

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان

كلية الحقوق و العلوم السياسية

مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع و الأشخاص في

القانون الجزائري.

رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص

تحت إشراف الدكتور: بن عمار محمد

من إعداد الطالب:

العرباوي نبيل صالح

لجنة المناقشة:

الأستاذ الدكتور: محمد كحلولة أستاذ التعليم العاليعضوا رئيسا (تلمسان)

الأستاذ الدكتور : محمد بن عمار أستاذ التعليم العالي.....عضوا مقررا (تلمسان)

الدكتور: محمد بودالي أستاذ محاضر أ.....عضوا مناقشا (سيدي بلعباس)

الدكتور : فوزي فقات أستاذ محاضر أ.....عضوا مناقشا (سيدي بلعباس)

السنة الجامعية 2009-2010.

بسم الله الرحمن الرحيم

هذا كتابنا ينطق عليكم بالحق إنا كنا نستنسخ ما كنتم

تعملون

سورة الجاثية : الآية 29

بسم الله الرحمن الرحيم

قالوا سبحانك لا علم لنا إلا ما علمتنا إنك أنت العليم

الحكيم

سورة البقرة: الآية 32

صدق الله العظيم

حديث شريف

*عن أبي هريرة أن رسول الله – صلى الله عليه و سلم

قال: من سلك طريقا يلتمس فيه علما سهل الله له به طريقا

إلى الجنة.*

رواه مسلم

إهداء

إلى نبع الحب و الحنان

إلى أعز من في الوجود.....

إلى أمي

و إلى من أحببتهم لذاتهم.....

و أحبوني لذاتي.....

شكر وتقدير

يقتضي مني واجب العرفان بالجميل ، و قد فرغت من إنجاز هذا البحث، أن أعرب عن عظيم تقديري و امتناني لكل من أسدى إلي خدمة، أو مد لي يد العون بأية صورة و على أي وجه كان. و أخص بالذكر: أستاذي المحترم الدكتور: بن عمار محمد المشرف على هذا العمل ، الذي أشرف بالرعاية على هذا البحث منذ البداية إلى أن استوي على عوده و ظهر في حلتة النهائية، حيث كان لنصائحه أكبر الأثر في تجاوز العقبات التي صادفتني أثناء البحث، فجزاه الله عني خيرا و أمل أن أكون عند حسن ظنه بي.

و أتقدم بالشكر و العرفان إلى أعضاء اللجنة لقبولهم مناقشة هذا البحث ، كما أتقدم بخالص التقدير لكل شخص ساهم من بعيد أو قريب على إنجاز هذا البحث، و خاصة كلية الحقوق جامعة تلمسان ، و كلية الحقوق جامعة بشار، المكتبة الجامعية لولاية بشار و المكتبة المركزية لجامعة تلمسان و كلية الحقوق بجامعة بيروت العربية و جامعة دمشق.

المقدمة

المقدمة

يعد النقل وسيلة أساسية وهامة لتأمين تواصل الناس وتقريب المسافات فيما بينهم، وتأمين حاجاتهم الأساسية وكل ما يحتاجون إليه في حياتهم اليومية، حيث كان للنقل في مختلف العصور والأزمان دور متميز في جميع الحياة الإنسانية.

ولا يزال يلعب دورا هاما في انتقال الحضارة الإنسانية وتبادل الخبرات بين الشعوب، وساهم كذلك التقدم العلمي والتكنولوجي في التقريب بين أرجاء العالم، حيث تتطور طرق المواصلات ووسائل النقل جاعلة عالمنا صغيرا. كما أدى التطور والتقدم العلمي والتقني وازدياد عدد السكان في العالم إلى البحث عن طرق ومواصلات جديدة ومتقدمة ومختصرة، وأكثر أمانا وذلك من أجل توفير الوقت والجهد، فعرف الإنسان النقل بأنواعه البري والبحري والجوي.¹

ما تقدم ، يظهر جليا أن كثرة الأفراد في استخدام و وسائل النقل قد أدى إلى كثرة الحوادث ، وعلى الرغم من التقدم الفني لتلك الصناعة ، وما يتخذ من احتياطات لمنع وقوع هذه الحوادث أو التقليل منها قدر الإمكان ، فإن ازدياد عدد الضحايا فيها يعتبر ظاهرة لا يمكن إغفالها في القرن الواحد والعشرين .²

وإذا كان المشرع الجزائري على غرار المشرع في فرنسا و مصر - قد تدخل لحماية طائفة من هؤلاء الضحايا - حيث أن اجتماع الفقه والقضاء عمل على تطبيق قواعد المسؤولية عن الأشياء غير الحية، و التي نص عليها المشرع الفرنسي في المادة 1384 الفقرة الأولى من القانون المدني الفرنسي المقابلة لنص المادة 138 من القانون المدني الجزائري ، فإن الصعوبات تثور بالنسبة لطائفة أخرى من المتضررين في حوادث السيارات، و نقصد بهم الراكبين بداخلها لحظة الحادث . ويكمن مصدر تلك الصعوبات في أن القانون المدني ، في الجزائر و مصر وفرنسا لم يتضمن أي نص يكفل حماية المضرور في تلك الطائفة .

¹ د محمد إسماعيل حسين: القانون التجاري الأردني، الأعمال التجارية،التاجر، المحل التجاري،العقود التجارية،الطبعة الأولى، 1985، ص287.

² د عبد الفضيل محمد أحمد: العقود التجارية و عمليات البنوك طبقا لأحكام القانون رقم 17 لسنة 99، ص144.

المقدمة

ولا يوجد لعقد النقل تنظيم قانوني موحد، بل عدة أنظمة تختلف باختلاف نوع النقل فبحسب وسيلة النقل يوجد نظام خاص لكل من النقل البري والنقل البحري والنقل الجوي. وبحسب محل النقل يخضع نقل البضائع أو الأشياء لنظام يختلف عما يخضع له نقل الأشخاص أو الركاب.¹

وإزاء صمت المشرع في الجزائر عن وضع تنظيم قانون لمسؤولية ناقل البضائع والأشخاص، كان لا بد أن يوجد الفقه القانوني جانباً عن اهتمامه، في إغفال المشرع عن هذه المسألة.

- مفهوم النقل:

هو مجموعة الطرق والوسائل والتكنولوجيا والإجراءات التنظيمية والاقتصادية التي تهدف إلى نقل الإنسان أو أشياء من مكان إلى آخر.

وعليه يمثل النقل قطاعاً مستقلاً من قطاعات الاقتصاد المادي والخدمي، ومهمته التبادل المكاني لإنتاج المجتمع وبذلك يؤدي النقل وظيفة ربط جميع قطاعات الاقتصاد ببعضها البعض وخدمتها، وبالتالي يعمل على خلق الارتباط بين مواطن الإنتاج والاستهلاك والخدمات.²

ففي الاقتصاد الوطني يقع على عاتق الناقل مهمة نقل الإنسان وسلعه وثرواته من موقع لآخر ضمن الحدود الجغرافية للدولة بأقل تكلفة ممكنة، وذلك عن طريق التنظيم الأمثل لعمليات النقل.

أما في المجال الدولي³ فقد نال قطاع النقل مكانته وفعاليته في الاقتصاد العالمي بفضل ظهور نظام تقسيم العمل الدولي، فربط بين المواقع الإنتاجية والخدمية وهذا لم يكن ليتم إلا بعد إنشاء شبكة متطورة في نظام النقل.

¹ أنظر أكثر تفصيلاً د محمد السيد الفقي: القانون التجاري، الأوراق التجارية، الإفلاس العقود التجارية وعمليات البنوك، ص 555.

² د علي البارودي: العقود التجارية وعمليات البنوك التجارية، سنة 2000، ص 136. أنظر كذلك د سميحة القليوبي: شرح قانون التجارة المصري رقم 17 لسنة 1999، العقود التجارية وعمليات البنوك، الطبعة الثالثة 2000، ص 453.

³ في المجال الدولي، نجد الاتفاقية الخاصة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية، تعتبر هذه الاتفاقية أقدم الاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل فلقد تم توقيع الصورة الأولى منها في مدينة برن بتاريخ: 14 أكتوبر 1890، وتم تعديل هذه الاتفاقيات سنة 1952. كما لدينا اتفاقية وارسو، وتم تعديلها في سنة 1955 ببروتوكول لاهاي في سنة 1961 باتفاقية جواد لاجارا في سنة 1981 ببروتوكول جواتيمالا وفي سنة 1975 ببروتوكول مونتريال. ولدينا كذلك الاتفاقية الخاصة بالنقل الدولي للبضائع بطريق البر وتم توقيعها بجينيف في 19/05/1956.

المقدمة

فالترباط الوظيفي بين المناطق المتباعدة على مستوى الأسواق الدولية جعل من النقل عنصرا رئيسا في البنية الاقتصادية العالمية.¹

ولقد عرف بعض الفقهاء الفرنسيين عقد النقل بأنه الاتفاق الذي بمقتضاه يلتزم شخص يسمى الناقل في مقابل أجر بأن يسلم في مكان آخر شيئا تلقاه من المتعاقد الآخر أو يوصل شخصا إلى مكان معين.² بينما يعرف بعض الفقهاء المصريين هذا العقد بأنه العقد الذي به يلتزم شخص قبل شخص آخر بتغيير مكان شيء أو شخص بطريقة معينة نظير أجر.³ والنقل لا يعد أن يكون الواقعة المادية للحركة وهي واقعة تضيف قيمة اقتصادية على الشيء محل النقل كما تحقق ما للشخص المسافر، الأمر الذي يبرر استحقاق الناقل للأجر المتفق عليه سواء أكان محل النقل بضائع أو أشخاص.

—تحديد الموضوع و بيان أهميته:

للنقل أهمية في الحياة التجارية، لأن تداول الثروات والبضائع يطبع هذه الحياة بالحياة والنشاط؛ فالمسافة التي تقطعها البضاعة خلال رحلتها من مكان إلى مكان آخر تضيف على محل النقل زيادة. والنقل يتم عادة بموجب عقد، وهو عبارة عن اتفاق يلتزم بمقتضاه الناقل مقابل أجر بأن يقوم بوسائله الخاصة بنقل شيء أو شخص إلى مكان معين. فالنقل قد يتعلق بالأشخاص وقد يتعلق بالأشياء وقد يكون بریا أو بحريا أو جويا.

فجميع العمليات المتعلقة بالنقل البري أو البحري أو الجوي تعد أعمالا تجارية سواء أكان القائم بها أشخاصا أو مؤسسات تابعة للدولة، وكيفما كانت الوسيلة المستخدمة في النقل بنوعيه الدولي أو الداخلي.⁴ والنقل بأنواعه المختلفة له أهمية في واسعة في مجال النشاط التجاري فهو وسيلة لزيادة التبادل التجاري، في وقت أصبح فيه نقل الأشخاص والبضائع له أهمية في التجارة الداخلية والدولية، فالنقل يساعد على تنشيط حركة السلع،

¹ د أكنم الخولي: الوسيط في القانون التجاري، الجزء الرابع، العقود التجارية، الطبعة الأولى، 1958، ص 271.

² G. Ripert R. Roblot, Traité de droit commercial Tome 2. 17 Edition, Page 689.

³ د حسن المصري:العقود التجارية في القانون الكويتي و المصري و المقارن ، الطبعة الأولى، 1989- 1990 ، ص 259.

⁴ د سميحة القليوبي: المرجع السابق، ص 45. وكذلك د أكنم الخولي: المرجع السابق، ص 272.

المقدمة

إذ بواسطته تصل السلع إلى الراغبين فيها فتزيد قيمتها الاقتصادية، كما له أهمية في حياة الإنسان في المجتمع الحديث حيث تزدهر السياحة.¹

إن النقل على اعتباره عقدا، يعد ظاهرة لازمت البشرية منذ أمد طويل، وامتد أثرها في سائر المجالات الأخرى، فأهميته لا تقتصر على التجارة فقط، بل تمتد إلى كل نواحي الإنتاج والتقدم الاقتصادي والعلمي. ويعد النقل ظاهرة اجتماعية واقتصادية قديمة قدم البشرية ذاتها، على غرار احتلاله مكانة هامة في الاقتصاد المعاصر بعد التطورات التي لحقت بأدواته كتعبيد الطرق مما أدى إلى انخفاض تكاليفه.

والنقل قد يكون وطنيا أو دوليا، ويقصد بالنقل الوطني، النقل الذي يتم داخل حدود الدولة أين تتعدد وسائله، فقد يكون إما عن طريق البر أو البحر أو الجو.

أما النقل الدولي فهو النقل الذي يتسع ليمتد إلى دول أخرى، لاسيما بعد تعبيد الطرق الدولية وظهور السفن و الطائرات، مما أدى إلى إبرام اتفاقيات دولية عديدة²، منها اتفاقية برن (Berne) لعام 1890م بشأن النقل الدولي بطريق السكك الحديدية، واتفاقية وارسو لعام 1929م بشأن النقل الجوي، واتفاقية بروكسل لعام 1924 م بشأن النقل البحري واتفاقية جنيف لعام 1956 بشأن عقد النقل الدولي للبضائع بطريق البحر.³

وفي القانون الجزائري، يتضمن القانون التجاري تنظيمًا يتعلق بعقد النقل البري في الفصل الرابع منه، وكذلك الأمر رقم 76 - 80 الصادر في 23 أكتوبر سنة 1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم: 98 - 05 الصادر في 25 جويلية 1998 م والمتعلق بالنقل البحري والذي تناول عقد نقل البضائع في الباب الثالث ونقل الأشخاص في الباب الخامس. أما النقل الجوي فيخضع لأحكام القانون رقم: 98 - 06 والمتعلق بالطيران المدني والذي تناول عقد النقل الجوي في الفصل الثامن منه.

¹ Rodière – Abadir - Chao Le transport des personnes dans la jurisprudence recueil systématique de jurisprudence commentée, Librairies Techniques, Paris 1973, P. 2 st s.

² مذكورة في كتاب الدكتور حسن المصري: مرجع سابق، ص 256.

L.Peyrefitt, « transport routier international. Responsabilité du transporteur routier international de marchandise. Conditions et régimes. Jur. cl. Com. 1995.FAC. 776, n° 188 ets.

³ ويخضع النقل الدولي لأحكام خاصة نظرا لدخوله في إطار المبادلات الدولية تتحدد بصفة أساسية من خلال إبرام الدول للمعاهدات الدولية.

المقدمة

وموضوع النقل له أهمية بالغة ذلك لأن عملية نقل الأشخاص و تداول البضائع متصلة مباشرة ب حياة وسلامة الأفراد ، لهذا أصبح من الضروري وضع قواعد يكون بمقدورها تنظيم عقد نقل البضائع و الأشخاص، تلزم الناقلين باتخاذ الاحتياطات اللازمة للمحافظة على الأشياء المنقولة و سلامة الركاب .

1- الأهمية الاقتصادية للنقل:

يلعب النقل دوراً هاماً في الاقتصاد نظراً لأهميته و ارتباطه مع بقية القطاعات الأخرى ، و لهذا تطورت وسائل النقل سريعاً في الوقت الحاضر . وأصبح للنقل أثر واضح في كل أنواع النشاط البشري ، وامتد هذا الأثر إلى كل المجالات و القطاعات الاقتصادية فلا يوجد أي تصرف من تصرفات الإنسان إلا و ينطوي على النقل، حيث أصبح بمقدور الفرد الحصول على حاجاته الضرورية.¹

كما للنقل أثر إيجابي ، فهو يساعد ويسهل انتقال الأشياء إلى الأفراد وبالتالي يوفر للمنتج فائدة كبيرة وهي تصريف منتجاته . أما بالنسبة للمستهلك فيوفر له مشقة الانتقال إلى أماكن تواجد المنتجات . كما أن استخدام وسائل نقل حديثة و متطورة من شأنه أن يؤدي إلى زيادة النمو الاقتصادي و تطوره.²

2- الأهمية الاجتماعية للنقل:

للنقل تأثير كبير على حياة المجتمع و تطوره، فهو يعتبر الوسيلة التي ساهمت في تقريب الاتصال بين المجتمعات. وبفضله تعارفت المجتمعات و تطورت التجارة ، كما له دور بالغ في تحقيق التوازن الاجتماعي والاقتصادي عن طريق زيادة الاتصال بين الدول و تقليل الفوارق فيما بينها، وهذا لا يكون إلا بإنشاء شبكة طرق حديثة تربط جميع أنحاء العالم.³

¹ د هاني محمد دويدار: القانون التجاري اللبناني ، الجزء الثاني، العقود التجارية، العمليات المصرفية، الأوراق التجارية و الإفلاس، سنة 1995، ص59.

² د عبد الفضيل محمد أحمد: مرجع سابق، ص145.

³ د فوزي محمد سامي: شرح القانون التجاري، الجزء الأول ، مصادر القانون التجاري ، الأعمال التجارية،التاجر،المتجر، العقود التجارية، ص236.

المقدمة

لا تقتصر أهمية النقل على دوره في ميدان التجارة على عظمه، وإنما تمتد أهميته إلى كافة نواحي الإنتاج والتقدم الاقتصادي، والكشف والتقدم العلمي والفني.

والنقل باعتباره عمل مادي لا يقتصر على أنه عقدا كسائر العقود، وإنما هو قبل ذلك ظاهرة من أخطر وأعمق الظواهر التي لازمت تاريخ البشرية في كل عصورها.

فلا يوجد تصرف من تصرفاتنا، أو رغبة من رغباتنا، إلا وتنطوي في نشأتها وتكوينها أو في تمامها وتنفيذها، من أساسها إلى قمتها على انتقال أشخاص أو أشياء..... الخ . فالنقل هو الحياة: حياة الأفراد وحياة الشعوب¹.

ولا يثور أي شك في أهمية عقد النقل، فالنقل يعد عملية حيوية بالنسبة للنشاط الإنساني فهو قادر على التقريب بين الدول والأشخاص، ولا ينكر أحد فضله في تقصير المسافات وتوفير الوقت والجهد.

ولقد تطور النقل في العصر الحديث في وسائله ، فظهرت القطارات والسيارات والطائرات، وكان من اللازم إزاء هذا التطور الضخم قيام تنظيم قانوني دقيق يحكم هذه العمليات.

ولقد نظمت مختلف القوانين عمليات النقل، وأولي عقد النقل عناية خاصة، حتى ظهرت عن هذا الاهتمام مجهودات دولية بهدف التوحيد في مجال عقد النقل.²

لذلك فإن الدراسات التي تتناول عمليات النقل تتشعب بتشعب الزوايا التي تتخذها هذه الدراسة. وعقد النقل من زاوية القانون التجاري عقد بالغ الأهمية، سواء في ذلك عقد نقل البضائع من مكان إلى آخر، أو عقد نقل الأشخاص الذي لا غنى للأفراد عنه في حياتهم اليومية أيا كانت أوجه النشاط التي يمارسونها.

¹ د عبد الحكيم محمد عثمان: أصول قانون المعاملات التجارية (رقم 18 لسنة 1993) الجزء الأول، العقود وعمليات المصارف التجارية، ص 97.

² د عبد الحميد الشواربي: القانون التجاري، العقود التجارية، ص 440.

– فكرة التداول:

ويستند عقد النقل إلى فكرة التداول، فهو يرد على عمل هو تغيير البضائع أو الأشخاص حتى تتحقق من وراء ذلك مصلحة تجارية، وهو بذلك يحقق تداول البضائع والمنتجات التجارية من يد إلى يد في ميدان التجارة. وهو الذي يحقق غالبية العقود التجارية الأخرى، لأنه لا يمكن تصور أي عملية بيع أو شراء إلا ويعقبها نقل السلعة المباعة من البائع إلى المشتري.¹

وإضافة إلى ذلك فإن عملية النقل هي التي تحدد القيمة التجارية المحددة للسلعة، لأنها تكون تافهة القيمة في مكان إنتاجها واستخراجها لكثرتها وزيادتها عن الحاجة، فلا تكتسب قيمتها الحقيقية إلا إذا أمكن نقلها إلى أماكن أخرى لا توجد فيها هذه السلعة، وتشتد فيها الحاجة إليها.

– تدخل الدولة وقيامها بدور الناقل:

مما سبق ذكره يتضح لنا أهمية دور الناقل، وضرورة أن يؤدي دوره في دقة وانتظام فالأمر لا يقتصر على تحقيق منفعة تجارية خاصة هي الحصول على أجرة النقل، وإنما يتعداه إلى تحقيق العديد من المصالح سواء كانوا تجار أو غير تجار.²

ومما لا شك فيه أن تحقيق هذه المصالح هو تحقيق في الوقت نفسه للمصلحة العامة. وهذا يبرز لنا إحدى أهم الصفات الأساسية الخاصة في عقد النقل. فالدولة أصبحت تقوم بنفسها بدور الناقل، أو تدخل نفسها شريكا حتى تضمن دقة وانتظام وسائله أو تقوم بإنشاء شخص معنوي عاما يقوم بعمليات النقل بوسائل القانون العام.³

¹ د أكرم أمين الخولي: الوسيط في القانون التجاري، الجزء الرابع، العقود التجارية، الطبعة الأولى، 1958، ص 276.

² د أكرم أمين الخولي: المرجع السابق، ص 277.

³ د هاني دويدار: الوجيز في العقود التجارية و العمليات المصرفية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية 2003، ص 128.

– احتكار الناقل للنقل أو لاستثمار خط نقل معين:

يلتزم الناقل المتمتع بالاحتكار بقبول كل ما تقدم إليه من طلبات النقل إلا إذا كان الطلب مخالفا للشروط المقدرة للنقل أو تعذر على الناقل تنفيذه لأسباب لا شأن فيها.

ولقد فرض القانون على الناقل المتمتع بالاحتكار قبول جميع طلبات النقل التي تقدم إليه والحكمة من ذلك هو ضمان حصول الأشخاص على خدمة النقل المنشودة وذلك تحقيقا للمصلحة العامة.

إلا أنه يمكن للناقل الامتناع عن قبول طلب النقل المقدم إليه وذلك في حالتين:

– **الأولى:** هي مخالفة الطلب للشروط المقدرة للنقل، وتلك الشروط ينفرد الناقل بتحديدتها وذلك استنادا إلى الإحتكار الذي يتمتع به و يشترط أن تكون محددة مسبقا من قبل الناقل.¹

– **الثانية:** هي حالة تعذر تنفيذ النقل لأسباب لا شأن للناقل ولا لتابعيه في إحداثها، ولذلك لا يعذر الناقل بسبب امتناعه عن قبول طلب النقل إذا كان تعذر تنفيذ النقل يرجع إليه أو إلى تابعيه. ولا شك في هذه الحالة إمكانية إثارة مسؤولية الناقل عن عدم تنفيذ النقل، وتكون مسؤوليته تجاه طالب النقل هي مسؤولية عقدية إذا لغرض هو جبره على قبول طلب النقل، و بالتالي تمام تكوين عقد النقل ويترتب على ذلك اعتبار عدم تنفيذ النقل إحلالا بالتزام عقدي نشأ عن عقد تم بالفعل.²

وقد تناول القانون التجاري الأحكام العامة المتعلقة بالنقل البري عموما في الفصل الرابع من الباب الرابع من الكتاب الأول، ثم خص القانون عقد نقل الأشياء بالقسم الثاني مع عقد العمولة لنقل الأشياء، وفي القسم الثالث خصه لعقد نقل الأشخاص وعقود العمولة لنقل الأشخاص.

ولن نعالج النقل البحري ولا النقل الجوي، فهما يخضعان على هذا النحو لتنظيم قانوني خاص، تدخل دراسته في نطاق القانون البحري والقانون الجوي. ومن ثم تقتصر دراستنا على عقد النقل البري للبضائع وعقد

¹ د جلال وفاء محمدين: المبادئ العامة في العقود التجارية و عمليات البنوك، 1988، ص39.

² د هاني محمد دويدار: مرجع سابق، ص 131.

نقل الركاب، وذلك بعد تعريف عقد النقل وبيان خصائصه، والأحكام العامة التي تسري على جميع أنواع النقل أيا كانت صفة النقل.¹

- تعريف عقد النقل:

تعرف المادة 36 من القانون التجاري عقد النقل بأنه (اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان آخر). ويتضح من هذا التعريف أن عقد النقل يبرم بين شخصين هما الناقل من جهة والمرسل في نقل البضائع أو الراكب في نقل الركاب من جهة أخرى، وفي نقل البضائع قد تكون البضائع مرسله لنفس المرسل، وقد تكون مرسله لشخص آخر هو المرسل إليه.

و يتميز عقد النقل بالخصائص الآتية:

1- هو عقد معاوضة: ومعنى ذلك أن التزام الناقل بنقل الأشياء أو الأشخاص لا يكون على سبيل التبرع دون مقابل، وإنما يحصل الناقل على هذا المقابل ولو كان غير ظاهر. أما النقل بالجان الذي يتم بغير مقابل حقيقي وإنما على سبيل المحاملة، فلا يعد عقد نقل، ولا ينطبق عليه صفة النقل ولا يعتبر من يقوم بذلك ناقلا. وبالتالي لا تسري عليه أحكامه ولا يثير بالنسبة له سوى المسؤولية التقصيرية أو المسؤولية عن الأشياء.²

2- عقد النقل عقد رضائي: ويتم العقد باتفاق الطرفين ولا يشترط لانعقاده أن يتم في شكل معين أو أن يتم تسليم البضاعة إلى الناقل، فيتم عقد النقل بمجرد اقتران الإيجاب والقبول إلا إذا اتفق الطرفان على تأخيره إلى وقت التسليم، ويجوز إثبات العقد بكل طرق الإثبات.³

ويعتبر تسليم الناقل للشيء محل النقل قبولاً منه للإيجاب الصادر من المرسل، ويعتبر صعود الراكب إلى وسيلة النقل قبولاً للإيجاب الصادر من الناقل ما لم يثبت أن نية الراكب لم تتجه إلى إبرام عقد النقل.

¹ د أكرم يا ملكي: القانون التجاري، دراسة مقارنة، الجزء الأول في الأعمال التجارية والتاجر والمتجر والعقود التجارية، 1998، ص 207.

² سيتم شرح مسؤولية الناقل بالجان في الباب الأول.

³ د جلال وفاء محمددين: مرجع سابق، ص 39.

3- عقد النقل عقد ملزم للجانبين: بمعنى أنه ينشئ التزامات في ذمة طرفيه حيث يلتزم الناقل بإتمام النقل في الميعاد المحدد، ويلتزم المرسل أو المسافر بدفع أجرة النقل، وبالتالي فهو يخضع للأحكام الخاصة بهذا النوع من العقود خاصة فيما يتعلق منها بالفسخ وعدم التنفيذ.¹

فيكون من حق الناقل مطالبة المسافر أو المرسل بدفع أجرة النقل، ويلجأ الطرف الآخر أي المرسل أو المسافر إلى تحريك دعوى المسؤولية ضد الناقل للمطالبة بتعويض الضرر الذي أصابه بسبب عدم تنفيذ الناقل للعقد أو التأخر في تنفيذه.²

4- عقد النقل عقد تجاري: تقضي المادة 8/2 من القانون التجاري على أنه يعد عملاً تجارياً بحسب موضوعه « كل مقابلة لاستغلال النقل أو الانتقال ». و الرأي مستقر³ علي أنه يلزم لإعطاء الوصف التجاري على النقل أن يقع على وجه المقابلة، أي بمعنى أن يقوم به ناقل محترف. فيعتبر عقد النقل تجارياً دائماً من جانب الناقل متى اتخذ النقل شكل مقابلة طبقاً لنص المادة 2 من القانون التجاري، أما بالنسبة إلى المرسل أو المسافر فإنه يعتبر تجارياً إذا قام به مشروع تجاري وكان النقل مرتبطاً بنشاط هذا المشروع.

5- عقد النقل عقد إذعان: ولا يقتصر الإذعان على الحالات التي يتولى فيها النقل أحد الأشخاص المعنوية العامة، لأن الدولة تحرص على التدخل بوسائل القانون العام لتشرف على شروط عقد النقل وبنوده كلما بلغ درجة معينة من الأهمية.⁴ و لهذا يعد عقد النقل مثلاً تقليدياً لعقد الإذعان، حيث لا مجال لمناقشة شروط وبنود عقد النقل، فينحصر الخيار بالنسبة للمتعاقد مع الناقل، أن يقبل أو يرفض كل الشروط المعدة مسبقاً من جانب الناقل. غير أن هذا الأخير بدوره لا يقل عن المتعاقد الآخر إذعاناً لأن هذه الشروط جميعها تملئها السلطة العامة في أغلب الأحيان على الطرفين.⁵

¹ د هاني دويدار: مرجع سابق، ص 63.

² د صفوت ناجي بمسناوي: العقود التجارية، دار النهضة العربية، ص 7.

³ د علي البارودي: مرجع سابق، ص 139.

⁴ د محمد حسين إسماعيل: مرجع سابق، ص 290.

⁵ د محمود سمير الشرقاوي: العقود التجارية و عمليات البنوك، ص 83.

المقدمة

وقد يصل الأمر في الكثير من المرات إلى الحد الذي يثير الشك في وجود العلاقة العقدية بين طرفي عقد النقل. ففي عقود الإذعان يكون لإرادة المتعاقدين دور في الإقدام على التعاقد أو رفضه وإجبار المتعاقد يصل إلى تلك المرحلة المبدئية من مراحل الانعقاد فلا يكون للناقل حرية الاختيار بين رفض وقبول العقد.

فقد استقر الفقه والقضاء منذ زمان بعيد على أن الناقل يكون في حالة إيجاب عام دائم لا ينقطع بحيث يكفي أن يعلن المتعاقد الآخر عن رغبته في التعاقد حتى ينعقد العقد. فالناقل يقع على عاتقه التزاما قانونيا مع من يتقدم إليه من طلاب عقد النقل، هذا الالتزام القانوني قد يكون مصدره الامتياز الممنوح من الإدارة التي لها حق الرقابة والإشراف، وقد يكون مصدره الاحتكار الفعلي الذي يتمتع به الناقل.¹

– التمييز بين عقد النقل و بين غيره من العقود:

حتى نكون بصدد عقد نقل يجب أن يكون محل التزام الناقل الرئيسي هو النقل، أي التغيير المكاني للشخص أو الشيء. ولذلك فإن تحريك الشخص أو الشيء لا يعتبر نقلا متى كان التزاما تبعيا بالنسبة لالتزام آخر أهم ، وعلى ذلك فلا يعتبر عقد نقل قيام البائع بتسليم البضاعة في محل المشتري ونقلها، أو قيام صاحب الفندق باستقبال التريل في المحطة أو الميناء و اصطحابه في وسيلة النقل إلى الفندق ولو كان ذلك مقابل زيادة في الثمن أو أجرة. فيعتبر العقد في الحالة الأولى عقد بيع، ويعتبر عقد نزول في الفندق في الحالة الأخرى وليس عقد نقل.²

– ثار خلاف حول ما إذا كان عقد نقل الأثاث يعتبر عقد نقل أم لا ؟

يذهب البعض إلى أن عقد نقل الأثاث ليس عقد نقل، لأنه يتضمن بالإضافة إلى عملية نقل الأثاث وعمليات أخرى كالأثاث وتغليفه بطرق فنية و حزمه ثم تركيبه عند الوصول.³

¹ د عبد الحكيم محمد عثمان: المرجع السابق، ص 7.

² د حسن المصري: العقود التجارية في القانون الكويتي و المصري و المقارن، الطبعة الأولى 1990/1989، ص 268.

³ د مصطفى كمال طه: المرجع السابق ص 460. أنظر أكثر تفصيلا د محمد حسين إسماعيل: القانون التجاري الأردني، الأعمال التجارية – التاجر – العمل التجاري – العقود التجارية، الطبعة الأولى، 1985، ص 291. راجع كذلك د علي البارودي: العقود وعمليات البنوك التجارية، طبعة 2000، ص 141. الدكتور هاني محمد دويدار: العقود التجارية وعمليات المصرفية 1994، ص 59.

المقدمة

لكن الراجع وعلى حسب وجهة نظرنا فإن عقد نقل الأثاث يعتبر عقد نقل، لأن أساسه هو تغيير المكان أما عمليات التغليف والحزم و الفك فهي عمليات تابعة للنقل.

ويختلف عقد النقل عن عقد الوديعة رغم محاولة التقريب بينهما على أساس أن المرسل يسلم الأشياء المراد نقلها لأمين النقل الذي يلتزم بالمحافظة عليها لحين تسليمها إلى المرسل إليه، حيث أن المودع لديه لا يلتزم سوى بالمحافظة على الشيء محل الوديعة، في حين يلتزم الناقل أساسا بنقل الشيء من مكان إلى آخر وتغيير مكانه، وحتى وإن كان يقع على الناقل التزام بالمحافظة على الشيء المنقول، فإن التزامه هذا ليس سوى التزام تابع لالتزامه الأساسي بنقل الشيء.¹

كما يتميز عقد النقل عن عقد إيجار الأشياء الذي يكون محله استعمال الشيء والانتفاع به فالمرسل أو المسافر لا يستأجر وسيلة النقل أو جزءا منها، واحتلال الشيء أو الشخص لمكان في وسيلة النقل ليس إلا ضرورة اقتضتها عملية تغيير المكان التي هي جوهر عقد النقل.

أما عقد إيجار الأشياء فهو العقد الذي يلتزم فيه أحد الطرفين بأن يضع تحت تصرف الطرف الآخر سيارة مقابل أجر، على أن يتحمل الطرف الأول ما يصيب السيارة من ضرر أثناء استعمالها، ويعتبر عقد إيجار لا عقد نقل، لأن الطرف الأول لم يلتزم بالنقل بل قدم وسيلة فقط.²

و يختلف عقد النقل عن عقد العمل أو عقد إيجار الخدمات الذي يقوم على أساس رابطة التبعية. ومن ثم يخضع فيه العامل أو المستخدم لتوجيه وإشراف رب العمل. ولهذا أعتبر الرأي الغالب على عدم اعتبار العقد الذي يربط بين سائق سيارة الأجرة بالراكب عقد نقل لعدم وجود استقلال السائق في أداء وظيفته، فهو يتلقى الأوامر

¹ أنظر أكثر تفصيلا د محمد حسن الجير: العقود التجارية و عمليات البنوك، ص 146. وكذلك د زهير عباس كرم: مبادئ القانون التجاري، دراسة مقارنة، 1995، ص 278.

² د حمد الله محمد حمد الله: عقد النقل (البري- البحري- الجوي)، دار النهضة العربية، 1997 - 1998، ص 13.

المقدمة

من الراكب فيما يتعلق بالجهة المقصودة، والطريق الواجب إتباعها كما يحق للراكب أن يطالب الناقل بالتوقف في أي مكان شاء، يؤخذ بنفس الحكم فيما يتعلق بالعقد بين المسافرين وحمال الأمتعة.¹

يختلف عقد النقل عن عقد الوكالة، فالوكيل يقوم أساساً بأعمال قانونية، بينما يلتزم الناقل أساساً بعمل مادي هو النقل. ويتميز عقد النقل عن عقد القطار وهو عقد يغلب وقوعه في الملاحة البحرية وبمقتضاه تقوم الآلة القاطرة بسحب السفينة أو السيارة من مكان إلى آخر.²

وقياساً على ما استقر عليه الرأي بالنسبة للقطر البحري للسفن، فإنه إذا كانت العربة شيئاً جامداً وتخضع لإدارة عملية القطار لفائدة المركبة القاطرة فهذا عقد نقل، أما إذا كان صاحب العربة المقطورة هو نفسه الذي يديرها ويوجهها أثناء عملية القطار، ويقدم تعليماته لقائد العربة القاطرة؛ نكون هنا بصدد عقد قطر.

