة للتداول:

نصت عليه المادة 29 من الاتفاقية السالفة الذكر كالاتي:

- "1- يتم تسليم البضاعة من قبل متعهد النقل أو الشخص الذي ينوب عنه للحائز على وثيقة النقل القابلة للتداول في الوقت والمكان المتفق عليهما في العقد بعد أن يقوم ذلك الحائز بتقديم وثيقة النقل القابلة للتداول.
- 2- في حالة إصدار عدة نسخ أصلية من وثيقة النقل القابلة للتداول فإن متعهد النقل أو من ينوب عنه يعتبر قد أوفى بمسؤولياته كاملة إذا قام بتسليم البضاعة بالفعل للشخص الحائز على أية نسخة أصلية من وثائق النقل يتم تظهيرها حسب القواعد المعمول بها.
- 3- إذا لم يكن التسليم واجبا في محل المرسل إليه كان على متعهد النقل أن يخطره بوصول البضاعة وبالوقت الذي يستطيع فيه تسليمها. وعلى المرسل إليه تسلم البضاعة في الميعاد الذي حدده متعهد النقل والالتزام بالتكاليف والنفقات المترتبة على تأخره عن الموعد المذكور. ويجوز لمتعهد النقل بعد انقضاء الميعاد الذي حدده للتسليم أن ينقل البضاعة إلى محل المرسل إليه مقابل أجر إضافية.
- 4- إذا كانت البضاعة محل النقل مؤجلة الثمن وفوض متعهد النقل في التحصيل عند التسليم للمرسل إليه، طبقت أحكام الوكالة في شأن العلاقة بين المرسل و متعهد النقل".

ويكون للمرسل إليه الحق في فحص البضاعة قبل تسلمها للتحقق من مطابقتها للبيانات الواردة في

سند النقل، وما إذا كان بها هلاك أو عجز أو تلف. أما إذا وصل الناقل إلى مكان المتفق عليه للتسليم بدون أن يجد المرسل إليه في استقباله أي في حالة غياب المرسل إليه، فيقوم بتفريغها في مكان آمن سواء في مخازنه أو باستئجاره لمخزن مناسب لطبيعتها، مع الرجوع على صاحب الحق عليها بتسديد كل النفقات التي أنفقها، وتبقى البضائع تحت مسؤوليته إلى حين تسليمها الفعلي والقانوني بحيث يلتزم بالمحافظة عليها¹.

وأضافت اتفاقية النقل الدولي الطريقي CMR أن يطلب الناقل من المرسل تعليمات بشأن البضائع وهذا حسب المادة 15 من الاتفاقية، وله الحق في استرداد النفقات التي أنفقها على البضائع منه، وهذا حسب المادة 16 من الاتفاقية شريطة ألا تكون هذه النفقات نتيجة خطأ منه. وهذا ما تطرقت إليه كذلك المادة 34 من الاتفاقية الدولية للنقل بالسكك الحديدية COTIF-CIM التي أكدت كذلك أنه في حالة تعذر التسليم يلجأ الناقل للمرسل من أجل تلقي التعليمات بشأن مصير البضائع، كذلك اتفاقية تنظيم النقل بين الدول العربية قد نصت على ذلك في المادة 30 حيث جاء فيها:

"1- إذا لم يتقدم المرسل إليه أو من ينوب عنه باستلام البضاعة بعد وصولها في الوقت والمكان المحددين في وثيقة النقل- ولم يتلقى متعهد النقل تعليمات أخرى وافية ممن له حق التصرف في البضاعة- انتقل إلى متعهد النقل حق التصرف في البضاعة كوكيل عن المرسل إليه على النحو التالي:
أ/ تخزين البضاعة في أي. أو

ب/ تفريغ البضاعة المعبأة في حاويات وذلك طبقا ظروف وطبيعة البضائع المرسلة. مكان مناسب.

2- إذا تجاوزت فترة تأخر المرسل إليه أو من ينوب عنه في الحضور للاستلام عن 14 يوما من تاريخ إخطاره بوصول البضاعة صار من حق متعهد النقل:

أ/ التصرف في البضاعة حسبما يرى متعهد النقل أن الظروف تقتضي ذلك وفي حدود المعقول. أو

ب/ بيع البضاعة وفقا للممارسات المتبعة - أو حسبما يقتضي القانون أو اللوائح ذلك- في المكان الذي توجد فيه البضاعة في ذلك الوقت. أو

ج/ الطلب إلى السلطة المعنية تسلم البضاعة وتخزينها في مخازنها. أو

د/ الطلب إلى المحكمة المختصة إثبات حالة البضاعة والإذن له بوضعها تحت إشراف حارس قضائي لحساب المرسل وعلى مسؤوليته.

3- إذا بيعت البضاعة بمقتضى الفقرة (2/ب) من هذه المادة، وجب على متعهد النقل أن يحتفظ بعائدات

¹- Olivier Esneu, Op.cit ; p81.

البيع لصالح الشخص الذي له حق التصرف في البضاعة رهنا باقتطاع أي تكاليف تكبدها بشأن البضاعة وأي مبالغ أخرى مستحقة له وللجهات الحكومية المختلفة حسب مقتضى الحال.

4/- لا يسمح لمتعهد النقل بممارسة الحقوق المشار إليها في الفقرة (2) من هذه المادة، إلا بعد أن يكون قد وجه إشعارا قبل وقت معقول بوصول البضاعة إلى مكان المقصد إلى الشخص الذي ذكر في تفاصيل العقد بأنه الشخص الذي يتعين إشعاره بوصول البضاعة إلى مكان المقصد، إن وجد ذلك الشخص، أو المرسل إليه أو إلى الطرف الذي له حق التصرف في البضاعة.

5/- عندما يمارس متعهد النقل حقوقه المشار إليها في الفقرة (1) و(2) من هذه المادة فإنه لا يكون مسؤولا عن أي تلف أو خسارة للبضاعة إلا عندما تتجم الخسارة أو التلف عن خطأ أو إهمال من جانب متعهد النقل".

وفي حال امتناع المرسل إليه عن تسلم البضاعة، جاز للناقل الالتجاء إلى قاضي الأمور المستعجلة بطلب تعيين خبير لمعاينة البضاعة وإثبات حالتها، ويجوز للقاضي أن يأمر بإيداع البضائع لدى أمين أو في مخزن عام، وأن يأمر أيضا ببيع جزء منها بقدر أجره النقل، وهذا ما نص عليه المشرع الجزائري في المادة 46 من القانون التجاري بقوله: " فيما عدا الحالات المنصوص عليها في المادة 54 إذا لم يرفع الشيء المنقول من المكان الموجه إليه، وجب على الناقل أن يخبر المرسل بذلك وأن يطلب منه التعليمات بهذا الشأن وأن ينتظر هذه التعليمات ويجب عليه في هذه الحالة إيداع الشيء في مكان معين. /على أنه يجوز للناقل بيع الشيء المنقول إذا كان من الأشياء التي يخشى عليها من التلف قبل ورود تعليمات المرسل في الوقت المناسب.

/ويسمح بهذا البيع بمقتضى أمر صادر في ذيل العريضة من طرف رئيس المحكمة المختصة. /وفضلا عن ذلك فإنه يمكن إتلاف الشيء أو طمره إذا كان غير صالح للاستهلاك، وتتم معاينة هذه الحالة الخاصة بعدم صلاحية الشيء للاستهلاك بموجب محضر معد من قبل رئيس المجلس الشعبي البلدي ورئيس أمن الدائرة أو ممثليهما بحضور مسؤول عن مصلحة حفظ الصحة بالمجلس الشعبي البلدي ومواطنين اثنين يمارسان النشاطات التجارية"¹.

1 - المادة 54 من القانون التجاري الجزائري: " يكون الطالب ملزوما تحت مسؤوليته بأن يوجه الدعوى لحضور هذه الخبرة بواسطة رسالة موصى عليها أو برقية، ويمكن إدخال جميع الأطراف في الدعوى وخاصة المرسل والمرسل إليه والناقل والوكيل بالعمولة للنقل، على أنه يمكن الإعفاء من إتمام الإجراءات المقررة بهذه الفقرة كليا أو جزئيا بتخصيص صريح ينص عليه في الأمر المذكور. ويمكن الأمر بإيداع الأشياء المتنازع فيها أو حجزها ثم نقلها إلى مستودع عمومي، ويجوز الأمر ببيعها تسديدا لنفقات النقل وغيرها من النفقات التي سبق صرفها، ويقرر الحكم منح ثمن المبيع لمن قام بتسبيق تلك المصاريف من الأطراف".

وقد حوّل القانون للناقل الحق في الامتناع عن تسليم البضاعة للمرسل إليه في الحالات الآتية¹:

* / إذا كانت الأجرة واجبة الدفع عند الوصول وامتنع المرسل إليه عن دفعها.

* / إذا كان الناقل مفوضاً من المرسل في استثناء ثمن البضاعة من المرسل إليه قبل التسليم ورفض المرسل إليه دفع الثمن.

* / إذا وقع حجز على البضاعة تحت يد الناقل أثناء النقل من أحد دائني المرسل أو المرسل إليه.

المطلب الثاني: التزامات المرسل والمرسل إليه والوكيل بالعمولة للنقل

بالإضافة للالتزامات التي يقوم بها الناقل في عقد النقل البري الدولي للبضائع، فالمرسل كذلك عليه القيام بعدة التزامات شأنه شأن المرسل إليه الذي يعتبر طرفاً في العقد، فأحياناً يكون المرسل والمرسل إليه شخصاً واحداً، ولكن غالباً يكون المرسل إليه طرفاً ثالثاً في العلاقة التعاقدية التي جمعت الناقل والمرسل والمرسل إليه، فرغم أن هذا الأخير لم يكن حاضراً وقت إبرام عقد النقل، إلا أن القانون والعرف حوّلوا له حق الاستفادة من بعض الحقوق مقابل قيامه بواجباته المفروضة عليه، سواء بالاتفاق أثناء إبرام العقد أو بنص القانون أو بالعرف الجاري التعامل به.

كما قد يكون الوكيل بالعمولة طرفاً في عقد النقل إذ يكون وسيطاً بين المرسل والناقل، لذلك سنتطرق في هذا المطلب إلى التزامات المرسل (فرع 1) والتزامات المرسل إليه (فرع 2) والتزامات الوكيل بالعمولة للنقل (فرع 3).

الفرع الأول: التزامات المرسل

يلتزم المرسل في تنفيذ عقد النقل البري بدفع أجرة النقل للناقل وتسليم البضائع وكل المستندات الخاصة بالبضائع للناقل مع الإدلاء بكل البيانات المتعلقة بطبيعة البضائع.

أولاً: تسليم البضائع للناقل

يقع على المرسل التزام تسليم البضاعة إلى الناقل في الزمان والمكان المتفق عليها وقت إبرام عقد النقل، كذلك على المرسل أن يسلم الناقل البضاعة في حالة صالحة للنقل، وبصفة خاصة إذا كان نقلها يتطلب استعدادات أو تجهيزات خاصة². إذ أنه بالتسليم يبدأ عقد النقل وتنتقل حيازة البضاعة إلى الناقل

¹ - مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك، المرجع السابق، ص. 92-93.

² - جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص. 284.

فيكون مسؤولاً عنها¹.

وقد يوجب الاتفاق أو العادة على المرسل تغليف البضاعة وحزمها، وحينئذ يجب أن يكون التغليف أو الحزم بطريقة جيدة تقي البضاعة خطر الهلاك أو التلف خلال النقل، فقد تحتاج طبيعة الأشياء محل النقل إلى عناية خاصة من حيث التعبئة أو الحزم أو التغليف، كما هو الأمر بالنسبة لنقل الزجاج أو الأشياء القابلة للكسر كالأجهزة التلفزيونية والتحف الزجاجية وسواها من الأشياء القابلة للتلف أو الانفجار، فيلتزم المرسل بتغليفها وتعبئتها بما يتناسب مع طبيعتها حتى تتحمل مرحلة النقل تمهيدا لوصولها سالمة من دون هلاك أو تلف². وإلا جاز للناقل رفض تسلّم البضاعة أو إبداء تحفظات خاصة في إيصال النقل بشأن عيب التغليف أو الحزم³.

وقد نصّت اتفاقية النقل الدولي السككي للبضائع Cotif-cim على تسليم البضاعة للناقل في المادة 20 فقرة الأولى منها، وأنه على المرسل تغليف البضائع وتحزيمها بطريقة تمنع سقوطها أو تضررها، وفي الحالة التي تتضرر البضائع نتيجة سوء التغليف أو عدم تغليفها أصلاً أو عدم إحكام حزمها تحمل الاتفاقية المرسل بذلك وهذا وفق نص المادة 19.

والجدير بالذكر أن الاتفاقية الخاصة بالنقل الدولي الطريقي للبضائع CMR، لم تنص على عملية تسليم البضاعة للناقل، بل نصت فقط على تحميل المسؤولية للمرسل في حال ظهور عيب في التغليف إن كان ظاهراً وألّزمت الناقل بإبداء تحفظات على ذلك، وإلا اعتبرت البضائع المنقولة في حالة ظاهرة جيدة وأن عدد الرزم وعلاماتها وأرقامها كانت موافقة لما دُوّن في مستند الشحن وهذا حسب المادتين 09 و 10 من الاتفاقية.

أما المشرع الجزائري فقد نص في المادة 43 من القانون التجاري⁴ على ضرورة عملية تحزيم البضائع

¹ - مصطفى كامل طه، النظرية العامة للقانون التجاري والبحري (دراسة مقارنة) الأعمال التجارية والتجار - المؤسسة التجارية - الشركات التجارية - العقود التجارية - عمليات البنوك - الأوراق التجارية - الإفلاس - النقل البحري - البيوع البحرية، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2006، ص 297.

² - إلياس ناصيف، موسوعة الوسيط في قانون التجارة، الجزء الثامن (العقود التجارية)، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2008، ص 357.

³ - مصطفى كامل طه، العقود التجارية وعمليات البنوك، نفس المرجع، ص 83.

⁴ - المادة 43 من القانون التجاري الجزائري: " إذا كانت طبيعة الشيء تتطلب تحزيمه وجب على المرسل القيام بالتحزيم بشكل يكون واقياً من الضياع والتلف ولا يؤدي لضرر الأشخاص والمعدات أو غيرها من الأشياء المنقولة".

التي تتطلب طبيعتها ذلك من طرف المرسل، كما حمله المسؤولية في المادة 144¹ من نفس القانون في حالة وقوع الضرر لها بسبب سوء التحريم، ويسأل الناقل كذلك في الحالة التي تضرر فيها البضائع سواء محل عقد النقل أو بضائع لعقود نقل أخرى بسبب علمه بالعيب وعدم إبداءه للتحفظات.

أما المشرع الفرنسي فقد كان أكثر توسعا في مجال التزامات المرسل، فبينما نص المشرع الجزائري على عملية تحريم وتغليف البضائع، نص نظيره الفرنسي على ضرورة اختيار وسيلة النقل المناسبة والملائمة لطبيعة البضائع، وحسن اختيار شركة النقل المعروفة بالنزاهة وحسن السيرة، ووضع علامات ورموز على البضائع لتسهيل عملية النقل ولتمييزها عن البضائع الخطرة، واحترامه للأوزان بعدم تجاوز ثلاث أطنان من وزن البضائع حتى لا يكون هناك تحميل فوق طاقة وسيلة النقل، ما قد يؤدي إلى هلاكها مع البضائع المحملة على متنها.

كما نص على تحديد مواعيد الشحن وعلى عدم الشحن على الوسيلة التي لا تحترم مواعيد الشحن، وحمل المسؤولية للمرسل في حال وقوع ضرر بسبب عيب في التغليف أو سوء التحريم أو بسبب سوء الشحن، كما حمل المرسل إليه بسبب سوء التفريغ². فالقاعدة العامة بالنسبة للمشرع الفرنسي أن المرسل هو الذي يلتزم بالتغليف وحزم البضائع ووضع العلامات على بضائعه لتمييزها عن البضائع الأخرى المحملة على الشاحنة نفسها وتمييزها عن البضائع الخطرة³.

أما المشرع المصري فقد نص في المادة 223 من القانون التجاري الجديد رقم 17/1999 على عملية تسليم البضائع للناقل سواء في مقره أو في مكان آخر، ويعود تحديد ذلك للاتفاق المبرم في عقد النقل، ونص على ضرورة توجيه المرسل إخطارا للناقل قبل التسليم بوقت كاف إن كانت طبيعة البضائع تتطلب استعدادا خاصا، ومثال ذلك الحيوانات الحية إذ يتطلب نقلها إعداد وسائل خاصة للنقل وتكليف أشخاص مدربين على مراقبتها للعناية بها خلال عملية النقل. أما المادة 224 من نفس القانون فقد نصت على التزام المرسل بعملية التغليف والتعبئة والحزم متى كانت طبيعة البضائع تتطلب ذلك، ويتحمل المسؤولية إن نتج

¹ - المادة 44 من القانون التجاري الجزائري: "يكون المرسل مسؤولا عن الأضرار الناجمة عن عيوب التحريم.

/غير أن الناقل يكون مسؤولا عن الأضرار الناجمة عن عيوب التحريم أو اعدامه إذا قبل الشيء وهو عالم بعيوب التحريم أو اعدامه.

/وإن عيوب التحريم الخاص بالشيء المنقول لا يعفي الناقل من التزاماته المتولدة بموجب عقود نقل أخرى".

² -Bérengrè LEEHARDT, Le points sur Logistique transport, la confédération Française du commerce Interentreprises, Revue fiduciaire, Lamy Transport, 2011, p23.

³ -Isabelle Bon-Garcin -Maurice Bernadet -Yves Reinhard, Droit des transports, 1^{re} édition, Dalloz, p434.

الضرر للبضائع المنقولة بسبب عيب في التغليف أو التعبئة أو في الحزم، ومع ذلك يسأل الناقل إن كان العيب ظاهراً وعلم به أو كان ممن لا يخفى على الناقل العادي. وقد اعتبر الاتفاق بين الناقل والمرسل على عدم تحمل المسؤولية الناتجة عن الأضرار الناشئة جزاء سوء التغليف أو التعبئة أو الحزم باطلاً¹. كما يمكن للناقل رفض تسلم البضاعة إذا كانت تختلف عن النوع الذي اتفق عليه، أما إذا كانت نفس البضاعة المتفق عليها فيتحمل مسؤولية الضرر الذي يسببه للمرسل نتيجة عدم تنفيذ التزامه².

ثانياً: تسليم المستندات الخاصة بالبضائع والإدلاء بكلّ البيانات اللازمة

يلتزم المرسل كذلك في عقد النقل البري بالإضافة إلى تسليمه للبضائع محل النقل للناقل من أجل نقلها للمكان المتفق عليه، بتسليمه أيضاً لكافة المستندات الخاصة بهذه البضائع كشهادة التخليص على البضائع، أو التصريح بالنقل لبعض أنواع البضائع وشهادة الجمارك³ والوثائق الخاصة بالتأمين إن كان المرسل قد أمن عليها، وغيرها من الوثائق الخاصة بالبضاعة. وعليه أن يدلي بكل البيانات الصحيحة والتعليمات للناقل، وذلك بتقديم بيانات دقيقة وكافية عن المرسل إليه ومكانه وعن كافة البيانات المتعلقة بالأشياء محل النقل⁴، خاصة طبيعتها وقيمتها وعدد الطرود في حالة النقل الطرود وعن وزنها وكل أوصافها الحقيقية بكل دقة وأمانة.

فالهدف من إخبار الناقل بكل هذه المعلومات هو اتخاذه ما يلزم للمحافظة على البضائع محل النقل أثناء الطريق⁵، فأى تغليط أو تدليس في هذه المعلومات يعتبر غشاً من المرسل ما يعفي الناقل من المسؤولية في حالة تضرر البضائع خاصة ما تعلق بالبضائع الخطرة، لذلك على المرسل تدوين كل المعلومات الضرورية على مستند النقل وتحديد بدقة كل الأوصاف الخاصة بهاته البضائع وكل أثارها الجانبية وتفاصيل محتواها⁶.

وقد نصت على ذلك المادة 11 من الاتفاقية الخاصة بالنقل الطريقي الدولي CMR بقولها:

"1/- لغرض الإجراءات الجمركية أو غيرها من الإجراءات التي ينبغي إتمامها قبل تسليم البضاعة، يتحتم

¹ سعيد الجدار، المرجع السابق، ص 55.

² -علي البارودي، المرجع السابق، ص 15-16.

³ -محمود محمد عبانة، المرجع السابق، ص 241.

⁴ -إلياس ناصيف، المرجع السابق، ص 357.

⁵ -G. Ripert -R. Roblot, Traité de Droit Commercial, Tome 02, édition 17, p712.

⁶ - Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route, volume 01, nation unis .new York et Genève 2016, ADR2017, P 39.

على المرسل أن يضم إلى إيصال الشحن أو أن يضع في تصرف الناقل الوثائق اللازمة ويقدم له كل المعلومات المطلوبة.

2/- لا يترتب على الناقل أن يتحقق من دقة الوثائق والمعلومات وكفايتها وإن المرسل مسؤول أمام الناقل عن كل الأضرار التي قد تتجم عن غياب هذه الوثائق والمعلومات أو عدم كفايتها أو عدم قانونيتها إلا في حال خطأ ارتكبه الناقل.

3/- إن مسؤولية الناقل عن نتائج فقدان أو عدم الدقة في استعمال الوثائق المذكورة في إيصال الشحن والمرفقة به أو التي تودع لديه مماثلة لمسؤولية الوكيل على ألا يتجاوز التعويض الذي يترتب عليه المبلغ الذي يدفع كتعويض في حال فقدان السلع.

ونصت اتفاقية النقل السككي الدولي CIM - COTIF على هذه المستندات في المادة 25 بقولها:
1/- "يتوجب على المرسل إرفاق سند النقل بالمستندات اللازمة للقيام بالإجراءات المطلوبة من قبل الجمارك أو غيرها من السلطات الإدارية وذلك قبل تسليم البضاعة. ويجب أن تخص هذه المستندات البضائع التي هي موضوع نفس سند النقل إلا إذا كانت أحكام الجمارك أو غيرها من السلطات الإدارية أو التعريفات تنص على غير ذلك.

غير أنه عندما لا تكون هذه المستندات مرفقة بسند النقل أو عندما يكون من واجب المرسل إليه تقديمها، يتوجب على المرسل أن يسجل على سند النقل المحطة أو مكتب الجمركة أو أي سلطة أخرى سوف توضع المستندات الخاصة تحت تصرف السكة الحديدية، وحيث يجب أن تتم فيها الإجراءات، وإذا خضر المرسل بنفسه الإجراءات المفروضة من قبل الجمارك أو السلطات الإدارية الأخرى و أناب عنه وكيلا، يكفي عندئذ تقديم هذه المستندات أثناء الإجراءات المذكورة.

2/- لا تلتزم السكة الحديدية بالفحص فيما إذا كانت المستندات المقدمة كافية وصحيحة.

3/- يكون المرسل مسؤولا اتجاه السكة الحديدية عن كل ضرر ناتج عن عدم وجود أو عدم كفاية نظامية هذه المستندات إلا في حال الخطأ من قبل السكة الحديدية.

وتكون السكة الحديدية مسؤولة في كل خطأ عن عواقب ضياع أو عدم استعمال أو الاستعمال غير نظامي للمستندات المذكورة في سند النقل والتي ترافقه أو التي أودعت لديها. غير أنه يجب أن لا يتجاوز إطلاقا التعويض المحتمل عما هو منصوص عليه في حال فقدان البضاعة.

4/- يجب على المرسل أن يتقيد بأحكام الجمارك أو السلطات الإدارية الأخرى بخصوص تغليف البضائع

وتغطيتها بالمشنعات.

وإذا لم يغلف المرسل البضاعة أو يغطيها بالمشنعات وفق هذه الأحكام يجوز للسكة الحديدية أن تقوم بذلك وتقع النفقات الناتجة على عاتق البضاعة.

5/- يجوز للسكة الحديدية رفض الإرساليات التي تكون الأختام الموضوعة عليها من قبل الجمارك أو السلطات الإدارية الأخرى مصابة بعطب أو خلل".

إذا فهاتين الاتفاقيتين قد أوجبتا على المرسل تسليم المستندات الخاصة بالبضائع بجانب تسليمه للبضاعة، وحمّلت له المسؤولية في حالة غش منه أو من أحد أعوانه. أما المشرع الجزائري فتكلم على البيانات اللازم تدوينها عن البضائع المحمولة في المادة 41 من القانون التجاري، ولم يحدّد ماهية هاته المستندات كما سبق بالنسبة للاتفاقيات المذكورة، على عكس ذلك نجد المشرع المصري في القانون الجديد رقم 17-1999 فقد نص ضمن المادة 01/223 على: "1/- على المرسل أن يسلم الناقل الشيء والوثائق اللازمة لتنفيذ النقل، ويكون مسؤولاً عن عدم كفاية هذه الوثائق أو عدم مطابقتها للحقيقة، ويكون الناقل مسؤولاً عن ضياعها أو إساءة استعمالها...". فالمرسل ملزم بتزويد الناقل بالمعلومات التي تتعلق بعنوان المرسل مهلة التسليم والبضاعة المراد نقلها والطريق الذي يسلكه والأشياء الثمينة التي تحتويها الطرود المراد نقلها، وكل الوثائق الخاصة بالبضاعة كالوثائق الخاصة بالتصدير والوثائق الجمركية، والمستندات الخاصة بمنشأ البضاعة وأوصافها وكميتها حتى يستطيع الناقل إبرازها في الدول التي يمر بها بالأخص في النقل الدولي، ويعتبر المرسل مسؤولاً عن عدم كفاية الوثائق اللازمة للنقل أو عدم صحة البيانات الواردة في تلك الوثائق¹.

ثالثاً: دفع أجرة النقل

يعدّ أهمّ التزام يقوم بها المرسل في عقد النقل البري، فأجرة النقل تمثل المقابل لعملية النقل التي يقوم بها الناقل بمقتضى المعاوضة المنعقدة بينهما، ويعود تحديد مقدار وميعاد ومكان الوفاء به للاتفاق الذي يعقد بين الناقل والمرسل². ويتم تحديد الأجرة عادة بحسب العرف أو على أجرة المثل يوم إبرام العقد³، أو

¹ - فوزي محمد سامي، شرح القانون التجاري (الجزء الأول): مصادر القانون التجاري - الأعمال التجارية - التاجر - المتجر - العقود التجارية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ص 244.

² - علي البارودي. محمد فريد العربي، المرجع السابق، ص 185.

³ - سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات (النقل أحادي الوساطة والنقل الدولي متعدد الوسائط)، المرجع السابق، ص 100.

بالتعريف الرسمية كما في حال نقل البضاعة عن طريق البريد أو السكك الحديدية¹، كما تحدد كذلك بحسب حجم البضاعة أو مقاسها أو وزنها² وعدد قطعها نظرا لقيمة البضاعة المادية كنفق بعض التحف الأثرية أو الأشياء الثمينة أو الأشياء القابلة للكسر... الخ، وتحدد الأجرة كذلك بحسب المسافة المقطوعة.

ويضاف إلى الأجرة قيمة المصروفات التي قد يتكبدها الناقل بسبب مستلزمات النقل كالرسوم الجمركية ومصروفات الوزن والإيداع والصيانة... الخ³ وأقساط التأمين على البضاعة إذا كان الاتفاق أو العرف يوجب هذا التأمين⁴. فالأصل أن يدفع المرسل هاته الأجرة قبل عملية النقل مع إجازة الاتفاق على دفعها عند الوصول من طرف المرسل إليه⁵، وهذا ما نص عليه المشرع الجزائري في المادة 40 من القانون التجاري بقوله: "على المرسل دفع أجرة النقل والمصاريف المترتبة على الأشياء المنقولة. وإذا اشترط دفع الأجرة عند وصول الأشياء المنقولة فيكون الناقل والمرسل إليه الذي صدر منه القبول ملزمين بأدائها بالتضامن بينهما".

وفي هذا المجال أكدت محكمة استئناف بو (PAU) الفرنسية ذلك المبدأ في حكم لها بتاريخ 28 أبريل 1962، وكان الاتفاق قد تم على أن يقوم المرسل إليه بالوفاء بالأجرة، إلا أنه قدم للناقل (وكانت مصلحة السكك الحديدية) شيكا تبين بعد ذلك أنه بدون رصيد. فرجع الناقل على المرسل مطالبا بالأجرة فاحتج المرسل بأن الناقل قد أخطأ بتسليمه البضاعة للمرسل إليه قبل أن يتحقق من وجود رصيد الشيك. وقد أجابت محكمة استئناف بو (PAU) على ذلك بأن الناقل فيما يتعلق بدين الأجرة ليس وكيلًا عن المرسل ومن ثم لا يمكن أن يحتج هذا بخطئه، وإنما يظل المرسل ملتزما بدين الأجرة حتى ولو كان الوفاء بها عند الوصول⁶. كما نصت على ذلك الاتفاقية الدولية للنقل السككي COTIF-CIM في المادة 15 فقرة الأولى بقولها: "تدفع النفقات (ثمن النقل، النفقات الملحقة، الرسوم الجمركية والنفقات الأخرى الطارئة اعتبارا من القبول للنقل وحتى التسليم) إما من قبل المرسل أو من قبل المرسل إليه وفقا للنصوص المبينة أدناه...".

في سياق متصل لم تتكلم اتفاقية النقل الدولي الطريقي CMR عن أجرة النقل. بينما نجد اتفاقية تنظيم

1 - جلال وفاء محمد، المبادئ العامة في القانون التجاري والبحري، المرجع السابق، ص 284.

2 - سمير جميل حسين الفتلاوي، العقود التجارية، ديوان المطبوعات الجامعية، ص 249.

3 - أحمد محمد محرز، المرجع السابق، ص 186.

4 - مصطفى كمال طه، النظرية العامة للقانون التجاري والبحري، المرجع السابق، ص 297.

5 - Isabelle Bon-Gercin - Maurice Bernadet - Yves Reinhard, Op.cit; p 417.

6 - المجلة الفصلية للقانون التجاري، الطبعة الثانية، مصر، 1962، ص 294 نقلا عن علي البارودي. محمد فريد لعربي، المرجع السابق، ص 185.

النقل البري بين الدول العربية لسنة 2012 نصت في المادة 31 على أنه:
 "1- يكون المرسل مسؤولاً عن دفع أجرة النقل وغيرها من الرسوم المرتبطة بنقل البضاعة ما لم يتم الاتفاق في عقد النقل على خلاف ذلك.
 2- إذا تضمنت تفاصيل العقد في وثيقة النقل القابل للتداول عبارة (أجرة النقل مدفوعة سلفاً) أو أي عبارة أخرى مشابهة، فلا يكون أي من حائز وثيقة النقل أو المرسل إليه مسؤولاً عن دفع أجرة النقل.
 3- إذا تضمنت وثيقة النقل عبارة (أجرة النقل قيد التحصيل) أو أي عبارة أخرى مشابهة، فإن ذلك يشكل حكماً يقضي بأن أي حائز على وثيقة النقل أو مرسل إليه يتسلم البضاعة أو يمارس أي حق فيما يتعلق بالبضاعة مسؤولاً بالتضامن مع المرسل عن سداد أجرة النقل".

وعلى غرار ذلك فقد نص المشرع المصري في المادة 235 من قانون رقم 1999/17 بقوله:
 "1- يلتزم المرسل بدفع أجرة النقل وغيرها من المصاريف المستحقة للناقل ما لم يتفق على أن يتحملها المرسل إليه.
 2- وإذا اتفق على أن يتحمل المرسل إليه أجرة النقل أو غيرها من المصاريف كان كل من المرسل والمرسل إليه مسئولين عن دفعها بالتضامن قبل الناقل".
 وحتى المشرع الفرنسي نص على دفع أجرة النقل للناقل من طرف المرسل أو بعد الوصول لمكان التسليم من طرف المرسل إليه مع دفع كل النفقات والمصاريف طبقاً للمادتين 18 و 19 من مرسوم 31 مارس 2017¹.

من جهة أخرى قد يحدث أحياناً وأن تتضرر البضاعة قبل وصولها للمكان المقصود نتيجة قوة القاهرة أو عيب فيها، لذلك ما مصير أجرة النقل فهل يستطيع الناقل التحصل عليها؟، وإن كان قد تسلمها من المرسل قبل الانطلاق فهل يمكن له ردها؟

أولاً: أثر القوة القاهرة على الالتزام بدفع الأجرة

يلتزم المرسل بدفع أجرة النقل للناقل مقابل التزام هذا الأخير بإيصال البضائع إلى المكان المتفق

¹ - «Contrat type routier « générale » transport de marchandises pour les quels il n'existe pas de contrat type spécifique, Décret n°2017-461 du 31 mars 2017 relatif à l'annexe il a la partie 3 réglementaire du code des transports concernant le contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises pour les quels il n'existe pas de contrat spécifique modifier par Décret 2021-985 version consolidée au 1^{er} septembre 2021».

عليه، فإذا لم يتم النقل سقطت الأجرة إما بسبب إخلال الناقل بالتزامه وإما بسبب استحالة التنفيذ¹، كأن تهلك البضاعة أثناء النقل بقوة القاهرة انقضى التزام المرسل بدفع الأجرة، وهذا ما نص عليه المشرع المصري في المادة 232 من القانون رقم 17-1999، وهذا في حال كان الهلاك كلياً لأنه لو كان الهلاك جزئياً استحق الناقل الأجرة كاملة حسب رأي الأستاذ أكثم الخولي والأستاذ روديوار بشرط أن تكون البضاعة قابلة للتجزئة² ويؤيدهم في ذلك الأستاذ سعيد الجدار³. حالة الهلاك الكلي أو الجزئي بسبب عيب ذاتي في البضائع أو بسبب يعود إلى المرسل أو المرسل إليه⁴.

بينما يرى الأستاذ هاني دويدار سقوط التزام المرسل بدفع أجرة النقل بسبب القوة القاهرة سواء كان الهلاك كلياً أو جزئياً⁵، وقد لا يتأثر حقه في الحصول على الأجرة في حالة التأخر بسبب القوة القاهرة، لأنه قد وفى بالتزامه وقام بإيصال البضاعة إلى المكان المقصود. ويستحق الناقل الأجرة عندما يكون المرسل أو المرسل إليه سبباً في هلاك أو تلف البضاعة⁶.

أما إذا هلكت البضاعة أو تلفت أو تأخر وصولها بسبب خطأ من الناقل، فإنه لا يستحق أجرة النقل لعدم وفائه بالتزاماته، وإذا كان قد تسلم الأجرة كلها أو بعضها وجب عليه ردها، كما يلتزم بتعويض مالك البضاعة سواء كان المرسل أو المرسل إليه عن الأضرار التي أصابته بسبب إهماله⁷.

بينما يرى المشرع الفرنسي استحقاق الناقل لأجرة النقل عن المسافة المقطوعة نظراً لاستحالة الوصول للمكان المتفق عليه بسبب القوة القاهرة، وقد أيده في ذلك المشرع المصري ضمن المادة 237 من القانون التجاري رقم 17-1999 حيث جاء فيها ما يلي: "2...- وإذا حالت القوة القاهرة دون مواصلة النقل، فلا يستحق الناقل إلا أجرة ما تم من النقل". غير أنه لكن لا يمكن إسقاط التزام المرسل أو المرسل إليه بدفع نفقات ومصاريف الشحن والتفريغ وغيرها من المصاريف الضرورية التي تكبدها الناقل من أجل تنفيذ عقد

1- حسني المصري، المرجع السابق، ص 285.

2- علي البارودي، المرجع السابق، ص 125.

3- سعيد الجدار، المرجع السابق، ص 73.

4- محمود محمد عبانة، المرجع السابق، ص 242.

5- هاني دويدار، المرجع السابق، ص 44-45.

6- عبد الفضيل محمد أحمد، القانون التجاري (العقود التجارية - الإفلاس وعمليات البنوك) طبقاً لأحكام القانون رقم 17-99، مكتبة الجلاء الجديدة، مصر، 1999، ص 165-166.

7- عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 44.

النقل¹. أما المشرع الجزائري فقد بقي صامتا في هذا الصدد، شأنه شأن اتفاقية النقل الدولي الطرقي للبضائع CMR.

ثانيا: الضمانات القانونية للحصول على أجره النقل

يحدث أحيانا أن يجد الناقل صعوبة في الحصول على أجره النقل، ويكون ذلك في الغالب إما لأن المرسل إليه لم يحضر لاستلام البضائع أو حضر ورفض استلامها، وقد راعى المشرع لهذا الوضع وكفل للناقل ضمانات تمكنه من استقاء أجره النقل بالرغم من هذه الظروف. حيث تتلخص هذه الضمانات في منح الناقل الحق في حبس البضائع التي في حوزته تمهيدا لبيعها واستقاء أجره النقل، كما كفل له المشرع حق الامتياز على ثمن البضائع لاستقاء أجره النقل، وغيرها من المصاريف التي يكون قد تحملها بمناسبة النقل². ولكن حتى يتحصل على هذه الضمانات لا بد أن يكون قد نفذ التزامه الرئيسي في عقد النقل بإيصاله البضائع بحالة سليمة وكاملة في الوقت المتفق عليه أو المعتاد. وقد نص على ذلك المشرع المصري في المادة 239 من القانون التجاري رقم 17-1999³.

الفرع الثاني: التزامات المرسل إليه

يعتبر المرسل إليه أجنبيا عن عقد النقل المبرم بين المرسل والناقل، فلا يرتب مثل هذا العقد أثرا بالنسبة للمرسل إليه تطبيقا للقاعدة العامة في نسبية آثار العقد، ومع ذلك فإن عقد النقل يولد حقوقا لصالحه والتزامات على عاتقه في مواجهة الناقل شريطة قبوله لهذه الالتزامات والحقوق صراحة أو ضمنا⁴.

فمن حقوق المرسل إليه مطالبة الناقل بتسليمه البضائع بعد وصوله للمكان المقصود، كما خوله القانون حق رفع الدعاوى على الناقل في حالة ما إذا تسلم البضائع بغير الحالة التي وصفت بها في مستند الشحن، أي في حال هلاك البضائع أو تلفتها أو تأخر وصولها. كما يقع على عاتقه القيام بواجبات أهمها استلام البضائع لإبراء ذمة الناقل من الالتزام بالتسليم الفعلي والقانوني، وعليه دفع أجره النقل للناقل إذا كان الاتفاق يقضي بذلك.

1 - سعيد الجدار، المرجع السابق، ص 80.

2 - سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات (النقل أحادي الوسطة والنقل الدولي متعدد الوسائط)، المرجع السابق، ص 102.

3 - المادة 239 من القانون المصري رقم 17-1999: "1- للناقل حبس الشيء محل النقل لاستقاء أجره النقل والمصاريف وغيرها من المبالغ التي تستحق له بسبب النقل.

2- للناقل امتياز على الثمن الناتج من التنفيذ على الشيء محل النقل لاستيفاء جميع المبالغ المستحقة له، ويتبع في هذا التنفيذ إجراءات التنفيذ على الأشياء المرهونة رهنا تجاريا".

4 - علي البارودي. محمد فريد العريبي، المرجع السابق، ص 193.

كما ينبغي على المرسل إليه القيام بمعاينة حالة البضائع وإخطار الناقل بحالة البضائع سواء الظاهرة أو الباطنة، وقد حددت مختلف التشريعات الدولية والوطنية المدة الزمنية للإخطار، فنص المشرع الجزائري على مدة ثلاث أيام تبدأ من يوم تسلمه للبضائع على غرار المشرع الفرنسي الذي بدوره حددها بثلاث أيام¹، ولكن بدون احتساب أيام العطل (السبت -الأحد)، وقد نص المشرع الجزائري على ذلك في المادة 55 من القانون التجاري الجزائري بقوله: " /يترتب على استلام الشيء المنقول سقوط كل دعوى ضد الناقل من أجل التلف أو الضياع الجزئي إذا لم يبادر المرسل إليه أو المرسل أو أي شخص يعمل لحساب أحدهما في ظرف ثلاثة أيام من تاريخ الاستلام ودون حساب أيام العطل بتبليغ الناقل احتجاجه المسبب بموجب إخبار غير قضائي أو رسالة موصى عليها.

/ويكون الاحتجاج صحيحا مهما كان شكله إذا ثبت من الإشعار باستلام الناقل، أن الاحتجاج المذكور قد حصل ضمن المهلة المذكورة أعلاه...". فالمشرع الجزائري لا يشترط الكتابة لصحة الإخطار بل فقط اشترط أن يكون بعد ثلاثة أيام بدون احتساب أيام العطل، ولكن متى لم يقم المرسل إليه أو المرسل أو من ينوب عنهما بالإخطار في ظرف ثلاثة أيام يسقط حقهم في رفع الدعوى".

والملاحظ أن الاتفاقية الدولية المتعلقة بالنقل البري CMR لسنة 1956 قد فرقت بين الضرر عندما يكون ظاهرا، فيكون الإخطار عند التسليم أما عندما يكون غير ظاهر فحددت مهلة الإخطار بسبعة أيام، الأمر الذي نصّ عليه المادة 30 على الشكل التالي: "1/- إذا تسلم المرسل إليه البضاعة من دون أن يتحقق من حالتها مع الناقل أو من دون أن يرسل إليه تحفظاته يشير فيها إلى الفقدان أو الضرر عند التسليم في حال كان الفقدان أو الضرر ظاهرا، وفي غضون سبعة أيام بعد التسليم لا تتضمن أيام الأحد والأعياد في حال كان الضرر غير ظاهر، فإنه يفترض بأنه تسلم البضاعة في الحالة التي وصفت بها في إيصال الشحن حتى إثبات العكس، وفي حال الفقدان الظاهر أو الأضرار الظاهرة يجب أن تقدم التحفظات خطيا².

2/- إذا كشف المرسل إليه والناقل على البضاعة، لا يمكن القبول بإثبات معارض لنتيجة هذا الكشف إلا في حال الفقدان أو الضرر الغير ظاهر، ويشترط أن يكون المرسل إليه قد قدم تحفظاته إلى الناقل خطيا في غضون الأيام السبعة التي تلي هذا الكشف باستثناء الأحد وأيام الأعياد.

3/- لا يؤدي التأخر في التسليم إلى التعويض إلا إذا وجّه تحفظا خطيا إلى الناقل في غضون 21 يوما

¹ -Philippe le TOURNEAU ,droit de la responsabilité et des contrats régimes d'indemnisation ,Daloz Action ,France ,2018-2019 §3314.109

² - اتفاقية جنيف المتعلقة بالنقل الدولي عبر الطرق لسنة 1956 CMR.

ابتداء من تاريخ وضع السلع بتصرف المرسل إليه.

4/- إن تاريخ التسليم أو حسب الحالات الخاصة الذي وضعت فيه البضاعة بتصرف المرسل إليه لا يحسب في المهل المذكورة في هذه المادة.

5/- يتبادل الناقل والمرسل إليه كل التسهيلات اللازمة والمعقولة لعمليات الكشف الضرورية".

فعلي الناقل وضع كل التسهيلات اللازمة من أجل الفحص الدقيق للبضاعة، بحث لا يمكنه أن يمنع المرسل إليه من مباشرة عملية الكشف، وفي حال ما إذا وجد البضائع قد تضررت أو فقدت اشترطت عليه الاتفاقية بكتابة تحفظاته، وإرسالها للناقل في غضون سبعة أيام في حال الضرر الخفي وإلا فقد حقه في التعويض¹.

أما الاتفاقية الدولية للنقل عن طريق السكك الحديدية COTIF-CIM فقد حددت كذلك مهلة السبعة أيام لاكتشاف الضرر الخفي الغير ظاهر بعد استلام البضاعة من قبل صاحب الحق عليها، شريطة أن يثبت أن الضرر قد حصل في الفترة التي تمّ فيها استلام السكة الحديدية للبضائع إلى حين تسليمها لها، وهذا ما جاء في نص المادة 57 من الاتفاقية في الفقرة 2 بند (ب) بقولها: "... الفقرة 2/- غير أن الدعوى لا تسقط:

(أ) في حال فقدان الجزئي أو التعيب:

1- إذا تم تثبيت فقدان أو التعيب قبل قبول البضاعة من قبل صاحب الحق وفق المادة 52.

2- إذا لم يجرّ التثبيت الذي كان من الواجب إجراؤه وفق المادة 52 بسبب خطأ صادر عن السكة الحديدية.

(ب) في حال اكتشاف ضرر غير ظاهر من قبل صاحب الحق بعد استلام البضاعة:

1- إذا طلب صاحب الحق التثبيت وفق المادة 52 فور اكتشاف الضرر وعلى الأكثر خلال 07 أيام التي تلي قبول البضاعة. و

2- إذا أثبت بأن الضرر قد حدث ما بين القبول والتسليم..."

1 - "بعكس عقد النقل البحري غياب التحفظات لا تؤثر على حصول المتضرر على التعويض، إذ تعتبر هذه التحفظات مجرد وسيلة للإثبات، وعلى المرسل إليه البحث عن وسيلة أخرى لإثبات الضرر أو فقدان، بينما في النقل البري حسب هذه الإتفاقية غياب التحفظات تحرم المتضرر من الحصول على التعويض المستحق جراء الضرر الذي أصاب البضائع المنقولة". مراد بسعيد، المرجع السابق، ص 63.

فالاتفاقية تلقي عبئ الإثبات على صاحب الحق على البضاعة في حال تضررها، أي أن عليه إثبات وقوع الضرر خلال فترة النقل التي تبدأ منذ قبول الناقل للبضائع إلى حين تسليمها للمرسل إليه. والملاحظ أنها لم تشترط شكل الإخطار على غرار المشرع الجزائري، وهذا بعكس ما جاء في اتفاقية النقل الدولي الطريقي CMR التي اشترطت الكتابة لصحة الإخطار، وهو ما نصت عليه اتفاقية تنظيم النقل البري بين الدول العربية في المادة 22 منها على: "أن تسليم البضاعة للمرسل إليه عن طريق متعهد النقل يعتبر قرينة على تسليم البضاعة طبقا للوصف المبين في وثيقة النقل ما لم يتم تسليم مذكرة مكتوبة بطبيعة الخسارة أو التلف الظاهر من المرسل إليه إلى متعهد النقل في خلال يوم عمل كامل من وقت استلامه البضاعة.

وفي حال ما إذا كانت الخسارة أو التلف غير ظاهر تبقى الفقرة الأولى من هذه المادة سارية المفعول، إلا إذا قام المرسل إليه بتسليم مذكرة مكتوبة إلى متعهد النقل يحدد فيها هذه الخسارة والتلف خلال 14 يوما من تاريخ استلامه للبضاعة فهذه الاتفاقية زادت من مدة الإخطار مقارنة بالاتفاقيتين السابقتين، واشترطت أن يكون مكتوبا على غرار اتفاقية CMR. وبالنسبة للنقل الدولي السككي في الجزائر فالاتفاقية الخاصة بالنقل الدولي السككي cotif-cim هي التي ستطبق، ذلك أن الجزائر من الدول المصادقة عليها.

الفرع الثالث: التزامات الوكيل بالعمولة للنقل ومسؤوليته

يتم عقد النقل بين الناقل الذي تسلم إليه البضائع من المرسل ويسلم هو البضاعة إلى المرسل إليه، ولكن قد يتدخل وسيط هو الوكيل بالعمولة للنقل، فيكلفه المرسل بالنقل وذلك بالتعاقد باسمه الشخصي مع ناقل أو عدة ناقلين لحساب المرسل¹.

ونظرا للتبادل التجاري السائد فقد شاعت الوكالة بالعمولة لنقل البضائع ولم تعد قاصرة على النطاق الداخلي، لذلك قامت عدة شركات ومؤسسات وأفراد لهم من الطاقات المادية والبشرية الهائلة بنشاط الوكالة بالعمولة للنقل، وخاصة في حالة النقل المتعدد الوسائط².

يلتزم الوكيل بالعمولة للنقل اتجاه المرسل بضمان وصول البضاعة إلى المكان المقصود في المهلة المتفق عليها، فيكون له نفس مركز الناقل أي يخضع للالتزامات التي يخضع لها الناقل، فيتوجب عليه عند استلام البضاعة من المرسل فحصها والتأكد من مطابقتها للبيانات المدونة في وثيقة النقل، وعليه وضع

¹ - سوزان علي حسن، مسؤولية الوكيل بالعمولة في النقل الداخلي والدولي والمتعدد الوسائط، منشأة المعارف، مصر، 1999، ص.ص 07-08.

² - أسامة عبد العزيز إبراهيم سعد، التنظيم القانوني للنقل بالحاويات، منشأة المعارف، مصر، 2003، ص.ص 35-36.

التحفظات اللازمة في حال عدم المطابقة، فمسؤوليته تحكمها نفس القواعد التي تحكم مسؤولية الناقل¹. كما يترتب على الوكيل بالعمولة اختيار الوسيلة المناسبة بحرية واسعة، وعليه اتباع تعليمات المرسل إلا إذا كانت هذه التعليمات من شأنها أن تؤدي في حالة اتباعها إلى الإضرار بالبضائع المنقولة، فله في هذه الحالة الإلتزام ببذل العناية اللازمة باعتباره ناقلاً محترفاً².

إن التزام الوكيل بالعمولة للنقل هو التزام بتحقيق نتيجة تتمثل في وصول البضائع بحالة سليمة، فإذا اخل بالتزاماته وقعت عليه المسؤولية بمجرد وقوع الضرر، ولا يكفي لإبعاد المسؤولية عنه إثبات اتخاذه الاحتياطات اللازمة لمنع وقوع الأضرار، ويقع باطلاً كل اتفاق يعفي الوكيل بالعمولة للنقل من هذا الإلتزام بضمان سلامة الأشياء محل عقد النقل³.

وقد كان الفقه في تعريفه للوكيل بالعمولة للنقل ينص على أن الوكيل بالعمولة تقوم حرفته على الإلتزام أمام المرسل (مقابل عمولة) بتحقيق نتيجة، أي وصول البضائع إلى الجهة المقصودة. من خلال هذا التعريف يظهر أن الوكيل بالعمولة للنقل يلتزم بتحقيق نتيجة كلية هي وصول البضائع إلى الجهة المقصودة، فلا يقتصر دوره على القيام بإحدى العمليات الجزئية من عمليات النقل كاملة⁴.

وقد أقرت محكمة النقض المصرية باعتبار التزام الوكيل بالعمولة للنقل التزاماً بتحقيق نتيجة فقضت بأن "مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل عن تلف البضاعة مفترضة أصلاً طبقاً للمادتين 91 و 92 من قانون التجارة، ولا يعفيه منها إلا إقامته للدليل على القوة القاهرة أو العيب في البضائع أو خطأ أو إهمال من المرسل، فإذا تلفت البضاعة ولم يثبت الوكيل بالعمولة للنقل المكلف بنقلها شيئاً من ذلك، فإنه يتحمل مسؤولية التلف ولا يكون المرسل هو المكلف بإثبات خطأ الوكيل بالعمولة في هذه الحالة"⁵. وبذلك يستفيد

1 - إلياس ناصيف، المرجع السابق، ص 402.

2 - سوزان علي حسن، الاطار القانوني للوكيل بالعمولة للنقل، المرجع السابق، ص 158.

3 - سميحة القيلوبي، المرجع السابق، ص 531.

4 - أكثم الخولي، دروس في القانون التجاري، ب د ن، مصر، 1959، ص 206.

5 - حكم لمحكمة النقض المصرية بتاريخ 28-06-1956، جلسة رقم 07، ص 767. نقلاً عن محمد توفيق بطاح، الوكالة بالعمولة للنقل، ط 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2017، ص 122.

الوكيل بالعمولة للنقل من حالات الإعفاء القانونية التي يستفيد منها الناقل ولكن مقابل إثباته لذلك.

وقد برّر بعض الفقهاء التشديد في إلزام الوكيل للنقل بتحقيق نتيجة بأن دور الموكل له في عملية النقل هو دور سلبي، لأنه يعتمد في عملية النقل على الوكيل بالعمولة للنقل اعتماداً كلياً في كل شيء، فهذا الوكيل هو الذي يتحمل عبئ عملية النقل منذ البداية إلى النهاية، فيلتزم أمام موكله بتحقيق نتيجة هي وصول البضاعة سليمة في الوقت والمكان المحددان¹.

ويرى البعض الآخر أن العلاقة بين الوكيل بالعمولة بصفته ناقلاً محترفاً والموكل الغير المحترف غالباً فيها نوع من عدم التوازن بين الطرفين، لذلك تدخل المشرع وأعاد التوازن إلى هذه العلاقة وعزز التزامات المحترف وجعلها التزاماً بتحقيق نتيجة بدلاً من بذل العناية فقط².

فالمسؤولية التعاقدية للوكيل بالعمولة للنقل مسؤولية مفترضة تقوم على فكرة الخطأ المفترض وليس على أساس الخطأ الواجب الإثبات، أي أن عدم تحقق النتيجة المطلوبة سواء بهلاك البضاعة أو تلفها أو وصولها متأخرة عن الموعد المتفق عليه دليل على وجود خطأ من جانب الوكيل لعدم تنفيذه التزامه بتحقيق النتيجة، ولإبعاده هذه القرينة على وجود خطأ منه يجب على الوكيل بالعمولة للنقل إثبات أن عدم تحقق النتيجة كان بسبب القوة القاهرة أو العيب الذاتي للبضائع أو خطأ الموكل أو المرسل³.

وبالتالي فالوكيل بالعمولة للنقل يستفيد من نفس حالات الإعفاء التي يستفيد منها الناقل البري، إلا في حال خطئه الجسيم أو نتيجة غشه فلا يستفيد من هذه الحالات سواء القانونية أو الاتفاقية التي تعفي الناقل من المسؤولية، كما تترتب عليه نفس الواجبات والالتزامات التي يجب عليه القيام بها خلال كل فترة النقل، ويلتزم بالتأمين على مسؤوليته فيستفيد من الإبراء لذمته المالية متى تضررت البضائع، إذا تحل شركة التأمين محله وتقوم بدفع التعويض المستحق للمضرور من جراء عقد النقل.

1 - محمد توفيق بطاح، المرجع السابق، ص 123.

2 - سوزان علي حسن، الإبطار القانوني للوكيل بالعمولة للنقل، المرجع السابق، ص 160.

3 - حكم محكمة النقض المصرية رقم 379، جلسة رقم 44 بتاريخ 28-06-1956، ص 767. منقول عن محمد توفيق البطاح، المرجع السابق، ص 123..

الفصل الثاني: الإطار القانوني لمسؤولية الناقل البري الدولي للبضائع

تعد مسؤولية الناقل من بين الموضوعات الأساسية والهامة في مجال العقود، خاصة وأنها تثير العديد من المنازعات أمام القضاء فهي مسؤولية عقدية مصدرها عقد النقل، إلا أنّها لا تثار من وقت إبرام العقد بل من وقت تسليم البضاعة إلى الناقل، فهي تبدأ من وقت استلام الناقل للبضاعة وتنتهي بمجرد بتسليمها للمرسل إليه أو لصاحب الحق عليها.

فأساس التزام الناقل البري هو تحقيق نتيجة وهي وصول البضاعة سليمة وكاملة في الميعاد المتفق عليه في عقد النقل وهذا ببذله العناية اللازمة باعتباره ناقلا حريصا ومحترفا، فإذا أهمل واجبه المتمثل في ضمان سلامة البضائع، حتى تسليمها للمرسل إليه تقوم مسؤوليته العقدية. إلا إذا استطاع إثبات أحد الأسباب القانونية أو الاتفاقية التي يدفع بها مسؤوليته وذلك بالهلاك الكلي أو الجزئي للبضائع أو بالتأخير في إيصالها لأصحاب الحق عليها.

وتتمثل الأسباب القانونية لإعفاء الناقل من المسؤولية في وجود عيب ذاتي في البضائع المنقولة أو بسبب خطأ المرسل أو أحد أتباعه، أو بسبب خطأ المرسل إليه أو بسبب قوة قاهرة بحيث لا يمكن للناقل ردّها أو توقعها.

أمّا الأسباب الإتفاقية فهي الاتفاق ما بين الأطراف في عقد النقل، أي بين الناقل والمرسل على الإعفاء أو التحديد من المسؤولية كحالة التأخير مثلا أو نقل الحيوانات الحية، أو البضائع الخطرة.

وسنتطرق في هذه الفصل للتنظيم القانوني للمسؤولية الناقل البري الدولي للبضائع(مبحث1)، وإلى إعفاءات الناقل من المسؤولية وتحديدها (مبحث2).

المبحث الأول: التنظيم القانوني للمسؤولية المدنية للناقل البري الدولي للبضائع

يرتب عقد النقل البري الدولي للبضائع على الناقل نقل البضائع والمحافظة عليها منذ استلامها من المرسل إلى حين تسليمها للمرسل إليه، أو إلى المرسل نفسه إذا كان هو نفسه المرسل إليه، أو للشخص الذي قد ينوب عنهما.

فإذا ما تضررت البضائع محل النقل في هذه الفترة أي منذ استلام البضائع من المرسل إلى التسليم إلى المرسل إليه، يعتبر الناقل مسؤولاً عن كل هذه الأضرار التي قد تصيبها، وهو ما يلزمه دفع تعويض مناسب على هذا التلف أو التعيب، وذلك إن لم يستطع إثبات أحد الأسباب التي خولها له القانون أو الاتفاق الذي كان بينه وبين الطرف الآخر في عقد النقل البري.

غير أنه قد تثبت مسؤولية الناقل، ولكن لا يقوم بالتعويض اللازم للمتضرر إذا كان قد أبرم عقد تأمين على مسؤوليته أين تحل شركة التأمين محله وتقوم بدفع التعويض المناسب على حجم الضرر مقابل التزامه بدفع الأقساط المتفق عليها بموجب عقد التأمين من مسؤولية الناقل.

لذلك سنتناول في هذا المبحث طبيعة مسؤولية الناقل (مطلب 1)، وحدود هذه المسؤولية والنقل المتعاقب (مطلب 2).

المطلب الأول: الطبيعة القانونية للمسؤولية ونطاقها الزمني

تعتبر تنشأ مسؤولية الناقل عن عقد النقل، وهي بهذا المعنى مسؤولية عقدية عن أفعال الناقل الشخصية وعن أفعال تابعيه. فهي تبدأ من يوم تسلمه للبضائع من طرف المرسل ولا تنتهي إلا بتسليمها للمرسل إليه، ففي هذه الفترة إذا ما تضررت البضائع سواء بهلاكها الجزئي أو الكلي أو بتلفها أو بوصولها سليمة وكاملة في غير الوقت المدون على مستند النقل أي بتأخر وصولها، تقوم مسؤولية الناقل ويقع عليه الالتزام بالتعويض.

الفرع الأول: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البري الدولي للبضائع

مسؤولية ناقل البضائع برا هي مسؤولية عقدية أساسها عقد النقل المبرم بينه وبين المرسل، فالناقل يلتزم بتحقيق نتيجة، بمعنى أنه يكفي لصاحب الحق إثبات عدم تحقق النتيجة المرجوة من عقد النقل حتى تتعدد مسؤولية الناقل، فينتقل بذلك عبئ إثبات المسؤولية من على عاتق المضرور إلى عاتق الناقل الذي يلتزم بإثبات السبب الأجنبي حتى يعفى من المسؤولية.

فهي مسؤولية مفترضة لا ترفع عنه إلا بإثباته السبب الأجنبي المتمثل إما في القوة القاهرة أو العيب الذاتي في البضاعة أو خطأ المرسل أو المرسل إليه¹. وتشمل مسؤولية الناقل أفعاله وأفعال تابعيه التي تقع منهم أثناء قيامهم بخدماتهم، ويعتبر تابعا كل شخص يستخدمه الناقل في تنفيذ الالتزامات المترتبة على عقد النقل².

الفرع الثاني: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البري الدولي للبضائع

تكمن أهمية دراسة تحديد النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البري الدولي للبضائع عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في وصولها³، أي في الفترة التي تصير البضائع في عهده من استلامها من الناقل إلى غاية تسليمها.

فمن الخصائص التي يتميز بها عقد النقل البري هو الاستمرارية لفترة من الزمن، لأنه يمر بمراحل مختلفة تستوجب تحديد مسؤوليته بدقة، لذلك لابد من معرفة وقت سريان هذه المسؤولية ووقت انتهاءها،

¹ -سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، المرجع السابق، ص.113-114.

² -علي البارودي. محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص.210.

³ -محمد الله محمد حمد الله، عقد النقل البري -البحري- الجوي، دار النهضة العربية، 1998، ص.47.

وقد نصت على ذلك المادة 47 من القانون التجاري الجزائري بقولها: "يعد الناقل مسؤولاً من وقت تسلمه الأشياء المراد نقلها عن ضياعها الكلي أو الجزئي أو تلفها أو التأخير في تسليمها". فحسب هذه المادة تبدأ مسؤولية الناقل من وقت استلام البضائع وليس من وقت انعقاد العقد، كما لا تنتهي بمجرد وصوله إلى المكان المتفق عليه للتسليم أو بمجرد وضعها في مخازن بل تنتهي بتسليمها للمرسل إليه، وتتحقق مسؤوليته متى أصاب هذه البضائع هلاك أو تلف أو بسبب التأخير في وصولها¹.

ويكون التسليم إما للمرسل إليه أو وكيله أو إلى الأمين التي تعينه المحكمة لإيداع البضاعة في المخازن على أساس أن مسؤولية الناقل هي مسؤولية عقدية، وأساسها إخلال الناقل بالتزامه الناشئ عن عقد النقل، وهو التزام بتحقيق نتيجة تتمثل في تسليم البضاعة للمرسل إليه بالحالة التي تسلمها عليها من المرسل². ويبقى الناقل مسؤولاً حتى ولو كان قد قام بتسليم البضائع إلى المرسل إليه أو وكيله أو إلى الشخص الذي عينته المحكمة، إذا ثبت أن البضائع قد تضررت نتيجة خطأ متعمد من الناقل أو بسبب غش صادر منه أو من أحد تابعيه.

وحسب اتفاقية النقل البري الدولي عبر الطرق CMR لسنة 1956 فقد نصت في المادة 17 على أن مسؤولية الناقل تبدأ منذ تولي الناقل للبضائع إلى غاية تسليمها، أي لا تبدأ المسؤولية من بداية وضع البضائع على وسيلة النقل ولكن منذ استلامها من المرسل، أي طوال الفترة التي تسبق عملية النقل كأن يضعها في مخازنه فتكون تحت مسؤوليته، فأى ضرر يصيبها في هذه الفترة تكون تحت مسؤوليته³، وهو نفس ما نصت عليه كذلك الاتفاقية العربية لتنظيم النقل البري لسنة 2012 على فترة المسؤولية من الاستلام للبضائع من المرسل وتستمر إلى غاية تسليمها للمرسل إليه⁴.

أما عن اتفاقية النقل البري الدولي عبر السكك الحديدية COTIF-CIM فقد نصت ضمن المادة 36 الفقرة الأولى على أن مسؤولية الناقل للبضائع تبدأ منذ قبوله للنقل إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه، أي

1- أكثم أمين الخولي، الوسيط في القانون التجاري، ج4، العقود التجارية، الطبعة الثالثة، دار النهضة العربية، مصر، 1958، ص328.

2- شريف أحمد الطباخ، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي في ضوء القضاء والفقه والمعاهدات الدولية، دار الفكر الجامعي، مصر، 2005، ص65.

3- المادة 17 الفقرة الأولى من اتفاقية النقل البري الدولي للبضائع CMR قد نصت على أنه: "أن الناقل مسؤول عن فقدان الكلي أو الجزئي للسلع وعن الضرر الذي يطرأ بين تاريخ تولي البضاعة وتاريخ تسليمها وكذلك عن التأخير في التسليم...".

4- المادة 14 من اتفاقية تنظيم النقل البري بين الدول العربية لسنة 2012: "تبدأ مسؤولية متعهد متعهد النقل عن البضاعة بموجب هذه الاتفاقية من وقت استلامها أو قيام الطرف المكلف من قبله بتنفيذ أي من المهام الموكلة إليه وتنتهي عند تسليمه للبضاعة للمرسل إليه أو المفوض باستلامها...".

منذ توقيعه لعقد النقل فمجرد قبوله لها تبدأ مسؤوليته¹، وفي هذه الحالة إذا ما ضاعت البضاعة أو تلفت تتحقق مسؤوليته مع أن عملية النقل لم تبدأ بعد².

وبالتالي قد مدّدت من فترة المسؤولية مقارنة باتفاقية النقل البري الدولي عبر الطرق، وكذلك فعل المشرع الجزائري الذي حدّدها من فترة استلامها من المرسل إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه³، على غرار المشرع المصري الذي نص على أنه تبدأ فترة المسؤولية من استلام البضائع من المرسل إلى غاية تسليمها للمرسل إليه⁴.

فمسؤولية الناقل تبدأ منذ تسليمه للبضائع وتستمر أثناء النقل وحتى تفريغها وتسليمها للمرسل إليه⁵، ولا تنتهي بتوصيل البضاعة إلى المكان المتفق عليه، طالما أنه لم يستلمها المرسل إليه فعلا، وعليه يسأل الناقل عن الضياع أو التلف الذي لحق بالبضاعة إذا ما وصلت البضاعة للمكان المتفق عليه، ولو أخطر المرسل إليه بوصولها وأعذر باستلامها من دون استلامها⁶.

المطلب الثاني: أسباب مسؤولية الناقل والنقل المتعاقب

تبدأ مسؤولية الناقل البري الدولي للبضائع من لحظة تسلمه لها من مخازن المرسل أو منذ شحنها على وسيلة النقل، ويعود ذلك للاتفاق المنعقد بين الطرفين، لذلك سنتناول في هذا المطلب حالات مسؤولية الناقل البري الدولي للبضائع (مطلب 1) وإلى النقل المتعاقب (مطلب 2).

الفرع الأول: حالات مسؤولية الناقل البري الدولي للبضائع

تتحقق مسؤولية الناقل إذا ما أخل بأحد التزاماته المنصوص عليها قانونا في عقد النقل البري، فنقصيره يؤدي إلى الإضرار بالمرسل أو بالمرسل إليه، وتتمثل حالات الضرر إما في هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها لأصحاب الحق عليها⁷.

1- المادة 36 الفقرة الأولى من اتفاقية النقل البري الدولي عبر السكك الحديدية COTIF-CIM: "تكون السكك الحديدية مسؤولة عن الضرر الناتج عن فقدان الكلي أو الجزئي للبضاعة وبعبئها الواقعتين اعتبارا من قبولها للنقل وحتى تسليمها وكذلك عن الضرر الناتج عن تجاوز مهلة التسليم...".

2 A. Zahi, droit des transports, Tome1, Office des publications universitaires, Ben Aknoun-Alger, 1991, p163.

3- المادة 47 من القانون التجاري الجزائري: "يعدّ الناقل مسؤولا من وقت تسلمه الأشياء المراد نقلها، عن ضياعها الكلي أو الجزئي أو تلفها أو التأخير في تسليمها".

4- المادة 240 الفقرة الأولى من قانون التجاري المصري: "يسأل الناقل من وقت تسلمه الشيء محل النقل عن هلاكها كليا أو جزئيا وعن تلفه وعن التأخير في تسليمه".

5- سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، المرجع السابق، ص113.

6- عبد الحميد الشواربي، القانون التجاري - العقود التجارية، منشأة المعارف، مصر، ص 416.

7 - محمود محمد عبانة، المرجع السابق، ص238.

وقد نصت على ذلك الاتفاقية الدولية لنقل السلع عبر الطرق CMR لعام 1956 في مادتها 17 الفقرة الأولى بقولها: "إن الناقل مسؤول عن فقدان الكلي أو الجزئي للسلع وعن الضرر الذي يطرأ بين تاريخ تولي البضاعة وتاريخ تسليمها وكذلك عن التأخر في التسليم"، فحسب الاتفاقية تبدأ مسؤولية الناقل منذ تسلّمه للبضائع وتنتهي بتسليمها لأصحابها، فإذا تضررت البضاعة في هذه الفترة يتحمل الناقل كلّ المسؤولية بتعويض يدفعه للمرسل أو المرسل إليه، وهذا في حالة الهلاك الكلي أو الجزئي للبضاعة محلّ النقل أو في حالة تأخير تسليمها¹.

كما نصت الاتفاقية الدولية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية COTIF-CIM لعام 1980 في مادتها 36 الفقرة الثالثة على أنه: "تكون السكة الحديدية مسؤولة عن الضرر الناتج عن فقدان الكلي أو الجزئي للبضاعة، وتعييبها الواقعي اعتباراً من قبولها للنقل وحتى تسليمها وكذلك الضرر الناتج عن تجاوز مدة التسليم"²، فالملاحظ أنّ أحكامها لم تختلف عن اتفاقية CMR فيما يخصّ مدة المسؤولية بالنسبة للناقل، وكذا عن حالات الضرر غير أنها أضافت حالة التلف بإدراجها مصطلح "التعيب".

أمّا اتفاقية تنظيم نقل البضائع على الطرق البرية بين الدول العربية³، فقد انتهجت نهج اتفاقية COTIF-CIM بنصّها على حالة التلف، حيث جاء في مادتها 13 الفقرة الثالثة ما يلي: "يكون متعهّد النقل مسؤولاً عن الخسارة الناتجة عن تلف أو فقد البضاعة وكذلك عن التأخير في التسليم إذا وقع الحادث الذي سبّب التلف أو الفقد أو التأخير في التسليم في الوقت الذي كانت فيه البضاعة في عهده".

وذلك ما أخذ به المشرع الجزائري في المادة 47 من القانون التجاري التي جاء فيها: "يعدّ الناقل

1 - "تلعب هذه الاتفاقية دوراً مهماً في النقل البري الطرقي، فهي تعمل على تسهيل عمليات التجارة الدولية، وقد وقعت هذه المعاهدة في عام 1956 ولم تدخل حيز النفاذ إلا في عام 1961، ويبلغ عدد الأعضاء الذين وقعوا المعاهدة حتى دخولها حيز النفاذ 09 أعضاء في حين بلغت الأطراف المتعاقدة فيها حوالي 44 دولة وتعد من المعاهدات الخاضعة لهيئة الأمم المتحدة". فريق من خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية، المرجع السابق، ص 153.

2 - "الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية الموقعة في 09 ماي 1980 في برن، ودخلت حيز التنفيذ اعتباراً من 01 ماي 1985 وصادقت عليها الجزائر مع وضع تحفظات، بموجب المرسوم الرئاسي رقم 91-264 المؤرخ في 10 أوت 1991، جريدة رسمية رقم 38 الصادرة في 14 أوت 1991".

3 - "حررت هذه الاتفاقية في مدينة القاهرة يوم 05 سبتمبر 2012، بمشاركة مجموعة من الدول العربية التابعة لجامعة الدول العربية ومنها الجزائر تونس دولة الامارات العربية مملكة البحرين سلطنة عمان المغرب موريطانيا اليمن السودان الكويت لبنان ليبيا قطر لبنان، وغيرهم من الدول العربية وجاءت هذه الاتفاقية برغبة وتمتة للعلاقات الاقتصادية وتكثيف التعاون المثمر بين الدول العربية ويهدف إلى تشجيع نقل البضائع بين الدول المتعاقدة بإعطاء المزيد من التسهيلات لنقل البضائع برا وإزالة القيود ومعوقات النقل البري على الطرق فيما بينهم". اتفاقية تنظيم النقل بين الدول العربية لسنة 2012.

مسؤولاً منذ تسلّمه للأشياء المراد نقلها عن ضياعها الكلي أو الجزئي أو تلفها أو التأخير في تسليمها¹، وذلك ما سيوضح من خلال ما يلي:

أولاً: المسؤولية عن هلاك البضاعة

نجد نوعان من الهلاك وهما الهلاك الكلي والهلاك الجزئي، فالمقصود بالهلاك الكلي انعدام القيمة مالية للبضاعة المنقولة عن طريق تحطيمها وضياعها الكلي²، فيندم معها تسليم الناقل للبضاعة للمرسل إليه³، ومثال ذلك "سُرقت البضاعة" أو "سقوط المطر على شحنة من السكر ما يؤدي إلى ذوبانه نتيجة عدم تغليفه بالشاذر البلاستيكي الحامي له من الأمطار".

أما الهلاك الجزئي فيكون بوصول البضاعة ناقصة من حيث وزنها أو كميتها أو عدد طرودها، غير أن النقص في وزن البضاعة بسبب طبيعتها والمسمى بـ "عجز الطريق"، كعملية التبخر بفعل الحرارة بالنسبة للبضائع السائلة، لا يجعل الناقل مسؤولاً ما دام أنه لم يتجاوز النسب المتعارف عليها في عرف هذا العقد أثناء عملية النقل، بحيث يرجع ذلك لتقدير قاضي الموضوع الذي يثبت الهلاك الجزئي، بالمقارنة مع هو مدوّن وثابت في مستند النقل الذي حرّره الناقل عند استلامه للبضاعة محل النقل من المرسل⁴.

ثانياً: المسؤولية عن تلف البضاعة

ويقصد به سوء حالة البضائع كلياً أو جزئياً مقارنة بما كانت عليه وقت استلامها من طرف الناقل، كإصابتها بالبلل أو العطب أو الكسر⁵، فيستطيع صاحب الحق على البضاعة أن يثبت ذلك بواسطة مستند النقل. غير أن التَحَفُّظَات التي يقوم بها الناقل عند استلامه للبضاعة (محلّ النقل) أداة لإثبات العكس، لأنه يقوم بوصف البضاعة ويذكر كلّ ملاحظاته ضمنها، خاصة إذا لاحظ بعض العيوب كعدم ملائمة التغليف بوضعها في أوعية سيئة، أو رؤيته لتلف ظاهر على البضائع محل النقل، وذلك ما يخوّله مواجهة المرسل إليه إذا ما احتجّ هذا الأخير عند تسلّمه للبضائع⁶.

1 - الأمر رقم 59/75، المؤرخ في 26 سبتمبر المتضمن القانون التجاري المعدّل والمتّم.

2 - عبد الكريم بوقادة، "المسؤولية المدنية للناقل البري عن نقل البضائع (أساسها ونطاقها)"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، منشورات مخر القانون البحري والنقل، العدد 04، دار الكونوز والنشر والتوزيع، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، سنة 2016، ص 263.

3 - نبيل صالح العرابوي، المرجع السابق، ص 189.

4 - محمود محمد عبابنة، المرجع السابق، ص 250.

5 - نبيل صالح العرابوي، نفس المرجع، ص 190.

6 - أحمد محمد محرز، المرجع السابق، ص 197.

وقد نصت اتفاقية CMR في مادتها 08 على ذلك بقولها:

"1. أثناء تولي البضاعة يتحتم على الناقل أن يتحقق من:

أ. دقة المعلومات الواردة في إيصال الشحن والمتعلقة بعدد الرزم وعلاماتها وأرقامها.
ب. الوضع الظاهر للسلع وغلافها.

2. في حال لم يكن الناقل يتمتع بوسائل معقولة للتَّحَقُّق من دقة المعلومات الواردة في الفقرة 01 بند (أ) من هذه المادة يدون على إيصال الشحن التحفظات مع تبريراتها، كما يتحتم عليه أيضا أن يظهر تبريرات كل التحفظات التي يعرب عنها بشأن الوضع الظاهر للسلع وغلافها، على ألا تلزم هذه التحفظات الشاحن إلا في حال موافقته الصريحة على إيصال الشحن".

فالاتفاقية تلزم الناقل بإبداء كل تحفظاته حيال البضائع المنقولة بشرط وضع تبريرات الخاصة بتلك التحفظات، وهو نفس ما نصت عليه اتفاقية تنظيم نقل البضائع على الطرق البرية بين الدول العربية في مادتها 04 بقولها:

"- / إذا كان هناك اشتباه من جانب متعهد النقل في أن ما ذكر عن البضاعة المبينة في وثيقة النقل لا يمثل بطريقة دقيقة البضاعة الفعلية التي انتقلت إلى مسؤوليته وكان لا يملك من الوسائل المعقولة والقبالة للتطبيق عمليا ما يمكنه من تأكيد ذلك الاشتباه، فعلى متعهد النقل أو من يفوضه أن يضيف إلى الوثيقة تحفظا يحدد فيه عدم الدقة وسبب الاشتباه.

- / إن توقيع متعهد النقل على الوثيقة دون أي تحفظات منه أو إضافة أي ملاحظات يعتبر إقرارا منه بصحة كل ما جاء في وثيقة النقل عن البضاعة التي يتم نقلها".

إذا فالتحفظات تمثل قرينة قانونية بسيطة لصالح الناقل لإثبات عدم مسؤوليته في حال تضرر البضاعة، وفي حال عدم القيام بهذه التحفظات يصعب عليه إثبات عدم تورطه في الإضرار بالبضائع، إلا إذا كان هناك اتفاق بينه وبين المرسل على عدم تدوين التحفظات على سند النقل التي قد تنقص من قيمة البضائع، مقابل تحمل المرسل للمسؤولية في حال تضرر البضائع¹، وهذا ما نصت عليه المادة 10 من اتفاقية CMR بقولها: "إن المرسل مسؤول أمام الناقل عن الأضرار التي تلحق بالأشخاص، وعن التكاليف

¹ - علي البارودي، المرجع السابق، ص160.

التي تكون ناجمة عن عيب في غلاف السلع، شرط ألا يكون الناقل قد أعرب عن تحفظ حيال الموضوع بعد علمه بأمر العيب أو إذا كان العيب ظاهراً فيها عند توليه البضاعة".

ثالثاً: المسؤولية عن التأخير في وصول البضائع

ويقصد به وصول البضاعة محل النقل بعد الميعاد المتفق عليه في العقد أو الذي تقرره لوائح الناقل أو الذي يقضي به العرف حسب الأحوال¹، فإذا ألحق هذا التأخير الضرر بالمرسل أو المرسل إليه وجب عليهما إثبات الضرر الذي يقيم مسؤولية الناقل².

وقد نصت المادة 19 من اتفاقية CMR على ذلك بقولها: "يحصل تأخر في التسليم عندما لا تسلم البضاعة في خلال المهلة المتفق عليها أو في حال تجاوز المهلة المحددة وتجاوز الوقت المطلوب للقيام بتحميل كامل الوقت المعقول الذي يمكن منحه لناقل صارم لاسيما وأن المدة الفعلية لعملية الشحن تعتمد على الظروف وخاصة في حال الحمولات الجزئية"، وهو نفس حكم اتفاقية تنظيم النقل البري بين الدول العربية الذي ورد في مادتها 13 بقولها:

- في حال ما إذا كان هناك اتفاق كتابي بين المرسل الذي يكون قد أعلن عن رغبته في ميعاد قد وافق عليه الناقل.

- وفي الحالة التي لا يكون هناك اتفاق بين المرسل والناقل فيكون التسليم وفقاً لمدة زمنية مناسبة ويؤخذ بعين الاعتبار الظروف التي تؤدي إلى هذا التأخير.

وقد حدّد هذه الاتفاقية مدة 90 يوماً بعد تاريخ التسليم المتفق عليه في العقد أو وفق المدة الزمنية المناسبة لمثل هذا النوع من النقل فإذا لم تسلم البضاعة اعتبرت مفقودة إلا إذا ثبت أن للمرسل إليه يداً في ذلك، بينما نجد كل من اتفاقية نقل البري الطرقي CMR واتفاقية النقل السككي COTIF-CIM قد حددتا مدة 30 يوماً لاعتبار البضائع مفقودة في حالة التأخير³.

الفرع الثاني: النقل المتعاقب

قد يقتضي الأمر من الشركة الناقلة أن تتعهد بنقل البضاعة من مكان لآخر، ولكنها قد توكل جزءاً

1 - حسني المصري، المرجع السابق، ص 320.

2 - هاني دويدار، المرجع السابق، ص 52.

3 - René Rodiere, Op.cit ; P2133.

من مرحلة النقل إلى ناقلين آخرين يتعاقب بعضهم بالنقل في جزء من الطريق وهذا ما يطلق عليه مصطلح النقل المتعاقب¹، حيث يتطلب تغيير وسيلة النقل أو نمط النقل أو الطريق خلال الرحلة كأن يحتاج الوصول إلى مكان معين داخل الدولة أو خارجها استخدام سيارة ثم قطار أو سفينة أو طائرة، ففي هذه الحالة يبدأ النقل برها ثم يصبح بحريا أو جويا وهنا يتعدد الناقلون بتعدد مراحل النقل ووسائله².

وقد عرفه الأستاذ مصطفى كمال طه بقوله: "هو عقد النقل الذي يقوم بتنفيذه عدة ناقلين الواحد منهم عقب الآخر، ولكنه يعد عملية واحدة بالنسبة للمرسل أو المرسل إليه"³. وقد تقتضي الحاجة إلى تعاقب النقل إلى استعمال وساطة نقل تختلف عن بعضها البعض، فمثلا قد يتم شحن البضاعة من الجزائر العاصمة بالسيارات أو الشاحنة إلى محطة القطار في ولاية عنابة ليتم شحنها بالقطار إلى تونس.

ونجد البروتوكول لسنة 1978 المعدل لاتفاقية النقل الدولي الطريقي CMR لسنة 1956 قد نص في المادة 34 على النقل المتعاقب الطريقي ويكون كل منهم مسؤولا عن تنفيذ عملية النقل بأسرها، إذ يصبح الناقل الثاني والناقلين التابعين من جراء قبولهم البضاعة محل النقل بشرط تدوين أسماءهم على مستند النقل⁴، والملاحظ أن هذه الاتفاقية لم تذكر الأنماط الأخرى للنقل المتعاقب بل اكتفت بالنقل الطريقي فقط.

وقد نصّ البروتوكول لسنة 1999 المعدل لاتفاقية النقل الدولي السككي COTIF-CIM، على النقل المتعاقب في المادة 26 حيث جاء فيها أنه إذا كان النقل يحكمه عقد واحد ينفذه عدد من الناقلين المتعاقبين يصبح كل ناقل من واقت تلقيه البضائع مع وثيقة الشحن طرفا في عقد النقل وفقا لشروط هذا المستند ويتولى الالتزامات الناشئة عنه، ويكون كل ناقل مسؤولا فيما يتعلق بالنقل طوال خط السير بأسره حتى التسليم⁵. والجدير بالذكر أن هذه الاتفاقية لم تحدد نمط النقل إذا كان سككيا أو طريقيا أو غير ذلك من أنماط النقل الأخرى، مثلما فعلت اتفاقية النقل الطريقي التي حصرت النقل المتعاقب في النقل الطريقي فقط.

هذا التعاقب بالنقل ودخول أكثر من ناقل في إتمام عملية النقل قد يثير إشكالات حول تحديد مسؤولية

1- محمود محمد عبابنة، المرجع السابق، ص 256.

2- هاني دويدار، القانون التجاري اللبناني (العقود التجارية-العمليات التجارية- الأوراق التجارية والإفلاس)، الجزء الثاني، ص 88.

3- مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك، المرجع السابق، ص 180.

4- الفريق العامل الثالث المعني بقانون النقل، مشروع صك الأنستفال بشأن النقل البحري للبضائع واتفاقيات أخرى خاصة بالنقل (جداول مقارنة)، الدورة الحادية عشر، لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، 2003، ص 21.

5- الفريق العامل الثالث المعني بقانون النقل، نفس المرجع، ص 22.

الناقلين المتعاقبين، إذا تبين وعند عند وصول البضاعة المرسل أن هناك هلاكاً أو تلفاً جزئياً أو كلياً، أو إذا وصلت البضاعة متأخرة عن الموعد المتفق عليه أو المعروف عرفاً، وفي هذه الحالة يجب التمييز بين مسؤولية الناقل الأول (المتعاقدا الأصلي) والناقل الأخير على النحو التالي:

أولاً: مسؤولية الناقل الأول المتعاقدا

الأصل أن الناقل المتعاقدا مع المرسل هو المسؤول اتجاه الشاحن أو المرسل إليه عن الهلاك أو التلف الذي قد يصيب البضائع محل النقل أو عن التأخير في وصولها في مرحلة من مراحل النقل، ما لم يثبت الناقل حالة من حالات الإعفاء من المسؤولية المتمثلة في القوة القاهرة أو العيب الذاتي أو خطأ الشاحن أو المرسل إليه. وتستمد مسؤولية الناقل الأول المتعاقدا من المسؤولية العقدية التي تربطه مع الشاحن، فإذا كان اختيار الناقل الثاني المتعاقب من قبل المتعاقدا الأصلي بواسطة عقد من الباطن فإن الهلاك أو التلف الحاصل في مرحلة النقل الثانية يتحمله الناقل الأصلي الأول¹.

فالناقل الأصلي يكون مسؤولاً عن التعويض وله أن يعود بعد ذلك على الناقل الثاني أو الثالث المتعاقبين، لأن عقد تنفيذ جزء من النقل للناقل المتعاقب كان بين الناقل الأصلي والناقل التبعية أو المتعاقب، وقد يسأل على أساس وصفه في مركز الوكيل بالعمولة للنقل ويجعله متضامناً مع باقي الناقلين، لأن مسؤوليته هي تحقيق نتيجة تتمثل في إيصال البضائع إلى مقصدها النهائي².

ثانياً: مسؤولية الناقلين الوستاء والناقل الأخير

يتم تنفيذ النقل البري الدولي بأكثر من ناقل واحد وهذا ما يجعل كل واحد منهم يحتل مركزاً قانونياً يحمله التزامات في الفترة التي نفذ فيها عملية النقل، والتي تبدأ كالعادة من وقت تسلّمه المادي للبضائع إلى حين تسليمها للناقل المتعاقب الذي يليه.

1- مسؤولية الناقلين المتعاقبين الوستاء:

الملاحظ أن الناقلين الوستاء لا يستلمون البضائع من المرسل وإنما من الناقل الأول، حيث يكون كل منهم مسؤولاً اتجاه المرسل أو المرسل إليه عن هلاك هذه البضائع أو تلفها أو التأخير في وصولها متى

1 - أحمد محمد محرز، المرجع السابق، ص 198.

2 - محمود محمد عبانة، المرجع السابق، ص 257.

حصل ذلك في مرحلة النقل الخاصة به¹، ولا يمكن التخلص من هاتاه المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي، وذلك لما ينص عليه عقد النقل الذي قد أبرمه هؤلاء الناقلون مع الناقل الأول باعتبارهم ملزمين بإيصال البضائع سليمة وكاملة في الوقت المتفق عليه فهو التزام بتحقيق نتيجة².

وقد اعتبر المشرع الجزائري الناقل الأول والأخير مسؤولان بالتضامن اتجاه المرسل أو المرسل إليه عن كل مراحل النقل، أما الناقلون الوسيطاء فكل واحد منهم مسؤول بقدر المسافة التي قطعها، وذلك ما جاء في المادة 49 من القانون التجاري بقوله: " إذا قام عدة ناقلين على وجه التعاقب بتنفيذ عقد النقل ذاته: -/ يكون أول الناقلين وآخرهم مسؤولين بالتضامن فيما بينهما اتجاه المرسل والمرسل إليه عن مجموع النقل وضمن نفس الشروط المترتبة فيما لو قام كل منهما بتمام النقل، -/ ويعد كل من الناقلين الوسيطاء اتجاه المرسل والمرسل إليه وكذلك اتجاه أول وآخر ناقل مسؤولا عن الضرر الحاصل بالنسبة للمسافة التي قطعها".

وقد نصت على هذا الحكم الاتفاقية الدولية للنقل البري CMR في المادة 35، حيث اعتبرت أن دعوى المسؤولية لا تقام إلا على الناقل الأول والناقل الأخير، أو الناقل المنفذ للجزء الواقع فيه الحدث المسبب للهلاك أو التلف أو التأخير من عملية النقل، وأجازت الاتفاقية رفع الدعوى على كل الناقلين في حال تعذر معرفة المرحلة الحادث أثناءها الضرر، فيكون للناقل الذي تحمل تعويض الضرر حق الرجوع الجزئي على كل الناقلين بنسبة المسافة التي قطعها، وتوزع الحصص المطلوبة من المعسرين منهم على الجميع مع مراعاة نفس النسبة، وهو ما نص عليه المشرع الجزائري في المادة 50 من القانون التجاري.

2- مسؤولية الناقل الأخير:

تعامل التشريعات الناقل الأخير معاملة الناقل الأول وتقضي بمسؤوليته اتجاه المرسل أو المرسل إليه عن الضرر اللاحق بالبضاعة في أي مرحلة من مراحل النقل، نظرا للتشابه بين مركز المرسل إليه إزاء الناقل ومركز المرسل إزاء الناقل الأول³. وهو ما أورده المشرع الجزائري في المادة 49 ق.ت.ج، فبسبب مساءلة الناقل الأول والأخير بالتضامن هو التسهيل على المرسل أو المرسل إليه الحصول على حقوقه⁴.

¹ - العرابوي نبيل صالح، المرجع السابق، ص 304.

² - مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك، المرجع السابق، ص 392.

³ - مصطفى كمال طه، القانون التجاري، المرجع السابق، ص 111.

⁴ - سمير جميل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص 267.

وهو نفس الحكم الذي تبناه القضاء الفرنسي في بادئ الأمر غير أنه عدل عنه فيما بعد¹، واستقر على معاملة الناقل الأخير معاملة الناقلين الوسطاء، ولم يجعله مسؤولاً إلا عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة خلال النقل الذي قام به. وذلك لأن الناقل الأخير لم يكن طرفاً في عقد النقل الأصلي مثله مثل الناقلين الوسطاء، فلا محل لمعاملته معاملة مختلفة لمجرد أنه هو الذي يجب عليه تسليم البضاعة للمرسل إليه.

بيد أن الناقل الأخير قد يسأل عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة في أي مرحلة من مراحل النقل إذا اتخذ إزاء المرسل موقفاً يفيد تحمل المسؤولية عن النقل بأجمعه، كأن يطالب المرسل إليه بأجرة النقل متى كانت مستحقة عند التسليم، وما على الناقل المحكوم عليه بالتعويض إلا بالرجوع بما دفعه على الناقل المتسبب في الضرر².

كما ألزم القانون المصري الجديد رقم 1999/17 في المادة 253 الناقل الأخير بمطالبة المرسل إليه بالمبالغ المستحقة بسبب النقل، خاصة أجرة النقل كلها على جميع مراحل النقل باعتباره ممثلاً للناقلين المتتابعين السابقين عليه³، وله حق تحصيلها عنهم واتخاذ الإجراءات القانونية لاستفائها بما في ذلك حق الامتياز عن الشيء موضوع النقل⁴.

1- عمورة عمار، المرجع السابق، ص 113.

2- مصطفى كمال طه، القانون التجاري، المرجع السابق، ص 111.

3- المادة 253 من القانون المصري رقم 99/17: "يسأل الناقل الأخير قبل الناقلين السابقين عليه عن مطالبة المرسل إليه بالمبالغ المستحقة بسبب النقل، وله حق تحصيلها بالنيابة عنهم واتخاذ الإجراءات القانونية لاستفائها بما في ذلك استعمال حق الامتياز على الشيء موضوع النقل."

4- سعيد الجدار، المرجع السابق، ص 136.

المبحث الثاني: إعفاءات الناقل من المسؤولية وتحديدتها

يعتبر الناقل البري المسؤول عن تنفيذ عملية النقل منذ استلامه للبضائع من المرسل إلى غاية تسليمها للمرسل إليه، فمتى تسبب هو أو أحد تابعيه في الإضرار بالمرسل أو المرسل إليه بهلاك البضاعة محل النقل، سواء بلاكها الكلي أو الجزئي أو بتلفها أو بالتأخير في وصولها وجب عليه التعويض.

غير أنه قد ترد استثناءات على هذه القاعدة سواء بقوة القانون أو بقوة الحرية التعاقدية، فقد خولا الناقل عدة أسباب قانونية جاءت على سبيل الحصر تعفيه وتابعيه من المسؤولية العقدية، وهناك أسباب اتفاقية ترجع للاتفاق المعقود بين المرسل للبضائع والناقل المتعهد بالنقل، وهي كذلك محددة على سبيل الحصر.

وقد أقرت هذه الأسباب مختلف التشريعات الوطنية والدولية، منها المشرع الجزائري والمشرع المصري والفرنسي وغيرهم من التشريعات الأخرى، وكذلك اتفاقية النقل البري الدولي عبر الطرق CMR لسنة 1956، وكذلك اتفاقية النقل البري الدولي عبر السكك الحديدية COTIF-CIM، واتفاقية تنظيم النقل البري بين الدول العربية لسنة 2012، وقد نصت على ذلك مختلف الاتفاقيات الخاصة بالنقل البحري وبالنقل الجوي.

كما نصت مختلف التشريعات التي ذكرناها على تحديد مسؤولية الناقل البري، حيث يحق للناقل تحديد مسؤولية وذلك بالنص عليها في عقد النقل، ولا يحق له ذلك في حالة الخطأ العمدي أو الجسيم من الناقل وكذلك في حالة صدور غش أو تواطئ من الناقل بقصد الإضرار بالبضائع المنقولة .

ولتوضيح ذلك سنتطرق في المطلب الأول إلى أسباب الإعفاء من المسؤولية، وفي المطلب الثاني إلى أسباب تحديد هذه المسؤولية.

المطلب الأول: أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية

الأصل أن الناقل البري الدولي للبضائع يعتبر مسؤولاً قبل المرسل أو المرسل إليه بدفع تعويض لهما عن كل ضرر يؤدي إلى هلاك البضائع أو تلفها أو حتى بالتأخير في وصولها، غير أنه وعلى سبيل الاستثناء قد خوله كل من القانون والاتفاق المنعقد بينه وبين المرسل حق الاستفادة من بعض حالات الإعفاء بشرط عدم توفر نية الغش لديه أو وقوع الضرر بسبب خطئه الجسيم أو العمدي.

الفرع الأول: دفع مسؤولية الناقل بقوة القانون

حددت معظم الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية حالات استثنائية لدفع مسؤولية الناقل البري للبضائع، وهي خطأ المضرور سواء كان مرسلًا أو المرسل إليه أو بسبب طبيعة البضائع أو القوة القاهرة.

أولاً: خطأ المرسل أو المرسل إليه

يستطيع الناقل إعفاء نفسه من المسؤولية إذا أثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير ناشئ عن خطأ من المرسل أو أحد من معاونيه، كعدم إحكام حزم البضاعة أو وجود عيب في التغليف أو تقديمه بيانًا خاطئًا عن طبيعة البضاعة ونوعها، ما يجعل الناقل جاهلاً بماهية الإجراءات الواجب اتخاذها للتعامل مع طبيعة هذه البضائع¹.

وقد نصت على هذا الحكم اتفاقية CMR في مادتها 17 الفقرة الثانية بقولها: "إلا أن الناقل يعفى من المسؤولية في حال كان سبب فقدان أو الضرر أو التأخير عائد إلى خطأ أو إهمال ارتكبه المرسل"، والمادة 36 فقرة الثانية من اتفاقية COTIF-CIM بقولها: "تعفى السكة الحديدية من هذه المسؤولية إذا حصل فقدان أو التعيب، أو تجاوز مهلة التسليم من جراء خطأ من صاحب الحق، أو من جراء أمر صادر عنه لم ينجم عن خطأ من السكة الحديدية...". وعلى غرار ذلك نصت اتفاقية تنظيم نقل البضائع على الطرق البرية في مادتها 13 فقرة الرابعة بند أ. بقولها: "...لا يكون متعهد النقل مسؤولاً إذا أثبت عدم صدور أي خطأ منه أو عن أي من موظفيه أو وكلاءه تسبب أو ساهم في تأخير تسليم البضاعة أو خسارتها أو تلفها يعود إلى أحد الأسباب التالية أو إلى البعض منها: أ/. خطأ صادر عن المرسل أو المرسل إليه أو أي من

¹ - مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك، المرجع السابق، ص 91.

وكلاهما أو ممثليهما..."، وهو ما نصّ عليه المشرع الجزائري في المادة 48 من القانون التجاري¹.

في سياق آخر يقع حسب المادة 18 من اتفاقية النقل الطرقي CMR على الناقل، أين يمكنه الاستعانة بالتحفظات التي دونها على سند النقل. إلا في حال إبرام اتفاق بين المرسل والناقل على عدم تدوين التحفظات على سند النقل، بشرط تحمل المرسل للمسؤولية إذا تضررت البضائع، لأن الهدف من هذا الإجراء هو المحافظة على قيمة البضائع في السوق².

وقد يصدر الخطأ من المرسل إليه الذي قد يتماطل مثلا عن استلام البضائع مما يؤدي إلى الإضرار بها كـ"ذبول بعض الأزهار"، وحتى يدفع الناقل عن نفسه المسؤولية عليه الإثبات أن سبب الضرر راجع لخطئ وإهمال المرسل إليه، وهنا يمكن للناقل التصرف في البضاعة السريعة التلف بأمر من القاضي³ ببيعها مثلا، كما يمكنه تحصيل أجرته عن النقل من ثمن بيعها إذا كان لم يتسلمها بعد. أما إذا كان المرسل والناقل مشتركين في الخطأ فيتحملان المسؤولية بقدر خطئ كل منهما، وهذا ما أقرته محكمة النقض الفرنسية في قرارها الصادر بتاريخ 1996/11/19 بقولها: "إن اجتماع خطئ المرسل وخطئ الناقل في إحداث تلف الآلة الميكانيكية المنقولة لا يمنع قضاة الموضوع عند تقدير جسامته الخطأ المرتكب من كل منهما"⁴.

كما يكون الناقل مسؤولا عن الأضرار التي سببت البضائع إذا ما اتبع تعليمات وتوجيهات المرسل، حيث يفترض فيه الناقل الحريص المحترف الذي يجب عليه بذل كل العناية اللازمة من أجل تحقيق نتيجة، وهي وصول البضائع سليمة وكاملة في الميعاد المحدد في العقد أو المعتاد، ولا يمكنه الاستفادة من الإعفاء في هذه الحالة وهذا حسب المادة 18 الفقرة الخامسة من اتفاقية النقل الطرقي CMR⁵.

ثانيا: عيب البضاعة

يبرأ الناقل من المسؤولية إذا كان الهلاك أو التلف ناتجا عن عيب خاص بالبضاعة، والمقصود به أي سبب ناشئ عن طبيعتها الداخلية أو عن حوادث سابقة على تسليمها للناقل، بحيث لا يكون للناقل أي

1 - المادة 48 من القانون التجاري الجزائري التي تنص على "يمكن إعفاء الناقل من مسؤولياته الكلية أو الجزئية من جراء عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال أو التأخير فيها، وذلك عند إثبات حالة القوة القاهرة أو عيب خاص بالشيء أو الخطأ المنسوب للمرسل أو المرسل إليه".

2 - "وهو ما يعرف في عقود النقل البحري بخطاب الضمان أو ورقة الضد التي يدون عليها الناقل كل شكوكه وكل أوصاف التي لاحظها على البضاعة وما التزم به المرسل حياله بتحملة لكامل المسؤولية".

3 - حسني المصري، المرجع السابق، ص 331.

4 - المجلة القضائية، العدد 02، سنة 1992، ص 11.

5 - Isabelle Bon-Garcin, Op.cit; p487.

دخل في هلاكها أو تلفها، ومثال ذلك كأن تكون البضاعة سريعة التآلف بطبيعتها كالفواكه والخضروات، أو كنقل الحيوانات الحية التي تكون مصابة بمرض مثلا، أو نقل بعض البضائع السائلة المعرضة للتبخر بفعل الحرارة، أو بضائع ينقص وزنها إذا جفت¹.

والملاحظ أن التحفظات التي يقوم بها الناقل هي قرينة لصالحه، غير أن كلاً من المرسل أو المرسل إليه يمكنه الطعن فيها عند الاقتضاء²، وهذا ما تبينه المادة 17 فقرة الثانية من اتفاقية النقل الطرقي CMR بقولها: "إلا أن الناقل يعفى من المسؤولية في حال كان سبب الفقدان أو الضرر أو التأخير عائد إلى...أو عيب في البضاعة...".

أما الاتفاقية الدولية للنقل بالسكك الحديدية CIM - COTIF فأشارت إلى الحكم في المادة 36 بقولها: "تعفى السكة الحديدية من هذه المسؤولية إذا حصل الفقدان أو التعيب أو تجاوز مهلة التسليم... أو من جراء عيب خاص بالبضاعة (تلف داخلي، نقص أثناء النقل...). وقد نصت اتفاقية تنظيم النقل البري بين الدول العربية ضمن المادة 13 فقرة الرابعة في البند (ج) و(د) على ذلك بقولها: "...لا يكون متعهد النقل مسؤولاً إذا أثبت عدم صدور أي خطأ منه أو عن أي من موظفيه أو وكلاءه تسبب أو ساهم في تأخير تسليم البضاعة أو خسارتها أو تلفها يعود إلى أحد الأسباب التالية أو إلى البعض منها: (ج). عيب كامن أو خفي في البضاعة.

(د). حدوث نقص في الحجم أو الوزن أثناء النقل لأسباب تعود إلى طبيعة البضاعة المنقولة مثلا التبخر أو الجفاف أو النضوج...".

وإذا سبب العيب الذاتي في البضاعة ضرراً للناقل كاشتعالها اشتعالاً ذاتياً أدى إلى احتراق وسيلة النقل، فهنا يرجع الناقل على المرسل بالمطالبة بالتعويض عما لحقه من ضرر، كما يعفى الناقل من المسؤولية بإثبات بذل العناية اللازمة، ليحول دون حدوث الضرر المترتب على العيب الذاتي، ويسأل في عكس ذلك لأنه مكلف بصفته ناقل محترف، وبالتالي عليه حصر الضرر الناتج عن العيب الذاتي والمسبب للتلف والهلاك في أضيق نطاق³.

1 - علي البارودي، المرجع السابق، ص 162.

2 - مصطفى كمال طه، القانون التجاري، المرجع السابق، ص 100-101.

3 - سعيد الجدار، المرجع السابق، ص 112.

ثالثا: القوة القاهرة

تعتبر القوة القاهرة من ضمن الأسباب القانونية التي أقرتها مختلف الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية لإعفاء الناقل البري من المسؤولية.

1- تعريف القوة القاهرة:

عرفتها اتفاقية تنظيم النقل البري بين الدول العربية على أنها: " كل عمل أو حادث غير متوقع ولا يمكن التغلب عليه يعود إلى ظروف خارجة عن إرادة أطراف عقد النقل ولا يمكن لهم تجنبه"، أما الفقه فقد عرفها بأنها: "حادث لا يمكن توقعه ولا يمكن دفعه ويجعل من تنفيذ الالتزام مستحيلا"¹. وقد تعرضت لتعريفها العديد من التشريعات الداخلية منها المشرع المغربي في الفصل 269 من ظهير الالتزامات والعقود كالاتي: "القوة القاهرة هي كل أمر لا يستطيع الإنسان أن يتوقعه كالظواهر الطبيعية (الفيضان، الجفاف، العواصف، الحرائق، الجراد، غازات العدو وفعل السلطة)، ويكون من شأنه أن يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلا"²، أما المشرع الفرنسي فقد عرفها في المجال التعاقدى بأنها "سبب خارج عن إرادة المدين لم يتم توقعه عند إبرام العقد، ولا يمكن درئه بوسائل ملائمة، ويمنع من تنفيذ الالتزام من طرف المدين".

وقد عرفها المشرع التونسي في مجلة الالتزامات والعقود على "أنها الحالة التي لا يتيسر معها الوفاء بالعقود أي كل ما لا يستطيع الإنسان دفعه كالحوادث الطبيعية من فيضان وزوابع وحريق وجراد أو غزو أجنبي أو فعل الأمير (فعل السلطة العامة)، ولا يعتبر السبب الممكن اجتنابه قوة القاهرة، إلا إذا أثبت المدين أنه استعمل كل الحزم في درئه"³.

أما المشرع الجزائري فقد عرف القوة القاهرة في قانون المحروقات الملغى فقط في المادة 05 فقرة 19 منه بأنها: " كل حدث مثبت غير متوقع، لا يمكن مقاومته وخارج عن إرادة الطرف الذي يثيره، والذي يجعل تنفيذ هذا الأخير لأحد التزاماته التعاقدية أو العديد منها آنيا أو نهائيا غير ممكن"⁴ وأشار إليها في

1 - محمود محمد عبابنة، المرجع السابق، ص 253.

2 - محمد الخضراوي، الآثار القانونية لفيروس كورونا المستجد على الالتزامات التعاقدية، <https://arabunionjudges.org>، 17 مارس 2020، تاريخ الزيارة 10:00، 2020-08-12.

3 - عبد الرشيد طي، القوة القاهرة وأثرها على التشريع والقضاء (فيروس كورونا نموذجا)، www.elhiwardz.com/opinions/172513/، تاريخ الزيارة 11:00، 2020/06/12.

4 - القانون 05-07 المؤرخ في 28-04-2005، يتعلق بالمحروقات، ج.ر عدد 50 لسنة 2005، ملغى بموجب القانون 19-13 المؤرخ في 11-12-2019، المنظم لنشاطات المحروقات، ج.ر عدد 79 لسنة 2019.

القانون المدني واعتبرها حالة قانونية للإعفاء من المسؤولية في المواد 138-127-1851¹.

وقد اعتبرت الاتفاقيات القوة القاهرة كسبب قانوني لدفع مسؤولية الناقل البري، منها اتفاقية نقل البري الطرقي CMR في المادة 17 فقرة الثانية بقولها: "إلا أن الناقل يعفى من المسؤولية في حال كان سبب الفقدان أو الضرر أو التأخير عائدا...أو ظروف لم يستطع الناقل تجنبها ولم يستطع إلغاء نتائجها...". كما نصت عليها الاتفاقية الدولية للنقل بالسكك الحديدية COTIF - CIM في المادة 36 بقولها: "تعفى السكة الحديدية من هذه المسؤولية إذا حصل الفقدان أو التعيب أو تجاوز مهلة التسليم...أو من جراء ظروف لم يكن بإمكان السكة الحديدية تلاقيها ولا تدارك نتائجها...".

أما اتفاقية تنظيم النقل البري بين الدول العربية فقد نصت ضمن المادة 13 فقرة الرابعة في البند "ب" عليها بقولها: "...لا يكون متعهد النقل مسؤولا إذا أثبت عدم صدور أي خطأ منه أو عن أي من موظفيه أو وكلاءه تسبب أو ساهم في تأخير تسليم البضاعة أو خسارتها أو تلفها يعود إلى أحد الأسباب التالية أو إلى البعض منها: ب-ظرف قاهر حسب ما ورد في تعاريف غرفة التجارة الدولية...". إذا فالقوة القاهرة سبب قانوني لدفع مسؤولية الناقل البري الدولي للبضائع ولكن يعود تقدير الواقعة إن كانت قوة القاهرة من عدمها لقاضي الموضوع².

2- شروط تحقق القوة القاهرة:

لا يمكن اعتبار أي واقعة قوة القاهرة إذا لم تتوافر فيها ثلاثة شروط جوهرية وهي: عدم التوقع استحالة الدفع عدم صدور خطأ من المدين المتمسك بالقوة القاهرة. فكل شرط من هذه الشروط اختلفت بشأن تطبيقه النظريات الفقهية والتشريعات المقارنة، غير أنه من الناحية المبدئية يمكننا استخلاص أن انتشار وباء صحي كواقعة مادية قد تكون قوة القاهرة كلما كان لها تأثير مباشر على عدم تنفيذ الالتزام التعاقد من طرف المدين، ويظهر ذلك من خلال قواعد الحجر الصحي التي منعت وأوقفت كل النشاطات التجارية والالتزامات التعاقدية، وبالتالي لا بد من توافر شرطان أساسيان وهما عدم التوقع واستحالة الدفع، أما الشرط الثالث فهو في هذه الواقعة (وباء الكورونا) يبقى عنصرا غير مطلوب منطقيا.

¹ - القانون المدني الجزائري (الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975) المعدل.

² - Isabelle Bon-Garcin, Op.Cit; p484.

ويعتبر وباء كورونا من ضمن الوقائع التي لم يكن متوقعا حدوثها ولم يستطع أحدا دفعها، فرغم كل التطور الهائل الذي وصل إليه الإنسان في شتى المجالات p إلا أنه وقف عاجزا أمام انتشار هذا الوباء الذي مازال يحصد الأرواح البشرية إلى يومنا هذا.

3- تمييز القوة القاهرة عن الظروف الطارئة:

رغم أن كلا من القوة القاهرة والظروف الطارئة هي صور للسبب الأجنبي، إلا أنهما مختلفان من حيث التأثير في تنفيذ الالتزام ودور القاضي في تكييف ذلك، وهو ما نص عليه المشرع الجزائري في المادة 107 من القانون المدني. فالظرف الطارئ ينجر عنه إرهاب المدين في تنفيذ التزامه، لذلك يتدخل القاضي لرد هذا الالتزام للحد المعقول، حيث بتوزيع عبئ الظرف الطارئ بين الدائن والمدين، في حين أن القوة القاهرة تجعل تنفيذ الالتزام مستحيلا تماما.

من ناحية أخرى تعدّ أحكام الظروف الطارئة مرتبط بالانظام العام، حيث لا يجوز الاتفاق على مخالفتها، وهو ما بيّنته المادة 107 من القانون المدني الجزائري، التي نصت على اعتبار كل اتفاق مخالف للانظام العام باطلا، في حين أن القوة القاهرة تجيز لأطراف الاتفاق مسبقا على تحمل المدين تبعاته وهذا حسب المادة 178 من القانون المدني الجزائري¹.

4- مواقف الفقه والقضاء من اعتبار وباء كورونا (كوفيد19) من تطبيقات القوة القاهرة

تضاربت في الآونة الأخيرة آراء المختصين من فقهاء القانون على المستوى المحلي والدولي، حول تكييف وباء كورونا، فمنهم من أيد فكرة القوة القاهرة وآخرون اعتبروها ظروفًا طارئًا بينما ردها البعض الآخر إلى تقدير السلطة القضائية.

أ- تعريف الكورونا (كوفيد19):

هو مرض تنفسي يسببه فيروس تاجي تم اكتشافه حديثا يسمى سارس- كوف-2. وقد عرفته منظمة الصحة العالمية بقولها: "فيروسات كورونا فصيلة واسعة الانتشار معروفة بأنها تسبب أمراضا تتراوح من نزلات البرد الشائعة إلى الاعتلالات الأشد وطأة مثل متلازمة الشرق الأوسط التنفسية (MERS)، ومتلازمة

¹ - عبد الرشيد طي، المرجع السابق، تاريخ الزيارة 2020/06/12، الساعة: 11:50.

الالتهاب الرئوي الحاد الوخيم(السارس)"، وأضافت على أن كوفيد 19 "هو المرض الناجم عن فيروس كورونا المستجد المسمى فيروس كورونا -سارس2".

وقد اكتشف هذا الفيروس لأول مرة في 31 كانون الأول/ديسمبر 2019 بجمهورية الصين الشعبية¹، ومن الأعراض الشائعة لهذا الوباء هي: (الحمى والسعال والإرهاق وضيق في التنفس والشعور بألم أو ضيق في الصدر وآلام في العضلات أو الجسم والصداع وفقدان التذوق والشم واضطراب التفكير والتهاب الحلق واحتقان الأنف أو سيلانه والإسهال والغثيان والقيء وآلام البطن والطفح الجلدي..) وغيرها من الأعراض التي قد تتغير من شخص لآخر².

ويعتبر هذا الوباء من أخطر الأوبئة التي عرفها العالم، حيث أدى إلى وفاة الملايين من البشر وترك آثار جانبية بعد الإصابة به خاصة الأمراض المزمنة كالسكري وضغط الدم وغير ذلك. كما قام بشلّ مختلف القطاعات الحيوية في العالم وعلى رأسها قطاع النقل.

ب-موقف الفقه والتشريعات الداخلية:

اعتمدت عدة دول مقاربات قانونية مختلفة في التعامل مع جائحة كورونا، فقد سبق لوزير الاقتصاد والمالية الفرنسي "برونولومير" أن أعلن بداية الأزمة في شهر فبراير 2020 في اجتماع له مع عدد من الشركاء الاقتصاديين بأن فيروس كورونا يعد قوة قاهرة³.

من جهتها أصدرت هيئة تنمية التجارة الدولية الصينية CCPIT شهادة "القوة القاهرة" من أجل حماية الشركات الدولية في حال عدم تنفيذ التزاماتها في ظل تفشي فيروس كورونا، فهي تمنح للشركات التي تقدم مستندات موثوقة تثبت حالة التأخير، فوفقاً لأحدث الإحصائيات قد بلغ إجمالي الشهادات المصدرة من قبل 105 جهة معنية حتى تاريخ 2020/04/20 نحو 7004 نموذج تغطي عقوداً بقيمة 690 مليار يوان أي

¹ - منظمة الصحة العالمية، مرض فيروس كورونا (كوفيد19): أسئلة وأجوبة-- <https://www.who.int-diseases> | world Health-who، تاريخ الزيارة 2020-08-20، الساعة 12:00.

² - كوفيد 19 أسئلة متداولة، الموقع العالمي UNICEF، www.elsevier.com، تاريخ الزيارة 2020-07-22، الساعة 13:30.

³ - وزير الاقتصاد الفرنسي: عام 2021 أصعب اقتصادياً وسنشهد مزيداً من حالات الإفلاس، <https://www.france24.com.2020>، تاريخ الزيارة 2020-06-12، الساعة 13:30.

2225 مليار دولار أمريكي، إلا أنه قد لا يعتد بهذه الشهادات ولاسيما العقود ذات الطابع الدولي خصوصا إذا حدد في العقد اتباع قانون دولة ما¹.

وقد اشتد نقاش في الولايات المتحدة الأمريكية بين الجمهوريين والديمقراطيين، على ضرورة منح الحماية القانونية للشركات العاملة في الصفوف الأمامية، بغية حمايتها من الدعاوى القضائية خصوصا في مرحلة ما بعد فتح الاقتصاد². أما الدول المغاربية فقد قام المشرع المغربي بإصدار مرسوم مؤرخ في 2020/03/23، يتعلق بسن أحكام خاصة بحالة الطوارئ الصحية وإجراءات الإعلان عنها، حيث تنص المادة 06 على وقف سريان مفعول جميع الإجراءات المنصوص عليها في النصوص التشريعية والتنظيمية الجاري بها العمل، خلال فترة حالة الطوارئ الصحية المعلن عنها واستئناف حسابها عن اليوم الموالي ليوم رفع حالة الطوارئ المذكورة³.

وقد اعتبر الدكتور مصطفى كمال طه وهو أستاذ في القانون البحري بجامعة مصر أن قواعد الحجر الصحي تعتبر من ضمن حالات القوة القاهرة⁴، كما أفاد المستشار المهزح وهو محامي بدولة البحرين بأنه "إن كانت جائحة فيروس كورونا (كوفيد19) تعتبر حالة استثنائية عامة غير متوقعة ليس للمتعاقد دخل في حدوثها ولا يمكن دفعها، إلا أن ما سبق غير كاف لتكييف الجائحة وأثارها بأنها قوة القاهرة أو ظرف طارئ، بل يجب بالإضافة إلى ما سبق دراسة كل عقد على حده للتأكد من أن الجائحة تحققت بين النطاق الزمني للعقد أي بعد إبرامه وقبل الانتهاء من تنفيذه، كما يجب البحث في ما إذا كانت الجائحة هي السبب المباشر للخسارة الغير عادية المرهقة للمتعاقد أو ترتب عليها استحالة تنفيذ العقد"، وأكد أن "التكييف القانوني لواقعة ما إذا كانت قوة القاهرة أو ظرفا طارئا هو من اختصاص السلطة القضائية ولها وحدها إبداء حكمها بالقسطاس المستقيم"⁵.

1 - عاصم البعيني، كورونا يفتح الباب أمام موجة من النزاعات القانونية الاقتصادية والأعمال، www.AWalan.com، تاريخ الزيارة 2020/05/04، الساعة: 22:59.

2 - عاصم البعيني، نفس المرجع، تاريخ الزيارة 2020/05/04، الساعة: 20:36.

3 - عبد الرشيد طي، المرجع السابق، تاريخ الزيارة 2021-09-22، الساعة 12:00.

4 - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 98.

5 - وليد صبري، المستشار المهزح لا يشترط تطبيق "القوة القاهرة على العقود جراء كورونا، الوطن يومية شاملة تفاعلية، www.Alwatan.com، تاريخ الزيارة 2020/06/14، الساعة: 22:35.

أما عن المشرع الجزائري ولغاية يومنا هذا لم يتم بإصدار أية نصوص قانونية من أجل تكييف هذه الجائحة على أنها قوة قاهرة أم لا¹، وهذا يعتبر تقصيرا منه خاصة وأنه مازال غير معروف مصير هذا الوباء، أي لم يتمكن أي أحد اكتشاف العلاج لهذا المرض الخبيث سوى بعض اللقاحات التي لم يعرف بعد أعراضها الجانبية، وهذا ما قد يؤدي إلى العديد من النزاعات في المجالات التعاقدية وغيرها من مختلف المعاملات، نظرا للاحتمالات الكبيرة بفرض إجراءات الحجر مجددا.

ج- التطبيقات القضائية:

يلعب الموقف القضائي دور كبيرا في حلّ النزاعات خلال تفشي جائحة كورونا، فهو أهم مصدر بعد القانون، حيث قام المجلس الأعلى للقضاء في تونس بإصدار مذكرة مؤرخة في 2020/03/15، اعتبر فيها أن الوضع الصحي الاستثنائي التي تمر به البلاد بسبب فيروس كورونا يدعو إلى اعتبار هذا الوضع من قبيل القوة القاهرة². كما أمر وزير العدل الجزائري حافظ الأختام السيد بلقاسم زغماتي، بتفعيل نص المادة 322 من قانون الإجراءات المدنية، التي تمنح السلطة التقديرية المطلقة لرئيس الجهة القضائية للنظر في طلب رفع سقوط ممارسة حق الطعن في ظل وجود قوة قاهرة³. واعتبر القضاء الفرنسي في قرار صادر عن محكمة استئناف بولمار COLMAR بتاريخ 2020/03/12، أن استحالة حضور المستأنف للجلسة لاحتمال إصابته بفيروس كورونا والذي كان تحت الحجر يعتبر قوة قاهرة يسمح بغيابه⁴.

كذلك قد تتضرر البضائع نتيجة عطب مفاجئ قد يصيب وسيلة النقل أثناء الرحلة، فالأصل أن هذا السبب لا يعفي الناقل من المسؤولية ولكن إذا حدث هذا العطب نتيجة سبب خفي بحيث لم يكن ظاهرا أو متوقعا ولم يكن باستطاعته مقاومته، الامر الذي قد يعفي الناقل من المسؤولية. وهو ما ينطبق كذلك على

1 - سميرة حصايم، "الأثار القانونية لفيروس كورونا المستجد على تنفيذ العقود الدولية"، مجلة أبحاث قانونية وسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة جيجل، 2020، ص19.

2 - عاصم البعيني، المرجع السابق، تاريخ الزيارة 2021-08-22.

3 - إلهام بونلحي، زغماتي يأمر بتفعيل القوة القاهرة بسبب الكورونا، يومية الشروق اونلاين، www.Echorouk online.com، تاريخ الزيارة 2020/04/20، الساعة: 19:30.

4 - طارق سعد هل كوفيد19 قوة قاهرة تؤثر في الالتزامات التعاقدية قرار محكمة استئناف بولمار، الغرفة السادسة رقم 2020/80، تاريخ الزيارة 2020/03/12، الساعة: 20:17

الحريق الذي قد ينشب في مخازن الناقل أو في وسيلة النقل ولكن بشرط عدم توفر نية الغش لدى الناقل أو بسبب خطئه الجسيم أو العمدي¹.

الفرع الثاني: دفع مسؤولية الناقل بالاتفاق مع المرسل

تعدّ المسؤولية في عقد النقل عبئاً ثقيلاً على الناقلين غدت تقع على عاتقهم عبئ الإثبات لدفع المسؤولية عنهم، لذلك لجأ الناقلون منذ زمن طويل على التخلص من هذه المسؤولية أو التخفيف منها بشروط اتفاقية يضمنوها في عقد النقل، وكانوا يشجعون المرسلين على قبول هذه الشروط بتخفيض أجرة النقل كي يقبلوها طواعية. وقد ثار جدل في الفقه والقضاء لفترة طويلة حول صحة هذه الشروط حتى استقرّ المشرع على وضع حلول حاسمة بشأنها².

ونظراً لما تتصف به هذه العقود من الحرية التعاقدية التي تعتبر مبدأً جوهرياً نادى بها الفقه والقضاء، فلا تتم المعاملات التجارية إلا بالاتفاق بين الطرفين المتعاقدين، ولذلك يعتبر عقد النقل البري للبضائع من العقود التي تظهر فيها هذه الحرية، حيث ترك المشرع بعض الأمور الجوهرية في العقد لاتفاق الطرفين، أهمّها الحالات التي قد يتفق فيها الناقل مع المرسل على دفع مسؤوليته وهي:

أولاً: نقل الحيوانات الحية

يكتسي هذا النوع من النقل طبيعة خاصة، تظهر من خلال المخاطر المصاحبة لنقلها أثناء السفر، لذلك ترك التشريع حرية اتفاق أطراف العقد، حيث خول الناقل وضع الشروط التي يراها مناسبة، والتي تمكنه من إعفاء نفسه وتابعيه من المسؤولية في حال وقوع ضرر للحيوانات المنقولة، وهذا بشرط عدم صدور أي خطأ أو إهمال من جهته أو من جهة أحد أعوانه باعتباره ناقلاً حريصاً محترفاً³، وقد نصت على ذلك اتفاقية النقل الطرقي CMR في المادة 17 الفقرة الرابعة بند ز، واتفاقية النقل السككي COTIF-CIM في المادة 36 الفقرة الثالثة بند "ح".

ثانياً: الاتفاق على نقل البضائع باستعمال مركبات بدون غطاء

¹ - Frédéric LETACQ-IDIT, RESPONSABILITE DES TRANSPORTEURS ROUTIERS DE MARCHANDISES ET REPARATION DES DOMMAGES, p 05 .

² - أحمد محمد محرز، المرجع السابق، ص 202.

³ - علي البارودي، المرجع السابق، ص 163.

يعفى الناقل البري من المسؤولية إذا كان هناك اتفاق في العقد بينه وبين المرسل، يسمح باستعمال نقل عن طريق مركبات من دون غطاء، وهذا ما نصت عليه اتفاقية النقل الطرقي CMR في المادة 17 الفقرة الرابعة بند (أ)، واتفاقية النقل السككي COTIF-CIM في المادة 36 الفقرة الثالثة بند (أ)، أين سمحت للناقل الدفع عن نفسه المسؤولية في حالة ما إذا كان هناك اتفاق يقضي بالنقل على هذه الطريقة ويكون مدونا في سند الشحن، لكن إذا لم يكن هناك اتفاق قد أبرمه الناقل مع المرسل بالنقل بهذه الطريقة لا يستطيع الناقل التنصل من مسؤوليته بل عليه تعويض المرسل أو المرسل إليه في حال هلاك أو تلف البضاعة.

ثالثا: نقل بضائع خطرة وبضائع ذات طبيعة خاصة

وهي كل بضاعة تعرّض حياة الإنسان والبيئة للخطر، وتسبب أضرار كالحرائق وتلف الممتلكات والمنشآت القاعدية¹، فنظرا لطبيعتها الخاصة ينبغي على الناقل بذل عناية الرجل الحريص للتعامل مع مثل هذه البضائع، وعلى المرسل أن يعلم الناقل بطبيعتها هذه البضائع الخطرة ويحدد له كيفية الوقاية منها، وللناقل كل الحق بالتخلص منها متى رأى ذلك مناسبا من أجل المحافظة على حياة الأشخاص وعلى وسيلة النقل، وهذا ما نستخلصه من نص المادة 22 فقرة الأولى والثانية من اتفاقية النقل الطرقي CMR حيث جاء فيها: "عندما يسلم المرسل سلعا ذات طبيعة خطيرة إلى الناقل عليه أن يعلم الناقل بطبيعتها الخطرة ويشير إليه بالإجراءات الوقائية التي ينبغي أن يتخذها إن اقتضت الضرورة، في حال لم تدرج هذه المعلومة في إيصال الشحن يعود على المرسل أو المرسل إليه أن يثبت بأي طريقة أخرى أن الناقل كان على علم بطبيعة الخطر الذي تشكله البضاعة المذكورة من جراء نقلها.

-/ إن السلع ذات الطبيعة الخطرة التي لم يعلم الناقل بمدى خطورتها في الظروف المذكورة في الفقرة 01 من هذه المادة قد يفرغها الناقل في أي زمان ومكان أو يتلفها أو يلغي ضررها من دون تعويض، كما أن المرسل مسؤول عن كل التكاليف والفقدان والأضرار الناجمة عن عملية تحويلها إلى الشحن أو عن شحنها بالذات.²

أما اتفاقية نقل البضائع عبر السكك الحديدية COTIF-CIM فقد نصت في المادة 36 الفقرة الثالثة بند (ز) على: "...تعيين غير نظامي أو غير صحيح أو ناقص لأشياء محظور نقلها أو مقبولة ضمن

¹ - باي عمر راضية، "التنظيم القانوني للنقل البري للمواد والنفايات الخطرة على البيئة في التشريع الجزائري"، مجلة كلية العلوم القانونية والإدارية والسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2012، ص 100.

² - "عرفت اتفاقية النقل البري للبضائع CMR تعديلات سنة 2008 والجزائر لم تصادق عليها إلى يومنا هذا رغم أنها تستخدم النقل البري الطرقي".

شروط أو عدم مراعاة المرسل لإجراءات الحيطنة الملحوظة للأشياء المقبولة ضمن شروط"، وبالتالي يستفيد الناقل من الإعفاءات التي نصت عليها هذه المادة في حال نقل البضائع الخطرة التي يصرح المرسل بخطورتها، ولكن هذا لا يعفيه من اتخاذ كل التدابير اللازمة ببذله العناية الكافية للحفاظ على هذه البضائع والتعامل معها بحسب طبيعتها باعتباره ناقلا محترفاً.

أما اتفاقية تنظيم النقل البري بين الدول العربية¹ فلم تتغاضى بالنص على البضائع الخطرة، حيث جاء في فحوى نص المادة 12 على أن المرسل إذا لم يتم بإعلام الناقل بطبيعة هذه البضائع الخطرة كتابة وعن الاحتياطات الواجب إتباعها، يكون مسؤولاً عن الخسارة التي تلحقه من جراء نقل مثل هذه البضائع الخطرة، وأجازت للناقل متى طرأت ظروف بالتخلص من هذه البضائع من دون تحمل مسؤولية فقدانها.

في سياق آخر أعفت كل من اتفاقية النقل الطرقي CMR واتفاقية النقل السككي COTIF-CIM الناقل البري، في حال نقله بضائع تتميز بطبيعة خاصة كالتحف الأثرية أو الزجاج أو بعض البضائع القابلة للصدأ، فجاء في نص المادة 17 الفقرة الرابعة من اتفاقية CMR قولها: "...طبيعة بعض السلع المعرضة بسبب هذه الطبيعة بالذات إما للفقان الكلي أو الجزئي أو للتلف الخاصة بالكسر أو الصدأ أو التآكل الداخلي والفوري أو الجفاف أو الرشح أو النفاية الطبيعية أو تأثير العث والقوارض..."، وكذا المادة 36 الفقرة الرابعة بند (هـ) من اتفاقية النقل السككي COTIF-CIM حيث جاء فيها "...طبيعة بعض البضائع المعرضة لأسباب تلازم هذه الطبيعة ذاتها إلى الفقان الكلي أو الجزئي أو التعيب ولاسيما الكسر أو الصدأ أو التلف الداخلي والتلقائي أو التجفف أو التقلص".

رابعاً: الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية أثناء قيام المرسل بعملية الشحن والتفريغ

يستطيع الناقل الاتفاق مع المرسل على الاستفادة من إعفاء المسؤولية في حال قيام هذا الأخير أو المرسل إليه بعملية الشحن والتفريغ²، وهذا ما نصت عليه كل من اتفاقية النقل الطرقي CMR في المادة 17 الفقرة الرابعة بند (ج)، واتفاقية النقل السككي COTIF-CIM في المادة 36 الفقرة الرابعة بند (و)، غير

¹ - "هذه الاتفاقية رغم أنها جاءت بعدة حلول لمختلف المشاكل التي تعيق النقل البري الدولي بين الدول العربية إلا أنها لم تدخل حيز النفاذ بعد".

² - "يعتبر هذا الشرط باطلاً في قواعد النقل البحري حيث يتحمل المرسل أو المرسل إليه فقط النفقات الخاصة بعملية الشحن والتفريغ، بينما يتحمل الناقل المسؤولية الكاملة في حال تضرر للبضاعة حتى ولو قام المرسل أو المرسل إليه بعملية الشحن أو التفريغ، إلا إذا أثبت الناقل إحدى حالات الإعفاء ويعرف هذا الشرط في الملاححة البحرية بشرط فيو FIO". قمار الدياز ليلي، "محاضرات في عقد النقل البحري للسنة الأولى ماستر تخصص قانون البحري والنقل"، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، 2017/2016، ص33.

أنه في حال إثبات المرسل أو المرسل إليه خطأ عمدياً أو جسيماً أو غشاً صادراً من الناقل أو أحد تابعيه سبب أضرار للبضائع، فإنه يتحمل مسؤولية كاملة تلزمه تعويض أصحاب الحق على البضاعة ولا يستفيد من الإعفاء أو من تحديد من المسؤولية، وهذا ما نصت عليه اتفاقية النقل الدولي الطريقي CMR في المادة 29 فقرة 01 و 02.

خامساً: الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية في الحالة التأخير

نص المشرع الفرنسي في المادة 1-133L من القانون التجاري بأنه لا يمكن الإعفاء من المسؤولية في حالة التلف أو الهلاك، ولكن يجوز الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية بسبب التأخير إلا إذا كان من عقود النقل السريع¹. وهو نفس ما نص عليه المشرع المصري في المادة 246 الفقرة الأولى بند (ب) من قانون رقم 99/17 حيث جاء فيها:

".... ب- أن يشترط إعفاه كلياً أو جزئياً من المسؤولية عن التأخير...".

المطلب الثاني: أسباب تحديد مسؤولية الناقل البري الدولي للبضائع

نظراً للمخاطر العديدة التي قد تواجه الناقلين أثناء تأدية مهامهم وهي القيام بإيصال البضائع المتفق على نقلها من مكان الاستلام إلى المكان النهائي للتسليم، فقد خول المشرع وكذا الحرية التعاقدية التي يقرها عقد النقل بالإضافة لحالات الإعفاء من المسؤولية حق تحديدها، وهو ما سنراه سواء تحديد المسؤولية (فرع 1)، والشروط اللازمة لتحديدها (فرع 2).

الفرع الأول: تحديد المسؤولية

يقصد بالتحديد الإتفاقي للمسؤولية أن يتفق كل من المرسل والناقل على دفع قيمة محددة للتعويض في حالة تحقق مسؤوليته. وقد أجاز المشرع الجزائري في المادة 52 من القانون التجاري للناقل حق تحديد مسؤوليته في حال هلاك البضاعة أو تلفها.

فوسائل تحديد المسؤولية عديدة منها وضع حد أقصى لمقدار ما يمكن أن يلتزم به الناقل كتعويض، وهنا لا يلتزم الناقل إلا في حدود هذا الحد الأقصى، ولكن إذا كان الضرر الذي أصاب البضاعة أقل التزم

¹ -Olivier Esneu, op.cit; p105 .

الناقل بتعويض الضرر الحقيقي دون زيادة. وقد يتم التحديد على أساس تقدير مبلغ معين لكل وحدة من البضاعة المنقولة، فلا يلتزم الناقل بأكثر منه ولو كانت قيمة هذه الوحدة تتجاوزه. كذلك يحدد الناقل مسؤوليته بنسبة معينة من الضرر كالنصف أو الثلث أو الربع من هذا الضرر، ويلتزم حينئذ البدء بتقدير الضرر الحقيقي قبل معرفة مقدار التعويض المحدد الذي يلتزم به الناقل¹.

والمؤكد فقها وقضاء أن الشروط الاتفاقية التي يكتفي فيها الناقل بتحديد مسؤوليته صحيحة، باعتبارها شروطا جزائية تتفق مع القواعد العامة في القانون المدني، حيث نصت المادة 189 من القانون المدني على: "يجوز للمتعاقد أن يحدد مقدما قيمة التعويض بالنص عليها في العقد أو في الاتفاق اللاحق، وتطبق في هذه الحالة أحكام المواد 176 إلى 181.

الفرع الثاني: الشروط الاتفاقية

حتى يستطيع الناقل تحديد مسؤوليته لابد من توافر الشروط الآتية:

- * / أن يتم الاتفاق على تحديد مسؤولية الناقل في حالة هلاك البضاعة أو تلفها فقط، أما بالنسبة لحالة التأخير فقد خول له المشرع الاتفاق على إعفائه من المسؤولية كليا أو جزئيا مع معاونيه أيضا.
- * / يجب ألا يقل التعويض كثيرا عن قيمة البضاعة أي لا يكون وهميا، فلا يعتد بالاتفاق لأن التعويض المتفق عليه لا يتناسب مع الضرر الذي لحق بالمرسل إليه، ويلتزم الناقل بالتعويض المناسب للضرر الحقيقي الذي يقدره قاضي الموضوع .
- * / يجب ألا يكون التلف أو الضياع الذي لحق بالبضاعة راجعا إلى الغش وهو مرادف للخطأ العمدي²، (أي انصراف إرادة مرتكبه الناقل أو أحد معاونيه إلى القيام بفعل أو الامتناع عنه مع علمه التام بأن ذلك يحدث ضرر، فيقدم على فعله أو الامتناع عليه)، أو الخطأ الجسيم الصادر من الناقل أو أحد تابعيه (وهو خطأ وإهمال كبير ولكن فاعله لم تكن لديه نية الإضرار بالغير ولم يعلم بأن سيصيب الغير بضرر)³، فإذا كان الهلاك أو التلف بسبب الخطأ العمدي أو الجسيم من جانبه أو من جانب أحد تابعيه، يلتزم بدفع التعويض المناسب للضرر الذي لحق بالمرسل أو المرسل إليه، وهو ما يحرمه من حق تحديد أو الإعفاء من المسؤولية طبقا للفقرة الأولى من المادة 52 من القانون التجاري الجزائري.