إشكالية البحث:

يرتب عقد النقل حقوقاً والتزامات على عاتق الناقل، على اعتباره هو الذي يقوم بالدور الأساسي في العقد، ويعد موضوع المسؤولية (La Responsabilité) التي يتحملها الناقل من أدق الموضوعات التي يثيرها عقد النقل.

ولقد أنشأ القضاء الفرنسي قاعدة الالتزام بضمان سلامة المسافر أي توصيله سليماً معافى إلى مكان الوصول. وهذا الالتزام يقع على عاتق الناقل، وهدفه هو ضمان تعويض ضحايا حوادث النقل وذلك راجع إلى صعوبة إثبات خطأ الناقل.

وعلى ضوء ما تقدم نتساءل، هل الالتزام بضمان السلامة مفروض خلال كل مراحل النقل أم محدد في مرحلة معينة؟ وهل هذا الالتزام هو التزام بتحقيق نتيجة أو التزام بعناية؟ وإذا كان الهدف الأساسي من هذا الالتزام هو تعويض المضرور، فهل يتأثر هذا الالتزام بتدخل المسافر أو الراكب في إحداث الضرر؟

¹ د عبد الحكم محمد عثمان: المرجع السابق ص 102. د محمد حسن الجبر: مرجع سابق، ص 147.

² المواد (860 - 872 من القانون البحري الجزائري).

المقدمة

وهل هذا الالتزام قائم على أحكام المسؤولية العقدية كالالتزام عقدي، أم يخضع في حالات أخرى لأحكام المسؤولية التقصيرية؟ أو بعبارة أخرى هل الطبيعة القانونية للالتزام بضمان السلامة هو التزام عقدي تحكمه المسؤولية العقدية أو يخضع لقواعد المسؤولية التقصيرية؟

ويلتزم الناقل بنقل أشخاص أو بضاعة من مكان إلى آخر في الزمن المعين والمتفق عليه في العقد، وهو في التزامه هذا قد يتعرض لمخاطر وصعوبات غالبيتها تخرج عن سيطرته، لذلك كانت مسؤولية الناقل متميزة عن القواعد العامة في المسؤولية وقد فرض المشرع التجاري أحكاماً خاصة تتعلق بالمسؤولية.

وأمام هذه الاعتبارات، فما هو الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البري في نقل البضائع والأشخاص؟ وما هي طبيعتها؟ وحالات قيامها؟ وأسباب دفعها؟ وقيمة التعويضات التي تؤدي إليها دعوى المسؤولية؟

كما أن نقل الأشخاص يثير مسألة قانونية أثارت جدلاً ونقاشاً وتضارباً في الفقه والاجتهاد وهي عملية النقل المجاني، فهل أن هذه العملية تشكل عقداً، وبالتالي يلتزم الناقل فيها بضمان سلامة المسافر، وتقوم مسؤوليته العقدية بمجرد إخلاله بهذا الالتزام؟ وفي حالة النفي، أي نظام من أنظمه المسؤولية المدنية ينبغي إعماله، وأي قواعد؟ هل هي القواعد الخاصة بالمسؤولية عن الخطأ الشخصي، بحيث يلزم المنقول بإثباته خطأ الناقل حتى يتمكن من الحصول بالتعويض، أم تطبق قواعد المسؤولية عن حراسة الأشياء بحيث يلزم الناقل بالتعويض بمجرد حصول الحادث، إلا إذا أثبت وجود القوة القاهرة، أو خطأ المضرور؟

كل هذه التساؤلات تعتبر الإشكالية الرئيسية التي يتمحور حولها البحث والتي تحاول هذه الأطروحة المتواضعة الإجابة عنها.

أهداف الموضوع:

تعد دراسات النقل من الدراسات التي تتسم بأهمية كبيرة لا يمكن إغفالها و تتجسد تلك الأهمية في المقام الأول فيما يمثله النقل بصفة عامة، ونقل الأشخاص بصفة خاصة من أهمية اقتصادية حيث يعتبر بمثابة العمود الفقري لاقتصاديات الدول التي يقاس تقدمها بتطور النقل فيها.

المقدمة

ولما كانت الأهمية الاقتصادية للنقل أمراً حظي ويحظى باهتمام الفكر الاقتصادي مما يعتبر بالطبيعة والمنطق خارجاً عن نطاق الدراسة القانونية، فإنني سوف أخصص هذه الدراسة لعلاج بعض المشكلات القانونية التي يثيرها نقل الأشخاص والبضائع .

ومن خلال الإشكالية التي يثيرها البحث، تبرز على الفور أهمية الموضوع المطروح والدافع إلى اختياره، فهو وإن كان محط اهتمام الباحثين والكتاب منذ وقت ليس بالقصير إلا أنه مع ذلك ظل متجدداً على الدوام في مضمونه وفي نطاقه أيضاً.

وتزداد الحاجة إلى هذا الموضوع مع قصور القواعد القانونية وضعف الاجتهادات القضائية وندرتها، فهي لم تعد كافية لحل كل ما يثيره هذا البحث من إشكاليات.

يضاف إلى ذلك، أن هذا الموضوع الذي بين أيدينا لم تتح بعد فيها للباحثين الجزائريين دراسته معمقه إذ لا يعدو تناولهم إياه عن مجرد محاولات متفرقة لدراسة أحكام مسؤولية الناقل البري.

وأخيراً تتجلى جدوى هذا البحث فيما يمكن التوصل إليه من نتائج وما عليها من مقترحات علمية، عليها تساهم في إرسام ضمانات قانونية.

- منهج البحث:

إن هذا البحث عبارة عن دراسة تحليلية مقارنة لمجموعة المواد القانونية المختلفة وذلك بالتطبيق على العديد من النصوص والقوانين التجارية وأحكام المحاكم المختصة، الأمر الذي يتطلب منا شرحاً لنصوص هذه المواد، وإعطاء وجهة نظر حيالها، وتناولها بالنقد والتعليق، وبالتالي سأعتمد في هذه الدراسة على مناهج البحث التالية:

أ- المنهج الوصفي:

لما كان هذا البحث يتطلب القيام بعرض قانوني للمواد والأحكام المتعلقة بالبحث، وقد اعتمدت على المنهج الوصفي في عملية سرد وعرض هذه المواد والأحكام.

بعد وصف المواد والأحكام القانونية، سأقوم بإجراء تحليل متعمق لكل جزئية من جزئيات الموضوع محل البحث، مبدئياً وجهة نظري الشخصية حيالها.

وقد اتبعت في دراسة هذا الموضوع أسلوب المقارنة لما له من أهمية علمية ، حتى يكون البحث أكثر عمقاً وشمولاً. كما اعتمدت في دراسة مسؤولية الناقل البري على جوانب عديدة ، فتم إدخال الوكيل بالعمولة للنقل، لما له من تأثير على موضوعنا إضافة إلى موضوع النقل المتعاقب .

و سوف ندخل في نطاق هذا البحث المسؤولية الجزائية التي يتعرض لها الناقل ، وذلك في الأحوال التي يصاب فيها الراكب بإصابة جسيمة أو في حالة وفاته ، وذلك بالاستناد إلى نصوص قانون العقوبات لأن الناقل لا تترتب عليه فقط المسؤولية التعاقدية ، وإنما يسأل أيضا مسؤولية جزائية .

تبرير المنهج المتبع في البحث:

واستنادا لما تقدم، فقد اخترنا مسؤولية الناقل البري في عقد نقل البضائع والأشخاص ،باعتباره من أهم الموضوعات في عقد النقل، وذلك لأن موضوع المسؤولية المتعلقة بالناقل لازال محل خلاف في الفقه أو في القانون. وبات من الضروري في الوقت الحالي ، وضع أحكام واضحة وكافية لمسؤولية الناقل البري في عقد نقل البضائع والأشخاص، ذلك لأن النصوص القانونية الموجودة في بعض التشريعات أصبحت غير ملائمة، لا تواكب التطور الحاصل في مختلف المجالات .

إن اختيار موضوع مسؤولية الناقل البري على نقل الأشخاص والبضائع يقودنا من الناحية المنهجية إلى دراسة عقد النقل البري والتزامات الناقل؛ باعتباره الطرف الأساسي في عقد النقل، والتزامات المسافر هذا بالنسبة لعقد نقل الأشخاص أما فيما يتعلق بعقد نقل البضائع فتم دراسة التزامات المرسل والمرسل إليه.

المقدمة

وتعد مسؤولية الناقل من أهم المواضيع المطروحة حاليا على اعتبار أن حماية المضرور تستلزم إثبات مسؤولية الناقل البري مع تحديد الأساس القانوني لهاته المسؤولية وطبيعتها. كما أنه لا بد من تناول موضوع التأمين لأنه أصبح في العديد من أنشطة الحياة اليومية إلزاميا لحماية الضحايا أو حتى لحماية المسؤولين المحتملين. وإذا كان هدف المسؤولية هو تحميل الفرد عبء الضرر والتأمين يهدف إلى توزيع هذا العبء على أوسع نطاق ممكن كعبء أخف من سيتحملونه.

ولذلك فقد اعتمدت كثيرا على البحث عن مختلف المراجع ذات العلاقة بالموضوع من كتب ومؤلفات ورسائل دكتوراه ومقالات متخصصة إضافة إلى الاجتهادات القضائية.

ولا يفوتني في هذا المقام أن التمس العذر من كل من يتكرم بقراءة هذا البحث المتواضع فيما قد يدركه بفضيلته من أخطاء وقعت مني عن سهو وعقله رغم أنني لم أدخر جهدا في إظهاره بالصورة المرضية، فالكمال لله تعالى وحده، أما نحن معشر البشر فقد جبلنا دائما على النقص والنسيان. فإن كنت قد وفقت فذلك بنعمة الله (وأما بنعمت ربك فحدث) وإن لم أوفق فذلك من نفسي وحسي أنني اجتهدت.

ولتحقيق هدي من هذا البحث والمتمثل في الوقوف على أهم الجوانب القانونية لمسؤولية الناقل البري في نقل البضائع والأشخاص ارتأيت اعتماد الخطة التالية:

لقد قسمنا موضوع مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص إلى بايين: خصصنا الباب الأول منه إلى الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص ، والباب الثاني بحثنا فيه الأحكام الإجرائية لهاته المسؤولية، وقد سبق هاذين البابين باب تمهيدي بحثنا فيه الأحكام العامة لعقد النقل البري.

الباب التمهيدي
الأحكام العامة في عقد النقل
البري

إن للنقل أهمية كبيرة في مجال تبادل السلع ونقل الأشخاص ولوسائل النقل أثر كبير في تقصير الوقت لقطع المسافات بين مكان وآخر، وقد تطورت هذه الوسائل وتنوعت بسبب التطور التكنولوجي والصناعي. وهذا التطور أدى إلى ضرورة إيجاد تنظيم قانوني لعملية النقل، لذا أولت القوانين الوطنية لهذا الموضوع أهمية خاصة تجلت من خلال النصوص القانونية التي نظمتها.

ويعرف عقد النقل على أنه اتفاق يلتزم بمقتضاه الناقل مقابل أجر بأن يقوم بوسائله الخاصة بنقل شيء أو شخص إلى مكان معين¹، ويتضح من هذا التعريف أن عقد النقل يبرم بين شخصين هما الناقل من جهة، والمرسل في نقل البضائع أو الراكب في نقل الركاب من جهة أخرى.

والنقل أنواع لا تخضع جميعها لذات القواعد، فالنقل الدولي تنظمه المعاهدات الدولية²، أما النقل الداخلي فيخضع لقانون الدولة التي تتم فيها عملية النقل. وتناول المشرع التجاري تنظيم أحكام عقد النقل بالفصل الرابع من الباب الرابع والخاص بالعقود التجارية، وذلك في المواد من (36 - 77) من القانون التجاري، وعالج المشرع في هذا الفصل الأحكام العامة لعقد النقل في المواد من (36 - 38) من القانون التجاري، وأحكام نقل الأشياء في القسم الثاني من الفصل الرابع في المواد من (39 - 55)، كما عالج المشرع التجاري أحكام عقد الوكالة بالعمولة لنقل الأشياء بالمواد من (56 - 60) والتقدم في المادة (61).

وعالج المشرع الجزائري أحكام نقل الأشخاص بالقسم الثالث من الفصل الرابع بالمواد من (62 - 68) وعقد العمولة لنقل الأشخاص في المواد من (69 - 73) والتقدم (المادة 74) والأحكام المشتركة في القسم الرابع من المواد (75 - 77). وعلى ذلك يتم تقسيم هذا الباب إلى فصلين :

- **الفصل الأول :** يتم فيه دراسة عقد نقل البضائع .

- **الفصل الثاني :** ندرس فيه عقد نقل الأشخاص .

¹ المادة 36 من الأمر رقم 59/75 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق ل 26 سبتمبر سنة 1975 المتضمن القانون التجاري.

² مثال على ذلك معاهدات برن بشأن النقل بالسكك الحديدية التي أبرمت في 14 أكتوبر 1890 ومعاهدات وارسو في 12/10/1929 المتعلقة بالنقل الجوي.

الفصل الأول: عقد نقل البضائع

Le Contrat de Transport de marchandises

ويطلق أيضا على هذا النوع من النقل مصطلح نقل الأشياء ويذهب بعض الفقهاء إلى القول بأن هذا المصطلح الأخير أدق من المصطلح الشائع (نقل البضائع)¹. ويمكن تعريف عقد نقل البضائع بأنه العقد الذي يلتزم شخص بمقتضاه ويسمى الناقل، أن ينقل بنفسه ومقابل أجر بضائع من مكان إلى آخر مقابل أجر.²

ولقد نص عليه المشرع الجزائري في المواد 39-61 من القانون التجاري ولا تختلف أحكام نقل البضائع الذي يقع بطريق البر بواسطة السيارات أو السكك الحديدية وبين نقل البضائع بطريق البحر.

وقد سبق وأن أشرنا إلى أن عقد النقل هو العقد الذي يلتزم فيه الناقل في مواجهة الطرف الآخر بنقل شخص أو شيء بوسائله الخاصة إلى مكان معين مقابل أجر. وعقد نقل الأشياء هو ذلك العقد الذي يكون محل النقل فيه بضائع أو سلع أو أشياء، ويقع على الناقل التزام بنقل البضائع محل العقد مقابل التزام المرسل بتقديم بيانات تفصيلية عن الشيء المراد نقله كما يلتزم بدفع أجرة النقل، ومن جهة أخرى يلتزم الناقل بعدة التزامات كما تقع عليه مسؤولية مشددة عن تقصيره في أداء التزاماته.

ولما كان المرسل إليه في عقد النقل ليس دائما هو مبرم عقد النقل أي المرسل بل قد تكون رسالة البضائع موجهة إلى مرسل إليه طرفا في العقد رغم وجود مصلحة له، فقد عنى المشرع بتنظيم هذه العلاقات جميعها وسوف نتناول الأحكام المميزة لعقد نقل الأشياء.

¹ أنظر أكثر تفصيلا د فوزي محمد سامي: شرح القانون التجاري، مصادر القانون التجاري، الأعمال التجارية، الناجر، المتجر، العقود التجارية، الجزء الأول، ص 239

G. Ripert - René Roblet . Traité de droit Commercial . Tome 2 . 15 édition par Philippe Delebecque et Michel germain p.811.

² إن كلمة شيء أوسع من كلمة بضاعة، فالبضاعة هي الأشياء القابلة للتداول وتكون لها أثمان، أما الأشياء فقد تكون قابلة للتداول كالبضائع، وقد لا تكون قابلة للتداول، كما لو كانت أشياء بات. د سمية الفليوي: مرجع سابق، ص 462. أنظر أكثر تفصيلا د علي البارودي: مرجع سابق، ص 146. د محمد حسين إسماعيل: مرجع سابق، ص 292.

وبما أننا نفرد فصلاً خاصاً لدراسة عقد نقل البضائع؛ فإننا سنقسم هذا الفصل إلى محورين أساسيين: الأول هو انعقاد العقد و أطرافه و إثباته (المبحث الأول)، والثاني هو دراسة آثار عقد نقل البضائع (المبحث الثاني).

المبحث الأول: تكوين عقد النقل وإثباته

يتميز عقد نقل البضائع بالخصائص التالية:¹

- أنه اتفاق بين شخصين (ناقل وشاحن) لنقل بضائع من مكان إلى آخر لقاء أجر.
- لا يشترط أن تتم عملية النقل في واسطة واحدة وإنما يمكن أن تتم في عدة وسائل.
- أن عقد النقل، عقد رضائي لا يشترط فيه أي شكل خاص، وكتيجة لهذه الرضائية، لا بد من توافر شروط الصحة المقررة لكل عقد وهي الرضا والمحل والسبب.

والأصل أن عقد النقل يفترض وجود شخصين فقط هما الناقل و المرسل، وفي الغالب يكون المرسل هو ذاته المرسل إليه، وقد يكون المرسل إليه شخص ثالث غير المرسل نفسه.

وقد سبق الذكر أن عقد النقل عقد رضائي يكفي لانعقاده مجرد التراضي فلا يتطلب شكل معين ومن ثم لا تلزم الكتابة لقيامه قانوناً، ولا يلزم كذلك تسليم الشيء محل النقل حتى ينعقد عقد النقل باتفاق طرفيه وهما الناقل والمرسل على عناصره وشروطه، وبالتالي يخضع في انعقاده وصحته للقواعد العامة في التعاقد.

وقد يكون عقد النقل مبرماً بين شخص من أشخاص القانون الخاص، وشخص من أشخاص القانون العام إذا كانت مؤسسات النقل تابعة للدولة، وبذلك يخضع المرسل إلى الشروط اللائحية التي تنظمها المؤسسة. وقد يكون مبرماً بين شخصين من أشخاص القانون الخاص²، وهو ما سيتم تناوله في هذا المبحث من خلال

¹ أنظر أكثر تفصيلاً د سميير جميل حسين الفتلاوي: مرجع سابق، ص 189. د جلال وفاء البدري محمددين: المبادئ العامة في القانون التجاري، 1995، ص 308. د عبد الحميد الشواربي: القانون التجاري، العقود التجارية، الطبعة 2000، ص 472.

² د سميير جميل حسين الفتلاوي: المرجع السابق، ص 190. د علي جمال الدين عوض: العقود التجارية، 1959، ص 146. د عبد الحكيم فودة: شركات الأموال والعقود التجارية في ضوء قانون الشركات الجديد رقم 3 لسنة 1998، ص 160.

تقسيمه إلى مطلبين يخصص الأول منهما إلى تكوين عقد النقل و أطرافه ، بينما يُخصص الثاني إلى مسألة إثبات عقد النقل.

المطلب الأول: تكوين العقد و أطرافه

سبق الإشارة إلى أن عقد النقل عقد رضائي يعقد بمجرد تبادل الإيجاب والقبول، فلا يشترط لانعقاده تسليم البضاعة من المرسل إلى الناقل. والقاعدة العامة، أنه يوجد شخصان في عقد النقل هما الناقل والمرسل، إذ غالبا ما يكون المرسل هو نفسه المرسل إليه. وإذا وجد شخص آخر هو المرسل إليه، فلا يتحمل أي التزام عن عقد النقل ما لم يكن طرفا في العقد أو صدر منه قبول.¹ وهو ما أكدته المادة 39 من القانون التجاري بنصها على أنه (إذا كان المرسل إليه غير المرسل نفسه، فلا تترتب على المرسل إليه الالتزامات المتولدة من عقد النقل ما لم يصدر منه قبول صريح أو ضمني). ويلزم لانعقاد عقد النقل، الرضا والمحل والسبب.

قدمنا أن عقد النقل عقد رضائي يتم بمجرد اتفاق الطرفين و أنه لا يشترط لانعقاده تسليم الشيء محل النقل إلى الناقل ؛ لأن هذا التسليم ما هو إلا التزام ينشئه العقد على المرسل. و سوف نتناول تكوين العقد في الفرع الأول ثم أطرافه في الفرع الثاني.

¹ ذهب أغلبية الفقه والقضاء على أن الكتابة لا تعتبر ركنا في عقد النقل على الرغم من أن بعض القوانين قد اعتبرت أن تذكرة النقل هي عقد النقل .

الفرع الأول : تكوين العقد

عقد النقل كغيره من العقود يخضع في تكوينه إلى الرضا (أولاً)، المحل (ثانياً) والسبب (ثالثاً)

أولاً: الرضا:

عادة لا يستطيع الناقل أن يتحقق من أهلية جميع الذين يتعاقد معهم، لا من سلطتهم في شحن البضائع المنقولة¹، بل أن أهلية المرسل لا يمكن أن يكون لها ذات الاعتبار كأهلية المتعاقد، إذ أن شروط العقد واحدة بالنسبة للكافة بحيث لا يترتب إلى نقص أهلية المرسل ضرر.²

يشترط في كل من المرسل والناقل توافر الأهلية التجارية، فإذا كان شخصاً طبيعياً استوجب أن يكون قد أكمل التاسعة عشر³، أو أكمل 18 سنة من العمر وحصل على الإذن بممارسة الأعمال التجارية من وليه أو وصية أو مجلس العائلة⁴. أما إذا كان أحد أطراف عقد النقل شركة أو مؤسسة، فلا بد من توافر الشروط العامة لتأسيس الشركة إضافة إلى شرطي الكتابة والتسجيل في السجل التجاري.⁵

أما عيوب الرضا، فنادر ما تثار في عقود النقل التي تشرف عليها الإدارة، لأن إرادة الطرفين تم الاتفاق عليها قبل بدء القيام بعملية النقل، فإذا قدم المرسل بضائع مخالفة لما اتفق عليه أو حاول إخفاء أشياء ثمينة، فذلك غش في تنفيذ العقد قد يستتبعه الفسخ والتعويض.⁶

ومع أنه يشترط لصحة عقد النقل توافر الأهلية وخلو الإرادة من العيوب، فإن جانباً من الفقه يرى من النادر من الناحية العلمية أن تثار هاته المسائل في عقد النقل⁷، فغالباً تكون شروط عقد النقل موحدة بالنسبة لكافة

¹ د علي البارودي و د محمد فريد العريبي: القانون التجاري العقود التجارية عمليات البنوك، الجزء الثاني 2000 ص 174 .

² د علي البارودي و د محمد فريد العريبي: مرجع سابق، ص 174 - 175.

³ المادة 40 من القانون المدني.

⁴ المادة 5-6 من القانون التجاري .

⁵ المواد 454 - 548 من القانون التجاري .

⁶ أنظر أكثر تفصيلاً د علي البارودي و محمد العريبي: مرجع سابق، ص 174 - 175

⁷ د عزيز العكيلي: شرح القانون التجاري، الجزء الأول، الأعمال التجارية، التجار، المتجر العقود التجارية، 1998م، ص 300. د أكرم الخولي: الوسيط في القانون التجاري، الجزء الرابع، العقود التجارية، الطبعة الأولى، 1958م، ص 292 - 293.

أطراف العقد. وبالتالي فإن نقص أهلية المرسل لا يترتب عليها ضرر، كما أن نقل الشيء من مكان إلى مكان آخر لا يعد تصرفا فيه، فلا يشترط أن يتحقق الناقل من سلطة المرسل في التصرف في الشيء المنقول إذ تظل مسألة ملكية البضاعة بعيدة عن عملية النقل.¹

ثانيا :الحل:

إن محل هذا العقد، هو نقل المنقولات سواء كانت بضاعة أو أشياء التي يبغى المرسل نقلها. وكل منقول مادي ثمين يمكن أن يكون موضوعا للنقل، ويكون هذا العقد باطل بطلانا مطلقا إذا ورد على شيء يجرمه القانون كالمخدرات.²

كما يشترط في محل النقل أن يكون معلوما لدى كل من الناقل والمرسل، وهي البضائع وأجرة النقل، وأن يكون كل من البضائع والأجرة، مشروعاً وغير مخالف للنظام العام والآداب.

ويتم تقدير الأجر تبعا لنوع البضائع وكميتها ، ويطلق عليها تعريفه النقل³ ، وتتحدد الأجرة عادة بنوع البضاعة وكميتها، فمن حيث النوع غالبا ما يكون نقل السوائل أكثر من نقل المواد الجامدة. كما تدخل اعتبارات أخرى كحجم وزن المادة المنقولة، ونوعية وسيلة النقل (وسيلة النقل البطيئة كالسفينة تكون أقل أجرة من الطائرة).

ثالثا: السبب

يجب أن يكون سبب عقد النقل مشروعاً أي غير مخالف للنظام العام والآداب فإذا أبرم عقد النقل نتيجة لعلاقة غير مشروعة يعد العقد باطلا. سبق الذكر أن عقد النقل عقد رضائي يكفي لانعقاده التقاء الإيجاب والقبول طبقا للقواعد العامة، ولا يلزم لانعقاده تقديم الشيء إلى الناقل كما لا يشترط لصحته أن يكون مكتوباً.

¹ د عزيز العكيلي: مرجع سابق، ص 300-301.

² د علي البارودي و محمد العريبي: مرجع سابق، ص 176.

³ وهو أهم ما يتم في عقد النقل و يرتكز هذا التحديد على عناصر مختلفة أهمها طبيعة البضائع وطول المسافة وطريقة النقل، والغالب أن تشوف الإدارة على تحديده حماية لمصالح الأفراد وتحقيقا للمساواة بينهم.

وغالبا ما يكون الناقل في حالة إيجاب دائم ، ومن تم يكفي لانعقاد العقد رضا الشاحن بالنقل بالشروط التي حددها في إعلاناته فيما يتعلق بنوع البضاعة أو حجمها أو وزنها وأجرة النقل.¹

وينعقد العقد بتسليم الشاحن البضاعة على الناقل أو تابعيه ، أو وضعها في وسيلة النقل إذ يتحقق بذلك رضا الشاحن ، ولا يحتاج الأمر لقبول لاحق من جانب الناقل طالما احترم الشاحن الشروط المعلنة بعقد النقل.

الفرع الثاني : أطراف العقد

ينعقد عقد النقل بين الناقل le transporteur (أولا) والمرسل l'expéditeur (ثانيا) إلا أنه يدخل في العلاقة شخص ثالث هو المرسل إليه le destinataire (ثالثا) .

أولا: الناقل:

وهو الشخص الذي يتعهد بنقل البضاعة أو الشيء من مكان إلى آخر، وقد يكون الناقل شخصا طبيعيا، أو شخصا معنويا كشركة نقل، أو أن يكون إحدى مؤسسات الدولة.²

على أن المشرع في المادة 36 من القانون التجاري فرق بين من يحترف عمليات النقل فأطلق عليه "متعهد النقل" وبين من لا يحترف النقل فأطلق عليه اسم "الناقل" ومع ذلك فإن التسمية المستعملة من الجانب العملي هي الناقل³، سواء أكان محترف لعمليات النقل أم غير محترف لها.⁴

ثانيا: المرسل أو الشاحن:

وهو الطرف الثاني في عقد النقل الذي يتفق مع الناقل على عناصره وشروطه، وهو الذي يقدم محل النقل إلى الناقل⁵، ولا تتور مسألة ملكية المرسل محل النقل عند انعقاد العقد حيث لا يكلف الناقل بالتحقيق من هذه المسألة

¹ أنظر أكثر تفصيلا د حسن المصري: المرجع السابق، ص271.

² د أكرم يا ملكي: العقود التجارية ، عقد النقل ، ص 8.

³ G Ripert - R.Roblot , Traité de Droit Commercial Tome 17^e édition page 699 .

⁴ أي أن الناقل قد يكون شخصا طبيعيا أو شخصا معنويا من أشخاص القانون الخاص كشركة وقد يكون شخصا معنويا من أشخاص القانون العام كمؤسسة النقل العام .

⁵ Ca. Aix-en-Provence .7 févr.1991,BTL. 1992.18 ; Ca. Paris. 21 mai .1985,BT 1985.346.

كما أن حيازة المرسل لمحل النقل تساوي سند الملكية، وأحيانا مالا ينعقد النقل بين الناقل و المرسل ، وإنما ينعقد عن طريق شخص يسمى الوكيل بالعمولة للنقل.¹ *commissionnaire de transport* ويكون هذا الأخير وسيطا بين المرسل و الناقل، فهو يتعاقد باسمه الشخصي لحساب موكله سواء كان المرسل أو الناقل، ولو كبل العمولة دور هام من الناحية الاقتصادية، فهو يؤدي إلى اقتصاد في الجهود والنفقات ويعتبر حلقة وصل بين الناقلين خصوصا في حالة النقل المتعاقب.²

ثالثا : المرسل إليه

وهو الشخص الذي ترسل إليه البضاعة وقد يكون المرسل هو نفسه المرسل إليه، كما إذا قامت شركة بإرسال جزء من بضائعها إلى فرع لها في مكان آخر أو أن يقوم تاجر بشراء بضاعة ما³، ويطالب بنقلها إلى البلدة التي يسكن فيها ، وهو الذي يتسلمها عند الوصول.⁴

وفي البيوع الدولية غالبا ما يكون المرسل إليه غير المرسل كالبائع *Cif* ، إذ يلتزم البائع في هذا البيع بإبرام عقد نقل البضاعة وتسليمها عند الوصول إلى المرسل إليه وهو المشتري.⁵

وقاعدة نسبية آثار العقد تجعل من المرسل إليه شخص أجنبي عن العقد ، وعلى الرغم من أنه لم يتعاقد مع الناقل فإن القانون يرتب له حقوقا اتجاه هذا الأخير.

¹ د فوزي محمد سامي : المرجع السابق ، ص 242.

² د حسن المصري : مرجع سابق، ص273. د صفوت ناجي بمنساوي: العقود التجارية، ص 20. د محمد حسين إسماعيل: القانون التجاري الأردني، الأعمال التجارية،التاجر،محل التجاري، العقود التجارية، الطبعة الأولى،1985م، ص 295.

ولكن قد يكون أيضا المرسل إليه ليس هو المرسل الذي تعاقد مع الناقل أي ليس طرفا في عقد النقل بل شخصا ثالثا ومثال ذلك أن يلتزم البائع بإبرام عقد نقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول دون التأمين عليها ضد مخاطر النقل وفي بيع *cif* يلتزم البائع بالإضافة إلى إبرام عقد النقل بالتأمين على البضاعة

³ أنظر أكثر تفصيلا الدكتور فوزي محمد سامي : مرجع سابق، ص240.

⁴ CA. Toulouse. 7 aout. 1980, BT 1980. P 486.

⁵ د عزيز العكيلي: الوجيز في القانون التجاري، الشركات التجارية،الأوراق التجارية، الأعمال التجارية،المتجر،التجار، العقود التجارية،2000م، ص 302 .

المطلب الثاني : إثبات عقد النقل

الأصل أن عقد النقل، كسائر العقود التجارية يجوز إثباته بكافة طرق الإثبات عملاً بمبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية. فإذا كان العقد مدنيا بالنسبة للمرسل فلا يجوز للناقل الإثبات في موجهته إلا بإتباع طرق الإثبات المدنية أي بالكتابة أو ما يقوم مقامها.¹

إلا أن الكتابة فيما يتعلق بعقد النقل تختمها الضرورة العملية، وتمليها الظروف التي تحيط بالعملية. ذلك أن الإثبات في هذا النوع من العقود تصل إلى درجة من الأهمية خاصة وأن الاتفاق المبرم بين الناقل والمرسل إليه يتضمن بيانات تفصيلية متعلقة بالبضاعة موضوع النقل، وكذلك مواعيد التسليم والتسلم وغير ذلك من الأمور.²

هذه الأمور لا يمكن بأي حال من الأحوال إثباتها بشهادة الشهود أو القرائن خاصة فيما يتعلق بالالتزامات والمسؤولية وهنا تظهر ضرورة الكتابة التي يتضمنها عقد النقل.³

وسنرى كيف أن المشرع الجزائري تدخل من أجل مراعاة ما يجري عليه العمل في قيام الناقل بإصدار وثيقة نقل (الفرع الأول) للمرسل تتضمن بيانات عقد النقل ؛ ولكن إن كانت هذه الوثيقة تيسر الإثبات وتمثل البضاعة فإنه ليس من شأنها إضفاء الشكلية على عقد النقل أو اقتضاء الكتابة لإثباته.⁴ (الفرع الثاني)

¹ أنظر أكثر تفصيلاً د مصطفى كمال طه: القانون التجاري، الأوراق التجارية، العقود التجارية عمليات البنوك، الإفلاس د م ج الإسكندرية 1999 م ص 356.

² د علي البارودي و د محمد فريد العربي: مرجع سابق، ص 177 .

³ د علي البارودي و د محمد فريد العربي: المرجع السابق، ص 177 .

⁴ قضت محكمة النقد المصرية بأنه : إذا كانت الكتابة ليست شرطاً لانعقاد عقد النقل البري ولا لإثباته ولا تعتبر ركناً من أركانه ومن ثم يخضع لإثبات عقد النقل البري للقواعد العامة فيجوز إثباته بالبينة و القرائن مهما كانت وذلك في مواجهة الناقل الذي يعد عمله تجارياً دائماً طالما كان محترفاً لعمليات النقل. "الطعن رقم 02 46 ق جلسة 1979/03/19 س 30 ع، ص 859 مذكور في كتاب عبد الفتاح مراد: مرجع سابق ، ص 366.

الفرع الأول: وثيقة النقل " أو تذكرة النقل " .

أولاً: تعريف وثيقة النقل: يقصد بوثيقة النقل الصك الذي يتضمن كل ما يتعلق بالبضاعة المطلوب نقلها، وبيانات عن كل من المرسل والمرسل إليه وكل بيان يؤدي إلى تحديد طبيعة الشيء المنقول وأشخاص الالتزام والمستفيدين من هذا العقد.¹

ولقد بدأت وثيقة النقل في صورة الخطاب مفتوح صادر من المرسل إلى المرسل إليه يحتوي على بيانات خاصة بالبضاعة وشروط نقلها، ويقوم الناقل بتسليم هذا الخطاب للمرسل إليه ليتمكن من استلام البضاعة وفقاً للمواصفات المحددة في هذا الخطاب.

ولقد كان في السابق لا تحمل سوى توقيع المرسل دون الناقل، ولكن ولكي يتسن الاحتجاج بوثيقة النقل في مواجهة الناقل، أصبح العمل يفرض تحرير هذه الوثيقة من شخصين يوقع إحدهما المرسل ويحتفظ بها الناقل، والنسخة الثانية يوقع عليها الناقل وتبقى لدى المرسل دليل لإثبات تسلم البضاعة.

ثانياً: بيانات تذكرة النقل :

وفقاً للمادة 41 من القانون التجاري يجب أن تتضمن تذكرة النقل بيانات معينة هي:

- تاريخ الوثيقة ومكان تحريرها.
- اسم المرسل إليه وعنوانه .
- مكان القيام ومكان الوصول.
- نوع البضاعة وعددها ووزنها أو حجمها.
- الميعاد المعين لتنفيذ النقل.

¹ Cordier « Commerce maritime. Contrat de transport de marchandise ». jur . cl . com . 1993 , fasc. 1260. n 89 à 95 P.15.

R. Rodière . « une nouvelle mouture d'un document de transport combiné » B.T . 1972. P.248.

- أجرة النقل وبيان ما إذا كانت مستحقة على المرسل أو على المرسل إليه.

وهذه البيانات لم ترد على سبيل الحصر وبالتالي يجوز للمتعاقدين إضافة بيانات أخرى إلى وثيقة النقل، وقد جرى العمل على تضمين وثيقة النقل شروط إعفاء الناقل من المسؤولية في الأحوال التي يجوز فيها ذلك قانوناً وكذلك الشروط المتعلقة بتعويض الضرر الذي يقع نتيجة هلاك البضائع أو تلفها .

ويعد المرسل مسئولاً تجاه الناقل والغير عن الأضرار الناشئة عن إهمال البيانات المذكورة وعدم صحتها أو كفايتها المادة 41 الفقرة الثانية من القانون التجاري.

وتحدد تذكرة النقل إما تحت إذن شخص مسمى أو تحت إذن حاملها أو باسم شخص معين، إلا أن دور وثيقة النقل بدأ يتراجع من التطورات التي تشهدها وسائل النقل البرية بحيث أنها بدأت تأخذ طريقها إلى الاختفاء فيما يتعلق بالنقل البري الداخلي، وليحل محلها إيصال النقل (Recepisse) الذي يحدده الناقل وليس المرسل، ويوقع الناقل على إيصال النقل المسلم للمرسل فيثبت بذلك تسلم الأول للبضاعة.

ثالثاً: دور مستندات النقل "وثيقة النقل - إيصال النقل":

على الرغم من رضائية عقد النقل إلا أن أغلب التشريعات أعطت لوثيقة النقل أو إيصال النقل أهمية من حيث إثبات عقد النقل (أولاً)، ومن حيث تمثيل البضائع محل النقل (ثانياً).

أ- دور مستندات النقل في الإثبات:

وثيقة النقل (إيصال النقل) سند كتابي لإثبات عقد النقل، وشروطه لاشتمالها على جميع البيانات الضرورية في عقد النقل، فوثيقة النقل أو إيصال النقل قرينة على صحة البيانات المدرجة فيها، لكن هذه القرينة بسيطة يمكن لمن يدعي العكس أن يثبت ما يدعيه، وله إثبات ما يدعيه بكافة طرق الإثبات تطبيقاً لمبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية.¹

¹ أنظر أكثر تفصيلاً د سميحة القليوبي: المرجع السابق، ص 464. د محمد سمير الشرفاوي: العقود التجارية و عمليات البنوك، القانون التجاري، الجزء الثاني، 1984، ص 92. وكذلك د حسين المصري: مرجع سابق، 281.

إضافة على قيام وثيقة النقل مقام عقد النقل الغير مكتوب فإنها تلعب دورا هاما في الإثبات وتمثيل البضاعة، فهي تلعب دورا هاما في إثبات عقد النقل، فهي تعتبر دليلا كتابيا موقع عليه من المرسل والناقل، ودليلا كاملا على صحة البيانات الواردة فيها، وخاصة نوع البضائع المرسلة، ومقدارها و المدة المتفق عليها للقيام بالنقل، والأجرة المتفق عليها ... الخ

مسؤولية الناقل تثبت بمجرد إثبات عقد النقل وإثبات الضرر ويكون إثبات الضرر بمقارنة بيانات وثيقة النقل الخاصة بالبضاعة - إن وجدت - بحالة البضاعة عند تسليمها للمرسل إليه فإذا ذكر بالوثيقة أن البضاعة سليمة، ووجدت تالفة عند الوصول ومعنى ذلك أنها تلفت وهي في يد الناقل وحتى إذا لم يدون بالوثيقة شيء عن حالتها، ومعنى ذلك أن الناقل تسلمها بحالة جيدة وإلا كان قد دون تحفظات خاصة بها في الوثيقة ومن ثم يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي لحق بالبضاعة.

غير أن خلو الوثيقة من أي بيان يعد قرينة بسيطة يجوز للناقل هدمها بإثبات أنه تلقى البضاعة غير سليمة هذا إذا كان التلف خارجيا، أما التلف الداخلي فلا قرينة بشأن ثبوته بل على المرسل إليه إثبات أنه أصاب البضاعة وهي في عهدة الناقل، ويكون ذلك عادة بإثبات أنه حديث العهد أو أنه ناتج عن إحدى عمليات النقل. والسبب في ذلك أن الناقل عندما يستلم البضاعة من المرسل لا يفحصها من الداخل ولا يدون في الوثيقة شيئا عن حالتها الداخلية.¹

وبالتالي يجوز للمرسل أو المرسل إليه أو الناقل الإستناد إلى وثيقة النقل، كسند كتابي في إثبات أي مسألة من المسائل التي يثور حولها التزاع عند تنفيذ العقد متى ورد بشأنها بيان في الوثيقة ، أما العناصر التي لم يرد بشأنها بيان فيجوز إثباتها بأي دليل آخر.²

¹ د علي جمال الدين عوض: مرجع سابق، ص 166. ود محمود سمير الشرقاوي: مرجع سابق، ص 88.

² لنا قضي بأنه إذا كان المستأنف عليه لم يوضح في تذكرة النقل (وثيقة النقل) أي بيان عن قيمة المنقولات التي يصدرها ولم يتقدم بأي دليل عن قيمة هذه الأشياء المفقودة فكان يحق للمحكمة أن توجه إليه يمين التقدير (مذكور في د حسن المصري : مرجع سابق، ص 277).

ب- دور مستندات النقل في تمثيل البضاعة:

لوثيقة النقل أو إيصال النقل وظيفه أخرى هي تمثيل البضاعة المسلمة للناقل، فالمادة 41 من القانون التجاري الجزائري تؤكد على ضرورة تحديد مكان تسليم البضاعة ونوعها وعددها ووزنها وحجمها، وتوقيع الناقل على وثيقة النقل المسلمة للمرسل أو على إيصال النقل ويعتبر إقرار باستلامه البضاعة محل عقد النقل.

فوثيقة النقل تمثل البضاعة محل النقل، فهي سند تجاري يصدر أو يظهر للحامل أو لأمر (المادة 543 مكرر من القانون التجاري) وبالتالي يجوز لحائز الوثيقة التصرف في البضاعة قبل وصولها إليه بمجرد التصرف في الوثيقة سواء بالبيع أو بالرهن وهدف ذلك هو التشجيع على تداول البضاعة.¹

فوثيقة النقل تمكن المرسل أو المرسل إليه التصرف في البضاعة محل النقل سواء بالبيع أو الرهن، ويستطيع المشتري أو الدائن المرهن متى تسلم الوثيقة أن يطالب الناقل بتسليم الشيء إليه عند وصوله وذلك من أجل ممارسة الحقوق التي حصل عليها بمقتضى عقد البيع أو عقد الرهن.² لكن الراجح أن وثيقة النقل لا يمكنها أن تلعب هذا الدور إلا إذا كانت قابلة للتداول بالطرق التجارية وهي التظهير والتسليم، وهو ما يقتضي أن تكون الوثيقة صادرة للأمر أو للحامل³، أما إذا كانت في الشكل الاسمي فإنها لا تصلح لتمثيل البضاعة.⁴

وجدير بالذكر أن القانون الفرنسي لا يميز تحرير وثيقة النقل للأمر أو للحامل، حيث يوجب أن تصدر في الشكل الاسمي، لذا لم يعترف لها المشرع بدور في تمثيل البضاعة مما يقصر أهميتها على الإثبات وحسب.⁵

¹ المواد 543 مكرر 9 إلى مكرر 13 من القانون التجاري .

² أنظر أكثر تفصيلا جلال الدين وفاء البدري : المبادئ العامة في القانون التجاري، ص، 310 .

³ لم يتضمن القانون التجاري نصا يتعلق بوثيقة الشحن.

⁴ إذ أنه إذا صدرت الوثيقة لأمر المرسل استطاع التصرف في البضاعة أثناء الطريق بمجرد تظهيرها إلى المشتري تظهيراً ناقلاً للملكية في حالة البيع أو تظهيرها إلى الدائن المرهن تظهيراً للضمان في حالة الرهن، وإذا صدرت الوثيقة للحامل استطاع المرسل إليه التصرف في البضاعة أثناء الطريق بمجرد تسليم الوثيقة على المشتري أو الدائن المرهن ويمكن للمرسل إليه بيع البضاعة قبل وصولها من كان في حاجة إلى الثمن .

⁵ أنظر د أكنم الخولي: الوسيط في القانون التجاري، الجزء الرابع - العقود التجارية، القاهرة 1958، ص297. أنظر د حسن المصري: المرجع السابق، ص280.

لذلك ارتبط عقد النقل، منذ القدم بوثيقة النقل¹ وكانت وثيقة النقل²، أو تذكرة النقل في الأصل رسالة مفتوحة موجهة من المرسل إلى المرسل إليه تتضمن أسماء الأطراف وأوصاف البضاعة المنقولة وشروط النقل³.

ووثيقة النقل⁴ هي أداة لإثبات عقد النقل وشروطه، فهي تقدم كدليل على الأجرة المتفق عليها، فهي تمثل البضاعة المنقولة وتقوم مقامها بما تحويه من بيانات خاصة تعبر عن البضاعة بوضوح⁵.

فالورقة تحتفظ بقيمتها في إثبات البيانات الواردة بها فعلا، ولو كانت هذه البيانات ناقصة، مادامت تشمل على العناصر الأساسية للعقد. ويحق لكل شخص أن يثبت عكس ما ورد في هاته الوثيقة، مستندا إلى مبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية، لكن هذا من شأنه إضعاف من قيمة وثيقة النقل، وإضرار لمصلحة الطرفين⁶.

ولو وثيقة النقل دور في تمثيل البضاعة المنقولة، فيمكن للمرسل إليه من التصرف في البضاعة أثناء الطريق، فلا تخرج عن التداول التجاري خلال المدة التي يستغرقها النقل فوجود شرط الأمر أو للحامل، يجعل وثيقة النقل تمثل البضاعة المنقولة، ويستطيع المرسل إليه أن يبيع أو يرهن البضاعة، حتى قبل وصولها، كما يمكن

¹ وهو ما جعل المشرع الفرنسي يصل إلى القول بأن وثيقة النقل هي التي تكون العقد .

² نصت على هذه الوثيقة المادة 34 من قانون الطيران المدني (بعد استلام البضاعة يلتزم الناقل أو من يمثله بناء على طلب الشاحن بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيودا لهوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الواجب إتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها .)

³ أنظر أكثر تفصيلا د مصطفى كمال طه: القانون التجاري، الأوراق التجارية، العقود التجارية عمليات البنوك، الإفلاس د م ج الإسكندريسة 1999، ص 359. المادة 41 من القانون التجاري.

⁴ تتضمن هذه الوثيقة وفقا للقانون الفرنسي : تاريخ الوثيقة - موضوع أو محل النقل وطبيعة وحالة البضاعة ووزنها - اسم وعنوان الناقل والوكيل بالعمولة للنقل - اسم المرسل إليه- المدة اللازمة للنقل - أجرة النقل .

⁵ بيانات تذكرة النقل ليست إلزامية بحيث يؤدي نقصانها إلى بطلان وثيقة النقل، وإنما هي بيانات توضيحية وللمحكمة أن تقدر وجود أو نقصان البيانات الجوهرية التي ينجم من إغفالها أن تفقد الورقة قيمتها كدليل إثبات، كما أن اتفاقية وارسو الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، وخصت هذه الاتفاقية مستندات النقل اهتماما مكرسة لها الباب الثاني، الفصل الثالث تناول النقل الجوي، أو وثيقة النقل ومنحت للناقل في الفقرة 1 من المادة 5 منها الحق في أن يطالب المرسل بتحرير و تسليم مستند يسمى خطاب النقل الجوي، مثل ما منحت المرسل الحق في أن يطالب الناقل بقبول هذا المستند.

⁶ لذلك أصبحت وثيقة النقل أقل شيوعا اليوم، بل أصبحت تختفي خاصة فيما يتعلق بالنقل الداخلي، وأخذت تحل محلها سواء في فرنسا أو مصر ورقة ورقة أخرى هي إيصال النقل. Récépissé .

تداول البضاعة من حائز إلى حائز حتى تصل البضاعة فيستلمها الحائز الأخير، ويكون على الناقل عندئذ أن يسلم البضاعة لمن يتقدم إليه بوثيقة النقل.

وفكرة تداول البضاعة المنقولة، عن طريق تداول وثيقة النقل تختلف تبعاً للوقت الذي تستغرقه عملية النقل، فإذا كان الوقت الذي يتم فيه نقل البضاعة طويلاً، كان من الأحسن أن يتمكن المرسل إليه من التصرف فيها بالطرق التجارية السريعة دون أن ينتظر وصولها¹. أما إذا كانت عملية النقل لا تستغرق وقتاً طويلاً، ففرصة التصرف في البضاعة تكون ضئيلة².

رأينا أن عقد النقل، عقد رضائي وكذلك هو عقد تجاري، يجوز إثباته بكافة طرق الإثبات، غير أنه من الناحية العملية، هناك جوانب تقتضيها مصلحة أطرافه جميعاً، إذ يلزم أن يذكر نوع البضاعة لمعرفة طبيعتها، كي يقبلها الناقل، وكذلك المكان المرسل إليه وشخص المرسل إليه وعنوانه، وتاريخ التسليم وغير ذلك...، ولا شك أن تعدد هذه البيانات يوجب الكتابة لسلامة عملية النقل³.

لذلك أوجب المشرع في نص المادة 41 من القانون التجاري (على المرسل أن يبين بتذكرة النقل اسم المرسل إليه وعنوانه ومكان تسليم الأشياء المنقولة ونوعها وعددها ووزنها أو حجمها ويعد المرسل مسؤولاً تجاه الناقل والغير عن الأضرار الناشئة عن إهمال البيانات المذكورة وعدم صحتها أو كفايتها)، فالمشرع لاحظ ما جرى به العمل في بعض الدول وأهمية هذه الوثيقة، فأولاهها عناية خاصة وبين البيانات الواجب ذكرها فيما يجب

¹ د علي البارودي و محمد فريد العريبي: مرجع سابق، ص 182.

² فالالتجاء إلى شرط الأمر في وثيقة النقل يزداد في النقل الدولي والبحري، ويتضاءل في النقل الداخلي وذلك راجع إلى انخفاض الفترة الزمنية التي تنقضي بين قيام البضاعة ووصولها.

³ لذا يرى جانب من الفقه أن كتابة عقد النقل تختمها الضرورات العلمية ذلك أن مشكلة الإثبات بالنسبة لهذا العقد تصل إلى درجة من الأهمية، إذ يتضمن العقد بيانات تفصيلية خاصة بالشيء محل النقل، وبالطريق المتفق على سلوكه وبمواعيد التسليم والتسلم وشخص المرسل إليه، وغير ذلك من شروط العقد التي يتم الاتفاق عليها وهذه الأمور لا يمكن إثباتها شهادة الشهور أو القرائن.

تمكنها من تأدية وظيفتها كأداة إثبات¹، غير أن هذا لا يعني أن تحديد هذه الوثيقة هو شرط لانعقاد عقد النقل أو لإثباته، لأن هذا العقد يكفي لانعقاده تبادل الإيجاب والقبول بين الطرفين.

وغالبا تحرر وثيقة النقل من نسختين يوقع أحدها الناقل وتسلم إلى المرسل ، ويوقع النسخة الثانية المرسل وتتسلم إلى الناقل.²

غير أن العرف التجاري، جرى على استعمال إيصال النقل بدلا من التذكرة (الوثيقة) فإيصال النقل يقوم بنفس وظيفة تذكرة النقل، إلا أنه يمتاز بإجراءات بسيطة، فلا يتضمن بيانات كثيرة، فهو يقتصر فقط على البيانات الجوهرية اللازمة لإثبات عقد النقل.³

وهناك حالات لا يكون عقد النقل مكتوبا ، بيد أن صدور وثيقة النقل وفقا للأوضاع التي تطلبها القانون يجعلها تقوم مقام عقد النقل الذي ينعقد بين الناقل والمرسل والمرسل إليه.ومن ثم تتحدد التزامات أطراف عقد النقل، وفق ما تضمنه وثيقة النقل من بيانات معينة لذاتيه البضاعة.⁴

رابعا: الإيصال واستلام البضاعة:

إن وثيقة النقل بدأت تفقد أهميتها في النقل الداخلي بطريق السيارات أو السكك الحديدية حيث أن هذا النقل لا يستغرق وقتا طويلا، وبالتالي فإن هذه الوثيقة لم تعد تستعمل الآن في النقل البري وجاء بديلا لها إيصال استلام البضاعة⁵ Récépissé .

¹ من بين هذه الدول ، التشريع الفرنسي، و التشريع المصري.

² راجع د عزيز العكيلي: مرجع سابق، ص306.

³ أنظر أكثر تفصيلا د أحمد حمزة: مرجع سابق ص183. وكذلك د أكثم أمين الخولي: المرجع السابق، ص295. د عبد الحي حجازي: العقود التجارية، 1954م ، ص 185. د هاني محمد دويدار: الوجيز في العقود التجارية والعمليات المصرفية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية 2003، ص 136-137.

⁴ لذلك قضى بأن (تذكرة النقل ، أي وثيقة النقل هي العقد المبرم بين الطرفين وشروطه ملزم لكل منها).

⁵ هذا الإيصال يصدر بناء على طلب المرسل ، فإذا الإيصال وكان محرر لأوضاعه الشكلية فإنه يقوم مقام عقد النقل فليزيم الناقل بتسليم البضاعة إلى الشخص المعين فيه.

ويتميز إيصال البضاعة ببساطته، إذ يكفي أن يوقعه الناقل باستلام البضاعة واحتوائه على البيانات الكافية ، مع بيان تاريخ صدوره و أجره النقل.¹

إنما يطرح السؤال عما إذا كان إيصال استلام البضاعة يمثل البضاعة ذاتها، تقوم حيازته مقام حيازتها كما هو الحال بالنسبة لوثيقة النقل.

إن الإيصال - بعكس الوثيقة - لا يمثل البضاعة ولا تقوم حيازته مقام حيازتها لأنه لا يصلح قانونا لتمثيل البضاعة، لذا أجاز المشرع اندماج الحق في صكوك معينة دون غيرها كالأسهم و السندات والأوراق التجارية ، فأعتبر أن حيازة هذه الصكوك تقوم مقام الحقوق التي تمثلها ورأى المشرع أن هذه المعاملة لا تتحقق الغرض منها إلا بنصه على جواز صدوره هذه الصكوك للأمر أو الحامل حتى تصبح قابلة للتداول.²

وهذا الإيصال يقتصر دوره على الإثبات فقط، وعلى النقل الداخلي الذي لا تبدو فيه مصلحة جدية للمرسل إليه في التصرف في البضاعة قبل الوصول، حيث لا يستغرق هذا النقل وقتا طويلا.

يعتبر عقد النقل بالنسبة للناقل عملا تجاريا، وفي الغالب ما يكون تجاريا أيضا بالنسبة للمرسل، ولذلك يخضع في إثباته لمبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية و خاصة في مواجهة الناقل.

وتجدر الإشارة إلى أن المشرع الفرنسي يعرف الإيصال بأنه مشاركة بين المرسل وأمين النقل أو بين المرسل والوكيل والوكيل بالعمولة وبين أمين النقل. فتعريف إيصال النقل بأنه المشاركة يوحي أن عقد النقل لا يتم تكوينه إلا بالإيصال (المادة 101 من القانون التجاري الفرنسي).

وتطبيقا لذلك يجوز إثبات عقد النقل بالبينة والقرائن مهما كانت قيمة هذا العقد، أما إذا كان عقد النقل مدنيا بالنسبة للمرسل. فبالرغم من استطاعة المرسل إثبات عقد النقل في مواجهة الناقل بكافة طرق الإثبات

¹ La lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur et le voiturier, ou entre l'expéditeur, le commissionnaire et le voiturier. Ripert. Tome II. No 2709.

² د حسن المصري: مرجع سابق، ص 283.

لتجارية العقد بالنسبة لهذا الأخير، فإن الناقل لا يمكنه مواجهة المرسل إلا طبقاً لما هو منصوص عليه في إثبات الأعمال المدنية، أي يجب إثباته بالكتابة إذا زادت قيمة العقد عن مائة ألف دينار فالكتابة ليست شرطاً من شروط عقد النقل و لا ركناً من أركانه إلا إن الضرورة العملية تختم على طرفي العقد كتابة لأهمية الكتابة في إثبات هذا العقد نظراً لكثرة البيانات التي يتضمنها عقد النقل التي يصعب على الطرفين استيعابها.

إذ أن كثرة النقل تتضمن بيانات خاصة بالبضائع موضوع النقل و بالطريق المتفق على سلوكه و بمواعيد التسليم و التسلم، واسم و عنوان المرسل إليه.

وتأتي أهمية الكتابة كذلك في دخول شخص ثالث في عقد النقل وهو المرسل إليه فيجب أن يتضمن العقد بيانات تفصيلية عنه حتى يكون الناقل على معرفة لمن يسلم البضاعة.¹

وقد جرى العمل على تضمين عقد النقل ورقة مكتوبة يطلق عليها "تذكرة النقل" أو "وثيقة النقل"، ونظراً لأهمية وثيقة النقل أعطى لها القانون التجاري حجية على البيانات التي تتضمنها نظراً لأنها تشمل على العناصر الأساسية التي يقوم عليها عقد النقل وبالتالي تعتبر وثيقة النقل وسيلة لإثبات عقد النقل.

الفرع الثاني : شكل وثيقة النقل

تصدر وثيقة النقل إما باسم معين فيطلق عليها الوثيقة الاسمية وإما لأمر شخص معين أو لحامله، فإذا كانت وثيقة النقل أو إيصال النقل محرر باسم شخص معين فلا يجوز وفقاً للقواعد العامة انتقاله من شخص إلى شخص آخر إلا وفقاً لقواعد الحوالة المدنية. ويترتب على ذلك أن المرسل إليه لا يستطيع أن يتصرف في البضاعة قبل أن تصل إليه ويتسلمها من الناقل.²

¹ أنظر د فايز نعيم رضوان: الوجيز في العقود التجارية سنة 1998 ص 262 . د سمحة القليوبي: مرجع سابق، ص 462. د محمد محمد الله: مرجع سابق، ص 17. راجع د عبد الفضيل محمد أحمد: العقود التجارية وعمليات البنوك طبقاً لأحكام القانون رقم 17 لسنة 1999م، ص 155. د محمود سمير الشرفاوي: العقود التجارية وعمليات البنوك، 1984 ص 91-92.

² واستقر القضاء المصري على حق المرسل إليه في تداول وثيقة أو إيصال النقل حتى ولو كان محدد باسم شخص معين طالما أن عقد النقل لم يلزم الناقل بتسليم البضاعة للمرسل إليه المعين بالاسم في الوثيقة بل أن ذمته تبدأ بتسليمها لحامل الوثيقة.

أما إذا كانت وثيقة النقل أو إيصال النقل صادرة لأمر فإنها تتداول بالتظهير كالأوراق التجارية، وذلك بمجرد قيام المرسل إليه بالتوقيع على ظهر الوثيقة، فتنقل منه إلى المظهر إليه الحامل الجديد للوثيقة والذي من حقه استلام البضاعة من الناقل.

أما إذا كانت الوثيقة أو الإيصال لحاملها فإنها تعتبر كالمقولات المادية، ويقوم الناقل بتسليم البضاعة لمن يتقدم إليه بوثيقة أو إيصال النقل.¹

وترتبط عملية تداول وثيقة النقل أو الإيصال تماشياً مع الوقت الذي تستغرقه عملية النقل، فإذا كانت عملية النقل تستغرق وقتاً طويلاً فيكون من مصلحة المرسل إليه أن تكون هذه الوثائق قابلة للتداول، حتى لا يضطر المرسل إليه للانتظار إلى حين تسلم البضاعة من الناقل. بل يمكن له التصرف فيها عن طريق التصرف في وثيقة النقل.

أما إذا كانت المدة التي تستغرقها عملية النقل قصيرة فلا يحتاج المرسل إليه التصرف في إيصال النقل: تحقيقاً للسرعة في جميع المعاملات التجارية، ابتدعت الحياة التجارية وسيلة أسرع لإثبات البيانات المتعلقة بالبضائع محل عقد النقل، وقد أطلق على هذه الوسيلة بـ "إيصال النقل" المتعلقة بمقدار البضاعة التي تسلمها الناقل من المرسل والتزامه بتسليمها للمرسل إليه في الميعاد والمكان المحدد للبضاعة.²

¹ واستعمال تذكرة النقل أمر نادر لما قد يؤدي إليه ضياعها أو سرقتها من مخاطر، ذلك أن ذمة الناقل تبدأ بتسليم البضاعة إلى أي شخص يتقدم إليه بالتذكرة دون أي التزام عليه للتأكد فيها إذا كانت التذكرة قد آلت إليه بطريق مشروع أم لا.

² أنظر أكثر تفصيلاً د صفوت ناجي همنساوي: العقود التجارية، ص 15. راجع د فايز نعيم رضوان: مرجع سابق، ص 246. د حسن المصري: مرجع سابق، ص 284.

المبحث الثاني: آثار عقد النقل

تقدم أن عقد نقل البضائع من العقود الملزمة للجانبين ، لذا يرتب العقد التزامات متقابلة في ذمة طرفية ، وهما الناقل و المرسل ومع ذلك يوجد شخصا آخر قد يظهر بعد تنفيذ العقد يسمى المرسل إليه، وهو قد يكون شخص غير المرسل ، فهو إن لم يكن طرف من أطراف العقد، يعتبر من أشخاص العقد الذي يمنحهم المشرع حقوقا و يرتب عليهم التزامات.

فالمرسل في عقد النقل ملزم بتقديم بيانات صحيحة عن الأشياء محل عقد النقل، كما يلزم بتسليم الناقل الوثائق اللازمة لتنفيذ النقل كما قد يقع عليه التزام بتغليف الأشياء محل النقل وفقا لطبيعة البضائع المنقولة، ويلزم المرسل إضافة إلى ذلك بدفع أجره النقل المتفق عليه، ويترتب على إخلال المرسل بالتزاماته مسؤوليته عن ذلك.¹ ومن جانب آخر يرتب عقد النقل على عاتق الناقل التزامات في ذمته، وهي الالتزام باستلام البضاعة وشحنها كما يلتزم بنقلها والحفاظة عليها إضافة إلى التزامه بتفريغ البضاعة وتسليمها.

وتقسم دراستنا في هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب ندرس في الأول آثار العقد بالنسبة للمرسل ، و في الثاني آثار العقد بالنسبة للناقل، وفي الثالث آثار العقد بالنسبة للمرسل إليه.

المطلب الأول: التزامات المرسل²

يقع على عاتق المرسل في عقد نقل البضائع التزامات هي : تقديم بيانات صحيحة عن الشيء محل النقل (الفرع الأول)، والتزام المرسل بإعداد البضائع محل النقل بالتعبئة أو التغليف المناسب (الفرع الثاني). كما يلتزم المرسل بتسليم البضاعة إلى الناقل (الفرع الثالث)، ودفع أجره النقل إذا لم يتفق على دفع الأجرة من قبل المرسل إليه (الفرع الرابع) .

¹ Dalloz . Droit des transports terrestres et aérien ; Barthélémy Mercadal . page 97-109.

² قد سمي الباحث وقد سمي الشاحن.

الفرع الأول: الالتزام بتقديم بيانات صحيحة عن الشيء محل النقل

يجب على المرسل تقديم كافة البيانات المتعلقة بالبضائع محل عقد النقل، كما يلتزم المرسل بأن تكون هذه البيانات حقيقية عن البضائع محل النقل، حتى يتمكن الناقل من اتخاذ الاحتياطات الواجبة نحو طبيعة البضائع لتصل سالمة وإلا تحمل المرسل مسؤولية عدم تقديم بيانات صحيحة عن البضائع.¹

ونصت على التزام المرسل بتقديم بيانات عن البضائع محل النقل المادة 41 من القانون التجاري بقولها "على المرسل أن يبين بتذكرة النقل اسم المرسل إليه وعنوانه ومكان تسليم الأشياء المنقولة ونوعها وعددها ووزنها أو حجمها".

والواضح من هذه المادة أنها تؤدي إلى تحديد طبيعة البضائع المنقولة، الأمر الذي يترتب عليه علم الناقل بطبيعة الأشياء وتحديد التزاماته في ضوء هذه البيانات.²

فتحديد وثيقة النقل موقعة من طرف الناقل، أو إيصال استلام البضائع محل النقل موقع من الناقل عند عدم تحديد الوثيقة، يؤدي أيضا إلى تحديد وبيان طبيعة البضائع محل النقل لأنها تعتبر وثيقة مكتوبة لها حجية في مواجهة الناقل بما تحويها من بيانات موقع عليها منه.³

ونظراً لأهمية البيانات التي تتضمنها وثيقة النقل والتي يقدمها المرسل إلى الناقل في شأن بيان طبيعة وذاتية البضائع محل النقل وضرورة أن تكون صحيحة، قرر المشرع مسؤولية المرسل عن عدم صدق هذه البيانات أو عدم صحتها أو كفايتها حيث قرر بالمادة 2/41 من القانون التجاري على أنه "يعد المرسل مسؤولاً تجاه الناقل والغير عن الأضرار الناشئة عن إهمال البيانات المذكورة وعدم صحتها أو كفايتها".

¹ د صفوت ناجي بمنساوي: مرجع سابق، ص 21. راجع د أكثم الخولي: مرجع سابق، ص 298، 299. د علي يونس: مرجع سابق، ص 220. د علي البارودي: مرجع سابق، ص 158.

² ويلاحظ أن البيانات المذكورة في المادة 41 تجاري يلتزم بها المرسل سواء حررت وثيقة النقل أم لم تحرر.

³ سبق التعرض إلى وثيقة النقل والإيصال عند التعرض لإثبات عقد النقل.

ويتضح من هذه الفقرة بأنه في حالة تقديم المرسل لبيانات غير صحيحة أو إخفاء بيانات عن طبيعة البضاعة يسأل عما يصيب البضائع من أضرار أو تلف، كما يسأل عما يتسبب نتيجة هذه المعلومات غير الصحيحة من أضرار لبضائع الغير والتي تكون منقولة بجوار البضائع محل النقل.

الفرع الثاني: التزام المرسل بإعداد البضائع محل النقل

بالتعبئة أو التغليف المناسب

إن البضائع المعدة للنقل تحتاج إلى عناية خاصة من حيث التعبئة أو الحزم أو التغليف كما هو الحال في نقل الزجاج والأجهزة التلفزيونية. فيلتزم المرسل بتغليفها تغليفاً يتناسب وطبيعتها، حتى تصل سالمة إلى مكان الوصول دون هلاك أو تلف.¹

والتزام المرسل هذا ليس فقط لكي تصل البضائع سالمة، بل أيضاً لعدم الإضرار بالأشياء المملوكة للغير، ونصت على هذا الالتزام المادة 43 من القانون التجاري بقولها "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".

أولاً: مسؤولية المرسل عن الأضرار التي تنشأ عن عيوب التعبئة أو التغليف:

ويكون المرسل مسؤولاً عن الأضرار التي تنشأ عن العيب في التغليف أو التعبئة أو الحزم، ومع ذلك يكون الناقل مسؤولاً عن هذه الأضرار إذا قبل النقل مع علمه بالعيب ويكون الناقل عالماً بوجود العيب إذا كان ظاهراً أو كان مما لا يخفى على الناقل العادي (المادة 2/44 تجاري).

¹ أنظر أكثر تفصيلاً د سميحة القليوبي: مرجع سابق ص 467. راجع د جلال وفاء البدري محمددين: مرجع سابق، ص 309. راجع د عبد الحكم محمد عثمان: مرجع سابق، ص 115. راجع د عبد الفضيل محمد أحمد: مرجع سابق، ص 159.

ولا يستطيع الناقل أن ينفي مسؤوليته عن هلاك أو تلف الأشياء التي قام بنقلها بإثبات أن الضرر نشأ عن عيب في التغليف شيء آخر أو في تعبئة أو في حزمه وهذا ما تضمنته المادة 44 الفقرة 3 بقولها: "وإن عيوب التحزيم الخاص بالشيء المنقول لا يعفى الناقل من التزاماته المتولدة بموجب عقود نقل أخرى".

ويحق للناقل أن يمتنع عن تسلم البضائع من المرسل إذا كان الأشياء التي يحرم حيازتها أو نقلها كالمخدرات، أو كانت به عيوب ظاهرة في الحزم أو التغليف، أو كان مخالفا للشروط والمواصفات المتفق عليها من حيث الصنف والوزن والكمية وطريقة الحزم.¹

ثانيا: حق الناقل في التحقق من صحة البيانات الخاصة بالأشياء محل النقل:

وللناقل الحق في فحص الأشياء المطلوب نقلها و ذلك من أجل التحقق من حالتها ومن صحة المعلومات التي قدمها المرسل بشأنها.

وإذا اقتضت عملية فحص البضاعة فض الأغلفة أو الأوعية وحب على الناقل إخطار المرسل لحضور الفحص، فإذا لم يحضر في الميعاد المعين لذلك، يكون الناقل قد قام بما يوجبه، و يجوز له عندئذ إجراء عملية الفحص من غير حضور المرسل.² وللناقل بعد ذلك حق الرجوع على المرسل أو المرسل إليه بمصاريف الفحص.

وإذا تبين بعد إجراء عملية الفحص أن حالة الشيء لا تسمح بنقله دون ضرر، جاز للناقل رفض القيام بعملية النقل إلا بعد أخذ قرار من المرسل بعلمه بحالة الشيء وقبوله بإجراء عملية النقل، ويجب في هذه الحالة إثبات حالة الشيء وإقرار المرسل بذلك في وثيقة النقل.

فإذا لم يتم الناقل بعملية فحص البضاعة و التحقق من نوعها وطبيعتها وحالتها، و لم يقدم تحفظات بشأنها، فإنه يفترض أن البيانات التي أدلى بها المرسل تعتبر صحيحة، وعلى الناقل إثبات العكس.¹

¹ أنظر أكثر تفصيلا د عبد الفضيل محمد أحمد: مرجع سابق، ص 160. د صفوت ناجي بمنساوي: مرجع سابق، ص 29. راجع د هاني محمد دويدار: مرجع سابق، ص 78. وأنظر كذلك د زهير عباس كريم: مرجع سابق، ص 290.

² أنظر أكثر تفصيلا د عبد الفضيل محمد أحمد: مرجع سابق، ص 160.

ثالثاً: مدى حق الناقل في الأجرة و المصاريف في حالة القوة القاهرة:

لم يضع المشرع الجزائري أحكاماً خاصة لاستحقاق أجرة النقل والمصاريف الخاصة بهذا النقل، واكتفى بالإشارة في نص المادة 40 من القانون التجاري على أنه (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).

كما لم يتضمن أحكام خاصة بشأن استحقاق الناقل للأجرة والمصاريف في حالات القوة القاهرة، على عكس ما تضمنته المادتين 236 و 237 من القانون التجاري المصري والتي تضمنتا الأحكام الآتية:

- في حالة هلاك البضاعة بفعل القوة القاهرة، فإن الناقل لا يستحق أجرة النقل، وأساس ذلك هو أن المرسل هلكت بضاعته فلا يكون ملزماً بدفع أجرة ما هلك بقوة القاهرة (المادة 236 تجاري مصري).

- أما إذا حدثت القوة القاهرة قبل البدء في تنفيذ النقل، فالناقل لا يستحق أية أجرة، حيث لم يبدأ بعد أية إجراء من إجراءات النقل.

- أما إذا حدثت القوة القاهرة، واستحال استمرار عملية النقل حتى مكان الوصول وكانت الأشياء سليمة كما تسلمها الناقل من المرسل، فإن الناقل يستحق الأجرة على المرحلة التي قام فيها بعملية النقل، وهذا الحل منطقي يتماشى ومقتضيات العدالة لأنه لا يمكن إلزام المرسل بدفع أجرة النقل كاملة لعدم إتمام عملية النقل، كما أن هذا الحل يتفق و حقوق الناقل الذي بدأ فعلاً بعملية النقل و لم يتمكن من إتمامه بسبب القوة القاهرة.