¹ - عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص32.

² - كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، 1997، ص642.

³ - سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، المرجع السابق، ص183.

* / حتى يستطيع المرسل أو المرسل إليه الحصول على التعويض وبالتالي تحديد المسؤولية، لا بد من تحقق الضرر الناتج عن خطأ من الناقل أو أحد معاونيه، فإذا أثبت الناقل أن المرسل أو المرسل إليه لم يلحقه أي ضرر، كأن يثبت أن البضاعة قد وصلت سليمة في الميعاد المتفق عليه فلا يستحق التعويض المتفق عليه.

* / يجب أن يتناسب مقدار الضرر الذي لحق بالمرسل أو المرسل إليه مع قيمة التعويض الاتفاقي، فإذا كان أقل منه فلا يستحق المرسل أو المرسل إليه كل المبلغ المتفق عليه بل يستحق مقدار ما لحقه من ضرر، إذ يجوز للقاضي الإنقاص من مبلغ التعويض الاتفاقي حتى يكون معادلاً لقيمة الضرر، أما إذا تجاوزت قيمة الضرر مقدار التعويض الاتفاقي فلا يجوز للمرسل أو المرسل إليه أن يطالب بأكثر من هذه القيمة، إلا إذا أثبت هذا الأخير صدور غش أو الخطأ العمدي أو الخطأ الجسيم من الناقل أو من أحد تابعيه، وحينئذ يلتزم الناقل بتعويض الضرر كاملاً .

والجدير بالذكر أنه بالإضافة إلى الشروط المذكورة يجب أن يكون شرط تحديد المسؤولية مكتوباً وإلا اعتبر كأن لم يكن. وإذا كان عقد النقل محرراً على نموذج مطبوع يجب أن يكون هذا الشرط واضحاً ومكتوباً وإلا جاز للمحكمة اعتباره كأن لم يكن. وعليه إذا كان شرط تحديد المسؤولية عن الهلاك أو التلف مكتوباً في مستند النقل بصورة واضحة ودقيقة لا يحمل أي شك في مقدار التعويض الاتفاقي عن الهلاك أو التلف، وجب على المحكمة القضاء على الناقل بالتعويض المتفق عليه، وعلى هذا الأساس قضت المحكمة العليا في قرارها رقم 30914 الصادر بتاريخ 1983/03/16 بـ "أن مطابقة الشرط لمقتضيات المادة 52 من القانون التجاري تحول والقضاء على التعويض يتجاوز الحد الأقصى المتفق عليه"¹.

ونجد اتفاقية النقل الدولي عن طريق السكك الحديدية COTIF-CIM قد نصت على تحديد التعويض في المادة 45 بقولها: "/تحديد التعويض في بعض التعريفات عندما تمنح السكة الحديدية شروطاً خاصة للنقل بتعريفات خاصة أو استثنائية تتضمن تخفيضاً على ثمن النقل المحسوب بموجب التعريفات العامة يجوز لها تحديد التعويض المتوجب لصاحب الحق في حال الفقدان أو التعييب أو تجاوز مهلة التسليم بقدر ما ورد مثل هذا التحديد في التعريفات.

¹ - المجلة القضائية، العدد 02، 1989، ص 39.

/وعندما تطبق شروط النقل الخاصة على جزء من المسيرة فقط لا يؤخذ بهذا التحديد، إلا إذا وقع الفعل المولد للتعويض على هذا الجزء".

وبالتالي لا يجوز الاتفاق على تحديد مسؤولية الناقل، إلا إذا كان هناك اتفاق مسبق على وضع تعريفات خاصة أو استثنائية فيمكن تحديد تعويض خاص بهذا الجزء المتفق عليه فقط دون الجزء الآخر، أي تحديد التعويض خاص بالمرحلة التي كان هناك اتفاق بشأنها على وضع تعريفات خاصة بها من مرحلة النقل دون المراحل الأخرى.

بينما نجد اتفاقية النقل الدولي عبر الطرق CMR أجازت للناقل ومساعديه حق تحديد مسؤوليتهم، وهذا ما نصت عليه المادة 28 التي جاء فيها: "في الحالات التي يؤدي فيها وحسب القانون المطبق الفقدان أو التلف أو التأخر في عملية الشحن الخاضعة لأحكام هذه الاتفاقية إلى مطالبة خارج العقد، يستطيع الناقل أن يستفيد من أحكام هذه الاتفاقية التي تستثني مسؤوليته أو تحدد أو تحد من التعويضات المستحقة. في حال التشكيك بالمسؤولية الخارجة على العقد من فقدان أو تلف أو تأخر ارتكبه شخص يعمل لدى الناقل حسب المادة 03، يستطيع هذا الشخص أن يستفيد هو أيضا من أحكام هذه الاتفاقية التي تستثني مسؤولية الناقل أو تحدد أو تحد من التعويضات المستحقة".

ولكن المادة 29 من نفس الاتفاقية اشترطت على الناقل أو تابعيه حتى يستطيعون الاستفادة من التحديد يجب ألا يصدر منهم أي غش أو خطأ جسيم. فمتى ثبت أن الهلاك أو التلف الذي أصاب البضائع المنقولة أو بالتأخر في وصولها، التي أدت لقيام مسؤولية الناقل الذي تسبب في وقوع الضرر نتيجة غش أو خطأ جسيم صادر منه أو من أحد معاونيه فإنه لا يستفيد من حالات تحديد المسؤولية التي أقرتها الاتفاقية بموجب نص المادة 28.

وهو نفس ما أقرته اتفاقية تنظيم النقل البري بين الدول العربية لسنة 2012، حيث جاء في نص المادة 20 منها على أنه يجوز لمتعهد النقل والمرسل الاتفاق على تحديد قيمة التعويض وبالتالي تحديد مسؤولية الناقل، ولا يكون ذلك إلا بتدوين هذا الاتفاق في عقد النقل بشرط عدم الغش أو ثبوت الخطأ الجسيم سواء من الناقل أو من أحد معاونيه وهذا وفقا لنص المادة 21 من الاتفاقية.

ولكن متى ثبتت مسؤولية الناقل البري من دون أن يستطيع إثبات أحد أسباب الإعفاء من المسؤولية التي أقرها القانون أو التي كان قد عقد بشأنها اتفاقا مع المرسل لدفع عن نفسه المسؤولية، وجب عليه تعويض المتضرر عن كل الأضرار التي أدت إلى هلاك أو تلف البضائع محل عقد النقل، ولا يجوز له التنصل من هذه المسؤولية إلا إذا كان قد أبرم عقد التأمين، ففي هذه الحالة ما على المرسل أو المرسل إليه المتضرر إلا اللجوء لشركة التأمين التي تحل محل الناقل المؤمن على مسؤوليته وتقوم بدفع التعويض المستحق له. وهذا ما سنتطرق إليه في الباب الثاني من هذا البحث.

الباب الثاني

التأمين ضمان للالتزام الناقل

في

عقد النقل البري الدولي

للبيضائع

يلتزم الناقل في عقد النقل البري للبضائع بتحقيق نتيجة وهي إيصال البضائع بحالة سليمة وكاملة في الوقت المتفق عليه فهذا الالتزام يفرض عليه مسؤولية جسيمة. فنظرا لما ما يواجهه الناقل أثناء تأدية التزامه من عدة مخاطر وصعوبات، حاول المشرع تحقيق التوازن بين مصلحة الناقل، ومصلحة المتعاقد معه سواء المرسل أو المرسل إليه أوجب عليهم اللجوء إلى إبرام عقد التأمين لتغطية خسائرهم، سواء بالتأمين على البضائع من طرف المرسل أو بالتأمين على وسيلة النقل وعلى مسؤولية الناقل من طرف الناقل، وهو ما تركز عليه دراستنا.

فعقد التأمين آلية تساهم في ضمان مختلف المخاطر التي تواجه الناقلين أثناء تأدية مهامهم ومن خلاله يستطيع الناقل دفع المسؤولية عنه، حيث تحل شركة التأمين محله وتقوم بدفع التعويض المستحق عن الضرر المؤمن عنه، مقابل دفعه للقسط المتفق عليه في العقد والمقدر حسب درجة المخاطر.

لذلك سيقسم هذا الباب إلى فصلين الأول منه متعلق بدراسة حدود مساهمة التأمين في ضمان الأخطار المرافقة للناقل البري الدولي للبضائع في الفصل الثاني نحاول توضيح أحكام التعويض المستحق وآليات المطالبة به.

الفصل الأول : حدود مساهمة التأمين في ضمان الأخطار المرافقة

للناقل البري الدولي للبضائع

يعدّ عقد التأمين من أهم العقود في وقتنا الحالي فهو يعتبر من العقود الملازمة لعقود النقل بمختلف أنماطها سواء ما تعلق بالنقل البحري أو النقل الجوي أو النقل البري، سواء بتأمين البضائع المنقولة أو بتأمين وسيلة النقل أو بتأمين المسؤولية للناقل وهذا هو مجال بحثنا لأن التأمين عليها بالنسبة للناقل أصبح من الضروريات اللازمة التي تتبع عقد النقل لمواجهة مختلف الأخطار التي قد تصيب البضائع .

فشركات التأمين تحل مكان الناقل المسؤول الذي يتخذ مركز المدين يلتزم بموجب عقد النقل بدفع تعويض للمرسل أو المرسل إليه نتيجة إخلاله بالتزامه الرئيسي في هذا العقد، وهو إيصال البضائع وتسليمها لصاحب الحق عليها بحالة سليمة وكاملة. فتقوم شركة التأمين بدفع كل المبالغ المستحقة للمتضرر من جراء عقد النقل، مقابل التزام المؤمن له بدفع القسط الذي يقاس بحسب درجة ونوع المخاطر المؤمن عليها، وكذلك التزامه بالتصريح بكل البيانات والمعلومات الخاصة بالبضائع المنقولة أو وسيلة النقل وبكل الظروف المستجدة.

فالتأمين هو ضمان لشتى المخاطر والصعوبات التي تواجه الناقل، وذلك ما يشجعهم على الاستثمار أكثر في هذا المجال بإبرام عقود نقل أخرى، فهو يساهم في القضاء على نظام المسؤولية.

المبحث الأول: التزامات المؤمن له الناتجة عن عقد التأمين

من مسؤولية الناقل البري الدولي للبضائع

يرتب عقد التأمين من مسؤولية الناقل عدة التزامات على أطرافه، سواء كان المؤمن (شركة التأمين) أو المؤمن له وهو الناقل المخل بالتزاماته في عقد النقل، ما يسبب الضرر للمرسل أو المرسل إليه صاحب الحق على البضاعة المنقولة.

فأول التزام يقوم به المؤمن له عند إبرامه لعقد التأمين هو دفعه للأقساط وتتمثل في دفع مبلغ من المال يعود تقديره للاتفاق المبرم بين المؤمن والمؤمن له، وذلك بالنظر لطبيعة وحجم المخاطر التي يكون الناقل قد أمّن عليها وإذا لم يدفع هذا القسط يسقط حقه في التعويض (مطلب أول).

بالإضافة لالتزامه بالتصريح بكل البيانات والمعلومات وعن كل الحوادث الناتجة عن الأخطار المؤمن عليها ويكون هذا الإخطار سواء عند التعاقد أو أثناء سريان مدة العقد، وينتج عن الإخلال بهذا الالتزام سقوط الحق كذلك في التعويض. بالإضافة للالتزامات الخاصة بالتأمين على المسؤولية والتي تدون عادة كشروط في وثيقة التأمين منها الالتزام بعدم الاعتراف بالمسؤولية، وعدم التنازل عن الدعوى لصالح المضرور بالإضافة لإقرار حق مباشرة الدعوى للمؤمن. الدولي للبضائع (مطلب ثاني).

يرتب عقد التأمين عدة التزامات جوهرية على طرفيه منها التزام شركة التأمين بضمان كل الأخطار المتفق على تغطيتها، وذلك بدفع التعويض المستحق عند حدوث الضرر مقابل التزام المؤمن له بالتصريح بكل البيانات والحوادث عند التعاقد وأثناء سريان العقد، وكذلك بدفع القسط المتفق عليه .

الفرع الأول: مضمون الالتزام بدفع القسط

يعتبر الالتزام بدفع القسط من أهم الالتزامات التي تنتج عن عقد التأمين، والتي تترتب على المؤمن له القيام بها، ويعود تحديد قيمة القسط للاتفاق، وبحسب حجم الأخطار المؤمن عليها، وأي إخلال به يسقط الحق في التعويض.

أولاً: تعريف القسط

يلتزم المؤمن له بمجرد انعقاد عقد التأمين بدفع قسط التأمين في المواعيد المحددة في العقد، فهو التزام بمقابل التأمين الذي يمثل سببا لالتزام المؤمن بتحمل تبعه الخطر المؤمن منه. فالقانون عرّف القسط على أنه المقابل المالي الذي يلزم المؤمن له بدفعه للمؤمن لقاء تحمله لأعباء الخطر المؤمن منه، وتغطية ما يلحق بالمؤمن له من ضرر وخسائر من جراء تحقق الخطر المؤمن منه¹. -كما تمّ تعريفه على أنه المبلغ النقدي الذي يدفعه المؤمن له من أجل تغطية الخطر الذي يأخذه المؤمن له على عاتقه.

فوجود القسط يعد ضرورة قانونية لوجود علاقة وثيقة بين قسط التأمين والخطر المؤمن منه، كما أن حساب القسط يكون على أساس هذا الخطر لأنه يتغير تبعاً لتغير الخطر²، ويقابل القسط الثمن في عقد البيع والأجرة في عقد الإيجار³. وقد نص عليه المشرع الجزائري في قانون التأمينات ضمن المادة 15 فقرة 02 بقوله: "يلتزم المؤمن له... 2- بدفع القسط أو الاشتراك في الفترات المتفق عليها...".

ثانياً: أنواع القسط

ينقسم القسط الذي يدفعه المؤمن له إلى شركة التأمين من أجل ضمان الأخطار التي قد تواجهه إلى نوعين هما القسط الصافي والقسط التجاري.

1 - نعمات محمد مختار، التأمين التجاري والتأمين الإسلامي بين النظرية والتطبيق، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، مصر، 2005، ص 144.

2 - جمال الدين مكناس، عقد التأمين، الطبعة 03، جامعة دمشق، سوريا، 2008، ص 61.

3 - محمد علي عرفة، شرح القانون المدني الجديد في التأمين، مطبعة جامعة فؤاد أول، القاهرة، مصر، 1949، ص 40.

1- القسط الصافي:

هو المقدار المالي الذي يمثل القيمة الحسابية للخطر كما حددتها قواعد الإحصاء، أو هو المبلغ المالي الذي يمثل الخطر فيغطيه دون زيادة أو نقصان. فيقتصر القسط على تغطية الخطر دون أن يتضرر أو يستفيد المؤمن من ذلك، فالخطر هو العامل الأساسي في تحديد قيمة القسط لتحديد مبلغ التأمين، فالقسط الصافي يتوقف على عدة عوامل منها درجة احتمال تحقق الخطر لأن العلاقة بين القسط والخطر هي علاقة طردية، فكلما زاد الخطر ارتفع القسط بالمقابل وكلما زاد احتمال تحقق الخطر زاد القسط¹.

2- القسط التجاري:

هو عبارة عن القسط الصافي الذي يدفعه المؤمن له للمؤمن بالإضافة إلى نفقات التسيير التي تشمل نفقات الاكتتاب أي مستحقات إبرام عقد التأمين، كما تضم نفقات متابعة الخطر لمعرفة تغييره وكل النفقات الأخرى التي يضطر المؤمن للجوء إليها من أجل تغطية الخطر كالمصروفات الإدارية².

وتجدر الإشارة إلى أن مكان دفع القسط الأول والأقساط الأخرى هو موطن المؤمن له المدين أو مركز أعماله، وعادة ما تشترط وثائق التأمين على أن يكون مكان المؤمن هو مكان سداد الأقساط³، وأما عن زمن الوفاء به فذلك يحدده الاتفاق.

والأصل أن هذا الدفع يتم مقدما فغالبا ما يتم الوفاء في صورة مبلغ يدفع سنويا أو أن شركات التأمين تعمل على تقسيط القسط السنوي على دفعات حتى تيسر على المؤمن له الدفع من دون أن يؤثر ذلك على حق المؤمن في قبضه كاملا حتى ولو لم يتحقق الخطر.

هذا وقد جرى العمل على أن عقد التأمين لا يسري إلا من تاريخ سداد القسط الأول، فإذا لم يرد ذلك الشرط في وثيقة التأمين فإن هذا يعني سريان العقد فور إبرامه، ويعتبر عدم النص عليه قرينة عن التنازل عن سالف الشرط⁴.

1- جمال الدين مكناس، المرجع السابق، ص 61.

2- مريم عمارة، المرجع السابق، ص 90.

3- عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص 220.

4- قادة شهيدة، "محاضرات في قانون التأمين متضمنة لمختلف النصوص التنظيمية في القانون الجزائري"، موجهة لطلبة السنة الثالثة ليسانس، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2010، ص 39.

ثالثا: جزاء الإخلال بدفع القسط

الأصل أن يؤدي المؤمن له التزامه طوعا وبمحض إرادته واختياره في المدة المحددة، فإذا تخلف عن تنفيذ ذلك جاز للمؤمن وبحسب القواعد العامة إما طلب التنفيذ العيني أو المطالبة بالفسخ مع التعويض إذا كان له مقتضى وهذا بعد إعدار المدين المؤمن له، شريطة أن يظل المؤمن ملتزما بضمان الخطر حتى يصدر القضاء الحكم بفسخ العقد. فيقوم المؤمن بدفع مبلغ التأمين للمؤمن له على أن يكون له الحق في خصم قيمة الأقساط المستحقة، كما له الحق في أن يحبس مبلغ التأمين إلى حين أن يفني المؤمن له بالأقساط المستحقة، وهذه الجزاءات تصل ذروتها بالنسبة للمؤمن له، وذلك عندما يدرج المؤمن في عقد التأمين شرط الفسخ التلقائي دون حاجة إلى أعدار أو حكم قضائي¹.

وقد أثير بصدد ذلك جدل متسع النطاق، حيث انتهى المشرع الفرنسي إلى محاولة التوفيق بين الاعتبارات المختلفة عبر ما يسمى بوقف التأمين وهو ما جرى به العمل في مصر، ويقضي هذا الجزاء بتحويل المؤمن وقف التزامه بالضمان بعد مضي فترة معينة على إعدار المؤمن له بضرورة دفع القسط، مع تحويل المؤمن الحق بالمطالبة بفسخ العقد أو التنفيذ العيني بعد مرور مدة معينة على الإعدار².

ونجد أن المشرع الجزائري أجاز للمؤمن فسخ العقد في حال لم يدفع المؤمن له القسط، وكان قد تلقى إنذار برسالة مضمونة الوصول مع الإشعار بالاستلام بوجوب دفع القسط خلال ثمانية أيام، بحيث يجوز للمؤمن إيقاف الضمان بتغطية الأخطار المؤمن عليها بعد مرور المدة التي لم يقم فيها المؤمن له بدفع القسط، ولكن مع ذلك استثنى المشرع الغير حسن النية من الضمان³.

بينما نجد المشرع الأردني في التأمين الإلزامي وضع جزاء مغايرا للقواعد العامة، وذلك تحقيقا لجملة من المصالح أهمها حماية المؤمن له الذي هو الناقل والغير المضرور (المرسل أو المرسل إليه) وأخيرا تحقيق المصلحة العامة، بحيث يكون ما يقرره من جزاءات منسجما مع هذه الأهداف، من أجل ذلك منع

¹ - موسى جميل النعمات، المرجع السابق، ص 262.

² - هيثم حامد المصاورة، المنتقى في شرح عقد التأمين، الطبعة الأولى، إثراء للنشر والتوزيع، مكتبة الجامعة (الشارقة)، الأردن، 2010، ص 253.

³ - المادة 111 من قانون التأمينات الجزائري الأمر رقم 07-95 المؤرخ في 25 يناير 1995 المعدل والمتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 20 فبراير 2006: "إذا لم يدفع المؤمن له قسط التأمين، وجب على المؤمن إنذاره برسالة مضمونة الوصول مع الإشعار بالاستلام بوجوب دفع القسط خلال الأيام الثمانية الموالية، وإذا لم يدفع القسط بعد انقضاء هذا الأجل أوقف المؤمن الضمان، وفي هذه الحالة يجوز فسخ العقد بعد عشرة أيام من إيقاف الضمان، وفي هذه الحالة يجب عليه إعلام المؤمن له برسالة مضمونة الوصول مع الإشعار بالاستلام.

ويكون هذا إيقاف أو الفسخ عديم الأثر بالنسبة للغير حسن النية الذي أصبح مستفيدا من التأمين قبل التبليغ بالإيقاف أو الفسخ".

المشرع المؤمن من فسخ عقد التأمين الإلزامي أو إلغاءه¹.

الفرع الثاني: التصريح بالبيانات اللازمة عن الخطر عند التعاقد

يلتزم الناقل البري الدولي للبضائع عند إبرامه لعقد التأمين بالإفصاح بدقة وأمانة بكافة الظروف والبيانات الجوهرية المتعلقة بتحديد الخطر المؤمن منه، وهو ما يجعل شركة التأمين تقبل بضمان الأخطار المصرح بها²، حيث أن من شأن هذه البيانات والمعلومات الكافية والمحددة أن تؤثر في قرار المؤمن بشأن التغطية التأمينية وفي تحديد شروطه³.

المطلب الثاني: التصريح بالخطر للتغطية التأمينية

يعتبر التزام المؤمن له بالتصريح بالخطر المؤمن منه أهم التزام يقع عليه بموجب عقد التأمين، حيث ينبغي على الناقل أن يخطر شركة التأمين التي تعاقد معها من أجل تغطية مسؤوليته الناجمة عن خطئه بكل المعلومات اللازمة عن كل المخاطر المؤمن ضدها، نظرا للدور الذي يلعبه عنصر الخطر في تحديد التزامات المؤمن. فهو العنصر الأعظم في محل عقد التأمين وعلى أساسه يقوم المؤمن بحساب القسط الذي يلتزم الناقل بدفعه، كما أنه يتوقف على حدوثه دفع مبلغ التأمين⁴.

الفرع الأول: تعريف الخطر

يمكن تعريف الخطر في عقد التأمين باعتباره عنصرا من عناصر عقد التأمين بأنه حادث غير محقق الوقوع ولا يتوقف على محض إرادة الطرفين. فالخطر هو ذو طابع احتمالي يتجسد في الواقع على جانبيين هما:

- 1- أن الخطر لا يمكن أن يكون مؤكدا الوقوع.
- 2- لا يجوز أن يكون تحقيق الخطر مستحيلا⁵.

¹ - موسى جميل النعيمات، المرجع السابق، ص 263.

² - عبد المنعم البدرأوي، دروس في الأحكام العامة للتأمين، مكتبة شلبي، القاهرة، 1972، ص 76.

³ - أحمد شرف الدين، أحكام التأمين، نادي القضاة، القاهرة، 1991، ص 97.

⁴ - هيثم حامد المصاورة، المرجع السابق، ص 157.

⁵ - محمد شريف عبد الرحمن، عقد التأمين، الطبعة الأولى، المركز القومي للإصدارات القانونية، مصر، 2007، ص 52.

الخطر في التأمين يمثل كل الحوادث القابلة للتأمين بتعويض الخسارة الناشئة عنها¹، فالخطر المنشئ للمسؤولية الواجب التأمين عليه هو حادث المحتمل الذي يخشى الناقل وقوعه، فيبرم عقد التأمين ليؤمن نفسه من المسؤولية، ومتى تحقق التزام المؤمن. وهو المعنى المراد بكلمة خطر عند إطلاقها دون تحديد فلا يمكن لعقد التأمين أن يقوم إلا إذا توافر الخطر بالمعنى المقصود².

وقد عرفه الفقيه "بيكار وبيسون" بأنه حادث غير محقق وغير متعلق بمحض إرادة المتعاقدين خاصة المؤمن له³. فيجب ألا تتدخل إرادة الناقل البري أو أحد تابعيه في إحداث الضرر، لأن أي غش أو خطأ عمدي أو جسيم من طرفه أو أحد تابعيه يحرمه من الاستفادة من مبلغ التأمين، وبالتالي لا تبرأ ذمته ما يوجب دفعه التعويض للمتضرر هو بدلا عن شركة التأمين. كما عرفه الأستاذ عبد الرزاق السنهوري على أنه المحل الرئيسي في عقد التأمين، إذ لا يمكن تصور هذا الأخير دون وجود الخطر⁴.

أولاً: أهمية تحديد الخطر في عقد التأمين

للخطر أهمية بالغة بالنسبة لعقد التأمين لأنه يمثل أهم عناصره على الإطلاق، فالتأمين ليس في الواقع سوى ضمان تحقق خطر أو أخطار معينة لذلك يدور فالتأمين وجودا وعدما مع الخطر، فبمفهوم المخالفة لا خطر معناه لا تأمين. والملاحظ عدم قابلية كل الأخطار للتأمين لان بعض الأخطار يمكن التأمين عليها باتخاذ بعض الاحتياطات والتحفظات البسيطة، بينما لا يمكن التأمين ضد البعض الآخر من الأخطار بصعوبة بالغة، وبعد اتخاذ احتياطات شديدة في صورة استثناءات وشروط توضع في بوليصة التأمين، وهناك بعض الأخطار التي لا تقبل شركة التأمين التأمين منها بأي حال من الأحوال⁵.

ثانياً : شروط الخطر المؤمن عليه

لتقبل شركة التأمين تغطية الأخطار التي يؤمن عليها الناقل البري الدولي للبضائع يجب توافر مايلي:
* / أن يكون الحادث محتمل الوقوع: أي قد يقع وقد لا يقع فكل حادث محتم الوقوه أو يعرف زمن وقوعه

¹ - بهاء بهيج شكري، بحوث في التأمين، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2012، ص44.

² - طارق عفيفي صادق أحمد، المبادئ العامة في التأمين على الأخطار التكنولوجية والمعلوماتية دراسة مقارنة بين القانون المصري والنظام السعودي، الطبعة الأولى، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، 2017، ص140.

³ - محمد سمير الشراقوي، الخطر في التأمين البحري، الدار القومية للطباعة والنشر، مصر، ص51.

⁴ - عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني (عقد التأمين والمقامرة والرهان والمرتب مدى الحياة)، الجزء السابع، المجلد الثاني، الطبعة7، دار أحياء التراث العربي، بيروت، لبنان، 1964، ص1217.

⁵ - محمد شريف عبد الرحمن، المرجع السابق، ص53.

لا يمكن تأمينه¹.

*/ أن يكون حادثاً مستقلاً عن إرادة الطرفين: لأن وقوع الخطر بمحض إرادة أحد الطرفين ينافي عنصر الاحتمال، كما أن وقوعه بمحض إرادة المؤمن وحده يجعل عقد التأمين مستحيل الإبرام تقادياً منه دفع مبلغ التأمين²، أما عن الناقل المؤمن على مسؤوليته فلا يمكنه ذلك لأنه مؤمن لصالح الغير المتضرر، إلا إذا كان هناك تواطؤ وسوء نية من طرف الناقل مع المرسل المتضرر.

*/ أن يكون الخطر مشروعاً: أي لا يجوز أن يكون مخالفاً للقوانين والنظام العام، فلا يمكن التأمين على نشاط غير مشروع يقوم به المؤمن له³، مثل التأمين على مسؤولية ناقل للبضائع مهربة أو غير مشروعة كالمخدرات مثلاً.

*/ أن يكون الخطر محدد القيمة: مسؤولية المؤمن له في هذا النوع من التأمين لا تكون من الأضرار التي يحدثها ذلك الشيء بالغير أو بممتلكات الغير لأن الخطر في هذه الحالة يكون غير محدد القيمة، وإنما يكون المؤمن له مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بهذه البضائع نتيجة إخلاله بالتزامه العقدي في المحافظة عليها، والتي يجب ردها لصاحب الحق عليها كاملة وسليمة⁴.

في سياق متصل يترتب على تحديد قيمة الخطر في التأمين من المسؤولية سهولة تعيين مقدار مبلغه الذي يجب على المؤمن دفعه عند تحقق الخطر، بحيث يستطيع المؤمن تقدير نتائج الكارثة بشكل مسبق من خلال تقدير المسؤولية العقدية للمؤمن له والمتمثلة في قيمة البضائع التي بحوزته. وبالتالي يتحدد مقدار مبلغ التأمين بشكل يطابق هذا التقدير فيلتزم المؤمن بتعويض المؤمن له عن الأضرار الناجمة عن تحقق مسؤولية هذا الأخير في المحافظة على البضائع التي بحوزته، وذلك بما لا يتجاوز مبلغ التأمين المحدد في العقد الذي يكون في الغالب مساوياً لقيمة البضائع محل النقل⁵.

الفرع الثاني: التزامات المؤمن له المتولدة عن تحقق خطر

يعتبر الالتزام بالتصريح بالخطر من الالتزامات الجوهرية في عقد التأمين، نظراً للدور الكبير الذي يلعبه فهو الذي يحدد الالتزامات والحقوق في هذا العقد.

¹ - إبراهيم أبو النجا، التأمين في القانون الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1995، ص 63.

² - سليمان الثنيان، التأمين وأحكامه، دار العواصم المتحدة، بيروت، 1993، ص 65.

³ - أنور طلبة، الوسيط في القانون المدني، الطبعة 04، المكتب الجامعي الحديث، مصر، 2001، ص 2019.

⁴ - أبو السعود رمضان، أصول الضمان، دراسة مقارنة لعقد التأمين من الناحية الفنية والقانونية، الدار الجامعية، بيروت، 1992، ص 219.

⁵ - عبد المنعم البدرائي، العقود المسماة بالإيجار والتأمين (الأحكام العامة)، مطابع دار الكتاب، مصر، 1961، ص 184.

أولاً: التصريح بتحقق الخطر المؤمن عليه

أي إلزام المؤمن له أو المستفيد أو وكيل المؤمن له بإخطار المؤمن بتحقق الخطر المؤمن منه وقت وقوعه في الحال أو خلال الفترة المحددة في وثيقة التأمين. فالإخطار بوقوع الكارثة يعني إعلام المؤمن بوقوع الحادث وما أحاط به من ظروف جوهرية كتاريخ وقوعه ومكانه وأسبابه والآثار الناجمة عنه¹.

فالغرض من إلزام المؤمن له بالإسراع بإخطار المؤمن خلال الفترة الزمنية المحددة في وثيقة التأمين هو تمكين المؤمن من السيطرة على انتشار واتساع وقوع وتحقق الخطر المؤمن منه، ويكون الإخطار بوقوع الخطر ببيان موجز يذكر فيه المؤمن له كل الظروف الأساسية التي وقع فيها الحادث وزمان ومكان وقوعه والأضرار الناتجة عنه². فالمعلومات التي يهتم المؤمن لمعرفة بغية تقدير المخاطر المؤخوذة على عاتقه تتسع إلى طائفتين متميزتين هما:

أ. الطائفة الأولى: تمثل المعلومات التي تعين المؤمن على تقدير معدل الخطر فيها أي درجة احتمال الخطر ودرجة جسامته فهي لازمة لحساب مقابل التأمين، ويمكن تسميتها بالمعلومات الموضوعية المحددة.
ب. الطائفة الثانية: هي المعلومات التي لا تلزم لتقدير معدل الخطر وإنما لاتخاذ قرار في شأن قبول التأمين المطلوب أو رفضه، وهي عادة معلومات تتعلق بالمؤمن له ذاته والظروف المحيطة به وتسمى بالمعلومات الشخصية³.

وقد حدد المشرع الجزائري مدة 07 أيام للإعلان عن الخطر حيث يكون للمؤمن الخيار بين أن يواصل تغطية المخاطر أو يقترح على المؤمن له إعادة النظر في شروط العقد وجعله يتناسب مع الظروف المستجدة بالزيادة في القسط، وهو ما نص عليه في المادة 15 الفقرة الخامسة من قانون التأمين رقم 07-95 بقوله: "يلتزم المؤمن له بأن يعلم المؤمن بكل ضرر ينجر عنه ضمانه بمجرد إطلاعه عليه، وفي أجل لا يتعدى 7 أيام إلا في الحالة العرضية أو القوة القاهرة وأن يزود المؤمن بجميع الإيضاحات الصحيحة التي تتصل بهذا الضرر وبمداه". وقد استثنى المشرع الجزائري ميعاد التصريح المذكور أعلاه بالنسبة للسرقة، وحدد ميعاد الإدلاء بـ 03 أيام من وقت وقوع الحادث أو العلم به، وهلاك الماشية بـ 24 ساعة⁴.

¹ - هيثم حامد الصاورة، المرجع السابق، ص 256.

² - نعمات محمد مختار، المرجع السابق، ص 191.

³ - مصطفى محمد الجمال، أصول التأمين (عقد التأمين) دراسة مقارنة للتشريع والفقهاء والقضاء في ضوء الأسس الفنية للتأمين، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 1999، ص 304.

⁴ - معراج جديدي، "محاضرات في قانون التأمين الجزائري"، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2007، ص 77.

فالناقل ملزم بإخطار شركة التأمين بكل ما يتعلق بالرحلة من ظروف وملابسات من شأنها التأثير على البضائع المنقولة وعلى الرحلة ككل، كسقوط أمتار غزيرة على بضائع منقولة على الشاحنة تكون بدون غطاء ما يعد خطرا يهدد سلامة البضائع المنقولة قد يؤدي إلى هلاكها فينشئ مسؤولية الناقل.

أما عن قانون 12 جوان 1996 الفرنسي المعدل بقانون 16 جوان 2003 والمعدل بقانون 11 ماي 2006 الخاص بعقد تأمين مسؤولية الناقل الوطني الفرنسي والناقل الدولي للبضائع، فقد ألزم المؤمن له بالإجابة على كل الأسئلة بدقة وأمانة عن كل البيانات والمعلومات عند الاكتتاب، كما يلزم المؤمن له بالإدلاء بكل المستجدات عن الخطر المؤمن عليه خلال 15 يوما من لحظة علمه بذلك وإلا وقع تحت طائلة البطلان.

وقد فرق هذا القانون بين المستجدات والظروف التي من شأنها أن تؤدي إلى تقاوم الخطر المؤمن منه، وبالتالي ينجم عنه الزيادة في نسبة القسط أو إنهاء العقد وإخطار المؤمن له في ظرف عشرة أيام، وكذلك بالنسبة للظروف التي تنقص من حجم الخطر وهو ما ينتج عنه خفض من قيمة القسط، وإذا رفضت شركة التأمين يحق للمؤمن له فسخ العقد وفقا للشروط المحددة في العقد¹.

فالأثر القانوني الذي يترتب على قيام المؤمن له بإعلان المؤمن بتقاوم الخطر هو إلزام المؤمن بتغطية

¹ -Police Française D'assurance Couvrant La Responsabilité Du Transporteur National et International De Marchandises Par Routes(Voiturier) du 12 juin1996 modifiée le 16juin2003 et le 11 mai2006 dans l'article 8 « L'assuré est tenu de répondre exactement aux questions posées par l'assureur, à la souscription, sous peine des sanctions prévues aux articles L113-8 et L113-9 du code des Assurances sur les circonstances pouvant permettre l'appréciation du risque à garantir .

De même, il doit déclarer à l'assureur, par lettre recommandée, dans un délai de quinze jours à partir du moment où il en a connaissance, sous peine de déchéance s'il est établi que le retard dans la déclaration a causé un préjudice à l'assureur, toutes modifications des circonstances constitutives du risque et notamment :

*tout changement dans :

-sa raison sociale, son adresse, sa profession exacte ;

-les caractéristiques et l'étendue géographique de ses trafics ;

-les conditions générales de transport ayant pour effet de modifier l'étendue et les limites de sa responsabilité ;

*toute renonciation à recours, tous accords ou protocoles conclus avec ses confrères, clients ou substitués de nature à aggraver le risque.

Lorsque la modification constitue une aggravation du risque telle que si le nouvel état de chose avait été déclaré lors de la conclusion ou du renouvellement du contrat, l'assureur n'aurait pas contacté ou ne l'aurait fait que moyennant une prime plus élevée, l'assureur a la faculté, conformément aux conditions prévues à l'article L113-4 du code des assurances, soit de résilier le contrat par lettre recommandée moyennant préavis de dix jours, en remboursant à l'assuré la portion de prime afférente à la période pendant laquelle le risque n'a pas couru, soit de proposer un nouveau montant de prime. Si l'assuré n'accepte pas ce nouveau montant dans le délai de trente jours à compter de la proposition, l'assureur peut résilier le contrat au terme de ce délai à condition d'avoir informé l'assuré de cette faculté en la faisant figurer en caractères apparents dans la lettre de proposition.

Lorsque la modification constitue une diminution du risque, l'assuré a droit à une diminution du montant de la prime. Si l'assureur n'y consent pas, l'assuré peut résilier le contrat conformément aux conditions prévues à l'article L113-4 du code des assurances.

L'assuré est également tenu de déclarer, à la souscription, et immédiatement en cours de contrat, des assurances de même nature souscrites auprès d'autres assureurs pour garantir les mêmes risques que ceux objet du présent contrat. »

الخطر المؤمن منه عند تحققه دون إدخال أي تعديل على العقد أو القسط الذي تم الاتفاق عليه، فيظل العقد سارياً دون تعديل إلى أن يتخذ المؤمن قراراً بشأن الظروف المستجدة التي طرأت على الخطر، وله ثلاث خيارات إما طلب فسخ العقد أو استبقاء العقد مع زيادة قسط التأمين أو استبقاء العقد دون زيادة في قسط التأمين¹.

ثانياً: جزاء الإخلال بالالتزام التصريح بالخطر

يرتب إخلال المؤمن له بالتزامه بالإدلاء بالبيانات بطلان عقد التأمين، سواء كانت بيانات أولية أو متعلقة بالخطر أو بيانات تفاقم الخطر، غير أنه يجب التمييز بين الحالة التي يكون فيها الإخلال بحسن نية أو بسوء نية، ويقع على المؤمن إثبات سوء نية المؤمن له².

1- الجزاء في حال سوء نية المؤمن له:

يبطل عقد التأمين إذا أحل المؤمن له بسوء نية بالتزامه بالإدلاء بالبيانات سواء عند إبرام العقد أو أثناء سريانه، وتتمثل سوء النية في تعمد كتمان البيانات رغم العلم بأهميتها أو تعمد عدم الإبلاغ عن الظروف التي تستجد أثناء سريان العقد التي من شأنها التأثير في الخطر المؤمن منه³. وقد يكون ببيان كاذب يقدمه المؤمن له للمؤمن عند إبرام العقد أو أثناء سريانه، إذ يستوي في هذا الخصوص أن يكون من شأن الكتمان أو البيان غير الصحيح التقليل من أهمية الخطر المؤمن منه أو تغيير موضوعه⁴.

فالرأي الراجح أن أساس هذا البطلان هو الغش والتدليس الصادر من المؤمن له، على أساس أن البطلان هنا عقوبة مدنية خاصة بعقد التأمين، ولا يسري البطلان بأثر رجعي خروجاً عن القواعد العامة للبطلان. ويتربط عن هذا أن تكون الأقساط المدفوعة خالصة للمؤمن مع ثبوت حقه في المطالبة بالأقساط المستحقة عند حلول أجلها حتى لو كان وقت استحقاقها قد حل بعد تقرير البطلان⁵.

ويوقع جزاء البطلان متى ثبت سوء نية المؤمن له سواء تم اكتشاف الحقيقة قبل تحقق الخطر أو

¹ - نعمات محمد مختار، المرجع السابق، ص. 176-177.

² - نعمات محمد مختار، نفس المرجع، ص. 178.

³ - محمد حسين المنصور، أحكام قانون التأمين (مبادئ وأركان التأمين - عقد التأمين - التأمين الإجباري من المسؤولية عن حوادث المصاعد، المباني، السيارات)، منشأة المعارف بالإسكندرية، مصر، 2005، ص. 193.

⁴ - هيثم حامد المصاورة، المرجع السابق، ص. 241.

⁵ - عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء السابع، المرجع السابق، ص. 1279.

بعده فهو في جميع الحالات لا يحصل على مبلغ التأمين، ويقع على عاتق المؤمن إثبات سوء نية المؤمن له بكافة طرق الإثبات كالقرائن والبينة ولقاضي الموضوع السلطة التقديرية في ذلك¹.

2-الجزاء في حالة حُسن النية:

يكون المؤمن له حسن النية إذا فشل المؤمن بإثبات سوء نية المؤمن له، وهنا نفرق بين حالتين، فالحالة الأولى تكون في حال اكتشاف الحقيقة قبل تحقق الخطر، وهنا يكون للمؤمن الحق في المطالبة بإبطال العقد ویترتب على ذلك سريان البطلان بأثر رجعي، أما الحالة الثانية وهي اكتشاف الحقيقة بعد مرحلة وقوع الخطر، فحق المؤمن في المطالبة بإبطال العقد يسقط عنه ويلزم بدفع التعويض ولو كان المؤمن له سيء النية، ويثبت للمؤمن الحق في عدم دفعه أي تعويض لا يتناسب مع أقساط التأمين².

الفرع الثالث: التزامات فعلية متصلة بتحقق الخطر

يلتزم المؤمن له بالإضافة لدفع القسط والإعلان بتفاقم الخطر إلى التزامات بأداء عمل، وأخرى بالامتناع عن عمل وهي:

أولاً: التزامات المؤمن له بأداء عمل

يرتب عقد التأمين على الناقل المؤمن لمسؤوليته الالتزام بتقديم الوثائق والمستندات الضرورية لتسوية الخطر المؤمن عليه، وكذلك الالتزام باتخاذ كل التدابير الاحترازية من أجل تقادي وقوع الأخطار باعتباره ناقل محترف.

1-الالتزام بتقديم الوثائق والمستندات:

يقع على عاتق المؤمن له بالإضافة للالتزامات الأخرى، التي سبق أن ذكرناها تقديم كافة المستندات وتبليغ المؤمن بكل ما يصدر عن المضرور من مراسلات وإنذارات ومطالبات قضائية³، والتي تيسر للمؤمن طريقه للخوض في دعوى المسؤولية المرفوعة على المؤمن له من طرف المضرور⁴، فاللتزام المؤمن له بتقديم المستندات الدالة على وقوع الخطر يعتبر شرطاً مكملاً لشرط إدارة المؤمن لدعوى المسؤولية المرفوعة

¹ - محمد حسين المنصور، المرجع السابق، ص 194.

² - نعمات محمد مختار، المرجع السابق، ص. ص 179-180.

³ - إبراهيم محمد جلال، التأمين دراسة مقارنة بين القانون المصري والفرنسي والكويتي، دار النهضة العربية، مصر، ص. ص 779-780.

⁴ - عبد الرحمان فايز أحمد، أثر التأمين على الالتزام بالتعويض، دراسة في القانونين المصري والفرنسي والشريعة الإسلامية، دار المطبوعات الجامعية، مصر، 2006، ص 198.

على المؤمن له من قبل صاحب الحق على البضائع الهالكة، إذ أن المؤمن لن يستطيع إدارة هذه الدعوى بدون مستندات وأدلة تدعم موقفه.

2- اتخاذ التدابير الاحترازية:

يبرر وجود مبدأ حسن النية التي يجب أن يتحلى بها كل من المؤمن له والمؤمن، قيام الناقل بالعمل جاهدا من أجل الحفاظ على البضائع التي بحوزته، وذلك باتخاذ كل تدابير الوقاية بدفع كل خطر قد يهددها لغاية تسليمها لأصحابها، أو من أجل اتخاذ الحيطة اللازمة والحماية الكافية لدفع الخطر لاسيما في مجال النظافة والأمن لاتقاء الأضرار¹، حيث يتوجب عليه مراقبة وتنظيف المركبة باستمرار، وكل غش أو تعمد منه في إحداث الضرر بهلاك أو تلف البضائع سواء من طرفه، أو من أحد من أعوانه، يترتب عليه جزاء وهو سقوط حقه في الضمان، وبالتالي لا يستفيد من التعويض ولا تبرئ ذمته المالية بل يبقى مدينا للمضور.

ثانيا: التزامات المؤمن له بالامتناع عن أداء عمل

يترتب على التأمين على المسؤولية بعض الالتزامات الخاصة منها شرط عدم الاعتراف بالمسؤولية من طرف المؤمن له، وشرط عدم التصالح هذا الأخير مع المضور، وكذلك شرط عدم التنازل للمضور عن الدعوى بدون علم المؤمن.

1- شرط عدم الاعتراف بالمسؤولية من طرف المؤمن له:

ويقصد بالاعتراف بالمسؤولية هو أن يقر المؤمن له بمبدأ المسؤولية من الناحية القانونية²، إذ أن التزام المؤمن له الأصلي يتمثل في تعويض المضور باعتباره مسؤولا قانونيا عن هذا التعويض، وهذا الالتزام هو محظور على المؤمن له بحيث يمنع من الاعتراف بالمسؤولية، ذلك أنه من شأن هذا الاعتراف أن يجعل الطريق سهلا نحو إدانة المؤمن له، وباعتبار المؤمن هو الذي سوف يتحمل في نهاية المطاف العبء أو الأثر المالي لمسؤولية المؤمن ضدها، وهو الأمر الذي يجعله يحتاط من هذا الاعتراف بجعله شرطا مدون في وثيقة التأمين³. إلا إذا وافق هو على ذلك أي أنه يتم بموجب اتفاق بين المؤمن والمؤمن

له على الاعتراف بالمسؤولية، ولا يحدث ذلك إلا نادرا.

¹ - مريم عمارة، المرجع السابق، ص 108.

² - النعيمات موسى، المرجع السابق، ص 280.

³ - عبد الرحمان فايز، المرجع السابق، ص 217.

ولا يقصد بالإقرار في هذا المقام بالمسؤولية من الناحية القانونية مجرد الإقرار بالوقائع المادية كما حدثت إذ أن هذا الإقرار الأخير هو واجب المؤمن له، لا بد أن يصدر الإقرار من المؤمن له ذاته فلا يكفي صدوره من أحد تابعيه لأنّ هذا الإقرار الأخير لا يلزم المؤمن له، ولا يؤثر بالتالي على التزامات المؤمن فلا يؤدي إلى سقوط حق المؤمن له. لكن هذا الإقرار يمكن أن يكون صريحا كما يمكن أن يكون ضمنيا باتخاذ موقف لا يدع ظروف الحال شكاً في دلالته على الإقرار¹.

وسبب الأخذ بهذا الشرط هو لحماية مصلحة المؤمن خاصة أنه يمكن للمؤمن له التواطئ مع المضرور، فقد تتضرر البضائع نتيجة خطأ المضرور نفسه أو يكون المضرور مشتركا مع المؤمن له في المسؤولية، ورغم ذلك يتفق المؤمن له مع المضرور على أن يعترف الأول أي المؤمن له بالمسؤولية حتى يستفيدا معا من مبلغ التعويض².

وقد يكون الاعتراف بحسن نية من جانب المؤمن له حين يبادر بالإعتراف بالمسؤولية بدافع الشفقة بالمضرور أو إحساسا بالذنب اتجاهه، وهو يعلم أنه لم يكن سببا في هلاك أو تلف البضائع لأنه قد اتخذ جميع الإجراءات اللازمة من أجل المحافظة عليها، ولكن مع ذلك قد يعتقد أنه سبب تضرر البضائع يرجع إليه أو إلى أحد من أتباعه³.

ولما كان الهدف من وراء هذا الحظر هو ضرورة حماية المؤمن من مخاطر الاعترافات الغير صحيحة التي تصدر من المؤمن لهم، فإن الفقه والقضاء اعتبرا هذا الشرط من الشروط الصحيحة التي ينتج على مخالفتها إما سقوط الحق في الضمان أو عدم الاحتجاج على المؤمن بهذا الاعتراف⁴.

والمشرع الجزائري على غرار المشرع المصري لم يشر لهذا الالتزام أو حتى الجزاء المترتب على مخالفته، إلا أن الفقه المصري أقر بصحة هذا الشرط ورتب على مخالفته جزاء عدم حجية الاعتراف بالمسؤولية الصادر عن المؤمن له في مواجهة المؤمن، وذلك قياسا على نص المادة 06 من قانون التأمين

1 - مصطفى محمد الجمال، المرجع السابق، ص 479.

2 - محمد شكري سرور، سقوط الحق في الضمان دراسة في عقد التأمين البري، الطبعة الأولى، دار الفكر العربي، مصر، 1980، ص 135.

3 - محمد شكري سرور، المرجع السابق، ص 136.

4 - حكم رقم 97/176، مجلة تمييز حقوق، الصادر عن مجلة نقابة المحامين، مصر، 1998، ص 2500.

حكم رقم 99/1351، مجلة تمييز حقوق، الصادر عن مجلة نقابة المحامين، مصر، 2000، ص 2428.

الإجباري وقد جاء فيها: "إذا أدى التعويض عن طريق تسوية ودية بين المؤمن له والمضروب دون الحصول على موافقة المؤمن له فلا تكون هذه التسوية حجة قبله"¹.

2- شرط عدم التصالح بين المؤمن له والمضروب:

يتخذ شرط عدم التصالح صورة منع المؤمن له من التصالح مع المضروب دون موافقة المؤمن على ذلك، حيث يجب أن ينفرد المؤمن وحده بالتصالح مع المضروب دون تدخل المؤمن له، وذلك بهدف حماية نفسه من محاباة المؤمن له للمضروب، أو خشية إجراء الصلح من طرف المؤمن له مع المتضرر على حساب مصلحته، فقد يكون مبلغ التأمين يتجاوز حجم الضرر المؤمن عليه، ويمكن الجزاء في المترتب عن مخالفة الشرط هو إعفاء المؤمن من الضمان، وذلك نتيجة سقوط حق المؤمن له في مبلغ التعويض².

وقد يشترط كذلك المؤمن على المؤمن له في عقد التأمين أن يتصالح هو أي المؤمن مع المضروب دون تدخل من المؤمن له، والغاية من هذا الشرط هو للتمكن من التفاوض مع الغير المضروب ليصل معه إلى تسوية ودية دون اللجوء إلى المحاكم³.

3- شرط عدم إدارة دعوى المسؤولية من طرف المؤمن له:

يحق للمؤمن إدارة دعوى المسؤولية باعتباره صاحب مصلحة، رغم أن الأصل في هذا الشأن هو أن المؤمن له والمضروب هما طرفا الدعوى، بحيث يكون المؤمن له هو الخصم الوحيد في هذه الدعوى ويصدر الحكم فيها عليه وحده على نحو يكون فيها هذا الحكم دليلا على مسؤوليته.

فرغم أن المؤمن هو ليس طرفا في الدعوى وليس ملزما بالدفاع عن المؤمن له (المدعى عليه) لأن التزامه يقتصر على تعويض المؤمن له عما غرمه نتيجة تحقق مسؤوليته⁴، لذلك يحق للمؤمن اشتراط في عقد التأمين من المسؤولية إدارة الدعوى حتى يكون بمقدوره توجيه دعوى المضروب، ومجابتها بكافة أوجه الدفع التي يمكن إثارتها في هذا الشأن، والهدف من هذا الشرط هو دفع عبء التعويض الذي سيتحمله متى ثبتت مسؤولية المؤمن له، والحيلولة دون تهاون المؤمن له أو تواطئه مع الغير المضروب⁵.

1 - سعد واصف، المرجع السابق، ص 109.

2 - بهاء بيج شكري، التأمين في التطبيق والقضاء والقانون، المرجع السابق، ص 344.

3 - موسى النعيمات، المرجع السابق، ص 288.

4 - موسى النعيمات، نفس المرجع، ص 290-291.

5 - عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 2079.

في هذا السياق لا يحق للناقل المؤمن على مسؤوليته إدارة دعوى المسؤولية بنفسه بل يجب تركها للمؤمن حتى يمكنه الدفع بإحدى أسباب الإعفاء سواء القانونية كتضرر البضائع بسبب خطأ المرسل أو بسبب قوة قاهرة لم يكن في استطاعة الناقل دفعها أو توقعها أو ردها مما أدى لهلاك أو تلف للبضائع¹. أو يكون هناك اتفاق مدون في عقد النقل كحالة التأخير الذي قد ينجر عنه ضرر يصيب البضائع كأن ينص على الإعفاء من المسؤولية بسبب التأخير، وهذا ما يعتبر إثباتاً في يد المؤمن لدفع المسؤولية عن المؤمن له وبالتالي يبرئ من دفع التعويض للمتضرر².

¹ - أحمد محمد محرز، المرجع السابق، ص 198.

² - "بالنسبة للنقل البري فقد سمحت مختلف الاتفاقيات الخاصة بالنقل البري على صحة اعتبار التأخير كشرط للإعفاء من المسؤولية منها اتفاقية النقل الدولي عبر الطرق CMR، أو اتفاقية الدولية للنقل عبر السكك الحديدية COTIF CIM، وكذلك مختلف التشريعات الداخلية كالمشرع الجزائري وكذا المشرعين المصري والفرنسي، و هذا بعكس احكام النقل البحري التي تبطل الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية". الاتفاقية الدولية للنقل الدولي الطرقي CMR، وكذلك اتفاقية برن الخاصة بالنقل الدولي عبر السكك الحديدية COTIF-CIM.

المبحث الثاني: نطاق الهيمنة التأمينية على نظام المسؤولية للناقل البري الدولي للبضائع

يميل الناقلون للبضائع في عقد النقل البري الدولي إلى تغطية مسؤوليتهم قبل الشاحنين بوثائق مسؤولية تضمن سداد التعويضات للشاحنين في حالة انعقاد المسؤولية ضد الناقل، ويعد وجود تأمين من مسؤولية الناقل أمر هام بالنسبة للناقلين حيث يشجعهم على العمل من جديد في هذا المجال، فهو يرفع الغبن عنهم يبرئ ذمتهم المالية.

كما يساعد تأمين البضائع شركة التأمين على ممارسة حق الحلول قبل الغير¹. فتحل محل الناقل في دعوى المسؤولية، وفي حال ثبوت مسؤوليته تدفع التعويض المستحق للمرسل المتضرر من جراء عقد النقل، مقابل التزام المؤمن له بدفع الأقساط المناسبة لحجم الأخطار المؤمن عليها وإذا امتنع عن دفع القسط تدفع شركات التأمين بسقوط حقهم في التعويض.

ولكن قد تتخذ هذه التغطية التأمينية حدودا معينة تقرها شركة التأمين بالاتفاق مع المؤمن له لاسيما من حيث الأخطار المضمونة، وكذلك من حيث المدة الزمنية (مطلب أول)، كما لها الحق في وضع بعض الشروط لتدفع بها مسؤوليتها في حالة مخالفتها أو لتحديد نسبة التعويض تبعا للنص القانوني أو للاتفاق المنعقد (مطلب ثان).

¹ - طارق جمعة سيف، المرجع السابق، ص 364.

المطلب الأول: تحديد التغطية التأمينية لمسؤولية الناقل البري الدولي للبضائع

يلتزم المؤمن بموجب عقد التأمين الذي أبرمه مع المؤمن له على ضمان كل الأخطار التي قد تهدده أثناء تأدية واجباته وهي نقل وتسليم البضائع بحالة سليمة وكاملة وفي الميعاد المتفق عليه، فإذا ما تضررت هذه البضائع مما يستوجب على صاحب الحق عليها رفع دعوى على الناقل المسؤول، لتحل شركة التأمين محله سواء بالطرق الودية أو الطرق القانونية لمحاولة إعفاء الناقل، ولكن متى ثبتت مسؤوليته سواء بهلاك البضائع أو تلفها وتقوم بدفع التعويض المناسب لحجم الضرر المؤمن عليه، ولكن هناك مدة زمنية تلتزم خلالها شركة التأمين بالإضافة هناك بعض الاستثناءات التي لا يمكن لشركة التأمين قبول تغطيتها.

الفرع الأول: المدة الزمنية للتغطية التأمينية

يقصد بالنطاق الزمني للضمان مدة التغطية التأمينية، حيث لا يعقل أن تقوم شركة التأمين بتغطية مخاطر التي تنتج مسؤولية الناقل كل الوقت، بل هناك وقت محدد في وثيقة التأمين للضمان¹، حيث يضمن المؤمن خلالها بموجب عقد التأمين كل المخاطر التي قد تعترض مسؤولية الناقل البري الدولي للبضائع سواء النقل الطرقي أو النقل عبر السكك الحديدية .

أولاً: بالنسبة للنقل الطرقي

في حال النقل بالسيارات يبدأ التأمين من وقت شحن البضائع على السيارة في مخازن المرسل، أي من نقطة بدء عملية النقل وينتهي عند تفريغ البضائع في جهة الوصول² أو أي مخزن يختاره قبل جهة الوصول، غير أن سريان وثيقة تأمين النقل البري تنقضي بعد 24 ساعة من وصول الشاحنة إلى جهة الوصول النهائية إذا لم يتم تفريغ البضاعة منها وتسليمها في مخازن المؤمن له فور وصولها³.

ثانياً: بالنسبة للنقل عبر السكك الحديدية

يبدأ التأمين على البضائع من وقت تسليم البضائع للناقل ووضع البضائع محل النقل في عربات القطار واستلام سند الشحن الدال على ذلك، وينتهي بتسليم البضائع في جهة الوصول لصاحب الحق عليها

¹ -بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2009، ص498.

² -طارق جمعة سيف، المرجع السابق، ص330.

³ -بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، نفس المرجع، ص499.

أو بمرور 48 ساعة من وصول القاطرة إلى محطة السكة النهائية¹، وبالتالي فمدة التأمين هي منذ استلامها من طرف الناقل من المرسل لحين تسليمها في المكان المتفق عليه للتسليم وهي عادة محطة النقل²، فأي ضرر قد يصيب هذه البضائع في هذه الفترة سواء بهلاكها أو تلفها تعتبر شركة التأمين هي المسؤولة وتقوم بدفع التعويض.

الفرع الثاني: الأخطار المستثناة من الضمان

تضمن شركة التأمين التعويضات المستحقة عن الأضرار التي تلحق بالبضائع المنقولة³، وهذا ما يتضح من بعض الوثائق المعتمدة للتأمين في مجال النقل البري كون عقد التأمين يضمن التلف أو الهلاك الكلي أو الجزئي للبضائع المؤمن عليها عن الحريق، ويشترط لتحقق حادث الحريق أن ينتج عن حصوله حالة اشتعال خارجي، حيث لا يعتد بالحريق الذي يصيب البضائع نتيجة عيب ذاتي فيها⁴.

وتشمل عملية التغطية حوادث انقلاب أو تصادم للوحدة الناقلة أو خروج عربات القطار عن القضبان في حالة النقل بالسكك الحديدية وانهيار الجسور. وبالتالي يسأل المؤمن عن حالة الخسارة الكلية الفعلية والخسارة الكلية الحكيمة وكذلك عن الخسارة الجزئية⁵، إما عن استثناءات الفقد أو التلف الناتج بصفة مباشرة أو غير مباشرة عن العيب الذاتي للبضائع المؤمن عليها، وعن الأضرار والمصروفات الناتجة عن التأخير، وكذلك منع شحن البضائع مع مواد قابلة للاشتعال أو الالتهاب أو الانفجار.

وأما القانون الفرنسي فقد استثنت الضمان في تأمين النقل الداخلي أو تأمين النقل الدولي البري:

- / عواقب الحرب الأهلية أو الخارجية وكل الأعمال العدائية والألغام وجميع أسلحة الحرب.
- / أعمال التخريب والإرهاب أو القرصنة وكل ما يتعلق بالأمر السياسي .
- / يستثنى كذلك من الضمان التجارة المحظورة والتخريب، وكذلك كل شكل من أشكال الضبط أو الكفالة أو أي ضمان آخر، وكل أنواع الغرامات والعقوبات بما في ذلك الضرائب والجمارك.

1 - بقاء جميع شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، المرجع السابق، ص 499.

2 - "وهذا ما أفرت به مختلف الاتفاقيات الخاصة بالنقل البري سواء النقل الطرقي CMR أو السككي COTIF-CIM أو بالنسبة لاتفاقية تنظيم النقل البري بين الدول العربية".

3 - أنور طلبة، عقد التأمين والتأمين الإجباري على حوادث السيارات (شروط وثيقة التأمين - أسباب بطلان التأمين - أنواع التأمين - دعاوى الرجوع وتقادمها)، الطبعة الأولى، المكتب الجامعي الحديث، مصر، 2016، ص 250.

4 - بقاء جميع شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، نفس المرجع، ص 499.

5 - شروط وثيقة التأمين البري الصادرة من الاتحاد المصري للتأمين والمعتمدة من الهيئة المصرية للرقابة على التأمين، نقلا عن طارق جمعة سيف، المرجع السابق، ص 326.

- / أي مطالبات بالتعويض عن الأضرار والفوائد، وجميع العقوبات التي تعترض العملية التجارية المتعلقة بالبضائع المنقولة.
- / الحجر الصحي والتدابير الصحية والتطهير .
- / بسبب الخطأ العمدي أو الجسيم للناقل أو أحد تابعيه.
- / الضرر أو الخسارة عن العيب الذاتي في البضائع المنقولة.
- / الحريق أو الانفجار، وأضرار الناتجة عن المياه وتأثيرات درجة الحرارة أثناء النقل، ودرجة حرارة الغلاف الجوي.
- / إهمال وتهاون للمؤمن عليه وذلك بقيادته لأداة النقل وهو بحالة سكر أو قيادته للمركبة البرية بدون ترخيص من الجهات المعنية¹.

وقد أضافت المادة 07 من نفس القانون الفرنسي الخاص بالتأمين في مجال مسؤولية الناقل الجوي الداخلي والدولي استثناء بعض البضائع من مجال التأمين وهي :

- / نقل المنازل المتحركة.
- / النقل الجنائزي.
- / النقل البريدي.

¹ -conditions generale L'article 6 « Risque exclus Sont exclus de la garantie :

6.1 Les conséquences de :

6.1.1 *Guerre civile ou étrangère ,hostilités ,représailles ,torpilles ,mines et tous autres engins de guerre et ,généralement, de tous accidents et fortunes de guerre, ainsi que d'actes de sabotage, de terrorisme ou de piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ;

*Captures, prises ,arrêts ,saisies ,contraintes, molestations ,ou détentions par tous gouvernements et autorités queconques ;

6.1.2 *Emeutes ,mouvements populaires, grèves ,lock out et autres faits analogues ;

6.1.3 *Effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur ,d'irradiation ou de toute autre source d'énergie nucléaire consécutifs à une modification de structure de noyau de l'atome ou de la radioactivité ainsi que de tous effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle des particules, dans leur utilisation ou leur exploitation tant civile que militaire ;

6.1.4 *Violation de blcus, contrebande, commerce prohibé ou clandestin ,confiscaation ,mise sous séquestre et réquisitions ;

6.1.5 *Toute forme de saisie , caution ou autre garantie financière ;

6.1.6 *Amendes et pénalité de toute nature, y compris fiscales, ou de douane ;

6.1.7 *Tous dommages-intérêt réclames en plus des dommages et pertes matériels couverts par la police ; différences de cours et, généralement, tous obstacles apportés à l'exploitation ou à l'opération commerciale relative aux marchandises transportées ;

6.1.8 *Quarantaine, mesures sanitaires, désinfection ;

6.1.9 *Dol ou faute intentionnelle de sanitaire, désinfection ;

6.1.10 *Dommages et pertes causés par les marchandises ;

6.1.11 *Incendie , explosion, dégâts des eaux et influence de la température lorsque, en cours de transport les marchandises sont déchargées du véhicule dans les exploités ou utilisés par l'assuré ,les marchandises sont déchargées du véhicule dans les locaux exploités ou utilisés par l'assuré ;

6.1.12 *Influence de la température atmosphérique ;

6.1.13 *Conduite par l'assuré lorsque son taux d'alcoolémie constitue une infraction au regard des lois et règlements en vigueur ;

6.1.14 *Conduite par l'assuré sans permis en cours de validité et afférent à la catégorie du véhicule. »

وقد نصّ المشرع الجزائري في المادة 55¹ من الأمر 95-07 على أن عقد التأمين يغطي عملية نقل البضائع عبر الطرق البرية أو السكك الحديدية، من حيث الأضرار والخسائر المادية اللاحقة بالبضائع أثناء فترة النقل، وكذلك أضاف عملية الشحن أو التفريغ، كما نص على نقل المواد الخطرة أو القيم الثمينة بتغطيتها بشروط خاصة. الجدير بالذكر أن المشرع الجزائري حسب هذه المادة لم يبين نوع التأمين إن كان تأميناً داخلياً أو دولياً بعكس المشرع الفرنسي الذي كان أكثر دقة وإيضاحاً .

المطلب الثاني: الدفوع الخاصة بالمؤمن لتحديد قيمة الضمان التأميني

يصبح المؤمن بعد إبرام عقد التأمين من مسؤولية الناقل البري للبضائع ملزماً بتغطية كل المخاطر والأضرار التي قد تواجه هذا الأخير أثناء أداءه لمهامه، فإذا ما أخل الناقل بأحد التزاماته التي قد ترتب مسؤوليته يصبح مدينا للمضرور المتعاقد معه بموجب عقد النقل البري الدولي، وهو ما يلزم المؤمن بدفعه للتعويض المناسب حسب حجم الضرر المؤمن عليه إذ تحل شركة التأمين محل الناقل المسؤول، ولكن أحيانا قد تدفع شركة التأمين بعدم مسؤوليتها وتمتتع عن دفع التعويض اللازم، أو تحدد نسبته، إما بسبب الخطأ العمدي للمؤمن له أو بسبب الخطأ الغير مغتفر (فرع أول)، أو بسبب اتفاق بين المؤمن والمؤمن له (فرع ثان).

الفرع الأول: دفوع قانونية

الأصل العام أنّ المؤمن بعد تحقق الخطر المؤمن عليه يصبح المسؤول الوحيد عن تعويض المضرور، بشرط عدم صدور خطأ عمدي من الناقل أدى إلى هذا الخطر، ولكن مع ذلك قد يعجز عن دفع التعويض بسبب قوة القاهرة حالت دون تنفيذ عقد التأمين.

أولاً: الخطأ العمدي للمؤمن له

يتمثل أساس التأمين في احتمال وقوع الخطر المؤمن ضده، ويفترض ذلك أن للصدفة نصيباً في تحققه. فإذا كان تحقق الخطر يعتمد كلياً على إرادة احد المتعاقدين انعدم الاحتمال بالنسبة إليه، وينعدم عنصر من عناصر الخطر فيقع عقد التأمين باطلاً بطلاناً مطلقاً لانعدام محله.

1 - المادة 55 من الأمر 95-07 المتعلق بقانون التأمينات: " يغطي تأمين البضائع المنقولة عبر الطرق البري أو السكك الحديدية، وفق الشروط المحدد في العقد، الأضرار والخسائر المادية اللاحقة بالبضائع أثناء نقلها، وإذا اقتضى الحال، أثناء عمليات الشحن والتفريغ. يحدد عقد التأمين الخاص بالمواد الخطيرة أو القيم أو الأشياء الثمينة، الشروط الخاصة لتغطية الخطر المؤمن عليه".