¹ د عبد الفضيل محمد أحمد: المرجع السابق، ص 161. المادة 225 من القانون التجاري المصري التي نصت على أنه (للناقل الحق في فحص الأشياء المطلوب نقلها للتحقق من حالتها و من صحة البيانات التي أولى بها المرسل بشأها. - إن اقتضى الفحص فض الأغلفة أو الأوعية و يجب إخطار المرسل لحضور الفحص فإذا لم يحضر في الميعاد المعين لذلك، جاز للناقل إجراء الفحص. - فإذا لم يحضر في الميعاد المعين لذلك، جاز للناقل إجراء الفحص بغير حضوره و للناقل الرجوع على المرسل أو المرسل إليه بمصاريف الفحص. و إذا تبين من الفحص أن حالة الشيء لا تسمح بنقله دون ضرر، جاز للناقل رفض النقل أو تنفيذه بعد أخذ إقرار من المرسل بعلمه بحالة الشيء و رضائه بالنقل، و يجب إثبات حالة الشيء و إقرار المرسل في وثيقة النقل).

رابعاً: حق المرسل في استرداد ما دفع من أجره النقل المتفق عليها:

إذا قام المرسل بدفع الأجرة إلى الناقل، وكان ما دفعه المرسل أكثر من القدر المتفق عليه، يحق لمن دفعه استرداد الزيادة.¹

خامساً: تسلم الناقل للأشياء محل عقد النقل دون تحفظ دليل على سلامة الأشياء وصحة بيانها:

إذا تسلم الناقل البضائع محل النقل ولم يقدم تحفظات كتابة على وثيقة النقل، فهذه تعتبر قرينة على صحة البيانات المسلمة إليه، لكن تبقى هذه القرينة بسيطة يجوز إثبات عكسها، ويقع عليه عبء إثبات هذا.²

الفرع الثالث : الالتزام بتسليم البضاعة إلى الناقل

يلتزم المرسل بتسليم البضاعة في الوقت المحدد للتسليم و في مكان محدد، فإذا لم يحدد زمان التسليم ومكانه، فحسب العرف أو في مكان الشحن³، وبتسليم البضاعة للناقل يبدأ تنفيذ عقد النقل وتنتقل حيازة البضاعة إليه فيكون مسؤولاً عنها .

ويتحدد مدى هذا الالتزام وفقاً للشروط المتفق عليها في العقد أو بمقتضى العادات المحلية عند سكوت العقد. فقد يحدث الاتفاق على أن يكون التسليم في محل المرسل أو في مكاتب أو محطات الناقل أو على أداة النقل ذاتها.⁴

¹ لم يتضمن المشرع الجزائري هذه المسألة، و تعرض لها المشرع المصري في المادة 238 تجاري بقولها " يكون حق المطالبة باسترداد ما دفع أكثر من أجره النقل المتفق عليها أو المقررة في شروط النقل لمن دفع الأجرة".

² المادة 226 تجاري مصري تنص على أنه(تسلم الناقل الأشياء المطلوب نقلها دون تحفظ يفيد أنه تسلمها بحالة جيدة ومطابقة للبيانات المذكورة في وثيقة النقل فإذا ادعى عكس ذلك فعليه الإثبات).

³ وقد نصت المادة 772 من القانون البحري ، ولا يوجد ما يقابلها في القانون التجاري (يجب على الشاحن أو من ينوب عنه أو يقدم البضائع في الأوقات و الأمكنة المحدد بالاتفاقية المبرمة بين الأطراف أو حسب العرف في ميناء التحميل ، وفي حالة عدم تقديم الشاحن البضائع في الأوقات و الأمكنة المحددة يدفع تعويضات للناقل بقدر الخسائر التي لحقت به على ألا تتعدى مبلغ أجره المحولة المتفق عليها). =

راجع Ripert et RobLot ص 497 وفي ذلك يقول ما يلي:

« Il est nécessaire qu'il voit une reconnaissance par le transporteur des objets qui lui sont remis »

⁴ د مصطفى كمال طه : مرجع سابق، ص 360 . راجع د أكثم الخولي: مرجع سابق، ص 298 . أنظر كذلك د فوزي محمد سامي: المرجع السابق، ص 244.

ويلتزم المرسل بتسليم البضاعة المتفق على نقلها إلى الناقل في الموعد والشروط الواردة بالعقد، حتى يتمكن الناقل في البدء في عملية النقل، فمتى تسلم الناقل البضاعة انتقلت الحيازة إليه وأصبح مسؤولاً عنها. ويحدد عقد النقل التفصيلات الخاصة بتسليم البضاعة سواء من حيث زمان التسليم أو مكانه. فقد يتفق الطرفان على وقت محدد للتسليم، كما يمكن أن يتفقان على التزام المرسل بإخطار الناقل مقدماً بموعد تسليم البضاعة، حتى يستعد لتلقي البضاعة إذا كانت ذات طبيعة تستلزم لنقلها تجهيزات خاصة.¹ وهذا الالتزام بالإخطار أساسه أن البضاعة قد تكون كبيرة الحجم أو كثيرة العدد أو تحتاج إلى حفظها في درجات حرارة أو رطوبة أو تبريد معينة لاستمرار صلاحيتها فيكون من اللازم إخطار الناقل بذلك، حتى يكون له الوقت الكافي للاستعداد لعملية النقل.

ويلتزم المرسل بتحميل البضاعة بما يناسب طبيعتها، وهو ما تضمنته المادة 43 من القانون التجاري السالفة الذكر، فالمرسل هو الذي يتحمل مسؤولية تخزين وتلفيف البضاعة وتكاليفه، غير أنه في حالة وجود عيب في التخزين، يلتزم المرسل بتحمل مسؤولية الأضرار الناجمة عنه ما لم يثبت أن الناقل قد تسلم البضاعة وهو عالم بعيب التخزين.²

فقد نصت المادة 44 من القانون التجاري على أنه (يكون المرسل مسؤولاً عن الأضرار الناجمة عن عيوب التخزين، غير أن الناقل يكون مسؤولاً عن الأضرار الناجمة من عيوب التخزين أو انعدامه إذا قبل الشيء وهو عالم بعيوب التخزين أو انعدامه، وإن عيوب التخزين الخاص بالشيء المنقول لا يعفي الناقل من التزاماته المتولدة بموجب عقود نقل أخرى).³

¹ د صفوت ناجي بمنساوي: مرجع سابق، ص 22.

² د سمير جميل حسين الفتلاوي: مرجع سابق، ص 246. راجع د محمود سمير جميل حسين الفتلاوي: المرجع السابق، ص 92. د عبد الحكم فودة : مرجع سابق، ص 161. راجع د علي جمال الدين عوض: مرجع سابق، ص 158.

³ أنظر أكثر تفصيلاً د مصطفى كمال طه: مرجع سابق، ص 361. د حسن المصري: مرجع سابق، ص 286.

ويستطيع الناقل التخلص من هذه المسؤولية إذا نبه المرسل إلى عيب التحزيم، وللناقل أن يتحقق من نوع البضاعة وعددها أو وزنها، مما لذلك من أهمية تحديد أجرة النقل والمسؤولية المترتبة على الناقل. وإذا تسلم الناقل البضاعة دون تحقق أو وفحص ودون إبداء أي تحفظ يفترض قبوله لصحة البيانات المقدمة من المرسل بشأنها ما لم يثبت عدم صحتها.

وعلى الناقل أن يحرس الشيء المنقول خلال فترة النقل، إذا كان المرسل قد طلب خدمات خاصة، لأن الأصل أنه لا يجوز للناقل تحميل البضاعة فوق آلة النقل دون توافر الشروط اللازمة لأمن الرحلة، وعلى الناقل الاتفاق مع المرسل على البضاعة قبل تحميلها فوق سطح واسطة النقل.¹

وقد يحصل الاتفاق على أن يقوم المرسل بإخطار الناقل بالوقت الذي يحصل فيه تسليم البضاعة إذا كانت ظروف النقل تستوجب نقلها فور توفير واسطة النقل أو تستوجب وسيلة نقل خاصة تتناسب وطبيعتها.²

ويوجب المشرع على المرسل أن يعين في تذكرة النقل بوضوح اسم المرسل إليه وعنوانه ومكان تسليم الأشياء ونوعها وعددها ووزنها أو حجمها (المادة 41 من القانون التجاري).³ والهدف من هذه العملية هي إعلام الناقل بالشيء موضوع النقل ليتخذ ما يلزم للمحافظة عليه أثناء الطريق، وبذلك ينفي عنه الأسباب الموجبة لمسؤوليته في حالة هلاك البضاعة أو تلفها.⁴

كما أن للمعلومات التي يقدمها المرسل أثر في تحديد أجرة النقل، لذا يتعين أن تكون صحيحة، وإلا تحمل المرسل مسؤولية عدم صحتها، وهو ما نصت عليه المادة 41 / 2 من القانون التجاري (ويعد المرسل مسؤولاً تجاه الناقل والغير عن الأضرار الناشئة عن إهمال البيانات المذكورة وعدم صحتها أو كفايتها).

¹ مثال ذلك نقل حيوانات يجب على السائق أن يوفر الوقاية مما قد يصيبها من ضرر بسبب أشعة الشمس أو الأمطار أو الثلوج أو غيرها. د سمير حسين جميل الفتلاوي: مرجع سابق، ص 247. د أكرم ياملكي: مرجع سابق، ص 223. راجع د عبد الفضيل محمد أحمد: مرجع سابق، ص 167.

² د سمير حسين جميل الفتلاوي: مرجع سابق، ص 247.

³ أنظر أكثر تفصيلاً د عزيز العكيلي: مرجع سابق، ص 350. أنظر. د مصطفى كمال طه: مرجع سابق، ص 350. د أحمد محمد محرز: مرجع سابق، ص 185.

⁴ G. Ripert - R.Roblot , Traité de Droit Commercial .Tome 2. 17 édition page 712.

وفي حالة مخالفة البيانات المقدمة من المرسل للشيء موضوع النقل، فإنه يكون قد أحل بالتزامه، مما يحق للناقل أن يرفض استلام الشيء ويطلب فسخ العقد والتعويض عما لحق به ضرر من جراء إحلال المرسل بالتزامه.¹ ويحق للناقل التأكد من صحة البيانات المقدمة من المرسل، حتى وإن تطلب منه الأمر فك أغلفة الطرد قبل مستلمها للتحقق من صحة المعلومات، لكن يكون ذلك بقدر من التعاون وحسن النية مع المرسل حتى لا يكون هناك ضررا أو تأخير لعملية النقل.²

أما إذا قبل الناقل البضاعة دون التحقق من صحة البيانات الواردة في تذكرة النقل فإنه يعد قرينة على صحة هاته البيانات، لكنها تبقى قرينة بسيطة يمكن للناقل إثبات عكسها.

وفي حالة مخالفة البيانات المقدمة من المرسل للبضاعة موضوع النقل، فإنه يكون قد أحل بالتزامه، مما يحق للناقل أن يرفض استلام البضاعة ويطلب فسخ العقد والتعويض عما لحق به من ضرر من جراء إحلال المرسل بالتزامه.³

ومن المفروض أن وثيقة النقل لا تسلم للمرسل إلا بعد قيام الناقل بفحص البضاعة موضوع النقل وذلك للتحقيق من مدى مطابقتها مع البيانات الواردة في التذكرة.⁴

إلا أنه من الناحية العلمية فإن تحقق الناقل من صحة المعلومات المقدمة من المرسل ليس بالعمل السهل، لأن الناقل ليس لديه الوقت الكافي للقيام بهذه العملية، إضافة إلى أن هذه العملية تحتاج إلى وسائل وخبرة فنية غير متوافرة لدى الناقل.

¹ راجع د عدلي أمير خالد : مرجع سابق، ص 37. وكذلك د حسن المصري: مرجع سابق، ص 285. د فايز نعيم رضوان: مرجع سابق، ص 272.

² أنظر أكثر تفصيلا د علي البارودي: مرجع سابق، ص 160.

³ عدلي أمير خالد: مرجع سابق ص 43. د حسن المصري: مرجع سابق، ص 387.

⁴ د علي البارودي و محمد فريد العريني : مرجع سابق، ص 186.

كما أن عملية المراقبة والفحص تحتاج إلى وقت طويل، لا يتناسب مع طبيعة المعاملات التجارية التي تتطلب السرعة، ولقد جرى العمل على أنه يمكن للناقل أن يدرج في وثيقة النقل ما يسمى بالتحفظات، وذلك لتفادي توقيعه على وثيقة النقل.¹

الفرع الرابع: الالتزام بدفع أجرة النقل

الالتزام بدفع أجرة النقل هو الالتزام الرئيسي للمرسل المقابل للالتزام الرئيسي للناقل بالنقل²، وبالرجوع إلى القانون التجاري، فإنه لم ينظم كيفية تحديد الأجرة ودفعها إلا بنصوص عمومية فقد نصت المادة 40 من القانون التجاري³ على أنه (على المرسل دفع أجرة النقل والمصاريف المترتبة عن الأشياء المنقولة، وإذا اشترط دفع الأجرة عند وصول الأشياء المنقولة فيكون الناقل والمرسل إليه الذي صدر منه القبول ملزمين بأدائها بالتضامن بينهما).

ولما كانت الأجرة هدف الناقل لأنه لا ينقل شيئاً مجاناً فلا يوجد عقد النقل إلا بوجود الأجرة، وقد تكون الأجرة مستحقة عند الإرسال أو عند الوصول، وليس من شأن تسوية الأجرة أن يتخلى المرسل من التزامه بدفع الأجرة، بل يظل للناقل أن يرجع على المرسل بما لم يشرفه من المرسل إليه.⁴

يتم تحديد الأجرة إما بحسب حجم البضاعة أو وزنها، وقد جرى العرف على تحديد الأجرة حسب الوزن في الطائرة أو الباخرة أو النقل بالسكة الحديدية⁵. وتضاف إلى أجرة النقل المصروفات الإضافية التي أنفقها الناقل كمصروفات الوزن والإيداع والصيانة والرسوم الجمركية وأقساط التأمين.⁶

¹ د حسن المصري : مرجع سابق ، ص 288 . عدلي أمير خالد: المرجع السابق، ص 52.

² د مصطفى كمال طه: مرجع سابق، ص 360 . راجع د أكثم الخولي: مرجع سابق، ص 298.

أنظر Ripert et Roblot ص 492 و 493. أنظر د هاني محمد دويدار: مرجع سابق، ص 150.

³ تقابلها المادة 797 من القانون البحري و لا يوجد ما يقابلها في قانون الطيران المدني.

⁴ د مصطفى كمال طه: المرجع السابق، ص 361.

⁵ هناك بضائع مثل الغاز يحدد سعر نقله حسب المقاس.

⁶ G.Ripert . René roblot. traité de Droit commerciale . Tome 2, 15 édition par Philippe Délébecque et Michel Germain. page 787 .

ويقترن استحقاق الأجرة بالتزام الناقل بإيصال البضاعة إلى المكان المتفق عليه، و في حالة عدم وصولها لا يستحق أجرة النقل.¹ وإذا كان قد سبق للمرسل أن دفع الأجرة مقدما، و لم يتم تنفيذ عقد النقل بسبب تلف البضاعة أو بسبب فقدانها، فيحق له في هذه الحالة استعادتها من الناقل.²

ويمكن للمرسل أو المرسل إليه المطالبة بالتعويض عن فقدان البضاعة ما لم يوجد سبب للإعفاء أو التسامح³، أما إذا تم الوصول على البضاعة المفقودة أو تم إنقاذها فيستحق الناقل الأجرة عن المسافة التي قطعها. وإذا تلفت البضاعة بقوة قاهرة أو لعب خاص بها، إلتزم المرسل بدفع أجرة النقل كاملة، لأن الناقل قام بتنفيذ التزامه بنقل البضاعة فيستحق الأجرة عنها كاملة.

أما إذا توقفت وسيلة النقل أثناء الرحلة بسبب عيب فيها، فعلى الناقل أن ينقل البضاعة بواسطة نقل مناسبة ويكون الناقل في هذه الحالة مسؤولا عن التأخير، ولا يجوز له أن يطلب زيادة في الأجر، لأن القوة القاهرة لم تجعل تنفيذ الالتزام مستحيلا.⁴ أما إذا ترتب على القوة القاهرة استحالة إتمام تنفيذ عقد النقل، جاز للناقل أن يطالب المرسل بدفع أجر جزئي تطبيقا لقاعدة الإثراء بلا سبب.⁵

ويمكن للمرسل أو المرسل إليه المطالبة بالتعويض عن فقدان البضاعة ما لم يكن هناك سبب لإعفاء الناقل من المسؤولية. وإذا أراد المرسل استرداد البضاعة قبل النقل، فعليه أن يعرض الناقل عن كافة المصروفات التي تحملها

¹ المادة 798 من القانون البحري (لا يستحق أي أجرة حمولة عن البضائع المفقودة من جراء الأخطار البحرية إلا إذا فقدت من جراء عيب ذاتي للحزم الفاسد أو من جراء عمل منسوب للشاحن).

² أنظر المادتان 800 - 801 من القانون البحري . وهذا تطبيقا لنص المادة 121 من القانون المدني التي نصت على أنه (في العقود الملزمة للجانبين إذا انقضى الالتزام بسبب استحالة تنفيذه انقضت معه الالتزامات المقابلة له ويفسخ العقد بحكم القانون).

³ المادة 51 من القانون التجاري (... و لا يجوز التمسك بحدود المسؤولية على الوجه المذكور بالفقرة السابقة إذا ثبت بناء على ظروف الواقع . أن النقص الحاصل لم ينشأ عن الأسباب المبررة للتسامح .

وإذا كانت الأشياء المنقولة بموجب تذكرة نقل واحدة موزعة على عدة أجزاء أو طرود فيحسب التسامح بالنسبة لكل جزء أو طرد إذا كان وزنه

⁴ د مصطفى كمال طه: مرجع سابق ، ص 362 .

⁵ ويكون من حق الناقل إنزال البضاعة التي تم شحنها، بعد إعلام الشاحن بذلك ، وبعد المرسل مسئولاً عما تبقى من ثمن الأجرة، إذا قام الناقل ببيع البضاعة و لم يكف ثمنها لسد أجرة النقل، ذلك تطبيقا لنص المادة 796 من القانون البحري .

هذا الأخير.¹ أما إذا بدأت عملية النقل، وأراد المرسل استرداد الأشياء المنقولة وجب على المرسل أن يدفع له أجره النقل عن المسافة المقطوعة إضافة إلى تعويض الناقل عما صادفه وما لحقه من ضرر بسبب استرداد البضاعة.²

أولاً: ضمانات الوفاء بالأجرة:

للناقل ضماناته في الحصول على أجره النقل والمصاريف وغيرها من المبالغ التي تستحق بسبب النقل، ولا صعوبة عندما تكون الأجرة مستحقة الوفاء عند القيام، فهو يتقاضى أجره النقل قبل أن يتولى عملية النقل. فإذا امتنع المرسل عن دفع الأجرة، كان للناقل أن يمتنع عن التنفيذ واستلام البضاعة³، ويمكن للناقل كذلك أن يطلب الفسخ مع التعويض وفقاً للقواعد العامة.

أما إذا كانت الأجرة مستحقة الأداء عند الوصول، فإنه تطبيقاً للقواعد العامة يحق له حبس البضاعة⁴، مستندا في ذلك إلى نص المادة 200 من القانون المدني الجزائري التي تنص على أنه (لكل من التزم بأداء شيء أن يمتنع عن الوفاء به مادام الدائن لم يعرض الوفاء بالتزام ترتب عليه وله علاقة سببية وارتباط بالتزام المدين أو ما دام الدائن لم يقيم بتقديم تأمين كاف للوفاء بالتزامه هذا.

ويكون ذلك بوجه خاص لحائز الشيء أو محزره، إذا هو أنفق عليه مصروفات ضرورية أو نافعة فإن له أن يتمتع عن رد هذا الشيء حتى يستوف ما هو مستحق له، إلا أن يكون الالتزام بالرد ناشأ عن عمل غير مشروع).

¹ أنظر أكثر تفصيلاً د حسين المصري: مرجع سابق، ص 291.

² د عزيز العكيلي: مرجع سابق، ص 314. أنظر أكثر تفصيلاً د عبد الحى حجازي: مرجع سابق، ص 194. د مصطفى كمال طه: مرجع سابق، ص 339 و 340. د علي البارودي: مرجع سابق، ص 164 و 165.

³ أنظر أكثر تفصيلاً د علي البارودي ومحمد فريد العربي: مرجع سابق، ص 186. راجع د عبد الحميد الشواربي: مرجع سابق، ص 292. أنظر عدلي أمير خالد: مرجع سابق، ص 45-46.

⁴ وهو ما نصت عليه المادة 792 من القانون البحري ولا يوجد ما يقابلها في القانون التجاري (يستطيع الناقل رفض تسليم البضائع والعمل على إيداعها لغاية دفع المرسل إليه ما هو مستحق عن نقل هذه البضائع وكذلك عن المساهمة في الخسائر المشتركة وأجرة الإسعاف، أو تقديمه ضماناً لذلك).

وفضلاً عن حق الحبس قرر المشرع للناقل حق امتياز لاستيفاء الأجرة و المصاريف وجميع المبالغ المستحقة له بالأولوية¹، ويحق للناقل أن يستوفي أجرته بالأولوية على سائر الدائنين الآخرين من ثمن البضاعة حتى ولو كانت هناك امتيازات أخرى، إضافة إلى المصاريف الخاصة بإنقاذ البضائع أو المكافأة عن الإسعاف والإنقاذ والمبالغ المستحقة عن المساهمة في الخسائر المشتركة، والتعويضات عن الضرر الذي لحق بالبضاعة.²

ثانياً: أثر هلاك البضاعة بقوة القاهرة على الالتزام بدفع الأجرة:

يلتزم الناقل بإتمام عملية النقل، مقابل التزام المرسل بدفع الأجرة، ولا يستحق الناقل الأجرة إلا بوصول البضاعة في المكان والزمان المتفق عليه، أما إذا هلكت البضاعة المنقولة بفعل قوة القاهرة أصبح في هذه الحالة التزام الناقل مستحيلاً.

أما إذا كان هلاك البضاعة بفعل أو بخطأ المرسل فللناقل أن يطالب بالأجرة كاملة، أما إذا كان الخطأ بفعل الناقل، فالمرسل له الحق في عدم تسليم الأجرة إضافة إلى حقه في المطالبة بالتعويضات.³

وسقوط حق الناقل في الأجرة عند هلاك البضاعة بقوة القاهرة ليس جزاءً، بل هو توزيع عادل لأثار هذه القوة، إذا لا يمكن أن يتحمل المرسل أجرة النقل بعد أن هلكت البضاعة، ولا يتحمل الناقل أي أثر.⁴ أما إذا هلكت البضاعة جزئياً بفعل القوة القاهرة، فإن الناقل يستحق أجرة كاملاً.

¹ المادة 46 من القانون التجاري .

² ليس للناقل في القانون المصري حق امتياز على البضائع المنقولة ضماناً لاستيفاء الأجرة لانتفاء النص الذي يقدر هذا الامتياز و لا امتياز إلا بنص وذلك على خلاف الحال في القانون الفرنسي .

³ د علي البارودي و د محمد فريد العريبي: مرجع سابق، ص 187. راجع د عبد الفضيل محمد أحمد: مرجع سابق، ص 165-166. د حسن المصري: مرجع سابق، ص 290.

⁴ د علي البارودي و د محمد فريد العريبي: المرجع السابق ، ص 188.

يشترط في القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ الذي يترتب فيه استحالة التنفيذ وينقضي به الالتزام عدم إمكانية توقعه واستحالة دفعه، وتقدير ما إذا كانت الواقعة المدعى بها تعتبر قوة القاهرة هو تقدير موضوعي تملكه محكمة الموضوع في حدود سلطتها التقديرية متى أقامت قضاءها على أسباب سائغة (الطعن رقم 2 ن 46ق جلسة 1979/03/19) مذكورة في كتاب د عبد الحميد الشورابي: مرجع سابق، ص 336.

ثالثا: حق المرسل في التصرف في الأشياء المنقولة :

قد يجد المرسل أن من مصلحته بعد بدء عملية النقل أن يغير مكان التسليم أو أن يغير اسم المرسل إليه أو أن يستعيد الشيء إليه مادام لم يتم تسليمه بعد طالما كان المرسل محتفظا بوثيقة النقل هذا ما يطلق عليه بحق التصرف في الشيء.¹

فالناقل يحترف أعمال النقل فلا ضرر عليه من تغير اتجاه الشيء المنقول إلى مكان مرسل إليه آخر، مادام أنه يحصل على أجرة النقل عن المسافة التي يقطعها.

والسؤال الذي يثور بهذا الصدد من يملك حق إصدار الأوامر للناقل بإجراء هذا التغير؟

الثابت في الفقه والقضاء أن الحق في توجيه الشيء أثناء الطريق يكون للمرسل باعتباره الطرف المتعاقد مع الناقل، ومع أن هذا التغير يعد تعديلا في العقد بإرادة أحد الطرفين، وهو مالا يتفق مع القواعد العامة التي تحكم العقود، لأن أي تعديل في العقد يتطلب موافقة طرفي العقد لكن العمل جرى على تقبل هذا التعديل في عقد النقل.²

وحق المرسل في التصرف في البضاعة مرتبط أساسا بجزائه لوثيقة النقل، فإذا انتقل مستند النقل (الوثيقة) إلى المرسل إليه انتقل حق التصرف إلى هذا الأخير، فعلى الناقل أن يطلب من المرسل أن يقيم له سند النقل موقع منه قبل الاستجابة له بتغير توجيه الشيء.³

والحكمة في ارتباط توجيه البضاعة بجزاءة سند النقل، هو أن السند أصبح أداة قانونية لتمثيل الشيء بحيث يمكن التصرف فيه.

¹ د علي البارودي: مرجع سابق، ص 126. د عزيز العكيلي: مرجع سابق، ص 319.

² مذكور في الدكتور علي البارودي: المرجع السابق، ص 127.

³ أنظر أكثر تفصيلا د عزيز العكيلي: مرجع سابق، ص 320.

أما القانون الجزائري فعلى الرغم من عدم تضمن الأخير نصوص صريحة إلا أن حق التصرف في البضاعة فهو مقرر على أساس العرف التجاري و القياس على عقد المقاولة كما أن هذا التصرف مقرر بمقتضى القواعد العامة.

وقد أكدت محكمة الاستئناف (La cour d'appel de Pau) على أن المرسل يكون ملتزماً شخصياً ومباشراً إزاء الناقل بالوفاء بأجرة النقل، وإن كان متفقاً عليه أن يقوم المرسل إليه بأدائها في مكان الوصول. والواقع أن المرسل ليس ضامناً للمرسل إليه فيما يتعلق بالوفاء بالأجرة بل هو ملتزم التزاماً شخصياً بأدائها باعتباره المتعاقد على النقل مع الناقل. وكل ما في الأمر أنه يتم الإتفاق على أن يتقاضى الناقل أجرة من المرسل إليه عند مكان الوصول وصار هذا الأخير ملتزماً بدوره التزاماً شخصياً ومباشراً إزاء الناقل. فإن لم يقم بأداء الأجرة يرجع الناقل على الملتزم الأصلي بأدائها وهو المرسل.¹

¹ مذكور في كتاب الدكتور هاني دويدار: مرجع سابق ، ص 82.

المطلب الثاني: آثار عقد النقل بالنسبة للناقل

إن عقد النقل يبدأ بمجرد ما يأخذ الناقل على عاتقه البضاعة وينتهي بتسليمها، فالالتزامات الناقل تحدد من وقت تسلم البضاعة ولحين تسليمها إلى صاحب الحق فيها، وهو المرسل إليه أو من يمثله¹.

للناقل الدور الرئيسي في عقد النقل، فهو الذي يقوم بالالتزام الجوهرية في نقل البضائع والمحافظة عليها حتى يسلمها للمرسل إليه، لذلك فقد فرض القانون التزامات على الناقل وأقر له ضمانات وألقى عليه مسؤولية، ويعد الناقل مسؤولاً من وقت تسليمه البضائع المراد تسليمها عن ضياعها الكلي أو الجزئي أو التأخر في وصولها.

وإذا وصلت البضاعة إلى مكان الوصول دون أن تسلم إلى المرسل أو المرسل إليه فيمكن إيداعها لدى أحد المخازن على نفقة المرسل². ويرتب عقد نقل البضائع التزامات على عاتق الناقل حيث يلتزم شحن الشيء محل النقل (الفرع الأول) وتنفيذ أوامر وتعليمات المرسل وإتباع الطريق المحدد بعقد النقل (الفرع الثاني)، كما يلتزم الناقل بتسليم الأشياء محل النقل إلى المرسل إليه بالمكان والوقت المتفق عليهما (الفرع الثالث)، وإخطار المرسل في حالة رفض المرسل إليه استلامها أو دفع الأجرة. كما يقوم برص البضاعة و تحميلها (الفرع الرابع)، و نقلها وتسليمها إلى المرسل إليه (الفرع الخامس) و ستتولى شرح كل واحد من هذه الالتزامات.

الفرع الأول: التزام الناقل بشحن الأشياء محل العقد

ويقصد بالشحن العملية المادية المتضمنة وضع البضاعة المطلوب نقلها على أداة النقل التي أعدها الناقل، وتعتبر عملية الشحن مقدمة لازمة لتنفيذ عملية النقل ولذلك فإن الناقل هو الملتزم بها أصلاً. وتختلف طريقة

¹ فقد نصت المادة 739 من القانون البحري على أنه (يبدأ عقد البحري بمجرد ما يأخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه).

² المادة 795 من القانون البحري (إذا لم يسحب البضائع التي وضعت في المستودعات ولم تدفع جميع المبالغ المستحقة للناقل من طرف المرسل إليه عن نقل البضاعة، خلال شهرين ابتداء من وصول السفينة إلى ميناء التفريغ، يجوز للناقل بيع البضاعة بموافقة السلطات القضائية المختصة، إلا إذا قدمت كفالة من صاحب الحق في البضاعة).

الشحن طبقاً لنوع وطبيعة الأشياء المراد نقلها فقد تشحن في طرود أو داخل حاويات، وإذا قام الناقل بعملية الشحن تحمل مخاطرها، بمعنى أن مخاطر عملية الشحن تقع على عاتق الملمزم به.¹

ويجوز أن يتفق عملاً أن يلتزم المرسل بشحن البضاعة، إذ يرى هذا الأخير أن من مصلحته القيام بهذه العملية لأنه أدرى بطبيعة البضاعة وأنه أقدر على شحنها بطريقته على وسيلة النقل المتفق عليها. وفي هذه الحالة لا يكون الناقل مسؤولاً عن عملية الشحن.²

وفي حالة الاتفاق على قيام المرسل بعملية شحن الأشياء، فإن قبول الناقل البدء في عملية تنفيذ النقل يكون قرينة على أن الشحن تم وفق الطريقة الفنية. بمعنى أن الناقل طالما لم يتحفظ على عملية الشحن تقوم قرينة على أنه تم صحيحاً وفقاً لما يتفق و طبيعة البضاعة على أن هذه القرينة يجوز إثبات عكسها. أي يمكن للناقل إثبات أن الضرر الذي أصاب البضاعة أثناء عملية النقل يرجع إلى خطأ في الشحن الذي تم من طرف المرسل.³

وإذا كان على الناقل أن يقدم وسيلة نقل مناسبة للقيام بعملية النقل بحيث يسأل عن أية أضرار تصيب البضاعة نتيجة تقصيره. كما إذا قام بنقل حيوانات حية في عربة مغلقة بدون تهوية مما أدى إلى اختناقها، فإذا كانت وسيلة النقل غير صالحة كإجراء عملية النقل، وقام المرسل بشحن البضاعة عليها، فلا يكون له مطالبة الناقل بتعويض الضرر الذي أصاب البضاعة بسبب سوء حالة وسيلة النقل، متى كان سوء حالتها واضحاً لا يحتاج معرفته إلى دراية فنية خاصة.⁴

¹ لم يرد نص في القانون التجاري يتناول التزام الناقل بالشحن، وتنص على التزام الناقل بالشحن المادة 1/227 من القانون التجاري المصري بقولها " يلتزم الناقل بشحن الشيء في وسيلة النقل ما لم يتفق على غير ذلك. أنظر أكثر تفصيلاً د أكثم الخولي: مرجع سابق، ص 204. د حسن المصري: مرجع سابق، ص 306. د مصطفى كمال طه: مرجع سابق، ص 321. د فايز نعيم رضوان: مرجع سابق، ص 282. د عبد الحكم محمد عثمان: مرجع سابق، ص 113.

² Cass. Com. 17 nov. 1992, Bull. Civ. IV, n 365, p. 259.

³ Cass. Com. 8 juin. 1983, BT 1984.8 ; CA. Aix-en-Provence .13 nov.1986, ,BT 1987.123, note A. Chao.
⁴ أنظر أكثر تفصيلاً د أكثم الخولي: مرجع سابق، ص 276. د فوزي محمد سامي: مرجع سابق، ص 250. د محمود سمير الشرقاوي: مرجع سابق، ص 95. د علي جمال الدين عوض: مرجع سابق، ص 158.

وفي هذه الحالة لا يسأل الناقل عما يصيب البضائع محل النقل من أضرار نتيجة استخدام هذه الوسيلة المحددة بناء على طلب المرسل، أما إذا كان الضرر ناشئاً عن أسباب أخرى كان الناقل مسؤولاً عنه.¹

الفرع الثاني: التزام الناقل بإتباع الطريق المتفق عليه بعقد النقل

يتم الاتفاق عادة على الطريق الذي تسير فيه وسيلة النقل، إذ قد توجد عدة طرق تؤدي إلى وصول البضاعة في مكان التسليم المتفق عليه، وإذا لم يتفق على طريق معين التزم الناقل باختيار أفضل الطرق وفقاً لخبرته في هذا المجال.²

وإذا اشترط المرسل على الناقل إتباع طريق معين، وكانت هناك ضرورة ملحة يمكن للناقل أن يغير هذا الطريق، و ذلك سواء عند بدء تنفيذ عملية النقل أو أثناء مرحلة السير وصولاً إلى المكان المتفق على تسليم الأشياء به، ويحدث هذا الأمر عندما يكون الطريق المتفق عليه مغلقاً لأسباب أمنية أو لإجراء إصلاحات به.³

وإذا نشأ عن تغيير الطريق المتفق عليه تأخير أو ضرر لحق بالبضاعة محل عقد النقل فلا يكون الناقل مسؤولاً عن هذا التأخير أو الضرر ما لم يثبت غشه أو خطئه الجسيم سواء كان هذا الغش أو الخطأ الجسيم صادراً منه أو من تابعيه.

ويقصد بالغش في مجال عقود النقل كل فعل أو امتناع يقع من الناقل أو من تابعيه بقصد إحداث الضرر، فهو تصرف يصدر من الناقل شخصياً أو من تابعيه بنية وقصد إحداث الضرر بالأشياء محل النقل.⁴

¹ والشحن يقتضي عناية خاصة لأنه يتطلب رص البضاعة بشكل معين بحميها من التلف أثناء النقل، وتغطيتها أو وضعها في عربات مقفولة لحمايتها من الأمطار أو أشعة الشمس. أنظر د سميحة القليوبي: مرجع سابق، ص 478.

² راجع د عبد الحكم محمد عثمان: مرجع سابق، ص 114. د سميحة القليوبي: المرجع السابق، ص 478. د عبد الفضيل محمد أحمد: مرجع سابق، ص 170.

³ أنظر د سميحة القليوبي: المرجع السابق، ص 479. د جلال وفاء البدري محمددين: مرجع سابق، ص 313. د أكرم يا ملكي: مرجع سابق، ص 228.

⁴ ويقصد بالغش في مواد النقل كل فعل أو امتناع يقع من الناقل أو من تابعيه بقصد إحداث الضرر ويعتبر الغش والخطأ الجسيم موجبان لمسؤولية الناقل سواء صدر من الناقل بنفسه أو من تابعيه وفي هذه الحالة تستند الدعوى إلى الفعل الضار أي المسؤولية التقصيرية لا المسؤولية العقدية.