وقد تتدخل إرادة المؤمن في تحقق الخطر رغم أنه نادر الوقوع، أو إرادة المؤمن له وهو الغالب في العمل، فإذا كان هذا التدخل هو السبب الوحيد في تحقق الخطر بطل التأمين، وبذلك لا يجوز التأمين على خطأ المؤمن له العمدي، وهو الأمر الذي نصت على ذلك المادة 768 الفقرة الثانية¹ من القانون المدني المصري والمادة 133 فقرة 01 من قانون التأمينات الفرنسي.

على أنه يقصد بالعمد الذي أشارت إليه هذه المواد هو "إرادة الفعل الضار وإدراك نتائجه، بمعنى أن المؤمن له يعتمد تحقيق الخطر عن طريق فعل إرادي يصدر منه مع إدراكه أن فعله هذا يؤدي مع وقوع الحادثة إلى النتائج الضارة المؤمن ضدها"، ويقال أن الفعل العمدي هو الخطأ الإرادي الذي يمهّد الطريق إلى حدوث الخطر أو الضرر الأمر الذي يعدم عنصر الاحتمال فيه، وما يستخلص من قضاء محكمة النقض الفرنسية أنه يشترط لوجود الخطأ العمدي في نطاق التأمين من الأضرار توافر إرادة إحداث الضرر بالإضافة إلى وجود الفعل الإرادي².

ومن صور الخطأ العمدي للناقل المؤمن على مسؤوليته هو الغش وهو التعامل بسوء نية باستعمال طرق احتيالية، وقد عرف الفقيه الروماني أكوليوس جالوس Acolios Djallos الغش على أنه "إتيان أمر مع التظاهر بإتيان أمر آخر"³. كما عرّف كذلك على أنه استخدام المدين بقصد الوصول إلى غرض غير مشروع الوسائل التضليلية لإيقاع الدائن في غلط يدفعه إلى قبول التنفيذ بالكيفية المعيبة التي تم بها، حيث أن هذا التعريف يستلزم توفر سوء النية لدى مرتكب الغش، فالغش هو وسيلة سيئة لخداع أحد ما⁴.

يمكن أن يتحقق الغش بوسيلة إيجابية أو سلبية، فالوسيلة الإيجابية هي الكذباً الوسيلة السلبية فهي الكتمان (العنصر المادي)، والفرق بين الكذب والكتمان أنه في الحالة الأولى المؤمن له يدلي ببيانات تخالف حقيقة ما يعرفه عن الظروف المتعلقة بالخطر المؤمن منه، أما في الحالة الثانية فإنه يسكت عن ذكر أي شيء متعلق بتلك الظروف. بينما من الناحية العملية لا ترجى أي فائدة من التفرقة بين هذين الصورتين

¹ - نص المادة 768 الفقرة الثانية من القانون المدني المصري: "أما الخسائر والأضرار التي يحدثها التي يحدثها المؤمن له عمداً أو غشاً فلا يكون المؤمن مسؤولاً عنها ولو اتفق على غير ذلك".

² - أحمد شرف الدين، المرجع السابق، ص. 122-123.

³ - إبراهيم أحمد إبراهيم، "نظرية التبدليس في التشريع المصري"، مجلة المحاماة، العدد الخامس، مصر، 1970، ص. 14.

⁴ - عبد الحميد الشواربي، المشكلات العملية في تنفيذ العقد، الإسكندرية، 1988، ص. 09.

مادام الجزاء واحد في الحالتين، فالبطلان مقرر سواء ظهرت المخالفة في صورة كذب أو كتمان¹.

نظرا لصعوبة تحديد مضمون سوء النية في الغش حاول الفقه الفرنسي والمصري الأخذ بعدة اتجاهات نذكر اثنين منهما :

* /الاتجاه الأول: يرى أن سوء النية هو العلم بواقعة معينة يرتب المشرع على العلم بها أثرا قانونيا كالذي يتلقى حقا وهو يعلم أنه يتلقاه من غير ذي صفة، سواء كان هذا العلم بسيطا أو في صورة تواطؤ. وسوء النية وفقا لهذا الاتجاه يطابق الخطأ العمد وفقا لقواعد الأخلاق لأنه ينطوي على الغش والإضرار².

* /الاتجاه الثاني: يحل مصطلح سوء النية بالنظر إلى تركيبته اللغوية، فيعرف النية على أنها القصد وعزم القلب على شيء معين، ومن ثم فهي إرادة باطنة طالما أن صاحبها لم يعبر عنها بقصد إنتاج أثر قانوني، ومن ثم فإن النية إذا ظلت مستترة في نفس صاحبها دون أن ترتبط بملاسات خارجية، فإن القانون لا يأخذ بها ولا يرتب عليها أثرا من الآثار.

أما عن سوء فهو عبارة عن حكم اجتماعي يرتبط بالقيم السائدة في مجتمع معين، ويمكن تحديد سوء في الخيانة والغش والكذب، وعلى ذلك يكون الشخص سيء النية إذا هو سلك الطريق الغير سوية التي تتمثل في الغش وصوره³. ويقصد بنية الغش التي من شأنها تقرير البطلان قصد المؤمن له خداع المؤمن⁴، وتتحقق عندما يتعمد المؤمن له أن لا ينفذ التزاماته القانونية أو التعاقدية إضرارا بالمؤمن⁵.

في هذا الصدد تنظم المادة 19 من الامر 95-07 من قانون التأمين الجزائري الجزاء على الإخلال بالالتزام بحسن النية، فتجيز للمؤمن أن يطلب زيادة القسط بشكل يتناسب مع الخطر الحقيقي، فإن رفض المؤمن له جاز لمؤمن فسخ العقد، فمتى تم ذلك يرجع للمؤمن له الأقساط المدفوعة عن المدة الباقية التي لا يسري فيها العقد في حال اكتشاف المؤمن للحقيقة قبل تحقق الخطر⁶. أما في حال اكتشافها بعد وقوع الكارثة فإن المؤمن لا يستطيع أن يتمسك بالفسخ، لأن الخطر قد تحقق ووجب عليه أن ينفذ التزامه بالضمان، إلا أن القانون خوله حق تخفيض مبلغ التأمين بشكل يتناسب مع الأقساط المدفوعة، على أنه لا

¹ -عبد الودود يحيى، الالتزام بالإعلان عن الخطر في التأمين، القاهرة، 1968، ص37.

² -عبد الحليم عبد اللطيف القوي، حسن النية وأثره في التصرفات، الإسكندرية، 2004، ص.ص 81-82.

³ - عبد الحليم عبد اللطيف القوي، نفس المرجع، ص36.

⁴ -Cass .Civ 1, 23/10/1973, R.G.A.T 1974, page 208.

⁵ -Cass .Civ 1, 22/10/1975, D.S1976, page 151 .

⁶ - جديدي معراج، المرجع السابق، ص 71.

يدخل في الحساب تقادم الخطر مادامت الأقساط المستحقة لم يؤخذ بعين الاعتبار فيها هذا الإحتمال الأخير¹.

أما بالنسبة للتأمين على خطأ المؤمن له الغير عمدي أو ما يسمى بالخطأ الجسيم، فقد استقر الرأي على أنه يجوز التأمين من الحوادث الغير عمدية التي يتسبب فيها المؤمن له بإهماله أو رعونته، بل إنه يجوز التأمين من خطئه الجسيم، بناء على أنّ تلك الحالات لا يتوقف وقوع الخطر على إرادة المؤمن له فيكون محتمل التحقق. فيحظر على الشخص أن يؤمن على أفعاله العمدية.

وقد أجاز المشرع المصري صراحة التأمين ضد أي خطأ غير عمدي للمؤمن له حيث نص على ذلك في المادة 768 فقرة الأولى من القانون المدني المصري²، وتبدو الحكمة في جواز هذا التأمين أنه من غير المتصور ألا يكون لإهمال المؤمن له أي نصيب في وقوع الخطر في كل الأحوال، بينما هنالك من الفقه ما يشبهه الخطأ الجسيم بالخطأ العمدي، إذا يرون أنه الأول لا يتميز عن الثاني إلا في تخلف اتجاه القصد إلى نتائجه³.

ثانياً: الخطأ غير المغتفر

يشهد واقع قضايا المسؤولية المرفوعة أمام أجهزة القضاء، أن أغلب هذه القضايا تنصب على مساءلة الناقلين عن أضرار تسببوا فيها عن غير قصد أو إصرار نتيجة إهمال أثناء عملية النقل باستعانتهم بطرق ووسائل محظورة، فالأمر هنا لا يتعلق بأخطاء عمدية أو جسيمة والمستبعدة قانوناً من نطاق التأمين، بل الأقرب تصنيف هذه السلوكات ضمن الأخطاء غير المغترة⁴.

عرفت محكمة النقض الفرنسية بغرفها المجتمعة الخطأ غير المغتفر اعتماداً على أحكام قانون 09 أبريل لسنة 1989⁵ بأنه الخطأ الذي بلغ حداً استثنائياً من الجسامة وكان من أثاره قد قصده في ظروف يوجب عليه أن يتوقع نتيجته وأن يعي خطره وكان توقعه لها ممكناً ولم يكن له في هذا الظرف أي عذر

1 - عبد الرزاق بن خروف، المرجع السابق، ص.ص 124-125.

2- المادة 768 فقرة الأولى من القانون المدني المصري: "يكون المؤمن مسؤولاً عن الأضرار الناشئة عن خطأ المؤمن لع غير المتعمد".

3- أحمد شرف الدين، المرجع السابق، ص 130.

4 - معمر بن طرية، "مدى تأثير آلية التأمين على نظام المسؤولية المدنية للمتدخل -دراسة مقارنة-"، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه علوم تخصص القانون الخاص، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2017-2018، ص222.

5-La loi du 09 avril 1989 sur la responsabilité des accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail.(Bulletin de l'inspection du travail, n°2, 1898.

يبرر ارتكابه الفعل الضار¹.

والجدير بالذكر أن جوهر الاختلاف بين الخطأ الغير مغتفر والخطأ العمدي يكمن في أن من ارتكبه لم يستهدف النتائج الضارة المترتبة عن فعله، إنما كان تصرفه استهتارا في وقت كان الضرر فيه متوقعا²، كالسياقة في حالة سكر مما يؤدي إلى حادث ينجم عنه تضرر البضائع محل النقل. وبذلك لا يمكن اعتبار الخطأ غير المغتفر سببا قانونيا لاستبعاد التغطية التأمينية. إلا أنه ليس هناك ما يمنع شركات التأمين من إدراجه في قائمة الاستثناءات الاتفاقية للضمان، على أن يكون هذا الشرط واضحا ومحدد المضمون في بوليصة التأمين³.

ثالثا: الحرب الأجنبية

تنص المادة 39 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات على أنه: "لا يتحمل المؤمن مسؤولية الخسائر والأضرار التي تتسبب فيها الحرب الأجنبية إلا إذا اتفق على خلاف ذلك"، فالحرب الأجنبية هي العمليات الهجومية التي تقوم بها دولة على دولة أخرى، أو الدفاع التي ترد بها الدولة المهاجمة. فالقصف بالمدافع والقنابل والرشاشات التي تنتج عن عمليات الهجوم والدفاع تحدث أضرار كبيرة في الأموال والأشخاص بسبب التدمير والتخريب الذي تحدثه.

ولكن الوضع يختلف إذا كان هناك اتفاق محدد في وثيقة التأمين ينص على هذه الحالة، أما إذا افتقد هذا البند فعلى المؤمن أن يثبت أن الضرر الذي أصاب المؤمن له ناتج عن حرب أجنبية⁴. وهو ما أخذ به المشرع الفرنسي حيث استبعد الحرب الخارجية والأهلية من نطاق التغطية التأمينية ما لم يتفق الطرفان على غير ذلك⁵.

الفرع الثاني: دفع اتفاقية

يتمتع أطراف عقد التأمين بحرية تحديد محله نظرا لميزة الحرية التعاقدية التي تسود هذه العقود، ولكن

¹-Cass.ch.réunier, 15 juill.1941, Gaz, Pal.15 octobre1941 « Attendu que la faute inexcusable retenue par l'article 20 paragraphe 3 de la loi du 9 Avril 1898, droit s'entendre d'une faute d'une gravité exceptionnelle dérivant d'un acte ou d'une omission volontaire, de la conscience du danger que devait en avoir son auteur, de l'absence de toute cause justification et se distinguant par le défaut d'un élément intentionnel de la faute »

² - فتيحة فرشان، "نظام التأمين من حوادث العمل والأمراض المهنية والوقاية منها في القانون الجزائري"، رسالة ماجستير، جامعة الجزائر، 2013، ص 131.

³ -معمّر بن طرية، المرجع السابق، ص 222.

⁴ - عبد الرزاق بن خروف، المرجع السابق، ص 129.

⁵ -مصطفى محمد الجمال، المرجع السابق، ص 189.

في إطار عدم مخالفة النظام العام والآداب العامة، فلهم حرية إدخال أو استبعاد بعض الأخطار من نطاق التأمين، بشرط عدم مخالفتهم للنصوص القانونية مع ضرورة تحديدها بوضوح في وثيقة التأمين¹، الأمر الذي قانون التأمين الفرنسي للسماح بتغطية بعض الأخطار بعقد اتفاق خاص بها وبشرط الزيادة في قسط التأمين منها:

- / عطل أو غياب أو عدم كفاية أجهزة التبريد في السيارة بتأثير درجة الحرارة على البضائع المنقولة.
- / تلوث محتويات الخزانات المحتوية على البضائع مما يؤدي إلى انخفاض قيمتها، وتكلفة في استعادتها لطبيعتها كأخذ الرائحة أو الطعم.
- / التأخير في تسليم البضائع².

وقد استحدثت مكاتب اللويدز والصندوق العربي لتأمين أخطار الحروب AWRIS تغطية لضمان تأمين الحروب برا أي أثناء النقل البري، هي أخطار الحرب والإضرابات مع وضع الاستثناءات منها:

- / الخسائر والأضرار الناجمة عن عدم وجود العمال أو نقص عددهم أو منعهم من العمل والنتيجة عن الإضرابات أو غلق المحل دون العمال أو الإضرابات العمالية أو الشغب أو الإضرابات الأهلية.
- / الاستيلاء أو المصادرة أو حق حجز الأموال المؤمن عليها من قبل السلطات.
- / عمليات الاستيلاء أو الحجز أو القبض أو إيقاف أو منع الأموال المؤمن عليها من قبل دولة يقيم فيها المؤمن له.
- / سرقة الأموال المؤمن عليها أو وسيلة النقل.
- / قيام وسيلة النقل بنقل أسلحة والعتاد والمتفجرات المصنعة لهذا الغرض³.

وقد ترك القانون الفرنسي وفق المادة 07 فقرة الثانية من نفس القانون المذكور سابقا بعض البضائع كذلك للحرية التعاقدية، وبزيادة نسبة القسط وهي:

- / المجوهرات والتحف والأحجار الكريمة واللوحات الفنية.

¹ -محمد حسين المنصور، المرجع السابق، ص 82.

² -6.2 Sauf convention et prime spéciales, les conséquences de :

6.2.1 *Influence de la température résultant de l'absence, du mauvais fonctionnement, de l'insuffisance ou de l'arrêt des appareils frigorifiques ou calorifiques du véhicule ;

6.1.3 *Pollution du contenu des citernes entraînent soit une dépréciation, soit des frais de remise en état des marchandises transportées, par suite de mélanges ou de prises d'odeur ou de goût ;

6.2.3 *Retard dans la livraison des marchandises.

6.3 Tous frais quelconques sauf ceux visés aux articles 1.2 et 4 .6 »

³ -طارق جمعة سيف، المرجع السابق، ص.ص 340-341.

-/ المعادن الثمينة والأوراق النقدية والعملات والشيكات، والمستندات الخاصة بالمباني والعقارات، والسندات وكل أنواع الأوراق المالية.

-/ السلع القابلة للتلف بطبيعتها ونقل الحيوانات الحية.

-/ السلع المصنفة على أنها خطيرة¹ بموجب اللوائح المعمول بها².

والملاحظ أن المشرع الفرنسي قد استلزم لصحة الاستبعاد الاتفاق عليه على نحو واضح لا لبس فيه، وأدرج شروط الاستبعاد ضمن الشروط التي يتعين أبرزها بشكل ظاهر في المادة 112 الفقرة الرابعة من قانون التأمين لسنة 1930، حتى يضمن بذلك التقات المؤمن له إليها وتقديره لمدى خطورتها قبل التوقيع على العقد أو الاتفاق الذي يتضمنه³. وبهذا فإن المشرع الفرنسي قد وفر الحماية للمؤمن له من هذه الشروط التي قد تحرمه من حقه في التغطية التأمينية ومن استحقاقه للتعويض.

على غرار ذلك نجد القضاء المقارن⁴ حيث لا يكتفي بأن يكون الخطر وحده محدد تحديدا كافيا، وإنما يستلزم فوق ذلك أن يمتد هذا التحديد إلى القصر أو إلى الاستبعاد ذاته، حتى يتمكن المؤمن له من معرفة الحدود التي يستطيع فيها الرجوع على المؤمن، وترتيباً على ذلك إن لم يكن الاستبعاد محددًا تحديدا كافيا فإنه يكون عديم الأثر⁵.

1 - "البضائع الخطرة المخطور نقلها: مالم ينص على خلاف ذلك في هذه اللائحة، يحظر نقل مايلي: أي مادة أو سلعة تكون لهيئة المقدمة قابلة للانفجار، او التفاعل على نحو خطر، أو تحدث لهبا، أو انبعاثا خطيرا للحرارة أو لغزات سمية او أكالة أو غازات أو أبخرة هوية في ظروف النقل العادية.

-وقد عرفت البضائع الخطرة الشديدة العواقب: هي البضائع التي يمكن أن تشكل خطرا من جراء سوء استعمالها في حادث إرهابي، ويمكن أن تسبب نتيجة لذلك عواقب وخيمة مثل سقوط اعداد كبيرة من الضحايا، وحصول تدميرواسع". توصيات بشأن نقل البضائع الخطرة، لائحة تنظيمية نموذجية، المجلد الأول، الطبعة المنقحة السابعة عشر، الأمم المتحدة، نيويورك، جونيف، 2011، <http://www.unece.org/trans/danger.htm>.

2 -L' article 7 des cauditions générales des droit d'assurance « Marchandises exclues Sont exclus de la garantie

7.1. Les transports de déménagement ;

7.2. Les transports funéraires ;

7.3. Les transports effectués sous l'empire des conventions internationales postales .

Sauf convention et prime spéciales, la garantie ne s'applique pas aux transports des objets ci-après :

7.4. Bijoux ,pertes et pierres précieuses, fourrures, objets d'art et de collection ;

7.5. Métaux précieux, billets de banque, monnaies, chèques, actions,obligations,coupons et valeurs de toutes espèces ;

7.6. Marchandises périssables, animaux

vivants ;

7.7 Marchandises classées dangereuses aux termes de la réglementation en vigueur . »

³ -Bicard et Bisson, Op.cit; p118.

4 - "وقد انتهت المحكمة الاتحادية العليا في الامارات العربية المتحدة بالفعل وفي ظل نص مماثل لنص القانون المصري إلى أن شروط الاستبعاد تكون باطلة إذا وردت بين الشروط العامة ولم تبرز بشكل ظاهر". الطعن رقم 227 لسنة 14 ق.ع.نقض مدني. جلسة 1994/2/2. مأخوذ من كتاب مصطفى محمد الجمال، المرجع السابق، ص 191.

⁵ -مصطفى محمد الجمال، المرجع السابق، ص 191.

الفصل الثاني: فعالية عقد التأمين لوظيفة التعويض وآليات المطالبة به

يستطيع الناقل بعد إبرامه لعقد النقل الاتفاق مع شركة التأمين لتأمين من مسؤوليته التي تترتب عليه بمجرد إبرامه لعقد النقل، فإذا ما تضررت هذه البضائع نتيجة خطأ منه بشرط أن يكون خطأ غير متعمد، فإذا صدر غش أو تواطؤ من الناقل يسقط حقه في التعويض الذي قد يستفيد منه إذا ما تحققت الأخطار المؤمن عليها، لذلك تحل شركة التأمين محله وتقوم بدفع التعويض للمتضرر فتراثاً ذمته المالية ويُقدر التعويض بحسب حجم الضرر الواقع وبحسب الاتفاق بين شركة التأمين والناقل المؤمن على مسؤوليته بموجب عقد التأمين، وقد حددت قيمة التعويض مختلف الاتفاقيات الخاصة بالنقل.

ومن آثار عقد التأمين هو دفع التعويض المستحق للمضرور، ولا يتم ذلك إلا بمطالبة المضرور سواء بالمطالبة الودية أو عن طريق المطالبة القضائية، أو عن طريق التحكيم إذا وجد هناك اتفاق خاص به يضاف إلى وثيقة التأمين.

وتسمى الدعوى التي يرفعها المضرور على شركة التأمين بالدعوى المباشرة بحيث يرفعها المضرور على شركة التأمين التي تحل محل الناقل المؤمن على مسؤوليته، وهي كغيرها من الدعوى تخضع لشروط خاصة. ولأننا أمام نقل دولي فإن النزاع يدور حول البحث عن القانون الواجب التطبيق وقبله تحديد المحكمة المختصة بحل النزاع.

المبحث الأول: التعويض المستحق عند حدوث الضرر

يندرج التأمين البري الدولي للبضائع ضمن خانة التأمين على الأشياء من الأضرار التي تصيب المال بصفة مباشرة حيث تمثل وثيقة تسعى لضمان مال المؤمن له والحد من الخطر الذي يهدد الشيء (المال) المملوك للمؤمن له، فمتى صدر التراضي في التأمين على الأشياء من المؤمن والمؤمن له المؤهلين حسب قواعد القانون وكان خاليا من عيوب الإرادة، عدّ العقد صحيحا يخول المؤمن له الاستفادة من التعويض.

غير أنه لا ينتج آثاره إلا بتحريره طبقا للمادة 07 من الأمر 07/05 المتعلق بالتأمينات كتابيا وبحروف واضحة، مع احتوائه إجباريا توقيع الطرفين المكتتبين واسم كل منهما وعنوانهما، وماهية الشيء المؤمن عليه وطبيعة المخاطر المضمونة، وتاريخ الاكتتاب وتاريخ سريان العقد ومدته، ومبلغ الضمان ومبلغ القسط أو اشتراك التأمين.

فمتى قام العقد صحيحا اعتبر عقد التأمين ضمانا مستحقا للمؤمن له من الأخطار التي تصيبه أثناء القيام بنقل البضائع نقلا دوليا، وهو ما سيتم التفصيل فيه ضمن هذا المبحث للوقوف على مختلف الأحكام المتعلقة بالتعويض الناشئ عن حدوث الضرر.

المطلب الأول: المقصود بالتعويض

يختلف التأمين على الأضرار عن التأمين على الأشخاص في كونه ذا صفة تعويضية، تتبع من مبدأ التعويض الذي يمنع المؤمن له من أن يتقاضى تعويضاً يزيد على قيمة الضرر الذي أصابه، لذلك لا يحدّد التعويض في التأمين على الأضرار إلا بتحديد قيمة الضرر¹، ونبين فيما يلي مضمونه وتقديره ثم آثاره.

الفرع الأول: تعريف التعويض

تكمن أهمية الإطلاع على معنى التعويض في الوقوف على الشروحات التي توضّح ماهية هذا المصطلح والأساس القائم عليه لتحديد أحكامه المطلقة تحديداً دقيقاً، وهذا راجع للطبيعة القانونية الخاصة التي يمتاز بها عقد النقل كونه يضم عدة أطراف لتنفيذه.

أولاً: الضبط المصطلحي لكلمة تعويض

يقصد بكلمة تعويض لغة معنى البديل² وهي مأخوذة من العوض وجمعه تعويضات، فكل ما أعطيته من شيء كان خلفاً. ويقال عوّضه تعويضاً أي أعطاه العوض واتعاض أي طلب العوض³. أما اصطلاحاً فقد عرّفه "محمود شلتوت" على أنه المال الذي يحكم به على من أوقع ضرراً على غيره في نفس أو مال أو شرف، كما عرّفه "نزيه حماد" بأنه دفع ما وجب من بدل مالي بسبب إلحاق الضرر بالغير. بالتالي معنى التعويض قائم أساساً على مبدأ إزالة الضرر الواقع وجوداً⁴.

أما من الناحية القانونية فالتعويض حكم يترتب على تحقيق المسؤولية، وهو ما يعد جزءاً لها نتيجة رفعٍ لدعوى تعويض عن ضرر حاصل يتم تقديره من طرف المدعي ولا يحق للقاضي الزيادة عما طلبه المدعي وإلاّ عدّ قاضياً فيما لم يطلبه الخصوم غير أنه يجوز له الحكم بأقل مما طلبه المدعي.

أما الفقه قد أسس التعويض على وظيفتان، تتمثل الأولى في كونها رادعة تنشأ تبعاً لجسامة الخطأ، والثانية إصلاحية تستند على فكرة اجتماعية تحد من من فكرة اللوم والجزاء يتقيد فيخصّص له التعويض الكامل، عن طريق الحكم بمقدار جبر الضرر بكافة السبل المتاحة قانوناً من تعويضات جزافية أو محدّدة

1 - عبد الرزاق بن خروف، المرجع السابق، ص 240.

2 - سماح الأغا، التعويض القانوني في القانون المصري و القانون السعودي، جامعة دار الحكمة، بيروت، لبنان، ب س ن، ص 04.

3 - نزيه حماد، معجم المصطلحات المالية والاقتصادية، الطبعة الأولى، دار القلم، بيروت، ب س ن، ص 142.

4 - محمد حموش، "التعويض عن الضرر المالي في الفقه الإسلامي شروطه وظوابطه"، مجلة الصراط، المجلد 12، عدد 02، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، سنة 2010، ص.ص 55-56.

بأقصى تقدير أو عن طريق الاتفاق بين الأطراف أو القضاء. بالتالي فالنظرة الاجتماعية تفرض عدالة جبر الضرر دون التجرد من الذاتية بالنسبة للضرور، فكل ضرور له تعويض خاص أي لا تستبعد أنواع معينة من الأضرار بالنسبة لكل الضرورين¹.

ثانيا: الصفة التعويضية

من المعلوم قانونا أن صفة التعويض تنعدم في التأمين على الأشخاص ما يجعل التأمين على الأضرار بنوعيه ينفرد بها سواء كان على الأشياء أو على المسؤولية². فالمقصود بها أنه في حال وقوع الخطر يعوّض المؤمن له عن الضرر الذي أصابه مقابل أقساط دورية يدفعها خلال فترات محدّدة، أو وفق قسط إجمالي يدفعه أثناء التعاقد يكون شاملا لكل مدة العقد، وهي المسألة التي أقرتها المادة 619 من القانون المدني الجزائري في تعريفها لعقد التأمين³، والمادة 02 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات⁴ الذي وضّح التعريف المدرج في المادة 619.

فدفع قسط التأمين يعد التزاما يقع على عاتق المؤمن له ومثال ذلك الحكم الصادر عن القسم المدني لمحكمة سكيكدة بتاريخ 2006/06/26 جاء فيه: "...حيث أنه في إطار الالتزامات التعاقدية يقع على عاتق المدين عبء إثبات تخلصه من الالتزام عملا بالمادة 323 من القانون المدني إلا أن المدعى عليه مدين بتسديد أقساط التأمين الموضحة أعلاه ولم يسع إلى إثبات تخلصه من الالتزام بتسديدها مما يقتضي القول بأن طلب إلزامه بتسديدها مؤسس قانونا يتعين الاستجابة له وفقا للمادة 619 من القانون المدني..."⁵.

فامتياز عقد التأمين على الأضرار بالصفة التعويضية يمنع المؤمن له تقاضي تعويض يزيد على:

//قيمة الضرر الذي أصابه.

//مبلغ التأمين المتفق عليه.

// قيمة الشيء المؤمن عليه.

1 - سمير عبد السميع الأودن، الحق في التعويض بين تأمين حوادث السيارات والتأمين الاجتماعي والمسؤولية المدنية، مكتبة الإشعاع الفنية، الإسكندرية، مصر، سنة 1999، ص.ص 17-18.

2- راشد راشد، المرجع السابق، ص 121.

3 - المادة 619 من القانون المدني الجزائري: "التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له و إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو ايرادا أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد وذلك مقابل قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له المؤمن".

4 - المادة 02 من الأمر رقم 95-07 متعلق بالتأمينات: " إن التأمين في مفهوم المادة 619 من القانون المدني عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه بأن يؤدي إلى المؤمن له أو الغير المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو ايرادا أو أي أداء مالي آخر في حال تحقق الخطر المبين في العقد و ذلك مقابل أقساط أو اية دفعات مالية".

5 - الحكم رقم 2006/449 المؤرخ في 2006/06/26 عن القسم المدني لمحكمة سكيكدة.

والسبب في ذلك أن الصفة التعويضية تمنع الثراء على حساب المؤمن، والقول بغير هذا يدفع المؤمن له لاستعمال طرق احتيالية على المؤمن تجعله في مركز مالي أحسن من الذي كان عليه. وهو ما بينته المادة 623 قانون مدني بنصها: " لا يلتزم المؤمن في تعويض المؤمن له إلا عن الضرر الناتج عن وقوع الخطر المؤمن بشرط ألا يجاوز ذلك قيمة التأمين". والمادة 30 الفقرة الأولى من الأمر 95-07 بقولها: "يخول تأمين الأموال للمؤمن له في حالة وقوع حادث منصوص عليه في العقد الحق في التعويض حسب شروط عقد التأمين ولا يمكن أن يزيد هذا التعويض على مقدار استبدال المال المؤمن عليه وقت وقوع الحادث". لذلك تأسست الصفة التعويضية على مبدئين هما:

*/ الخشية من تدخل الإرادة في تحقيق الأخطار المؤمن منها.

*/ الخشية من الرهان والمضاربة.

أما ما يترتب من آثار عن الصفة التعويضية للتأمين من الأضرار فهما أمران بالنسبة للتعويض، أولهما عدم جواز تقاضي المؤمن له تعويضا أقل من قيمة الضرر، لأن هذا المبلغ يعتبر حدا أقصى للتعويض الذي يُدفع للمؤمن له فلا يجوز أن يدفع أكثر منه حتى ولو كانت قيمة الضرر تزيد عليه، أما ثانيهما فيتمثل في جواز تقاضي المؤمن له تعويضا أقل من قيمة الضرر إذا قلت قيمة الضرر عن هذا المبلغ¹.

ففي حال فقدان السلع نصت المادة 11 من اتفاقية CMR أنه لا ينبغي أن يتجاوز التعويض مبلغ البضاعة، وهاته الحالة الأخيرة تتحقق في حال فقدان أو عدم الدقة في استعمال الوثائق من طرف الناقل أو الوكيل، والتي تكون مدونة في إيصال الشحن أو السند المرفق به.

وهو نفس ما أقرته اتفاقية COTIF-CIM في المادة 25 الفقرة الثالثة، والمادة 26 الفقرة الثانية أين جعلت المرسل مسؤولا اتجاه السكة الحديدية عن كل ضرر ناتج عن عدم وجود أو عدم كفاية أو عدم نظامية هذه المستندات، إلا في حال خطأ من قبل السكة الحديدية التي تكون مسؤولة عن عواقب ضياع أو عدم استعمال أو الاستعمال غير النظامي للمستندات المذكورة في سند النقل، والتي ترافقه أو التي أودعت لديها.

¹ - عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء السابع، المرجع السابق، ص 1532.

غير أنه يجب ألا يتجاوز إطلاقا التعويض المحتمل المبلغ المنصوص عليه في حال فقدان البضاعة، أو تلك الحالة المدرجة في المادة 26 الفقرة الثالثة التي تليها السكة الحديدية أوامر المرسل دون المطالبة بإظهار نسخة الثانية في الوقت الذي تكون هذه النسخة قد أرسلت إلى المرسل إليه. فتكون السكة الحديدية مسؤولة اتجاه المرسل عن الضرر الناجم عن ذلك، على ألا يتجاوز التعويض المحتمل عما هو منصوص عليه في حال فقدان البضاعة.

نفس الحكم ورد في المادة 32 الفقرة الثالثة في حال ارتكاب السكة الحديدية خطأ ما أو الإخلال بتنفيذ الأوامر والمادة 33 الفقرة 05 المتعلقة بموانع النقل. أما الاتفاقية العربية فاعتبرت المرسل مسؤولا عن البيانات في المادة 11 دون التطرق إلى مدى التعويض عن فقدان أو عدم صحة بيانات المستندات.

أما ما تعلق بإبرام عقد التأمين فالصفة التعويضية تفرض على المؤمن له عدم إبرام عدة عقود تأمين على نفس الشيء ونفس الخطر، وفي حال مخالفة هذه القاعدة الأخيرة يتم الأخذ بالعقد الأكثر ملاءمة، الأمر الذي نصت عليه المادة 33 من أمر 95-07 السالف الذكر¹، ومعنى ذلك أن يتم الأخذ بعقد التأمين الضامن لكل الضرر بمبلغ تعويضي شامل، إلا في حال عدم كفايته فيؤخذ بكافة العقود ضمانا للضرر ما يجعلها كلها صحيحة².

كما يجوز للمؤمن في حالتين اشتراط تقاضى تعويض عند تحقق الخطر أقل من قيمة الضرر هما:
1/ شرط عدم التغطية الإجباري: يقتضي من المؤمن له بالألّا يؤمن على كل الضرر الذي يلحق به عند تحقق الخطر المؤمن منه، بل يتحتم عليه أن يستبقي جزءا من هذا الخطر غير مؤمن فلا يستطيع تأمينه لا عند المؤمن نفسه ولا عند أي مؤمن آخر، الغرض من هذا الشرط إيجاد الحافز للمؤمن له يدفعه إلى الاحتياط لمنع وقوع الخطر.

2/ شرط عدم تغطية الكوارث الصغيرة: يقضي بعدم تغطية نسبة معينة من قيمة الضرر. فالهدف منه استبعاد الأخطار الصغيرة من نطاق التأمين فلا يبقى في نطاق التأمين إلا الأخطار الكبيرة والمتوسطة، وبذلك ينزل قسط التأمين نزولا محسوسا لمصلحة المؤمن له ولا ينشغل المؤمن له بالأخطار الصغيرة الأكثر

¹ - المادة 33 من أمر رقم 95-07: "لا يحق لأي مؤمن له اكتتاب تأمين واحد من نفس النوع و على نفس الخطر.

/وإذا تعددت عقود التأمينات لا يصح إلا العقد الأكثر ملاءمة، غير أنه إذا تبين أن ضمانات هذا التأمين غير كافية تتمم في حدود المال المؤمن عليه بوثائق التأمينات الأخرى المكتتبه من المال نفسه."

² - لكبير علي، "تأمين المسؤولية المدنية"، أطروحة دكتوراه (فانون أعمال)، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لضر، باتنة، الجزائر، 2014/2015، ص 114.

حدوثا. وإذا كان في شرط عدم التغطية الإجباري لا يمكن للمؤمن له أن يؤمن على الجزء من الخطر المستبعد من التأمين لا عند المؤمن نفسه ولا عند أي مؤمن آخر فإنه في شرط عدم تغطية الكوارث الصغيرة يستطيع أن يفعل ذلك.

ويقضي هذا الشرط بعدم تغطية الأخطار الصغيرة في حدود معينة، أما الأخطار التي تتجاوز هذه الحدود فيغطيها التأمين بصفة شاملة، ومثال ذلك أن يشترط المؤمن ألا يغطي التأمين الخطر الذي تقل قيمته عن مبلغ معين فإذا وصلت قيمة الخطر إلى هذا المبلغ أو أكثر منه فإن المؤمن يدفع كل القيمة أو أكثر، وهذا الشرط قد يدفع المؤمن له في الخطر الذي يقل عن مبلغ معين بأن يتعمد زيادته حتى يصل إلى المبلغ المحدد فيغطي تغطية كاملة¹.

الفرع الثاني: تقدير التعويض

يمثل تحقق الخطر قيام المؤمن بتعويض المؤمن له عن الضرر الناتج في حدود مبلغ التأمين المتفق عليه والمقدر سلفا، فالقانون المدني يعتبر الضرر كل الخسائر التي تصيب المؤمن له وكل ما فاتته من كسب². أما تقدير التعويض عن الخسائر في التأمين فيقتضي التمييز بين حالات الضرر و ما أقرته الاتفاقيات الدولية.

أولا: حالات الضرر المقررة وفق قانون التأمين الجزائري

يختلف تقدير الضرر حسب ثلاث حالات فقد يكون ضررا كلياً أو جزئياً أو ناتجا عن حوادث متتابعة، على أنه يقدر بواسطتها التعويض حسب كل حالة.

1/ حالة الضرر الكلي: يمثل خسارة إجمالية لا يمكن جبرها أو إصلاحها فينتج عنها تعويض شامل للخسائر بنسبة 100%، بشرط ألا يتجاوز مبلغ التأمين المتفق عليه في العقد حتى لو كان هذا الأخير أقل من قيمة الشيء المؤمن عليه، أي لا يغطي كل الضرر. أما إذا فاق مبلغ التأمين قيمة الشيء فالتعويض يكون في حدود الضرر ولا يتعداه طبقا للمادة 01/30 من الأمر 95- السالف الذكر³.

¹ - عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء السابع، المرجع السابق، ص 1534.

² - المادة 182 من القانون المدني: "... ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة و ما فاتته من كسب... "

³ - المادة 30 الفقرة الأولى من الأمر 95-07: "يحول تأمين الأموال للمؤمن له في حال وقوع حادث منصوص عليه في العقد، الحق في التعويض حسب شروط عقد التأمين ولا يمكن أن يزيد هذا التعويض على مقدار استبدال المال المؤمن عليه وقت وقوع الحادث".

فتقدير قيمة الضرر الكلي يكون على أساس قيمة الشيء المؤمن عليه عند تحقق الخطر، فإذا كان معداً للبيع أعتد بقيمته في السوق، وإذا كان بضاعة أعتد بثمن شرائها في السوق وقت هلاكها، وإن كان صناعة أعتد بثمن التكلفة وقت الهلاك، أما إذا كان المتاع معداً للاستعمال فإن هذا الشيء تقل قيمته عن الشيء الجديد وتقدر قيمته على أساس تكاليف إعادة الشيء إلى ما كان عليه مع خصم قيمته جديداً وقيمه عند وقوع الخطر وهو مستعمل.

فجوهر تقدير التعويض مرتبط بقيمة الشيء التي تتطلب إثباتها، لأن مبلغ التأمين المتفق عليه في العقد لا يمثل قرينة لإثبات قيمة الشيء المؤمن عليه، بل هو الحد الأقصى لمبلغ التعويض الذي يلتزم المؤمن بدفعه للمؤمن له عند تحقق الخطر المؤمن منه.

فإثبات قيمة الضرر يكون بتعيين كل من المؤمن والمؤمن له خبيراً يدرس الوثائق والأدلة المقدمة من طرفهما، وفي حال اختلافهما في تحديد قيمة الضرر يمكن اختيار خبير ثالث لإنهاء القضية المطروحة. غير أن ما يدلي به من قيمة للضرر الذي تحقق ليس مفروضاً على المؤمن والمؤمن له قبوله إذا لم يقتنعا به، وفي هذه الحالة الأخيرة يبقى لديهما سبيل واحد لتحديد قيمة الضرر وهو اللجوء إلى القضاء حيث يعين القاضي خبيراً أو خبراء آخرين يحددون نهائياً قيمة الضرر، وقد تحدده المحكمة عند اختلاف الخبراء من واقع الدعوى والمستندات المقدمة فيها¹.

أما في حال اتفاق طرفا عقد التأمين على ما توصل إليه الخبير اعتبرت هذه القيمة المتفق عليها قرينة لإثبات القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه²، وهذا ما ينطبق على الأغراض الثمينة حيث يتفق مسبقاً حول مبلغ تأمينها ويحسم أمرها بإجراء الخبرة عليها لأنه في حال تعرضها لضرر يستعصى تحديد قيمتها، لذلك هناك أشياء يحدد مبلغ تأمينها قبل إبرام عقد التأمين وفق طرق تقنية من طرف خبراء مختصين.

2/ حالة الضرر الجزئي: يقصد به تلف الشيء المؤمن عليه نسبياً وليس كلياً فيبقى جزء منه سليماً، غير أن الخسارة فيه تتخذ شكلين، فقد تكون بالمقارنة مع الجزء السليم جسيمة أو يسيرة ما يجعل تقدير الضرر مباشراً أو بخصم ما تبقى من الشيء المؤمن عليه بعد التلف.

¹ - عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء السابع، المرجع السابق، ص. 1598-1605.

² - عبد الرزاق بن خروف، المرجع السابق، ص. 243.

فطبقاً للمبدأ التعويضي يكون المؤمن غير ملزم بدفع تعويض يزيد على قيمة الضرر، كما لا يجوز التخلي عن الجزء المؤمن عليه وقبض قيمته، أو طلب تعويض من المؤمن عن هذا الجزء الذي بقي سليماً من الشيء المؤمن عليه في مقابل التنازل عليه، إلا إذا كان هناك اتفاق من قبل بين المتعاقدين، وهذا ما أكدته المشرع الجزائري في المادة 37 من الأمر 95-07 السالف الذكر بقوله: "لا يسمح بالتخلي عن الأشياء المؤمن عليها إلا باتفاق مخالف، وبحسب التعويض الواجب دفعه إلى المؤمن له بعد خصم قيمة الأشياء التي يمكن استردادها".

إضافة إلى هذا يؤخذ أثناء تقدير التعويض بعين الاعتبار الجهود المبذولة من طرف المؤمن له في تضيق نطاق الخطر وإنقاذ الأشياء السليمة وإيجاد الأشياء المفقودة، وهذا ما نصت عليه المادة 34 من الأمر 95-07: "في حالة وقوع حادث ما، يتحمل المؤمن المصاريف الضرورية والمعقولة التي دفعها المؤمن له قصد التقليل من العواقب ووقاية الأشياء السليمة وإيجاد الأشياء المفقودة"، والمقصود بها كل التكاليف التي صرف المؤمن له ولم يرمي بثقلها على المؤمن فقط، حيث تعتبر الجهود تجعل احتمال تحقق الخطر في نطاق ضيق.

فالمؤمن له ببذله هاته الجهود يستفيد من أمرين، أولهما بقاء الشيء سليماً بإنقاذه والثاني تعويضه عن جهده المبذول في الإنقاذ، الأمر الذي يضع المؤمن له في اعتبار أفضل بإظهار صورة حقيقية للتأمين، وابتعاده عن مفهوم الإتكال والاعتماد فقط على شركة التأمين، فيدفع المؤمن له عن قناعة السلوك الذي يشوه سمعة التأمين ومفهومه لدى العامة الذين يعرفونه عن بعد فقط.

3/ حالة الحوادث المتتابة: يقصد بها تكرار الخطر المؤمن منه عدّة مرات خلال مدة عقد التأمين الواحد حيث تنشأ حوادث متتابة في أوقات مختلفة من مدة العقد المغطى بمبلغ متفق عليه. ورغم تتابع الحوادث فإن مبلغ التأمين لا يتأثر مع الإبقاء على شرط عدم زيادة التعويض في كل حادث عن هذا المبلغ المتفق عليه، حتى ولو كان مجموع التعويضات المدفوع المؤمن عليها تفوق هذا المبلغ.

ثانياً: تقدير التعويض وفق اتفاقيات النقل البري

ستتم دراسة هذا الموضوع من خلال الإطلاع على اتفاقية COTIF-CIM والاتفاقية العربية المتعلقة بتنظيم نقل البضائع على الطرق بين الدول العربية اللتين صادقت عليهما الجزائر، واتفاقية CMR المتعلقة بالنقل البري الدولي رغم عدم مصادقتها عليها لأنها تعالج نقلاً دولياً طريقياً.

1/ حالات استحقاق التعويض:

من المهم معرفة الحالات التي توجب على كلا طرفي العقد دفع التعويض الناشئ عن الضرر المحدث بموجب تأدية التزاميهما في النقل البري الذي يمثله نقل طرفي أو نقل سكي.

أ. التعويض في النقل الطرقي للبضائع:

نصت المادة 15 من الاتفاقية العربية المتعلقة بتنظيم نقل البضائع على الطرق بين الدول العربية على أن تقدير التعويض الناشئ عن الخسارة أو التلف الحادث للبضاعة أو الناتج عن التأخير في تسليمها أو أية أسباب أخرى، يكون على أساس قيمة البضاعة في المكان والوقت المفترض أن يتم تسليمها فيهما للمرسل إليه وفقاً لعقد النقل. وتحدد قيمة البضاعة طبقاً لسعر السلعة في البورصة وإذا لم يكن لها سعر في البورصة فتحدد بناء على سعر السوق الحالي.

وإذا تعذر التحقق من سعر السوق الحالي فتقدر القيمة بالرجوع إلى قيمة بضاعة مماثلة في النوع والقيمة والمنشأ، وإذا لم يكن هناك قيمة بضاعة مماثلة فتحدد قيمة البضاعة بمعرفة خبير تعينه المحكمة على وجه الاستعجال.

أما اتفاقية CMR فقد نصت في المادة 23 الفقرة الأولى والثانية، والمادة 17 منها على أن الناقل مسؤول عن التعويض في حالة فقدان الكامل أو الجزئي للبضاعة، والذي يتم حسابه وفقاً لقيمة البضاعة في مكان وزمان تولي أمر النقل، حيث تحدد قيمة السلع وفقاً لسعر صرف السلعة. وفي حال عدم وجود سعر كهذا يحسب وفقاً لسعر السوق الحالي، أما في حال عدم وجود سعر صرف ولا سعر سوق يحسب وفقاً للقيمة الطبيعية للسلع من الصنف نفسه والنوعية نفسها. أما ما تعلق بالتأخير في تسليم البضاعة فقد اعتبرت المادة 20 مهلة 30 يوماً أو عدم التواصل خلال 60 يوماً بعد تولي الناقل للبضاعة إثباتاً على فقدان البضاعة. كما اعتبرت المادة 21 الناقل مسؤولاً عن تعويض المرسل في حال تسليم بضاعة إلى المرسل إليه دون تحصيل المال المتفق عليه وهذا بمبلغ لا يتجاوز القيمة الواجب تسديدها في حال ملاحظته للمرسل إليه قضائياً.

في سياق متصل يتحمل المرسل حسب المادة 07 كلفة التعويض والفقدان والضرر التي تكبدها الناقل، بسبب عدم دقة المعلومات المدرجة في ائصال الشحن طبقا للمادة 06 بخصوص مايلي: إسم المرسل وعنوانه، الوصف الراجح لطبيعة البضاعة وطريقة التغليف، وإذا كانت السلع الخطرة يتم تحديد وصفها المعروف عامة، وكذا عدد الرزم وعلاماتها الخاصة وأرقامها، وزن البضاعة الاجمالي أو كميتها، التعليمات اللازمة للعمليات الجمركية وغيرها.

وأثناء تنفيذ عملية النقل يتضمن إئصال الشحن بيان بأن المناقلة ممنوعة ويشمل كذلك التكاليف التي بتكدها المرسل، وقيمة المبلغ المقرر استلامه عند تسليم البضاعة والقيمة المصرح بها للبضاعة والمبلغ الذي يشكل أهمية خاصة عند التسليم، وكذا تعليمات المرسل للناقل بشأن ضمان البضاعة والمهلة المتفق عليها لتنفيذ عملية الشحن ولائحة بالوثائق المسلمة للناقل.

أما إذا لم يتضمن إئصال الشحن هاته المعلومات فيكون الناقل مسؤولا عن دفع التعويض بسبب إهماله في التحقق من المعلومات المدرجة في إئصال النقل، عكس المرسل الذي يكون مسؤولا عن معلومات أدرجت في إئصال النقل ولكنها ليست دقيقة، كما انه مسؤول عن جميع الأضرار التي تلحق الغير والتكاليف الناجمة عن عيب التغليف حسب المادة 10 شرط ألا يكون الناقل قد اعرب عن تحفظ حيال الموضوع بعد أن علم بأمر العيب، أو إذا كان العيب ظاهرا فيها عند توليه البضاعة.

ب. التعويض في النقل السككي للبضائع:

أما اتفاقية COTIF-CIM فقد نصت على استحقاق التعويض لكلا طرفي عقد النقل الدولي للبضائع المرسل والسكة الحديدية حسب المادتين 25 الفقرة 03 والمادة 26 في حال الاخلال بالمستندات المتعلقة بالإجراءات الإدارية وانجازها، وتنفيذ الأوامر بالنسبة للسكة الحديدية أو الاخلال في تنفيذها حسب المادة 32 الفقرة 03، والتي ينجر عنها حالة فقدان البضاعة، وفي حال استجابة السكة الحديدية لتعليمات المرسل دون مطالبته بتقديم النسخة الثانية وكانت هذه النسخة قد أحييت إلى المرسل إليه حسب المادة 33 الفقرة 05 المتعلقة بموانع النقل.

في سياق متصل نصت المادة 40 الفقرة الأولى والثالثة على دفع التعويض من طرف السكة الحديدية في حال فقدان الكلي أو الجزئي للبضاعة دون أية تعويضات أخرى، ويكون محسوبا وفقا لسعر البورصة،

وفي حال عدم وجوده وفقاً للسعر الجاري في السوق. وفي حال افتقاد الحالتين السابقتين يؤخذ بالقيمة الاعتيادية للبضائع من ذات الطبيعة والنوعية وفي الزمان والمكان اللذين قبلت فيهما البضاعة للنقل. علاوة على ذلك يجب على السكة الحديدية أن تعيد ثمن النقل والرسوم الجمركية والمبالغ الأخرى المدفوعة بمناسبة نقل البضاعة المفقودة.

ومما لا شك فيه أن المرسل يكون مسؤولاً اتجاه السكة الحديدية بدفع تعويض عن الضرر الذي يصيبها والحاصل نتيجة عواقب انعدام التغليف أو وضعه السيئ أو التحميل السيئ للبضاعة، والذي يتم إثباته بتسجيله على سند النقل أو من خلال إثبات انعدام واختلال التغليف أو التحميل على السكة الحديدية وهذا ما بينته المادتين 19 و 20 من الاتفاقية.

2/ حساب التعويض:

تم اعتماد وحدات حقوق السحب الخاصة كميّار لتحديد المبلغ الإجمالي للتعويض، وهو ما بينته المادة 16 الفقرة الثانية من الاتفاقية العربية المتعلقة بتنظيم نقل البضائع على الطرق بين الدول العربية، والمادة 23 الفقرة السابعة من اتفاقية CMR، والمادة 07 من اتفاقية COTIF-CIM المدرجة في الملحق "ب" من الاتفاقية المتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية.

فهاذه الوحدات تمثل أصلاً احتياطياً دولياً استحدثه صندوق النقد الدولي عام 1969م ليصبح مكملاً للأصول الرسمية الخاصة بالبلدان الأعضاء، الذين تمّ لحدّ الآن توزيع ما يقدر بـ 204.2 مليار وحدة حقوق سحب خاصة عليهم أي ما يساوي 291 مليار دولار أمريكي، منها 182.6 مليار وحدة وزعت عام 2009 عقب الأزمة المالية العالمية.

تتحدّد قيمة حقّ السحب الخاصّ وفقاً لسلة من خمس عملات هي: "الدولار الأمريكي - اليورو - اليوان - الين الياباني - الجنيه الإسترليني"، وقد كانت تعادل 0,888671 غرام من الذهب النقي أي 01 دولار أمريكي، وبعد انهيار نظام بريتون وودز أعيد تعريف حقّ السحب الخاصّ بأنه يعادل سلة من العملات¹.

¹ صندوق النقد الدولي (2019)، حقوق السحب الخاصة، <https://bit.ly/39x9q1f>، تاريخ الزيارة 2020/12/01، الساعة 18:56.

جدول: آخر مراجعة لسلاّات العملات المحدّدة لوحدة السّحب الخاصّة
بعد اعتماد عملة الصّين في عام 2015م.

العملة	الأوزان المحدّدة في مراجعة عام 2015م	العدد الثّابت من وحدات العملة لفترة 05 سنوات بدءاً من 01 أكتوبر 2016م
الدّولار الأمريكي	41,43	0,58252
اليورو	30,93	0,38671
اليوان الصّيني	8,33	1,0174
الين الياباني	8,09	11,900
الجنيه الإسترليني	10,92	0,085946

المصدر: بن منصور محمد أمين، 2021، ص 192¹.

أ. في النقل الطرقي للبضائع:

نصّت المادة 16 من الاتفاقية العربية المتعلقة بتنظيم نقل البضائع على الطرق بين الدول العربية على مقدار التعويض، حيث جعلت متعهد النقل مسؤولاً عن أي تلف أو فقد للبضاعة، فإذا كانت طبيعة وقيمة البضاعة غير محددة من قبل المرسل وغير مدونة في وثيقة النقل، وجب عدم تعدي قيمة التعويض عن هذا التلف أو الفقد ما تنص عليه مواد الاتفاقيات الدولية المطبقة أو القانون المحلي المتعلق بالنقل البري على الطرق في المكان الذي حدث فيه هذا التلف أو الفقد أيهما أكبر، وبما لا يزيد عن 8.33 وحدة من وحدات حقوق السحب الخاص لكل كيلوجرام من الوزن الإجمالي للبضاعة التالفة أو المفقودة².

أما في حال التأخير في تسليم البضاعة في موعدها وكان متعهد النقل مسؤولاً عن ذلك، فقد اشترطت المادة 17 أن حدود مسؤوليته لا يجب أن تزيد عن مرتين ونصف من قيمة أجرة النقل الواجب دفعها عن الأجزاء من البضاعة المتأخرة، بحيث لا تتعدى هذه المسؤولية قيمة أجرة نقل إجمالي البضاعة طبقاً لعقد النقل، وذلك مع عدم الإخلال بالحقوق الأخرى الناجمة كالتلف أو الفقد في حالة وقوعه، وهو نفس المقدار الوارد في المادة 18 بالنسبة لثبوت وقوع أضرار غير مباشرة نتيجة مسؤوليته التي تنشأ عنها تعطل الإنتاج

¹ - بن منصور محمد أمين، "المركز القانوني للطائرة في الاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري"، أطروحة دكتوراه في القانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2022/2021، ص 192.

² - PHILIPPE LE TOURNEAU, Op.cit ; 3225.54 .

أو وصول البضاعة في غير موسمها.

وهو نفس الحكم الوارد في اتفاقية CMR ضمن المادة 23 الفقرة الثالثة والرابعة والخامسة مع احتساب تكاليف الشحن والتعريفات الجمركية والتكاليف المترتبة عن شحن البضاعة بكاملها في حال فقدان الكلي وجزئياً حسب فقدان الجزئي. وفي حال التأخير يلتزم الناقل بدفع تعويض لا يتعدى كلفة النقل. غير أنه استثناء حسب الفقرة السادسة من نفس المادة قد يحدد تعويض أعلى في حال التصريح عن قيمة البضاعة أو عن فائدة خاصة حسب أحكام المادتين 24 و 26 من الاتفاقية¹.

وفي حال التلف نصت المادة 25 بدفع الناقل قيمة تراجع سعر السلع المحسوبة وفقاً للمادة 23 الفقرة الثانية والرابعة، على ألا يتجاوز التعويض الرقم الذي قد تبلغه البضاعة في حال التلف الكلي أو الرقم الذي قد تبلغه البضاعة في حال فقدان جزء متلف من البضاعة.

غير أنه يجوز أن تستبدل قيمة حقوق السحب الخاص بالعملة المحلية تبعاً لقيمتها في تاريخ الحكم أو القرار أو التاريخ المتفق عليه بين الأطراف، وتحسب قيمة العملة المحلية في حقوق السحب الخاص وفقاً لأسلوب التقييم المطبق من قبل صندوق النقد الدولي في التاريخ محل النقاش المتعلق بمعاملاته وصفقاته الخاصة.

أما بالنسبة للدول الغير منظمة لصندوق النقد الدولي فقد بينت الفقرة 08 و 09 من المادة 23 أحكام تطبيق الاتفاقية عليهم بخصوص تقدير التعويض، حيث جعلت الحد الأقصى للمسؤولية المذكورة في الفقرة الثالثة من هذه المادة 23 المطبق على أراضيها هو 25 وحدة نقدية أي ما يوازي 31/10 غرام من الذهب بتسعة آلاف صاف مع تحويل المبلغ المذكور إلى العملة الوطنية وفقاً لقانون الدولة المعنية ويجري حساب الوحدة وتحويلها بطريقة تعبر قدر الإمكان بالعملة المحلية للدولة تمثل قيمة فعلية للمبلغ.

¹ - المادة 24 من اتفاقية CMR: " يمكن المرسل ولقاء دفع مبلغ إضافي يتفق عليه أن يعلن في إيصال الشحن عن قيمة للسلع تتعدى الحد المذكور في الفقرة 3 من المادة 23 وفي هذه الحال يستبدل هذا الحد بالقيمة المعلن عنها ". // المادة 26: " 1- يمكن المرسل ولقاء دفع مبلغ إضافي يتفق عليه ان يحدد في إيصال الشحن مبلغ فائدة خاصة عند التسليم في حال فقدان أو التلف وفي حال تجاوز المهلة المتفق عليها.

2- في حال أعلن عن فائدة خاصة عند التسليم يمكن أن يطالب بما بغض النظر عن التعويضات المحددة في المواد 23 ، و 24 و 25 وحتى قيمة المبلغ الكاملة للفائدة المعلن عنها، وهو تعويض يوازي فقدان أو الضرر الإضافي المثبت. "

ب. في النقل السككي للبضائع:

نصت اتفاقية COTIF-CIM المتعلقة بالنقل السككي في المادة 40 الفقرة الثانية أنه في حال فقدان الكلي أو الجزئي للبضاعة يجب على السكة الحديدية أن تدفع تعويضا لا يتجاوز 17 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام ناقص من الوزن القائم مع التحفظ بالحدود المنصوص عليها في المادة 45 المتعلقة بمنح السكة الحديدية شروطا خاصة للنقل بتعريفات خاصة أو استثنائية تتضمن تخفيضا على ثمن النقل المحسوب بموجب التعريفات العامة حيث يجوز لها تحديد التعويض المتوجب لصاحب الحق في حال فقدان أو التعيب أو تجاوز مهلة التسليم بقدر ما ورد مثل هذا التحديد في التعريفات، وعندما تطبق شروط النقل الخاصة على جزء من المسيرة فقط لا يؤخذ بهذا التحديد إلا إذا وقع الفعل المولد للتعويض على هذا الجزء. علاوة على ذلك أوجبت المادة 04 الفقرة الرابعة إذا أدى حساب التعويض إلى تحويل المبالغ المعبر عنها بعملات أجنبية، أن يجرى هذا التحويل وفقا لسعر العملة في يوم ومكان دفع التعويض.

المطلب الثاني: سقوط الحق في التعويض

يرتبط التأمين بالمسؤولية المنشئة للضرر المؤمن عنه، فمتى أعفي صاحبها من هاته المسؤولية سقط عنه التزام دفع التعويض الذي يكون غالبا مبلغ التأمين الذي دفعه للمؤمن وفق أقساط لجبر الضرر الحاصل خلال فترة النقل.

الفرع الأول: إعفاء أطراف عقد النقل الطرقي من التعويض

أعفت المادة 20 من الاتفاقية العربية المتعلقة بتنظيم نقل البضائع على الطرق بين الدول العربية متعهد النقل من دفع أي تعويض عن التلف أو الخسارة الواقعة للبضاعة يتجاوز ما هو منصوص عليه في المواد 14-15-16-17، إلا في حال اتفاق بينه وبين المرسل على طريقة مختلفة لحساب التعويض.

أعفت المادة 22 الفقرة الثانية من اتفاقية CMR الناقل من دفع تعويض للمرسل عن الأضرار التي تحدثها بضائعه التي تتسم بالخطورة، والتي لم يعلم الناقل بمدى خطورتها والإجراءات الوقائية المتبعة لتفادي حصول ضررها، كما أعفته أيضا المادة 17 الفقرة الثانية والثالثة من المسؤولية في حال فقدان أو الضرر أو التأخير الناجم عن خطأ أو إهمال صاحب الحق على البضاعة أو عيب في البضاعة أو ظروف لم يستطع الناقل تجنبها وإلغاء نتائجها، غير انه لا يعفى من الضرر الذي يكون نتيجة عيب في مركبة نقل تكون مستأجرة من الغير أو احد وكلائه.

وقد نصت المادة 17 الفقرة الرابعة على إعفاء الناقل من المسؤولية الموجبة للتعويض عن فقدان أو التلف في البضاعة الى المخاطر الكامنة في الحالات الآتية ما لم يثبت صاحب الحق العكس¹:

// استعمال مركبات مكشوفة وغير مغطاة في حال انفق على استعمالها ونص على ذلك صراحة في إيصال الشحن.

// نقص أو تلف الغلاف للسلع المعرضة بطبيعتها للنفايات أو للتلف في حال لم تغلف أو لم تغلف جيداً.

// تفريغ البضاعة أو تحميلها أو رصها أو إنزالها من جانب المرسل أو أشخاص يعملون لحساب المرسل أو المرسل إليه.

// بعض السلع المعرضة بسبب طبيعتها إما للفقدان الكلي أو الجزئي أو التلف، خاصة بالكسر أو الصدأ أو التآكل الداخلي والفوري أو الجفاف أو الرشح أو النفاية الطبيعية أو تأثير العث والقوارض.

// عدم كفاية أو ملاءمة علامات الرزم أو أرقامها.

// نقل المواشي الحية.

من ناحية أخرى أجازت المادة 10 الفقرة الثانية على المرسل الذي حصل على تعويض عن فقدان البضاعة نتيجة التأخير أن يطالب خطياً بإعلامه فوراً في حال إيجاد البضاعة خلال سنة تلي حصوله على التعويض، وفي ظرف 30 يوماً من استلامه للإخطار حسب الفقرة الثالثة يمكنه المطالبة بتسليم البضاعة بشرط تسديد التكاليف المستحقة وفق إيصال الشحن ورد التعويض بعد حسم التكاليف، باستثناء التعويض الناتج عن التأخير. غير أنه في حال إيجاد البضائع بعد مرور السنة تصبح من حق الناقل².

1 - المادة 18 الفقرة الأولى والثانية من اتفاقية CMR: " 1- إن إثبات أن الفقدان أو الضرر أو التأخر الناجم عن أحد الأسباب المحددة في المادة 17 الفقرة 2 يقع على عاتق الناقل. 2- عندما يثبت الناقل أن الفقدان أو الضرر نظراً للظروف الواقعة قد تكون ناجمة عن أحد المخاطر الخاصة الواردة في المادة 17 الفقرة 4 أو عن أكثر، تعتبر كذلك إلا أن صاحب الحق بإمكانه أن يثبت أن الفقدان أو الضرر لم يكن في الحقيقة عائداً جزئياً أو كلياً إلى هذه المخاطر...".

2 - "أخذت الاتفاقية العربية المتعلقة بتنظيم نقل البضائع على الطرق بين الدول العربية في المادة 23 بنفس الحكم غير أنها غيرت مهلة العثور على البضاعة بجعلها 06 أشهر من تاريخ دفع العويض، وإذا رغب من دفع التعويض رد بضعته بعد إخطاره من طرف متعهد النقل فوراً وإعلامه بحالة البضاعة ودعوته للحضور أو من يفوضه لمعاينتها في المكان الذي وجدت فيه أو في مكان الوصول، وجب عليه إعادة قيمة التعويض خلال عشرة أيام من تاريخ تسلم الأخطار. وإذا لم يبدى رغبته في استرداد البضاعة خلال مهلة 10 أيام من تسلمه الإخطار بالعثور على البضاعة يسقط حقه في استرداد البضاعة ويجوز لمتعهد النقل التصرف فيها لصالحه. وإذا حضر من دفع له التعويض أو من يمثله إلى مكان تواجد البضاعة ورفض استلامه لها دون إبداء الأسباب بكتاب رسمي إلى متعهد النقل فيحق لمتعهد النقل أيضاً في هذه الحالة التصرف فيها لصالحه. وإذا طلب من دفع له التعويض عن البضاعة استردادها وجب أن يرد التعويض الذي قبضه بعد خصم نفقات المطالبة ومقدار الضرر الذي حدث بسبب التأخير في تسليم البضاعة أو بسبب تلف أي أجزاء منها. وإذا لم يحضر متعهد النقل من دفع له التعويض بالعثور على البضاعة يكون لهذا الأخير الحق في اتخاذ الإجراءات القانونية اللازمة لضمان استرجاع ما لحقه من ضرر من جراء ذلك. وفي حالة قبول من دفع له التعويض في استرداد البضاعة مقابل رد التعويض الذي دفع له، فلمتعهد النقل مطالبة من دفع له التعويض بالتكاليف الإضافية".

الفرع الثاني: إعفاء أطراف عقد النقل السككي من التعويض

حسب المادة 37 من اتفاقية COTIF-CIM يقع على عاتق السكة الحديدية إثبات فيما إذا كان فقدان أو التعيب أو تجاوز مهلة التسليم سببه إحدى الوقائع المنصوص عليها في المادة 36 الفقرة الثانية المتمثلة في:

*/ خطأ من صاحب الحق

*/أمر صادر عنه لم ينجم عن خطأ من السكة الحديدية

*/ عيب خاص بالبضاعة (تلف داخلي ، نقص أثناء النقل... الخ)

*/ ظروف لم يكن بإمكان السكة الحديدية تفاديها ولا تدارك نتائجها.

فإثبات ماسبق يعفي السكة الحديدية من المسؤولية حسب المادة 36 الفقرة الثالثة إذا نجم فقدان أو التعيب عن مخاطر خاصة مرتبطة بواقعة أو أكثر من الوقائع التالية :

*/ النقل الجاري في شاحنة مكشوفة عملاً بالأحكام المطبقة أو الاتفاقيات المبرمة بين المرسل والسكة الحديدية المبينة في سند النقل.

*/ انعدام أو اختلال التغليف في البضائع المعرضة بطبيعتها إلى فقدان أو التعيب عندما لا تكون مغلقة أو تكون مغلقة بشكل رديء.

*/ إجراء عمليات التحميل من قبل المرسل أو التفريغ من قبل المرسل إليه عملاً بالأحكام المطبقة أو الاتفاقيات المبرمة بين المرسل والسكة الحديدية والمبينة في سند النقل أو الاتفاقيات المبرمة بين المرسل إليه والسكة الحديدية.

*/ اختلال في التحميل عندما يقوم المرسل بهذا التحميل عملاً بالأحكام المطبقة أو الاتفاقيات المبرمة بينه وبين السكة الحديدية والمبينة في سند النقل.

*/ إنجاز المرسل أو المرسل إليه أو وكيل أحدهما الإجراءات المطلوبة من قبل الجمارك أو السلطات الإدارية الأخرى.

*/ طبيعة بعض البضائع المعرضة لأسباب تلازم هذه الطبيعة ذاتها إلى فقدان الكلي أو الجزئي أو التعيب ولاسيما الكسر أو الصدأ أو التلف الداخلي والتلقائي أو التجفف أو النقل.

*/ تعيين غير نظامي أو غير صحيح أو ناقص لأشياء محظور نقلها أو مقبولة ضمن شروط أو عدم مراعاة المرسل لإجراءات الحيطة الملحوظة للأشياء المقبولة ضمن شروط.

*/ نقل الحيوانات الحية.

*/ نقل الإرساليات التي يجب أن ترافق عملا بالأحكام المطبقة أو الاتفاقيات المبرمة بين المرسل والسكة الحديدية والمبينة في سند النقل إذا كان الفقدان أو التعيب ناجما عن مخاطرة من شأن المرافقة تلافئها.

كما يجب على صاحب الحق حسب المادة 39 عند قبضه مبلغ التعويض عن البضاعة المفقودة أن يطلب كتابيا إشعاره حالا في حال العثور عليها خلال السنة التي تلي دفع التعويض، وتعطي السكة الحديدية بيانا كتابيا باستلام هذا الطلب. ويجوز لصاحب الحق خلال الثلاثين يوما التي تلي استلام هذا الإشعار أن يطالب باستلام البضاعة في إحدى محطات المسيرة. وفي هذه الحالة الأخيرة يتوجب عليه دفع المصاريف العائدة للنقل منذ المحطة المرسلة وحتى المحطة التي جرى فيها التسليم وإعادة التعويض المقبوض بعد حسم النفقات التي تكون قد أدخلت ضمن هذا التعويض. غير أن صاحب الحق يحتفظ بحقوقه في التعويض عن تجاوز مهلة التسليم المنصوص عليها في المادتين 43 و 46¹.

وفي حال عدم وجود الطلب المنصوص عليه في الفقرة الثانية أو في حال عدم وجود تعليمات صادرة ضمن المهلة المنصوص عليها في الفقرة الثالثة، وكذلك في حال العثور على البضاعة بعد أكثر من عام على دفع التعويض تتصرف السكة الحديدية بالبضاعة وفق قوانين وأنظمة الدولة التي تتبع لها.

من ناحية أخرى أعفت المادة 41 السكة الحديدية من المسؤولية الموجبة لدفع تعويض في حال التلف أثناء الطريق بالنسبة للبضائع التي تتعرض بطبيعتها بصورة عامة إلى التلف بمجرد نقلها، إلا عن جزء

¹ - المادة 43 من اتفاقية COTIF-CIM: "التعويض في حال تجاوز مهلة التسليم:

الفقرة 1 - إذا نجم ضرر ، بما في ذلك التعيب ، عن تجاوز مهلة التسليم ، يجب على السكة الحديدية دفع تعويض لا يجوز أن يتجاوز ثلاثة أضعاف ثمن النقل.

الفقرة 2 - في حال الفقدان الكلي للبضاعة لا يجوز جمع التعويض المنصوص عليه في الفقرة (1) مع التعويض المنصوص عليه في المادة الأربعين.

الفقرة 3 - في حال الفقدان الجزئي للبضاعة لا يجوز أن يتجاوز التعويض المنصوص عليه في الفقرة (1) ثلاثة أضعاف ثمن نقل الجزء غير المفقود من الإرسالية.

الفقرة 4 - في حال تعيب البضاعة غير الناتج عن تجاوز مهلة التسليم يجمع التعويض المنصوص عليه في الفقرة (1) إذا اقتضى الأمر ، مع التعويض المنصوص عليه في المادة الثانية والأربعين.

الفقرة 5 - لا يجوز بأي حال من الأحوال أن يؤدي جمع التعويض المنصوص عليه في الفقرة (1) مع التعويضات الواردة في المادتين الأربعين والثانية والأربعين، إلى دفع تعويض يفوق التعويض الذي قد يترتب في حال الفقدان الكلي للبضاعة.

الفقرة 6 - يجوز للسكة الحديدية أن تلحظ في تعريفات دولية أو اتفاقيات خاصة قواعد أخرى للتعويض غير القواعد المنصوص عليها في الفقرة (1) إذا كانت مهلة التسليم، وفق الفقرة (1) من المادة السابعة والعشرين ، موضوعة على أساس مخططات النقل.

وإذا جرى في هذه الحالة تجاوز مهلة التسليم المنصوص عليها في الفقرة (2) من المادة السابعة والعشرين، يجوز لصاحب الحق المطالبة إما بالتعويض المنصوص عليه في الفقرة (1) أعلاه أو بالتعويض المحدد بالتعريف الدولية أو الاتفاق الخاص المطبق.

//المادة 46 من اتفاقية COTIF-CIM: التعويض في حال التصريح بالقيمة عند التسليم: في حال التصريح بالقيمة عند التسليم، يجوز للمطالبة، علاوة على التعويضات المنصوص عليها في المواد الأربعين والثانية والأربعين والثالثة والأربعين والخامسة والأربعين، بالتعويض عن الضرر الإضافي المثبت وذلك في حدود المبلغ المصرح به".

من هذا التلف الذي يتجاوز مهما كانت المسيرة المقطوعة الحدود المسموح بها كآتي:

* / 02% من الوزن بالنسبة للبضائع السائلة أو المسلمة للنقل في حالة رطوبة وكذلك بالنسبة للبضائع التالية: خشب سوس صوف خشب الصباغ المبشور أو المطحون ضار أو طازج فطر طازج صمغ المصطكاء الطازج، فحوم وفحم الكوك عظام كاملة أو مطحونة، قرون وأظلاف جلود، هلب أسماك مجففة، جلود جذورن نفايات الجلود صابون وزيت جامدة، قشور ملح، أوراق تبغ طازجة، فراء تبغ مفروم، فواكه طازجة مجففة أو مطبوخة، أوتار حيوانات، شحوم تراب عضوي، حشيشة الدينار.

* / 01% من الوزن بالنسبة لكافة البضائع الجافة الأخرى.

كما نصّت المادة 48 المتعلقة بالمسؤولية في النقل الحديدي البحري عن إعفاء الناقل من المسؤولية الموجبة للتعويض في حال إثباته أن فقدان أو التعيب أو تجاوز مهلة التسليم قد وقع على المسيرة البحرية منذ تحميل البضاعة على السفينة وحتى تفريغها منها، و التي تكون بالأسباب التالية :

* / إعمال أو إهمال أو تقصير القبطان أو البحار أو المرشد أو مستخدمي الناقل في الملاحة أو في إدارة السفينة.

* / عدم صلاحية السفينة للملاحة شريطة أن يثبت الناقل بأن عدم الصلاحية هذه للملاحة غير راجع إلى تقصير في بذل العناية المعقولة من قبله لجعل السفينة صالحة للملاحة أو لتأمين المعدات والتجهيزات والتموينات اللازمة لها أو لإعداد وجعل كافة أجزاء السفينة التي تحمل البضاعة عليها صالحة لاستقبال البضاعة ونقلها والمحافظة عليها.

* / الحريق شريطة أن يثبت الناقل بأنه لم يحدث بفعله أو خطئه أو بفعل أو خطأ القبطان أو البحار أو المرشد أو مستخدميه.

* / مخاطر أو أخطار أو حوادث البحر والمياه الملاحية الأخرى، وإنقاذ أو محاولة إنقاذ حياة أو أموال من البحر.

* / تحميل البضاعة على سطح السفينة شريطة أن تكون قد حملت على السطح بموافقة المرسل المسجلة على سند النقل وأن لا تكون محملة على شاحنة.

ومما لا شك فيه أن هاته الإعفاءات لاتلغي أو تخفف الالتزامات العامة للناقل ولاسيما التزامه ببذل عناية معقولة لجعل السفينة في حالة صالحة للملاحة أو لتأمين المعدات والتجهيزات والتموينات اللازمة

لها أو لإعداد أو جعل كافة أجزاء السفينة التي تحمل البضاعة عليها صالحة لاستقبال البضاعة ونقلها والمحافظة عليها. وإذا تذرع الناقل بأسباب الإعفاء سالفه الذكر فإنه يبقى مع ذلك مسؤولاً إذا أثبت صاحب الحق بأن الفقدان أو التعيب أو تجاوز مهلة التسليم صادر عن خطأ الناقل أو القبطان أو البحار أو المرشد أو مستخدميه وهو خطأ يختلف عن الخطأ المنصوص عليه في الحرف أ من المادة 48.

في سياق متصل أعتت المادة 49 السكّة الحديدية من المسؤولية التي تقع عليها بمقتضى القواعد الموحدة في حال نجم ضرر عن حادث نووي وكان مستثمر منشأة نووية أو شخص آخر حل محله، مسؤولاً عن هذا الضرر تطبيقاً لقوانين وأنظمة الدولة الخاصة بالمسؤولية في ميدان الطاقة النووية.

المبحث الثاني: القواعد الإجرائية في عقد تأمين مسؤولية الناقل البري الدولي للبضائع

يستطيع الناقل البري الدولي للبضائع من خلال إبرامه لعقد التأمين على مسؤوليته، أن يؤمن على كافة الأضرار التي تلحقه من جراء مطالبة الغير له بالتعويض، فتحل شركة التأمين محله وتدفع كل التعويضات المستحقة لمرسل البضائع أو المرسل إليه المضرور الذي كان قد تعاقد مع الناقل بموجب عقد النقل البري الدولي للبضائع.

ولكن نظرا للصفة الاحتمالية لعقد التأمين فهو لا ينتج آثاره إلا بعد تحقق الخطر المؤمن عليه، لذلك لا يستفيد المؤمن له من حقه في التعويض، أي لا تبرأ ذمته المالية إلا بعد تحقق الخطر المؤدي لهلاك البضائع أو تلفها أي إذا طالب المضرور بحقه في التعويض.

فإذا ما تحقق الخطر المؤمن عليه ما على المضرور إلا أن يرجع على الناقل برفع دعوى على إخلال هذا الأخير بالتزامه، الأمر الذي نتج عنه تضرر البضائع سواء بهلاكها الكلي أو الجزئي أو تلفها. غير أنه بموجب عقد التأمين خول له القانون الرجوع مباشرة على شركة التأمين بالدعوى المباشرة. (مطلب أول)

وبالنسبة لإجراءات المطالبة بحقه في التعويض خول له القانون عدّة طرق منها المطالبة الودية أو المطالبة القضائية أو بفضّ النزاع عن طريق التحكيم، علما أن هذه المسألة لا تثير أيّ مشكلة بالنسبة لعقد التأمين عندما يكون وطنيا، ولكن المشكلة تثور عندما يكون عقد التأمين دوليا خاصة مع تطور وسائل الاتصال، أين أصبح لا ينحصر نطاقه في حدود الدولة الواحدة بل قد يمتد إلى خارج نطاق الدولة عندما يتصف أحد عناصره بالصفة الأجنبية، حيث يتصل العقد بأكثر من نظام قانوني وبالتالي يثير مشكلة تنازع دولي بين القوانين أو يمتد تنفيذه إلى خارج إقليم الدولة. (مطلب ثاني)

المطلب الأول: الدعوى المباشرة

ينشأ عقد التأمين علاقة قانونية بين المؤمن والمؤمن له، بحيث يترتب التزامات في ذمة المؤمن وأخرى في ذمة المؤمن له، ونظرا لأن المضرور هو شخص أجنبي عن العقد، إلا أن القانون والفقهاء قد منحاها حق رفع دعوى مباشرة على المؤمن باستيفاء حقه في التعويض إذا ما تضرر بفعل المؤمن له.

فالمشرع الجزائري لم يتعرض إلى تعريف هذه الدعوى وإنما اقتصر على معالجتها في بعض الحالات التي نظمها بنصوص خاصة، لكن الفقهاء حاول تعريفها كالاتي: "دعوى لا تقرر بالإتفاق وإنما بنص تشريعي خاص على أساس أن الدعوى المباشرة تعتبر استثناءا وارد على مبدأ نسبية أثر العقد، وهو استثناء لا يقرر إلا بنص"¹، وهناك من عرفها أيضا على أنها: "دعوى يرفعها الدائن الذي هو على ذمة مدين مدينه باسمه الشخصي وعلى حسابه الخاص"².

لذلك سندرس أساسها القانوني والفقهي والشروط التي ينبغي أن تتوفر حتى يستطيع المضرور ممارسة دعوى الحلول (فرع أول)، كما سنتعرض إلى آثار هذه الدعوى (فرع ثاني).

الفرع الأول: أساس وشروط الدعوى المباشرة

الأصل أنه لا توجد علاقة بين المؤمن والمضرور تسمح للأخير أن يرجع على الأول، خاصة وأن المضرور ليس طرفا في عقد التأمين الذي تم بين المؤمن والمؤمن له، والمؤمن لم يشترك مع المؤمن له في العمل المرتب لمسؤوليته قبل المضرور حتى يمكن لهذا الأخير الرجوع عليه بمقتضى عليه بمقتضى قواعد المسؤولية³. وترتبا على ذلك فالأصل أن المضرور لا يستطيع الرجوع على المؤمن إلا بطريق الدعوى الغير مباشرة، مستعملا في ذلك حق مدينه المؤمن له قبل المؤمن. ولذلك فهو في رجوعه على المؤمن يتعرض لمزاحمة دائني المؤمن له بحيث لا ينال سوى ما نتيجته له قسمة الغرماء من قيمة التأمين⁴.

ولا شك أن هذا التحليل المنطقي يؤدي إلى نتيجة غير عادلة، فحق المؤمن له قبل المؤمن لم يثبت في ذمة المؤمن إلا بثمن دفعه المضرور وحده هو الضرر الذي أصابه، الأمر الذي يوحي بعدم المساواة بينه وبين سائر الدائنين في التنفيذ على هذا الحق. بينما تقتضي العدالة تقديم المضرور في الرجوع على

¹ - خليل أحمد حسين قداد، الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري أحكام الالتزام، الجزء السابع، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ص 63.

² - بلحاج العربي، النظرية العامة في القانون المدني الجزائري، الطبعة الرابعة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005، ص 234.

³ - Picard et Bisson, Op .cit; p562 .

⁴ - محمد علي عرفة، المرجع السابق، ص 57.

المؤمن بحق المؤمن له على سائر دائني هذا الأخير، ومن ثم تقتضي تخويل المضرور دعوى مباشرة أو حقا مباشرا قبل المؤمن¹.

أولاً: أساس الدعوى المباشرة

قررت أغلب التشريعات إعطاء الغير المضرور حقا مباشرا قبل المؤمن، وبذلك اكتسب حقا مباشرا على مبلغ التأمين الذي التزم به المؤمن يتقاضاه مباشرة منه، دون أن يمر بذمة المؤمن له.² ونجد المشرع الجزائري قد نص على هذا الحق في المادة 59 من الأمر المتعلق بالتأمينات بقولها: "لا ينتفع بالمبلغ الواجب على المؤمن أو بجزء منه، إلا الغير المتضرر أو ذوي حقوقه ما دام هذا الغير لم يستوف حقه في حدود المبلغ المذكور من النتائج المالية المترتبة عن الفعل الضار الذي يسبب مسؤولية المؤمن له"³.

بهذا النص أشار المشرع الجزائري مباشرة لحق المضرور بالدعوى المباشرة حماية له من مزاحمة الدائنين له على غرار التشريع الفرنسي⁴، كما عرفت سنة 1926 اعتراف محكمة النقض الفرنسية بحق المضرور في رفع دعوى مباشرة على شركة التأمين مما جعله يحتل مكان إلى جانب المؤمن له⁵.

إلا أن المشرع المصري لم يضع نصا عاما يقرر حقا للمضرور في الرجوع إلى المؤمن، بالدعوى المباشرة لاقتضاء حقه في التعويض، ومع ذلك فقد قرر هذا الأخير في نصوص متفرقة هذا الحق⁶. كما كان هناك اختلاف فقهي كبير حول أساس هذه الدعوى المباشرة منها:

1- نظرية الإشتراط لمصلحة الغير:

يستطيع المضرور الرجوع على المؤمن بالدعوى المباشرة من خلال الإشتراط لمصلحة الغير، حيث يرى هذا الاتجاه أن المؤمن له عند تعاقد مع المؤمن قد اشترط عليه أن يدفع مبلغ التعويض للمضرور عند تحقق الخطر المؤمن منه، وهذا الإشتراط ليس منصوصا عليه في عقد التأمين لأنه اشتراط ضمني

1- مصطفى محمد الجمال، المرجع السابق، ص 489.

2- موسى جميل النعيمات، المرجع السابق، ص 314.

3- المادة 59 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات: "لا ينتفع بالمبلغ الواجب على المؤمن أو بجزء منه، إلا الغير المتضرر أو ذوي حقوقه مادام هذا الغير لم يستوف حقه في حدود المبلغ المذكور من النتائج المالية المترتبة عن الفعل الضار الذي سبب مسؤولية المؤمن".

4- Picard.M et Bisson. A, Op.cit ; p562 .

5- Genevière Viney -Partice Jourdain, Traité de droit civile(sous direct .J.Ghestin)...Précité, p637.

6- موسى جميل النعيمات، نفس المرجع، ص 317.

اشتمل عليه عقد التأمين إلزاماً¹.

وقد انتقدت هذه النظرية لأنه لا مجال لافتراض اشتراط المؤمن له التأمين لصالح المضرور، نظراً لأن عقد التأمين لم يجعل هذا الأخير المستفيد من التعويض، فهدف المؤمن له من التعاقد هو إبراء لذمته المالية ودرأ المسؤولية عنه²، أي أن المؤمن له يبرم عقد التأمين أولاً وقبل كل شيء لصالح نفسه لا لصالح الغير المضرور³.

2- نظرية الإنابة في الوفاء:

يرى أصحاب هذه النظرية أن المدين المؤمن له (المنيب) يستطيع أن يطلب من الدائن المضرور (المناب لديه) أن يرتضي شخصاً ثالثاً هو المؤمن (مناباً) قبل أن يلتزم بوفاء الدين مكانه وقبل الدائن هذا الشخص الثالث كمدين⁴، ولا بد حتى يكون هناك إنابة في الوفاء أن يكون المناب لديه دائناً للمنيب عند الإنابة، فإن لم يكن هناك ثمة التزام فلا يعتبر التصرف القانوني إنابة في الوفاء⁵.

3- نظرية الحجز لدى الغير:

حسب هذا الرأي إن حق المضرور في الدعوى المباشرة قبل المؤمن يستند إلى فكرة الالتزام المفروض على عاتق المؤمن الذي يلتزم بموجبه بأن يدفع مبلغ التعويض للمؤمن له مادام المضرور لم يعرض عن الضرر الذي أصابه⁶، بمعنى أن حق المضرور قبل المؤمن يستند في أساسه إلى فكرة الحبس المترتب في ذمة مدين المدين لصالح الغير المضرور بحيث يبدو كما لو أن دائناً قد أوقع حجزاً على مال مدينه لدى الغير، فالمدين هنا هو المؤمن له والدائن هو المضرور والغير هو المؤمن.

تعرضت النظرية للنقد لأن المؤمن عندما يمتنع عن دفع مبلغ التعويض للمؤمن له لا يكون ذلك بقصد حبسه، أو احتجازه وإنما يكون الغرض من ذلك هو تعويض المضرور الذي لم يعرضه المؤمن له⁷.

1- عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 1672.

2- عبد الناصر توفيق العطار، أحكام التأمين في القانون المدني والشريعة الإسلامية، مطبعة السعادة، القاهرة، 1974، ص 196.

3- نزيه محمد الصادق المهدي، المرجع السابق، ص 63.

4- بهرام محمد عطا الله، "حق المضرور في دعواه المباشرة قبل المؤمن في التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات"، رسالة دكتوراه من جامعة باريس، 1967، ص 71.

5- موسى جميل النعيمات، المرجع السابق، ص 314.

6- عبد الرحمن فايز أحمد، المرجع السابق، ص 247.

7- عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 1673.

4- نظرية الباعث العيني:

يتجه أصحاب هذا الرأي أن التأمين من المسؤولية يقوم على باعث عيني أي مصلحة مادية وليست شخصية وهي مصلحة المضرور في تعويض ما لحقه من أضرار. وقد تعرضت كذلك للنقد لأنها ترد الحق في الدعوى المباشرة إلى وجود التزام على عاتق المؤمن يقوم على إرادة منفردة، بينما هذا غير صحيح لأن هذا الحق سابق في وجوده على الالتزام¹.

5- نظرية الامتياز:

اعتق جانب من الفقه مذهب (لابيه LABEE) بحيث يثبت حق امتياز للدائن على حق مدينه في ذمة المدين إذا كان هذا الحق قد ثبت للمدين مقابل غنم جناه المدين، كما في الايجار من الباطن ورجوع المؤجر مباشرة على المستأجر من الباطن، أو في مقابل عزم تحمله الدائن بفعل المدين كما في التأمين من المسؤولية ورجوع المضرور مباشرة على المؤمن. غير أن الإجماع قام على أن نظرية (لابيه LABEE) لا تصلح إلا من أجل توجيه المشرع في أن يستند إليها عند وضعه للتشريع المتعلق بهاته المسؤولية².

6- نظرية العدالة:

يرى أصحاب هذه النظرية بضرورة منح المضرور حقا مباشرا في ذمة المؤمن على أساس أن العدل يقضي ذلك، فالقانون بحسب الأصل ينحدر في وجوده ونشأته إلى أول قاعدة غير مكتوبة بين الناس تمثل روح القانون وهي العدالة، والتي من خلالها تتحقق أهداف القانون وتؤدي إلى إيجاد التوازن بين الذمم³.

فالمؤمن له حسب هذا الاتجاه لا يستحق مبلغ التعويض إلا بسبب ما أصاب الغير المضرور من ضرر، لذا كان من العدل أن يستوفي ما يستحق من تعويض في حدود مبلغ التأمين دون مزاحمة له من دائني المؤمن له، فلا يجوز أن يضار المضرور من فعل المؤمن له المسؤول، ثم إن القواعد العامة تحول بينه وبين الوصول مباشرة إلى تعويض ساهم في تكوينه أو إحداثه⁴.

هذه النظرية منتقدة فليس من العدل دائما أن يستوفي المضرور حقه في التعويض لما للمؤمن له

1- سعد واصف، المرجع السابق، ص 253.

2- العريايوي نبيل صالح، المرجع السابق، ص 424-425.

3- لؤي ماجد الديب أبو الهيجاء، المرجع السابق، ص 159.

4- محمد المنجي، دعوى تعويض حوادث السيارات- الدعوى المدنية المباشرة للمضرور ضد شركة التأمين، الطبعة الأولى، منشأة المعارف، مصر، 1992، ص 281.

في ذمة المؤمن، بل إن العدالة تقتضي بأن المؤمن له هو وحده له الحق في الحصول على مبلغ التعويض الذي ضمن به آثار المسؤولية المؤمن منها، ذلك أن استحقاق المؤمن له لمبلغ التعويض لم يكن بسبب الضرر الذي أصاب المضرور، وإنما كان أصلاً بسبب عقد التأمين وما ترتب على ذلك من أقساط دفعها المؤمن له للمؤمن ثم تحقق مسؤولية المؤمن له عن الضرر الذي أصاب المضرور، فمبلغ التأمين ليس ثمناً للضرر الذي أصاب المضرور وإنما هو ثمن الأقساط التي دفعها المؤمن له، وغطاء لمسؤوليته المؤمن عليها¹. وخالصة القول أن للمضرور الحق في مواجهة المؤمن عن طريق الدعوى المباشرة، وهذا الحق يستند إلى نص قانوني.

ثانياً: شروط الدعوى المباشرة

يشترط لممارسة الدعوى المباشرة توافر مجموعة من الشروط وهي كالاتي:

1- وجود مدّعٍ من خارج العلاقة التعاقدية في تأمين مسؤولية الناقل:

غالباً ما يكون المدعي هو المرسل أو المرسل إليه أو الوكيل بالعمولة أي الوكيل عن المرسل المتضرر من جراء عملية النقل الذي كان قد تعاقد مع الناقل المؤمن له لغرض نقل بضائع من بلد ما إلى بلد آخر، وكانت من أهم التزامات الناقل هي إيصال البضائع بحالة كاملة وسليمة، ولكن قد يتقاعص هذا الأخير عن أداء التزامه ما يقيم مسؤوليته المؤمن عليها، الأمر الذي يؤدي إلى مطالبة المضرور بالتعويض نتيجة ما لحقه من ضرر من جراً خطأ وإهمال الناقل².

2- تحقق مسؤولية المؤمن له عن ضرر أصاب المدعي المضرور بسبب المسؤولية المؤمن منها:

يقوم المتضرر بالمطالبة بالتعويض ورفع دعوى المباشرة من أجل استيفاء حقه عن طريق إثبات الضرر الواقع بخطأ الناقل وإهماله أو أحد مساعديه، وإلاّ تعدّر عليه ذلك خاصة إذا أثبت الناقل (المؤمن له) أنّ الضرر الذي أصاب البضائع المنقولة لم يكن بسببه أو بسبب أحد من تابعيه.

وقد حددت لنا اتفاقية جنيف الخاصة بالنقل البري الدولي CMR لسنة 1956 حالات الإعفاء من

¹ -عبد الناصر توفيق العطار، المرجع السابق، ص 196.

² -موسى جميل النعيمات، المرجع السابق، ص 326.

المسؤولية في المادة 17¹، وهو ما تبناه المشرع الفرنسي في عقد التأمين من مسؤولية الناقل البري الدولي للبضائع²، وكذلك نصّت اتفاقية كوتيف سيم COTIF-CIM الخاصة بالنقل البري السككي³ في المادة 36.

بالتالي إذا ما استطاع الناقل دفع مسؤوليته بإثبات أن سبب الضرر لا يعزى له أو لأحد من تابعيه، خاصة إذا كان قد دون تحفظات يحدد فيها حالة البضائع عند استلامها من المضرور، كأن يدون مثلا عيوب في حزم البضائع أو سوء التغليف أو غير ذلك مما تثبت خطأ المضرور نفسه، وعندئذ لا يستطيع المضرور رفع دعوى المسؤولية على المؤمن، لأن المسؤولية التي كان قد أمن عليها الناقل لم تتحقق فلا يمكن مساءلته عن خطأ لم يرتكبه.

3- ألا يكون هذا المضرور قد حصل على تعويض عما أصابه من ضرر:

يشترط لقبول الدعوى المباشرة ألا يكون الغير المضرور قد سبق له الحصول على تعويض كامل عما لحقه من ضرر، وفي الحالة العكسية يتمتع عليه الرجوع بالدعوى المباشرة إلى المؤمن بحيث يعود الأمر إلى الأصل فيه، بمعنى أن يكون للمؤمن له وحده الحق في الرجوع إلى المؤمن ومطالبته بالتعويض عما غرمه في سبيل تعويض الغير المضرور، أما إذا لم يعوض الغير المضرور نهائيا عما لحقه من ضرر أو

¹ المادة 17 من اتفاقية جنيف للنقل الدولي عبر الطرق لسنة 1956: " 1- ان الناقل مسؤول عن الفقدان الكلي أو الجزئي للسلع وعن الضرر الذي يطرأ بين تاريخ تولي البضاعة وتاريخ تسليمها وكذلك عن التأخر في التسليم.

2- الا ان الناقل يعفى من المسؤولية في حال كان سبب الفقدان أو الضرر أو التأخير عائدا الى خطأ أو إهمال من جانب صاحب الحق، أو امر من هذا الأخير ليس ناجما عن خطأ أو إهمال ارتكبه الناقل أو عيب في البضاعة، أو ظروف لم يستطع الناقل تجنبها ولم يستطع إلغاء نتائجها.

3- لا ترفع مسؤولية الناقل بفعل عيوب في المركبة التي استخدمها بهدف تنفيذ عملة النقل أو لأي سبب عائدا الى خطأ أو إهمال ارتكبه الشخص الذي استأجر منه المركبة أو وكلاء لهذا الأخير.

4- نظرا للمادة 18 الفقرات 2 الى 5 ترفع مسؤولية الناقل عندما يعود الفقدان أو التلف في البضاعة الى المخاطر الكامنة في إحدى الحالات التالية أو في كثير منها.

(أ) استعمال مركبات مكشوفة وغير مغطاة في حال انفق على استعمالها ونصلي ذلك صراحة في إيصال الشحن.

(ب) نقص أو تلف الغلاف للسلع المعرضة بطبيعتها للنفابات أو للتلف في حال لم تغلف أو لم تغلف جيدا.

(ج) تفريغ البضاعة أو تحميلها أو رصها أو انزالها من جانب المرسل أو أشخاص يعملون لحساب المرسل أو المرسل اليه.

(د) طبيعة بعض السلع المعرضة بسبب هذه الطبيعة بالذات إما للفقدان الكلي أو الجزئي أو للتلف خاصة بالكسر أو الصدأ أو التآكل الداخلي والفوري أو الجفاف أو الرشح

أو النفاية الطبيعية أو تأثير العث والقوارض

(ح) عدم كفاية أو عدم ملائمة علامات الرزم أو ارقامها

(ز) نقل المواشي الحية.

5- في حال لم يكن الناقل خاضعا لأي مسؤولية بشأن العوامل التي أدت الى الضرر وذلك وفقا لأحكام هذه المادة، فهو مسؤول فقط بقدر مساهمة هذه العوامل التي هو مسؤول عنها وفقا لهذه المادة في الضرر".

² - Olivier Esneu, Op.cit; p188.

³ -اتفاقية برن cim الخاصة الخاصة بالنقل الدولي عبر السكك الحديدية لسنة 1890 والمعدلة بالبروتوكول الصادر سنة 1999.

عوض بشكل جزئي عنه فإنه من حقّه الرجوع إلى المؤمن بالدعوى المباشرة¹.

الفرع الثاني: آثار الدعوى المباشرة

يعد حق المضرور قبل المؤمن حقاً تابعا لحق المؤمن له، لذلك فالمضرور يستفيد من ضمانات هذا الأخير، كما يحتج عليه بما قد يكون للمؤمن من دفع قبل المؤمن له كالدفع بالبطلان أو الفسخ أو الوقف أو غيرها من الدفع التي تنشأ عن شروط الوثيقة المختلفة.

غير أن القضاء الفرنسي في سعيه لتوفير حماية فعالة للمضرور، قد جرى على عدم الاحتجاج عليه بالدفع التي تنشأ للمؤمن قبل المؤمن له بعد نشوء حق المضرور، كالدفع بسقوط حق المؤمن له بسبب عدم الإخطار عن وقوع الحادث الذي سبب الضرر، أو بسبب تدخله لتوجيه دعوى المسؤولية خلافا لشروط الوثيقة أو بسبب عدم تقديم المستندات².

فالحق المباشر للمتضرر وارتباطه بميزة التجرد من الدفع ورغم اختلاف التشريعات في الأخذ بها، إلا أن وجودها في إطار التأمين الإلزامي من المسؤولية كان له أثره الواضح، بحيث لم تعد كثير من الدفع تنتج أثرها على نحو منح الغير المضرور ضمانات كافية تسهل عليه الحصول على حقه في التعويض الملائم الذي يجبر ضرره، وبالتالي منح المضرور دعوى مباشرة في مواجهة المؤمن رغم عدم وجود علاقة تجمعها معا تسمح بمثل هذه الميزة فضلا عن منحه ميزة التجرد من هذه الدفع، وذلك بالنسبة لكافة الدفع التي يمكن للمؤمن التمسك بها في مواجهة المؤمن له، وهو ما أدى إلى تغير كبير في القواعد العامة³.

إذا تمكن المضرور من إثبات نسبة الخطأ إلى المؤمن له، وأثبت كذلك مسؤولية المؤمن عن تعويض الضرر الذي ينجم عن خطأ المؤمن له بموجب عقد التأمين، فإن دعواه المباشرة ضد المؤمن تكون نتيجتها لصالحه فيحصل بذلك على التعويض من المؤمن في حدود مقدار التأمين، وهذا الحق الذي يحصل عليه المضرور هو حق مباشر لا يزاحمه فيه دائنوا المؤمن له، وهذه إحدى مزايا الدعوى المباشرة التي قررها القانون لصالح المضرور ضد المؤمن وهي من أهم المزايا، حيث أن مركز المضرور قبل شركة التأمين

1- موسى جميل النعيمات، المرجع السابق، ص 331.

2- مصطفى محمد الجمال، المرجع السابق، ص 495.

3- موسى جميل النعيمات، نفس المرجع، ص 368.

أقوى من مركز فاعل الضرر المؤمن له¹. وعلى رأي الأستاذة Viney أصبح حق المضرور حيال المؤمن أقوى من حق المؤمن له قبل المؤمن².

فالغاية من هذا التأمين هو جبر المضرور، حيث يعتبر ضمان لكافة المخاطر التي قد تهدده أثناء النقل، فهو يضمن حقه عن الضرر الذي نتج عن خطأ الناقل، إذ يحصل على التعويض المناسب لحجم الضرر، حتى ولو استبعدت شركة التأمين هذا الخطر من نطاق تغطيتها نتيجة إخلال المؤمن له بأحد التزاماته اتجاهها، وما عليها إلا الرجوع على المؤمن له واسترجاع ما دفعته من تعويض.

المطلب الثاني: طرق المطالبة بالتعويض والتقادم

يتميز عقد التأمين من المسؤولية بمجموعة من الخصائص تجعله يختلف عن سائر العقود الأخرى، فهو عقد إذعان باعتبار المؤمن الطرف القوي في العقد الذي يملئ شروطه على المؤمن له، ذلك أن هذا الأخير ليس له الحرية في مناقشة بنود العقد أو تعديلها، كذلك الطبيعة الخاصة للمخاطر الناجمة عن وقوع الكوارث المغطاة بالعمليات التأمينية، فهذه المسائل من شأنها أن تثير الخلافات والنزاعات ما بين الأطراف أي المؤمن والمؤمن له والمضرور صاحب الحق، لذلك هناك عدة طرق وسبل لحل هاته النزاعات وذلك سواء بالطرق الودية أو القضائية أو بالتحكيم (فرع أول)، ويكمن الإشكال كذلك في المدة الزمنية المحددة لممارسة دعاوى التأمين أي التقادم (فرع ثاني).

الفرع الأول: طرق المطالبة بالتعويض

تثير عقود التأمين من مسؤولية الناقل البري الدولي للبضائع عادة عدة إشكالات سواء حول تنفيذها أو تفسيرها، ويسعى الأطراف لتسوية ذلك بمختلف الطرق. فالخطر المؤمن منه في التأمين من المسؤولية هو مطالبة المضرور للمؤمن له بالتعويض بعد تحقق الخطر المؤمن منه كمرحلة أولى في رجوع المؤمن له على المؤمن بالضمان، ولا يلزم أن تكون المطالبة قضائية بدعوى ترفع أمام القضاء بل يكفي أن تكون مطالبة ودية خارج القضاء³، فتسوى هاته المنازعات عادة بالتراضي، وأحيانا يلجأ الأطراف إلى التقاضي أو التحكيم متى كان هناك شرط في وثيقة التأمين يقضي بذلك.

¹ - عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص280.

² - Genevière Viney, Traité de droit civile-introduction à la responsabilité, 2^{ème} éd, L. G.D.J, 1995, p39.

³ - سليمان مرقص، المسؤولية المدنية، الأحكام العامة، معهد البحوث والدراسات العربية، 1971، ص553.

أولاً: المطالبة الودية

غالبا ما تلجأ شركات التأمين إلى فض النزاعات والخلافات وتسويتها بالطرق الودية مما يجعلها أحيانا تتنازل عن جزء من حقوقها لكسب ثقة المتعاملين معها والحفاظ على علاقاتها معهم، إلا أن طبيعة الهدف التي تسعى إلى تحقيقه شركات التأمين والمتمثل في جمع رؤوس الأموال من خلال التغطيات التأمينية للمخاطر المختلفة والمحافظة على مركزها المالي، يصطدم مع تعويضات كبرى للأضرار الكارثية مما يجعل التسوية الودية في مثل هذه الحالات فاشلة¹.

هذه المسألة لا ينطبق إلا على المنازعات البسيطة، إذ تقدم شركات التأمين لمستأمنها الذين أصابهم الضرر مبلغا من المال يساوي مقدار الخسارة ينتهي بتوقيع الطرفين على إيصال المخالصة، أما في المنازعات الأخرى فيلتجئ الأطراف إلى الاستعانة في تقدير الضرر وأسباب تحققه بالخبراء كل حسب اختصاصه، إذ أن طبيعة الخطر المؤمن منه يستوجب رجلا مؤهلا ومعتمدا لمعاينة² الأضرار التي سببت الخسارة للمضروور المتعاقد مع المؤمن له³.

وفي هذا الإطار فقد وضع المشرع الجزائري جملة من المعايير والشروط للأشخاص المؤهلين لممارسة هذه المهنة، حيث نظم الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمين القواعد العامة لتسيير مهنة الخبراء في المادة 269 و 270 و 271 و 272⁴. واشترط المشرع من أجل ممارسة هذه المهنة أن تتوفر في الخبراء الخبرة

¹ - حميدة جميلة، المرجع السابق، ص 124.

² - "تعريف المعاينة: يقال أن المعائن هو عين وأذن شركة التأمين، وهي تعرف بأنها العملية الميدانية الفنية التي تستهدف التحقق من وقوع الخسارة ومدى تغطيتها من الناحية التأمينية، وتقوم بمحصر وتقدير هذه الخسارة بشكل دقيق. ومما لاشك فيه أن سرعة إجراء المعاينة يساعد في حصر الخسائر والتلفيات بشكل سريع بمعنى عدم تفاقمه، فعلى سبيل المثال فإن الأغلفة الممزقة يمكن أن يمنع استمرار التسرب إما من خلال إعادة حياكة هذه الأغلفة، أو إعادة تعبئة البضائع في أغلفة أخرى، وبصفة عامة يجب الاعتماد على معائنين محترفين للإستفادة من عملية المعاينة بأقصى شكل ممكن. ولا بد للمعائن من التحلي بالصفات التالية:

-الخبرة الواسعة بنوعية البضائع المختلفة وكيفية التعامل معها بما يكفل سلامتها والمحافظة عليها وعدم تفاقم الخسارة.

-وجود ثقافة تأمينية ووعي بحدود ونطاق التغطية التأمينية وفقا لشروط الوثائق ومفاهيم التحمل والاستثناءات بالوثيقة.

-الدراية بأوجه التعامل على البضائع التي لت تكن صالحة للغرض الذي استوردت من أجله وكيفية التصرف فيها لاستخداماتها في مجالات بديلة.

-الأخلاقيات المهنية التي تكفل عدم تعرض شركة التأمين إلى أي محاولات ابتزاز أو احتيال، وأن يكون المعائن مسجل بسجل خبراء المعاينة بالدولة التي سيقوم بعمله بها".
طارق جمعة سيف، المرجع السابق، ص.ص 294-295.

³ - معراج جديدي، المرجع السابق، ص 84.

⁴ - المادة 269 من قانون 95-07: "يعد خبيرا كل شخص مؤهل لتقديم الخدمة في مجال البحث عن الأسباب وطبيعة وامتداد الأضرار وتقييمها والتحقق من ضمان التأمين".
المادة 270 من قانون 95-07: "يعتبر محافظ عواريات كل شخص مؤهل لتقديم الخدمة في مجال المعاينة والبحث عن أسباب وقوع الأضرار والخسائر والعواريات اللاحقة بالسفن والبضائع المؤمن عليها وتقديم التوصيات بشأن الإجراءات التحفظية والوقاية من الأضرار". =

والكفاءة اللازمة التي تؤهلهم لأداء مهامهم، بالإضافة إلى حصولهم على الاعتماد من الجهات المعنية قبل ممارسة نشاطهم حسب الشروط التي يحددها المرسوم التنفيذي 96-46 ويستوي الأمر في أن يكون شخصا طبيعيا أو معنويا¹.

وتتم المطالبة الودية في رسالة موصى عليها أو عقد غير قضائي كإذاره عن طريق محضر، ولا يوجد ما يمنع من أن يتفق المؤمن له والمضروب على تسوية ودية للمسؤولية المسببة للضرر، فقد يقنع المؤمن له المضروب بأنه غير مسؤول عن الضرر، ويعود ذلك لسبب أجنبي أو خطأ الغير، فإذا اقتنع وتنازل عن مطالبته للمؤمن له استفاد المؤمن من هذا التنازل ولا يحق للمؤمن له الرجوع عليه بالضمان². أي لا يحق للمؤمن له أن يرجع على المؤمن ويطلبه بالتعويض عن دفعه للأقساط المتفق عليها.

ثانيا: المطالبة القضائية

تنقسم دعاوى التأمين إلى فئتين فتخص الفئة الأولى الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين والتي تجد مصدرها في عقد التأمين، وهي تستند إلى الحقوق التي قررها هذا الأخير، وتكون للمؤمن ضد المؤمن له أو للمؤمن له يرفعها ضد المؤمن أي تتعلق في مجملها بأطراف العقد، ومن بينها دعاوى المطالبة ببطلان العقد ودعاوى الفسخ ودعاوى استرداد ما كان تحصل عليه المؤمن له من تعويضات غير مستحقة ودعاوى استرجاع ما دفعه المؤمن له للمؤمن من أقساط وغيرها.

أما الفئة الثانية فتخص الدعاوى الناشئة عن غير عقد التأمين والتي تجد مصدرها في القانون وتستند إلى الحق الذي قرره القانون، ومنها دعوى المضروب ضد المسؤول عن الضرر المؤمن على نفسه من المسؤولية المدنية، والدعوى المباشرة التي يرفعها المضروب ضد المؤمن في التأمين من المسؤولية، ودعوى الحل من المؤمن ضد المسؤول عن وقوع الضرر للمؤمن له وغيرها من الدعاوى³.

أما عن الإختصاص القضائي فالقضاء بمختلف درجاته يختص بدعوى التأمين، وينبغي التمييز هنا

= المادة 271: " يجب على الخبراء ومحافظي العواريات، لممارسة نشاطهم لدى شركة من شركات التأمين، الحصول على اعتماد من جمعية شركات التأمين وأن يكونوا مسجلين في قائمة مفتوحة لهذا الغرض./ في حالة عدم وجود جمعية شركات التأمين يمكن الحصول على اعتماد من إدارة الرقابة".

المادة 272: " تحدد شروط اعتماد وممارسة وشطب الخبراء ومحافظي العواريات عن طريق التنظيم".

1 - المرسوم التنفيذي 96-46 المؤرخ في 17 جانفي 1996، المتضمن شروط اعتماد خبراء ومحافظين في العواريات، جريدة رسمية عدد 05 المؤرخة في 21-01-1996.

2 - العرابوي نبيل صالح، المرجع السابق، ص 417.

3 - مريم عمارة، المرجع السابق، ص 122.

وفقا لأحكام قانون الإجراءات المدنية وقانون التأمين الجديد بين الاختصاص النوعي والاختصاص المحلي:

1- الاختصاص النوعي لدعوى التأمين:

لم يضع قانون التأمين قواعد تتعلق بالاختصاص النوعي، ويؤخذ في ذلك القواعد الواردة في قانون الإجراءات المدنية، وهي محددة بمقتضى المواد من 01 إلى 07، ويتحدد الإختصاص النوعي بالنسبة لدعوى التأمين إما على أساس الطبيعة القانونية للعقد في حد ذاته أو على أساس طبيعة الفعل المتسبب في الضرر.

وتخضع العقود بحسب طبيعتها للقضاء العادي إما الفرع المدني بالمحكمة والغرفة المدنية بالمجالس القضائية إذا كان العقد ذو طبيعة مدنية، وإما الفرع التجاري بالمحاكم والغرف التجارية بالمجالس إذا كانت طبيعة العقد تجارية¹ وهذا ما يهمنا، بحيث يعتبر عقد التأمين من مسؤولية الناقل هو عقد تجاري، سواء من ناحية شركة التأمين التي هي ذات طبيعة تجارية أو من حيث عمل الناقل ذو طابع تجاري، فالهدف من عملية النقل هي تجارية ويكون بمقابل أجره بقصد تحقيق الربح.

2- الإختصاص المحلي:

من خلال استقراء المادة 26 من قانون التأمينات يتبين أنه في حال وقوع نزاع يتعلق بتحديد التعويضات المستحقة ودفعها، فإنه يتم متابعة المدعى عليه مهما كانت صفته مؤمنا أو مؤمنا عليه أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها محل إقامة المؤمن له، وهذا خروجاً عن القاعدة المنصوص عليها في قانون الإجراءات المدنية والإدارية التي تقضي فيها قواعد الاختصاص الإقليمي بأنه يؤول إلى الجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه، إلا أنه يلاحظ على المادة 26 أنها قد وضعت بعض الاستثناءات وهي:

- في مجال العقارات يتم متابعة المدعى عليه أمام المحكمة التابعة لموقع العقار المؤمن عليه.
- بالنسبة للمنقولات وطبيعتها يمكن للمؤمن له أن يتابع المؤمن أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها الأشياء المؤمن عليها.
- التأمين من المسؤولية والحوادث بكل أنواعها ينعقد الاختصاص للجهة القضائية التي يقع في دائرة

¹ - معراج جديدي، المرجع السابق، ص 90.

اختصاصها مكان وقوع الفعل الضار¹.

- الملاحظ أن هذه الأحكام التي أوردها المشرع في قانون التأمينات، أنها تتماشى مع القواعد العامة المنصوص عنها في قانون الإجراءات الإدارية والمدنية².

وقد وردت هاته المسألة في حكم لمحكمة النقض كانت وقائعها كالاتي:

"إن الطاعنة الشركة الجزائرية لتأمينات النقل CAAT وكالة باتت المحكوم ضده، وكالة النقل الجزائري AGEFAL والشركة الجزائرية للتأمين وإعادة التأمين CAAR، المرجع القانوني المادة 38 من الأمر رقم 07-95³، والمادتان 106 و 107 من ق.م.ج⁴.

المبدأ يتم الرجوع على المتسبب في الأضرار في حدود المبلغ الذي دفعه المؤمن للمؤمن له، وفي حال تجاوزه يتحملة المتسبب تحت ضمان مسؤوله المدني الذي يلتزم بتسديد كامل مبلغ التعويض المدفوع للمتضرر.

*/وجه الطعن المثار من الطاعن المرتبط بالمبدأ:

الوجه الأول: مأخوذ من مخالفة القانون والخطأ في تطبيقه بدعوى أن قضاة الموضوع قد اعتمدوا كلية على نص المادة 38 من الأمر 07-95، ولكن بدلا أن يقدروا أن التعويض المحكوم به يجب أن يكون في حدود التعويض الذي دفعه المؤمن للمؤمن له كما نصت عليه المادة 38 من الأمر 07-95، فإنهم فسروا هذه المادة تفسيراً خاطئاً واعتبروا أن التعويض المستحق يجب أن يكون في حدود الضمان المتفق عليه في العقد الذي يربط الطاعن ضدها الأولى وكالة النقل الجزائري التابعة للشركة الوطنية للنقل البري بالطا، عن ضدها الثانية الشركة الجزائرية للتأمين وإعادة التأمين كاررمز 609 وهو مبلغ 2000000.00 دج استنادا لنص المادة 106 من ق.م.ج يكون بذلك قد خالفوا القانون وأخطؤوا في تطبيقه.

الوجه الثاني: مأخوذ من انعدام التسبب بدعوى أن القضاة اعتبروا أن التعويض المستحق يجب أن يكون في حدود الضمان المتفق عليه بين الطاعن ضدها الأولى والطاعن ضدها الثانية، وقضوا وفقا لذلك ومن ثم لم يعطوا قضاءهم الأساس القانوني السليم.

1 - حميدة جميلة، المرجع السابق، ص 131.

2 - قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجديد تحت رقم 08-09 المؤرخ في 25 فبراير 2008، جريدة رسمية عدد 21.

3 - الأمر 07-95 المتعلق بقانون التأمينات الجزائري.

4 - القانون المدني الجزائري.

الوجه الثالث: مأخوذ من قصور التسبب بدعوى أن خلال سير الدعوى ناقشت الطاعنة عقد التأمين الشامل الذي ربطها بمؤسسة الإنجازات الصناعية بسريانه، وناقشت المخاطر الواردة ضمن هذا العقد، وكذا المادة 38 من الأمر 95-07 لكن بالرجوع إلى القرار محل الطعن وكذا الحكم الابتدائي فإنهما لم يناقشا دفع الطاعنة ولم يردا عليها.

***/رد المحكمة العليا عن الوجه المرتبط بالمبدأ حول الأوجه لارتباطهم وتكاملهم:**

حيث أنه من المقرر قانونا وعملا بالمادة 38 من الأمر 95-07 يحل المؤمن محل المؤمن له في الحقوق والدعاوى الغير لمسؤولين في حدود التعويض المدفوع له. حيث يتبين من دراسة القرار المطعون فيه أن قضاة المجلس عللوا قرارهم كما يلي:

طالما أن المستأنفة الشركة الجزائرية لتأمينات النقل حلت محل مؤسسة الإنجازات الصناعية في الرجوع بالمسؤولية العقدية على الناقل ومؤمنه، ولما كان التزام المستأنف ضدها الشركة الوطنية للنقل البري وتحت ضمان الشركة الجزائرية للتأمين وإعادة التأمين بضمان تعويض الأضرار اللاحقة بالبضائع المنقولة في حدود مبلغ 200000000 دج، فإن الحكم القاضي بإلزام المستأنف عليها وكالة النقل الجزائرية تحت ضمان الشركة الجزائرية للتأمين وإعادة التأمين في حدود المبلغ المتفق عليه بموجب الإتفاقية المبرمة بين الطرفين ويكون مطابقا للقانون ومتماشيا مع ما نصت عليه المادة 106 من ق.م.ج، حيث أنه ثابت أن المدعية الأصلية (الطاعنة الحالية) سددت التعويض للمؤمن له في إطار عقد تأمين شامل من كل الأخطار التي قد تهددها، مما يعطي له الحق في الرجوع ضد السائق المخطئ ومسؤولة المدني أي مستخدمه وكالة النقل الجزائري التابعة للشركة الوطنية للنقل البري، ذلك ان السائق ارتكب خطأ أثناء تأدية عمله مسببا أضرارا للبضاعة المحمولة.

حيث أنه عكس التفسير الذي تبناه قضاة الموضوع فإنه يستفاد من نص المادة 38 من الأمر 95-07 المشار إليه أعلاه أن الرجوع ضد متسبب الأضرار يكون في حدود المبالغ التي يكون المؤمن قد دفعها للمؤمن له، لذلك لا يجوز لوكالة النقل الجزائري أن تحتج اتجاه الطاعنة بعقد التأمين الذي يربطها بمؤمنتها CAAR الذي يعد شريعته ويستوجب تنفيذه طبقا لما اشتمل عليه طبقا للمواد 106-107 من ق.م.ج وذلك في علاقتهما.

ولكن طالما ثبت أن عقد التأمين المبرم بين وكالة النقل الجزائري مع الشركة الجزائرية للتأمين وإعادة التأمين يغطي الأضرار المتسببة للغير في حدود مبلغ 2000000.00 وما تجاوز هذا الحد أي مليونين دج يتحملة المتسبب تحت ضمان مسؤوله المدني، إذا يلتزم بتسديد كامل مبلغ التعويض المدفوع للمتضرر. إذا نستخلص ان القضاء خلاف ذلك يكون القضاة قد قصروا في تسببي قرارهم وخالفوا القانون مما يعرض القرار للنقض¹.

والجدير بالذكر أن المشرع الجزائري لم ينص على أحكام قانونية تنظم مسألة التنازع في إطار عقد التأمين الدولي، إذ يعتبر العقد دوليا حينما يتخلله عنصر أجنبي كاختلاف الجنسية أو مكان إبرام العقد عن تنفيذه، أو باختلاف موطن الأطراف المتعاقدة².

وبالتالي لا بد من الرجوع إلى الأحكام العامة التي نص عليها في القانون المدني، فباعتبار عقد التأمين من العقود الرضائية فهو يخضع أصلا لقانون الإرادة شرط أن يكون لهذا القانون صلة حقيقية بالمتعاقدين أو بالعقد، فإذا تعذر تطبيق هذا القانون يتدخل القاضي الذي يبقى مقيدا بتطبيق أحد القوانين التالية: (إما قانون الموطن المشترك)، (قانون الجنسية)، (قانون محل الإبرام). كما يسري قانون الدولة التي وقع فيها الفعل الضار على الالتزامات الغير تعاقدية في إطار المسؤولية التقصيرية³.

كما لم ينص المشرع الجزائري على المحكمة المختصة في حالة النزاع بين الأطراف عندما يكون أحدهم أجنبيا أو كلاهما أجنبيا سوى في نص المادتين 41 و 42 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، إذ بين إمكانية انعقاد الاختصاص للجهات القضائية الجزائرية في حال نزاع يكون أحد طرفيه جزائريا وموضوعه تنفيذ التزامات تعاقدية حتى ولو نشأ التعاقد في بلد أجنبي⁴.

1 - قرار رقم 1195712، المؤرخ في 24 ماي 2018، الموضوع تأمين من قرارات المحكمة العليا، <https://www.courspreme/dz>، اطلع عليه بتاريخ 14 جانفي 2022، الساعة 15:00.

2 - محمد حسين منصور، العقود الدولية، الدار الجامعية الجديدة، الإسكندرية، سنة 2009، ص 11.

3 - عائشة بوعزم، "المنازعات الناشئة عن تدويل عقد التأمين"، مجلة المستقبل للدراسات القانونية والسياسية، المجلد 05، العدد 01، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، الجزائر، سنة 2021، ص 94.

4 - قانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فبراير 2008 المتضمن قانون إج. م.إ.

المادة 41: "يجوز أن يكلف بالحضور كل أجنبي، حتى ولو لم يكن مقيما بالجزائر، أمام الجهات القضائية الجزائرية، لتنفيذ الالتزامات التي تعاقدها في الجزائر مع جزائري.

كما يجوز أيضا تكليفه بالحضور أمام الجهات القضائية الجزائرية بشأن التزامات تعاقدها في بلد أجنبي مع جزائريين".

المادة 42: "يجوز أن يكلف بالحضور كل جزائري أمام الجهات القضائية الجزائرية بشأن التزامات تعاقدها في بلد أجنبي، حتى ولو كان مع أجنبي".

إذا في الجزائر لا يوجد أي نص قانوني يحدد صراحة القانون الواجب التطبيق أو الجهة القضائية المختصة في حال نزاع متعلق بعقد التأمين الذي يشتمل على عنصر أجنبي، ولكن في المقابل هناك مصادر دولية من المعاهدات الدولية التي وحدت قواعد التنازع كاتفاقية بروكسل لسنة 1968 المتعلقة بالاختصاص الدولي¹ واتفاقية روما² الموقعة بتاريخ 19 جوان 1980 حول القانون الواجب التطبيق على الالتزامات التعاقدية، والملاحظ أن هذه الاتفاقيات المتعلقة بتوحيد قواعد التنازع تكون عادة بين دول لها خواص مشتركة خاصة من الناحية الاقتصادية³.

أما عن الاختصاص الدولي بطلب قيمة التأمين في مصر فقد نصت المادة 30 من قانون المرافعات المصري على أنه "تختص محاكم الجمهورية بنظر الدعاوى التي ترفع على الأجنبي الذي ليس له محل إقامة في الجمهورية لو كانت متعلقة بالالتزام نشأ أو نفذ أو كان واجبا تنفيذه..."، ومن هذه المادة يتبين الزامية تطبيق القانون المصري في حالة ابرام أو تنفيذ أو حتى مجرد البدء في التنفيذ حتى، ولو كان أحد أطراف العقد أجنبيا.

وهو ما كرّسه كذلك القضاء المصري حيث كان من الثابت بالأوراق ووثيقة التأمين أن عقد التأمين قد حرر في مصر وأن التأمين على الخيول يبدأ من رحلتها من القاهرة إلى نيويورك، ومن ثم فإن التزام الشركة الطاعنة يكون قد نشأ في مصر ونفذ في جزء منه فيها. وبالتالي فإن القضاء المصري يكون مختصا بنظر الدعوى المتعلقة بهذا الالتزام، ويكون الحكم المطعون فيه إذا قضى برفض الدفع بعدم اختصاص القضاء المصري وباختصاصه قد التزم بصحيح القانون⁴.

أما المشرع الفرنسي فقد حدّد المحكمة المختصة في منازعات التأمين الدولي بالإستناد إلى مايلي:

¹ - "في يوم 27 من شهر سبتمبر لسنة 1968 اجتمع ستة وزراء للجنة الأوروبية في مدينة بروكسل من أجل عقد مجلس خاص بالاتفاق على تحديد الاختصاص القضائي، والاستثناءات في المواد المدنية والتجارية، وتعود جذور هذه الاتفاقية للمادة 220 من اتفاقية روما لسنة 1957 الصادرة عن اللجنة الاقتصادية الأوروبية، سميت باتفاقية بروكسل. وقد صدرت في الجريدة الرسمية رقم L299/38 بتاريخ 1972/12/31، ص. ص. 0032-0042".

²-Convention de Rome de 1980 sur la loi applicable aux obligations contractuelles (version consolidée): OJ C 27, 26/01/1998 ?P34-35 (ES , DA,DE,EL,EN,FR,IT,NL,PT,FI,SV), <https://eur-lex.europa.eu/legalcontent/FR/TXT/?uri=CELEX/3A41998A0126/2802/29, Jr 01/01/2022, h12:12>.

³-دريال عبد الرزاق، الوافي في القانون الدولي الخاص، الكتاب الأول النظرية العامة في تنازع القوانين في التشريع الجزائري والمقارن، دار العلوم، الجزائر، 2019، ص 27.

⁴ - حكم محكمة النقض رقم 2006/06/08، جلسة رقم 7335، قاعة رقم 39، عن كتاب أنور طلبة، المرجع السابق، ص 81.

قانون التوجيه الأوروبي 2001/44 الصادر في 22/09/2000¹، واتفاقية بروكسل الصادرة في 27/09/1968، وقواعد الاختصاص الواردة في القانون العام الفرنسي، وإن كان هناك معيار واحد يجمع بين هاته النصوص معيار واحد في تحديد المحكمة المختصة وهو موطن أو محل إقامة المدعى عليه، غير أن تحديد القواعد القانونية السابقة يتوقف على ما إذا كان المدعى عليه مقيماً في داخل إحدى دول الاتحاد الأوروبي، أو في دولة عضو في السوق الأوروبية للتجارة الحرة، أو إذا كان المدعى عليه غير مقيم في هذه الدول ولكن له فرع أو وكالة باعتباره مهني أو قد أبرم العقد في إحدى هذه الدول، فيستطيع أن يرفع الدعوى أمام المحاكم الفرنسية. وقد نصت في هذا الشأن المادتين 14 و 15 من القانون المدني الفرنسي، حيث نصت المادة 14 على أنه يمكن أن يكلف الأجنبي حتى وإن كان غير مقيم في فرنسا بالمثل أمام المحاكم الفرنسية، بهدف تنفيذ الالتزامات الملقاة على عاتقه والتي أبرمها في فرنسا اتجاه مواطن فرنسي، مع إمكانية الاستعانة بمرافقه أمام محاكم فرنسا، وذلك في حال التزامه بالالتزامات الملقاة على عاتقه في بلد أجنبي وأمام مواطنين فرنسيين².

وكذا نصت المادة 15 التي تسمح للفرنسي بمرافقة مترجم في حالة وقوفه أمام محاكم فرنسا عندما يوفي بالتزاماته. وبالتالي تتخذ هذه المواد معيار الجنسية، بحيث تختص المحاكم الفرنسية في فك النزاع عندما يكون أحد عناصره يرتبط ارتباطاً إقليمياً بالدولة التي تتبعها المحكمة كمواطن أو إقامة الأطراف أو أحدهم أو موقع المال أو نشوء الالتزام أو مكان تنفيذه.

هذا وقد حكمت محكمة النقض أن المادة 14 من القانون المدني هي ذات مفهوم عام يمتد إلى جميع الحالات، باستثناء الدعاوى العينية العقارية، وطلبات القسمة المتعلقة بالعقارات الواقعة في الخارج، بالإضافة إلى الطلبات المتعلقة بطرق التنفيذ التي تمارس خارج فرنسا³.

وتعتبر هذه الحالة موازية لما تم النص عليه في المادة 15. وقد طبقت المادة 14 من القانون المدني على العديد من الحالات في مجال التأمين، حيث قامت شركة التأمين الفرنسية⁴ بتعويض شركة بريطانية

¹ -Règlement (CE) n° 44/2001 du conseil du 22/12/2000 concernant la compétence judiciaire, civile et commerciale ;journal officiel n°L 012 du 16/01/2001, p 0001-0023:

<https://eur.lex.europa.eu/legal.Content/FR/TXT/HTML/?euri=CELEX:32001R0044&From=EN,Jr 12/12/2021, h 10:00>.

² - Article 14 du code civil Français : « L'étranger, même com résident en France, pourra être cité devant les tribunaux Français, pour l'exécution des obligations par lui contractées en France avec un Français; il pourra être traduit devant les tribunaux de France, pour les obligations par lui contractées en pays étranger envers des Français » et L'article 15 : « Un Français pourra être traduit devant un tribunal de France, pour des obligations par lui contractées en pays étranger, même avec un étranger »

³ -Civ .1^{ère} 27 mai 1970, Rev .DIP 1971, p113.

⁴ -Civ .1^{ère} 21 mai 1966, Bull, n 193.

عن العطل والضرر الذي لحق بها، ثم حلت الشركة محلها في حقوقها وتقدمت بدعوى المسؤولية أمام القاضي الفرنسي ضد شركة بريطانية أخرى، وهو ما جعل هذه الأخيرة تعترض على صلاحية القاضي الفرنسي والمؤمن الذي حلت محله الشركة، والتي بدورها تمسكت بهذه الصلاحية عملاً بأحكام المادة 14 من القانون المدني. إلا أن محكمة الإستئناف رفضت تطبيق أحكام هذه المادة معتبرة أن المؤمن ممثلاً بالمضمون البريطاني الذي حل محله لا يملك أي حق متميز عن المضمون الأجنبي.

فقد خرج القضاء الفرنسي عن الشروط المنصوص عليها في المادتين 14 و15 في العديد من المناسبات، حيث سمح للدعوى المرفوعة من طرف الأجانب ومنها دعاوى التعويض، التي يرفعها الأجانب فيما بينهم أو ضد فرنسيين خاصة إذا وقع الضرر في فرنسا، أو عند اتخاذ تدابير استعجالية أو التنفيذ على أموال موجودة بفرنسا¹، وربط الاختصاص بمعيار الموطن، فلم يعد القضاء الفرنسي يشترط أن يكون للأجنبي موطن قانوني بل اكتفى بالربط عن طريق الموطن الفعلي أو محل الإقامة، إلى أن صدر القرار الشهير Scheffel عام 1962 والذي تضمن أن "أجنبية الشخص على فرنسا ليس سبباً في عدم اختصاص القضاء الفرنسي"².

من هنا بدأ القضاء الفرنسي يطبق قواعد الاختصاص الداخلية على المنازعات الدولية³، أما النصين 14 و15 من القانون المدني فأصبحت امتيازاً خاصاً للفرنسيين، على أن المعايير المدرجة في المادتين لها دور ثانوي فقط لثبات المبدأ في أن قواعد الاختصاص الدولية المنصوص عليها في القانون المدني الداخلي هي امتداد لقواعد الاختصاص الدولي⁴.

على غرار قانون التأمين الفرنسي في المادة R114 فقرة أولى، حيث رد الاختصاص لمحكمة محل وجود المحل الرئيسي للمؤمن، إذ أسس القانون الفرنسي في مجال التأمين المبدأ القائل بأنه في جميع المنازعات المتعلقة بتحديد وتنظيم التعويضات المستحقة فإن المدعى عليه يستدعى للمثول أما محكمة المؤمن مهما كان نوع التأمين موضوع الدعوى، باستثناء حالة العقارات أو المنقولات بطبيعتها، وفي أي

¹ -Helene Gaudemet-Tallon, compétence internationale matière civile et commerciale, repertoire de procédure civile, Mars 2019 ?édition Dalloz, France, p15-16.

² -« Lextranité des parties n'est pas une cause d'incompétence des tribunaux Français, citè par Helene Gaudemet-Tallon, p7.

³ -Bernard.Audit, La attendee d'une anomalie jurisprudentielle :retour à la lettre de l'article 15 du code civile, recueil Dalloz, édition dalloz, France, 2006, p1846 .

⁴ -Pacal de vareilles-Sommieres, La compétence internationale des tribunaux Français en matière de mesures provisoires, Revue critique de droit international privé, édition Dalloz, 1996, p397.

حال يستدعى المدعى عليه للمثول أمام محكمة محل وجود الممتلكات محل التأمين¹. في المقابل حدد الفقه نقاط أخرى تتعلق بتطبيق قواعد تحديد الإختصاص كالمفهوم القانوني لسبق الإدعاء الدولي، وسقوط شرط التحكيم أو شرط إسناد الإختصاص².

وقد كلفت شركة "نايكي" الشركة التعاونية العامة للنقل بنقل 227 صندوق كرتون مخصص للأحذية من مدينة "لاكادال" في بلجيكا إلى مدينة سانت في فرنسا. حيث حلت الشركة التعاونية للنقل محل شركة "فالكنيه ناتي" والتي كلفت بدورها شركة "أفرو" بتنفيذ عملية النقل حيث فوضت هذه الأخيرة السيد "بورمز" للقيام بذلك، إلا أنه ليلة يوم 08 و 09 ماي 1997 اختفت البضائع عن شبكة الطرق وفقدت.

استدعى السيد "بورمز" كل من شركة "أفرو" و"فالكنيه" والشركة التعاونية العامة للنقل وشركة "تاكي" للمثول أمام محكمة التجارة في "تورنهوت" في بلجيكا لاستصدار حكم يقضي بعدم مسؤوليته عن الحادث. وبعد دفع كل التعويضات لصاحب الحق على البضائع المشحونة، استدعت شركة "فالكنيه" و 25 شركة من شركات التأمين السيد "بورمز" للمثول أما محكمة التجارة في مدينة ليل في فرنسا، ليمسك هذا الأخير بدفع سبق الادعاء الدولي، بحيث طلب من القاضي الفرنسي برفع يده عن الدعوى لمصلحة القاضي البلجيكي الذي كان قد سبقه للنظر في النزاع عملاً بأحكام المادة 21 من اتفاقية بروكسل، وقبل القاضي الدفع بسبق الادعاء لتوفر شروطها³. وحسب قضية الحال فقد حكم لصالح الناقل الذي دفع بسبق الادعاء، أي باعتباره مدعي سابق أمام محكمة بلجيكا بعدم مسؤوليته عن الضرر الذي أصاب البضائع محل النقل.

أما عن شرط التحكيم وهو ما نلمسه من خلال حكم لمحكمة النقض الفرنسية⁴، حيث طلبت الشركة الفرنسية "بنوا" توريد كمية 25160 كيلوغرام من الفستق من الشركة الهولندية "أليمانتاكوموديتيزا"، التي كلفت بدورها شركة النقل الدولية "شي تي أم أنترناشيونال ترانسبورت" الهولندية المؤمنة لدى شركة "إيفون" القيام بنقل البضائع من مدينة "جيسن" بهولندا إلى "سانت بونيه دومير"، وحيث أن شركة "شي تي أم أنترناشيونال ترانسبورت" الهولندية كلفت الشركة البلجيكية "هابيترانس ترانسبورت" المؤمنة لدى الشركة البلجيكية "سان إيلانس بيلجيوم" بتنفيذ عملية النقل حيث أن شركة "هابيترانس" حلت محل شركة "واغت"، ونظراً لأن البضائع

¹ - مرتضى عبد الله خيرى عبد الله، "الإختصاص القضائي بالنظر في عقد التأمين الدولي"، مجلة الاجتهاد القضائي، العدد 15، جامعة بسكرة، 2017، ص 64.