ومن الأمثلة على ذلك تعمد الناقل أو أحد تابعيه قطع التيار الكهربائي أثناء السير لتفسد السلع المنقولة والتي تحتاج إلى درجات برودة معينة.

ويقصد بالخطأ الجسيم كل فعل أو امتناع يقع من الناقل أو من أحد تابعيه بدعوة مقرونة بإدراك لما قد ينجم عنها من ضرر¹، ومثال ذلك قيام الناقل بعملية النقل مع علمه أن وسيلة النقل غير صالحة لذلك، الأمر الذي يترتب عليه بالضرورة الإضرار بالبضاعة محل النقل نتيجة انقلابها أو تأخير وصولها.²

الفرع الثالث : تسلم البضاعة

يلتزم الناقل بتسليم البضاعة المراد نقلها، ويقابل هذا الالتزام التزام المرسل بتسليم البضاعة إليه، وللناقل الحق في التحقق من نوعية البضاعة وكميتها وحالتها وسلامة تغليفها.³

ويعرف هذا الالتزام بأنه العمل القانوني الذي يقبل به الناقل نقل البضاعة ويعتبر هذا العمل أول خطوة في تنفيذ عقد النقل فالالتزام الناقل بتسليم البضاعة المراد نقلها يقابله التزام المرسل بتسليم البضاعة إليه.

وإذا تسلم الناقل البضاعة وجب عليه شخصاً أي وضعها في الأماكن المعدة لها بالسيارات أو الشاحنات أو القطارات على اعتبار أن الشحن عملية تابعة لعملية النقل على أن يتم وضع البضاعة بطريقة تقنية التلف أو الهلاك أثناء النقل وهذه العملية يطلق عليها بالرص.

ويثبت تسليم البضاعة بإعطاء إيصال للناقل والتأشير بالتسليم على وثيقة النقل ويكون الناقل مسؤولاً عن الشخص الذي سلم له البضاعة، والذي تحمل وثيقة الشحن اسمه⁴، بحيث لا يمكن للشخص الذي يحمل وثيقة

¹ المادة 216 من القانون التجاري المصري.

² ومن الأمثلة على الامتناع على الفعل تعمد الناقل أو أحد تابعيه نقل الأشياء على وسيلة نقل غير مجهزة بدرجات البرودة المتفق عليها منذ بداية المرحلة تعمداً لفساد هذه الأشياء، أو تعمد عدم إصلاح السيارة وتجهيزها لتحمل مشقة الطريق مع العلم بحالتها أو التسرع في قرار عدم إصلاحها.

³ المادة 43 من قانون الطيران المدني، المقابلة للمادتين (755 و 756 من القانون البحري ولا يوجد ما يقابلها في القانون التجاري .)

⁴ المادة 783 من القانون البحري.

الشحن أو نسخة منها الحصول على البضاعة خارج مكان وصول البضاعة إلا بعد استرجاع جميع النسخ الأخرى لوثيقة الشحن.¹

وبعد تسلم المرسل إليه البضاعة يحصل على وثيقة الشحن من الناقل، وبذلك تنتهي التزامات المرسل لتبدأ التزامات المرسل إليه فيكون له حق التصرف في البضاعة.

وإذا امتنع المرسل إليه عن تسلم البضاعة، يستعيد المرسل حقه في التصرف بالبضاعة، لأن الناقل لا يمكنه إجبار المرسل إليه على تسلمها، لعدم وجود رابطة قانونية بينهما.

وإذا وجد عدة أشخاص يحملون وثائق الشحن، لا يجوز للناقل تسليم البضاعة وعليه إيداعها في مكان أمين على حساب المرسل إليه الحقيقي وعليه الاتصال بالمرسل وحامله وثائق الشحن وإحضارهم بإيداع البضائع، أما إذا سلمها إلى المرسل إليه القانوني تفقد النسخ الأخرى أي قيمة لها، أما إذا سلمها إلى شخص غير المرسل إليه يعد مرتبكا لخطأ جسميا.²

والأصل أن يكون المرسل مسؤولاً عن عيب تحريم البضاعة، إلا أنه يكون على عاتق الناقل التأكد من سلامة التحريم ومدى تناسبه مع طبيعة البضاعة، لذلك نصت المادة 44 من القانون التجاري على أنه (يكون المرسل مسؤولاً عن الأضرار الناجمة عن عيوب التحريم، غير أن الناقل يكون مسؤولاً عن الأضرار الناجمة من عيوب التحريم أو الغرامة إذا قبل الشيء وهو عالم بعيوب التحريم أو انعدامه، وإن عيوب التحريم الخاص بالشيء المنقول لا يعفي الناقل من التزاماته المتولدة بموجب عقود نقل أخرى).³

¹ راجع د عبد الحكيم فودة: مرجع سابق، ص 163. أنظر د فايز نعيم رضوان: مرجع سابق، ص 286.

² المادتان 785 – 786 من القانون البحري ولا يوجد ما يقابلها في القانون التجاري.

³ عقد النقل لا ينقضي ولا ينتهي مسؤولية الناقل إلا بتسليم البضاعة المنقولة كاملة وسليمة إلى المرسل إليه أو نائبه. ولا يغني عن ذلك وصول البضاعة سليمة إلى جهة الوصول أو تسليمها إلى مصلحة الجمارك إذ لا تعتبر مصلحة الجمارك نائبه عن المرسل إليه في استلام البضاعة وإنما تسلمها بناه علي الحق المخول لها بالقانون و ابتغاء تحقيق مصلحة خاصة بما هي وفاء الرسوم المستحقة عليها و من تم فلا ينقضي عقد النقل بهذا التسليم ولا تبرأ به ذمة الناقل قبل المرسل إليه مذكور في كتاب د عبد الحميد الشواربي: مرجع سابق، ص 372

والتسليم له أهمية بالغة، ويتم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه في المكان المتفق عليه بناء على وثيقة الشحن أما إذا لم يوجد في الاتفاق شرط يقضي بإيصال البضاعة إلى مكان معين أو موطن معين، فعلى الناقل إخطار المرسل إليه في الوقت الذي يمكنه تسليم البضاعة. وقد نصت المادة 45 من القانون التجاري على أنه (في حالة نقل شيء غير مشروط تسليمه إلى الموطن. وجب على الناقل إخطار المرسل إليه بالوقت الذي يمكن له فيه تسليمه بمجرد ما يكون في استطاعة الناقل وضعه تحت تصرفه). وبتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو من يحل محله تنتهي التزامات الناقل باعتبار هذا التسليم هو الغاية من التعاقد.

ويتم التسليم إلى المرسل إليه وعلى الناقل التحقق من شخصية المرسل إليه، ولا يسلمه البضاعة إلا بعد التأكد من الوثيقة أو إيصال البضاعة. فإذا كانت تذكرة النقل اسميه وجب التسليم إلى الشخص المذكور اسمه فيها أو الشخص الذي كانت انتقلت إليه الحقوق بمقتضى إجراءات حوالة الحق.

ولا يكون الناقل مسؤولاً عن البضائع الخطرة أو القابلة للاستغلال أو الانفجار إذا كان لا يعلم بها، وفي هذه الحالة له الحق في إنزالها أو إتلافها إذا علم بها.¹

وللناقل الحق في فحص الشيء المطلوب نقله للتحقق من حالته ومدى صحة البيانات التي قدمها المرسل بشأنه. وعندما يقتضي الأمر فض الأغلفة أو فتح الأوعية يجب إخطار المرسل لحضور الفحص في موعد معين، فإذا لم يحضر المرسل يجوز للناقل إجراء الفحص وله الحق في الرجوع على المرسل أو المرسل إليه بمصروفات الفحص.²

ويلاحظ في هذا الصدد أن فحص البضاعة يقتصر على التحقق من مطابقة البضاعة المسلمة البيانات الواردة في تذكرة النقل دون أن يمتد إلى فحص دقيق للتحقق من مطابقة البضاعة لشروط العقد الذي يربط المرسل بالمرسل إليه. إذ لا شأن للناقل لهذا العقد، وإذا رفض الناقل تمكين المرسل إليه من الفحص جاز الحكم بالتعويض

¹ المادة 4 من اتفاقية بروكسل لسنة 1924 المتعلقة بسندات الشحن.

² أنظر أكثر تفصيلاً د أكرم يا ملكي: (دراسة مقارنة) في الأعمال التجارية والتاجر والمتجر والعقود التجارية، القانون التجاري الأردني، 1998 ص 226.

للمرسل إليه كما يجوز لهذا الأخير اللجوء إلى القضاء طالباً تعيين خبير لفحص البضاعة وإثبات حالتها¹. وإذا تبين من الفحص أن حالة الشيء لا تسمح بنقله دون ضرر فللناقل رفض النقل أو تنفيذه بعد أخذ إقرار من المرسل بعلمه بحالة الشيء².

وإذا امتنع الناقل عن تسليم البضاعة، جاز للمرسل أن يطالب بالتنفيذ العيني أو بفسخ العقد مع التعويض، ويلتزم الناقل عادة بشحن البضاعة ورصها في المكان المعد لها في العربة أو القطار السيارة بطريقة تحمي البضاعة من التلف.

ويمكن إثبات تسليم البضاعة عن طريق وثيقة النقل، إذ تتضمن جميع البيانات المسجلة فيها والخاصة بوزن البضاعة وعدد الطرود. يلتزم الناقل باستلام البضاعة من المرسل وعليه أن يتأكد من سلامة أوصافها ونوعها وحجمها ووزنها، والتأكد من طبيعتها وكيفية حزمها ويكون الاستلام في المكان والزمان المتفق عليه، فإذا لم يوجد اتفاق يكون التسليم في مكان الناقل أو مخازنه أو المكان الذي يحدده العرف³. وفي حالة ما إذا لم يرفع الشيء من المكان الموضوع فيه، وجب على الناقل إخطار المرسل بذلك، وفي انتظار صدور تعليمات من طرفه عليه إيداع البضائع في مكان آمن ويحق للناقل كذلك بيع هاته البضائع إذا كان يخشى عليها التلف، لكن لا بد من أمر على ذيل العريضة صادر من رئيس المحكمة المختصة⁴.

¹ راجع د أكنم الخولي : مرجع سابق ، ص 203.

² نصت المادة (778 من القانون البحري) على أنه (إذا لم يجر إعلام الناقل أو من يمثله عن بضائع قابلة للاستغلال أو الانفجار أو بضائع محظورة، والتي ما كان ليقبل بتحميلها عند معرفة نوعها وخاصيتها، فإنه يمكن في كل لحظة وفي أي مكان تزليلها من السفينة أو إتلافها أو جعلها غير ضارة من طرف الناقل دون تعويض، ويعد شاحن هذه البضائع مسؤولاً عن كل ضرر ومصاريف ناجمة أو تنجم مباشرة أو بصفة غير مباشرة عن تحميلها. وإذا كان بعض من هذه البضاعة محملاً على متن السفينة بمعرفة وموافقة الناقل، وأصبح يشكل خطراً على السفينة أو الحمولة ، فإنه يمكن تزليله بنفس الشكل أو إتلافه أو جعله غير ضار من طرف الناقل دون أية مسؤولية على الناقل ما لم تترتب عن ذلك خسائر مشتركة إذا كان لها محل.

³ د أحمد محرز: مرجع سابق ، ص 195. راجع د مصطفى كمال طه : مرجع سابق، ص 341-342. د علي جمال الدين عوض: مرجع سابق ، ص 151. أنظر أكثر تفصيلاً د محمود سمير الشوقاوي: مرجع سابق، ص 94. أنظر Ripert – Roblot وهم يقرران بشأن التسليم:

« c'est L'acte juridique par le quel le voiturier accomplit son obligation principale en remettant an destinataire qui t'accepte la marchandise transportée. »

⁴ المادة 46 من القانون التجاري الجزائري.

بعد وصول البضاعة، يقوم الناقل بإفراغها بكل عناية وتسليمها إلى المرسل إليه في المكان المتفق عليه، والمذكور في وثيقة النقل، وقد يكون هذا المكان هو محل إقامة المرسل إليه، وقد يكون مكان آخر يحدده الطرفان. ويقصد بالتفريغ (Déchargement) إفراغ البضاعة من وسيلة النقل وإنزالها ووضعها على الرصيف، فهو عملية مادية تقابلها عملية الشحن التي تكون أثناء بدء عملية تنفيذ العقد.¹

وفي حالة نقل شيء غير مشروط تسليمه في مكان معين، وجب على الناقل إخطار المرسل إليه بالوقت الذي يمكن له فيه تسليمه بمجرد ما يكون في استطاعة الناقل وضعه تحت تصرفه. (المادة 45 من القانون التجاري).²

ومكان التسليم وزمانه يحددهما عقد النقل، وفي حالة عدم الاتفاق على ذلك، فالأصل أن المرسل إليه ملزم بالحضور إلى محل الناقل (مكان الوصول)، لتسلم الشيء بعد أن يكون الناقل قد أخطره، إذ يلزم المشرع الناقل أن يعلم المرسل إليه بوصول البضاعة (المادة 46 من القانون التجاري).

ويسمى هذا الإخطار بإخطار الوصول في هذه الحالة يلتزم الناقل بعمل الإخطار ويكون مسؤولاً عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير تسليمها بسبب تأخير إخطار الناقل للمرسل إليه.³

وعلى الناقل أن يسلم البضاعة إلى الشخص المعين اسمه في وثيقة النقل إذا كانت الوثيقة اسمية، والتحقق من التظاهرات التي تحملها الوثيقة إذا كانت الوثيقة للأمر، أما إذا كانت الوثيقة لحاملها فيكفي الناقل تسليم البضاعة للشخص الذي يتقدم إليه.⁴

¹ أنظر أكثر تفصيلاً د أكتيم الخولي: مرجع سابق، ص 317 . د علي البارودي و محمد فريد العربي: مرجع سابق، ص 203 .

² عدلي أمير خالد: مرجع سابق، ص 59. د حسن المصري: مرجع سابق، ص 311. د أكتيم الخولي: مرجع سابق، ص 318 وما بعدها.

³ أنظر أكثر تفصيلاً د حسن المصري: المرجع السابق، ص 312 . د أكتيم الخولي، مرجع سابق، ص 319. د إبراهيم سيد أحمد، العقود والشركات التجارية، الطبعة الأولى، 1999، ص 314.

⁴ د عزيز العكيلي: مرجع سابق، ص 326 . د حسن المصري: المرجع السابق، ص 313. د زكي زكي الشعراوي: العقود التجارية في القانون والفقه والقضاء المصري، 1994، ص 88-89.

ويحق المرسل إبدال اسم المرسل إليه أو استرداد الأشياء المنقولة مادامت في حيازة الناقل بشرط أن يدفع أجره النقل عن المسافة المقطوعة وأن يعرض له ما صرفه وما لحق من ضرر، وحسب نص المادة 2/42 من القانون التجاري فإنه لا يجوز للمرسل أن يمارس هذا الحق في الحالات التالية:

- إذا تم تسليم سند النقل على المرسل إليه فينتقل إليه هذا الحق.

- إذا كان المرسل تسلم سند النقل وعجز عن تقديمه.

- إذا طلب المرسل إليه استلام الأشياء بعد وصولها إلى المكان الموجهة إليه.

ومتى اخطر المرسل إليه لاستلام البضاعة، فمن حقه أن يفحصها قبل أن يستلمها للتأكد من مدى مطابقتها للبيانات المذكورة في وثيقة النقل، فقد يتسلم البضاعة دون تحفظ، وقد يستلمها - مع التحفظ - وقد يرفض تسليمها.¹

وعلى الناقل أن يمكن المرسل إليه من فحص البضاعة وإلا تحمل هو مسؤولية عدم تمكينه من ذلك، نظرا لأهمية عملية الاستلام فيما يتعلق بعبء الإثبات في دعوى المسؤولية التي تقام على الناقل لمطالبته بالتعويض عن الهلاك أو التلف الذي لحق بالبضاعة أثناء النقل. وإذا تم التسليم تعين التأشير في مستند النقل بما يفيد تسليم المرسل إليه للبضاعة أو بإعطاء الناقل إيصالا يعترف فيه المرسل إليه باستلام البضاعة.

الفرع الرابع : رص البضاعة وتحميلها

ويقصد برص البضاعة وتحميلها، تحميل وشحن الشيء على واسطة النقل ورصه أي وضعة في المكان المعد والمناسب له فيها تمهيدا لنقله والأصل أن يقوم الناقل بهذه العملية على اعتبار أنها تابعة للعملية الرئيسية والتي هي عملية النقل.²

¹ أنظر أكثر تفصيلا د حسن المصري: مرجع سابق، ص 413 .

² د أكرم يا ملكي: مرجع سابق، ص 228. د هاني محمد دويدار: مرجع سابق، ص 73. د صفوت ناجي بھنساوي: مرجع سابق، ص 36-

37. د محمد حسين إسماعيل: مرجع سابق، ص 301.

وهذا الالتزام ناشئ من العقد، إذ يرتب عليه القانون مسؤولية تعويض الأضرار التي تصيب البضاعة أثناء النقل والناجحة عن سوء الرص أو التحميل.¹

غير أنه يمكن للمرسل، في النقل حسب الطلب أن يشترط القيام بهذه العملية لوحده لما لهذه العملية من أهمية في سلامة وصيانة الشيء أثناء النقل²، وتكون تكاليف الشحن على المرسل كقاعدة عامة ولكن يجوز الاتفاق على خلاف ذلك .

ويكون الناقل مسؤولاً عن كل تأخر في تحميل البضاعة، إذ يجب عليه حملها ورصها وإيصالها في الوقت المتفق عليه. كما يكون مسؤولاً عن كل ما يحدث من أضرار للبضاعة نتيجة الشحن أو الرص.³

أما الشحن فهو وضع البضاعة في مكانها المهيأ لها بالعربات أو القطار الذي سيجري النقل بواسطته، والشحن يقتضي عناية خاصة لأنه يتطلب رص البضاعة بشكل معين يحميها من التلف أثناء النقل.⁴

وقد يتفق المرسل مع الناقل على أن المرسل هو الذي يقوم بشحن بضاعته، وعندئذ يكون هذا الأخير هو المسؤول عما يؤدي إليه عيب الشحن من تلف. أما إذا قبل الناقل تنفيذ النقل دون تحفظ خاص بعملية الشحن التي

قام بها المرسل، فمن المفترض أن الشحن قد تم وفقاً للأصول الصحيحة حتى يقيم الناقل الدليل على عكس ذلك.⁵ والأصل 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 والتلف.⁶

¹ www.juridiconline.com 09/2008

² نصت المادة 773 من القانون البحري ولا يوجد ما يقابلها في القانون التجاري (على أنه يقوم الناقل بالعناية التامة على تحميل البضاعة ورصها وصيانتها ونقلها ودراستها ويخص البضائع بعناية عادية حسب الاتفاق بين الأطراف وحسب أعراف ميناء التحميل).

³ أنظر أكثر تفصيلاً د سمير جميل حسين الفتلاوي : مرجع سابق ص 228-229. د محمود سمير الشرفاوي: مرجع سابق، ص 96-97.

⁴ د علي البارودي و د محمد فريد العريبي: مرجع سابق، ص 201. د أكثم الخولي: مرجع سابق، ص 314.

⁵ راجع د مصطفى كمال طه: مرجع سابق، ص 174. د عبد الحميد الشواربي: مرجع سابق، ص 308-309.

⁶ د أكرم يا ملكي: مرجع سابق، ص 52. د علي حسن يونس: مرجع سابق، ص 184-185.

وهذا الالتزام يقع على الناقل لأنه يدخل في مستلزمات النقل ويكون مسؤولاً عن الهلاك أو التلف الذي يقع على الشيء أثناء تنفيذهما ومع ذلك يجوز الاتفاق على أن يقوم المرسل بعملية الشحن بنفسه أو بواسطة مستخدميه، وفي هذه الحالة يعفى الناقل من الهلاك أو التلف أما الرص فهو عملية فنية تتم تحت إشراف الناقل فالاتفاق على قيام المرسل بها لا يحول دون مسؤولية الناقل عن ضياع البضاعة أو هلاكها.¹

وغالبا ما يتم تحديد كيفية شحن البضاعة ورصها عن طريق شروط تدرج في عقد النقل، كأن يتم الاتفاق على شحن البضاعة ورصها في وسائل نقل من نوع خاص أو وجوب تغطيتها حتى لا تتعرض لأشعة الشمس فإذا تعرضت البضاعة للتلف وأخذ بهذه الشروط تحمل مسؤولية ذلك.²

الفرع الخامس : نقل البضاعة وسلامتها (المحافظة على الشيء)

و تفريغها و تسليمها إلى المرسل إليه³

تعرض في هذا الفرع إلى إلتزام الناقل بنقل البضاعة (أولاً)، و المحافظة عليها (ثانياً) و تفريغها و تسليمها إلى المرسل إليه (ثالثاً).

أولاً: نقل البضاعة فعلاً:

الالتزام بنقل البضاعة يعد الالتزام الرئيسي الذي يقع على عاتق الناقل، وهو يعتبر الهدف الأساسي من عقد النقل ووفقاً للمادة 36 من القانون التجاري هو نقل الشيء إلى المكان المتفق عليه ولا تعدو الالتزامات الأخرى أن تكون لازمة أو مكملة لتنفيذ هذا الالتزام.

¹ د سمير جميل حسين الفتلاوي: المرجع السابق، ص 224 - 228.

² راجع د حسن المصري: مرجع سابق، ص 307. د علي البارودي: مرجع سابق ص 176. ود مصطفى كمال طه: مرجع سابق، ص 341.

³ تنص المادة 775 من القانون البحري ولا يوجد لها مقابل في القانون التجاري (يجب أن تنقل البضائع في مدة مناسبة بالطريق المبلغ أو المتفق عليه في حالة عدم تحديده فهدا للطريق العادي . ولا يعد مخالفة لعقد النقل البحري أي للطريق لإنقاذ الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك ، ولا يعد الناقل مسؤولاً عن أية خسارة أو ضرر ينجم عن ذلك) .

ومن أجل تنفيذ هذا الالتزام فإنه يجب على الناقل إعداد وسيلة النقل تكون صالحة لأداء هاته العملية مناسبة لطبيعة الشيء المنقول وحالة الطريق.¹

ويجب على الناقل أن يبدأ عملية النقل في الميعاد المتفق عليه وقد يتفق طرفا العقد الناقل والمرسل على وصول البضاعة إلى المكان المقصود في ميعاد معين. وحينئذ لا يلتزم الناقل بأن يبدأ النقل في ميعاد معين وإنما يلزم بوصول البضاعة في المدة المحددة في العقد ويكون مسؤولاً في حالة التأخر.²

أما فيما يتعلق بالطريق الذي يسلكه الناقل، فهو ملزم بإتباع أقصر الطريق المتفق عليه وإذا لم يكن هناك اتفاق ووجب عليه إتباع أقصر الطرق، فإذا خالف الناقل ذلك، وأتبع طريقاً آخر دون أي سبب كان مسؤولاً عن الضرر الذي لحق المرسل.

وإذا اضطر الناقل إلى تغيير مسلك الطريق لوجود قوة القاهرة ففي هاته الحالة لا يكون مسؤولاً عن التأخير بل ويستحق أجره إضافية.³

ثانياً: المحافظة على الشيء وسلامته:

يلتزم الناقل أثناء عملية النقل بالحفاظ على البضاعة وصيانتها، من أجل إيصالها إلى المكان المتفق عليه سالمة، لذلك عليه العناية بها مند تسليمها لحين تسليمها، أي طيلة المدة التي يستغرقها لتنفيذ عقد النقل.⁴

وإذا اقتضت المحافظة على البضاعة أثناء الطريق إعادة الحزم أو إصلاح الأغلفة أو زيادتها ووجب على الناقل القيام بها وأداء ما تستلزمه من مصاريف، ويمكن له الرجوع على المرسل بما أنفقه.⁵

¹ أنظر أكثر تفصيلاً د أحمد محرز: مرجع سابق، ص 196. د علي حسن يونس: مرجع سابق، ص 180-181.

² د علي البارودي: مرجع سابق، ص 138. د محمود سمير الشرفاوي: مرجع سابق، ص 96.

³ د علي البارودي: المرجع السابق، ص 138. أنظر د أكثم الخولي: مرجع سابق، ص 316.

⁴ أي ما يعرف بعناية الرجل العادي، وهذا المعيار في يد القاضي يطبقه مسترشداً بالعرف والإتقان، وهو معيار مرن.

⁵ قضت محكمة النقض المصرية بأن: إن عقد النقل يلقي على عاتق الناقل التزاماً بضمان وصول الأشياء المراد نقلها سليمة إلى المرسل إليه. وهذا الالتزام هو التزام بتحقيق غاية فإذا تلفت هذه الأشياء أو هلكت فإنه يكفي أن يثبت المرسل إليه أن ذلك ما حدث أثناء تنفيذ عقد النقل ويعتبر هذا منه إثباتاً لعدم قيام الناقل بالتزامه فتقدم مسؤولية الناقل عن هذا الضرر بغير حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانبه ولا تدفع هذه المسؤولية إلا إذا أثبت هو أن التلف أو الهلاك نشأ عن عيب في ذات الأشياء المنقولة أو سبب قوة القاهرة أو خطأ من مرسلها. مذكور في كتاب د علي البارودي: ص 136.

والتزام الناقل بالمحافظة على البضاعة وصيانتها محدد بالوقت الذي تكون فيه البضاعة تحت سيطرته ، لذا

يجب التحقق من أن الضرر أو التلف قد حدث أثناء عملية النقل.¹

ثالثا : تفريغ البضاعة:

ويقصد بتفريغ البضاعة إخراج الشيء من وسيلة النقل من أجل تسليمها إلى المرسل إليه²، أي بعد

وصول البضاعة يقوم الناقل بإخراجها من العربات أو السيارات تمهيدا لتسليمها للمرسل إليه. وهذه

العملية تعتبر تابعة لعملية النقل، فيكون الناقل مسؤولا عنها ويحمل مصاريف التفريغ ما لم يوجد اتفاق

مخالف لذلك.³

أ- رفض الناقل تسليم البضاعة إلى المرسل إليه: هناك حالات يجوز فيها للناقل الامتناع عن تسليم البضاعة

للمرسل إليه⁴، ومن ذلك حالة الاتفاق على أن دفع أجرة النقل يكون عند الوصول، فلم يوفي بها المرسل إليه، إذ

يكون من حق الناقل رفض تسليم البضاعة تطبيقا للقواعد العامة التي تقرر للناقل الدفع بعدم التنفيذ أو استعمال

حق الحبس حتى يقتضي الأجرة.⁵

¹ هو ما أكدته محكمة النقض المصرية في حكمها الصادر في 22 مارس 1956 م إذ قضت أنه (لا وجه لمساءلة مصلحة سكك حديد الحكومة المصرية عن فقد بعض مناع تولت نقله إلا أن يقوم الدليل المفزع على أن الفقد حصل أثناء عملية النقل). مذكور في كتاب د علي البارودي: مرجع سابق، ص 137.

² Barthélémy Mercadal . Droit des transports terrestres et aériens. page 105.

أنظر د مصطفى كمال طه: مرجع سابق، ص 341-342. أنظر د علي جمال الدين عوض: مرجع سابق، ص 94. د علي يونس: مرجع سابق، ص 211 و 212.

³ تعد عملية التفريغ عملية مادية تقابلها عملية الشحن، وتسليم البضاعة يعد عملية قانونية ذات أهمية كبرى فيها تنتهي التزامات الناقل وتنتهي مسؤوليته عن البضاعة المنقولة.

⁴ قضت محكمة النقض المصرية في هذا الشأن على أنه (استعمال الناقل حقه في حبس الأشياء المنقولة أو بعضها استثناء لأجرة النقل المستحقة له، لا يعفيه من واجب المحافظة عليها في فترة احتباسها بل عليه أن يبدل في حفظها و صيانتها من العناية ما يبذله الشخص المعتاد ويكون مسؤولا عن هلاكها و تلفها ما لم يثبت أن ذلك يرجع لسبب أجنبي لا يد له فيه و هو ما تقتضي به المادتان 2/247 و 1103 من القانون المدني الطعن رقم 203 سنة 32/15/1966 ص 17 ص 1926. مذكور في كتاب عبد الفتاح مراد: مرجع سابق، ص 43.

⁵ راجع د حسن المصري: مرجع سابق، ص 315. عدلي أمير خالد: مرجع سابق، ص 61. د أحمد محمد محرز: مرجع سابق، ص 197. راجع د علي يونس: مرجع سابق، ص 214. د أكثم الخولي: مرجع سابق، ص 324. د عزيز العكيلى: مرجع سابق، ص 325-327.

ب- هل يجب على الناقل تحصيل ثمن البضاعة؟

هل يجوز للناقل الامتناع عن تسليم البضاعة للمرسل إليه إذا لم يكن قد وفي ثمنها المرسل؟

إن تحصيل ثمن البضاعة من المرسل إليه لحساب المرسل لا يدخل في نطاق عقد النقل لذا لا يتحمل الناقل هذا الالتزام إلا إذا قبله صراحة، وغالبا ما يكون ذلك مقابل أجره إضافية لا علاقة لها بأجرة النقل.¹

ج- امتناع المرسل إليه عن تسليم البضاعة من الناقل:

قد لا يكون المرسل إليه متواجدا في مكان الوصول، أو لم يحضر على الرغم من إخطاره من طرف الناقل، وقد يمتنع المرسل إليه من تسليم البضاعة لأسباب كثيرة، فقد يكون منها تلف البضاعة أو عدم مطابقتها للبيانات المذكورة في مستند النقل أو تأخر وصولها، أو أن المرسل إليه لم يحضر لاستلامها على الرغم بإخطاره من قبل الناقل فما هو مصير البضاعة؟

المادة 46 من القانون التجاري تعرضت لهاته المسألة، حيث وجب على الناقل أن يحظر المرسل بذلك وأن يطلب منه التعليمات بهذا الشأن، فقد قرر المشرع أن هذا الإجراء من شأنه أن يحل مشكلة الناقل بقيام المرسل بدفع أجره النقل لتخلص البضاعة المرسل إليه أو يطلب المرسل من الناقل بتسليم البضاعة لشخص آخر غير المرسل إليه أو بإيداعها في مكان أمين. فإذا تأخر المرسل في إبلاغ الناقل تعليماته في الوقت المناسب جاز للناقل وقفا للمادة 2/46 من القانون التجاري الجزائري أن يطلب قاضي الأمور المستعجلة استصدار أمر ببيع البضاعة إذا كانت الأشياء التي يخشى عليها التلف.²

وإذا اقتضت المحافظة أثناء الطريق إعادة الحزم أو إصلاح الأغلفة أو زيادتها أو تخفيضها أو غير ذلك من التدابير الضرورية، وجب على الناقل القيام بها و أداء كل ما يستلزم من مصاريف، على أنه يحق له الرجوع بها على المرسل أو المرسل إليه ما لم يكن ذلك راجع إلى خطئه.

¹ د حسن المصري: مرجع سابق، ص 315. د علي يونس: المرجع السابق، ص 186.

² د عزيز العكيلي: مرجع سابق، ص 328.

ويقتضي التزام الناقل بالمحافظة على البضاعة، أن يعمل على الحد من الخسائر التي يمكن أن تلحق بها كأن يضع عليها قماش سميك لوقايتها من الحرارة، ويكون من حقه في مقابل ذلك أن يرجع ويطلب المرسل أو المرسل إليه بما يتكلفه في سبيل ذلك، إذا كانت المصروفات التي أنفقها تخرج عن تكاليف النقل العادية.¹

ويلتزم الناقل بأعمال العناية العادية للمحافظة على سلامة البضاعة، وليس أعمال العناية الاستثنائية التي تقتضيها سلامة البضاعة. ويقصد بالعناية الاستثنائية تلك التي تخرج عن نطاق النشاط المعتاد للناقل، و لو كانت تعتبر بالنسبة للمحافظة على البضاعة عملاً طبيعياً معتاداً². ويرى الفقه³ بأن التزام الناقل بالمحافظة على البضاعة هو التزام ببذل عناية معينة هي العناية التي تعتبر جزءاً من عملية النقل ولا تخرج عن دائرة النشاط المهني للناقل.⁴

ولكن حسب رأينا، فإننا نعتقد أن التزام الناقل بالمحافظة على البضاعة أثناء الطريق هو التزام بتحقيق نتيجة محددة، هي وصول البضاعة سالمة إلى المكان المتفق عليه. فالعناية المطلوبة من الناقل هي ضمان الإبقاء على البضاعة سليمة دون أن يصيبها التلف أو يلحقها الهلاك، فإذا أصابها تلف أو هلكت انعقدت مسؤوليته، ما لم يثبت السبب الأجنبي.

فما دام الناقل قد قبل البضاعة المطلوب نقلها وهو يعلم بطبيعتها، فلا يستطيع أن يتخلص من التزامه بالمحافظة عليها أثناء الطريق، بدعوى أن هذه المحافظة تتطلب أن يبذل من جانبه من العناية ما يخرج عن النشاط المهني المعتاد للناقل.

ويتطلب تسليم البضاعة للمرسل إليه يقظة وحرص من جانب الناقل لأنها عملية قانونية حيث يلتزم بتسليم البضاعة لمن له الحق في استلامها، ويتطلب هذا الأمر من الناقل التحقق من شخصية المرسل إليه ومطابقة البيانات المدونة في وثيقة النقل أو إيصال النقل مع البيانات التي يقدمها المرسل إليه عند استلام البضاعة، ويجب على الناقل

¹ راجع د علي يونس: مرجع سابق، ص 180. د فايز نعيم رضوان: مرجع سابق، ص 285.

² د حمد الله محمد حمد الله: مرجع سابق، ص 28.

³ من بينهم Escara و كذلك إلياس ناصف.

⁴ د صفوت ناجي بھنساوي: مرجع سابق، ص 39.

ألا يسلم الأشياء لمن يحمل النسخة الثانية من وثيقة النقل أو إيصال النقل، بل عليه أن يتبع التصرفات التي كانت وثيقة النقل محلا لها أثناء نقل البضاعة.

وهنا تظهر أهمية شكل وثيقة النقل أو إيصال النقل فإذا كانت لحاملها فيجب على الناقل تسليم البضاعة لمن يحمل هذه الوثيقة، أما إذا كانت اسمية أو للأمر فيجب على الناقل أن يتبع سلسلة التظهيرات على وثيقة النقل حتى يصل إلى التظهير الأخير الذي انتقلت بمقتضاه وثيقة النقل إلى المرسل إليه الذي يتقدم للناقل لاستلام الأشياء. وإذا لم يحضر المرسل إليه لاستلام البضاعة في الميعاد الذي حدده الناقل في إحضاره، فعلى الناقل أن يقوم بوضع الأشياء محل النقل في مكان يتناسب مع طبيعة الأشياء وما ينفقه من مصروفات في سبيل التخزين يتحملها المرسل إليه.¹

د - حق المرسل إليه في فحص الأشياء قبل استلامها:

إذا كان المرسل إليه شخصا غير المرسل، فإنه وفقا للقواعد العامة لا تكون له حقوق بمقتضى عقد النقل ولا يلزم بالالتزامات الناشئة عنه إلا إذا قبلها صراحة أو ضمنا ونص القانون التجاري على هذه الأحكام بالمادة 39 من القانون التجاري . حيث نصت المادة 39 منه على أنه: " إذا كان المرسل إليه غير المرسل نفسه، فلا يترتب على المرسل إليه الالتزامات المتولدة من عقد النقل ما لم يصدر منه قبول صريح أو ضمني للناقل". ويعتبر من قبيل القبول الضمني من قبل المرسل إليه أن يتحمل الالتزامات الناشئة عن عقد النقل كالتزامه بدفع أجرة النقل أو مصاريفه أو أية مبالغ أخرى تستحق للناقل بمناسبة تنفيذ عقد النقل، قبوله تسلم الأشياء من الناقل أو المطالبة بتسليمه إياها أو بإصدار تعليماته إلى الناقل بخصوص البضائع محل النقل.