² - عز الدين عبد الله، "دراسات في القانون الدولي الكويتي تنازع القوانين في العقد"، مجلة مصر المعاصرة، العدد رقم 352، مصر، 1973، ص 34.

³ - Civ. Ière 09 juillet 2003, n°0019240, bull, n°163.

⁴ - Civ. Ière 25 Mars 2003 N°0022140.

لم تصل أبداً إلى المكان المقصود، لتدعي بتاريخ 13 ديسمبر 1995 شركة "يوني أورتب أكرامات" إضافة إلى 21 شركة تأمين أخرى، قامت بتعويض شركة "أليمانتا" بوجه كل من شركة "أنترناشيونال ترانسبورت" وشركة "هابيترانس ترانسبورت" وشركة التأمين المؤمن لديها أمام محكمة "ليون" التجارية للحكم عليهم والزامهم بالتعويض عن الضرر الحاصل بالتكافل والتضامن.

وبما أن شركة "أنترناشيونال ترانسبورتس" والشركة المؤمنة قد تقدمتا بدعوى الضمان أمام ذات المحكمة بوجه كل من شركة "هابيترانس ترانسبورت" والقيم عليها السيد "فان أكس"، وشركة "صان أليانس بيلجيوم"، وحيث أنها تعيب على القرار المطعون فيه في 30 جوان 2000 لعدة أسباب منها إقراره باختصاص محكمة "ليون" التجارية في الدعاوى المقامة ضدها، واستنادا لهذا السبب لم يتمكن من استبعاد شرط التحكيم المنصوص عليه في عقد التأمين المبرم بينها وبين شركة "هابيترانس ترانسبورتس"، وهو ما يشكل مخالفة لأحكام المادة L124 فقرة أولى من قانون التأمين الفرنسي، وكذا المواد من 07 إلى 10 من اتفاقية بروكسل 1968.

أما السبب الثاني فيستند إلى الحكم الذي يرتب التعويض على عاتقها، واستنادا إلى أن محكمة الإستئناف لم تتمكن من تقدير نطاق الضمان وفقا للشروط العامة الواردة في بوليصة التأمين، من دون تجاهل المبدأ الذي يقر بأن تتقدم في التطبيق بنود الشروط الخاصة على الشروط العامة عندما تتعارض فيما بينها من دون تجاهل الشروط الواردة في العقد.

إلا أنه وحيث أن محكمة الإستئناف قد لاحظت أن الضرر الواقع يدخل ضمن إطار الضمان المعقود من قبل شركة صان أليانس بيلجيوم للنقل الدولي مقابل عوض الذي التزمت بموجبه بضمان المسؤولية المفروضة تطبيقا لأحكام القانون البلجيكي بتاريخ 04 سبتمبر 1962 المصادق على الاتفاقية المتعلقة بالنقل الطرقي الدولي للبضائع CMR، وبالتالي فإن الحكم المحال إلينا يقع في محله القانوني الصحيح فيما يتعلق بالطعون المستندة إلى الأسباب، التي لا يمكن القبول بها.

أما عن الشرط المانح للاختصاص فقد كان هناك حكم لمحكمة النقض الفرنسية¹، حيث أنه في عام 1997 عهدت الشركة الفرنسية لميكانيكا إلى شركة جيفكو التي تعمل كوكالة نقل، بتنظيم عملية نقل بري لـ 90 محرك سيارة من منطقة بادوكاليه إلى منطقة أتيسا في إيطاليا، وحيث أن شركة جيفكو حلت محل

¹ -Civ.1^{ère} du 27 Mars 2007 n°04-13037.

الشركة الإيطالية بيترونتي فابريزيو التي عهدت إلى الشركة الإيطالية ميكاشيوني بتنفيذ عملية النقل، وأثناء الرحلة على الطريق السريع وعلى مقربة من أراس انقلبت البضائع على قارعة الطريق، وحيث أن شركة جيفكو والمؤمن لديهم قاموا بتعويض الجهة المتضررة، حيث قاموا برفع دعوى أمام محكمة بيتون بتاريخ 27 أبريل 1998 في مواجهة كال من شركة أروب للنقل والمؤمن لديه شركة كومبانيا إيطاليا نادي بريفيانزا وشركة ميكاشيوتي، حيث دفعت الجهة الإيطالية المؤمن لديها بعدم اختصاص محاكم ميلان واستندت إلى ما يلي:

1/- أن شركة إيطاليا نادي بريفيانزا تطعن حكم الاستئناف لمحكمة دويه الصادر في 15 ديسمبر 2004 لأنه قرر باختصاص محكمة بيتون للنظر في النزاع القائم بين شركة أكساغلوبال ريكس وغيرها من شركات التأمين المؤمن لديهم المشتركين من جهة، وبين وكلاء النقل أوروب ترانسبورت دي بيترونتي والناقل ميكاشيوني والمؤمن لديهم شركة التأمين إيطاليا دي بريفيانزا ونيوفوتيرينا، من جهة أخرى وتطبيقا للمادة 09 من معاهدة بروكسل الصادرة بتاريخ 27 سبتمبر 1968 فإن محكمة بيتون تمثل محل وقوع الفعل الضار هي صاحبة الاختصاص للنظر في الدعوى المقامة ضد كومبانيا إيطاليا دي بريفيانزا من دون الحاجة للبحث في ما إذا كان محل عقد التأمين البضائع الموقع لديها واقع على شيء أو على المسؤولية، وبالتالي فإن محكمة الاستئناف قد خالفت هذا النص، وبعد البحث عن محل عقد التأمين إن كان على المسؤولية أو على البضائع فإن محكمة الاستئناف قد اعتبرت وبسبب لم يتم التعليق عليه أن محل عقد التأمين هو محل وقوع الضرر، وبالتالي فإنه لا يمكن القبول به لافتقاره للسبب.

2/- سبب النقض يرجع إلى أن الحكم قد أقر باختصاص محكمة بيتون للنظر في النزاع القائم بين شركة أوروب ترانسبورت وبين شركة كومبانيا إيطاليا دي بريفيانزا. وبالتالي وبالاستناد إلى أسباب الحكم التي اعتبرت أن المادة 06 فقرة ثانية من معاهدة بروكسل قد وسعت صلاحية محكمة بيتون لتشمل طلبات الضمان المقدمة بوجه شركات التأمين، من دون الجواب على مذكرات كومبانيا إيطاليا دي بريفيانزا التي أوضحت أن عقد التأمين يتضمن شرط إسناد اختصاص محاكم ميلان، ما أدى إلى توسيع خاطئ للاختصاص ووفقا للمادة 06 فقرة الثانية تكون محكمة الاستئناف بذلك قد خالفت المادة 455 من قانون الإجراءات المدنية الجديد، وحيث أن المحكمة لم تستند إلى أحكام المادة 06 الفقرة الثانية من معاهدة بروكسل لتعلن أصلا صلاحيتها للنظر في مقاضاة الضامن في الدعوى، بل استندت إلى التلازم بين الطلبات الأساسية ودعوى الضمان لهذه الأسباب رفض الطعن.

والجدير بالذكر أن قانون التأمين الفرنسي نص بموجب المادة R114 فقرة أولى على فرض مبدأ اختصاص موطن المؤمن له في كل أنواع التأمين عندما تكون الدعوى تهدف إلى تحديد أو تسوية التعويضات المستحقة وتستبعد هذه المادة من مجالها مسائل التأمين على العقارات، والعقارات بالتخصيص بسبب طبيعتها، أي المحكمة التي يتواجد بها العقار هي المختصة، وهذه القواعد تعتبر أمرة لا يجوز الاتفاق على مخالفتها بحيث تعتبر من النظام العام¹.

والملاحظ أن المادة L112 فقرة ثانية من قانون التأمين الفرنسي قد نصت على منع أي تعديل عن طريق الاتفاق ما تم النص عليه بشأن الاختصاص في مجال التأمين، وهو ما أخذ به كذلك القضاء الفرنسي² في مجال التأمين الدولي والذي أكد تفضيلها عن قواعد الاختصاص العادية وقواعد الاختصاص الغير عادية المنصوص عليها في المادتين 14 و 15 من قانون التأمين الفرنسي³.

وبالنسبة لقواعد الاختصاص عقد التأمين من مسؤولية النقل البري الدولي للبضائع فقد نصت المادة 18 من مدونة شروط التأمين لمسؤولية الناقل البري⁴ على اختصاص محكمة موطن المؤمن له، وهو ما نصت عليه المادة R114 فقرة أولى من قانون التأمين الفرنسي.

وبهذا فإن المشرع الفرنسي كان أكثر إيضاحاً ودقة من المشرع الجزائري الذي لم يذكر أو يوضح ضمن قانون التأمين عن المحكمة المختصة في حال منازعات التأمين الدولي، فقط نص في المادتين 41 و 42 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية والتي هي نسخة طبق الأصل للمادتين 14 و 15 من القانون المدني الفرنسي.

أما عن اتفاقية جنيف الخاصة بالنقل الطرقي الدولي CMR فقد تركت المادة 31 منها الحرية للأطراف باختيار والاتفاق على المحكمة المختصة في حل النزاع، بشرط أن تكون هذه الأخيرة من البلدان المتعاقدة، وذلك إما أن تكون أمام محل إقامة المدعي أو المقر الرئيسي أو الفرع للوكالة التي تم من خلالها تنفيذ عقد النقل، أو مكان تسليم البضاعة، أو مكان تسلمها. كما يستطيع المدعي مباشرة الدعوى أمام محاكم

¹ - أحمد إبراهيم علي محمد، أحمد قسمت الجداوي، القانون الدولي الخاص، الإختصاص القضائي، مصر، 1999، ص 57.

² - هشام علي صادق، القانون الدولي الخاص -الجنسية -الاختصاص القضائي -تنازع القوانين، دار المطبوعات الجامعية، 2004، ص 124.

³ - فايز أحمد عبد الرحمن، الشروط التعسفية في وثائق التأمين، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2006، ص 74.

⁴ - L'article 18 « En cas de contestation sur l'exécution du présent contrat, le tribunal compétent sera celui de l'un des lieux indiqués à l'article R 114-1 du code des Assurances ».

أخرى تكون مختصة. أما عن اتفاقية النقل الدولي للبضائع عبر السكك الحديدية فقد نصت في المادة 56 منها على تحديد المحكمة المختصة بفض النزاعات، وهي محكمة البلد الذي تنتمي له السكة الحديد إلا إذا كان هناك اتفاق ينص على غير ذلك.

الثالث: التحكيم

يعد التحكيم وسيلة لفضّ النزاعات بين الناس وهو طريق بديل للقضاء العادي كما يمكن القول أنه أصل القضاء¹، فإذا كان نظام التحكيم يعتبر قاعدة الفصل في المنازعات بين الأفراد والجماعات في المجتمعات القديمة، حيث كان نفاذ القانون الوضعي وكفالة احترامه متروكا لمشئئة الأفراد يعتمد على قوتهم الخاصة ويعول على وسائلهم الذاتية، الأمر الذي كان بصطوح علي بنظام القضاء الخاص" مما عطل استقرار المجتمعات المجتمعات و الأمن والسلم والعدل فيها". ولم يكن ممكنا تجاوز هذه الأزمة إلا بإيجاد عضو محايد تكون وظيفته السهر على حماية القانون الوضعي وضمان تطبيقه في الواقع العملي.

في البداية ظهر هذا العضو في إطار ما يسمى بالتحكيم والذي كان اختياريا ثم إجباريا في مرحلة لاحقة². وقد تعرضت اتفاقية نيويورك الخاصة بالاعتراف وتنفيذ الأحكام المحكمين الأجنبية الموقعة سنة 1958 لتعريف التحكيم في المادة 02 بقولها: "الاتفاق المكتوب يلتزم بمقتضاه الأطراف بأن يخضعوا للتحكيم كل أو بعض المنازعات الناشئة أو التي تنشأ بينهم بشأن موضوع من روابط القانون التعاقدية أو غير التعاقدية المتعلقة بمسألة يجوز تسويتها عن طريق التحكيم، ويقصد بالاتفاق المكتوب شرط التحكيم الوارد في عقد أو اتفاق تحكيم وقعته الأطراف أو تضمنته رسائل أو برقيات متبادلة بينهم"³.

كما عرّفت المادة 07 من القانون النموذجي للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي لعام 1985 التحكيم على أنه: "اتفاق التحكيم هو اتفاق بين الطرفين على أن يحيلوا إلى التحكيم، جميع أو بعض المنازعات التي نشأت بينهما علاقة قانونية محددة تعاقدية كانت أم غير تعاقدية". هذا وقد أقرت الاتفاقية

1 - أحمد عبد الكريم سلامة، قانون التحكيم التجاري الدولي والداخلي، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، مصر، ص 05.

2 - محمود السيد عمر التحيوي، مفهوم التحكيم الاختياري والتحكيم الجبري، منشأة المعارف بالإسكندرية، مصر، 2002، ص. ص 08-10.

3 - "في 20 مارس من سنة 1958 انعقد مؤتمر بنويويورك بالو. م. أ. للنظر في إقرار اتفاقية نيويورك، حيث دامت المناقشات فيها حوالي عشرون يوما ليقر المؤتمر اتفاقية خاصة بتنفيذ أحكام التحكيم الأجنبية والتي دخلت حيز النفاذ في عام 1959. وقد صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 233/88 المؤرخ في 05/11/1988، المتضمن انضمام الجزائر لتحفظ للاتفاقية الخاصة بالإعتراف بالقرارات التحكيمية الأجنبية وتنفيذها، الموقع عليها في نيويورك بتاريخ 10/06/1958".

الأوروبية للتحكيم التجاري الدولي لسنة 1961 حق الأطراف في الإتفاق على التحكيم¹.

أما تشريعات بعض الدول العربية² فعرفت على أنه: "اتفاق الطرفين للاتجاه إلى التحكيم لتسوية كل أو بعض المنازعات التي نشأت، أو يمكن أن تنشأ بينهما بمناسبة علاقة قانونية معينة عقدية كانت أو غير عقدية". وعرفه المشرع الفرنسي في المادة الأولى من القانون رقم 42 الصادر سنة 1993 كالاتي: "التحكيم إجراء خاص لتسوية بعض أنواع الخلافات، بواسطة محكمة تحكيم يعهد إليها الأطراف بمهمة القضاء بمقتضى اتفاق خاص"³. أما عن قانون التحكيم المصري فقد عرف التحكيم في المادة 04 الفقرة الأولى على أنه "ينصرف لفظ التحكيم في حكم هذا القانون إلى التحكيم الذي يتفق عليه طرفا النزاع بإرادتهما الحرة، سواء كانت الجهة التي تتولى إجراءات التحكيم بمقتضى اتفاق الطرفين منظمة أو مركز دائم للتحكيم أو لم يكن كذلك"⁴.

من هذه التعريفات يتبين أن الأخذ بالتحكيم لتسوية المنازعات تعود للاتفاق، أي للأطراف في عقد التأمين الدولي حرية اللجوء إلى التحكيم للفصل في أي نزاع يثور أثناء تنفيذ العقد، سواء بتحديد محكم أو أكثر من محكم أو اللجوء إلى إحدى محاكم التحكيم المؤسسية. ولذلك فإن التحكيم يعتبر وسيلة يتفق فيها الأطراف على حل منازعاتهم بواسطة قاض خاص يقومون باختياره، وهو وسيلة تستخدم عادة في التجارة الدولية وفي نطاق التجارة الوطنية لحل المنازعات ذات الجوانب الفنية أو التي تتطلب أهلية خاصة، وفي هذه النقطة تقدم الغرفة التجارية الدولية بواسطة محكم واحد أو أكثر طبقاً لهذا النظام.

تسمح دولية عقد التأمين وخصائصه الفنية بتطبيق نظام التحكيم، وهو ما يؤدي إلى سرعة إنهاء النزاع لأنه غالباً ما يكون اختيار المحكمين من بين الخبراء في المجال المراد تحكيمه، وهذا بالإضافة إلى السرعة في إنهاء الإجراءات⁵. غير أن فاعلية هذا الإجراء مرتبط بشكل مباشر بمدى افتتاح الدول المختلفة بجدوى

1 - انعقدت هذه الاتفاقية في جنيف بتاريخ 1961/04/21.

2 - "من الدول العربية التي أخذت بهذا التعريف نجد المشرع المصري لعام 1994 وقانون التحكيم العماني في المادة العاشرة منه والمادة الخامسة من من قانون التحكيم الفلسطيني".

3 - القانون الفرنسي رقم 93/42 الصادر في 26 أبريل 1993 المتعلق بإصدار مجلة التحكيم.

4 - قانون رقم 27 لسنة 1994 في شأن التحكيم في المواد المدنية والتجارية، ج. ر. ع 32 بتاريخ 10 أوت 1995، والمعدل بالقانون رقم 09 لسنة 1997، والمعدل كذلك بالقانون رقم 08 لسنة 2002.

5 - هشام صادق. حفيظة الحداد، دروس في القانون الدولي الخاص، دار المطبوعات الجامعية، 2000، ص 23.

التحكيم وإعطاء أولوية لتنفيذ أحكام المحكمين¹، ولذلك فإن استخدام هذه الوسيلة محدود نظرا لأن المحكمين لديهم القدرة على الحكم في المنازعات التي ترتبط بحقوق الغير².

والجدير بالذكر أن المشرع الجزائري قد عرف لنا التحكيم الدولي في المادة 458 مكرر من المرسوم التشريعي رقم 09/93 المتعلق بقانون التحكيم حيث جاء فيها: "يعتبر دوليا بمفهوم هذا الفصل وأي الفصل المتعلق بالتحكيم، التحكيم الذي يخص النزاعات المتعلقة بمصالح التجارة الدولية، والتي يكون فيه مقر أو موطن أحد الطرفين على الأقل في الخارج"³.

الملاحظ من خلال هذه المادة أن المشرع الجزائري قد أخذ بمعيارين لتحديد دولية التحكيم، فالمعيار الأول هو المعيار الاقتصادي، والثاني هو المعيار القانوني المتمثل في موطن أحد الأطراف يكون من خارج الجزائر، وبذلك ضيق المشرع الجزائري من دائرة التعامل في مجال التحكيم الدولي.

ولكن بعد صدور التعديل الجديد لقانون الإجراءات المدنية والإدارية الخاص بالتحكيم التجاري الدولي جاءت المادة 1038 من ق.إ.م.إ التي نصت على أنه: "يعتبر التحكيم دوليا بمفهوم هذا القانون التحكيم الذي يخص النزاعات المتعلقة بالمصالح الاقتصادية لدولتين على الأقل"⁴. فالمشرع الجزائري أخذ في تعديله الجديد بمعيار واحد فقط الذي يتقارب بشكل لا يمكن إنكاره بالمعيار الاقتصادي الفرنسي⁵، وهذا ما أخذ به القضاء الفرنسي في العديد من الأحكام القضائية حيث كان هناك تفضيل للمعيار الاقتصادي كأساس لتأويل التحكيم سواء قبل صدور قانون التحكيم الفرنسي لسنة 1981 أو بعد صدوره⁶.

بالتالي تكمن التفرقة بين التحكيم الداخلي والتحكيم الدولي على أساس طبيعة العلاقات الاقتصادية القائمة بين أطرافه وبدون أي دخل لإرادة الأطراف فيه⁷، وتعتبر قضايا التأمين من مسؤولية الناقل البري

¹-C.F. Proal, Les droit arabes en matière d'arbitrage et la procedure de la chambre de commerce Franco arabe, travaux de l'institut de droit des affaires, Aix en provence, 1981.

² -M. Vivant, juge et loi du brevet, litée, 1977, p.p 155-156.

³ - المرسوم التشريعي رقم 09/93 المؤرخ في 25 أفريل 1993، والمتعلق بالتحكيم التجاري الدولي، الجريدة الرسمية عدد 27 لسنة 1993. يعدل ويتم الأمر رقم 154/66 المتضمن قانون الإجراءات المدنية المؤرخ في 08 يونيو 1966، والمعدل كذلك بموجب القانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فبراير 2008 والمتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

⁴ - "تقابلها المادة 1504 من قانون الإجراءات المدنية الفرنسي بقولها: يعتبر دوليا التحكيم الذي يضع في الميزان مصالح التجارة الدولية" وبالتالي كانت هذه المادة أكثر صراحة على الاخذ بالمعيار الاقتصادي فيما يخص قضايا التحكيم التجاري الدولي".

⁵ -Mostafa Trari Tani, Kluwer Law international, 1/2009 (Mars), p 72.

⁶ -المرسوم رقم 500/81 بتاريخ 12 ماي 1981 المتعلق بالتحكيم الدولي، الجريدة الرسمية الفرنسية 14 ماي 1981.

⁷ -Laurent Jaeger, Cour de cossation (1 ére ch .civ) 13 Mars 2007, Revue de l'arbitrage, N °3, P500.

الدولي للبضائع ذات طبيعة تجارية واقتصادية، وبالتالي يمكن فض منازعاتها عن طريق التحكيم، ويتم ذلك عن طريق الاتفاق ضمن شروط العقد.

وهذا ما نصت عليه اتفاقية جنيف الخاصة بالنقل البري الدولي عبر الطرق CMR ضمن المادة 33 بقولها: "قد يتضمن عقد النقل بندا يمنح الصلاحية لمحكمة تحكيم شرط أن ينص هذا القانون على القانون على ضرورة أن تطبق المحكمة هذه الاتفاقية"، وبالتالي تركت الاتفاقية للأطراف الحرية على وضع الشروط التي يرونها والتي لا تخالف القانون ومنها شرط التحكيم. وهو ما أخذ به المشرع الجزائري حيث نص ضمن القواعد القانون المدني على أنه في حالة اتفاق الأطراف على شرط التحكيم، وجب إدراج شرط التحكيم في وثيقة التأمين ولا يمكن أن يرد بين شروطها العامة¹.

الفرع الثاني: التقادم

هو سقوط الحق في دين بمضي مدة مقررة قانونا دون المطالبة به ودون أن تعترض هذه المطالبة موانع قانونية أثناء المدة المذكورة، أو بعبارة أخرى يقصد به التخلص من دين بفعل مرور الزمن في ظروف يحددها القانون. فهي إذا من وجهة نظر صاحب الدين (الدائن) سقوط حقه في المطالبة القضائية بعد انقضاء المدة المقررة دون مطالبته بدينه قضائيا. أما من وجهة نظر المدين فهو يمثل كسب في سقوط دين عنه وتبرأ ذمته منه في المطالبة القضائية بعد انقضاء المدة المقررة دون مطالبة صاحب الدين (الدائن) له قضائيا.

فلا تبق الحقوق الناشئة عن عقود معينة إلى الأبد بل تنقضي إذا سكت من له حق فيها بانقضاء مدد قررها المشرعون. وتختلف هذه المدد باختلاف الحقوق وكذلك بحسب تشريعات الدول. واستنادا إلى القواعد العامة تبتدئ مدة التقادم من الوقت الذي يستطيع فيه الدائن المطالبة بحقه وليس له ذلك قبل استحقاق

1 - المادة 622 من القانون المدني الجزائري: " يكون باطلا ما يرد في وثيقة التأمين من الشروط الآتية:

/-الشرط الذي يقضي بسقوط الحق في التعويض بسبب خرق القوانين أو النظم إلا إذا كان ذلك الخرق جنائيا أو جنحة عمدية.

/-الشرط الذي يقضي بسقوط حق المؤمن له بسبب تأخره في إعلان الحادث المؤمن منه إلى السلطات أو تقديم المستند إذا تبين من الظروف أن التأخر كان لعذر مقبول.

/- كل شرط مطبوع لم يبرز بشكل ظاهر وكان متعلقا بحالة من الأحوال التي تؤدي إلى البطلان أو السقوط.

/- شرط التحكيم إذا ورد في الوثيقة بين شروطها العامة المطبوعة لا في صورة اتفاق خاص منفصل عن الشروط العامة.

/- كل شرط تعسفي آخر يتبين أنه لم يكن لمخالفته أثر في وقوع الحادث المؤمن منه.

الدين، فيحسب التقادم من تاريخ الواقعة المنشئة للدعوى وليس من تاريخ نشوء الدين¹.

أولاً: مدة التقادم

حدّد المشرع الجزائري مدة ثلاث سنوات لكل الدعاوى الخاصّة بالتأمين، حيث جاء في نص المادة 27 من الأمر رقم 95-07 على أنه: "يحدد أجل تقادم جميع دعاوى المؤمن له أو المؤمن الناشئة عن عقد التأمين بثلاث (3) سنوات ابتداء من تاريخ الحادث الذي نشأت عنه. غير أنّ هذا الأجل لا يسري في: // حالة كتمان أو تصريح كاذب أو غير صحيح بشأن الخطر المؤمن عليه، ابتداء من يوم علم المؤمن به، // في حالة وقوع الحادث من يوم علم المعنيين بوقوعه.

وإذا كانت دعوى المؤمن له على المؤمن ناتجة عن دعوى رجوع من قبل الغير، لا يسري التقادم إلا ابتداء من اليوم الذي يرفع فيه الغير دعواه إلى المحكمة ضد المؤمن له أو يوم الحصول على التعويض منه".

استثنى المشرع الجزائري بعض الحالات من ذلك حالة صدور غش أو تحايل من طرف المؤمن له بإخفاء أمور جوهرية سواء بالكذب أو بالكتمان، فهو لا يبدأ إلا من يوم علم المؤمن بها. كما منع المشرع الاتفاق بين الطرفين على اختصار مدة التقادم وذلك بمقتضى المادة 28 من قانون التأمينات.

وتسري مدة التقادم من تاريخ وقوع الحادث المؤدي للضرر من تاريخ وقوع الخطر بشكل عام، ثم يختلف بدأ حسابها باختلاف الأحوال التالية:

❖ تسري من تاريخ علم المؤمن بذلك إذا أثبت له أن المؤمن له قد استعمل وسائل احتيالية كالتصريح الكاذب أو كتمانها للظروف الحقيقية للخطر المؤمن به.

❖ يبدأ احتساب التقادم بالنسبة للغير من يوم علمه بوقوع الحادث المتسبب في الضرر.

❖ يبدأ احتساب التقادم في دعاوى المؤمن له ضد المؤمن المتعلقة برجوع الغير عليه من يوم رفع دعوى الغير عليه.

❖ يبدأ احتساب التقادم في دعاوى المؤمن ضد المؤمن له للمطالبة بالقسط من تاريخ استحقاق القسط.

❖ يبدأ احتساب التقادم في دعاوى المؤمن له ضد المؤمن للمطالبة بمبلغ التأمين أو التعويض من تاريخ تحقق الخطر المؤمن منه.

¹ - شهاب أحمد جاسم العنبيكي، المبادئ العامة للتأمين (المصطلحات الأساسية-عقد التأمين-مذكرة التغطية المؤقتة-وثيقة التأمين-أنواع هيئات التأمين، دار الفكر الجامعي، مصر، 2005، ص88.

❖ ويبدأ احتساب التقادم في دعاوى القضاية أو المطالبة بالتسوية الودية من تاريخ رفع الدعوى أو طلب التسوية¹.

ولكن الشيء الملاحظ أن المشرع الجزائري لم يذكر التقادم عندما يكون التأمين ذو طابع دولي، خاصة وأن أغلب معاملات التأمين تكون دولية. بعكس المشرع الفرنسي الذي أعطى لكل ذي حق حقه حيث نص على التقادم المسقط لدعوى التأمين من مسؤولية الناقل في المادة 17 من بوليصية التأمين من مسؤولية الناقل الطرقي للبضائع وحددها بمدة عامين².

على غرار نظيره المصري الذي نص في المادة 05 الفقرة الثانية من قانون التأمين الإجباري على أن تخضع دعوى المضرور قبل المؤمن للتقادم المنصوص عليه في المادة 752 من القانون المدني، حيث نصت تلك المادة على أن تسقط بالتقادم الدعوى الناشئة عن عقد التأمين بانقضاء ثلاث سنوات من وقت حدوث الواقعة التي تولدت عنها الدعوى³. وبهذا خالف المشرع الفرنسي كل من المشرع الجزائري والمشرع المصري فيما يخص تحديد مدة التقادم.

أما عن اتفاقية النقل الطرقي الدولي CMR فقد حددت مدة التقادم لدعوى المسؤولية بسنة واحدة ولكن تمدد هذه المدة في حالة الخطأ العمدي أو الغش إلى ثلاث سنوات وذلك وفقا للمادة 32 من الاتفاقية⁴. أما الاتفاقية الدولية الخاصة بالنقل عبر السكك الحديدية COTIF-CIM فقد حددت المادة 58 الفقرة الأولى مدة التقادم بالنسبة لعقد النقل بعام واحد، ويمكن تمديده لعامين إذا تعلق الأمر بدعوى مبنية على الغش أو التديس أو بتسديد مبلغ تحصيل استوفته السكة الحديدية من المرسل، أو بتسديد ناتج بيع قامت به السكة الحديدية، أو بدعوى مبنية على أحد عقود النقل السابقة⁵.

1 - مريم عمارة، المرجع السابق، ص 128.

2 - L'article 17 de police française d'assurance couvrant la responsabilité du transporteur international de marchandises par route « Prescription Les actions nées du présent contrat se prescrivent par deux ans »

3 - محمد حسين المنصور، المرجع السابق، ص 493-494.

4 - المادة 32 من الاتفاقية "إن المهلة القصوى لإنهاء الدعاوى المترتبة عن عمليات النقل الخاضعة لهذه الاتفاقية هي سنة كحد أقصى، ولكن في حال الغش أو الخطأ الذي يعتبره قانون المحكمة المعنية موازيا للغش تصل هذه المهلة إلى ثلاث سنوات....".

5 - المادة 58 من اتفاقية النقل الدولي للبضائع عبر السكك الحديدية لسنة 1980 تنص على أنه: "1- تتقادم الدعوى الناشئة عن عقد النقل بعام واحد. غير أنها تتقادم بعامين إذا تعلق الأمر: أ- بتسديد مبلغ تحصيل استوفته السكة الحديدية من المرسل إليه. ب- بتسديد ناتج بيع أجرته السكة الحديدية. ج- بدعوى مبنية على ضرر سببه التديس.

د- بدعوى مبنية على الغش. هـ- بدعوى مبنية على أحد عقود النقل السابقة لإعادة الإرسال في الحالة المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة 38.

2- يسري التقادم بالنسبة للدعوى: أ- بشأن التعويض عن فقدان الكلي: اعتبارا من اليوم الثلاثين الذي يلي انتهاء مهلة التسليم.

ب- بشأن التعويض عن فقدان الجزئي أو الت عيب أو تجاوز مهلة التسليم: اعتبارا من اليوم الذي تم فيه التسليم....".

وبما أن الجزائر قد صادقت على هذه الاتفاقية فإنها هي التي ستطبق في حالة النزاع الحاصل في الجزائر وإذا كان أحد الأطراف جزائرياً، وبالتالي تتقدم دعوى المسؤولية بمرور سنة، إلا إذا كان هناك غش أو تدليس فتتقدم بمرور سنتين.

وخلاصة القول أنه بالنسبة لدعوى التأمين من المسؤولية لا يبدأ مرور الزمن بالسريان إلا من يوم رفع الدعوى من الغير المضرور على المؤمن له، أو من اليوم الذي يستوفي فيه هذا الغير التعويض من المؤمن له¹.

ثانياً: الوقف والإنقطاع

منع المشرع الجزائري الاتفاق على اختصار مدة التقادم، ولكن في المقابل سمح بقطع التقادم للأسباب العادية كما حددها القانون إذا حدد ذلك خبير محترف، وبالنسبة لدعاوى المطالبة بالقسط من طرف المؤمن فينقطع متى دفع القسط المتنازع حوله وكذلك الشأن بالنسبة لدعاوى التعويض المستحق بحيث تنقطع مدة التقادم بمجرد دفعه للمطالب به².

ويقصد بالوقف تعطل وامتناع سريان التقادم بحيث لا تحسب فيه المدة التي كان موقوفاً فيها، فإذا ما زال سبب الوقف عاد التقادم إلى السريان، وتضم المدة السابقة على الوقف إلى المدة اللاحقة له ولا تدخل في حسابه المدة التي ظل التقادم موقوفاً فيها³.

أما الانقطاع وبحسب نص المادة 318 الفقرة الأولى من القانون المدني الجزائري فهو زوال كل أثر للمدة التي انقضت منه بحيث تعتبر هذه المدة كأنها لم تكن. ومن أسباب انقطاع التقادم هي المطالبة القضائية، فإن رفع المرسل أو المرسل إليه دعوى قضائية للمطالبة بحقه في التعويض أمام محكمة ولو كانت غير مختصة سواء محلياً أو نوعياً تعتبر سبباً من أسباب انقطاع التقادم الخاص برفع دعوى ضد

¹ -غازي خالد أبو عرابي، المرجع السابق، ص 412.

² - المادة 28 من قانون التأمينات الجزائري من الأمر 95-07: "لا يمكن اختصار مدة التقادم باتفاق الطرفين.

ويمكن قطع التقادم فيمايلي:

أ- أسباب الإنقطاع العادية كما حددها القانون.

ب- تعيين خبير.

ج- توجيه رسالة مضمونة الوصول مع الإشعار بالاستلام من المؤمن إلى المؤمن له بخصوص دفع القسط.

د- إرسال رسالة مضمونة الوصول من المؤمن له إلى المؤمن فيما يتعلق بأداء التعويض."

³ -فؤاد ضاهر، مرور الزمن في القانون التجاري البري والبحري، ج 3، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2001، ص 285.

الناقل البري بسبب الخسائر والأضرار التي تسببت في تلف أو هلاك البضائع المنقولة. كذلك تنقطع مدة التقادم بالتنبية أو بالحجز، وبالنسبة لهذا الأخير فهو نوعان:

* **حجز تحفظي:** وهو وضع أموال المدين المنقولة تحت يد القضاء دون بيعها.

* **حجز تنفيذي:** يسمح بإعداد الشيء المحجوز عليه للبيع بغية استيفاء الدائن لحقه من ثمنه¹.

وفي حكم للمحكمة العليا في قرار مؤرخ في 5 مارس من سنة 1989 ملف رقم 55882 بأنه من المقرر قانوناً أن الدعوى القضائية المقامة على الناقل بسبب فقدان البضائع أثناء عملية النقل، تتقادم بمرور عام من يوم التسليم أو من اليوم الذي كان يجب ان تسلم فيه، ومن المقرر أيضاً أن انقطاع التقادم ينحصر في المطالبة القضائية لأي جهة قضائية، أو بطلب يتقدم به الدائن لإثبات حقه، ومن ثم فإن قضية الحال أن المطعون ضدها رفعت دعوى بتاريخ 20 ماي 1981 لأجل التعويض عن الأضرار التي أصابت البضاعة أثناء النقل، ضد الناقلة (الطاعنة) التي رفع الحجز التحفظي عنها بتاريخ 17 فبراير 1979 أي بعد مرور أكثر من عام، فإن قضاة الموضوع باستنادهم إلى انقطاع التقادم بناء على رسالة لا تتدرج في أي حالة من الحالات القانونية المنصوص عليها في المادة 317 من القانون المدني خرقوا القانون، وبالتالي استوجب نقض القرار المطعون فيه².

كذلك من بين أسباب اقتطاع التقادم إقرار الناقل بحق المرسل إليه سواء إقراراً صريحاً أو ضمناً³، حيث يعتبر من ضمن الشروط الأساسية التي تضعها شركات التأمين في وثيقة التأمين، بحيث يعتبر الإقرار بالمسؤولية من الأمور المحظورة التي تسقط الحق في التعويض متى اعترف الناقل بخطئه للمضرور.

من هنا يظهر أن مدة التقادم بالنسبة لعقد التأمين تختلف عن مدة التقادم بالنسبة لعقد النقل، فحسب القواعد العامة حدد المشرع الجزائري مدة التقادم بثلاث سنوات في عقد التأمين، بينما هي محددة بالنسبة لعقد النقل بعام واحد وبالتالي فعقد النقل الذي هو أساس دعاوى عقد التأمين سواء على البضائع أو بالتأمين على المسؤولية.

¹ - المادة 317 من ق.م.ج: "ينقطع التقادم بالمطالبة القضائية ولو رفعت الدعوى إلى محكمة غير مختصة بالتنبية أو الحجز، وبالطلب الذي يتقدم به الدائن لقبول حقه في تفليسة المدين أو في توزيع أو بأي عمل يقوم به الدائن أثناء المرافعة لإثبات حقه".

² - قرار مؤرخ في 5 مارس 1989 ملف رقم 53882، منشور بالمجلة القضائية لسنة 1990، العدد 03، ص 112.

³ - Elkhalifa Med el Kamel, le conaissance, les transports maritimes, fascicules n°1, Dar Houma, Algérie, 1998, p115.

والمشكل لا يثار بالنسبة للنقل عبر السكك الحديدية باعتبار الجزائر من الدول المصادقة على اتفاقية النقل الدولي عبر السكك الحديدية، ولكن يعتبر من أهم الصعوبات التي تواجه القاضي بالنسبة للنقل الطرقي، فيجد نفسه أمام عقدين ولكن لموضوع واحد.

فبالنسبة للتأمين على مسؤولية الناقل يكون المضرور له حق رفع الدعوى على الناقل بموجب دعوى المسؤولية والتي تتقدم بسنة واحدة حسب الاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل البري سواء اتفاقية النقل الطرقي CMR، أو اتفاقية النقل الدولي عبر السكك الحديدية COTIF-CIM وهو نفس المآخذ الذي اتجه إليه المشرع المصري¹، بينما إذا رفع الدعوى المباشرة على المؤمن من مسؤولية الناقل، وبالتالي تتقدم الدعوى بموجب القانون الجزائري بمرور ثلاث سنوات، الأمر الذي يؤكد أن هناك فراغا قانونيا، وهو يعد تقصيرا من المشرع الجزائري الذي لم يحدد لنا التقدم فيما يخص الدعوى المباشرة، بينما نجد المشرع الفرنسي أنه كان أكثر دقة وإيضاحا بأن حدّد لنا تقدم دعاوى التأمين من مسؤولية الناقل بسنتين.

¹ - المادة 254 الفقرة الأولى من قانون التجارة المصري: "تتقدم كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشياء بمضي سنة تبدأ من تاريخ تسليم الشيء إلى المرسل إليه أو إلى الجمرك أو إلى الأمين الذي يعينه القاضي لاستداع الشيء وتسري المدة في حالة الهلاك الكلي من تاريخ انقضاء الميعاد المنصوص عليه في الفقرة الثانية من المادة 240 من هذا القانون."

الخاتمة

عرف نظام التأمين تطوراً كبيراً في الحياة المعاصرة، فهو في جوهره تنظيم يضم عدد من الأشخاص يجمعهم هدف واحد وهو البحث عن الأمن والأمان والطمأنينة، سعياً لتوفير الضمان والاستقرار لما يلحق بهم من ضرر، ولعل النقل البري الدولي للبضائع يعتبر من بين الأساليب التنموية التي قد تتعرض لعدة أخطار سيما عند نقل البضائع من مكان إنتاجها إلى مكان توزيعها واستهلاكها، لذلك كان لتقنية للتأمين أثر فعال ودور لا يستهان به.

يظهر ذلك من خلال الضمانات التي تحققها هذه الآلية في التصدي لجل المخاطر والصعوبات سواء التي تهدد البضائع أو التي قد تقيم مسؤولية الناقل الذي يتحتم عليه تعويض المتضرر، وهو المتعاقد معه بموجب عقد النقل البري الذي يكون عادة المرسل إليه أو المرسل في حال بعث البضاعة لنفسه، وبموجب عقد التأمين تتولى شركة التأمين دفع مبلغ لتعويض المتضرر من جراء مسؤولية الناقل، سيما أن نظام المسؤولية لم يعد قادراً على استيعاب كافة مظاهر الأضرار التي يتسبب فيها النشاط الإنساني، وهي بذلك تعجز عن تحقيق العدالة بسبب عدم قدرتها على القيام بوظيفتها التعويضية.

لذلك كان للتأمين أثر كبير في توسع قواعد المسؤولية حماية المضرور وتسهيل حصوله على التعويض، فقد تزامن تطور المسؤولية المدنية مع ظهور نظام التأمين، الأمر الذي ساعد على التخلي تدريجياً على الخطأ كأساس للمسؤولية المدنية وتغيير وظيفتها من سياستها التهذيبية الرادعة إلى سياسيتها التعويضية الهادفة، فأصبح تأمين المسؤولية يأتي في مقدمة الضمانات بالنسبة للمضرور، إذ بمقتضى هذا النظام يستطيع المضرور أي المرسل إليه أن يحصل على حقه في التعويض من الناقل المسؤول، وهو بذلك يأمن من خطر إفسار هذا الأخير، وزيادة عن ذلك يأمن من مزاحمة الدائنين له في مبلغ التأمين، فيأخذ التعويض المستحق له كاملاً من شركة التأمين، وهذا ما يحقق نوعاً من التوازن وإضفاء صفة العدل بين المتعاقدين (الناقل والمرسل) خاصة وأن هذه العقود تصنف على أنها عقود إذعان.

ورغم أن تأمين المسؤولية وإن كان قد نشأ أساساً ليغطي مسؤولية الناقل، أي الضرر المالي الذي قد يتعرض له هذا الأخير جراء مطالبة المضرور، إلا أنه يتجه شيئاً فشيئاً في ظل حركة تطور مستمر نحو توفير حماية مباشرة وفعالة للمرسل إليه، ويتحقق ذلك في الدعوى المباشرة التي يعطيها القانون للمضرور، كذلك بفضل الدفوع التي لا يمكن الاحتجاج بها في مواجهتهم، فالهدف من هذا العقد هو تحقيق غايتين الأولى للمؤمن له في حماية ذمته المالية بما قد يعتريها من أعباء ناجمة عن تحقق مسؤوليته في مواجهة صاحب الحق على البضاعة المتضررة، والثانية لهذا الأخير وتتمثل في توفير ضمان إضافي وسريع يعوض له الضرر الذي أصابه.

وهذا ما يعتبر أهم ميزة يقدمها التأمين للمرسل إليه من خلال الاعتراف له بحقه في الرجوع مباشرة على المؤمن بالدعوى المباشرة، ما يعد خروجاً عن القواعد العامة والتي تجعل أثر العقد فيما يرتبه على المؤمن بالدعوى الغير مباشرة أو حوالة الحق أو حجز ما للمدين لدى الغير، وهي وسائل لا تتحقق معها الحماية الكافية للمضرور في استفاء حقه.

فالدور المهم الذي لعبته تقنية التأمين في تطور نظام المسؤولية من حيث الأساس ومن حيث الوظيفة لازال فعالاً في كفالة تعويض المضرورين، بالرغم من الهزات التي عرفها قطاع التأمين، غير أن هذه التقنية لازالت تثبت وجودها من يوم لآخر داخل أزمة المسؤولية وتلاشيها، بل إن المحافظة على هذا الدور مرهون بمواكبة التطورات الحاصلة، ولعل الحل الأمثل يكون في تقوية ثنائية التأمين والمسؤولية، لذلك حاولنا وضع بعض التوصيات بوضع بعض الحلول التي من شأنها العمل على الرفع من معدلات التامين و اكتساب القدرة التعويضية لمواجهة مختلف الأخطار، وبالتالي تشجيع الاستثمار الوطني والأجنبي، جلب رؤوس الأموال والعملية الصعبة مما يؤدي إلى تقوية الاقتصاد الوطني والدولي وزرع الثقة و الطمأنينة ومنها:

❖ محاولة تذليل الصعوبات التي قد تشكل خطراً حقيقياً على النقل البري عامة وعلى مسؤولية الناقل خاصة منها إصلاح البنى التحتية للطرق و خاصة في الدول النامية، وتعتبر الجزائر من بين الدول التي تعاني من ذلك رغم كل الإصلاحات التي عرفتها في الآونة الأخيرة، إلا أنها مازالت تعاني من هذه المشاكل والعقبات، رغم أن الحدود البرية الجزائرية البالغ طولها 6786 كم، وهو ما يعتبر منبعاً اقتصادياً مهماً.

❖ يعد نمط النقل بالسكك الحديدية من أفضل وسائل النقل البري، فهو يستعمل لنقل أحجام وكميات كبيرة من البضائع والمواد الأولية لمسافات طويلة، إلا أنه في الجزائر يعاني من عدة صعوبات على الرغم من استفادته من مبالغ مالية كبيرة في شكل استثمارات لتطوير البنى التحتية والمنشآت، إلا أنه يظل من بين القطاعات المتأخرة والبعيدة عن المقاييس العالمية، لذلك لا بد من نشر أنظمة النقل الذكية على كل السكك التي تنشأ في إطار استراتيجية التطوير، كما يجب إعادة تأهيل السكك القديمة وتجهيزها بمثل هذه الأنظمة وتهيئة مناخ جاذب للاستثمارات الخاصة والاستفادة من آليات التمويل الدولية المتوفرة لتنفيذ مشاريع البنى التحتية، وكذلك تعزيز التعاون والتنسيق بين البلدان في مجال تبادل الخبرات ونقل المعرفة والممارسات الناجحة، وتنفيذ مشاريع مشتركة في المجالات ذات صلة.

❖ تجدر الإشارة أن هناك بعض الإشكالات في هذا النوع من التأمين على المسؤولية من شأنها عرقلة عمل الناقل كونه هو المعني بالتأمين، ولعل أبرز هذه العراقيل هي أن الناقل عند مزاولته لنشاط النقل وفي حالة ما إذا كان هو مالك المركبة، فإنه يخضع لعدة أنواع من التأمين، فهو يخضع لتأمين المسؤولية الإلزامي الذي ينص عليه الأمر 74-15 المتعلق بالتأمين على السيارات، بالإضافة إلى التأمين الإلزامي من المسؤولية اتجاه البضائع المنقولة التي ينص عليه الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات، ومنه كان على المشرع الجزائري أن يجد حلا لهذه العراقيل التي تثقل الذمة المالية للناقل والتي قد تدفعه للنفور من هذا النشاط.

❖ كذلك المشرع الجزائري عندما نص في المادة 166 من الأمر 95-07 على إلزام الناقلين العموميين باكتتاب تأمين لمسؤولياتهم اتجاه البضائع قد أغفل الناقلين من القطاع الخاص في ذلك. وهذا ما يحقق نوعا من التحيز اتجاه القطاع العام على حساب القطاع الخاص مما قد ينفّر التعامل مع هذا الأخير خوفا من عدم الضمان.

❖ محاولة سد الفراغ التشريعي الذي يعرفه قطاع النقل البري الدولي للبضائع في الجزائر، على النقيض من المشرع الفرنسي الذي كان أكثر دقة وإيضاحا من خلال القانون رقم 17-161 المؤرخ في 30 مارس 2017، والذي قد أحال في حالة النقل الدولي الطرقي لاتفاقية جنيف الخاصة بالنقل الدولي عبر الطرق

CMR، لذلك على المشرع الجزائري تدارك الأمر بتشريعه لنصوص تتماشى والنقل البري الدولي، وضرورة مصادقته على هذه الاتفاقية الهامة التي تخدم النقل الطرقي الدولي.

❖ محاولة القضاء على معظم المشاكل والعراقيل التي تواجه النقل البري، وذلك من خلال العمل بنظام النقل بالحاويات وما تشهده من تطور وتنوع، مما يسمح بنقل أكبر قدر ممكن من البضائع المنقولة باعتبارها الأداة الأكثر أمنا وأمانا والأقل كلفة لعملية النقل.

❖ لا بد على المشرع الجزائري كذلك تشريع قوانين خاصة بالتأمين على مسؤولية الناقل البري الدولي للبضائع، وذلك لما يشوب قانون التأمين الجزائري من نقص خاصة في مجال التأمين الدولي، سيما لما يشهده هذا القطاع من تطور وازدهار، لذلك على المشرع الجزائري مواكبة هذه التطورات بوضع قوانين تتماشى معها.

❖ تشجيع العمل التأميني بفتح الاستثمار للقطاع الخاص، وتكثيف الشراكة الأجنبية في هذا المجال، مما قد يساهم في تنمية التجارة الدولية وبالتالي التطور الاقتصادي الوطني والدولي.

❖ من المشاكل التي قد تواجه المتعاملين في هذا المجال هي قلة نسبة التعويض بالمقارنة مع النسبة الكبيرة للضرر التي قد تصيب المرسل إليه وذلك للعجز المالي الذي قد يكتنف شركات التأمين، ليضعف من قدرتها التعويضية. لذلك على المشرع الجزائري فتح نقاش حقيقي وواسع من أجل إعادة النظر في هذا المجال في الجزائر من خلال إسهامات الفاعلين في قطاع التأمينات ورجال القضاء والباحثين في هذا الموضوع، بغية وضع إطار قانوني واضح يحول دون تسجيل ثغرات حول القدرة المالية لشركات التأمين التي ترافق مسؤولية الناقل، مما يحقق معه تعويض شامل للمضرورين.

❖ كذلك لا بد من التشجيع على الثقافة التأمينية بوضع ندوات علمية وأيام دراسية، وكذا ملتقيات وطنية ودولية للبحث والدراسة حول هذه الآلية التي أصبحت من القطاعات الهامة والحساسة على أساس أنها عوامل منتجة للثروات.

قائمة المراجع

- باللغة العربية :

1-الكتب والمؤلفات

- (1) إبراهيم أبو النجا، التأمين في القانون الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1995.
- (2) إبراهيم محمد جلال، التأمين دراسة مقارنة بين القانون المصري والفرنسي والكويتي، دار النهضة العربية، مصر، ب س ن.
- (3) أبو السعود رمضان، أصول الضمان -دراسة مقارنة لعقد التأمين من الناحية الفنية والقانونية، الدار الجامعية، بيروت، 1992.
- (4) أحمد عبد الكريم سلامة، قانون التّحكيم التجاري الدولي والداخلي، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، مصر، ب ن س.
- (5) أحمد شرف الدين، أحكام التأمين، نادي القضاة، القاهرة، 1991.
- (6) أحمد محمد محرز، القانون التجاري (العقود التجارية-الأوراق التجارية)، دار الكتب القانونية، مصر، 2003.
- (7) أحمد عبد الحميد أمين، دور التأمين من المسؤولية في تقاضي آثار مسؤولية منظمي الأنشطة الرياضية، جامعة الزقازيق، مصر، 2015.
- (8) أسامة عبد العزيز إبراهيم سعد، التنظيم القانوني للنقل بالحاويات، منشأة المعارف، مصر، 2003.
- (9) أكنم أمين الخولي، الوسيط في القانون التجاري، جزء 04، العقود التجارية، الطبعة الثالثة، دار النهضة العربية، مصر، 1958.
- (10) إلياس ناصيف، موسوعة الوسيط في قانون التجارة، الجزء الثامن (العقود التجارية)، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2008.
- (11) أنور طلبة، الوسيط في القانون المدني، الطبعة 04، المكتب الجامعي الحديث، مصر، 2001.
- (12) أنور طلبة، عقد التأمين والتأمين الإجباري على حوادث السيارات (شروط وثيقة التأمين- أسباب بطلان التأمين-أنواع التأمين-دعاوى الرجوع وتقادمها)، الطبعة الأولى، المكتب الجامعي الحديث، مصر، 2016.

- 13) بلحاج العربي، النظرية العامة في القانون المدني الجزائري، الطبعة الرابعة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005.
- 14) بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2009.
- 15) بهاء بهيج شكري، التأمين من المسؤولية في النظرية والتطبيق، دار الثقافة، الأردن، 2010.
- 16) بهاء بهيج شكري، بحوث في التأمين، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ب ب ن، 2012.
- 17) جلال وفاء محمد، المبادئ العامة في القانون التجاري والبحري، الدار الجامعية للطباعة والنشر، الكويت، 1991.
- 18) جمال الدين مكناس، عقد التأمين، الطبعة 03، جامعة دمشق، سوريا، 2008.
- 19) حسني المصري، العقود التجارية في القانون الكويتي والمصري والمقارن، مكتبة الصفار، الكويت، ب س ن.
- 20) حمد الله محمد حمد الله، عقد النقل البري-البحري-الجوي، دار النهضة العربية، ب ب ن، 1998.
- 21) حميدة جميلة، الوجيز في عقد التأمين (دراسة على ضوء التشريع الجزائري الجديد للتأمينات)، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر، 2012.
- 22) خليل أحمد حسين قدارة، الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري أحكام الالتزام، الجزء السابع، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ب س ن.
- 23) دربال عبد الرزاق، الوافي في القانون الدولي الخاص، الكتاب الأول النظرية العامة في تنازع القوانين في التشريع الجزائري والمقارن، دار العلوم، الجزائر، 2019.
- 24) راشد راشد، التأمينات البرية الخاصة في ضوء قانون التأمينات الجزائري المؤرخ في 09-08-1996، ديوان المطبوعات الجامعية، ب ب ن، 1992.
- 25) سعيد الجدار، عقد نقل البضائع في القانون التجاري الجديد رقم 17 لسنة 1999 (عقد النقل بصفة عامة-عقد نقل البضائع-حقوق والتزامات الناقل والمرسل والمرسل إليه-دعوى المسؤولية ضد الناقل-مسؤولية الناقلين في حالة النقل المتعاقب أو المتتابع-أحكام القضاء وآراء الفقه)، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، مصر، 2000.
- 26) سليمان مرقص، المسؤولية المدنية الأحكام العامة، معهد البحوث والدراسات العربية، 1971.
- 27) سليمان الثنيان، التأمين وأحكامه، دار العواصم المتحدة، بيروت، 1993.

- (28) سماح الأغا، التّعويض القانوني في القانون المصري والقانون السعودي، جامعة دار الحكمة، بيروت، لبنان، ب س ن.
- (29) سمير جميل حسين الفتلاوي، العقود التجارية، ديوان المطبوعات الجامعية، ب س ن.
- (30) سمير عبد السميع الأودن، الحق في التعويض بين تأمين حوادث السيارات والتأمين الاجتماعي والمسؤولية المدنية، مكتبة الإشعاع الفنية، الإسكندرية، مصر، 1999.
- (31) سميحة القليوبي، شرح قانون التجارة المصري الجديد رقم 99/17، الطبعة 03، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2000.
- (32) سوزان علي حسن، مسؤولية الوكيل بالعمولة في النقل الداخلي والدولي والمتعدد الوسائط، منشأة المعارف، مصر، 1999.
- (33) سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات (النقل أحادي الوسائط والنقل الدولي متعدد الوسائط)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2004.
- (34) شريف أحمد الطباخ، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي في ضوء القضاء والفقهاء والمعاهدات الدولية، دار الفكر الجامعي، مصر، 2005.
- (35) شهاب أحمد جاسم العنبيكي، المبادئ العامة للتأمين (المصطلحات الأساسية-عقد التأمين-مذكرة التغطية المؤقتة-وثيقة التأمين-أنواع هيئات التأمين)، دار الفكر الجامعي، مصر، 2005.
- (36) طارق عفيفي صادق أحمد، المبادئ العامة في التأمين على الأخطار التكنولوجية والمعلوماتية دراسة مقارنة بين القانون المصري والنظام السعودي، الطبعة الأولى، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، 2017.
- (37) عبد الحليم عبد اللطيف القوني، حسن النية وأثره في التصرفات، الإسكندرية، 2004.
- (38) عبد الحميد الشواربي، القانون التجاري -العقود التجارية، منشأة المعارف، مصر، ب س ن.
- (39) عبد الحميد الشواربي، المشكلات العملية في تنفيذ العقد، الإسكندرية، 1988.
- (40) عبد الرحمان فايز أحمد، أثر التأمين على الالتزام بالتعويض، دراسة في القانونين المصري والفرنسي والشريعة الإسلامية، دار المطبوعات الجامعية، مصر، 2006.
- (41) عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء السابع، المجلد الثاني (عقود الغرر)، دار النهضة العربية، القاهرة، 1964.

- (42) عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني (عقد التأمين والمقامرة والرهن والمرتب مدى الحياة)، الجزء السابع، المجلد الثاني، الطبعة 07، دار أحياء التراث العربي، بيروت، لبنان، 1964.
- (43) عبد الرزاق بن خروف، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري، الطبعة الثانية، دار ابن بطوطة للنشر والتوزيع، الأردن، 1998.
- (44) عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء السابع، المجلد الثاني-عقود الغرر عقود المقامرة والرهن والمرتب مدى الحياة وعقد التأمين، منشورات الحلبي، بيروت، 2005.
- (45) عبد الرزاق بن خروف، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري، دار الخلدونية، الجزائر، 2017.
- (46) عبد الرشيد مأمون، الوجيز في العقود المسماة عقد التأمين، الكتاب الثالث، دار النهضة العربية، القاهرة، ب س ن.
- (47) عبد القادر العطير، التأمين البري في التشريع دراسة مقارنة (القواعد العامة والأحكام الخاصة بعقود التأمين من المسؤولية ضد حوادث السيارات، التأمين على الحياة، التأمين على الحريق)، الطبعة الخامسة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2010.
- (48) عبد الفضيل محمد أحمد، القانون التجاري (العقود التجارية - الإفلاس وعمليات البنوك) طبقاً لأحكام القانون رقم 17-99، مكتبة الجلاء الجديدة، مصر، 1999.
- (49) عبد المنعم البدرأوي، العقود المسماة الإيجار والتأمين (الأحكام العامة)، مطابع دار الكتاب، مصر، 1961.
- (51) عبد المنعم البدرأوي، دروس في الأحكام العامة للتأمين، مكتبة شلبي، القاهرة، 1972.
- (52) عبد الناصر توفيق العطار، أحكام التأمين في القانون المدني والشريعة الإسلامية، مطبعة السعادة، القاهرة، 1974.
- (53) عبد الهادي السيد محمد تقي الحكيم، عقد التأمين حقيقته ومشروعيته (دراسة مقارنة)، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2003.
- (54) عبد الودود يحي، الالتزام بالإعلان عن الخطر في التأمين، القاهرة، 1968.
- (55) عدلي أمير خالد، عقد النقل البري قواعد وأحكام في ضوء قانون التجارة الجديد والمستحدث من أحكام محكمة النقض والدستورية العليا، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006.
- (56) علي البارودي، العقود وعمليات البنوك التجارية (الوكالة بالعمولة-السمسرة-الرهن التجاري-نقل البضائع والأشخاص-إيداع الصكوك-إيجار الخزائن الحديدية-حسابات الودائع النقدية والتوفير والجارية-

- فتح الاعتماد البسيط والمستندي- القبول وخطابات الضمان- خصم وتحصيل الأوراق التجارية)، منشأة المعارف بالإسكندرية، مصر، ب س ن.
- 57) علي البارودي. محمد فريد لعريني، القانون التجاري-العقود التجارية، عمليات البنوك -وفقا لأحكام قانون التجارة رقم 17 لسنة 1999، الدار الجامعية الجديدة، مصر، 2004.
- 58) عمورة عمار، العقود والمحل التجاري في القانون الجزائري، دار الخلدونية، الجزائر، ب س ن.
- 59) غازي أحمد خالد أبو عرابي، أحكام التأمين (دراسة مقارنة)، الطبعة الأولى، دار وائل للنشر، الأردن، 2011.
- 60) فايز أحمد عبد الرحمن، الشروط التعسفية في وثائق التأمين، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2006.
- 61) فؤاد ضاهر، مرور الزمن في القانون التجاري البري والبحري، ج 3، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2001.
- 62) فوزي محمد سامي، شرح القانون التجاري (الجزء الأول): مصادر القانون التجاري- الأعمال التجارية- التاجر -المتجر- العقود التجارية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ب ب ن، ب س ن.
- 63) كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، 1997.
- 64) لؤي ماجد ذيب أبو الهيجاء، التأمين ضد حوادث السيارات، دراسة مقارنة الأردن ومصر، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2005.
- 65) محمد حسن قاسم، محاضرات في عقد التأمين، الدار الجامعية للطباعة والنشر، الإسكندرية، ب س ن.
- 66) محمد سمير الشراوي، الخطر في التأمين البحري، الدار القومية للطباعة والنشر، مصر، ب س ن.
- 67) محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل البري-النقل البحري- النقل الجوي دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية والاتفاقيات الدولية والاجتهادات القضائية، طبعة 01، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، ب س ن.
- 68) مصطفى كامل طه، العقود التجارية وعمليات البنوك (البيع التجاري- الرهن التجاري-الوكالة بالعمولة-السمسرة-النقل-الحسابات المصرفية-الودائع المصرفية-الاعتمادات المصرفية-العمليات على الصكوك المتداولة) دراسة مقارنة، بدون طبعة، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، ب س ن.

- 69) مصطفى محمد الجمال، التأمين الخاص وفقا لأحكام القانون المدني المصري، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، مصر، ب س ن.
- 70) مصطفى كمال طه، القانون التجاري (العقود التجارية وعمليات البنوك)، الدار الجامعية، مصر، 1999.
- 71) مصطفى محمد الجمال، أصول التأمين (عقد التأمين) دراسة مقارنة للتشريع والفقهاء والقضاء في ضوء الأسس الفنية للتأمين، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 1999.
- 72) مصطفى كامل طه، العقود التجارية وعمليات البنوك وفقا لقانون التجارة الجديد رقم 17-1999، دار المطبوعات الجامعية، مصر، 2002.
- 73) مصطفى كامل طه، النظرية العامة للقانون التجاري والبحري (دراسة مقارنة) الأعمال التجارية والتجار - المؤسسة التجارية - الشركات التجارية - العقود التجارية - عمليات البنوك - الأوراق التجارية - الإفلاس - النقل البحري - البيوع البحرية، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2006.
- 74) محمد المنجي، دعوى تعويض حوادث السيارات - الدعوى المدنية المباشرة للمضروب ضد شركة التأمين، الطبعة الأولى، منشأة المعارف، مصر، 1992.
- 75) محمد حسين المنصور، أحكام قانون التأمين (مبادئ وأركان التأمين - عقد التأمين - التأمين الإجباري من المسؤولية عن حوادث المصاعد، المباني، السيارات)، منشأة المعارف بالإسكندرية، مصر، 2005.
- 76) محمد حسين منصور، العقود الدولية، الدار الجامعية الجديدة، الإسكندرية، 2009.
- 77) محمد شكري سرور، سقوط الحق في الضمان دراسة في عقد التأمين البري، الطبعة الأولى، دار الفكر العربي، مصر، 1980.
- 78) محمد شريف عبد الرحمان، عقد التأمين، الطبعة الأولى، المركز القومي للإصدارات القانونية، مصر، 2007.
- 79) محمد علي عرفة، شرح القانون المدني الجديد في التأمين، مطبعة جامعة فؤاد أول، القاهرة، مصر، 1949.
- 80) محمد علي عرفة، شرح القانون المدني الجديد في التأمين والعقود الصغيرة، الطبعة الثانية، ب ب ن، 1951.
- 81) محمود الكيلاني، عقد التأمين من الناحية القانونية (النظرية العامة في التأمين - التأمين من

- المسؤولية-التأمين البحري-التأمين على الحياة)، الطبعة الأولى، جمعية عمال المطابع التعاونية، الأردن، 1999.
- (82) محمود الكيلاني، الموسوعة التجارية والمصرفية، عقود التأمين من الناحية القانونية، المجلد السادس، الطبعة 3، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2012.
- (83) مراد منير فهم، القانون التجاري-العقود التجارية وعمليات البنوك، منشأة المعارف، مصر، 1982.
- (84) مريم عمارة، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2014.
- (85) معراج جديدي، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2007.
- (86) موسى جميل النعيمات، النظرية العامة للتأمين من المسؤولية المدنية مع استعراض لنصوص تشريعات التأمين الإجباري من المسؤولية الناجمة عن استعمال مركبات في كل من التشريع الأردني المصري والإنجليزي (دراسة مقارنة)، الطبعة 01، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2006.
- (87) مولود ديدان، القانون التجاري الجزائري حسب آخر تعديل له قانون رقم 05-02 المؤرخ في 06 جوان 2005، دار بلقيس، الجزائر، 2006.
- (88) نزيه محمد صادق المهدي، عقد التأمين (مع أحدث التطبيقات المعاصرة للتأمين من الناحيتين القانونية والفنية)، دار النهضة العربية، القاهرة، 1996.
- (89) نعمات محمد مختار، التأمين التجاري والتأمين الإسلامي بين النظرية والتطبيق، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، مصر، 2005.
- (90) هاني دويدار، النظام القانوني للتجارة والعقود التجارية والعمليات المصرفية والأسناد التجارية والإفلاس، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، لبنان، ب س ن.
- (91) هاني دويدار، قانون النقل، الدار الجامعية الجديدة، الإسكندرية، 2014.
- (92) هارون نصر، التأمين في مواجهة الخطر، الطبعة الأولى، دار أمجد للنشر والتوزيع، الأردن، 2015.
- (93) هشام صادق- حفيظة الحداد، دروس في القانون الدولي الخاص، دار المطبوعات الجامعية، ب ب ن، 2000.
- (94) هشام علي صادق، القانون الدولي الخاص -الجنسية -الاختصاص القضائي-تنازع القوانين، دار المطبوعات الجامعية، ب ب ن، 2004.

95) هيثم حامد المصاورة، المنتقى في شرح عقد التأمين، الطبعة الأولى، إثراء للنشر والتوزيع، مكتبة الجامعة (الشارقة)، الأردن، 2010.

/Ouvrages:

- 96) A.Zahi, droit des transports, Tome1, Office des publications universitaires, Ben Aknoun-Alger, 1991.
- 97) Barthélémy Mercadal, Droit des transports terrestres et aériens, 1996. Bicard et Bisson, Les assurances terrestres, T1 . Le contra d'assurances, Paris, L.G.D.J, 1982.
- 98) Bernard.Audit, La attendee d'une anomalie jurisprudentielle :retour à la lettre de l'article 15 du code civile, recueil Dalloz,édition dalloz, France, 2006.
- 99) Bérengère LEEHARDT, Le points sur Logistique transport, la confédération Française du commerce Interentreprises, Revue fiduciaire, Lamy Transport, 2011.
- 100) C. F .F Proal,Les droit arabes en matière d'arbitrage et la procedure de la chambre de commerce Franco arabe,traveaux de l'institut de droit des affaires,Aix en provence,1981.
- 101) Commission économique des Nations Unis pour l'Europe, Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route, volume 01, nation unis .new York et Genève 2016, ADR2017.
- 102) Elkhalfa Med el Kamel, le conaissance,les transports maritimes,fascucules n°1, Dar Houma,Algérie,1998.
- 103) Frédéric LETACQ-IDIT, RESPONSABILITE DES TRANSPORTEURS ROUTIERS DE MARCHANDISES ET REPARATION DES DOMMAGES.
- 104) Genevière Viney -Partice jourdain, Traité de droit civile(sous direct .J.Ghestin)...Précité.
- 105) G .Ripert –R.Roblot,Traité de Droit Commercial, Tome 02, édition 17.
- 106) Genevière Viney, Traité de droit civile-introduction à la responsabilité, 2^{ème} éd, L .G.D.J, 1995.
- 107) Isabelle Bon-Garcin –Maurice Bernadet –Yves Reinhard, Droit des transports, 1^{re} édition, Dallo.
- 108) Helene Gaudemet-Tallon,compétence internationale matière civile et comerciale ,repertoire de prcédure civile, Mars2019 ?édition Dallo, France.
- 109) Laurent Jaeger ,Cour de cossation (1 ére ch .civ) 13 Mars 2007, Revue de l'arbitrage, N °3 ,P500.
- 110) M.Vivant, juge et loi du brevet,litee, 1977.
- 111) Mostafa Trari Tani, Kluwer Law international, 1/2009 (Mars).

- 112) Pacal de vareilles-Sommieres, La compétence internationale des tribunaux Français en matière de mesures provisoires, Revue critique de droit international privé, édition Dalloz,1996.
- 113) Philippe le TOURNEAU ,droit de la responsabilité et des contrats régimes d'indemnisation ,Dalloz Action ,France ,2018-2019.
- 114) Olivier Esneu. Le droit du transport routier de marchandises(TRM). L'Harmattan. 2018.
- 115) Yvonne Lambert-Faire et Laurent Leveneur, Droit des assurances, 13'édition, Dalloz, France, 2001.
- 116) René RODIERE, DROIT DES TRANSPORTS TERRESTRES ET Aériens, DALLOZ, Deuxième édition, 1977.

2-المقالات العلمية:

أ. مقالات قانونية متخصصة:

- 117) باي عمر راضية، "التنظيم القانوني للنقل البري للمواد والنفائيات الخطرة على البيئة في التشريع الجزائري"، مجلة كلية العلوم القانونية والإدارية والسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2012.
- 118) براسي محمد، "الأحكام المنظمة لرخصة النقل البري في القانون الجزائري"، مجلة القانون العام الجزائري والمقارن، المجلد الرابع، العدد الأول، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجيلالي الياابس، سيدي بلعباس، 2018.
- 119) عائشة بوعزم، "المنازعات الناشئة عن تدويل عقد التأمين"، مجلة المستقبل للدراسات القانونية والسياسية، المجلد 05، العدد 01، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، الجزائر، سنة 2021.
- 120) عبد الكريم بوقادة، "المسؤولية المدنية للناقل البري عن نقل البضائع (أساسها ونطاقها)"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، العدد 04، دار الكنوز والنشر والتوزيع، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، سنة 2016.
- 121) عمر حوتية وعبد الرحمان حوتية، "واقع خدمات التأمين الإسلامي بالجزائر مع الإشارة إلى شركة سلامة التأمينات"، مجلة الواحات للبحوث والدراسات، الجزائر، العدد 12، 2011.

- 122) مرتضى عبد الله خيرى عبد الله، "الاختصاص القضائي بالنظر في عقد التأمين الدولي"، مجلة الاجتهاد القضائي، العدد 15، جامعة بسكرة، 2017.
- 123) مرسللي عبلة. زروال معزوزة، "مبدأ حسن النية كآلية للتأمين على مسؤولية الناقل البري الدولي للبضائع"، المجلد 08، العدد 02، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عباس لغرور، خنشلة، الجزائر، 2021.
- 124) ناجي زهرة، "تداول وثائق نقل البضائع بالطرق التجارية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثالث، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، دار كنوز للإنتاج والتوزيع، 2015.

ب. مقالات قانونية غير متخصصة:

- 125) إبراهيم أحمد إبراهيم، "نظرية التّدليس في التشريع المصري"، مجلة المحاماة، العدد الخامس، القاهرة، 1970.
- 126) سميرة حصايم، "الآثار القانونية لفيروس كورونا المستجد على تنفيذ العقود الدولية"، مجلة أبحاث قانونية وسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة جيجل، 2020.
- 127) عز الدين عبد الله، "دراسات في القانون الدولي الكويتي تنازع القوانين في العقد"، مجلة مصر المعاصرة، العدد رقم 352، مصر، 1973.
- 128) محمد حموش، "التعويض عن الضرر المالي في الفقه الإسلامي شروطه وظوابطه"، مجلة الصراط، المجلد 12، عدد 02، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، سنة 2010.

3- أطروحات

- 129) العرياوي نبيل صالح، "مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري"، دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2010/2009.
- 130) برهام محمد عطا الله، "حقّ المضرور في دعواه المباشرة قبل المؤمن في التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات"، رسالة دكتوراه من جامعة باريس، 1967.
- 131) بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، 2011.

- (132) بن منصور محمد أمين، "المركز القانوني للطائرة في الاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري"، رسالة دكتوراه في القانون البحري والنقل، كلية العلوم القانونية والسياسية، جامعة أوبكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2022/2021.
- (133) سعد واصف، التأمين من المسؤولية، دراسة في عقد النقل البري، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، مصر، 1958.
- (134) معمر بن طرية، مدى تأثير آلية التأمين على نظام المسؤولية المدنية للمتدخل -دراسة مقارنة-، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه علوم تخصص القانون الخاص، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2018/2017.
- (135) لكبير علي، تأمين المسؤولية المدنية، أطروحة دكتوراه (قانون أعمال)، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لضر، باتنة، الجزائر، 2015/2014.
- (137) بهاء الدين مسعود سعيد خويرة، الآثار المترتبة على عقد التأمين من المسؤولية المدنية (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير في برنامج القانون الخاص بكلية الدراسات العليا، جامعة النجاح الوطنية في نابلس، فلسطين، 2008.
- (138) جاسم مجبل الماضي القعود، أثر مبدأ حسن النية على أحكام عقد التأمين، رسالة ماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة عمان العربية، الأردن، 2011.
- (139) شتواح العياشي، عقد النقل البري للبضائع، رسالة الماجستير في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة منتوري، قسنطينة، 2005/2004.
- (140) علاوة بشوش، التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في الجزائر، رسالة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، جامعة قسنطينة، 2006.
- (141) فتيحة فرشان، نظام التأمين من حوادث العمل والأمراض المهنية والوقاية منها في القانون الجزائري، رسالة ماجستير، جامعة الجزائر، 2013.
- (142)
- 4- المطبوعات الجامعية
- (143) أحمد إبراهيم علي محمد، أحمد قسمت الجداوي، القانون الدولي الخاص، الإختصاص القضائي، مصر، 1999.
- (144) سولم سفيان، أسس ومبادئ التأمين، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، كلية الحقوق والعلوم

- السياسية، جامعة محمد الشريف مساعديه، سوق أهراس، الجزائر، 2014-2015.
- 145) قادة شهيدة، محاضرات في قانون التأمين متضمنة لمختلف النصوص التنظيمية في القانون الجزائري، موجهة لطلبة السنة الثالثة ليسانس، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2010.
- 146) محمود السيد عمر التحيوي، مفهوم التحكيم الاختياري والتحكيم الجبري، منشأة المعارف بالإسكندرية، مصر، 2002.

5- التقارير والوثائق والمنشورات

- 147) الفريق العامل الثالث المعني بقانون النقل، مشروع صك الأنستزل بشأن النقل البحري للبضائع واتفاقيات أخرى خاصة بالنقل (جداول مقارنة)، الدورة 11، لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، 2003.

- 148) توصيات بشأن نقل البضائع الخطرة، لائحة تنظيمية نموذجية، المجلد الأول، الطبعة المنقحة السابعة عشر، الأمم المتحدة، نيويورك، جونيف، 2011، <http://www.unece.org/trans/danger.htm>.

6- الإتفاقيات والبروتوكولات الدولية

- 149) اتفاقية برن المعروفة باتفاقية سيم cim، وهي تنطبق على النقل البري بالسكك الحديدية، بحيث تعد من أقدم الاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل فقد تم التوقيع عليها بتاريخ 14 أكتوبر 1890 والتسمية الكاملة لها هي القواعد الموحدة الخاصة بالنقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية.

- 150) اتفاقية نيويورك 1958 المتعلقة بتنفيذ أحكام التحكيم الأجنبية والتي دخلت حيز النفاذ في عام 1959.

- 151) الاتفاقية الأوروبية للتحكيم التجاري الدولي الموقعة في 21 أبريل 1961.

- 152) اتفاقية CMR المتعلقة بالنقل البري الطرقي وقع عليها في عام 1956 ودخلت حيز النفاذ عام 1961.

- 153) اتفاقية الصادرة بروكسل 1968 عن اللجنة الاقتصادية الأوروبية المتعلقة بتوحيد قواعد التنازع، قد صدرت في الجريدة الرسمية رقم L299/38 بتاريخ 1972/12/31.

- 154) اتفاقية تنظيم النقل بالعبور تم إعدادها سنة 1977، ووقعت عليها كافة دول جامعة الدول العربية.
- 155) اتفاقية المعدلة لاتفاقية برن سيم CIM المسماة كوتيف سيم COTIF-CIM الموقع عليها في عام 1980 الخاصة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية، ودخلت حيز التنفيذ اعتبارا من 01 ماي 1985.
- 156) اتفاقية روما 1980 المتعلقة بالقانون الواجب التطبيق على الالتزامات التعاقدية، تم التوقيع عليها في 19 جوان 1980.
- 157) اتفاقية بين دول اتحاد المغرب العربي الخاصة بالنقل البري للمسافرين والبضائع والعبور الموقعة عام 1990.
- 158) اتفاقية روتردام المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع بالبحر كليا أو جزئيا الموقع عليها في مدينة روتردام بتاريخ 23 سبتمبر 2009.
- 159) اتفاقية تنظيم نقل البضائع على الطرق البرية بين الدول العربية، المحررة في القاهرة يوم 05 سبتمبر 2012.
- 160) بروتوكول 2008 المتعلق بسندات الشحن الالكترونية، المضاف لاتفاقية النقل البري الدولي عبر الطرق CMR لسنة 1956 ، تم التوقيع عليه بجنيف في الفترة ما بين 27 إلى 30 ماي 2008 بمقر الأمم المتحدة بنيويورك.

7- النصوص القانونية الوطنية

أ. القوانين:

- 161) القانون رقم 63-201 المؤرخ في 08 جوان 1963 المتعلق بالالتزامات والضمانات المصحوبة من مؤسسات التأمين التي تمارس نشاطها بالجزائر.
- 162) القانون رقم 80-07 المؤرخ في 09 أوت 1980 المتعلق بالتأمينات، الصادر في الجريدة الرسمية عدد 08 بتاريخ 19-02-1980.
- 163) قانون رقم 27 لسنة 1994 في شأن التحكيم في المواد المدنية والتجارية، ج. ر. ع 32 بتاريخ 10 أوت 1995، والمعدل بالقانون رقم 09 لسنة 1997، والمعدل كذلك بالقانون رقم 08 لسنة 2002.

- 164) القانون 04-06 المؤرخ في 20 فبراير 2006 المعدل والمتمم للامر 95-07 المتعلق بالتأمينات، ج.ر عدد 15 الصادرة بتاريخ 12 مارس 2006.
- 165) القانون 07-05 المؤرخ في 28-04-2005، يتعلق بالمحروقات، ج.ر عدد 50 لسنة 2005، ملغى بموجب القانون 13-19 المؤرخ في 11-12-2019، المنظم لنشاطات المحروقات، ج.ر عدد 79 لسنة 2019.
- 166) القانون رقم 09-08 المؤرخ في 25 فبراير 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، جريدة رسمية عدد 21.
- 167) القانون التوجيهي رقم 13-01 المؤرخ في 07-08-2011 المتعلق بالنقل البري الصادر ج.ر العدد 44 لسنة 2001، المعدل والمتمم بالقانون رقم 11-09 المؤرخ في 05-06-2011، ج.ر العدد 32 لسنة 2011.

ب.الأوامر:

- 168) الأمر رقم 66-127 المؤرخ في 27 ماي 1966 والمتضمن إنشاء احتكار الدولة لعمليات التأمين.
- 169) الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتعلق بالقانون المدني الجزائري المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 07-05 المؤرخ في 13 ماي 2007.
- 170) الأمر 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتعلق بالقانون التجاري، المعدل والمتمم بمقتضى القانون 05-02 المؤرخ في 06 فبراير 2005، ج ر عدد 11 الصادرة في 09 فبراير سنة 2005.
- 171) الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات الصادر في الجريدة الرسمية رقم 13 بتاريخ 08 مارس 1995.

ج.المراسيم:

- 172) المرسوم 67-167 المؤرخ بتاريخ 22 جويلية 1967، ج ر العدد 36 المؤرخة في 04 جويلية 1967 المتعلق بتنظيم النقل البري.
- 173) المرسوم رقم 88-233 المؤرخ في 05/11/1988، المتضمن انضمام الجزائر بتحفظ للاتفاقية الخاصة بالإعتراف بالقرارات التحكيمية الأجنبية وتنفيذها، الموقع عليها في نيويورك بتاريخ 10/06/1958.

- (174) المرسوم الرئاسي رقم 90-421 المؤرخ في 22 ديسمبر سنة 1990 المتضمن المصادقة على اتفاقية بين دول اتحاد المغرب العربي الخاصة بالنقل البري للمسافرين والبضائع والعبور الموقعة عام 1990، تم التوقيع عليها في الجزائر بتاريخ 23 يونيو 1990، ج.ر. عدد 06 الصادرة في 06 فبراير 1991.
- (175) المرسوم الرئاسي رقم 91-264 المؤرخ في 10 أوت 1991، المتعلق بمصادقة الجزائر على الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية الموقعة في 09 ماي 1980 في برن، جريدة رسمية رقم 38 الصادرة (176) في 14 أوت 1991.
- (177) المرسوم التشريعي رقم 93-09 المؤرخ في 25 أبريل 1993، المتعلق بالتحكيم التجاري الدولي، الجريدة الرسمية عدد 27 لسنة 1993. يعدل ويتم الأمر رقم 66-154 المتضمن قانون الإجراءات المدنية المؤرخ في 08 يونيو 1966، والمعدل كذلك بموجب القانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فبراير 2008 والمتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.
- (178) المرسوم التنفيذي 96-46 المؤرخ في 17 جانفي 1996، المتضمن شروط اعتماد خبراء ومحافظين في العواريات، جريدة رسمية عدد 05 المؤرخة في 21 جانفي 1996.
- (179) المرسوم الرئاسي رقم 96-167 المؤرخ في 13 ماي 1996 المتضمن التصديق على اتفاقية النقل البري الدولي عبر الطرقات وعبور الركاب والبضائع بين الجزائر ومصر الموقعة بالجزائر بتاريخ 23 أكتوبر 1995، الجريدة الرسمية عدد 30 لـ 15 ماي 1996.
- (180) المرسوم الرئاسي رقم 97-374 المؤرخ في 30 سبتمبر 1997، المتضمن البروتوكول الملحق بالاتفاق المبرم بين الجمهورية الجزائرية، وحكومة مملكة بلجيكا المتعلق بالنقل الدولي عبر الطرقات وعبور المسافرين والبضائع، الموقع ببروكسل يوم 29 مارس 1994، جريدة الرسمية عدد 65 المؤرخ في 5 أكتوبر 1997.
- (181) المرسوم 01-13 المؤرخ بتاريخ 07 أوت 2001، ج ر العدد 14 المؤرخ في 08 أوت 2001 المتضمن توجيه النقل البري.
- (182) المرسوم الرئاسي رقم 01-367 المؤرخ في 13 نوفمبر 2001 المتضمن التصديق على الاتفاق بين الحكومة الجزائرية وحكومة الجمهورية الإيطالية المتعلق بالنقل البري الدولي على الطرقات للمسافرين والبضائع والعبور الموقع في الجزائر في 24 أكتوبر 2000، الصادر في الجريدة الرسمية العدد 69 المؤرخ في 18 نوفمبر 2001.
- (183) المرسوم رقم 01-433 المؤرخ في 26 ديسمبر 2006، المتضمن مصادقة الجزائر على اتفاقية

المتعلقة بالقواعد الموحدة الخاصة بالنقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية، ج.ر عدد 82 الصادرة في 31 ديسمبر 2001.

184) المرسوم الرئاسي رقم 04-129 المؤرخ في 19 أبريل 2004 التصديق على اتفاقية النقل الدولي عبر الطرقات وعبور الركاب والبضائع بين الحكومة الجزائرية الديمقراطية ومملكة إسبانيا والموقع بمدريد في 7 أكتوبر 2002، الجريدة الرسمية عدد 27 المؤرخ في 28 أبريل 2004.

185) المرسوم 04-415 المؤرخ بتاريخ 20 ديسمبر 2004، ج.ر العدد 82 المؤرخ في 22 ديسمبر 2004.

186) المرسوم الرئاسي رقم 05-77 المؤرخ في 26 فبراير 2005 المتضمن التصديق على الاتفاق بين الحكومة الجزائرية والمجلس الفيدرالي السويسري المتعلق بالنقل الدولي عبر الطرقات للأشخاص والبضائع الموقع بالجزائر في 23 يونيو 2004، الجريدة الرسمية عدد 15 الصادرة في 27 فبراير 2005.

187) المرسوم الرئاسي رقم 05-226 المؤرخ في 13 يونيو 2005، المتعلق بالاتفاق حول النقل الدولي على الطرق والعبور للركاب والبضائع بين الحكومة الجزائرية وحكومة جمهورية نيجيريا الاتحادية، الموقعة بأبوجا في 07 أكتوبر 2004، ج.ر عدد 44 الصادرة في 26 يونيو 2005.

188) المرسوم رقم 17-331 المؤرخ في 30 جويلية 2017، ج.ر العدد 68 المؤرخة في 28 نوفمبر 2017، المتعلق بشروط منح الرخص المعدل للمرسوم 04-415 المؤرخ بتاريخ 20 ديسمبر 2004 المحدد لشروط تسليم رخصة ممارسة نشاطات نقل الأشخاص والبضائع.

8- قوانين أجنبية

189) القانون الفرنسي الصادر في 13 جويلية 1930، المتمم والمعدل والمدمج في التقنين الفرنسي للتأمينات، بموجب المرسومين 76-666 و 76-667 بتاريخ 21 جويلية 1976، متأثر بالقانون السويسري الصادر في 12 أبريل 1908، والقانون الألماني الصادر في 30 ماي 1908.

190) القانون المدني المصري رقم 113 لسنة 1948.

191) المرسوم رقم 81/500 بتاريخ 12 ماي 1981 المتعلق بالتحكيم الدولي، الجريدة الرسمية الفرنسية 14 ماي 1981.

192) القانون الفرنسي رقم 42/93 الصادر في 26 أبريل 1993 المتعلق بإصدار مجلة التحكيم.

193) القانون المصري رقم 17-1999 المؤرخ في 17-05-1999، ج.ر العدد 19 مكرر لسنة 1999

المعدل والمتمم بالقانون رقم 158 لسنة 2003 المؤرخ في 24 جوان 2003، ج.ر العدد 27 لسنة 2003.

/Loi Français :

- 194) code civile Français.
- 195) La loi du 09 avril 1989 sur la responsabilité des accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail.(Bulletin de l'inspection du travail, n°2, 1898.
- 196) Décret n°2017-461 du 31mars2017; relatif à l'annexe il à la partie 3 réglementaire du code des transports concernant contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises pour lesquels il n'existe pas de contrat type spécifique ; le texte entre en vigueur.
- 197) Décret 2021-985 version consolidée au 1^{er} septembre 2021 modifier le Décret du 1^{er} mai 2017. relatif à l'annexe il a la partie 3 réglementaire du code des transports concernant le contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises pour les quels il n'existe pas de contrat spécifique.
- 198) Règlement (CE) n° 44/2001 du conseil du 22/12/2000 concernant la compétence judiciaire, civile et commerciale ;journal officiel n°L 012 du 16/01/2001.
- 199) Police Française D'assurance Couvrant La Responsabilité Du Transporteur National et International De Marchandises Par Routes(Voiturier) du 12 juin1996 modifiée le 16juin2003 et le 11 mai 2006.

9- القرارات القضائية:

- (200) قرار مؤرخ في 5 مارس 1989 ملف رقم 53882، منشور بالمجلة القضائية لسنة 1990، العدد 03.
- (201) قرار رقم 1195712، المؤرخ في 24 ماي 2018، الموضوع تأمين من قرارات المحكمة العليا، <https://www.courspreme/dz>، اطع عليه بتاريخ 14 جانفي 2022، الساعة 15:00.
- (202) حكم رقم 97/176، مجلة تمييز حقوق، الصادر عن مجلة نقابة المحامين، مصر، 1998.
- (203) حكم رقم 99/1351، مجلة تمييز حقوق، الصادر عن مجلة نقابة المحامين، مصر، 2000.
- (204) حكم رقم 2006/449 المؤرخ في 26/06/2006 عن القسم المدني لمحكمة سكيكدة.

/Decisions judiciaires Françaises:

- 205) Cass,ch.réunier, 15 juill.1941, Gaz, Pal.15 octobre1941.
- 206) Cass .Civ 1, 23/10/1973, R.G.A.T 1974.
- 207) Cass .Civ 1, 22/10/1975, D.S1976 .

- 208) Civ. 1ère 21 mai 1966, Bull, n 193.
 209) Civ. 1ère 27 mai 1970, Rev. DIP 1971.
 210) Civ. 1ère 09 juillet 2003, n°0019240, bull, n°163.
 211) Civ. 1ère 25 Mars 2003 N°0022140.
 212) Civ. 1ère du 27 Mars 2007 n°04-13037.

10- المواقع الانترنت

- (213) إلهام بوتلجي، زغماتي يأمر بتفعيل القوة القاهرة بسبب الكورونا، يومية الشروق اونلاين، www.Echoroukonline.com ، تاريخ الزيارة 20/04/2020، الساعة: 19:30.
- (214) صندوق النقد الدولي (2019)، حقوق السحب الخاصة، <https://bit.ly/39x9q1f> ، تاريخ الزيارة 2020/12/01، الساعة 18:56.
- (215) طارق سعد، هل كوفيد 19 قوة القاهرة تؤثر في الالتزامات التعاقدية قرار محكمة استئناف كولمار، الغرفة السادسة رقم 2020/80، تاريخ الزيارة 2020/03/12، الساعة: 20:17.
- (216) عاصم البعيني، كورونا يفتح الباب أمام موجة من النزاعات القانونية للاقتصاد والأعمال، Www.AWalan.com، تاريخ الزيارة 2020/05/04، الساعة: 22:59.
- (217) عبد الرشيد طبي، القوة القاهرة وأثرها على التشريع والقضاء (فيروس كورونا نموذجاً)، www.elhiwardz.com/opinions/172513/ ، تاريخ الزيارة 2020/06/12، الساعة: 11:00.
- (218) كوفيد 19 أسئلة متداولة، الموقع العالمي UNICEF، www.elsevier.com ، تاريخ الزيارة 2020-07-22، الساعة 13:30.
- (219) محمد الخضراوي، الآثار القانونية لفيروس كورونا المستجد على الالتزامات التعاقدية، <https://arabunionjudges.org> ، 17 مارس 2020، تاريخ الزيارة 2020-08-12، الساعة 10:00.
- (220) منظمة الصحة العالمية، مرض فيروس كورونا (كوفيد19): أسئلة وأجوبة- [https://www.who.int-world-health-diseases-](http://who.int/world-health-diseases) ، تاريخ الزيارة 2020-08-20، الساعة 12:00.
- (221) وزير الاقتصاد الفرنسي، عام 2021 أصعب اقتصادياً وسنشهد مزيداً من حالات الإفلاس، <https://www.france24.com.2020> ، تاريخ الزيارة 2020-06-12، الساعة 13:30.
- (222) وليد صبري، المستشار المهزج لا يشترط تطبيق "القوة القاهرة على العقود جراء كورونا"، الوطن يومية شاملة تفاعلية، Www.Alwatan.com ، تاريخ الزيارة 2020/06/14، الساعة: 22:35.

/Site Internet:

- 223) Convention de Rome de 1980 sur la loi applicable aux obligations contractuelles (version consolidée): OJ C 27, 26/01/1998 ?P34-35 (ES , DA,DE,EL,EN,FR,IT,NL,PT,FI,SV),
<https://eurlex.europa.eu/legalcontent/FR/TXT/?uri=CELEX/3A41998A0126/2802/29,Jr01/01/2022>, h12:12.
- 224) Règlement (CE) n° 44/2001 du conseil du 22/12/2000 concernant la compétence judiciaire, civile et commerciale ;journal officiel n°L 012 du 16/01/2001, p 0001-0023:
<https://eur.lex.europa.en/legal.Content/FR/TXT/HTML/?euri=CELEX :32001R0044 &From=EN>, Jr 12/12/2021, h 10:00.

قائمة الملاحق

الملحق رقم 01

ALLIANCE ASSURANCES

**Police d'assurance
F T Privé
31809 20 3122 0001**

(Conditions Particulières)
Le présent contrat d'assurance est souscrit conformément aux conditions générales et à celles particulières qui suivent :

SPA au capital social de 2.205.714.180,00 DA
NIF : 000516097144217 - RC 16/00/0971442B05
Article imposition n° 16500901070

Délégation : Direction Régionale Oran
Agence : Agence 31809
Adresse : Cité El Yasmine, POS 52, Section 05, Lot N°92 et
120, Groupement de BIR EL DJIR, ORAN
Téléphone :

Assuré Effet : 19/07/2020 12:00:00 Expiration : 18/07/2021 23:59:59 Souscription 19/07/2020 08:52:50

Code : 1000001608270

Assuré : EURL MLA LOCATAIRE EURL AFTRAMAR

Adresse : ORAN ORAN

Risque

Matricule : 1670-00-05 Marque : Genre : CTERNE

Type : BR7CTCA30L BX00001 Chassis : BR7CTCA30L BX00001 Année :

Faculté : Lubrifiants Valeur assurée : 2 000 000,00

Garanties

Garantie	Valeur assurée	Limite	Prime
Tous Risques	2 000 000,00		20 000,00

Décompte

P.Netto	20 000,00	CP	500,00	TD	80,00
TVA	3 895,00	TG	0,00	FGA	0,00
TOTAL :					24 475,00

ORAN le : 19/07/2020 08:52:50

L'Assuré

L'Assureur

Timbre pour sur Etat
N° 24 DGIG - DISOFF
du 24/07/1984

AGENCE CODE
31 809
RESIDENCE
CITÉ EL YASMINE
ORAN

Police d'assurance F T Privé
31809 20 3122 0001

SPA au capital social de 2.205.714.180,00 DA
NIF : 000516097144217 - RC 16/00/0971442B05
Article imposition n° 16500901070

Délégation : Direction Régionale Oran
Agence : Agence 31809
Adresse : Cité El Yasmine, POS 52, Section 05, Lot N°92 et
120, Groupement de BIR EL DJIR, ORAN
Téléphone :

Quittance de primes

Assuré

Code : 1000001608270
Assurer : EURL MLA LOCATAIRE EURL AFTRAMAR
Adresse : ORAN
Tel : 0775667329

Police

N° : 31809 20 3122 0001 | Date d'effet : 19/07/2020 | Date d'expiration : 18/07/2021

Opérations

Nette	Acc	FGA	T.Graduée	T.dimension	T.V.A
20 000,00	500,00	0,00	0,00	80,00	380,00
Total de la quittance :					24 470,00

Paiement

Mode de paiement : Espèces

Vingt-quatre mille quatre cent soixante-quinze dinars et zero centimes




Police d'assurance FT Privé 31809 20 3122 0002

(Conditions Particulières)

Le présent contrat d'assurance est souscrit conformément aux conditions générales et à celles particulières qui suivent :

SPA au capital social de 2.205.714.180,00 (SA)
N° 0591609/144217 - RC 16/00/09/1442803
Article 1050/001070

Délégation : Direction Régionale Oran
Agence : Agence 31809
Adresse : Cité El Yasmine, POB 52, Section 05, Lot N°92 +
120, Groupement de BIR EL DJIR, ORAN
Téléphone :

Assuré : **Effet : 21/07/2020 13:15:28 Expiration : 20/07/2021 Souscription 20/07/2020 13:15:28**

Code : 1000001608270

Assuré : EURL MIA LOCATAIRE EURL AFTRAMAR

Adresse : ORAN ORAN

Risque

Matricule : 16790-00-05 Marque : TOUFIK TRAILER - Genre : CTERITE

Type : Type 30 CNAIR : BRCTCA30LRX0001 Année :

Faculte : Valeur assurée : 2 000 000,00

Garanties

	Valeur assurée	Limite	Prime
Tous Risques	2 000 000,00		20 000,00

Décompte

P.Netto	20 000,00	CP	500,00	TD	80,00
TVA	3 895,00	TG	0,00	FGA	0,00
TOTAL :					24 475,00





ORAN le : 20/07/2020 13:15:28

L'Assuré L'Assureur



شهادة تأمين السيارة رقم 20066930
 مرسوم (34-80 المؤرخ في 16-02-1980)

السيد(ة) المؤمن

SPA MAGHREB LEASING ALGERIE
 PC EURL AFTRAMAR
 HAI EL OTHMANIA CITE 1180 BAT 44 B ORAN ORAN

رقم عقد التأمين 31014 20 1110 0200
 صالحة من 09/07/2020 إلى 04/07/2021

رقم التسجيل	السيارة الصنف	النوع
16790-00-05	SEMI REMORQUE CITERN CARBURAN	TRAILLER
رقم التسجيل	السيارة الصنف	النوع

مكان مخصص للطابع
 ضريبة القيمة المضافة
 الضريبة على القيمة المضافة

لا يمثل هذا المستند الاضمان المفروض على عمالق التوزيع (المادة 11
 من مرسوم رقم 34-80 المؤرخ في 16 فيفري 1980)

Police - RC Voiturier
N° : 3403 - 3111002935
Conditions Particulières

Le présent contrat est régi par l'ordonnance 83.02 du 12 Février 1983 sur les assurances que par l'ordonnance 78.88 du 25 Septembre 1978 du Code Civil ainsi que par les conditions générales, particulières et particulières qui suivent.
 Le souscripteur reconnaît avoir reçu en exemplaire des conditions générales, particulières et particulières qui suivent.
 Il déclare en outre que les informations et données sont conformes, exactes et fiables en toutes les langues.

Police

Unité : 34 Direction Régionale BECHAR
 Agence : 3403 MECHERIA
 Adresse : RUE SALHI TAYEB
 Téléphone : 049 57 48 48
 Branche/Catégorie : 3111 RC Voiturier
 Date d'effet : 27/11/2020 Date d'échéance : 26/11/2021

45100 MECHERIA
 Fax : 049 57 48 48
 Contrat Ferme

Assuré

Nom/Raison sociale :
 Adresse : RUE CHADLI AHMED
 Activité : Transport Terrestre
 Observation :
 Profession : Transporteur
 45100 MECHERIA

Souscripteur

Nom/Raison sociale : BENSELAMA REDOUANE
 Adresse : RUE CHADLI AHMED

R.C Voiturier

1 MARCHANDISES
 Adresse : RUE CHADLI AHMED
 Ville : 45100 MECHERIA
 Observation : La présente police ne couvre pas les dommages y compris le
 résultat direct ou indirectement d'un arrimage
 insuffisant ou défectueux

Caractéristiques	Tarif Normal
Type de Tarif	400.000,00 DA
Valeur Assurée	HYUNDAI
Marque Du véhicule	2019
Année de Construction	Camion
Genre Véhicule	5,30 Tonnes
Tonnage Autorisé	00057 219.45
Immatriation	10,00 %
Taux de Franchise	5 000,00 DA
Minimum de Franchisé	

Garanties	Capital	Taux	Prime
Garantie Etenue (G Eten)	400.000,00		5.246,00
Taux Assuré	400.000,00		

Prime Netto	Access.	T.V.A	Autres Taxes	Taxes	Prime Totale
5.246,00	250,00	1.044,24	0,00	60,00	6.520,24

à MECHERIA, le 26/11/2020 par BHALLIL SYYID AHM

Page 1 / 2

Pour la SAA
 BHALLIL Syyid Ahmad

ATTESTATION D'ASSURANCE

POLICE R.C Volturier N° 3403/3111002935

Assuré : BENSELAMA REDOUANE

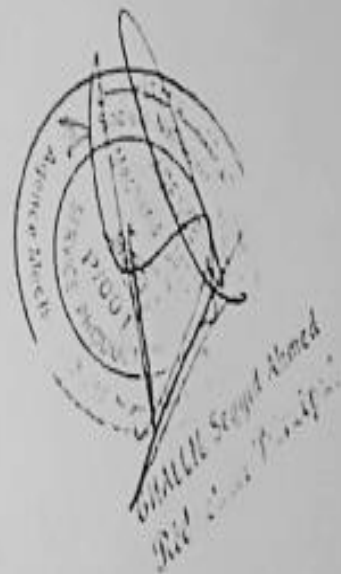
Adresse RUE CHADLI AHMED 45100 MECHERIA

Date d'effet : DU 27/11/2020 AU 26/11/2021

DESIGNATION DU VEHICULE TRANSPORTEUR :

MARQUE	ANNEE	GENRE	TONNAGE	IMMATRICULATION	VALEUR ASSUREE
HYUNDAI	2019	Camion	5.3	00057 219 45	400 000,00

Fait a MECHERIA , le 26/11/2020



Signature: *Abdelhakim Sedouk Ahmed*
 Fonction: *Président*

الملحق رقم 02

ATTESTATION D'ASSURANCE

Nous soussignés, la Compagnie Algérienne d'Assurance et de Réassurance
« CAAR »

Représenté par son Agence code 230 sis a Bâb Ezzouar certifions par la
présente attestation que :

SNTR AGEFAL dont le siège est sis a, Route Nationale N° 05, cinq maisons
Mohammedia 16058 Alger.

A souscrit la police d'assurance des marchandises transportées par voie
terrestre, enregistrée sou le numéro : 230-3100000315, pour une période d'une
année à compter du 01 janvier 2020, la couvrant contre les dommages et/ou
pertes matériels subis sur ses marchandises transportées a titre onéreux sur
véhicule désigné ci-après :

Marque	Genre	N° Chassis	Immatriculation	Limite Garantie (DA)
NOVA	CITROËN	SCH 34918 RSCH	03018-817-45	2.000.000,00

Valeur maximum garantie : La garantie octroyée par la police souscrite par
SNTR AGEFAL, s'exerce par véhicule a concurrence d'un montant de Deux
Millions de Dinars (2.000.000,00 DA).

Nature des marchandises transportées : toute nature de marchandise y compris
le carburant et lubrifiant.

Limite géographique : la garantie de la présente attestation aux transports
effectués sur le territoire national.

La présente attestation est délivrée pour servir et valoir ce que de droit, et ne
peut engager l'assureur au-delà des conditions et limites de la police a laquelle
elle se réfère.

Fait a Alger le : 26/12/2019



DOSSIER A FOURNIR
Pour convention d'affrètement
TRANSPORT 2019

Dossier Administratif:

2 exemplaires

- Photocopie carte d'identité nationale (TRANSPORTEUR)
- Extrait de naissance originale du Transporteur
- Casier judiciaire du Transporteur avec mention néant
- Registre de commerce
- Carte fiscale
- Extrait de rôle
- Relevé d'identification bancaire RIB (contient 20 chiffres)
- Copie légalisée des statuts (SARL, EURL, ou autres Sociétés Constituées).
- Copie légalisée des bilans financiers des trois (03) dernières années

DOSSIER CHAUFFEUR :

- Permis du chauffeur
- Extrait de naissance originale du chauffeur
- Casier judiciaire du chauffeur avec mention néant
- Certificat de bonne sante du chauffeur
- Brevet Professionnel
 - AFFILIATION DU CHAUFFEUR (MISE A JOUR)

TRACTEUR :

- Carte grise
- Assurance
- Contrôle technique + vignettes
- Carte verte (autorisation de circuler+argument)

TRACTE :

- Carte grise
- Assurance tractée
- Contrôle technique + vignettes
- Carte rouge
- Certificat de jaugeage ou barémage
- Procès verbale d'épreuve de la citerne
- Certificat de visite interne/externe
- Certificat de transport de matières dangereuses ATMD

de conduite les consignes et directives de l'AGEFAL en matière d'itinéraire, les points de passage obligatoires en charge ou à vide mentionnés sur le plan de transport.

- 11.5 Accepter et faire respecter par son personnel de conduite, le redéploiement des véhicules affrétés par AGEFAL pour intervenir à partir de n'importe quel point de chargement à l'intérieur du territoire national.
- 11.6 Prendre toute mesure adéquate pour que les opérations de chargement et de déchargement qui sont à la charge des clients, soient effectuées en présence de son représentant (les chauffeurs)
- 11.7 Faire apposer sur les exemplaires des feuilles de routes (FR), la signature du client, les dates et heures d'arrivée et de départ des véhicules aussi bien au niveau du lieu de chargement que celui du déchargement.
- 11.8 Faire viser pour chaque prestation fournie, les réceptions des marchandises livrées avec ou sans réserve, sur tous les exemplaires des feuilles de routes (et bon de livraison s'il y a lieu).
- 11.9 Déposer impérativement avec accusé de réception les exemplaires débiteurs des feuilles de routes et les bons de livraisons s'il y a lieu auprès des centres de fret les plus proches des lieux de déchargement des marchandises.
- 11.10 A la fin de chaque mission, remettre au retour au centre de fret, les exemplaires « débiteur, contrôle et documents d'attache » des feuilles de route. Ainsi, le transporteur affrété doit présenter la feuille de route transporteur pour le service fait (signature et cachet humide avec dateur au verso de la feuille de route) de l'Agef régionale concernée.
- 11.11 Se soumettre aux règles et procédures régissant les cas d'avaries ou manquants en contresignant le procès-verbal amiable et contradictoire relatif aux transports par route au niveau de la case prévue à cet effet. Feuilles de route réalisées à l'Agence de Fret.
- 11.12 Accepter et faire respecter la règle de dédommagement du client, pour les avaries et les manquants constatés sur les marchandises, relevant du fait du transporteur et reconnus en tant que tels.

11.13 Aviser les structures d'AGEFAL par tous moyens et dans l'immédiat en cas de difficulté rencontrée dans l'exécution d'une prestation pouvant empêcher ou retarder l'acheminement et ou la livraison des marchandises.

11.14 En cas de panne ou tous autres incidents du véhicule affrété en charge, se faire dépanner avec ou sans l'assistance d'AGEFAL assurer la continuité de la prestation, au maximum dans les six heures qui suivent la survenue de l'incident.

11.15 Accepter la procédure de facturation pour compte en vigueur à AGEFAL et approuvée par l'autorité fiscale.

Article 12 : Suspension

AGEFAL peut, à tout moment, suspendre la présente convention, si le transporteur affrété ne remplit pas ses engagements et notamment dans l'un des cas où :

- Le transporteur affrété n'est pas en mesure d'effectuer les prestations demandées.
- Les moyens du transporteur affrété ne sont plus opérationnels pour toute raison, sauf cas de force majeure.
- Les retards répétés dans les exécutions des prestations de transport.
- Et dans tous les cas cités sous forme de tableau affiché au niveau des C.F.

La suspension ainsi que le délai imparti au transporteur affrété pour remédier à la cause de suspension sont notifiés par AGEFAL au transporteur affrété par une lettre de mise en demeure.

Pour toute la durée de suspension de la présente convention, aucun paiement par AGEFAL n'est dû au transporteur affrété. De plus, le transporteur affrété ne peut prétendre à aucune compensation ni indemnisation du fait de cette suspension.

Article 13 / Résiliation.

13.1 AGEFAL se réserve le droit de résilier, sans préavis, la présente convention, si elle constate que le transporteur affrété ne se conforme pas aux dispositions de la présente convention.

13.2 Le droit de résiliation n'exclut pas l'exercice de tout droit de poursuite judiciaire, pour défaillance dans l'exercice de ses obligations.

En cas de résiliation pour quelque cause que ce soit, y compris le cas de force majeure, la dite résiliation ne portera pas atteinte aux droit et obligations sur la partie exécutée de la présente convention.

13.3 En cas d'atteintes avérées par le transporteur affrété aux intérêts et l'image de marque de AGEFAL, de sa clientèle et/ou de ses partenaires, la résiliation interviendra aux torts exclusifs du transporteur nonobstant les poursuites judiciaires et une demande en réparation conformément à la réglementation en vigueur.

13.4 La résiliation de la présente convention interviendra forcément, en cas de récurrence de la faute déjà commise pour la troisième fois.

Article 14 / Cas force majeure

On entend par cas de force majeure, tout acte ou événement imprévisible, irrésistible et indépendant de la volonté des Parties qui rend impossible, totalement ou partiellement l'exécution, par l'une ou les deux Parties, de leurs obligations contractuelles.

La partie qui invoque le cas de force majeure devra immédiatement, après sa survenance, en avvertir l'autre partie par tout moyen écrit et le confirmé par lettre recommandée avec accusé de réception. Cette notification devra être accompagnée de toutes les informations circonstanciées utiles.

Article 15 : Modification

Toute modification des dispositions de la présente convention se fera, après accord des deux parties, par voie d'avenants.

Article 16 : Règlement des litiges

Tout différend né de l'exécution et /ou de l'interprétation de l'une des clauses de la présente convention doit donner lieu à un règlement à l'amiable préalable.

En cas de désaccord, le litige sera soumis au tribunal de DAR EL BEIDA.

Article 17 : Notification et domiciliation bancaire

Toute notification faite par l'une à l'autre des parties, sera adressée
Par écrit :

Pour AGEFAL/AGEF :

Adresse : 10 BD LA SOUMMAM ORAN

Téléphone : 041 36 10 67 Fax : 041 36 10 67

Pour le Transporteur Affrété :

Nom et Prénom : GHALM' OUELLIL

ADRESSE : Rue Agueb said sidi kada Mascara

Téléphone : 07 91 11 24 12

Banque : B.A.D.R Agence 00923 Tighennif Mascara

Article 18 : Durée de Validité

La présente convention est conclue pour une durée de 12 Mois qui prend
effet du 01-01-2019 au 31-12-2019.

Article 19 : Entrée En Vigueur

La présente convention, annule et remplace la version précédente

La présente convention entrera en vigueur dès sa signature par les deux parties

Fai à Remchi le 27/08/2019

Le Directeur :

Le Transporteur Affrété

Nom : GHALM'

Nom : GHALM'

Prénom : OUELLIL

Prénom : OUELLIL

Précédé de la mention « Lu et approuvé »

Le Transporteur Affrété

Annexe I de la convention d'affrètement: Checklist

I. Contrôle des documents du conducteur

A contrôler	Note	Observations
Contrôle des documents du conducteur		
• Permis de conduire du chauffeur		OUI
• Brevet professionnel de conduite		OUI
Contrôle de la tenue du conducteur (voir exigences clients)		
• <u>Chausseur de sécurité, casque, gilet de fluorescent, paire de gants, extincteur (02 pour les citernes CBR)</u>		

II. Contrôle des documents véhicules et atteleages

A contrôler	Note	Observations
Contrôle des documents de bord		
• Carnet de bord du véhicule		OUI
• Cartes grise du véhicule		OUI
• Attestation d'assurance du véhicule		OUI
• <u>Attestation contrôle technique</u>		OUI

III. Contrôle de l'état du véhicule :

A contrôler	Note	Observations
Contrôle du véhicule (Tracteur+ Remorque)		
• Pare- brise et Glaces/Vitres		OUI
• Rétroviseur(s)		OUI
• Signaux lumineux		OUI
• Sellette ou Système d'accrochage de la remorque		OUI
• Pneumatiques (usage, gonflage)		OUI
• Roues de secours (nombre et état)		OUI
• Carrosserie (Dégradation : choc, éraflure ...)		OUI
Contrôle de l'équipement du véhicule		
• Outillage de bord		OUI
• Triangle de signalisation		OUI
Contrôle de l'équipement spécifié du véhicule		
• Ridelles, Bâches, Câbles, Cordes		OUI
• Equipement spécifié (Treuil, agrès, ...)		OUI

Fonctionnement de l'éclairage du véhicule (tracteur et remorque)
à contrôler avec le conducteur au volant de son véhicule

• Feux de position et de gabarit du véhicule		OUI
--	--	-----

• Feux de croisement		OUI
• Feux de route		OUI
• Feux de stop		OUI
• Clignotants "droite" et "gauche"		OUI
• Clignotants de détresse		OUI

à confirmer par le conducteur :

• Lubrifiant, liquide de freins, liquide de refroidissement ...		OUI
---	--	-----

IV. Exigences HSE des véhicules :

A contrôler	Note	Observations
-------------	------	--------------

Contrôle des camions citernes :

• Batterie équipé de cache étanche d'une matière isolante.		OUI
• Assemblage par boulonnage et non par cerclage du "couvercle – virole de trou dôme"		OUI
• Etiquetage : (code de danger, code de matière et pictogrammes) plaques sur les cotés et à l'arrière de la citerne		OUI
• Flexibles de dépotage en bonne état (durée de vie maximum 6 ans).		OUI
• Coupe courant opérationnel		OUI

N. B :

Le transporteur s'engage à respecter l'exigence réglementaire portant limitation de vitesse

Signature du transporteur

Annexe II Liste des moyens de transport

N°	DESIGNATION DU MATERIEL	IMMATRICULATION	DATE DE MISE EN CIRCULATION	TYPE DE VEHICULE	N° DE SERIE	CAPACITE ET PUISSANCE	PROPRIETAIRE	PRIX/AJUSTIVICATIVE (CARTE GRISE OU AUTRE)
1	TRACTEUR	00006-512-29	2012	25GPA	VF625GPA000 015726	029	LUI MEME	CARTE GRISE
2	CITERNE	00076-804-29	2004	049	KD04901332	27000 L	LUI MEME	CARTE GRISE
3								
4								
5								
6								
7								

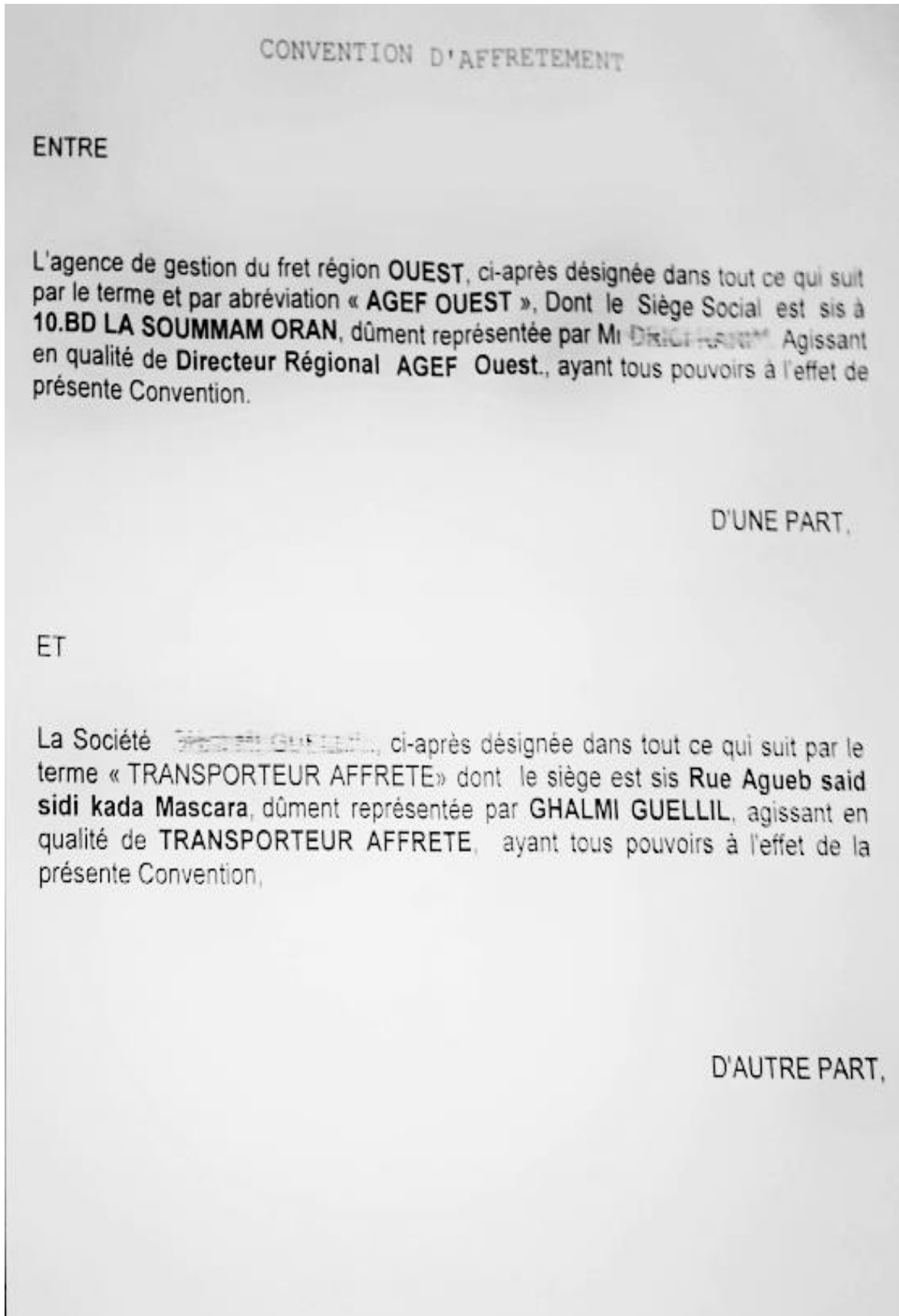
Fait à Remchi le 27/08/2019

Le Transporteur Affrété
Cachet et visa

Annexe III LISTE DES SANCTIONS INFLIGER AUX FAUTES COMMISES

FAUTES COMMISES		SANCTIONS DISCIPLINAIRES CORRESPONDANTES		
CODE	DESIGNATION	PRINCIPALES	INCIDENCES	CAS D'UNE RECIDIVE

الملحق رقم 03



S O M M A I R E

- Article 01 : Objet de la Convention
Article 02 : Obligation Commune
Article 03 : Obligations DE AGEFAL SPA
Article 04 : Obligations Du Transporteur Affrété
Article 05 : Pénalité
Article 06 : Responsabilité Et Assurance
Article 07 : Procédure de Rémunération de
l'Affrètement de L'Attelage
Article 08 : Conditions Réglementaires.
Article 09 : Conditions liées aux attelages
Article 10 : Conditions liées à l'Exploitation
Article 11 : Conditions liées à l'Exécution des
prestations
Article 12 : Suspension
Article 13 : Résiliation
Article 14 : Cas force majeure
Article 15 : Modification
Article 16 : Règlement des litiges
Article 17 : Notification et domiciliation bancaire
Article 18 : Durée de Validité
Article 19 : Entrée En Vigueur

Article 1 / Objet de la Convention

La présente convention, a pour objet de définir les conditions d'affrètement des attelages de transport routier de marchandise avec chauffeur(s) que « le transporteur affrété » met à la disposition de AGEFAL SPA.

Le transporteur affrété donne expressément mandat à AGEFAL, qui accepte d'établir en son nom et pour son compte les factures originales relatives aux prestations de transport routier de marchandises, ainsi que le recouvrement de ces factures, ceci conformément à la réglementation fiscale en vigueur.

Article 2 / Obligation Commune

Les deux parties s'obligent expressément à collaborer pour l'exécution normale des prestations de transport routier de marchandise qu'AGEFAL représentée par son AGEF Régionale, confiera au transporteur affrété des prestations de transport de marchandises en fonctions des disponibilités de l'entreprise.

Par cette relation, AGEFAL SPA s'engage à professionnaliser le transporteur, affrété, en lui offrant des services et mesures d'accompagnement, rémunérés ou non, en l'intégrant dans son organisation, en lui ouvrant son réseau commercial, l'autorisant à utiliser sa logistique et en le faisant profiter des avantages de sa bourse de fret.

Pour bénéficier des avantages de l'affrètement organisé par AGEFAL SPA le transporteur affrété, en sa qualité de transporteur Public de marchandise par route sur toute destination, s'engage à respecter les conditions édictées par les Articles de 07 à 10 de la présente convention et que tout Transporteur doit

remplir et respecter dans le cadre de l'Affrètement de ses Moyens de transport routier de marchandises par AGEFAL SPA.

Article 3 / Obligations AGEFAL SPA

AGEFAL SPA s'engage, sous réserve que l'affrété soit couvert d'une feuille de route et dispose d'une carte d'affrété en cours de validité à :

3.1 Assurer aux attelages affrétés, autant que le permettent les flux de marchandises, un fret régulier, permanent et en fonction des disponibilités.

3.2 Fournir, selon les disponibilités, et sur demande du transporteur et après l'établissement d'un bon de sortie dûment visé :

- le carburant
- les lubrifiants
- les pneumatiques
- les autres consommables
- l'entretien du premier degré et échanges standards prévus dans le cadre de garantie du constructeur des véhicules.

3.3 Tous les services proposés par AGEFAL seront réglés par facture de débours au paiement du mois considéré, cette dernière est établie par le chef de station et validé par le chef de service d'affrètement.

3.4 Fournir une Carte à d'identification électronique servant à tracer toute opération effectuée sur le réseau et la base de données d'AGEFAL par le transporteur et/ou son représentant notamment pour l'inscription de sa disponibilité.

3.5 Accorder au transporteur et/ ou à son représentant l'accès aux sites et aux parcs de l'entreprise, avec possibilité de parking ainsi qu'aux salles d'accueils spécialement aménagées avec commodités, café, tv...

3-6 Prendre en charge les réclamations du transporteur et/ou son représentant, constituer le dossier de paiement, procéder à la transmission des documents de route et dossiers de paiement vers d'autres Agef/R via le service contracté par AGEFAL.

Fournir un Carnet de bord, faisant partie du lot de bord du véhicule servant à inscrire toutes les demandes à effectuer, et énumérées à l'article 3.2

3.7 Procéder au paiement des prestations du transporteur affrété, conformément aux dispositions de l'article 07 de la présente convention, dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de la facture dûment établie par le transporteur affrété.

3.8 AGEFAL représentée par son Directeur régional dans le cadre de ces prérogatives statutaires et légales étant le premier responsable de tout acte commis par le transporteur affrété au niveau de sa région lui revient de droit de faire valoir les intérêts de l'entreprise et du client, en se référant aux textes de loi en vigueur prévus à cet effet.

Article 4 / Obligations Du Transporteur Affrété

Sous peine de résiliation de la convention d'affrètement, le transporteur affrété s'engage à :

4.1 Fournir les attelages (tracteurs et tractés), objet de l'affrètement :

- En bon état de marche,
- Equipés des accessoires nécessaires
- Répondant aux normes et règles de transport routier de marchandises (en conformité avec les exigences clients).
- S'équiper d'un boîtier de GPS pour la géolocalisation et suivi.

4.2 Remettre à AGEFAL les caractéristiques des attelages affrétés accompagnés des documents administratifs et de bord en cours de validité tel que stipulés à l'article 8 de la présente convention.

4.3 Accorder la priorité par AGEFAL dans l'utilisation des attelages et ne procéder à leur retrait de l'exploitation, en cas de rupture de fret, qu'après accord express de l'affréteur au terme du préavis convenu entre les signataires de la présente convention.

4.4 Respecter ou faire respecter par ses préposés la réglementation en matière de transport de marchandises, notamment les dispositions du contrat du transport tels que définie par le code civil, du code de commerce et le code de la route.

- 4.5 Représenter dignement et contribuer à la préservation de l'image de marque de AGEFAL SPA et de toutes les entités du Groupe LOGITRANS auprès de la clientèle (chargeurs, fournisseurs, expéditeurs de marchandises, destinataires de marchandises) ou de tout autre partenaire commercial de l'entreprise.
- 4.6 Assurer la sauvegarde et la garde de marchandises transportées.
- 4.7 Prendre à sa charge en cas d'avaries ou de manquants du fait du transporteur affrété, les frais de remboursement aux chargeurs, et signaler chaque incident entraînant une perte de marchandise aux structures AGEFAL dans l'immédiat.
- 4.8 Renseigner correctement et faire respecter par son personnel roulant la « Check-list » relative au contrôle normatif conformément aux exigences légales et réglementaires et HSE annexée à cette convention tout en la remettant, avant chaque prestation, au Centre de fret de chargement.
- 4.9 Apposer le logo de AGEFAL par l'habillage du ou de l'ensemble de ses moyens de transport et les garder dans un état de propreté irréprochable.
- 4.10 S'interdire de tout acte de concurrence directe ou indirecte vis-à-vis des services proposés par AGEFAL et respecter le caractère confidentiel de toute information dont le Transporteur et/ou son personnel pourrait avoir connaissance à l'occasion de l'exécution des prestations confiées.
- 4.11 Le transporteur s'engage à ne pas avoir un intérêt directe ou indirecte avec les salariés du groupe LOGITRANS ou de ses filiales, ou toute autre client de l'entreprise et s'engage à ne recourir a aucun acte ou manœuvre dans le but de facilite ou de privilégier l'exploitation de son (ses) moyen(s) au détriment de l'organisation de l'entreprise sous peine de poursuites judiciaires à l'encontre du transporteur affrété.
- 4.12 Doit s'assurer que son personnel possède toutes les compétences techniques et comportementales requises.
- 4.13 Il est censé connaitre toutes les dispositions réglementaires nationales liées à l'exécution de sa prestation.
- 4.14 Utiliser ou faire utiliser par ses chauffeurs pour être disponible la /les carte(s) électronique fournie par AGEFAL obligatoirement en présence de son/ses moyen(s) transport sur site Agefal

4.15 Assure de façon continue le bon fonctionnement du GPS et autorise AGEFAL à utiliser les informations générées par ce système.

4.16 Tenir en bon état la carte d'identification électronique et le carnet de bord des prestations fournies et les présenter à l'occasion de chaque contrôle effectué par les structures d'AGEFAL.

4.17 En cas de résiliation de la convention par l'une des deux parties, l'Affrété est dans l'obligation de restituer tout matériels fournis par AGEFAL, et ce à l'occasion de l'exploitation des moyens dans le cadre de la présente convention.

4.18 Le transporteur conserve l'entière responsabilité de ses obligations légales et fiscales en matière de facturation au titre des factures émises au nom et pour le compte du transporteur affrété en application de la présente convention, notamment en ce qui concerne les obligations de TVA.

Dans ce cadre, il prend expressément l'engagement de :

- Déclarer auprès de l'Administration fiscale la TVA collecté (reversé par les structures d'AGEFAL).
- Signaler sans délai par écrit à AGEFAL toute modification dans les mentions relatives à l'identification de son entreprise et de son statut.
- Réclamer le double de la facture si ce dernier n'a pas été mis à sa disposition par les structures d'AGEFAL.

Le non-respect de toute ou partie de ces obligations entrainera la résiliation de la convention d'affrètement sans préavis.

Article 05: Pénalités

Tout acte quelconque qui cause à autrui un dommage, oblige par la faute duquel il est arrivé à le réparer, dans le même contexte, une pénalité égale au montant du manque, sera retenue par AGEFAL à l'effet d'un constat de manque réclamé par le client, majoré de frais liée à la prestation réalisée par le transporteur affrété sous couvert d'une feuille de route et approuvé par un procès-verbal de constat.

Au même titre AGEFAL procède à l'enregistrement d'une plainte auprès de la justice en cas de vol ou manque non justifié.

Article 06 : RESPONSABILITE et ASSURANCE

06.01/ Responsabilité

Le transporteur affrété s'engage à ce que les prestations, au titre de la présente convention, soient effectuées avec tous les soins appropriés et assumera l'entière responsabilité des prestations à sa charge.

Le transporteur affrété est responsable, des marchandises jusqu'à la livraison conformément au droit commun, des conséquences pécuniaires de tous dommages corporels ou matériels survenus à l'occasion de l'exécution de ses obligations et au titre de la présente convention causés aux marchandises transportées.

A ce titre, il est responsable de tous les dommages (« pertes, manque et avaries ») survenant pendant le transport.

06.02/ Assurance

Le transporteur affrété souscrit et maintiendra en vigueur, pendant toute la durée conventionnelle, les polices d'assurance légales et obligatoires couvrant notamment la responsabilité civile Voiturier, l'incendie, le vol, les dégradations totales ou partielles ainsi que les conséquences pécuniaires des dommages corporels et matériels causés aux tiers et à la marchandise transportée pendant l'exécution des commandes confiées.

Tout manque de marchandise, dument constaté par le destinataire et matérialisé sur feuille de route, survenu pendant le transport ou en cas d'accident ou de tout autre événement qui pourrait causer des dommages sur la marchandise transportée, le transporteur affrété doit :

- Informer AGEFAL de cet événement dans l'immédiat.
- Établir un procès-verbal de constat contradictoire signé par les deux parties.
- présenter un rapport circonstancié portant les causes de cet incident.
- Remettre à AGEFAL tout Procès-Verbal établi par les autorités.

Article 07 : Procédure de Rémunération de l'Affrètement de L'Attelage.

- 7.1 Conformément à l'organisation d'AGEFAL et à la réglementation en vigueur, la facture destinée au chargeur en contrepartie des prestations de transport réalisées, est établie et transmise par AGEFAL pour le compte du transporteur.
- 7.2 Une facturation correspondant aux prestations de services et consommations évoquées à l'Article 03, alinéas 3.2 et 3.3 (Facture débours) est établie et jointe au transporteur avec copie des bons de sorties /livraison correspondants.
- 7.3 Conformément aux dispositions de la présente convention d'affrètement, AGEFAL percevra sur le montant hors taxes de chaque prestation de transport fournie par le transporteur affrété, une commission de 15%.
- 7.4 le transporteur affrété ne pourra prétendre au paiement des prestations réalisées qu'après avoir justifié de la remise à l'agence de fret de domiciliation dans les délais impartis des exemplaires " Débiteur " "Transporteur" et " contrôle " des feuilles de route ou de feuilles de route provisoires réalisées sans réserves.
- 7.5 Tout retard dans la remise des feuilles de route dans les délais impartis, engendrera le refus de paiement de cette prestation, et sa perte entrainera la résiliation de la présente convention.
- 7.6 Les règlements des services fournis au profit du transporteur évoqué dans l'Article 03, alinéa 3.2 et, 3.3 lui seront facturés et retenus à la source.
- 7.7 Le transporteur doit s'acquitter d'un montant, ci-après désigné, dès le premier paiement qui suit la signature de la convention, ce montant sera déduit du total à payer sur l'état de règlement représentant et couvrant les frais financiers, la prise en charge des dossiers administratifs et documents de route, de paiement, de ces réclamations, de son suivi et appels téléphoniques, et tout services fournies au profit du transporteur :
- Un montant de 10 000 DA/HT/transporteur, qui dispose d'un moyen (au moins) d'un tonnage utile supérieur à 10 tonnes.
- Pour tout moyen supplémentaire il sera procédé à une majoration de 2000 DA/HT /moyen

- Un montant de 5 000 DA/HT/transporteur pour le tonnage égal ou inférieur à 10 tonnes et supérieur à 3 tonnes,
- Un montant de 2500 DA/HT/transporteur pour le tonnage égal ou inférieur à 3 tonnes

7.8 Il est prévu au titre du présent contrat une avance de paiement qui peut être accordée au transporteur affrété si la trésorerie le permet, contre remise d'une demande justifié et accompagné par un dossier de fond, présenté à la direction régionale pour traitement et accord.

Article 08 : Conditions Réglementaires.

Le Transporteur doit :

8.1 Attester de l'exercice de la profession de transporteur public de marchandises

Par route en fournissant les documents suivants :

- Copie conforme et lisible des statuts (SARL, EURL, ou autres Sociétés constituées).
- Copie conforme et lisible du registre de commerce
- Copie conforme et lisible de la carte d'identification fiscale
- Copie conforme et lisible de l'attestation de sécurité sociale
- Copie conforme et lisible des bilans financiers des trois (03) dernières années
- Copie conforme et lisible de l'extrait de naissance (S12).
- Casier judiciaire (avec mention NEANT).
- Compte bancaire ou d'un extrait de rôle apuré
- Copie du brevet professionnel de conduite.

8.2 Fournir des documents de bord en cours de validité suivants :

- Autorisation de transport de marchandises
- cartes grises
- une police d'assurance valide pour la flotte Auto et la marchandise transportée.
- Carnet d'entretien
- Autorisation de transport de matière dangereuse (A.T.M.D) et l'original

du

Certificat de BAREMAGE.

- Procès-verbal des contrôles techniques automobiles.
- vignettes.

8.3 Signer un contrat d'affrètement pour le ou les véhicules qu'il compte engager, marquant ainsi son engagement au respect des règles de transport et des règles commerciales telles que fixées par :

- le code civil
- le code du commerce
- A chaque fois que nécessaire le transporteur affrété doit mettre à jour la liste des moyens de transport.

8.4 Il est exigé du transporteur affrété de faire exploiter son véhicule au moins vingt-quatre (24) jours ouvrables par mois, pour qu'il puisse prétendre aux avantages proposés par AGEFAL.

Article 09 : Conditions liées aux attelages

Les véhicules à inscrire à l'affrètement doivent être :

9.1 Dans un état technique parfait et conformes à la réglementation régissant la circulation routière

9.2 Equipés en permanence, que ce soit pour les attelages complets ou pour les tracteurs en solo, de l'équipement suivant :

- A. Outillages de bord (Crick, caisse à outils usuels pour le dépannage sur route...)
- B. Accessoires de signalisation dans le cas de panne sur route ou détresse
- C. Trousse médicale de bord (boite à pharmacie contenant les produits nécessaires aux premiers soins).
- D. Boitier de GPS pour la géo-localisation et suivi.

Article 10 : Conditions liées à l'Exploitation

Le transporteur doit s'inscrire dans un contexte socioéconomique dans lequel évolue AGEFAL et doit à cet effet :

10.1 S'assurer que le personnel de conduite des véhicules éligibles à l'affrètement est :

- De qualité pour l'exercice de la profession de chauffeur poids lourd (Routier) et atteste par la présentation d'un **brevet professionnel de conduite** en cours de validité, délivré par des organismes habilités.
- En bonne santé, dispose de toutes ses facultés et jouit d'une bonne moralité, atteste par la présentation tous les six mois d'un certificat médical de bonne santé et ophtalmologique.

10.2 S'engager à faire exécuter par son personnel roulant toute opération de transport que lui sera confié dans le cadre de l'affrètement sans autres limitation de poids ou d'encombrement, que celle résultant de la charge utile des véhicules et de la réglementation.

10.3 Faire respecter par son personnel de conduite, tel que le stipule la déclaration d'expédition :

- L'organisation et le règlement intérieur ainsi que les règles d'exploitation et les procédures de gestion en vigueur à AGEFAL
- Les délais de route alloués
- Les itinéraires définis
- Les horaires de chargement et de déchargement.

10.4 Assurer à AGEFAL une disponibilité permanente et régulière des véhicules affrétés, auprès de leurs centres de fret de domiciliation et le plus proche du dernier lieu de déchargement.