ومن حق المرسل إليه أن يفحص البضاعة التي يضعها الناقل تحت تصرفه قبل القيام باستلامها، وحق المرسل إليه هذا يقتصر على التحقق من مطابقة البضاعة المسلمة للبيانات الوارد ذكرها في وثيقة النقل أو إيصال النقل.

¹ أنظر أكثر تفصيلا د أحمد محمد محرز: مرجع سابق، ص197. د عبد الحكم محمد عثمان: مرجع سابق، ص 116-117.

فلا يصح أن يمتد الفحص إلى التحقق من مطابقة البضاعة لشروط العقد بين المرسل والمرسل إليها إذ لا شأن للناقل ولا لعملية التسليم بهذا العقد.¹

وللمرسل إليه الذي يفحص البضاعة أن يتسلمها دون تحفظ بشأن حالتها، ويتسلمها بتحفظ أو يرخص استلامها. وعلى كل حال فإنه من حق الناقل عند تسليم البضاعة أن يطالب المرسل إليه بتسليمه تذكرة النقل مؤشرا عليها بالاستلام بواسطة هذا الأخير.

ويثبت التسليم بالتأشير بحدوثه على وثيقة النقل المرافقة للأشياء أو بمجرد أن يقوم المرسل إليه بتسليم النسخة الأخرى من وثيقة النقل أو إيصال النقل للناقل فيعتبر قرينة على حدوث التسليم.

هـ- امتناع الناقل عن تسليم الأشياء:

يلتزم الناقل بتسليم الأشياء المنقولة للمرسل إليه لينهي بذلك تنفيذ التزاماته التي يرتبها عقد النقل في ذمته، ولكن هناك من الظروف ما تجعل الناقل يمتنع عن تسليم الأشياء المنقولة للمرسل إليه في الحالات الآتية:

- إذا لم يقم المرسل إليه بدفع أجره النقل والمصروفات الواجبة الأداء في مكان الوصول ففي هذه الحالة يحق للناقل طبقا للقواعد العامة أن يجبس الشيء، وتبعاً لذلك يلتزم بالمحافظة عليه، وقد سبق أن رأينا أن حق الناقل في حبس البضاعة هي من بين الضمانات التي وفرتها القواعد العامة لاستفاء أجره النقل، ويلتزم الناقل بالمحافظة على البضائع طوال مدة ممارسته لحقه في الحبس فيكون مسؤولاً عما يصيبها من تلف أو هلاك.²

- إذا كان هناك اتفاق بين المرسل والناقل يقضي بأن هذا الأخير يقبض الثمن من المرسل إليه نيابة عن المرسل، وهو ما يعرف بإرسال الشيء محمول الثمن، أي يتفق على ألا يسلم الناقل الشيء للمرسل إليه إلا إذا أدى ثمنه، فإذا لم يقم المرسل إليه بأداء الثمن، كان من حق الناقل أن يجبس الشيء بصفته وكيلاً عن المرسل.

¹ راجع دأكم الخولي: مرجع سابق، ص 283. د علي يونس: مرجع سابق، ص 188.

² ويكون الناقل مسؤولاً إذا قام بتسليم الأشياء المنقولة للمرسل إليه قبل قبض الثمن.

- إذا تم الحجز على الشيء تحت يد الناقل بطريق حجز ما للمدين لدى الغير، سواء أكان دائني المرسل أو دائني المرسل إليه، ففي هذه الحالة يمتنع عن تسليم البضاعة (المحجوز عليها) إلى المرسل أو المرسل إليه حتى تفصل المحكمة في النزاع حول صحة الحجز.¹

المطلب الثالث: آثار عقد النقل بالنسبة للمرسل إليه

المرسل إليه طرفاً أجنبي عن عقد النقل، على اعتبار أن هذا العقد يبرم بين المرسل والناقل، وتطبيقاً للقواعد العامة في نسبية آثار العقد كان من المفروض ألا يرتب هذا العقد آثار بالنسبة للمرسل إليه. ومع ذلك فإن عقد النقل يولد حقوقاً والتزامات على عاتقه في مواجهة الناقل.² والمرسل إليه لا يكتسب حقوق ولا يتحمل أية التزامات ناتجة عن عقد النقل إلا إذا قبل بها صراحة أو ضمناً.

يقصد بالمرسل إليه الشخص الذي يلتزم الناقل بتسليم البضاعة إليه في مكان الوصول والمرسل إليه إما يكون هو نفسه المرسل (أو الشاحن)، وإما يكون شخصاً آخر مستقلاً عن المرسل وهو الغالب.

فقد يكون مرسل البضاعة هو المرسل إليه، وبالتالي لا تنثور أدنى صعوبة بالنسبة لتحديد مركزه القانوني، إذ يعتبر في هذه الحالة طرفاً في العقد مع الناقل، وينطبق نفس الحال إذا كان المرسل إليه ممثلاً عن المرسل.

وتثور الصعوبة إذا كان المرسل إليه شخصاً آخر غير المرسل أو نائبه، فرغم أن المرسل إليه لم يتعاقد مع الناقل، إلا أن الرأي مستقر فقهاً وقضاءً على أن له حقاً شخصياً قبل الناقل يستطيع بمقتضاه أن يطالب الناقل باستلام البضاعة وفق الشروط المدونة في التذكرة فإذا هلكت البضاعة أو تلفت أو تأخر وصولها فله الرجوع على الناقل مطالباً بالتعويض عما أصابه من ضرر.

وهذه الدعوى هي دعوة شخصية مباشرة تقررت لصالح المرسل إليه شخصياً، وليست دعوى غير مباشرة يقتصر فيها المرسل إليه على مباشرة حقوق المرسل. وهو بالمقابل يلتزم بدفع أجرة النقل إن كانت مستحقة الأداء

¹ أنظر أكثر تفصيلاً د سميحة القليوبي: مرجع سابق، ص 487. د فوزي محمد سامي: مرجع سابق، ص 253.

و كذلك د زهير عباس كريم: مرجع سابق، ص 300-301.

² المادة 784 من القانون البحري، لا يوجد ما يقابلها في القانون التجاري.

في مكان الوصول، كما يلتزم المرسل إليه برد ما دفعه الناقل من مصاريف ورسوم التي يتكبدها الناقل في سبيل حفظ البضاعة و صيانتها.¹

وهناك نصوص قانونية تفترض قيام علاقة قانونية مباشرة بين الناقل والمرسل إليه منها المادة 45 من القانون التجاري السابقة الذكر (الفرع الأول). وهذه العلاقة بين المرسل والمرسل إليه والناقل هي علاقة مباشرة، فلا يمكن القول بأن المرسل إليه في رجوعه على الناقل إنما يستعمل حقوق المرسل. فالمرسل إليه في مطالبته للناقل إنما يصدر عن نفسه، فلا يشترط في هذه المطالبة أن يكون دائئاً للمرسل أو أن تتوفر الشروط الأخرى التي تفرضها المادة 189 من القانون المدني لاستعمال حقوق المدين (الفرع الثاني).

وهذه العلاقة المباشرة تستند إلى عقد النقل المبرم بين المرسل والناقل وحدها بما فيه من شروط و بنود، وهي تضاف إلى العلاقة الأصلية الناشئة بين طرفي العقد، مما أدى إلى نشوء حقوق و التزامات على عاتق المرسل إليه، فكان الاستثناء على قاعدة نسبية آثار العقد واضح لا يحتاج إلى تبين (الفرع الثالث).

الفرع الأول: العلاقة المباشرة بين الناقل و المرسل إليه²

بعد حيازة المرسل إليه لمستند النقل، فإنه يصح له مطالبة الناقل بتسليم البضاعة إليه وله أيضا مباشرة دعوى المسؤولية في حالة تلف أو تأخر وصول البضاعة. ويلتزم المرسل إليه بدفع أجرة النقل للناقل عند وصول البضاعة، وفي حالة امتناعه فإنه يحق لهذا الأخير أن يطالب بها أمام القضاء وله مقابل ذلك حبس البضاعة في مواجهته.³

¹ وقد قضت محكمة النقض المصرية بأنه "لما كان الثابت فقهاً و قضاءً أن المرسل إليه وإن كان ليس طرفاً في عقد النقل الذي انعقد بين المرسل و الناقل، إلا أنه يكسب حقوقاً ويتحمل التزامات من هذا العقد ومن بين تلك الحقوق الرجوع على الناقل بالتعويض في أحوال الهلاك والتلف والتأخير والمرسل إليه إذ يرفع على الناقل دعوى المسؤولية في هذه الأحوال إنما يستعمل حقاً مباشراً وقد أقر المشرع له بهذا الحق في المادة 94 من القانون التجاري، ومن ثم فلا جدوى في البحث عن الأساس القانوني لهذا الحق". مذكور في كتاب د عبد الفتاح مراد: مرجع سابق، ص 367.

² www.sites-fr.com 07/2008

³ نصت المادة 784 من القانون البحري لا مقابل لها في القانون التجاري على أنه (يعين الشخص الذي ترسل البضائع إليه في النقل البحري للبضائع بموجب وثيقة شحن كما يلي:

أ - عندما تكون وثيقة الشحن اسميه: اسم الشخص في وثيقة الشحن.

فالمرسل إليه يكون عادة مشتري البضاعة من المرسل، أي يكون دائئا للمرسل بتسليم البضاعة، وهي بدوره يكون المرسل دائئا للناقل بالتسليم، ومن ثم يكون من حق المرسل إليه استعمال حق مدينة المرسل في مطالبة الناقل بتسليم البضاعة بطريق الدعوى الغير مباشرة تطبيقا للمادة 189 من القانون المدني.¹ لكن هذه العلاقة بين المرسل إليه والناقل علاقة مباشرة، فلا يمكن القول بأن المرسل إليه، ففي رجوعه على الناقل إنما يستعمل حقوق المرسل، فالمرسل إليه في مطالبته للناقل إنما يصدر عن نفسه، فلا يشترط أن يكون دائئا للمرسل.

وإذا تم تعيين المرسل إليه، يمكن معرفته وبالتالي مطالبته بالتزاماته، والأصل أن المرسل إليه لا يتحمل أية مسؤولية، إلا إذا صدر منه قبول إلى الناقل، فيعد طرفا في عقد النقل سواء كان قبوله صريحا أو ضمنيا كما سبق ذكره. فقد نصت المادة 39 من القانون التجاري على أنه (إذا كان المرسل إليه غير المرسل نفسه فلا تترتب على المرسل إليه الالتزامات من عقد النقل ما لم يصدر منه قبول صريح أو ضمني للناقل).²

فحق تسلم البضاعة من طرف المرسل إليه هو حقا قانونيا، نتيجة للعقد المبرم بين الناقل مع المرسل وتبعا للعرف السائد الذي يقضي بنسبية سريان العقد على طرفي التعاقد. وعدم موافقة الناقل على تسليم البضاعة للمرسل إليه، يستطيع هذا الأخير إقامة الدعوى المباشرة ضده.³

وهذه العلاقة المباشرة تستند إلى عقد النقل المبرم بين المرسل والناقل وكداهما، وهي تضاف إلى العلاقة

الأصلية الناشئة بين طرفي العقد.¹

ب - عندما تكون وثيقة الشحن الأمر: الشخص الذي تكون الوثيقة لأمره، وفي حالة تحويل الوثيقة آخر مظهر له.

ج - عندما تكون وثيقة الشحن لحاملها: الشخص الذي يقدم الوثيقة عند الوصول.

¹ المادة 189 من القانون المدني (لكل دائن و لم يجل أجل دينه أي يستعمل باسم مدنية جميع حقوق هذا المدني، إلا ما كان منها خاصا بشخص أو غير قابل للحجز ولا يكون استعمال الدائن لحقوق مدنية مقبولا إلا إذا ثبت أن المدين امسك عن استعمال هذه الحقوق، وأن هذا الإمساك من شأنه أن سبب عسره، أو أن يزيد فيه.

ولا يجب على الدائن أي يكلف مدنيه بمطالبة حقه غير أنه لا بد أن يدخله في الخصام.)

² ويعتبر القبول صريحا إذا صرح بالقبول عن طريق القول أو الكتابة أو الهاتف ويعد ضمنيا إذا تسلم البضاعة أو طالب بها أو طالب بفحصها قبل إنزالها من واسطة النقل أو عدم الرد بالرفض على مطالبة الناقل بالأجرة.

³ هذا الحق ينشئ حق مقابل حصول الناقل على الأجرة (المادة 40 من القانون التجاري).

الفرع الثاني: الأساس القانوني لهذه العلاقة المباشرة

- النظريات المختلفة -

لقد اختلفت الآراء في البحث عن أساس القانوني لتبرير العلاقة الموجودة بين المرسل إليه و الناقل، و لتبرير الاستثناء من قاعدة نسبية آثار العقد فظهرت عدة آراء فقهية.

1- ذهب البعض إلى أن الأساس القانوني لهذا الاستثناء إنما يتمثل في فكرة الاشتراط لمصلحة الغير، على أساس اعتبار المرسل متعاقدًا لمصلحة المرسل إليه في عقد النقل. وعلى ذلك يكتسب المرسل إليه حقًا مباشرًا على غرار المستفيد في الاشتراط لمصلحة الغير، إذ يعتبر المرسل إليه مستفيدًا، بقبوله صراحة الاستفادة من عقد النقل.²

فالمرسل عندما يتعاقد مع الناقل فإنه يتعاقد لمصلحة المرسل إليه، فينشأ لهذا الأخير بمجرد قبوله حق مباشرًا، فيكون له حق رفع دعوى مباشرة على الناقل باسمه ولمصلحته بينما يكون للناقل التمسك في مواجهة المرسل إليه بالدفع الناشئة عن ذلك العقد.³

ويتحقق قبول المرسل إليه (المستفيد) للاشتراط متى استحوذ على وثيقة النقل ولم يردها إلى المرسل، أما إذا قبل استحواذ المرسل إليه لهذه الوثيقة فيجوز للمرسل الرجوع في اشتراطه.

النقد: هذه النظرية لم تسلم من النقد، وإن فسرت بعض الآثار التي يكتسبها المرسل إليه بدفع أجره النقل الأمر الذي يجعل الأخذ بهذه النظرية تجزئة لعقد النقل.

¹ وتعتبر مسؤولية الناقل في مواجهة المرسل إليه مسؤولية عقلية كما سبق القول إذ أن عقد النقل يلقي على عاتق الناقل التزامًا و ضمان وصول الأشياء المراد نقلها سليمة إلى المرسل إليه و هذا الالتزام بنتيجة أو بتحقيق غاية و ليس التزامًا ببدل عناية فإذا تلفت هذه الأشياء أو هلكت فإنه يكفي أن يثبت المرسل إليه أن ذلك حدث أثناء تنفيذ عقد النقل و يعتبر هذا منه إثباتًا لعدم قيام الناقل بالتزاماته فتقوم مسؤولية الناقل عن هذا الضرر بغير حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانبه و لا ترتفع هذه المسؤولية إلا إذا أثبت هو أن التلف أو الهلاك ناشئ عن قوة قاهرة أو عيب ذاتي في الشيء أو خطأ المرسل أو المرسل إليه.

² أنظر أكثر تفصيلاً د حسن المصري: مرجع سابق، ص 297 . د علي يونس: مرجع سابق، ص 227 و 228. د علي البارودي: مرجع سابق ، ص 171. د مصطفى كمال طه: مرجع سابق ، ص 345.

³ د أحمد محمد محرز: مرجع سابق، ص 192 .

2- هناك من رأى أن المرسل إليه بقبوله حيازة تذكرة النقل، فقد قبل إيجاباً صادراً من المرسل والناقل، وبذلك أصبح طرفاً في عقد النقل.¹

- العيب الموجه لهذا الرأي هو أن هذا الرأي يتعارض مع نية المرسل إليه الحقيقية، لأن المرسل إليه يهدف فقط إلى مجرد استلام البضاعة عند وصولها مقابل دفع الأجرة للناقل، فلا يمكن أن تتشابه آثار هذا الاتفاق مع الآثار المتعارف عليها. لأن هذا الاتفاق يؤدي إلى وجوب اشتراك المرسل و الناقل في المسؤولية اتجاه المرسل إليه، بينما المتفق عليه أن الناقل ينفرد بهذه المسؤولية.

3- وذهب اتجاه ثالث حاول تبرير العلاقة القائمة بين المرسل إليه والناقل، على أساس أن المرسل إليه أثناء إبرام عقد النقل مع الناقل، كان يعد نائباً عن المرسل نيابة ناقصة، فيعد المرسل إليه طرفاً في العقد وفقاً لأحكام النيابة.²

وهذا الرأي يخالف فيه كل من المرسل والمرسل إليه، فالمرسل أثناء تعاقدته مع الناقل لم يقصد أن تكون له صفتان: صفته كأصيل، وصفته كنائب عن المرسل إليه.

كما أن القول بوجود النيابة الناقصة تؤدي ذلك إلى إلغاء حق المرسل في تغيير اسم المرسل إليه الموجود في تذكرة النقل، لأن حقوق والتزامات المرسل إليه تتحدد منذ إبرام عقد النقل.

4- ويرى بعض الفقهاء أن المرسل إليه باختياره من طرف المرسل، يصبح في هذه الحالة ذا صفة في عملية الاستلام عند الوصول، ومن ثم فإنه يحل محل المرسل في كل ما يتعلق بعملية النقل.³

النقد: الأخذ بهذا الرأي ينهي كل صلة قانونية بين المرسل والناقل بمجرد قبول المرسل إليه لمستند النقل.⁴

¹ د علي البارودي و محمد فريد العريبي: مرجع سابق، ص 194. د علي يونس: مرجع سابق، ص 227 و 228. د مصطفى كمال طه: مرجع سابق، ص 345..

² د علي البارودي و محمد فريد العريبي: مرجع سابق، ص 195. د حسن المصري: مرجع سابق، ص 298. د صفوت ناجي بنسايوي: مرجع سابق، ص 31.

³ راجع د عبد الفضيل محمد أحمد: مرجع سابق، ص 179. د جلال وفاء محمددين: مرجع سابق، ص 47.

⁴ د سمير جميل حسين الفتلاوي: مرجع سابق، ص 262.

إلا أن على الرغم من قرب هذا الرأي إلى تفسير حق المرسل إليه، إلا أنه لا يفسر التزام المرسل إليه بدفع أجره النقل. كما أن هناك اختلاف بين الاشتراط لمصلحة الغير التي توجب أن يشترط المشتري لنفسه والمستفيد معا، وبين قواعد النقل أين يكون المرسل يشترط لنفسه أو للمرسل إليه.

5- وذهب رأي آخر إلى اعتبار المرسل إليه طرفا ثالثا في عقد النقل، إذ نظروا إلى الاتفاق المبرم بين المرسل والناقل باعتباره إيجابا موجها إلى المرسل إليه. واعتبروا أن حيازة المرسل إليه لوثيقة النقل قبولا لذلك الإيجاب، وبالتالي يصبح عقد النقل ثلاثي الأطراف.¹

النقد: النقد الموجه لهذه النظرية هي أنها لا تصلح أساسا للآثار التي تترتب على عقد النقل، فضلا على عدم اتفاقها مع قصد المرسل إليه الذي لم يهدف من استلامه مستند النقل إلا مجرد استلام الشيء من الناقل عند وصولها.

6- وذهب البعض في فرنسا بأن الحق المباشر الذي يتمتع به المرسل إليه قبل الناقل يستند إلى تمتع المرسل إليه بحق تبليغه وثيقة النقل التي تخول له حق توجيه البضاعة دون أن يكلف الناقل لمعرفة من ثبتت له ملكيتها²، فالمرسل إليه بمجرد إثبات حيازته للوثيقة يمكن له طلب البضاعة واستلامها من الناقل الذي لا يعدو أن يكون حائز لها.³

النقد: غير أن هذا الرأي لم يسلم من النقد، حيث لم يستند حق المرسل إليه إلى عقد النقل، في حين أن هذا العقد هو أساس حق المرسل إليه في المطالبة بالبضاعة واستلامها.

ويظهر من خلال استعراضنا لهاته النظريات أن أيا منها لم يفلح في إيجاد الأساس القانوني لحقوق المرسل إليه والتزاماته التي يتمتع أو يلتزم بها بصفة مباشرة في مواجهة الناقل، فهي وإن كانت تغطي بعض آثار عقد النقل لاسيما في العلاقة بين الناقل والمرسل إليه إلا أنها لا تغطي كل آثار العقد.¹

¹ د حسن المصري: مرجع سابق، ص 297.

² د حسن المصري: المرجع السابق، ص 297.

³ راجع د أحمد محمد محرز: مرجع سابق، ص 124. د عبد الحي حجازي: مرجع سابق، ص 191. د علي البارودي: مرجع سابق، ص 165. د

فايز نعيم رضوان: مرجع سابق، ص 294 - 295.

ويبدو أن المشرع الجزائري قد عالج المركز القانوني للمرسل إليه في نص المادة 39 التي تنص على أنه (إذا كان المرسل إليه غير المرسل نفسه فلا تترتب على المرسل إليه الالتزامات المتولدة من عقد النقل ما لم يصدر منه قبول صريح أو ضمني للناقل). فالمشرع استند إلى نظرية الاشتراط لمصلحة الغير باعتبارها الأرجح حيث يلزم المرسل إليه بالالتزامات الناشئة عن عقد النقل متى قبلها صراحة أو ضمنا خاصة إذا استلم وثيقة النقل، إذ يعتبر رضاء من جانبه بتحمل الالتزامات الناشئة عن العقد الذي أبرم لمصلحته.²

الأساس القانوني الصحيح، العرف التجاري المبني على تحقيق المصلحة التجارية.

إن العلاقة المباشرة بين الناقل والمرسل إليه قد أنشأتها العادات والعرف التجاري، فالمصلحة التجارية هي وحدها التي أنشأت العلاقة المباشرة وحدها، ذلك أي عقد النقل ذو طابع تجاري، فبوصول البضاعة إلى المكان المتفق عليه تبرز مصلحة المرسل إليه في مواجهة الناقل. ومن ثم يكون الاستناد إلى وثيقة النقل، بينما يتجلى مصلحة الناقل في قبض الأجرة من المرسل إليه أو من المرسل.

هذه المصالح التجارية هي التي صنعت العلاقة القانونية المباشرة من حقوق و التزامات لمصلحة المرسل إليه، و هو تسلم البضاعة ويقابل الناقل المطالبة بدفع الأجرة وحبس البضاعة إذا لم يوفى بها المرسل إليه.³

- حق التصرف في البضاعة المنقولة:

من المقرر فقها وقضاء⁴ أن الحق في التصرف بالبضاعة أثناء عملية النقل يكون على عاتق المرسل باعتباره الشخص الذي أبرم عقد النقل. ويثبت هذا الحق للمرسل مادام في حيازته سند النقل، فإذا انتقل هذا السند إلى

¹ راجع د عزيز العكيلي: مرجع سابق، ص 329. د أكثم الخولي: مرجع سابق، ص 309. د حسن المصري: مرجع سابق، ص 298. راجع د مصطفى كمال طه: مرجع سابق، ص 345. د علي البارودي: مرجع سابق، ص 168 و 169. د علي يونس: مرجع سابق، ص 228 و 229.

² د سمير محمود الشرفاوي: المرجع السابق، ص 88.

³ راجع د عبد الحفي حمجازي: مرجع سابق، ص 198-199. د علي يونس: المرجع السابق، ص 225. د علي البارودي: مرجع سابق، ص 168.

⁴ راجع د هاني دويدار: مرجع سابق، ص 85.

المرسل إليه، انتقل معه حق التصرف في البضاعة إلى المرسل إليه¹. ومن تم حق التصرف في البضاعة أثناء عملية النقل يتوقف على حيازة تذكرة النقل.

إذا كان المرسل ليس هو المرسل إليه في عقد النقل، فإن العلاقات الناشئة عن هذا العقد لا تنحصر بين المرسل والناقل، بل تشمل كذلك المرسل إليه.

فالمرسل إليه له الحق في توجيه الشيء المنقول مادام معه سند النقل، وكذلك له الحق في مطالبة الناقل تسليمه الشيء المنقول، كما أوجب المشرع على الناقل إخطار المرسل إليه بالوقت الذي يمكن له فيه تسليمه الشيء المنقول، كما يمكن للمرسل إليه الحق في الرجوع على الناقل بالتعويض في حالة الهلاك أو التلف أو التأخير، كما يكون للناقل الحق في مطالبة المرسل إليه في دفع الأجرة.²

الفرع الثالث: حقوق والتزامات المرسل إليه

إن المرسل إليه يتمتع بحقوق مباشرة قبل الناقل بمقتضى عقد النقل، على الرغم من أنه ليس طرفاً في العقد المبرم بين الناقل والمرسل. فمضى تلقى المرسل إليه وثيقة النقل جاز له مطالبة الناقل بتسليم البضاعة والتأشير على الوثيقة، وللمرسل إليه الحق في التحقيق من مدى مطابقة البضاعة للبيانات المذكورة في الوثيقة وله أن يطلب إثبات حالتها التي يستلمها بما للمحافظة على حقوقه اتجاه الناقل.³

فإذا وجد المرسل إليه أن البضاعة تلفت أو هلكت كان عليه رفع دعوى المسؤولية على الناقل لمطالبته بالتعويض عما أصابه من هذا بسبب ذلك.⁴

ولا يمكن للناقل أن يدفع مسؤوليته استناداً إلى العلاقة الخاصة بينه وبين المرسل أو بينه وبين المرسل إليه، وإنما يجوز للناقل نفي مسؤوليته بالدفع المستمدة من عقد النقل ذاته، لأن المرسل إليه يتلقى حقوقه مباشرة من هذا

¹ أنظر أكثر تفصيلاً د مصطفى كمال طه: مرجع سابق، سنة 1999 م، ص 346.

² عدلي خالد: مرجع سابق، ص 66-67.

³ د مصطفى كمال طه: المرجع السابق، ص 244. عدلي أمير خالد: المرجع السابق، ص 68.

⁴ راجع د علي يونس: مرجع سابق، ص 225. د أكثم الخولي: مرجع سابق، ص 306. د مصطفى كمال طه: مرجع سابق، ص 344.

العقد وإذا رفض الناقل تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، جاز لهذا الأخير أن يطالبه بالتنفيذ العيني لإجباره على التسليم. وقد يجبس الناقل البضاعة لأن المرسل إليه التزم بدفع أجرة النقل وملحقاتها، ويجوز للناقل مواجهة المرسل إليه مباشرة وذلك بمطالبته بدفع أجرة النقل، أي أن للناقل رفع جميع الدعاوي الناشئة عن عقد النقل (المادة 39 من القانون التجاري).¹

ولقد سبق وأن ذكرنا بأن المرسل إليه له حق توجيه البضاعة بمجرد حصوله على وثيقة النقل، وعلى ذلك فإن الناقل ملزم باحترام التعليمات الصادرة من المرسل إليه والمتعلقة بالبضاعة كما لو أمره بتسليمها إلى شخص آخر. كما يجوز للمرسل الذي يحتفظ بوثيقة النقل أن يطلب حق الناقل عدم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، إذا كان لم يقتض ثمن البضاعة محل النقل وهذا الحق هو مقرر للمرسل قبل انتقال ووثيقة النقل إلى المرسل إليه، لأنه إذا انتقلت الوثيقة إلى المرسل إليه فقد المرسل حقه في توجيه البضاعة وانتقل هذا الحق إلى المرسل إليه (المادة 3/42 من القانون التجاري).

كما طرحت إشكالية تتعلق بحجز الدائن الشخصي للمرسل أو المرسل إليه على البضاعة وهي تحت يد الناقل وفقاً لإجراءات حجز ما للمدين لدى الغير.²

ذهب القضاء³ إلى أن حل هذا الإشكال يعتمد على معرفة مالك البضاعة، فيكون الحجز صحيحاً إذا كان موقع من قبل الدائن الشخصي للمرسل إذا كان مالك البضاعة. ويكون باطلاً بالنسبة له وصحيحاً بالنسبة للدائن الشخصي للمرسل إليه إذا كانت ملكية البضائع قد انتقلت إليه.

لكن هذا الرأي أنتقد على اعتبار أن حجز للمدين لدى الغير لا يشترط لتوقيعه أن يكون المدين مالكا للمال المحجوز عليه⁴، وإنما يكفي أن يكون دائناً للمحجوز لديه (الناقل). لذا ذهب رأي آخر إلى أن العبرة في

¹ أنظر أكثر تفصيلاً د أكنم الخولي: مرجع سابق، ص 306. د علي يونس: مرجع سابق، ص 225.

² د حسن المصري: مرجع سابق، ص 303.

³ Ripert et Roblot. 501 ص

⁴ أنظر المواد من 667 إلى 687 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

صحة هذا الحجز ليست بالملكية بل بجزارة وثيقة النقل، حيث يكون لحائزها حق توجيه البضاعة والمطالبة بتسليمها. وهو يكون دائناً للناقل بهذا الحق وبالتالي يصح الحجز الذي يوقعه الدائن الشخصي للمرسل إذا كان محتفظاً بالوثيقة بينما يبطل بالنسبة إليه ويصح بالنسبة للدائن الشخصي للمرسل إليه من انتقلت الوثيقة إلى هذا الأخير.¹

رأينا في الموضوع:

من خلال تعرضنا لكل النظريات السابقة، اتضح أنها فشلت في تحديد الأساس القانوني لحقوق والتزامات المرسل إليه، ولعل أهم الأسباب في ذلك هي أنها حاولت رد أساسها إلى نظريات القانون المدني، في حين أن المركز الخاص الذي يتمتع به المرسل إليه في عقد النقل نشأ من الممارسات العملية التي أوجدتها الحياة التجارية والعرف التجاري وأصبح من القواعد المقررة شأنه في ذلك شأن العديد من العلاقات التجارية التي أنشأها العرف التجاري لحاجات التجارة.

¹ د أكنم الخولي: مرجع سابق، ص 304. ويرى الفقيه Ripert أن الحق المرسل إليه إزاء الناقل يستند إلى حقه المباشر على البضاعة التي تحت يد الناقل ولكنه لا يوضح كيف أن حقاً لشخص على شيء يؤدي إلى وجود علاقة قانونية مباشرة بين شخصين.

الفصل الثاني: عقد نقل الأشخاص

Le transport de personnes.

عقد نقل الأشخاص، كعقد النقل عموماً، من العقود الرضائية التي تنعقد وتصح بمجرد الاتفاق من غير حاجة للكتابة أو لإتباع أي إجراء . ويختلف عقد نقل الأشخاص عن عقد نقل البضائع من حيث محل النقل، ففي هذا الأخير يتعهد الناقل بنقل السلع، وتكون هذه السلع خلال تنفيذ العقد تحت سيطرة الناقل التامة ورقابته، فتكون مسؤوليته عن هلاكها أو تلفها. ولا يكون على الطرف الآخر إلا أن يدفع الأجرة وينتظر وصول هذه السلعة ويستلمها.¹

لم ينظم القانون التجاري عقد نقل الأشخاص كما نظم عقد نقل البضائع، كما لم يتولى المشرع حتى الآن بتنظيمه بقانون خاص، ولذلك يرجع في أحكامه إلى القواعد العامة في القانون المدني، وهو نقص تشريعي، لأنه لا تحفى أهمية النقل في الحياة اليومية للأفراد وعلو مركز الإنسان مقارنة بالأشياء التي نظمها المشرع تنظيمياً تفصيلاً، لذلك حاول الفقه والقضاء لاستكمال هذا النقص، وذلك من أجل إرساء بعض القواعد التي تحكم هذا النقل.

لم ينظم قانون التجارة الجزائري عقد نقل الأشخاص، وإنما نظم مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص في المواد (62- 68)، على الرغم من أنه وضعها تحت عنوان عقد نقل الأشخاص. و ينطبق نفس الأمر في النقل الجوي في المواد (27- 31)، والقانون البحري المواد (821- 825).

ولا تختلف أحكام هذه المواد جوهرياً عن أحكام عقد نقل الأشياء التي تكلمنا عنها سابقاً، ومع ذلك يتميز عقد نقل الأشخاص بأنه يختص بنقل المسافر وهو إنسان طبيعي؛ أي كائن حي له إرادة حرة ينتقل بحرية يصعد إلى أداة النقل ويهبط منها، وبالتالي لا يخضع المسافر لسيطرة الناقل كما تخضع لها البضاعة .

¹ أنظر أكثر تفصيلاً د سميح حسين جميل الفتلاوي: العقود التجارية الجزائرية، الطبعة 2 سنة 1994 ص 299.

كما يختلف الضرر الذي يلحق بالبضاعة محل النقل مع الضرر الذي يلحق بالمسافر، فالبضاعة قد تتعرض للهلاك أو الضياع أو التلف. أما المسافر فقد يكون عرضة للإصابة بجروح أو وفاة أثناء النقل، ناهيك عن الأضرار المعنوية التي تصيبه هو، أو ذوي حقوقه (الورثة) .

وبالتالي ينتج عن هذه الاختلافات فروق في التزامات المسافر والناقل وفي نطاق مسؤوليته. ويعرف عقد نقل الأشخاص بأنه العقد الذي يتعهد بمقتضاه الناقل بنقل شخص بوسيلة النقل المتفق عليها مقابل أجره النقل. بمعنى أنه عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل شخص من مكان إلى آخر على إحدى وسائل النقل التابعة له .

وعقد نقل الأشخاص من العقود الرضائية، يتم بمجرد توافق إرادتي الراكب والناقل وغالبا ما يتم هذا العقد بمقتضى تذكره مطبوع عليها شروط النقل لا تقبل المناقشة أو التعديل، و طالما أن عقد نقل الأشخاص من العقود الرضائية فإنه يجوز إثباته بكافة طرق الإثبات .

يلتزم الناقل بأن يقوم بعملية النقل كما اتفق عليها، فيجري النقل إلى مكان الوصول في الميعاد المتفق عليه أو المبين في لوائح النقل أو الذي يقضي به العرف. وعند عدم تعيين موعد للوصول أو تعذر وجود عرف فإن الموعد يحدد وفقاً لما يستغرقه الناقل العادي إذا وجد في ذات الظروف.¹

كما يلتزم الناقل بالإضافة إلى نقل الراكب وأمتعته بالمحافظة عليه وتوصيله سالماً إلى مكان الوصول المتفق عليه، والتزام الناقل على هذا النحو يكون التزاماً نتيجته هو توصيل الراكب سالماً، فإذا تعرض الراكب لضرر أثناء تنفيذ عقد النقل كان الناقل مسؤولاً مسؤولية عقدية.

وسوف نتناول في هذا الخصوص إلى تكوين العقد وإثباته في المبحث الأول، وإلى الالتزامات التي تترتب على عقد نقل الأشخاص على عاتق كل من الراكب والناقل في المبحث الثاني.

¹ د محمود سمير الشراوي: العقود التجارية و عمليات البنوك 1984، ص 114 . وكذلك د علي جمال الدين عوض: العقود التجارية، 1989، ص 181. راجع كذلك د أحمد محرز: العقود التجارية- الإفلاس، القاهرة 2003، ص 232.

المبحث الأول: تكوين عقد النقل وإثباته

يتكون عقد نقل الركاب كسائر العقود الرضائية بمجرد تطابق الإيجاب والقبول، على أن هذا العقد في الحقيقة من عقود الإذعان، إذ أن الناقل يعلن عن الشروط التي يقبل التعاقد بمقتضاها ويحدد ثمن النقل، ولا يملك الراكب إلا الإذعان لهذه الشروط.¹

ولا يحتاج عقد نقل الأشخاص إلى أي إجراء شكلي، شأنه شأن العقود الرضائية الأخرى، فهو عقد رضائي ينعقد إذا توافرت الشروط العامة للانعقاد وهي: الرضا والمحل والسبب (المطلب الأول). ويخضع إثباته للقواعد العامة في الإثبات (المطلب الثاني).

المطلب الأول: تكوين عقد نقل الأشخاص

يوجد في نقل الأشخاص طرفان ينعقد بينهما العقد هما الناقل والراكب، ولا يكاد يثير انعقاد العقد صعوبة ما، لأن الناقل يكون في الغالب - ما دام ملتزماً للنقل - في حالة إيجاب عام دائم فيتم العقد بينه وبين كل من يقبل هذا الإيجاب، ويمكن أن يكون القبول ضمناً ولكنه يجب أن يتم في الشكل المحدد في شروط الناقل.²

فإذا كانت هذه الشروط تقضي بأنه لا يجوز دخول العربات إلا لمن يحمل تذكرة، فإن تسلل شخص إلى العربة دون تذكرة ودون علم الناقل لا يعتبر قبولاً لإيجاب الناقل ولا ينعقد العقد، أما إذا كان الدخول إلى العربة غير مقيد بالحصول على تذكرة كما هو الحال في السيارات، فإن العقد يتم بمجرد دخول الراكب إلى العربة دون اعتراض من الناقل.³ أما من ناحية تكوين العقد فيخضع إلى الشروط العامة لتكوين العقود وهي الرضا والمحل والسبب.

¹ أنظر أكثر تفصيلاً د مصطفى كمال طه: القانون التجاري، الأوراق التجارية، العقود التجارية، عمليات البنوك، الإفلاس، سنة 1999، د م ج، ص 395.

² د أكثم أمين الخولي: مرجع سابق، ص 386.

³ أنظر أكثر تفصيلاً د محمد فوزي سامي: شرح القانون التجاري، مصادر القانون التجاري، الأعمال التجارية، التاجر، المتجر، العقود التجارية، الجزء الأول، ص 261.

أولاً : الرضا:

ويشترط في الرضا أن يكون غير معيب بأي عيب كالإكراه والغلط والتدليس والاستغلال، فيكون باطلاً أو قابل للإبطال في حالة إصابة الإرادة بعيب من هذه العيوب. ويشترط كذلك توافر الأهلية بالنسبة للناقل، أما بالنسبة للراكب فلا تشترط فيه الأهلية الكاملة بل يجوز نقل الشخص المميز، وإذا كان الناقل عبارة عن شركة فغالباً ما يتم إعلان شروط معينة للانعقاد.¹

ويجب على المسافر عندئذ أن يلتزم بالاستعداد للسفر والحضور في المكان والزمان المتفق عليه، ومنذ ركوب المسافر آلة النقل يكون الناقل مسؤولاً عنه منذ تلك اللحظة.

أما إذا تسلل المسافر ولم يحصل على تذكرة النقل أو السفر، واتخذ مكان مخصص للركاب أو في مكانا آخر في الجانب الخارجي من وسيلة النقل فلا يعد الناقل مسؤولاً عنه.² أما إذا كان الركوب حراً، أو ركب المسافر وسكت الناقل وتابعه عن ذلك فيكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يصيب الراكب.³

ثانياً : المحل:

محل عقد نقل الأشخاص هو نقل المتعاقد مع أمتعته، يقابله دفع الأجرة ويشترط في المحل أن يكون غير مخالف للقانون والنظام العام والآداب العامة.

ثالثاً : السبب:

لا يختلف هذا الشرط عن شرط السبب الواجب توافره بالعقود الرضائية فيجب أن يكون غير مخالف للنظام العامة والآداب العامة.

¹ د سمر حسين جميل الفتلاوي: مرجع السابق، ص 300.

² ويشترط في هذه الحالة أن تكون واسطة النقل لا تسمح بركوب المسافر، إلا إذا حصل على تذكرة النقل.

³ تعتبر جريمة وفقاً للقانون الفرنسي كل من تسلل إلى واسطة النقل ولم يحمل تذكرة النقل على الرغم من اشتراطها، ويحتمل في هذه الحالة العقاب والتعويض معاً.

المطلب الثاني: إثبات عقد النقل

و لقد سبق التعرض في الفصل الأول إلى تذكرة النقل¹ فهي وإن كانت تمثل العقد، إلا أنها ليست شرطا للانعقاد وإنما تسليم التذكرة يعد شرطا للإثبات²، وانعدام التذكرة أو فسادها أو ضياعها لا يغير شيئا لا من وجود عقد النقل ولا من صحته على أن ذلك لا يعفي العقد من رضوخه للقواعد التي يملئها هذا القانون. كما أن نقص التذكرة من أحد البيانات، كاسم المسافر لا يؤثر بصحة عقد النقل، بل حتى ولو ضاعت التذكرة أو فقدت جميع بياناتها، يجوز إصدار تذكرة سفر لحاملها.³

يلتزم الناقل بتسليم المسافر تذكرة نقل، ولقد أدرجت المادة 30 من القانون التجاري الأدلة الثبوتية حسب تسلسل معين، وتذكرة النقل تعتبر إحدى هذه الأدلة الكتابية⁴، لذلك فإن عقد النقل يثبت بموجب تذكرة النقل، إلا أن هذا لا يعني أن هذه القرينة قاطعة وإنما قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس، بسبب أن عقد النقل من العقود التجارية التي يمكن إثباتها بجميع طرق الإثبات.⁵

¹ راجع الفصل الأول المبحث الأول، المطلب الثاني الصفحة 24-37.

² اتفاقية وارسو، الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الموقع عليها في 1929 أعطت لتذكرة النقل اهتماما خاصا، فكرست لها أحد أبوابها الخمسة، وهو الباب الثاني المكتوب من ثلاثة فصول والمخصص الأول منها لتذكرة السفر، أي تذكرة نقل الراكب. وألزم في الفقرة الأولى من المادة الثالثة منها، الناقل بإصدار تذكرة سفر تتضمن بيانات أساسية، وأضافت الفقرة الثانية من نفس المادة، أن هذه التذكرة مجرد قرينة بسيطة على إبرام العقد وشروط النقل وبالتالي قابلة لإثبات العكس، وأن عدم وجود التذكرة أو عدم صحتها وفقدانها لا يؤثر على وجود عقد النقل وعلى صحته وأن هذا العقد يكون خاضعا رغم ذلك لأحكام هذه الاتفاقية

³ هذا ما نصت عليه المادة 828 من القانون البحري، ولا يوجد ما يقابلها في القانون الطيران المدني ولا القانون التجاري.

⁴ المادة 30 من القانون التجاري: يثبت كل عقد تجاري:

- سندات رسمية

- سندات عرفية

= فاتورة مقبولة

- بالرسائل

- بدفاتر الطرفين

- بالإثبات بالبينة أو بأية وسيلة

-أخرى إذا رأت المحكمة وجوب قبولها.

⁵ د سمير حسين جميل الفتلاوي : مرجع سابق ، ص 300 .

والتذكرة غير شخصية إذ يجوز لحاملها التنازل عنها لغيره في بدء السفر، فيحل محله العقد مع الناقل.¹ يخضع إثبات عقد نقل الأشخاص للقواعد العامة، وهو يعد تجارياً بالنسبة للناقل، لذا يجوز الإثبات في مواجهته بكافة طرق الإثبات طبقاً لنص المادة 30 من القانون التجاري أما بالنسبة للمسافر فقد يكون العقد مديناً أو تجارياً بالتبعية فإن كان مديناً وجب إثباته بالكتابة إذا زادت قيمة العقد على (100.000 دج) المادة 333 من القانون المدني.

فتذكرة النقل مقررة لمصلحة المسافر، لأن الناقل لا يستطيع الاحتجاج بأحكام هذا القانون في حالة عدم وجود تذكرة النقل، فالطرف القوي بالإثبات هو المسافر وليس الناقل لأن القانون ألزمه بتسليم تذكرة النقل وإذا لم يقدّم بواجبه فيكون مسؤولاً مسؤولية كاملة.²

على أن مشاكل الإثبات قلما تثار في العمل، ذلك أن العقد يثبت دائماً في تذكرة يعطيها الناقل للمسافر عند قبض الأجرة³، وقيمتها لا تنحصر في الإثبات أمام القضاء وإنما تمتد إلى الإثبات أثناء عملية النقل ذاتها. فالتذكرة هي التي تخول لحاملها حق دخول المكان الذي تبدأ منه عملية النقل (كوصيف السكة الحديدية)⁴، وعدم احتفاظ المسافر بالتذكرة طيلة السفر وتسليمها عند نهايته قد يعرض المسافر لجزاءات إدارية لا صلة لها بمسألة الإثبات.

وعدم احتفاظ المسافر بالتذكرة أثناء عملية النقل قد يعرض المسافر لجزاءات إدارية لا صلة لها بمسألة الإثبات كما هو الحال في السفر بالسكك الحديدية.⁵

¹ ذلك أن شخص المسافر لا اعتبار له كقاعدة عامة في العقد مع الناقل . ولكن الناقل قد يعطي تخفيضاً أو مزايا شخصية يراعي فيها اعتباراً صفة معينة ، كرجال الجيش مثلاً، وعندئذ لا يجوز التنازل عنها إلا لمن له هذه الصفة.

² أنظر أكثر تفصيلاً د مصطفى كمال طه: القانون التجاري، الأوراق التجارية، العقود التجارية، عمليات البنوك، الإفلاس، د م ج الإسكندرية سنة 1999 ص 395.

³ أنظر أكثر تفصيلاً د مصطفى كمال طه: المرجع السابق، ص 396.

⁴ د علي البارودي و د محمد فريد العربي: القانون التجاري، العقود التجارية، عمليات البنوك الجزء الثاني، 2000، ص 231.

⁵ د عبد الحميد الشواربي: مرجع سابق، ص 396.

المبحث الثاني: آثار عقد النقل

عقد نقل الأشخاص عقد ملزم للجانبين فهو يترتب التزامات وحقوق لكل طرف من طرفي العقد، تتمثل هذه الآثار في صورة التزامات متبادلة يقع بعضها على عاتق المسافر وبعضها الآخر على عاتق الناقل، وتقابل التزامات كل طرف حقوق الطرف الآخر . ولهذا سوف نبحث في التزامات المسافر (المطلب الأول)، والتزامات الناقل (المطلب الثاني).

المطلب الأول: التزامات المسافر

لم ينظم القانون التجاري التزامات المسافر، على عكس القانون البحري الذي نظمها في عدة مواد منها المواد (824 - 830 - 840). ويلتزم الراكب أو المسافر بثلاثة التزامات وهي:

- أداء أجره النقل (الفرع الأول)

- إتباع تعليمات الناقل (الفرع الثاني).

- حراسة الأمتعة التي يحتفظ بها معه أثناء النقل (الفرع الثالث).

ويتمتع في مقابل ذلك، بحقه في إلزام الناقل بتنفيذ شروط العقد في نقله ونقل أمتعة من دون أذى أو ضرر، وهو ما تتكون منه التزامات الناقل.¹

الفرع الأول: أداء أجره النقل

يلتزم المسافر أساساً بدفع أجره السفر، فهذا الالتزام هو أهم التزاماته بوجه عام . ويكون دفع الأجرة مقدماً في جميع الأحوال تقريباً، وينظم العقد كيفية الوفاء بالأجرة ومقدارها. وما جرى عليه العمل هو أن الناقل يحدد

¹ د أكرم يا ملكي: القانون التجاري الأردني (دراسة مقارنة) في الأعمال التجارية والتاجر والمتجر والعقود التجارية، سنة 1998 م، 211.

الأجرة، ولا يملك المسافر إلا الإذعان لهذا التحديد، وتضع شركات النقل تعريفة للنقل، وفقاً للقرارات الإدارية الصادرة بتحديد الأجرة، ويلتزم كل من الناقل والمسافر بهذه التعريفة.¹

بالإضافة إلى كون أجرة النقل عنصراً مميزاً لعقد النقل الذي بدونه لا يخضع النقل لأحكام هذا العقد ولا لأحكام القانون التجاري ولا تسري على الأضرار الناشئة عنه القواعد الخاصة بالمسؤولية العقدية، وإنما يكون محكوماً بالقواعد العامة للمسؤولية التقصيرية عن الفعل الضار.²

وأهم التزام يترتب عليه عقد نقل الأشخاص في ذمة الراكب أو المسافر هو أداء أجرة النقل إلى الطرف الثاني فيه وهو الناقل. وتحدد الأجرة بأسعار معلنة مسبقاً، وغالباً ما تكون موجودة ولا يقبل الناقل مناقشتها، فعلى الراكب أن يقبلها ضمن شروط الناقل.³ وغالباً ما تدفع قبل السفر أو أثناء تسلّم التذكرة، وفي حالة فسخ عقد السفر يستطيع المسافر أن يطلب استرداد أجرة السفر بإبلاغ الناقل كتابياً.⁴

إذا انطلقت الرحلة ولم يتمكن المسافر من متابعتها، فيلزم المسافر بدفع الأجرة كاملة حتى ولو كان العائق نتيجة مرض أو وفاة.⁵ وإذا حالت القوة القاهرة دون مباشرة النقل، أو قامت قبل مباشرته ظروف تجعله خطراً على الأرواح، فلا يستحق الناقل أجرة النقل في مقابل عدم التزامه بالتعويض بسبب عدم تنفيذ النقل.⁶ أما إذا قامت القوة القاهرة أو الخطر على الأرواح أثناء تنفيذ النقل، فلا يستحق الناقل الأجرة إلا عن الجزء الذي تم من النقل. كما لا يستحق الناقل الأجرة في حالة عدول المسافر عن النقل قبل مباشرته وقيامه بإخطار الناقل بهذا العدول في موعد مناسب.¹

¹Cass .Civ.2 juin 1987, Bt .1987. 509.

² أنظر أكثر تفصيلاً د أكرم يا ملكي: مرجع السابق، ص 212 .

³ وعندما تحدد الأجرة بهذا الشكل، فتحدد للكافة، وبالتالي يجوز تحويل تذكرة النقل إلى شخص آخر.

⁴ طبقاً للمادة 831 من القانون البحري " يجوز للمسافر أن يفسخ عقد السفر ويطلب إرجاع أجرة السفر بإبلاغ الناقل كتابياً قبل سبعة أيام عمل من التاريخ المحدد لمغادرة السفينة. وإذا لم يستطيع الناقل بالرغم من محاولاته من إيجاد من يحل مكان المسافر فله الحق بربح ثمن أجرة السفر، وإذا وجد من يحل محل المسافر، فله الحق بعمولة لا تزيد عن 10% من أجرة السفر".

⁵ المواد 832 – 833 من القانون البحري .

⁶ د علي البارودي و محمد فريد العريبي: مرجع السابق، ص 233. د سميحة القليوبي: مرجع السابق، ص 513-514. د صفوت ناجي بهنساوي: مرجع السابق، ص 102-103. د عبد الفضيل محمد أحمد: مرجع السابق، ص 213-214.

أما إذا عدل المسافر عن مواصلة النقل بعد مباشرته، بأن ترك وسيلة النقل المقلصة له أثناء توقفها مثلاً، فتستحق عليه الأجرة كاملة إلا إذا كان العدول لضرورة، فلا يلتزم إلا بأجرة الجزء الذي تم تنفيذه عن الرحلة.²

كذلك تستحق الأجرة كاملة إذا لم يحترم المسافر مواعيد النقل ولم يحضر في الميعاد المعين للسفر³، وللناقل حق حبس أمتعة المسافر ضماناً لتسديد أجرة النقل⁴، وحق حبس الأمتعة مقرر بموجب القواعد العامة.⁵

– أثر القوة القاهرة أو تعطل وسيلة النقل على التزام الراكب بالأجرة:

أولاً: حالة القوة القاهرة:

إذا لم يستطع الناقل تنفيذ عقد النقل بسبب قوة القاهرة، أو قامت ظروف قبل البدء في التنفيذ، تجعل من مواصلة النقل أمراً مستحيلًا يشكل خطراً على أرواح الركاب، ففي هذه الحالة لا يستحق الناقل أجرة، و بالمقابل لا يلزم بتعويض الراكب عن عدم تنفيذ عقد النقل.⁶

وبالتالي تكون القوة القاهرة كحالة من حالات إعفاء الناقل من المسؤولية وتقضي به المادة 63 من القانون التجاري، وإذا بدأ تنفيذ النقل وحالت القوة القاهرة دون إتمامه، فهنا لا يستحق الناقل الأجرة إلا عن الجزء الذي تم تنفيذه من النقل.

¹ لم يحدد المشرع الجزائري في القانون التجاري الموعد المناسب كإخطار المسافر الناقل بالعدول عن السفر ومن الأحسن أن تكون قبل اليوم المعين لتنفيذ النقل، وفي أحوال الضرورة يوم السفر نفسه بشرط أن يصل الإخطار قبل الساعة المعينة لتنفيذ النقل.

² د علي البارودي، د محمد فريد العربي: مرجع السابق، ص 233. د عزيز العكيلي: مرجع السابق، ص 352-353. د عبد الحكم محمد عثمان: مرجع سابق، ص 145.

³ د علي البارودي و د محمد فريد العربي: المرجع السابق، ص 234.

⁴ تنص المادة 840 من القانون البحري على أنه للناقل أو من يمثله احتجاز أمتعة المسافر ووضعها في المستودع على نفقة ومسؤولية المسافر حين تسديد ديون الناقل المتولدة عن عقد السفر. وإذا لم تسدد أو تضمن ديون الناقل مدة شهر، يمكن للناقل أن يبيع الأمتعة بالمزاد العلني أو بطريقة أخرى تكفل له تغطية ديونه وثقافته المترتبة على المسافر).

⁵ كما نصت المادة 200 من القانون المدني الجزائري على أنه (لكل من التزم بأداء شيء أن يتمتع عن الوفاء به مادام الدائن لم يعرض الوفاء بالتزام ترتب عليه علاقة سببية و ارتباط بالتزام المدين، أو مادام الدائن لم يقدم تامين كان للوفاء بالتزامه هذا).

⁶ د سميحة القليوبي: مرجع سابق، ص 516.

- ثانياً: حالة تعطل وسيلة النقل:

إذا تعطلت وسيلة النقل بسبب يرجع إلى الناقل أو أحد تابعيه، أو سبب يرجع إلى وسيلة النقل، فهنا يكون أمام الراكب إتباع أحد الحلين.¹

- أن يتم النقل عن طريق وسيلة نقل أخرى دون ما يكون ملزم بدفع أجرة إضافية.
- أو أن ينتظر حتى يتم إصلاح وسيلة النقل، وفي هذه الحالة لا يلزم الراكب بدفع أية نفقات أو أجرة إضافية مع كامل حقه في طلب التعويض. وهذا يعد تطبيقاً للقواعد العامة في المسؤولية حيث يلزم المخطئ بتعويض من أصابه ضرر في تدبير وسيلة نقل مناسبة دون تكاليف إضافية. ولا يوجد نص في التشريع الجزائري ينص على هاته المسألة على عكس ما هو موجود في التشريع المصري وذلك طبقاً لنص المادة 259 من القانون التجاري.

- حق الراكب في التنازل عن تذكرة النقل كقاعدة عامة:

يحق للراكب التنازل عن تذكرة النقل إلى راكب آخر، أما إذا كانت بطاقة النقل مدون فيها اسم الناقل أو أعطيت له لاعتبارات شخصية فإنه لا يجوز له التنازل عنها.

- ضمانات الوفاء بالأجرة:

منح المشرع للناقل ضماناً لمستحققاته قبل الراكب و ذلك بمناسبة تنفيذ عقد النقل، هذا الضمان هو حق الناقل في حبس أمتعة الراكب، ثم للناقل امتياز على الثمن الناتج عن التنفيذ على هذه الأمتعة.²

¹ أنظر د سميحة القليوبي: المرجع السابق، ص 517. د صفوت ناجي بهنساوي: مرجع السابق، ص 104. د مصطفى كمال طه: مرجع سابق، ص 213-214.

² د مصطفى كمال طه: مرجع سابق، ص 214-215. د أكثم الخولي: مرجع سابق، ص 388. أنظر د فوزي محمد سامي: مرجع سابق، ص 265.

الفرع الثاني : إتباع التعليمات

يلتزم المسافر بتعليمات الناقل، كالحضور في وقت مناسب قبل انطلاق الرحلة، أو في مكان معين، أو إتباع تعليمات معينة بالخروج والدخول من محطة الدخول ومحطة الوصول.¹

ويضع الناقل عادة تعليمات محددة تأميناً لسلامة عملية النقل تراعي فيها مصلحته ومصلحة الركاب عموماً، لذا يلتزم الناقل بإحاطة الراكب علماً بتعليمات النقل. ومن أمثلة هذه التعليمات الحضور قبل السفر بوقت محدد أو عدم التدخين في المركبة، أو عدم رمي الأوساخ فيها أو عدم جلب الحيوانات إلى داخل المركبة، أو ضرورة الجلوس في الأماكن المخصصة لكل راكب حسب الرقم المحدد في تذكرة السفر أو التنفيذ في الحجم، وفي الوزن المحدد للأمتعة التي يجوز للراكب حيازتها معه في المركبة.²

وإذا خالف المسافر هذه التعليمات فإن الأمر لا يقتصر على اعتباره مقصراً في تنفيذ العقد، وإنما يعد مرتكباً لمخالفة.³ فللناقل سلطة واسعة تكفل له الحفاظ على الأمن والنظام وتأمين واسطة النقل والمسافرين سالمين إلى المكان الذي يقصدونه. وفي حالة وجود الخطر أو كشفه أثناء الرحلة، فيجوز للناقل إنزال الراكب.⁴

ويلتزم الراكب بإتباع تعليمات وأوامر الناقل المتعلقة بالنقل، وإذا عدل الراكب عن النقل قبل مباشرته يلتزم بإخطار الناقل بعدوله عن الانتقال، كما يلتزم بأن يكون هذا الإخطار في مناسب حتى يتدبر الناقل أمره للعثور على راكب آخر، ولم يحدد المشرع المدة المحددة لهذا الإخطار.⁵

¹ د سميح جميل حسين الفتلاوي: مرجع السابق، ص 322.

² د فوزي محمد سامي: مرجع سابق، ص 265.

³ ومن هذه التعليمات : تحريم الدخول إلى المقصورات المخصصة للسيدات أو لمسافرين آخرين، أو حمل أشياء خطيرة والصباح بصوت مزعج.

⁴ راجع د سميح جميل حسين الفتلاوي: مرجع سابق، ص 323.

⁵ وقد حددت المادة (1/257) من القانون التجاري المصري أن يكون الإخطار قبل اليوم المعين لتنفيذ النقل، و في حالة الضرورة يمكن أن يصل الإخطار في ذات اليوم قبل الساعة المحددة للنقل و ذلك حماية لمصلحة الناقل حتى يجد البديل في الوقت المناسب.

وإذا التزم الراكب بإخطار الناقل لعدوله، فلا يستحق الناقل أجره النقل، وإذا بدأ الراكب في تنفيذ النقل ثم لم يرغب في استكماله التزم بكامل أجره النقل، أما إذا كان عدم الرغبة في إتمام عملية النقل يرجع إلى ضرورة أو إلى سبب مبرر للناقل كان له دفع أجره ما تم تنفيذه من عملية النقل.¹

وإذا جاء موعد تنفيذ عقد النقل ولم يحضر الراكب للبدء في تنفيذه التزم بأجرة النقل كاملة، وذلك مرتبط بالأمر إذا كان قد أخطر الناقل بعدوله قبل اليوم المعين للنقل، ما لم تكن هناك ضرورة فيكتفي بالإخطار قبل الساعة المعينة لتنفيذ عقد النقل.²

وإذا كان المسافر قد دفع الأجرة كان له تنفيذ النقل في ميعاد لاحق ما لم يتفق على غير ذلك أو كان العرف يقضي بغير ذلك، مع الأخذ في عين الاعتبار أن يكون قد أخطر الناقل.

وأساس حق الراكب هو تمكينه من تنفيذ عقد النقل لأنه قدم أجره النقل دون الاستفادة من خدمة النقل، فيكون من المنطقي تمكينه من الاستفادة من الخدمة في وقت لاحق، وذلك طالما أنه قام بإخطار الناقل سابقاً.

وإذا اضطر الراكب إلى استعمال مكان في درجة أدنى من الدرجة المبينة في بطاقة النقل، جاز له مطالبة الناقل برد الفارق الموجود بين الدرجتين، وأساس حق الراكب في المطالبة بالفارق في هذه الحالة هو عدم استعماله المزايا المقررة للدرجة التي تعاقدها من أجلها الراكب.

ونفس الأمر ينطبق في حالة ما إذا دفع الراكب أجره إضافية نظير مزايا خاصة كتناول وجبات عند تنفيذ عقد النقل، فإنه يحق له المطالبة بما دفعه مقابل الحصول على هذه الخدمات في حالة عدم تقديمها.

¹ V. m . Allegret ,transport Ferroviaire interne, contrat de transport de voyageurs J.CI. Commercial 1994,Fasc.660

² أنظر أكثر تفصيلاً د سميحة القليوبي: مرجع سابق، ص 514. د علي البارودي: مرجع سابق، ص 223-224. د محمود سمير الشرفاوي: مرجع سابق، ص 113-114.

الفرع الثالث : حراسة الأمتعة.

والمقصود بذلك الأمتعة التي يحتفظ بها الراكب معه أثناء النقل، ومنها الحيوانات المصاحبة له والمرخص له بالاحتفاظ بها معه. وليس المواد والحيوانات المسجلة والمسلمة إلى الناقل التي نخضع للأحكام الخاصة بنقل الشيء ويكون الناقل هو الملزم بحراستها.¹

والمسافر له الحق في حمل أمتعته في حدود الوزن المقرر، وقد يحتفظ بحراستها أو قد يتخلى عنها للناقل. يجب أن تكون هذه الأمتعة مطابقة لشروط النقل ويجوز للناقل قبل مباشرة النقل أو أثناء الطريق أن يفحصها ويحضور المسافر للتحقيق من ذلك.²

المطلب الثاني: التزامات الناقل

يلتزم الناقل بنقل الراكب وأمتعته و بالمحافظة على سلامته، ويتمتع في مقابل ذلك بجملة حقوق ومنها حق الحصول على أجر.³ ولقد سبق التطرق على أجرة النقل عند تعرضها إلى التزامات المسافر، ومن تم سيقنصر الحديث هنا في هذا المطلب على التزام الناقل بنقل المسافر وأمتعته (الفرع الأول) وبالمحافظة على سلامته (الفرع الثاني).

الفرع الأول: القيام بعملية النقل

إن وصول المسافر وأمتعته هو سبب عقد النقل بالنسبة للمسافر وغايته من التعاقد، لذا يلتزم الناقل بإيصاله وأمتعته إلى المكان والزمان المتفق عليهما في العقد أو الذي جرى عليه العرف في حالة عدم وجود اتفاق (المادة 62 من القانون التجاري).

¹ الدكتور علي البارودي: العقود وعمليات البنوك التجارية، الإسكندرية 1966 ص 229.

² الدكتور علي البارودي : المرجع السابق ، ص 230.

³ المادة 62 من القانون التجاري تنص على أنه (يجب على ناقل الأشخاص، أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافر وأن يوصله إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد).

ويلتزم الناقل بأن ينقل المسافر إلى المكان المتفق عليه في عقد النقل، مع توفير كافة المزايا التي يجب أن تتوفر للراكب، أما إذا كانت المزايا في درجة أدنى من تلك المتفق عليها والتي دفع عنها الأجرة اللازمة ففي هذه الحالة على الناقل أن يرد إلى الراكب فارق الأجرة ولا بد للناقل أن يلتزم في الوقت للمغادرة.¹

ويسأل الناقل عن التأخير الذي يحدث في وصول الراكب إلا إذا كان سبب التأخير يرجع إلى سبب أجنبي. حيث يرى البعض² أن التزام الناقل بإيصال المسافر هو التزام بنتيجة وعليه إيصال المسافر وأمتعته إلى المكان المقصود في الوقت المناسب، وعند إخلاله بهذا الالتزام فإنه لاحق له بالأجرة.³

ولا تتحقق مسؤولية الناقل إذ أثبت هو ومستخدميه أنهم اتخذوا الإجراءات اللازمة لتجنب الخسارة التي لحقت الراكب.⁴ وقد يضع الناقل موعداً للانطلاق، فيلتزم باحترام هذه المواعيد ويعد متخلفاً عن تنفيذ التزامه إذا تأخر أو لم يتخذ الاحتياطات اللازمة للانطلاق، خصوصاً وأن الناقل يثبت وقت الانطلاق في تذكرة السفر أنه أعلن مواعيده، غير أنه إذا لم يوجد اتفاق في العقد على وقت الانطلاق فلا يكون تنفيذ العقد مرهوناً بإرادة الناقل، وإنما يكون للعرف في الوقت المناسب ويقدر قاضي الموضوع الوقت المناسب.⁵ وتترتب على الناقل مسؤولية نتيجة تأخير المسافر، والدليل على ذلك المواد 62-66 من القانون التجاري، وهذه المسؤولية هي مسؤولية تعاقدية ناشئة عن الإخلال في تنفيذ العقد، وبالإضافة إلى التزام الناقل بنقل الركاب أو المسافر فإنه ملزم أيضاً بنقل أمتعته والأمتعة على نوعين وهي:

¹ راجع د فوزي محمد سامي: شرح القانون التجاري. مصادر القانون التجاري. الأعمال التجارية. التاجر. المتجر. العقود التجارية. الجزء الأول ص 266.

² د علي حسين يونس: المرجع السابق، ص 88.87 يرى أن: (عقد النقل الخاص بالأشخاص يلقي على عاتق الناقل التزاماً بضمان سلامة الراكب المعنى أن يكون ملزماً بأن يوصله إلى الجهة المتفق عليها الناقل سليماً. وهنا الالتزام هو التزام بتحقيق غاية، فلو حدث ضرر للراكب فيكفي أنه أصيب أثناء تنفيذ عقد النقل. ويعتبر هذا منه إثباتاً لعدم قيام الناقل بالتزامه فتقوم مسؤولية الناقل عن هذا الضرر بغير حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانبه).

³ د سمير جميل حسين الفتلاوي: مرجع سابق، ص 326.

⁴ المادة 75 من الطيران المدني (لا تقع مسؤولية على الناقل إذا أقام الدليل على أنه هو ومستخدمه قد اتخذوا كل الإجراءات اللازمة لتجنب الخسارة أو أنه استحال عليهم تلافيها مع ذلك). ولا يوجد نص يشاؤه، سواء في القانون البحري.

⁵ د علي حسين يونس: مرجع سابق، ص 152-153. د أكثم الخولي: مرجع سابق، ص 398. د عبد الحكم محمد عثمان: المرجع السابق، ص 147. د فوزي محمد سامي: مرجع سابق، ص 266.

أولاً: الأمتعة اليدوية: وهي الأمتعة التي يحتفظ بها الراكب ويقيها معه مدة الرحلة وهي عبارة عن أشياء صغيرة تبقى في حراسة الراكب أو المسافر، وهذه لا تدخل في عقد النقل، أي يمكن للمسافر بأخذها معه في المركبة دون مقابل فهي لا تستند إلى العقد.¹

وأحياناً يحدد الناقل ما تشتمل عليه الأمتعة الشخصية كآلات التصوير والحقائب اليدوية ولوازم الأطفال، كما لا يجوز أن تحتوي هذه الأمتعة على أسلحة محظورات أو مخدرات²، والمسافر هو الذي يكون مسؤولاً عن الأضرار التي تلحقها أمتعته بالغير وتتفني هذه المسؤولية عن الناقل لأن هذه الأمتعة لا تدخل ضمن العقد.³

ثانياً: الأمتعة المسجلة: وهي الأمتعة هي يسلمها الراكب إلى الناقل وتكون عندئذ في حراسته أثناء السفر وهذا النوع من الأمتعة يسلم إلى الناقل في المحطة، ولا يدفع المسافر عنها أجراً إضافية إذا كان وزنها لا يتجاوز الوزن المسموح به.⁴

وإذا تجاوزت الأمتعة الوزن المسموح به فإنها تكون موضوعاً لعقد نقل يضاف إلى عقد نقل المسافر، وعندئذ على المسافر أن يدفع الأجرة الإضافية عن تلك الأمتعة.

أما الأمتعة اليدوية فلا تكون موضوع عقد جديد يضاف إلى عقد نقل المسافر، وعندئذ لا يسأل الناقل عنها على أساس المسؤولية العقدية إذا فقدت أو أصابها تلف أو عيب أثناء النقل إلا إذا كان الناقل قد ارتكب خطأ سبب الضرر.

¹ د فوزي محمد سامي: شرح القانون التجاري، مرجع سابق، ص 266.

² د فوزي محمد سامي: المرجع السابق، ص 267.

³ George Ripert . René Roblet Traité de Droit commercial. Tome 2 15 édition par Philippe delebecque et m . Germain. p 819 .

⁴ بالرجوع إلى الاتفاقيات الدولية الخاصة بنقل المسافرين والأشياء، والشروط العامة لإتحاد النقل الجوي الدولي I.A.T.A نجد أن المقصود بالأمتعة المسجلة هي تلك الأشياء الخاصة المخصصة للاستعمال الشخصي للراكب والإشباع حاجاته كالحقائب التي يحتوي على ملابسه وحاجياته كآلات الموسيقى و الأدوات المهنية .

الفرع الثاني: الالتزام بضمان سلامة المسافر¹*(obligation de sécurité)*

يلتزم الناقل بإيصال المسافر إلى محطة الوصول سالماً، فيكون الناقل مسؤولاً عن الأضرار الجسمية والوفاة والأضرار الأديبية الناتجة عن آلام الجروح أو معاناة ذوي المتوفى.²

ولم يستقر القضاء الفرنسي أو المصري على وجود هذا الالتزام على عاتق الناقل إلا بعد تردد طويل، والواقع إن تاريخ تطور هذا الالتزام مرتبط أشد الارتباط بتاريخ تطور المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية منذ القرن التاسع عشر.³

إن عقد نقل الأشخاص يلقي على عاتق الناقل التزاماً بضمان سلامة الراكب بمعنى أن يكون ملزماً بأن يوصله إلى الجهة المتفق عليها سليماً وهذا الالتزام هو التزام بتحقيق غاية فإذا أصيب الراكب فإنه يكفي أن يثبت أنه أصيب أثناء تنفيذ عقد النقل، ويعتبر هذا منه إثباتاً لعدم قيام الناقل بالتزامه فتقوم مسؤولية الناقل عن هذا الضرر بغير حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانب الناقل.⁴

أولاً: تطور نشأة الالتزام بضمان سلامة المسافر:

يعد هذا الالتزام من خلق القضاء وذلك من أجل حماية ضحايا حوادث المرور، وهذا الأمر كان صعباً على المسافر أو الراكب إثبات خطأ الناقل، حيث كثيراً ما يعجز الراكب على معرفة الأسباب التي أدت إلى وقوع الحادث.

¹ www.juridiconline.com 04/2009

² راجع د سمير جميل حسين الفتلاوي: مرجع سابق، ص 331.

إن عقد نقل الأشخاص يلقي على عاتق الناقل التزامات بضمان سلامة الراكب بمعنى أن يكون ملزماً بأن يوصله إلى الجهة المتفق عليها سليماً وهذا الالتزام هو التزام بتحقيق غاية فإذا أصيب الراكب فإنه يكفي أن يثبت أنه أصيب أثناء تنفيذ عقد النقل ويعتبر هذا منه إثباتاً لعدم قيام الناقل بالتزامه فتقوم مسؤولية النقل عن هذا الضرر بغير حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانب الناقل. (الطعن رقم 300 سنة 31 ق جلسة 1966/01/22 س 17 ص 199، الطعن رقم 363 سنة 26 ق جلسة 1962/04/.. س 17 ص 522. الطعن رقم 784 سنة 45 ف جلسة 1979/03/08 س 30 ع ص 742 مذكور في كتاب الدكتور عبد الفتاح مراد: مرجع سابق، ص 481.