Article 11 / Conditions liées à l'Exécution des prestations

Le transporteur s'engage à :

- 11.1 Annoncer sa disponibilité au site de AGEFAL muni de la carte d'affrété et du véhicule auprès des structures de l'entreprise, la disponibilité est la présence physique des moyens qui doivent répondre aux conditions technique liées à l'exécution.
- 11.2 Un plan de transport détaillé lui sera notifié (marchandise transporté, itinéraire lieux de chargement et déchargement).
- 11.3 Le transporteur ne pourra exécuter les prestations de transport sauf s'il est doté de la documentation de transport (feuille de route, plan de transport, déclaration d'expédition et d'autres documents client).
- 11.4 Pendant l'exécution de la prestation de transport, le transporteur affrété est tenu d'appliquer et respecter et faire respecter par son personnel

الملحق رقم 04

Les clauses ci-dessous sont mises à la disposition de toute personne intéressée, sur simple demande. Elles sont indicatives, les parties pouvant convenir de conditions d'assurance différentes.
Pour toute clause comportant une exclusion, les parties peuvent convenir que l'assurance couvre les risques visés par l'exclusion de garantie, soit par une extension de garantie, soit par un contrat distinct.

POLICE FRANÇAISE D'ASSURANCE
COUVRANT LA RESPONSABILITÉ
DU TRANSPORTEUR INTERNATIONAL
DE MARCHANDISES PAR ROUTE

du 15 décembre 1994
modifiée le 16 juin 2003 et le 11 mai 2006

CONDITIONS GÉNÉRALES

SPECIMEN

SOMMAIRE

PRÉAMBULE - Loi applicable page 3

CHAPITRE I - OBJET ET ÉTENDUE DU CONTRAT

Article 1 - Objet du contrat	page 3
Article 2 - Étendue géographique de la garantie	page 3
Article 3 - Durée de la garantie	page 3
Article 4 - limitation des engagements de l'assureur	page 3
Article 5 - Conditions contractuelles de garantie "Vol de marchandises en cours de transport"	page 4

CHAPITRE II - EXCLUSIONS

Article 6 - Risques exclus	page 4
Article 7 - Marchandises exclues	page 5

CHAPITRE III - DROITS ET OBLIGATIONS DES PARTIES

Article 8 - Déclaration du risque	page 5
Article 9 - Prime	page 5
Article 10 - Mesures à prendre en cas de sinistre	page 6
Article 11 - Sanctions	page 7
Article 12 - Formation, durée et résiliation du contrat	page 7

CHAPITRE IV - DÉCLARATION ET RÈGLEMENT DES SINISTRES

Article 13 - Déclaration des sinistres	page 8
Article 14 - Règlement des sinistres	page 8

CHAPITRE V - DISPOSITIONS DIVERSES

Article 15 - Subrogation	page 8
Article 16 - Direction de procès	page 8
Article 17 - Prescription	page 8
Article 18 - Attribution de compétence	page 8

PRÉAMBULE – Loi applicable

Le présent contrat est régi par le Code des Assurances et par les Conditions Générales et Particulières qui suivent.

CHAPITRE I – OBJET ET ÉTENDUE DU CONTRAT**ARTICLE PREMIER – Objet du contrat**

1.1. Le présent contrat a pour objet de garantir les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile contractuelle que l'assuré peut encourir en sa qualité de Transporteur international de marchandises par route,

- telle qu'elle résulte de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (C.M.R.) signée à Genève, le 19 mai 1956, entrée en vigueur le 2 juillet 1961 et modifiée par le Protocole du 5 juillet 1978,
- mais seulement :
 - pour les dommages et pertes matériels,
 - survenus aux marchandises,
 - lors d'un déplacement exécuté par voie routière.

Si le véhicule terrestre contenant les marchandises est transporté par mer, chemin de fer, voie navigable intérieure ou air sur une partie du parcours, sans rupture de charge, le présent contrat s'applique néanmoins, pour l'ensemble du transport.

1.2. Sont également couverts par le présent contrat les frais raisonnablement exposés en vue de préserver les marchandises de dommages ou pertes matériels qui eussent engagé la garantie de l'assureur.

ARTICLE 2 – Étendue géographique de la garantie

La garantie s'applique dès lors qu'un transport est effectué au départ ou à destination d'un État signataire de la Convention C.M.R. et figurant dans l'énumération énoncée aux Conditions Particulières.

ARTICLE 3 – Durée de la garantie

La garantie s'applique aux réclamations formulées auprès de l'assuré pour des transports ayant commencé entre la date de prise d'effet du présent contrat, fixée aux Conditions Particulières, et sa date d'expiration.

ARTICLE 4 – Limitation des engagements de l'assureur

4.1. L'engagement de l'assureur est limité par événement au montant de la garantie fixé aux Conditions Particulières.

4.2. Toutefois les indemnités dues par l'assureur ne pourront excéder le montant justifié des dommages et pertes matériels subis par les marchandises, ni les limites de responsabilité résultant de l'application de l'article 23 de la Convention C.M.R.

4.3. Si à l'occasion d'un sinistre, le principe ou l'opposabilité des limites prévues à l'article 23 de la Convention C.M.R. était contesté par une décision de justice devenue exécutoire ou définitive, l'assureur s'engage à garantir l'assuré des sommes mises à sa charge dans les limites absolues fixées au paragraphe 1^{er} du présent article.

4.4. Lorsque l'expéditeur a déclaré dans la lettre de voiture, conformément à l'article 24 de la Convention C.M.R., une valeur de la marchandise excédant la limite mentionnée au paragraphe 3 de l'article 23 de la Convention C.M.R., la garantie n'est acquise à hauteur de cette valeur que moyennant déclaration et acceptation préalable par l'assureur.

4.5. L'assureur ne pourra être tenu des conséquences d'un accord particulier conclu par l'assuré aggravant la responsabilité qui lui incombe, sauf déclaration et acceptation préalable par l'assureur d'un intérêt spécial à la livraison (article 26 de la Convention C.M.R.) et moyennant surprime.

4.6. Les frais d'expertise, ainsi que ceux de procédure et de justice engagés avec l'accord préalable de l'assureur, s'ajoutent au montant de la garantie.

ARTICLE 5 – Conditions contractuelles de garantie “Vol de marchandises en cours de transport”

La garantie des risques de vol de marchandises en cours de transport est acquise conformément aux dispositions de la clause additionnelle “Conditions de Garantie des Risques de Vol - Transports Publics de Marchandises par Route” (Clause du 17 octobre 2005), annexée au présent contrat et dont elle fait partie intégrante.

CHAPITRE II – EXCLUSIONS**ARTICLE 6 – Risques exclus**

Sont exclues de la garantie :

6.1. Les conséquences de :

- 6.1.1. • Guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, torpilles, mines et tous autres engins de guerre et, généralement, de tous accidents et fortunes de guerre, ainsi que d'actes de sabotage, de terrorisme ou de piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ;
- Captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations, ou détentions par tous gouvernements et autorités quelconques ;
- 6.1.2. Émeutes, mouvements populaires, grèves, lock out et autres faits analogues ;
- 6.1.3. Effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation ou de toute autre source d'énergie nucléaire consécutifs à une modification de structure de noyau de l'atome ou de la radioactivité ainsi que de tous effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle des particules, dans leur utilisation ou leur exploitation tant civile que militaire ;
- 6.1.4. Violation de blocus, contrebande, commerce prohibé ou clandestin, confiscation, mise sous séquestre et réquisitions ;
- 6.1.5. Toute forme de saisie, caution ou autre garantie financière ;
- 6.1.6. Amendes et pénalités de toute nature, y compris fiscales, ou de douane ;
- 6.1.7. Tous dommages-intérêts réclamés en plus des dommages et pertes matériels couverts par la police ; différences de cours et, généralement, tous obstacles apportés à l'exploitation ou à l'opération commerciale relative aux marchandises transportées ;
- 6.1.8. Quarantaine, mesures sanitaires, désinfection ;
- 6.1.9. Dol ou faute intentionnelle de l'assuré ou de son personnel de Direction ;
- 6.1.10. Dommages et pertes causés par les marchandises ;
- 6.1.11. Incendie, explosion, dégâts des eaux et influence de la température lorsque, en cours de transport, les marchandises sont déchargées du véhicule dans les locaux exploités ou utilisés par l'assuré ;
- 6.1.12. Influence de la température atmosphérique ;
- 6.1.13. Conduite par l'assuré lorsque son taux d'alcoolémie constitue une infraction au regard des lois et règlements en vigueur ;
- 6.1.14. Conduite par l'assuré sans permis en cours de validité et afférent à la catégorie du véhicule.

6.2. Sauf convention et prime spéciales, les conséquences de :

- 6.2.1. Influence de la température résultant de l'absence, du mauvais fonctionnement, de l'insuffisance ou de l'arrêt des appareils frigorifiques ou calorifiques du véhicule ;
- 6.2.2. Pollution du contenu des citernes entraînant soit une dépréciation, soit des frais de remise en état des marchandises transportées, par suite de mélanges ou de prises d'odeur ou de goût ;
- 6.2.3. Retard dans la livraison des marchandises.

6.3. Tous frais quelconques sauf ceux visés aux articles 1.2. et 4.6.

ARTICLE 7 – Marchandises exclues

Sont exclus de la garantie :

- 7.1. Les transports de déménagement ;
- 7.2. Les transports funéraires ;
- 7.3. Les transports effectués sous l'empire des conventions internationales postales.

Sauf convention et prime spéciales, la garantie ne s'applique pas aux transports des objets ci-après :

- 7.4. Bijoux, perles et pierres précieuses, fourrures, objets d'art et de collection ;
- 7.5. Métaux précieux, billets de banque, monnaies, chèques, actions, obligations, coupons et valeurs de toutes espèces ;
- 7.6. Marchandises périssables, animaux vivants ;
- 7.7. Marchandises classées dangereuses aux termes de la réglementation en vigueur.

CHAPITRE III – DROITS ET OBLIGATIONS DES PARTIES**ARTICLE 8 – Déclaration du risque**

- 8.1. L'assuré est tenu de répondre exactement aux questions posées par l'assureur, à la souscription, sous peine des sanctions prévues aux articles L 113-8 et L 113-9 du Code des Assurances, sur les circonstances pouvant permettre l'appréciation du risque à garantir.
- 8.2. De même, il doit déclarer à l'assureur, par lettre recommandée, dans un délai de quinze jours à partir du moment où il en a connaissance, sous peine de déchéance s'il est établi que le retard dans la déclaration a causé un préjudice à l'assureur, toutes modifications des circonstances constitutives du risque et notamment :
 - tout changement dans :
 - sa raison sociale, son adresse, sa profession exacte ;
 - les caractéristiques et l'étendue géographique de ses trafics ;
 - les Conditions Générales de transport ayant pour effet de modifier l'étendue et les limites de sa responsabilité ;
 - toute renonciation à recours, tous accords ou protocoles conclus avec ses confrères, clients ou substitués de nature à aggraver le risque.

Lorsque la modification constitue une aggravation du risque telle que si le nouvel état de chose avait été déclaré lors de la conclusion ou du renouvellement du contrat, l'assureur n'aurait pas contracté ou ne l'aurait fait que moyennant une prime plus élevée, l'assureur a la faculté, conformément aux conditions prévues à l'article L 113-4 du Code des Assurances, soit de résilier le contrat par lettre recommandée moyennant préavis de dix jours, en remboursant à l'assuré la portion de prime afférente à la période pendant laquelle le risque n'a pas couru, soit de proposer un nouveau montant de prime. Si l'assuré n'accepte pas ce nouveau montant dans le délai de trente jours à compter de la proposition, l'assureur peut résilier le contrat au terme de ce délai à condition d'avoir informé l'assuré de cette faculté en la faisant figurer en caractères apparents dans la lettre de proposition.

Lorsque la modification constitue une diminution du risque, l'assuré a droit à une diminution du montant de la prime. Si l'assureur n'y consent pas, l'assuré peut résilier le contrat conformément aux conditions prévues à l'article L 113-4 du Code des Assurances.

- 8.3. L'assuré est également tenu de déclarer, à la souscription, et immédiatement en cours de contrat, les assurances de même nature souscrites auprès d'autres assureurs pour garantir les mêmes risques que ceux objet du présent contrat.

ARTICLE 9 – Prime**9.1. Paiement de la prime**

L'assuré doit payer la prime et ses accessoires, selon les modalités, au lieu et aux dates convenus aux Conditions Particulières.

A défaut de paiement d'une prime ou d'une fraction de prime dans les dix jours de son échéance,

et indépendamment du droit pour l'assureur de poursuivre l'exécution du contrat en justice, la garantie sera suspendue trente jours après l'envoi d'une lettre recommandée à l'assuré, valant mise en demeure. Au cas où la prime annuelle a été fractionnée, la suspension de la garantie, intervenue en cas de non paiement d'une des fractions de prime, produit ses effets jusqu'à l'expiration de la période annuelle considérée.

L'assureur pourra résilier le contrat dix jours après l'expiration du délai de trente jours ci-dessus visé, par notification faite à l'assuré, soit dans la lettre recommandée de mise en demeure, soit par une nouvelle lettre recommandée.

Nonobstant cette suspension, la garantie reste acquise à toutes expéditions pour lesquelles elle a commencé à courir avant la prise d'effet de la suspension.

9.2. Prime ajustable

Lorsque la prime est basée sur un élément variable (chiffre d'affaires, tonnage transporté, ou autre élément prévu aux Conditions Particulières), elle est ajustable sur présentation par l'assuré des documents justificatifs, dans les conditions prévues ci-après :

9.2.1. Prime provisionnelle

Elle est payable à la souscription.

Son montant, ainsi que les échéances ultérieures, sont fixés aux Conditions Particulières.

9.2.2. Prime définitive

Elle est déterminée, après l'expiration de chaque période d'assurance, en appliquant aux éléments variables retenus comme base de calcul, le ou les taux fixés aux Conditions Particulières.

9.2.3. Révision de la prime

Si la prime définitive est supérieure à la prime provisionnelle perçue pour la même période, une prime complémentaire égale à la différence est ressortie.

Si la prime définitive est inférieure à la prime provisionnelle, la différence est restituée à l'assuré, sauf convention contraire aux Conditions Particulières.

9.2.4. Déclaration des éléments variables

(Chiffre d'affaires, tonnage transporté, ou autre élément prévu aux Conditions Particulières)

L'assuré doit faire cette déclaration à l'assureur dans les quinze jours qui suivent l'expiration de la période prévue aux Conditions Particulières.

A défaut de déclaration dans le délai prescrit, l'assureur peut mettre en demeure l'assuré par lettre recommandée de satisfaire à cette obligation dans les dix jours ; si, passé ce délai, la déclaration n'a pas été fournie, l'assureur peut mettre en recouvrement, à titre d'acompte et sous réserve de régularisation lorsqu'il aura reçu la déclaration, une prime provisoire calculée sur la base de la déclaration précédente et majorée de vingt cinq pour cent (25 %). A défaut de paiement de cette prime après présentation de la quittance, l'assureur peut suspendre la garantie, puis résilier le contrat ou en poursuivre l'exécution en justice.

L'assureur se réserve le droit d'exiger, à tout moment, et sous réserve des dispositions des articles L 114-1 et L 114-2 du Code des Assurances, la production des livres et de la correspondance commerciale de l'assuré pour vérifier si celui-ci s'est conformé aux obligations qui lui incombent aux termes du présent article. En cas d'erreur ou omission dans les déclarations servant de base au calcul de la prime, l'assuré devra payer, outre le montant de la prime, une indemnité égale à vingt-cinq pour cent (25 %) de la prime omise. Lorsque les erreurs ou omissions auront par leur nature, leur importance ou leur répétition, un caractère frauduleux, l'assureur pourra répéter les indemnités payées et ce, indépendamment du paiement de l'indemnité prévue ci-dessus.

9.2.5. Définition du chiffre d'affaires

C'est le montant total des sommes hors taxes payées ou dues par les clients de l'assuré en contrepartie d'opérations entrant dans le cadre de l'activité couverte par le présent contrat et dont la facturation a été effectuée au cours de la période considérée.

ARTICLE 10 – Mesures à prendre en cas de sinistre

En cas d'événement engageant la garantie de l'assureur, l'assuré doit, dès qu'il en a connaissance :

- 10.1. Prendre toutes mesures nécessaires tendant à limiter le dommage et à sauvegarder les marchandises. Il doit permettre à l'assureur de prendre toutes mesures identiques sans qu'on puisse lui opposer d'avoir fait acte de propriété ou d'avoir reconnu que sa garantie était engagée.

- 10.2. S'adresser, pour les constatations, à l'assureur ou à son représentant dûment mandaté aux fins d'expertise ou, à défaut, à l'organisme indiqué à la rubrique "Commissaire d'Avaries et Expert Recommandé" des Conditions Particulières.
- 10.3. Déposer immédiatement une plainte en cas de vol auprès de toute autorité administrative ou judiciaire compétente.
- 10.4. Conserver le recours contre les responsables et prêter sans réserve son concours à l'assureur pour engager éventuellement les procédures nécessaires.
- 10.5. Déclarer le sinistre à l'assureur comme il est dit à l'article 13 ci-après.

ARTICLE 11 – Sanctions

L'inexécution des obligations incombant à l'assuré peut entraîner selon les cas, outre ce qui est déjà prévu à l'article 9.2.4. ci-dessus :

- la nullité de la police, si l'assureur apporte la preuve de la mauvaise foi de l'assuré (Articles 8.1., 8.2. et 8.3.) ;
- la résiliation de la police ou la réduction de l'indemnité (Articles 8.1. et 8.2.) ;
- la suspension et/ou la résiliation de la police (Article 9) ;
- la réduction de l'indemnité (Article 10).

ARTICLE 12 – Formation, durée et résiliation du contrat

Le contrat est parfait dès sa signature par les parties, l'assureur peut dès lors en poursuivre l'exécution. Il produit ses effets à compter des date et heure fixées aux Conditions Particulières. Les mêmes dispositions s'appliquent à tout avenant au contrat.

La durée du présent contrat est fixée à un an à dater de sa prise d'effet. Il sera reconduit d'année en année, sauf dénonciation notifiée, dans les conditions prévues au dernier alinéa du présent article, par l'une ou l'autre des parties un mois au moins avant l'expiration de l'année en cours.

La durée de la tacite reconduction ne peut en aucun cas être supérieure à une année.

Outre les cas prévus aux articles 8, 9 et 11 et à l'alinéa 2 ci-dessus, le contrat peut être résilié avant sa date d'expiration normale dans les cas et conditions ci-après :

- 12.1. Par l'assureur ou par l'assuré :
 - en cas de transfert de propriété de l'entreprise assurée (Article L 121-10 du Code des Assurances).
- 12.2. Par l'assureur :
 - après sinistre, l'assuré ayant alors le droit de résilier les autres contrats souscrits par lui auprès de l'assureur (Article R* 113-10 du Code des Assurances).
- 12.3. Par l'assuré :
 - en cas de résiliation par l'assureur d'un autre contrat après sinistre (article R* 113-10 du Code des Assurances).
- 12.4. De plein droit :
 - en cas de retrait de l'agrément de l'assureur (article L 326-12 du Code des Assurances) ;
 - en cas de résiliation prenant effet pendant la période d'assurance en cours, l'assureur n'a pas droit à la portion de prime afférente à la période postérieure à la résiliation ; il doit la rembourser à l'assuré si elle a été perçue d'avance.

Lorsque l'assuré use de la faculté de résilier le contrat, il peut le faire à son choix, soit par lettre recommandée, soit par déclaration contre récépissé au siège de l'assureur ou à l'agent auprès duquel le contrat a été souscrit, soit par acte extrajudiciaire, soit par tout autre moyen indiqué aux Conditions Particulières. La résiliation par l'assureur doit être notifiée à l'assuré par lettre recommandée adressée au dernier domicile connu de celui-ci. En cas d'envoi d'une lettre recommandée, tout délai de préavis de résiliation se décompte à partir de la date figurant sur le cachet de la poste.

CHAPITRE IV – DÉCLARATION ET RÈGLEMENT DES SINISTRES

ARTICLE 13 – Déclaration des sinistres

- 13.1. L'assuré doit déclarer à l'assureur, dès qu'il en a connaissance et au plus tard dans les deux jours ouvrés en cas de vol et dans les cinq jours ouvrés dans les autres cas, sous peine de déchéance s'il est établi que le retard dans la déclaration a causé un préjudice à l'assureur, tous événements et toutes réclamations susceptibles de mettre en jeu la garantie du présent contrat, à moins qu'il ne justifie en avoir été empêché par un cas fortuit ou de force majeure.
- 13.2. Il doit transmettre à l'assureur, à bref délai, toutes pièces telles que lettres de voiture, récépissés, bordereaux, réserves, convocations, citations, afférents au transport des biens sinistrés et le cas échéant, les réclamations des propriétaires de ces biens.
- 13.3. L'assuré ne peut, sous peine de déchéance, reconnaître sa responsabilité, régler, arbitrer ou transiger toutes réclamations, renoncer à toutes fins de non recevoir ou à toutes prescriptions qu'il serait en droit d'opposer ainsi qu'à tout recours qu'il serait en droit d'exercer, qu'avec l'accord préalable et formel de l'assureur.

ARTICLE 14 – Règlement des sinistres

Chaque événement fait l'objet d'un règlement distinct, sous déduction de la franchise indiquée aux Conditions Particulières.

L'indemnité à la charge de l'assureur est payable au tiers lésé. Toutefois, elle est payable à l'assuré si celui-ci établit qu'il a désintéressé le tiers lésé jusqu'à concurrence de cette indemnité.

L'indemnité à la charge de l'assureur est payable, en compensation avec les primes dues s'il y a lieu, trente jours après la production de toutes les pièces justificatives de la réclamation.

Toute déclaration frauduleuse faite dans le but de mettre à la charge de l'assureur un montant supérieur à celui qui lui incombe entraîne la déchéance du droit à la garantie pour la réclamation ayant fait l'objet de la déclaration frauduleuse.

CHAPITRE V – DISPOSITIONS DIVERSES

ARTICLE 15 – Subrogation

Les droits de l'assuré sont acquis à l'assureur, à concurrence de son paiement et du seul fait de ce paiement.

L'assuré s'engage, si l'assureur le lui demande, à réitérer ce transfert de droits dans la quittance de règlement ou dans tout autre acte séparé.

ARTICLE 16 – Direction de procès

Dans le cadre du présent contrat, l'assureur se réserve l'entière direction du procès intenté à l'assuré, ce dernier s'interdisant de prendre tout engagement qui n'aurait pas fait l'objet d'un accord préalable avec l'assureur.

L'assuré peut toutefois s'associer à l'action de l'assureur s'il justifie avoir un intérêt propre non pris en charge au titre du présent contrat (article L 113-17, 2ème alinéa, du Code des Assurances).

ARTICLE 17 – Prescription

Les actions nées du présent contrat se prescrivent par deux ans.

ARTICLE 18 – Attribution de compétence

En cas de contestation sur l'exécution du présent contrat, le Tribunal compétent sera celui de l'un des lieux indiqués à l'Article R* 114-1 du Code des Assurances.

Les clauses ci-dessous sont mises à la disposition de toute personne intéressée, sur simple demande. Elles sont indicatives, les parties pouvant convenir de conditions d'assurance différentes. Pour toute clause comportant une exclusion, les parties peuvent convenir que l'assurance couvre les risques visés par l'exclusion de garantie, soit par une extension de garantie, soit par un contrat distinct.

Clause additionnelle à la Police Française d'Assurance couvrant la Responsabilité du Transporteur International de Marchandises par Route

CLAUSE 1 – Accidents caractérisés

Par dérogation aux dispositions de l'article 1.1 de la Police Française d'Assurance couvrant la Responsabilité du Transporteur International de Marchandises par Route, les seuls événements engageant la garantie de l'assureur sont les suivants :

- Destruction, déraillement, versement, renversement, rupture d'essieu, de roue, d'attelage ou de châssis du véhicule de transport ;
- Heurt ou collision du véhicule de transport avec un corps mobile ou fixe, **bordures de trottoirs et accotements exceptés** ;
- Chute du véhicule de transport dans les ravins, précipices, mers, lacs, fleuves et rivières ;
- Naufrage, échouement, abordage, heurt du navire ou du bateau contre un corps fixe ou mobile durant la navigation accessoire au transport terrestre ;
- Incendie ou explosion du véhicule de transport ;
- Vol de marchandises commis à la suite de la réalisation de l'un des événements énumérés ci-dessus.

En complément des obligations lui incombant en vertu de l'article 10 des conditions générales, l'assuré doit faire constater immédiatement la matérialité des faits par l'autorité de police, un huissier ou un expert agréé par l'assureur.

Il n'est pas autrement dérogé aux dispositions de l'article 1^{er} des conditions générales.

11.05.2006

Les clauses ci-dessous sont mises à la disposition de toute personne intéressée, sur simple demande. Elles sont indicatives, les parties pouvant convenir de conditions d'assurance différentes. Pour toute clause comportant une exclusion, les parties peuvent convenir que l'assurance couvre les risques visés par l'exclusion de garantie, soit par une extension de garantie, soit par un contrat distinct.

Clause additionnelle à la Police Française d'Assurance couvrant la Responsabilité du Transporteur International de Marchandises par Route

CLAUSE 11 – Marchandises transportées sous température dirigée

Par dérogation aux dispositions de l'article 6.2.1. de la Police Française d'Assurance couvrant la Responsabilité du Transporteur International de Marchandises par Route, la garantie est étendue, dans les limites fixées aux conditions particulières, aux dommages et pertes matériels subis par les marchandises et qui engagent la responsabilité du transporteur par suite du vice de fonctionnement ou de l'arrêt accidentel et imprévisible du dispositif dirigeant la température à condition que :

- a) le véhicule de transport, les locaux où les marchandises sont déchargées en cours de transport et le dispositif dirigeant la température soient appropriés à la nature des marchandises et aux conditions atmosphériques ;
- b) en cas d'arrêt accidentel ou de fonctionnement défectueux du dispositif dirigeant la température,
 - le transporteur prenne immédiatement toutes les mesures propres à préserver les marchandises de tout dommage ;
 - le transporteur fasse immédiatement constater, par un huissier ou un expert agréé par l'assureur, la matérialité des faits.

Toutefois sont exclues les conséquences du vice de fonctionnement ou de l'arrêt accidentel du dispositif dirigeant la température ayant pour origine son défaut d'entretien constaté contradictoirement par un expert.

Il n'est pas autrement dérogé aux dispositions de l'article 6 des conditions générales.

11.05.2006

Les clauses ci-dessous sont mises à la disposition de toute personne intéressée, sur simple demande. Elles sont indicatives, les parties pouvant convenir de conditions d'assurance différentes. Pour toute clause comportant une exclusion, les parties peuvent convenir que l'assurance couvrira les risques visés par l'exclusion de garantie, soit par une extension de garantie, soit par un contrat distinct.

Clause additionnelle à la Police Française d'Assurance couvrant la Responsabilité du Transporteur International de Marchandises par Route

CLAUSE 12 – Marchandises transportées en citernes

Par dérogation aux dispositions de l'article 6.2.2. de la Police Française d'Assurance couvrant la Responsabilité du Transporteur International de Marchandises par Route, la garantie est étendue, dans les limites fixées aux conditions particulières, aux dommages et pertes matériels subis par les marchandises et qui engagent la responsabilité du transporteur et résultant :

- a) d'un mélange à l'intérieur du véhicule-citerne ayant pour origine une rupture des organes de ce véhicule ;
- b) d'une mauvaise utilisation par le conducteur des équipements de transfert propres au véhicule-citerne ;
- c) d'une rupture accidentelle des flexibles ou des équipements de transfert propres au véhicule-citerne.

Il n'est pas autrement dérogé aux dispositions de l'article 6 des conditions générales.

11.05.2006

Les clauses ci-dessous sont mises à la disposition de toute personne intéressée, sur simple demande. Elles sont indicatives, les parties pouvant convenir de conditions d'assurance différentes. Pour toute clause comportant une exclusion, les parties peuvent convenir que l'assurance couvrira les risques visés par l'exclusion de garantie, soit par une extension de garantie, soit par un contrat distinct.

Clause additionnelle à la Police Française d'Assurance couvrant la Responsabilité du Transporteur International de Marchandises par Route

CLAUSE 13 – Animaux vivants

Par dérogation aux dispositions de l'article 7.6. de la Police Française d'Assurance couvrant la Responsabilité du Transporteur International de Marchandises par Route, la garantie est étendue, dans les limites fixées aux conditions particulières, au préjudice matériel résultant de la mort des animaux transportés ou de leur abattage ordonné par un vétérinaire, à la double condition que le transport soit effectué dans le strict respect des lois et règlements en vigueur et que l'événement engageant la responsabilité du transporteur soit l'un des suivants :

- Destruction, déraillement, versement, renversement, rupture d'essieu, de roue, d'attelage ou de châssis du véhicule de transport ;
- Heurt ou collision du véhicule de transport avec un corps mobile ou fixe, **bordures de trottoirs et accotements exceptés** ;
- Chute du véhicule de transport dans les ravins, précipices, mers, lacs, fleuves et rivières ;
- Naufrage, échouement, abordage, heurt du navire ou du bateau contre un corps fixe ou mobile durant la navigation accessoire au transport terrestre ;
- Incendie ou explosion du véhicule de transport.

Est également garantie la disparition des animaux constatée à la suite de la réalisation de l'un des événements énumérés ci-dessus.

En complément des obligations lui incombant en vertu de l'article 10 des conditions générales, l'assuré doit faire constater immédiatement la matérialité des faits par l'autorité de police, un huissier ou un expert agréé par l'assureur.

Il n'est pas autrement dérogé aux dispositions de l'article 7 des conditions générales.

11.05.2006

Les clauses ci-dessous sont mises à la disposition de toute personne intéressée, sur simple demande. Elles sont indicatives, les parties pouvant convenir de conditions d'assurance différentes. Pour toute clause comportant une exclusion, les parties peuvent convenir que l'assurance couvrira les risques visés par l'exclusion de garantie, soit par une extension de garantie, soit par un contrat distinct.

Clause additionnelle à la Police Française d'Assurance couvrant la Responsabilité du Transporteur International de Marchandises par Route

CLAUSE 14 – Marchandises dangereuses

Par dérogation aux dispositions de l'article 7.7. de la Police Française d'Assurance couvrant la Responsabilité du Transporteur International de Marchandises par Route, la garantie est étendue, dans les limites fixées aux conditions particulières, aux dommages et pertes matériels subis par les marchandises classées dangereuses aux termes de la réglementation, qui engagent la responsabilité du transporteur, à condition que ces marchandises soient transportées dans le strict respect des lois et règlements en vigueur.

Il n'est pas autrement dérogé aux dispositions de l'article 7 des conditions générales.

11.05.2006

Les clauses ci-dessous sont mises à la disposition de toute personne intéressée, sur simple demande. Elles sont indicatives, les parties pouvant convenir de conditions d'assurance différentes. Pour toute clause comportant une exclusion, les parties peuvent convenir que l'assurance couvre les risques visés par l'exclusion de garantie, soit par une extension de garantie, soit par un contrat distinct.

Clause additionnelle à la Police Française d'Assurance couvrant la Responsabilité du Transporteur International de Marchandises par Route

CLAUSE 21 – Retard dans la livraison des marchandises

Par dérogation aux dispositions de l'article 6.2.3. de la Police Française d'Assurance couvrant la Responsabilité du Transporteur International de Marchandises par Route, la garantie est étendue, dans les limites fixées aux conditions particulières, aux dommages et pertes matériels subis par les marchandises transportées, qui engagent la responsabilité contractuelle de l'assuré par suite de retard dans la livraison des marchandises, lorsque ce retard est consécutif à l'un des événements suivants :

- Destruction, déraillement, versement, renversement, rupture d'essieu, de roue, d'attelage ou de châssis du véhicule de transport ;
- Heurt ou collision du véhicule de transport avec un corps mobile ou fixe, bordures de trottoirs et accotements exceptés ;
- Chute du véhicule de transport dans les ravins, précipices, mers, lacs, fleuves et rivières ;
- Naufrage, échouement, abordage, heurt du navire ou du bateau contre un corps fixe ou mobile durant la navigation accessoire au transport terrestre ;
- Incendie ou explosion du véhicule de transport.

Il n'est pas autrement dérogé aux dispositions de l'article 6 des conditions générales.

11.05.2006

Les clauses ci-dessous sont mises à la disposition de toute personne intéressée, sur simple demande. Elles sont indicatives, les parties pouvant convenir de conditions d'assurance différentes. Pour toute clause comportant une exclusion, les parties peuvent convenir que l'assurance couvre les risques visés par l'exclusion de garantie, soit par une extension de garantie, soit par un contrat distinct.

Clause additionnelle à la Police Française d'Assurance couvrant la Responsabilité du Transporteur International de Marchandises par Route

CLAUSE 22 – Pointes de trafic

Par dérogation aux dispositions de l'article 1^{er} de la Police Française d'Assurance couvrant la Responsabilité du Transporteur international de Marchandises par Route, la garantie est étendue, dans les limites fixées aux conditions particulières, aux dommages et pertes matériels subis par les marchandises transportées, qui engagent la responsabilité de l'assuré agissant en qualité de transporteur international de marchandises par route telle qu'elle résulte de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (C.M.R.).

La présente extension est acquise uniquement pour les opérations d'organisation de transport terrestre routier nécessitées par des surcharges ponctuelles de trafic et dont le volume annuel correspondant n'excède pas 5 % du chiffre d'affaires de l'activité de transporteur routier de l'assuré.

La surprime annuelle relative à cette garantie est fixée aux conditions particulières.

Il n'est pas autrement dérogé aux dispositions de l'article 1^{er} des conditions générales.

11.05.2006

Les clauses ci-dessous sont mises à la disposition de toute personne intéressée, sur simple demande. Elles sont indicatives, les parties pouvant convenir de conditions d'assurance différentes. Pour toute clause comportant une exclusion, les parties peuvent convenir que l'assurance couvra les risques visés par l'exclusion de garantie, soit par une extension de garantie, soit par un contrat distinct.

Clause additionnelle à la Police Française d'Assurance couvrant la Responsabilité du Transporteur International de Marchandises par Route

CLAUSE 23 – Cabotage européen

Par dérogation aux dispositions des articles 1.1. alinéa 2 et 4.2. à 4.5. de la Police Française d'Assurance couvrant la Responsabilité du Transporteur International de Marchandises par Route, la garantie est étendue, dans les limites fixées aux conditions particulières, aux dommages et pertes matériels subis par les marchandises transportées, qui engagent la responsabilité du transporteur telle qu'elle résulte des lois et règlements du pays dans lequel il effectue des transports de cabotage dans les conditions fixées par l'Union Européenne.

Il n'est pas autrement dérogé aux dispositions des articles 1 et 4 des conditions générales.

11.05.2006

CONDITIONS PARTICULIÈRES

Contrat N°

ASSURÉ :

Profession :

Adresse :

Date d'établissement :

Durée du contrat :

Exigibilité

Echéance

DÉCOMPTE ET RÉPARTITION	PRIME PROVISIONNELLE ANNUELLE		PREMIÈRE PRIME		ÉCHÉANCES MESTRIELLES	
					des	
Prime
Gestion
Répertoire
Coût du contrat
Taxe unique d'assurance %
TOTAL

Aux conditions générales qui précèdent et à celles particulières qui suivent

assure la RESPONSABILITÉ de

de l'assuré, à raison des dommages matériels survenant aux marchandises qu'il fait transporter à l'aide de véhicules et/ou attelages appartenant à des tiers voituriers.

Nature des marchandises transportées :

La garantie s'étend jusqu'à concurrence de la valeur assurée, soit :

et pour une période de
à compter du lendemain à 0 heure du paiement de la première prime provisionnelle et au plus tôt le :

Aucun renvoi, surcharge ou dérogation aux conditions générales ou particulières ci-dessus ne sera opposable à l'Assureur s'il n'a pas été approuvé par la Direction.

La prime provisionnelle annuelle de cette assurance, y compris les frais de gestion, est de
que l'assuré s'oblige à payer le _____ à la caisse de l'assureur ou à celle de son agence.

Le présent annule et remplace le contrat N° _____

Les conditions imprimées et manuscrites du présent contrat sont ainsi convenues et arrêtées entre les parties pour être exécutées de bonne foi.

Fait en _____ à _____

Le _____

L' Assuré :

L' Assureur :

Les clauses ci-dessous sont mises à la disposition de toute personne intéressée, sur simple demande. Elles sont indicatives, les parties pouvant convenir de conditions d'assurance différentes. Pour toute clause comportant une exclusion, les parties peuvent convenir que l'assurance couvrira les risques visés par l'exclusion de garantie, soit par une extension de garantie, soit par un contrat distinct.

MARCHANDISES OU OBJETS TRANSPORTÉS EN VÉHICULES ROUTIERS

RISQUES DE VOL

Section 1.

Par véhicule routier, on entend tout véhicule ou attelage automobile, remorque ou semi-remorque même dételés.

Section 2.

Sans qu'il soit dérogé aux limites horaires qui peuvent être prévues aux conditions générales et particulières de la police, quand un vol de marchandises est commis alors que le véhicule routier est laissé en stationnement, la garantie des risques de vol n'est acquise à l'assuré que si les trois conditions ci-dessous ont 6% respectées simultanément :

1. le véhicule routier était équipé d'un dispositif antivol agréé par l'assureur et installé par un professionnel conformément aux instructions du fabricant ;
2. pendant l'absence du chauffeur, si brève soit-elle, et quel que soit le lieu du stationnement, le dispositif antivol était dûment mis en oeuvre et les portes et portières du véhicule routier étaient fermées à clé, les glaces entièrement levées et tous autres accès dûment verrouillés ;
3. lorsque la durée du stationnement était supérieure à 90 minutes, le véhicule routier faisait en outre l'objet d'un gardiennage permanent ou, à défaut, était remis dans un endroit clos et de surcroît fermé à clé ou surveillé.

Section 3.

Quand les conditions fixées à la section 2 sont respectées, le règlement du sinistre résultant du vol est effectué comme suit :

– si le véhicule routier était équipé d'un antivol agréé, dûment mis en oeuvre, portes et portières fermées, à clé, glaces entièrement levées et tous autres accès dûment verrouillés, l'assureur règle 80 % du montant déterminé par l'application des autres conditions du contrat d'assurance, l'assuré conservant à sa charge un découvert de 20 % ;

– si, en outre, le véhicule routier faisait l'objet d'un gardiennage permanent ou, à défaut, était remis dans un endroit clos et, de surcroît, fermé à clé ou surveillé, l'assureur règle 90 % du montant déterminé par l'application des autres conditions du contrat d'assurance, l'assuré conservant à sa charge un découvert de 10 %.

Section 4.

Sous réserve des dispositions de la section 5, le montant des découverts fixés ci-dessus ne peut excéder 7 500 EUROS par sinistre.

Section 5.

Le montant des découverts visés à la section 3 ne saurait en aucun cas être inférieur au montant de la ou des franchises déjà prévues par ailleurs dans le contrat d'assurance. Ces découverts sont dans tous les cas opposables aux tiers lésés.

Section 6.

Les dispositions qui précèdent ne constituent en aucune façon une extension des garanties qui figurent déjà dans le contrat d'assurance.

Clause du 27 janvier 1977

Les clauses ci-dessous sont mises à la disposition de toute personne intéressée, sur simple demande. Elles sont indicatives, les parties pouvant convenir de conditions d'assurance différentes. Pour toute clause comportant une exclusion, les parties peuvent convenir que l'assurance couvrira les risques visés par l'exclusion de garantie, soit par une extension de garantie, soit par un contrat distinct.

CLAUSE ADDITIONNELLE

CONDITIONS DE GARANTIE DES RISQUES DE VOL

TRANSPORTS PUBLICS DE MARCHANDISES PAR ROUTE

PREAMBULE

La présente Clause de Garantie fait partie intégrante du contrat d'assurances et demeure régie par les Conditions Générales et Particulières de celui-ci.

Il appartient à l'assuré d'apporter la preuve qu'il a satisfait au respect des règles de prévention énoncées ci-après.

Article 1 - Définitions

1.1. Par véhicule routier, on entend tout véhicule ou attelage automobile, remorque ou semi-remorque même dételée.

1.2. Par matériel de transport, on entend tout conteneur ou caisse mobile chargé ou non sur un moyen de transport approprié.

1.3. Par marchandises sensibles, on entend toute marchandise attractive nécessitant la mise en œuvre de mesures de prévention appropriées et qui figure dans la liste énoncée aux Conditions Particulières du contrat d'assurance.

1.4. Par stationnement, on entend toute immobilisation du véhicule routier et/ou du matériel de transport en un lieu quelconque avec ou sans la présence du conducteur.

1.5. Par gardiennage, on entend une surveillance active et permanente du véhicule routier et/ou du matériel de transport permettant de déceler toute tentative de vol et d'y faire face sans délai.

1.6. Par dispositifs antivols, on entend tout système de protection contre le vol empêchant le déplacement ou l'effraction du véhicule routier et/ou du matériel de transport :

- dispositifs antivols installés d'origine par le constructeur ou figurant aux Conditions Particulières du contrat d'assurance,
- antivols fixés aux pivots d'attelage des remorques ou des semi-remorques dételées,
- bâches armées de maillages empêchant toutes coupures ou déchirures,
- cadenas dont l'anse, en acier cimenté, a un diamètre minimum de 9 mm.

1.7. Par dispositif de protection complémentaire contre le vol, on entend tout système qui renforce la protection du véhicule routier et/ou du matériel de transport, du chargement et qui figure aux Conditions Particulières du contrat d'assurance.

1.8. Par endroit clos, on entend une enceinte dotée de grillages ou de murs d'une hauteur minimum de 1,80 mètre et dont les portes ou portails d'accès sont verrouillés et fermés à clé ou condamnés au moyen d'un cadenas tel que défini à l'article 1.6.

Article 2 - Règles de prévention

Quand un vol de marchandises est commis alors que le véhicule routier et/ou le matériel de transport sont laissés en stationnement, la garantie des risques de vol est acquise, selon les règles et les modalités fixées à l'article 3, lorsque l'ensemble des conditions suivantes a été respecté :

2.1. Règles générales de prévention

2.1.1. Le véhicule routier et/ou le matériel de transport sont équipés des dispositifs antivols tels que définis à l'article 1.6 ;

2.1.2. Les dispositifs antivols sont mis en œuvre, les portes et portières du véhicule routier sont fermées à clé, les glaces entièrement levées, tous autres accès étant verrouillés et fermés à clé ou cadenassés, aucune clé ne devant rester à bord en l'absence du conducteur ; la seule mise en place de plombs ou de scellés ne répond pas à ces exigences ;

2.1.3. Outre le respect des règles générales de prévention énoncées ci-dessus, la garantie est acquise, lorsque le stationnement, en l'absence du conducteur, est supérieure à deux heures, à la condition que le véhicule routier et/ou le matériel de transport aient été remisés dans un endroit clos.

2.2. Règles spécifiques de prévention

Outre le respect des règles générales de prévention énoncées à l'article 2.1, la garantie est acquise,

2.2.1. pour le transport de marchandises sensibles, à la condition que le dispositif de

protection complémentaire contre le vol tel que défini à l'article 1.7 ait été mis en œuvre,

2.2.2. pour les marchandises transportées en conteneurs ou caisses mobiles, à la condition que ces derniers aient été fermés à clé ou cadenassés,

2.2.3. pour le transport de véhicules roulants, à la condition que le conducteur ait été en possession des clés de tous les véhicules au moment du vol et qu'un système antivols d'immobilisation ait été mis en œuvre sur le premier véhicule accessible au déchargement,

2.2.4. pour les remorques ou semi-remorques dételées, à la condition que des antivols aient été fixés à leurs pivots d'attelage,

2.2.5. pour les véhicules routiers et/ou le matériel de transport bâchés, à la condition que les bâches soient armées de maillages empêchant toutes coupures ou déchirures, mises en place et soigneusement fixées.

Article 3 - Règles relatives au stationnement

Modalités de règlement des sinistres

3.1. Stationnement de courte durée

Lorsque la durée du stationnement est inférieure à 2 Heures, la garantie est acquise aux conditions suivantes :

3.1.1. Lorsque l'assuré apporte la preuve que les règles générales et spécifiques de prévention fixées à l'article 2 ont été respectées, la garantie est acquise à 80 % du montant de l'indemnité déterminée par l'application des Conditions Générales et Particulières du contrat d'assurance.

3.1.2. Lorsque l'assuré apporte la preuve que, outre le respect des règles générales et spécifiques de prévention fixées à l'article 2, un dispositif de protection complémentaire contre le vol avait été mis en place, la garantie est acquise à 85 % du montant de l'indemnité déterminée par l'application des Conditions Générales et Particulières du contrat d'assurance.

3.1.3. Lorsque l'assuré apporte la preuve que, outre le respect des règles générales et spécifiques de prévention fixées à l'article 2, le véhicule routier et/ou le matériel de transport stationnaient dans un endroit clos, la garantie est acquise à 95 % du montant de l'indemnité déterminée par l'application des Conditions Générales et Particulières du contrat d'assurance.

3.2. Stationnement de longue durée

Lorsque la durée du stationnement est supérieure à 2 Heures, la garantie est acquise aux conditions suivantes :

3.2.1. Lorsque l'assuré apporte la preuve que les règles générales et spécifiques de prévention fixées à l'article 2 ont été respectées et que, en cas de stationnement dans un endroit non clos, le conducteur était présent à bord, la garantie est acquise à 60 % du montant de l'indemnité déterminée par l'application des Conditions Générales et Particulières du contrat d'assurance.

3.2.2. Lorsque l'assuré apporte la preuve que, outre le respect des règles générales et spécifiques de prévention fixées à l'article 2, le véhicule routier et/ou le matériel de transport stationnaient dans un endroit clos, la garantie est acquise à 80 % du montant de l'indemnité déterminée par l'application des Conditions Générales et Particulières du contrat d'assurance.

3.2.3. Lorsque l'assuré apporte la preuve que, outre le respect des conditions fixées à l'article 3.2.2, le véhicule routier et/ou le matériel de transport faisaient l'objet d'un gardiennage, la garantie est acquise à 90 % du montant de l'indemnité déterminée par l'application des Conditions Générales et Particulières du contrat d'assurance.

3.2.4. Lorsque l'assuré apporte la preuve que, outre le respect des conditions fixées à l'article 3.2.3, un dispositif de protection complémentaire contre le vol avait été mis en place, la garantie est acquise à 95 % du montant de l'indemnité déterminée par l'application des Conditions Générales et Particulières du contrat d'assurance.

Les clauses ci-dessous sont mises à la disposition de toute personne intéressée, sur simple demande. Elles sont indicatives, les parties pouvant convenir de conditions d'assurance différentes. Pour toute clause comportant une exclusion, les parties peuvent convenir que l'assurance couvrira les risques visés par l'exclusion de garantie, soit par une extension de garantie, soit par un contrat distinct.

Article 4 - Règles relatives à la sous-traitance ou à l'affrètement

4.1. Règles générales de prévention

En cas de recours à la sous-traitance ou à l'affrètement, la garantie est acquise lorsque l'ensemble des conditions suivantes a été respecté :

4.1.1. Le transporteur sous-traitant ou affrété est autorisé à exercer l'activité de transporteur public de marchandises par route ou celle de loueur de véhicules industriels conformément à la réglementation en vigueur ;

4.1.2. Le transporteur sous-traitant ou affrété a souscrit un contrat d'assurance en cours de validité au moment du transport auprès d'un assureur notoirement connu et solvable couvrant sa responsabilité vis-à-vis de la marchandise ;

4.1.3. Préalablement au transport, l'assuré a donné des instructions écrites au transporteur sous-traitant ou affrété relatives à la mise en œuvre et à l'exécution des règles générales et spécifiques de prévention fixées à l'article 2.

4.2. Règles spécifiques de prévention pour le transport de marchandises sensibles

En cas de recours à la sous-traitance ou à l'affrètement pour le transport de marchandises sensibles, outre le respect des règles fixées à l'article 4-1, la garantie est acquise lorsque l'ensemble des conditions suivantes a été respecté :

4.2.1. L'assuré a confié les marchandises à un transporteur sous-traitant ou affrété qui s'est préalablement engagé à respecter les règles générales et spécifiques de prévention fixées à l'article 2 ;

4.2.2. Le transporteur sous-traitant ou affrété s'est préalablement engagé à ne pas recourir à la sous-traitance pour l'exécution dudit transport.

4.3. Modalités de règlement des sinistres

4.3.1. En cas de transport de marchandises non sensibles, lorsque l'assuré apporte la preuve que l'ensemble des règles fixées à l'article 4.1 a été respecté, la garantie est acquise à 90 % du montant de l'indemnité déterminée par l'application des Conditions Générales et Particulières du contrat d'assurance ;

4.3.2. En cas de transport de marchandises sensibles, lorsque l'assuré apporte la preuve que l'ensemble des règles fixées à l'article 4.2 a été respecté, la garantie est acquise à 70 % du montant de l'indemnité déterminée par l'application des Conditions Générales et Particulières du contrat d'assurance.

Article 5

Le montant des dommages restant à la charge de l'assuré selon les modalités fixées aux articles 3 et 4 est, dans tous les cas, opposable par l'assureur aux tiers lésés.

Clause du 17 octobre 2005

SPECIMEN

**ATTESTATION D'ASSURANCE
RESPONSABILITE CIVILE CONTRACTUELLE
DES ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES**

La Compagnie soussignée déclare que,

La Société :

Siège Social :

a souscrit une police d'assurance portant le n° _____ ayant pour objet de garantir les conséquences pécuniaires de sa responsabilité civile contractuelle encourue du fait de l'exercice de son activité de transporteur routier de marchandises pour les risques suivants :

- Dommages et pertes matériels survenus aux marchandises qui lui sont remises en vue d'un transport public de marchandises par voie terrestre
- Etendue géographique de la garantie :

**POLICE D'ASSURANCE VALABLE DU _____ AU _____
ENGAGEMENT MAXIMUM DE L'ASSUREUR**

La présente attestation d'assurance est délivrée pour servir et valoir ce que de droit, sous réserve de clauses et de conditions de la police et notamment de celles concernant la résiliation anticipée prévue aux Conditions Générales.

Elle n'implique qu'une simple présomption de garantie de l'assureur.

Fait à _____ le _____

La Compagnie

الملحق رقم 05

Assurance CMR

Document d'information sur le produit d'assurance


HDI Global SE

Decembre 2018

Ce document d'information vous donne une brève vue d'ensemble de la couverture principale et des exclusions relatives à ce produit d'assurance. Ce document n'a pas été personnalisé sur la base de vos besoins spécifiques et les informations qu'il contient ne sont pas exhaustives. Veuillez lire attentivement tous les documents (conditions générales et particulières, certificats et annexes) afin d'en prendre pleinement connaissance.

De quel type d'assurance s'agit-il ?

Notre assurance CMR couvre la responsabilité contractuelle de l'assuré en qualité de transporteur dans le cadre du transport routier national et international de marchandises tel que prévu par la convention CMR, conclue le 19 mai 1956 à Genève et ses éventuels avenants.

 Qu'assurons-nous ?


- ✓ Notre assurance CMR couvre la responsabilité contractuelle de l'assuré en qualité de transporteur dans le cadre du transport routier national et international de marchandises tel que prévu par la convention CMR, conclue le 19 mai 1956 à Genève et ses éventuels avenants.

Qu'allons-nous rembourser ?

- ✓ Les articles 17 et 23 de la convention CMR évoquaient la responsabilité du transporteur en matière de transport de marchandises où tout problème serait couvert par la police d'assurance.
- ✓ D'après l'article 17, l'assurance s'appliquerait si le transporteur semble responsable de la perte ou de dommages partiels ou totaux des marchandises entre la réception et la livraison des marchandises. Elle s'appliquerait également si vous êtes responsable de tout retard de livraison des marchandises.
- ✓ Conformément à l'article 23, votre responsabilité inclurait l'indemnisation pour la perte en tout ou en partie ou de l'endommagement des marchandises et l'indemnisation serait calculée en fonction de la valeur de la cargaison au moment et au lieu même de sa réception pour le transport.
- ✓ La valeur d'indemnisation se situerait dans une fourchette de 8,33 DTS/kg par rapport au poids brut manquant ou endommagé.


Quel est le montant assuré ?

- ✓ La couverture est limitée à 310 000,00 EUR

 Que n'allons-nous pas assurer ?

Sont notamment exclus de la couverture :

- ✗ Négligence grave et la faute intentionnelle
- ✗ Confiscation, saisie, prise de possession
- ✗ par les services de péage ou par un gouvernement reconnu
- ✗ Guerre, guerre civile, révolution, mutinerie, soulèvement ou les troubles civils qui en résultent ou tout acte hostile commis par ou contre une puissance belligérante
- ✗ non-respect des dispositions légales et administratives propres au transport de marchandises par la route
- ✗ Dommages causés par la fraude à la bourse de fret
- ✗ Pour la liste complète des exclusions, veuillez consulter nos conditions générales CMR.

 Y a-t-il des limitations à la couverture d'assurance ?

- ! Frais de nettoyage, d'enlèvement et de destruction (maximum 12 500,00 EUR par incident)
- ! Franchise plus élevée en cas de vol simultané du camion et de la remorque.
 - 20 % avec un minimum de 5000 EUR et une indemnité maximale de 125 000 EUR

 Où serez-vous assuré ?

- ✓ Europe



Quelles obligations avez-vous ?

Les obligations comprennent notamment :

- Toutes les questions posées sur le formulaire de demande doivent être répondues honnêtement et complètement.
- Si les circonstances qui nous ont été communiquées au début du contrat devaient changer, il pourrait s'avérer nécessaire d'apporter des modifications au contrat d'assurance. Il convient donc d'informer les assureurs si des changements sont intervenus (et lesquels) par rapport aux informations initialement indiquées dans le contrat d'assurance.
- Lorsqu'un événement assuré s'est produit, certaines obligations doivent être remplies. Par exemple, tous les sinistres doivent nous être signalés immédiatement et les mesures nécessaires doivent être prises pour éviter et réduire les dommages. Veuillez noter que les documents requis pour prouver le sinistre doivent être soumis en cas d'événement assuré.
- L'Assuré s'engage à prendre en temps utile toutes les mesures nécessaires pour préserver ses droits et recouvrements contre tout autre tiers responsable.
- Dans le cas de chaque perte ou accident anticipé(e) ou survenu(e), l'Assuré sera légalement tenu de prendre les mesures nécessaires pour préserver ou sauver les biens assurés et de coopérer avec les assureurs afin de les aider à appliquer les mesures qu'ils auraient eux-mêmes prises ou suggérées.

Un aperçu complet des obligations de l'Assuré figure dans les Conditions Générales



Quand et comment devez-vous payer ?

Vous devez payer la prime après réception de la demande de paiement ou des différentes demandes de paiement en cas d'étalement de la prime.



Quand la couverture commence-t-elle et quand prend-elle fin ?

L'assurance prend effet au moment de la réception des marchandises transportées et prend fin dès qu'ils sont livrés. Des stipulations plus spécifiques sont disponibles dans nos Conditions Générales et Particulières.

La durée et le choix d'une reconduction automatique sont également mentionnés dans les Conditions Particulières.



Comment pouvez-vous résilier votre contrat ?

Il vous est loisible de résilier le contrat d'assurance à tout moment jusqu'à trois mois avant la date d'échéance annuelle du contrat. Le contrat doit être résilié au choix par lettre recommandée, par exploit d'huissier ou par remise d'une lettre de résiliation avec accusé de réception.

Un aperçu complet des modalités de résiliation figure dans les Conditions Générales.

الفهرس

شكر و عرفان	
اهداء	
قائمة المختصرات	
الصفحة	العنوان
02	مقدمة
13	الباب الأول: دور التأمين في تعديل مسؤولية الناقل البري الدولي للبضائع
15	الفصل الأول: الوضع القانوني لعقد التأمين مسؤولية الناقل البري الدولي للبضائع
16	المبحث الأول: المركز القانوني للناقل المؤمن على مسؤوليته في عقد النقل البري الدولي للبضائع
17	المطلب الأول: مفهوم عقد التأمين من المسؤولية
18	الفرع الأول: تعريف عقد التأمين من المسؤولية
20	أولاً: خصائص عقد التأمين من المسؤولية
21	ثانياً: مبادئ عقد التأمين من المسؤولية
23	الفرع الثاني: الطبيعة القانونية لعقد التأمين من المسؤولية
26	الفرع الثالث: وثيقة التأمين من المسؤولية
26	أولاً: تعريف وثيقة التأمين من المسؤولية
26	ثانياً: بيانات وثيقة التأمين من المسؤولية
27	ثالثاً: دور وثيقة التأمين من المسؤولية
28	المطلب الثاني: العلاقات القانونية للناقل البري الدولي للبضائع
28	الفرع الأول: تعريف الناقل البري الدولي للبضائع
29	أولاً: تعريف الناقل وفقاً للاتفاقيات الثنائية الخاصة بالنقل البري الدولي
31	ثانياً: تعريف الناقل وفقاً للاتفاقيات المتعددة الأطراف الخاصة بالنقل البري الدولي
33	الفرع الثاني: علاقة الناقل بالأطراف المتعاقدة في عقد النقل البري
33	أولاً: المرسل للبضائع

33	ثانيا: المرسل إليه
33	ثالثا: الوكيل بالعمولة للنقل
34	الفرع الثالث: الطبيعة القانونية لمستند النقل الذي يصدره الناقل
35	أولا: تعريف مستند النقل
42	ثانيا: وظائف مستند النقل
44	المبحث الثاني: التزامات أطراف عقد النقل البري الدولي للبضائع
45	المطلب الأول: التزامات الناقل
45	الفرع الأول: التزامات الناقل في مكان القيام
45	أولا: استلام البضائع من المرسل
47	ثانيا: شحن البضائع
49	الفرع الثاني: التزامات الناقل أثناء الرحلة
49	أولا: الالتزام بنقل البضائع للمكان المتفق عليه
50	ثانيا: المحافظة على البضائع
51	ثالثا: الالتزام باحترام تعليمات المرسل بشأن توجيه البضائع
53	الفرع الثالث: التزامات الناقل في مكان الوصول
53	أولا: تفريغ البضائع من وسيلة النقل
54	ثانيا: التسليم في عقد النقل البري الدولي للبضائع
59	المطلب الثاني: التزامات المرسل والمرسل إليه والوكيل بالعمولة للنقل
59	الفرع الأول: التزامات المرسل
59	أولا: تسليم البضائع للناقل
62	ثانيا: تسليم المستندات الخاصة بالبضائع والإدلاء بكلّ البيانات اللازمة
64	ثالثا: دفع أجره النقل
66	أولا: أثر القوة القاهرة على الالتزام بدفع الأجرة
68	ثانيا: الضمانات القانونية للحصول على أجره النقل
68	الفرع الثاني: التزامات المرسل إليه

71	الفرع الثالث: التزامات الوكيل بالعمولة للنقل ومسؤوليته
74	الفصل الثاني: الإطار القانوني لمسؤولية الناقل البري الدولي للبضائع
75	المبحث الأول: التنظيم القانوني للمسؤولية المدنية للناقل البري الدولي للبضائع
76	المطلب الأول: الطبيعة القانونية للمسؤولية ونطاقها الزمني
76	الفرع الأول: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البري الدولي للبضائع
76	الفرع الثاني: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البري الدولي للبضائع
78	المطلب الثاني: أسباب مسؤولية الناقل والنقل المتعاقب
78	الفرع الأول: حالات مسؤولية الناقل البري الدولي للبضائع
80	أولاً: المسؤولية عن هلاك البضاعة
80	ثانياً: المسؤولية عن تلف البضاعة
82	ثالثاً: المسؤولية عن التأخير في وصول البضائع
82	الفرع الثاني: النقل المتعاقب
84	أولاً: مسؤولية الناقل الأول المتعاقد
84	ثانياً: مسؤولية الناقلين الوسطاء والناقل الأخير
87	المبحث الثاني: إعفاءات الناقل من المسؤولية وتحديدتها
88	المطلب الأول: أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية
88	الفرع الأول: دفع مسؤولية الناقل بقوة القانون
88	أولاً: خطأ المرسل أو المرسل إليه
89	ثانياً: عيب البضاعة
91	ثالثاً: القوة القاهرة
96	الفرع الثاني: دفع مسؤولية الناقل بالاتفاق مع المرسل
97	أولاً: نقل الحيوانات الحية
97	ثانياً: الاتفاق على نقل البضائع باستعمال مركبات بدون غطاء
97	ثالثاً: نقل بضائع خطيرة وبضائع ذات طبيعة خاصة
99	رابعاً: الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية أثناء قيام المرسل بعملية الشحن والتفريغ

99	خامسا: الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية في الحالة التأخير
100	المطلب الثاني: أسباب تحديد مسؤولية الناقل البري الدولي للبضائع
100	الفرع الأول: تحديد المسؤولية
100	الفرع الثاني: الشروط الاتفاقية
104	الباب الثاني: التأمين ضمان للاتزام الناقل في عقد النقل البري الدولي للبضائع
106	الفصل الأول: حدود مساهمة التأمين في ضمان الأخطار المرافقة للناقل البري الدولي للبضائع
107	المبحث الأول: التزامات المؤمن له الناتجة عن عقد التأمين من مسؤولية الناقل البري الدولي للبضائع
108	المطلب الأول: دفع القسط المتفق عليه في العقد
108	الفرع الأول: مضمون الالتزام بدفع القسط
108	أولا: تعريف القسط
108	ثانيا: أنواع القسط
110	ثالثا: جزاء الإخلال بدفع القسط
111	الفرع الثاني: التصريح بالبيانات اللازمة عن الخطر عند التعاقد
111	المطلب الثاني: التصريح بالخطر للتغطية التأمينية
111	الفرع الأول: تعريف الخطر
112	أولا: أهمية تحديد الخطر في عقد التأمين
112	ثانيا : شروط الخطر المؤمن عليه
113	الفرع الثاني: التزامات المؤمن له المتولدة عن تحقق خطر
114	أولا: التصريح بتحقق الخطر المؤمن عليه
116	ثانيا: جزاء الإخلال بالتزام التصريح بالخطر
117	الفرع الثالث: التزامات فعلية متصلة بتحقق الخطر
117	أولا: التزامات المؤمن له بأداء عمل
118	ثانيا: التزامات المؤمن له بالامتناع عن أداء عمل

122	المبحث الثاني: نطاق الهيمنة التأمينية على نظام المسؤولية للناقل البري الدولي للبضائع
123	المطلب الأول: تحديد التغطية التأمينية لمسؤولية الناقل البري الدولي للبضائع
123	الفرع الأول: المدة الزمنية للتغطية التأمينية
123	أولاً: بالنسبة للنقل الطرقي
123	ثانياً: بالنسبة للنقل عبر السكك الحديدية
124	الفرع الثاني: الأخطار المستثناة من الضمان
126	المطلب الثاني: الدفوع الخاصة بالمؤمن لتحديد قيمة الضمان التأميني
126	الفرع الأول: دفوع قانونية
126	أولاً: الخطأ العمدي للمؤمن له
129	ثانياً: الخطأ غير المغتفر
130	ثالثاً: الحرب الأجنبية
130	الفرع الثاني: دفوع اتفاقية
133	الفصل الثاني: فعالية عقد التأمين لوظيفة التعويض وآليات المطالبة به
134	المبحث الأول: التعويض المستحق عند حدوث الضرر
135	المطلب الأول: المقصود بالتعويض
135	الفرع الأول: تعريف التعويض
135	أولاً: الضبط المصطلحي لكلمة تعويض
136	ثانياً: الصفة التعويضية
139	الفرع الثاني: تقدير التعويض
139	أولاً: حالات الضرر المقررة وفق قانون التأمين الجزائري
141	ثانياً: تقدير التعويض وفق اتفاقيات النقل البري
147	المطلب الثاني: سقوط الحق في التعويض
147	الفرع الأول: إعفاء أطراف عقد النقل الطرقي من التعويض
149	الفرع الثاني: إعفاء أطراف عقد النقل السككي من التعويض
153	المبحث الثاني: القواعد الإجرائية في عقد تأمين مسؤولية الناقل البري الدولي للبضائع

154	المطلب الأول: الدعوى المباشرة
154	الفرع الأول: أساس وشروط الدعوى المباشرة
155	أولاً: أساس الدعوى المباشرة
158	ثانياً: شروط الدعوى المباشرة
160	الفرع الثاني: آثار الدعوى المباشرة
161	المطلب الثاني: طرق المطالبة بالتعويض والتقديم
161	الفرع الأول: طرق المطالبة بالتعويض
162	أولاً: المطالبة الودية
163	ثانياً: المطالبة القضائية
175	ثالثاً: التحكيم
178	الفرع الثاني: التقديم
179	أولاً: مدة التقديم
181	ثانياً: الوقف والإنقطاع
184	الخاتمة
185	التوصيات
188	قائمة المراجع
205	قائمة الملاحق
257	الفهرس

تعتبر تقنية التأمين من أهم التقنيات الكفيلة بضمان عدم تعرض الناقل البري الدولي للبضائع للمساءلة القانونية سواء بخطئه أو بسبب خطأ أحد من أعوانه نتيجة تضرر البضائع المنقولة، مقابل التزامه بدفع الأقساط المناسبة لحجم الأخطار المؤمن عليها، كما يعد آلية لتحقيق الموازنة بين كفتي الناقل والمرسل، سيما عندما يرجع المتضرر على المؤمن مباشرة عن طريق الدعوى المباشرة، والتي تكفل للمتضرر حقه في التعويض حتى ولو أحجم الناقل عن الدفع، وهو ما يؤدي إلى تشجيع الناقلين والشاحنين للعمل في هذا المجال، ما ينجم عنه الزيادة في حجم الصادرات والواردات وبالتالي تطوير التجارة الدولية وازدهار الاقتصاد الوطني والدولي.

الكلمات المفتاحية: عقد تأمين، عقد نقل، ناقل بري دولي، بضائع، مسؤولية، تعويض.

Résumé :

La technologie de l'assurance est une des techniques les plus importantes pour s'assurer que le transporteur terrestre international de marchandises n'est pas tenu légalement responsable, que se soit par son erreur ou en raison de l'erreur de l'un de ses associés à la suite des dommages causés aux marchandises transportés, en échange de son obligation de payer les primes appropriées pour le montant des risques assurés, aussi d'un mécanisme permettant d'atteindre l'équilibre entre le transporteur et l'expéditeur, en particulier lorsque la personne lésée retourne directement à l'assureur par une action directe ce qui garantit à la personne affectée le droit à indemnisation même si le transporteur ne paie pas, ce qui encourage les transporteurs et l'expéditeurs à travailler dans ce domaine se traduit par augmentation du volume des exportations et des importations, développant ainsi le commerce international et faisant prospérer l'économie nationale et internationale.

Les mots clés: contrat d'assurance; contrat de transport; transporteur routier international; marchandises; responsabilité; compensation.

Abstract :

Insurance technology is one of the most important techniques to ensure that the international land carrier of goods is not held legally accountable, whether by his mistake or because of one of his associates as a result of the damage to the goods transported, in exchange for his obligation to pay the appropriate premiums for the size of the insured risks, as well as a mechanism to achieve the balance between the carrier and sender, especially when affected person returns to the insurer directly through direct action which guarantees the affected the right to compensation even if the carrier fails to pay, which encourages carriers and shippers to work in this area results in increase in the volume of exports and imports, thereby developing international trade and flourishing the national and international economy.

Key Words: insurance contract; transport contract ; international road carrier; goods; responsible; composition .