³ د علي البارودي و د محمد فريد العريبي: القانون التجاري، العقود التجارية عمليات البنوك، الجزء الثاني 2000 ص 237.

⁴ مذكور في كتاب د عبد الحميد الشواربي: مرجع سابق، ص 422.

فأنشأ القضاء الفرنسي هذا الالتزام بعد جهد متواصل عبر أكثر من ربع قرن من الزمان، كما أن للقضاء

المصري دور هام في بلورة هذا الالتزام.¹

أ- تطور نشأة الالتزام بضمان السلامة في فرنسا :

مر تطور نشأة الالتزام بضمان سلامة المسافر في القانون الفرنسي بمرحلتين:

1- مسؤولية الناقل التقصيرية:

كان القضاء الفرنسي حتى أوائل القرن 20 يرى أن مسؤولية الناقل عن إصابة المسافر هي مسؤولية

تقصيرية ، وعليه كان على المسافر إثبات خطأ الناقل الذي أدى إلى إصابته .

وقد ذهب القضاء الفرنسي إلى عدم تطبيق نص المادة 1147 المتعلقة بمسؤولية الناقل عن فقد الأشياء

المسلمة إليه، ما لم يثبت أن ضياعها كان راجع إلى قوة قاهرة لأنها متعلقة بنقل الأشياء لا الأشخاص وهو الأمر

الذي ظلت معه مسؤولية الناقل مسؤولية تقصيرية لا عقدية، ومن ثم فإنه لا يمكن تطبيق نص المادة 1147 مدني

فرنسي على نقل الأشخاص وقصر تطبيقها على نقل الأشياء.²

وحاول الفقه إعطاء فكرة أخرى، في سبيل تحقيق عبء الإثبات على المسافر إلى ضرورة تطبيق نص المادة

1/1384 على حوادث النقل، وكان هذا في الحكم الذي أصدرته محكمة Besançon في 1905/12/5م.

وقد نهج القضاء الفرنسي نهج محكمة النقض الفرنسية، في اعتبار مسؤولية ناقل الأشخاص هي تقصيرية ،

وهو الأمر الذي يستوجب عليه إلزام المسافر بأن يقيم الدليل على خطأ الناقل الذي تسبب في إصابته، حتى يحصل

على التعويض، وما على الناقل في حالة ما إذا أراد أن ينفي مسؤوليته إلا أن يثبت السبب الأجنبي الذي أدى

بوقوع الحادث.³

¹ راجع د وجدي عبد الواحد علي: مرجع سابق، ص 9.

² وقد جاء السبب في عدم تطبيق نص المادة 1784 على نقل الأشخاص إلى أنه الأشياء تعد ثابتة وغير متحركة والناقل يسيطر عليها كاملة على عكس ناقل الأشخاص الذي يظل المسافر فيه يتمتع بحرية كاملة.

³ د وجدي عبد الواحد علي : مرجع سابق، ص 13

لكن رأي محكمة النقض الفرنسية هذا تعرض إلى النقد من قبل جمهور الفقه الفرنسي ، على اعتبار أن تطبيق قواعد المسؤولية التقصيرية على عقد نقل الأشخاص ينشئ في ذمة الناقل التزام آخر هو الالتزام بضمان سلامة المسافر، وعلى الناقل أن يقوم بتوصيل المسافر إلى الجهة المقصودة سليماً، و يكون مخلاً بهذا الالتزام إذا أصيب المسافر أثناء عملية النقل.¹

وفي حالة ما إذا أحل الناقل بالتزامه هذا التزم بتعويض المسافر طبقاً لقواعد المسؤولية العقدية، التي لا يمكن التخلص منها إلا إذا أثبت أن الإصابة راجعة إلى سبب أجنبي.

فغالباً ما يجد المسافر نفسه في موقف صعب، عندما يكلف بعبء إثبات خطأ الناقل ذلك أنه لا تتوافر له الإمكانيات التي تمكنه من ذلك، إضافة إلى أنه يكون في مواجهة شركات التأمين التي لها القدرات المادية و البشرية ما يفوق كثيراً ما يتوافر لدى المسافر.²

وقد أصدرت محكمة PAU في 1910/02/02³ حكماً قضت فيه إلزام ناقل الأشخاص بضمان سلامة المسافر أو الراكب من وقت إبرام عقد النقل، وعليه كذلك اتخاذ كافة الاحتياطات اللازمة لضمان سلامته.⁴ وعلى الرغم من اجتهادات جمهور الفقه، إلا أن القضاء الفرنسي قد فُحج مسار محكمة النقض الفرنسية التي ظل يطبق قواعد المسؤولية التقصيرية على نقل الأشخاص.⁵

¹ د وجدي عبد الواحد علي : المرجع سابق ، 13.

² حيث أن حداثة الآلات الميكانيكية كان من شأنه أن يجعل إثبات الخطأ أمراً صعباً على المسافر، إلا أنه يجوز للقاضي في بعض الحالات و خاصة في بعض العقود تعقد النقل مثلاً تكملة إرادة المتعاقدين ، حتى وإن لم ينص عليه العقد لأنه من مقتضيات العدالة فالالتزام الناقل لا يقتصر على نقل الشخص من مكان إلى مكان آخر ، و إنما بتوصيله سليماً معافى إلى جهة الوصول.

³ د محمود علي عمران: الالتزام بضمان السلامة وتطبيقاته في بعض العقود، دراسة فقهية قضائية في كل من مصر وفرنسا، دار النهضة العربية. القاهرة. ص 15 .

⁴ كما كان هناك حكم آخر صدر بتاريخ 1910/02/02 أصدرته محكمة (PAU) قضت فيه بأنه ليس من المقبول أن يعامل ناقل الأشخاص معاملة مختلفة عن ناقل الأشياء . أما الفقه فقد هاجم القضاء على موقفه المتردد ، وعلى رأس الفقهاء الذين بذلوا في ذلك جهداً كبيراً في محاولة منهم لتأكيد وجود هذا الالتزام في عقد نقل الأشخاص يوجد الفقيهان :

MARC SAUZET في فرنسا والفقيه SAINCTELETTE في بلجيكا، ويذهب هذان الفقيهان إلى القول بأن المسافر، وهو الضعيف عادة يجد نفسه في موقف صعباً عندما يريد إثبات خطأ الناقل.

⁵ www.droit.org 2010

2- المسؤولية العقدية و تقرير الالتزام بضمان السلامة:

وفي أوائل القرن 20 أصدرت محكمة النقض الفرنسية حكما في 1911/11/21 قضى بأن تنفيذ عقد النقل يتضمن بالنسبة للناقل الالتزام بتوصيل المسافر سليما معافى إلى جهة الوصول¹ ، واعتبرت محكمة النقض في حكم آخر سنة 1913² أن مسؤولية الناقل عن إصابة المسافر هي مسؤولية عقدية.³

وأكدت محكمة النقض الفرنسية⁴ بأن تسليم تذكرة للمسافر تتضمن الالتزام على الناقل بتوصيل المسافر سليما معافى إلى جهة الوصول، وهو ما استقرت عليه جميع أحكام المحاكم الأخرى إلى يومنا هذا، وأصبح الالتزام بضمان السلامة يعني توصيل المسافر إلى مكان الوصول سليما معافى، إلى جهة الوصول، و إذا أصيب المسافر بضرر أثناء عملية النقل فتعد مسؤولية الناقل عقدية أيا كان نوع النقل.

وقد عارض جانب من الفقه⁵ إقرار مبدأ الالتزام بضمان السلامة ضمن إرادة المتعاقدين واعتبروه أنه ينطوي على إرهاب للواقع الذي اتجهت إليه إرادة الأطراف⁶، وبقي الفقه يناهض بهذا الالتزام، حتى استقر عليه القضاء الفرنسي والمصري، وأكدوا أن هذا الالتزام يتفق مع طبيعة عقد النقل ذاته وإلقاء هذا الالتزام على عاتق الناقل هو ضروري وعادل.⁷

ويتفق رأينا مع ما ذهب إليه القضاء الفرنسي والمصري على اعتبار أن القانون لا يسمح بنقل الأشخاص دون الاهتمام بسلامتهم، ومن ثم فإنه يقع التزام على عاتق الناقل بتوفير السلامة للمسافر.

¹ د وجدي عبد الواحد علي: مرجع سابق، ص 15.

² Cass . civ .27 janv.1913,s.1913. 177.

Cass. civ. 3 Févr.1913,S. 1914. 1. 155, DP 1914.1.63; V. M .Allegret,Transport ferroviaire interne, J-CI. Commercial, Fasc. 625,1991.

³ Cass .civ. 21 Nov .1911 s .1912.1.73 note Lyon - Caen

⁴ استئناف Colmar 4/10/1960-1961 مذكور في كتاب محمد رحمان مختار : مرجع سابق، ص 50

⁵ من هذا الرأي سليمان مرقس.

⁶ د علي البارودي ود محمد فريد العربي: القانون التجاري، العقود التجارية عمليات البنوك، الجزء الثاني، 2000، ص 241.

⁷ ويمكن الرد على أدعاء المعارضين بأن هذا الالتزام على عاتق المتعاقدين، ينطوي على إرهاب للواقع فإنه مرفوض ، لأن العقد لا يقتصر على ما ورد فيه و يتناول أيضا ما هو من مستلزماته ، وفقا للقانون و العرف و العدالة، و هو ما نصت عليه المادة 107 من القانون المدني-المادة 148 مدني مصري و هي تقابلا نص المادة 1135 من القانون المدني الفرنسي.

ويزداد هذا المبدأ أهمية خاصة و أن حوادث المرور في ازدياد مستمر، ونتيجة لما يحدث عنها من هلاك للأرواح والأضرار الفادحة، ومن شأن هذا الالتزام أن يقرر حماية أفضل للمسافر أو الراكب، أو أن يقلل من حجم هذه الحوادث.

ومع تطور نظام التأمين على حوادث المرور (الأمر 15/74 المعدل و المتمم بقانون 31/88) فإن الالتزام بضمان سلامة المسافر لا يرهق عاتق الناقل، و أن في مجال التأمين يبقى دائما المسافر هو الطرف الضعيف الذي ينبغي حمايته.¹

ب- تطور نشأة الالتزامات بضمان سلامة المسافر في مصر:

1- في القضاء المختلط:

مر الالتزام بضمان السلامة في مصر بثلاث مراحل :

-**المرحلة الأولى:** ذهب بعض الفقه² إلى القول بان مبدأ الالتزام بضمان السلامة قد نشأ في مصر قبل فرنسا وذلك من خلال استقرار بعض أحكام المحاكم³، ففي حالة وقوع حادث فإنه يتعين على الناقل أن ينفي مسؤوليته ومسؤوليته وذلك بإثبات السبب الأجنبي أو إهمال المسافر الذي يكون السبب الوحيد في الحادث.

وذهبت بعض أحكام القضاء المختلط إلى تقدير التزام بضمان السلامة على عاتق الناقل محله بذل عناية، وقضت على أنه (يتعين على شركة السكك الحديدية أن توصل المسافر إلى مكان آمن يستطيع التزول دون خطأ).

¹ هو ما أكدته المشرع الجزائري من خلال نص المادة 8 من الأمر 15/74 المعدل و المتمم بقانون 31/88 و الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات المعدل بالمرسوم 04-06 الصادر سنة 2006.

² د وجدي عبد الواحد علي: المرجع السابق، ص 22

³ د وجدي عبد الواحد علي: مرجع سابق ص 23.

وقد عمل القضاء في هذا المجال على توفير أكبر قدر من الحماية، وذلك بفرض بعض الواجبات والاحتياطات القانونية لضمان سلامة الركاب ومن ثم فإن القضاء المختلط قد أسس مسؤولية الناقل على أساس خطئه وألقى على كاهله مبدأ الالتزام بضمان السلامة محله بذل عناية.

- **المرحلة الثانية:** وهنا صرحت محكمة الاستئناف المختلطة بأن مسؤولية الناقل ذات طبيعة تقصيرية، أي في هذه الحالة تطبق قواعد المسؤولية عن حراسة الأشياء.¹

- **المرحلة الثالثة:** أصدرت محكمة الاستئناف المختلطة حكم في 1935/02/28 قضت على قيام التزاما على عاتق الناقل بضمان سلامة المسافر، و هو التزام بتحقيق نتيجة. وعلى هذا الأساس فإنه تقع مسؤولية الناقل متى تعرض المسافر إلى إصابة أثناء عملية النقل، وإن كان يحق له التخلص من مسؤوليته بإثبات السبب الأجنبي.²

2- القضاء الوطني :

أول حكم صادر في هذه المرحلة ، هو الحكم الذي أصدرته محكمة استئناف وطنية في مصر من محكمة الإسكندرية في 1950/02/01، وتتلخص حيثيات الحكم في أنه في حالة عقد النقل وعند انعدام النص الصريح على ضمان الناقل للراكب الذي تعهد بنقله يعتبر الناقل مسؤولا مسؤولية تعاقدية على أساس التزام ضمني يقع على عاتق الناقل بإيصال الراكب سليما معافى إلى جهة الوصول.³

وقد جعل هذا الحكم أساس هذه المسؤولية هو القياس على الالتزام الناقل بضمان الأشياء وهو نفس النهج الذي انتهجه القضاء الفرنسي و بالتالي فإنه تقرر بأن الناقل يقع على عاتقه التزام بضمان سلامة المسافر إلى محطة الوصول سليما معافى و هو التزام بتحقيق نتيجة.⁴

¹ مذكور في كتاب شريف أحمد الطباخ: مرجع سابق، ص 100.

² قضت أحد المحاكم على أنه (لا يكون على المسافر الذي يقع ضحيته في أثناء السفر إثبات يقدمه سوى الإصابة التي لحقت به وظروف حدوثها) مذكور في كتاب د وجدي عبد الواحد علي : مرجع سابق، ص 231.

³ أنظر أكثر تفصيلا د وجدي عبد الواحد علي : مرجع سابق، ص 27.

⁴ وهو ما محكمة النقض في مصر و كانت هناك الحديدمن الأحكام لعل أهمها حكم 1941/12/08 من الدائرة الجنائية/ وحكم 1962/04/26.

وبذلك أقرت محكمة النقض¹ أن عقد نقل الأشخاص يلقي على عاتق الناقل التزاما بضمان سلامة المسافر بحيث يلتزم الناقل بتوصيله سليما معافى إلى جهة الوصول، وهو التزم بتحقيق نتيجة. بحيث إذا تعرض المسافر أثناء عملية النقل إلى حادث، تقوم مسؤولية الناقل. وما على الراكب إلا إثبات أن الضرر الذي تعرض له كان أثناء عملية النقل دون حاجة إلى إثبات خطأ الناقل.²

ويمكن للناقل في هذه الحالة أن يثبت أن الإصابة الذي تعرض إليها المسافر كانت نتيجة لقوة القاهرة أو لخطأ المضرور أو خطأ الغير، وأنه لم يكون في مقدوره توقعه أو تفاديه³، بإثبات السبب الأجنبي.⁴

– مناقشة وجود الالتزام بضمان السلامة:

هناك من الشراح⁵، من ينكر وجود هذا المبدأ، ويحتجون لذلك بأن القانون لم ينص من بين الالتزامات التي ينشئها عقد النقل على الالتزام بضمان السلامة، فلم يتكلم القانون إلا عن نقل البضائع فجعل الناقل مسؤولا عن تلف البضاعة أو هلاكها ولا يصح أن تشبه الإنسان بالبضائع، لأن في ذلك إهدار لكرامة الإنسان. وأخيرا حتى ولو افترضنا وجود هذا الالتزام التعاقدى، فليس أسهل على الناقل من أن يسرع بنفيه صراحة في العقد فيعلن أنه لا يضمن سلامة المسافر.⁶

¹ أنظر أكثر تفصيلا د أكتيم الخولي: مرجع سابق، ص 395-396. د سميحة القليوبي: مرجع سابق، ص 519-520. د مصطفى كمال طه: مرجع سابق، ص 216-217.

² د صفوت ناجي همنساوي: مرجع سابق، ص 104-105. د هاني محمد دويدار: مرجع سابق، ص 78. د علي البارودي: ص 229-230. د محمود سمير الشرقاوي: مرجع سابق، ص 114-115.

³ حكم محكمة النقض الفرنسية في 1884/11/10 تأييدا بحكم أصدرته محكمة Clermont loise وفي هذا الحكم تقرر محكمة النقض أنه لا يمكن أن تطبق على ناقل الأشخاص نفس القواعد الخاصة بنقل الأشياء. فالأشياء ثابتة وغير متحركة والناقل يسيطر عليها سيطرة تامة خلافا لناقل الأشخاص إذ يتمتع المسافر بحرية في الحركة تحول دون القول بالالتزام الناقل. الإشكالية التي تطرح على القضاء الجزائري هو عدم استناد محاكم الجرح والمخالفات للإشارة إلى إحلال الناقل بالالتزام بضمان السلامة

⁴ أنظر أكثر تفصيلا د وجدي عبد الواحد علي: مرجع سابق، ص 33.

⁵ راجع د أكتيم الخولي: مرجع سابق، ص 389.

⁶ راجع د عبد الحي حجازي: مرجع سابق، ص 258.

وحسب اعتقادنا أن رأي غالبية الفقه والقضاء هو الصحيح المتفق مع طبيعة نقل الأشخاص، فهذا الالتزام لا يحتاج إلى نص في العقد ولا يحتاج إلى أن تنصرف إليه نية المتعاقدين على وجه خاص، ذلك لأنه من صميم التزام الناقل بالنقل، وهو يرتبط به ارتباطاً لا يقبل الانفصال.¹

ولا يمكن القبول بفكرة أن الناقل يقتصر نشاطه على نقل (جثة المسافر) من مكان القيام إلى مكان الوصول. ولا حاجة لأن يرد النص في العقد على أن الناقل قد تعهد بنقل المسافر حيا سليما لأن مثل هذا العقد يرتفع إلى مصاف البديهيات التي لا يجوز أن تكون محل نص خاص، بل ولا داعي لأن تنصرف إليها نية خاصة.² وما يجب الاعتداد به هو أن على المسافر أن يقوم من جانبه بكل ما يكفل سلامته ويتجنب ما يمكن أن يتعرض إليه من خطر، لأن ضمان سلامة المسافر ليس مطلقاً لأن المسافر لا يكون تحت سيطرة الناقل أثناء الطريق، لذلك يمكن للناقل أن ينفي مسؤوليته إذا أثبت أن الضرر كان نتيجة لخطأ المسافر نفسه.³

وما تجدر الإشارة إليه هو أنه لا يمكن للناقل أن ينص في العقد على أنه لا يضمن سلامة المسافر، فإنه يعتبر باطل لأنه مخالف للنظام العام. ومن الناحية العملية لن يستفيد الناقل من إعفائه من المسؤولية التعاقدية، لأنه سيقع في نطاق المسؤولية التقصيرية باعتباره حارساً لآلة النقل، وهي مسؤولية مفترضة تعفى المسافر من عبء الإثبات وتجعله كله على عاتق الناقل.

وأما بالنسبة للاتفاقيات الدولية، فإن اتفاقية نقل الأشخاص (CIV) تخضع المسؤولية عن الحوادث التي يلحق الأشخاص إلى تشريع الدولة التي وقع فيها الحادث.⁴

¹ د علي البارودي: مرجع سابق، ص 230 - 231. راجع د مصطفى كمال طه: مرجع سابق، ص 217. د عبد الحكم فودة: مرجع سابق، ص 150.

² د سميحة القليوبي: مرجع سابق، ص 520. د أكنم الخولي: مرجع سابق، ص 397. د محمود سمير الشرفاوي: مرجع سابق، ص 115.

³ أنظر أكثر تفصيلاً د عبد الحميد الشواربي: مرجع سابق، ص 403. د عبد الحى حجازي: مرجع سابق، ص 258.

⁴ René Rodière – Rafat Abadir – Andre. Chao le transport des personnes dans la jurisprudence, page 35.

- النقل بالسكك الحديدية:

إن القضاء الفرنسي قصر تقرير الالتزام بالسلامة، إلى توفير حماية فعالة للمسافر الذي يقع ضحية حادثة، بإقالاته من عبء الإثبات، الذي يعتذر عليه واعتبره تبعاً لهذه التزاما بتحقيق نتيجة¹، هذه النتيجة هي منع وقوع الحادثة، ومن ثم يكون الناقل مخلاً بالتزامه بمجرد إصابة المسافر، فتقوم على عاتقه المسؤولية العقدية التي لا يستطيع التخلص منها إلا بإقامة الدليل على رجوعها إلى سبب أجنبي.²

إن الناقل متى أعد أمكنة خاصة للمسافرين وأخضعها للنظام الذي يضعه وحرّم ارتيادها على غيرهم، فإنه يأخذ هذا على عاتقه حماية المسافرين ويلزم بسلامتهم التزام محدد في أثناء وجودهم بها فلا فرق بين المسافر الذي يصاب بعد ركوبه عربة القطار، وذلك الذي يصاب واقفاً على الرصيف في انتظار قدوم القطار، أنه أصيب في الأمكنة التي أعدها الناقل لسفره.³

حتى سنة 1969م كان القضاء الفرنسي يطبق بداية الالتزام بالسلامة إلا في الحالات التي يكون فيها دخول المسافرين إلى الرصيف، وينتهي بمجرد خروجهم من بوابة الخروج من المحطة، وبالتالي فإن الحوادث التي تقع على رصيف المحطة يشملها الالتزام بالسلامة.⁴

وبداية من سنة 1969م أقرت محكمة النقض الفرنسية بأن الالتزام بالسلامة كالتزام بتحقيق نتيجة Sécurité / Résultat لا يسري أولاً يتصور وجوده إلا خلال تنفيذ عقد النقل⁵، وأصبح هذا المبدأ لا يتعلق

¹ اكتفى القضاء الفرنسي واعتبر أن على المسافر أن يثبت إصابته في أثناء النقل ليقع إخلال الناقل بتنفيذ التزامه العقدي بتوفير سلامته وذلك وفقاً لعبارة الأحكام (توصيله سليماً معافى إلى جهة الوصول)

(le voyageur Doit Seulement Etablir que L'accident s'est produit eu cours de transport.)

² René. Rodière, Op.cit page 48.

³ وهذه المسؤولية هي مفترضة المسافر من عبء الإثبات وتجعله كله على عاتق الناقل.

⁴ Cass. Civ .8 oct. 1968, d. 1969 .157; Cass .Civ .4 juill. 1995 ,d. 1995 .ir. 222

⁵ وهو ما أكدته محكمة النقض الفرنسية حيث أكدت على حماية الراكب وهو خارج العربة فألزمت الناقل في مواجهته، التزام عام باليقظة والانتباه أي التزام محله بذل عناية مذكور في كتاب د وجدي عبد الواحد: مرجع سابق، ص35.

le transporteur est tenu d'une obligation de prudence et diligence.

بالحوادث التي تلحق بالمسافرين في رصيف المحطة لأن تنفيذ العقد لم يبدأ تنفيذه بعد. ومن تم كان لابد على محكمة النقض الفرنسية أن تتدخل لحسم هذه المشكلة وقد جاء القرار الصادر في 1970/07/21¹ حيث قررت المحكمة بأن الالتزام بضمان السلامة يزول تطبيقه بمجرد نزول المسافر من القطار ويبقى الناقل عندئذ ملزم تجاهه بالالتزام عام بالحياة والحذر.

Mais attendu que si l'obligation de conduire le voyage sain et sauf à destination résultant que l'art 1147 cesse de s'appliquer lorsque le voyageur à achever de descendre du véhicule, le transporteur reste tenu encore à son égard Une obligation générale de prudence et de diligence.²

وفي سنة 1989 تراجعت محكمة النقض عن موقفها هذا، وأقرت بأن تبقى مسؤولية الناقل التقصيرية قائمة عن الحوادث التي تحدث خارج فترة النقل. فالقضاء الفرنسي أصبح يربط بين الالتزام بضمان السلامة وبين الوقت الذي يتم فيه تنفيذ عقد النقل تنفيذاً مادياً، ولا يبدأ الناقل في تنفيذ التزامه بنقل المسافر إلا في الوقت الذي يوجد فيه المسافر داخل المركبة أو يهتم فيه على الأقل بالصعود إليها³، وينتهي هذا الالتزام في الوقت الذي يغادر فيه المسافر العربة أو القطار. وإذا أصيب المسافر بحادث فعليه مطالبة الناقل بالتعويض، إذا كان هذا الحادث وقع على رصيف القطار وأساس هذا التعويض هو إثبات خطأ الناقل.

ومنذ هذا التاريخ أصبحت مسؤولية الناقل العقدية محصورة وأصبح من الممكن بالنسبة لضحايا الحوادث اللجوء إلى إعمال قواعد المسؤولية التقصيرية ولاسيما المادة 1/1384 المتعلقة بحراسة الأشياء.⁴

وتثور عدة إشكاليات في هذا المجال تتعلق بالخصوص في أن إخضاع حوادث المحطات إلى المسؤولية التقصيرية يفيد من أنه على متن هاته المحطات يوجد عدة أشخاص منهم المسافرين وغير المسافرين لا تربطهم

¹ قرار سنة 1969/07/01 أكدت فيه محكمة النقض الفرنسية أن الالتزام بتوصيل المسافر سليماً ومعافى إلى مكان الوصول لا يحمل الناقل إلا أثناء تنفيذ النقل أي بداية من دخوله المسافر في العربة أو القطار وينتهي بالتزول منه.

² مذكور في كتاب مختار رهباني محمد: مرجع سابق، ص 55.

³ R .Rodière, Dalloz , Droit des transports Terrestres et Aériens page57.

⁴ Dalloz, Droit des transports Terrestres et Aériens page 58.

بالناقل أية علاقة عقدية، وقد يتعرضون لحوادث، ومن تم لا يمكن في هذه الحالة إعمال أو تمديد أحكام المسؤولية العقدية.¹ كم أنه في حالات يساهم المسافر بخطئه في وقوع الحادث، فلا يعقل تحميل الناقل المسؤولية إذا كان خطأ الضحية هو السبب المباشر في الحادث، ويمكن بالتالي إعفاؤه من المسؤولية، ويبقى للضحية عندئذ إثبات إخلال الناقل بالتزامه بالسلامة على أساس التزام بعناية ولا يتحصل على التعويض إلا إذا أثبت أن الوسائل الموضوعية من الناقل غير كافية لتجنب الحادث.²

ولكن الاتجاه الجديد للقضاء يميل نحو المحافظة على حقوق للضحايا³، بحيث لم يعد هناك شأن في مجال السلامة الجسمانية إلا الالتزام بضمان السلامة بنتيجة وأنه لم يعد ضروريا تكييفه بغير الالتزام بضمان السلامة⁴، ومن تم فالمسؤولية تكون عقدية عند التنفيذ المادي للالتزام وتكون تقصيرية قبل وبعد ذلك.

¹ د مختار رحمان محمد: مرجع سابق، ص 58.

² ولقد بارك الفقه هذا التوجه الجديد الذي أخرج من المجال العقدي الالتزامات المزعومة التي يجب أن تكون للعقد وأعاد لإرادة الأطراف القوة والأسبقية التي شحقت وهو ما أعاد للعقد جوهره الحقيقي.

³ د محمود السيد عبد المعطي خبال: الحدود الفاصلة بين المسؤولية التقصيرية والعقدية، كلية الحقوق، ص 65.

⁴ Vu l'art .1134 c. civ. attendu que des qualités et des motifs de l'arrêt attaqué il résulte que le billet de passage remis, en mars 1907 par la Compagnie générale transatlantique à zbidi hamida Ben Mahmoud, lors de son embarquement à Tunis pour Bône, renfermait, sous l'art. 11, une clause attribuant compétence exclusive au tribunal de commerce de Marseille pour connaître des difficultés auxquelles l'exécution du contrat de transport pourrait donner lieu ; qu'au cours du voyage, zbidi hamida, à qui la compagnie avait assigné une place dans le sous- pont à coté des marchandises a été grièvement blessé au pied par la chute d'un tonneau mal animé.

Attendu que quand une clause n'est pas illicite, l'acceptation du billet sur le quel elle est inscrite impliqué, hors les cas de dol ou de fraude, acceptation, par le voyageur qui le reçoit. De la clause elle-même ; que vainement l'arrêt attaqué déclare que les clauses des billets de passage de la compagnie générale transatlantique, notamment l'art 11, ne Régissent que le contrat de transport proprement dit et les difficultés pouvant résulter de son exécution, Et qu'en réclamant une indemnité à la compagnie pour la blessure qu'il avait reçue. zbidi agissait contre elle non " en vertu de ce contrat et des stipulation dont il avait été l'objet mais à raison d'un quasi - délit dont il lui imputait la responsabilité "

" que l'exécution du contrat de transport comporte en effet pour le transporteur l'obligation de conduire le voyageur sain et sauf à destination. Et que la cour d'Alger constate elle – même que c'est au cours de

موقف المشرع الجزائري:

أما بالنسبة لموقف المشرع الجزائري، فإنه أخذ بهذا المبدأ و ذلك حسب نص المادة 62 من القانون التجاري التي تنص على أنه (يجب على ناقل الأشخاص أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافر و أن يوصله إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد).

ومن ثم ففي حالة إخلال الناقل بمبدأ الالتزام بضمان السلامة، فيجب تحديد طبيعة هذا الالتزام ويتعين من يتحمل طرفية عبء الإثبات.¹ فإذا كان هذا الالتزام محله مجرد بذل عناية لتجنب المساس بالمسافر أثناء النقل، وقع عن هذا الأخير عبء إثبات قصور الناقل من بذل هذه العناية.

ثانيا : مضمون الالتزام بضمان سلامة المسافر وشروطه:

نستعرض لدراسة هذا العنصر إلى تقسيمه إلى قسمين أولا مضمون الالتزام بضمان السلامة وثانيا إلى

شروط هذا المبدأ.

أ- مضمون الالتزام بضمان سلامة المسافر:

1- طبيعة الالتزام بضمان سلامة المسافر:

وقبل تحديد طبيعة هذا الالتزام لا بد من الرجوع إلى التمييز بين الالتزامات العقدية، فهناك الالتزام بتحقيق

غاية والتي تكون محل الالتزام، فإذا لم تتحقق الغاية التي كان يهدف إليها المتعاقدين بقي الالتزام غير منفد.²

=cette exécution et dans des circonstances s'y rattachant que zbidi a été victime de l'accident dont il poursuit la réparation attendue ; des lors, que c'est à tort que l'arrêt attaqué à refusé de donner effet à la clause ci-dessus relatée et déclaré que le tribunal civil de Bône était compétent pour connaître de l'action en indemnité intentée par zbidi hamida contre la compagnie générale transatlantique ; - qu'en statuant ainsi, il a violé l'article ci- dessus visé ; – par ces motifs casse renvoie devant la cour de Montpellier. "

قرار مذکور في كتاب د محمد رحمانی: مرجع سابق، ص 45

¹ د مختار رحمانی محمد: مرجع سابق، ص 48.

² أنظر أكثر تفصيلا د عبد الرزاق السنهوري : الوسيط في شرح القانون المدني، نظرية الالتزام ، الطبعة الثالثة، 1981، ص 893.

والنوع الثاني من الالتزامات هو الالتزام ببذل جهد يهدف الوصول إلى الغرض (Obligation de Moyen) أي الالتزام ببذل وسيلة ويعبر عنه بعض الفقه إلى الالتزام ببذل عناية.¹ ومعيار العناية هو ما يبذله الشخص العادي حسب ما ينص عليه القانون أو ما يقضي به الاتفاق.²

2- تحديد مضمون الالتزام السلامة:

في عقد نقل الأشخاص ذهب بعض الفقه إلى أن التزام الناقل بضمان سلامة المسافر هو إلتزام بمجرد بذل عناية، هي اتخاذ كافة الاحتياطات التي تمكنه من ذلك، ويقع على المسافر عبء إثبات تقصير الناقل عن بذل هذه العناية.³

وقد اعتبر القضاء الفرنسي والمصري أن الالتزام بتحقيق غاية هي منع وقوع الحادثة فإذا وقعت الحادثة وأصيب المسافر فإن الناقل يكون مخلا بالتزامه، وتقوم على عاتقه المسؤولية عن إخلاله بالتزامه بضمان سلامة المسافر أو الراكب التي لا يستطيع التخلص منها إلا بإقامة الدليل على رجوعها إلى سبب أجنبي. وإذا انعدم خطأ الناقل لا يكفي لتخليصه من التزامه بالسلامة أن يدفع بانتفاء المسؤولية وإرجاعها إلى سبب أجنبي، وإنما وجب عليه إثبات واقعة محددة (أي حالات الإعفاء من المسؤولية) وهي القوة القاهرة أو فعل الغير أو خطأ المسافر.⁴

ولا يكون الحكم الصادر ببراءة الناقل أو تابعيه من جنحة الإصابة أو القتل الغير عمدي الذي يصدر من القسم الجزائري، تأسيساً إلى عدم وجود خطأ المتهم أثر على دعوى التعويض أمام القسم المدني الناشئة عن إخلال

¹ د عبد الرزاق السنهوري: المرجع السابق، ص 893.

² V. Cass.civ.19 fév. 1991, Bt 1 1991.205 ; Ca. Paris. 21 sept. 1994, Btl 1994.865.

³ وهو ما ذهب إليه محكمة الاستئناف المختلطة في مصر على أن التزام الناقل بضمان سلامة المسافر محله بذل عناية .
فقضت على أنه يجب على شركة السكك الحديدية أن توصل مسافر بها إلى مكان يستطيعون التزول فيه دون خطر، كما يقع على عاتقها أن تجعل مداخل المحطات في حالة لا ينشأ عنها أي خطر.

⁴ المادة 138 من القانون المدني الجزائري 178 من القانون المدني المصري 1384 من القانون المدني الفرنسي.

الناقل بالتزام بضمان السلامة الناشئة عن عقد النقل.¹ وهذا يتفق مع الغاية من عقد نقل الأشخاص، فالسلامة في تقدير المسافر لا تقل أهمية عن النقل ذاته، وهي ضرورة حتمية عادلة تقع على عاتق الناقل.

واتجه القضاء الفرنسي² إلى حماية أكيدة وفعالة للمسافرين، فاكتفى بأنه على المسافر أن يثبت فقط أن إصابته قد حدثت أثناء النقل ليقع على الناقل التزامه التعاقدية وهو الالتزام بضمان السلامة.

وإذا أثبت المسافر أن إصابته قد حدثت أثناء النقل فإنه لا يكون ملزماً بأن يثبت سبب إصابته، ولا على رجوعها إلى واقعة النقل وعدم مساهمة في وقوعها ولا حتى إثبات العلاقة بين الضرر وعملية النقل.³

وفي حالة عدم قدرة الناقل عن إثبات ظروف الحادث وعجزه عن تقديم دليل على تدخل سبب أجنبي لا ينسب إليه وأساس ذلك أن الناقل يظل مسؤولاً إذا ظل سبب الحادث مجهولاً، وقد كان الأساس القانوني الذي استند إليه القضاء الفرنسي في تقدير مسؤولية الناقل هو نص المادة 1147⁴ مدي فرنسي، بحيث يكون بمقتضى هذه المادة الناقل مسؤولاً عن فقد الأشياء المسلمة إليه أو نقصها في أثناء النقل ما لم يثبت رجوع فقدها إلى قوة القاهرة أو حادث مفاجئ.

وافترض القضاء الفرنسي رجوع الإصابة إلى النقل متى وقعت أثناءه وهو نفس الأساس الذي استند إليه القضاء المصري في تقرير هذا الالتزام.⁵

¹ ذهب القضاء في مصر وفرنسا إلى أن التزام الناقل محدد بضمان سلامة المسافر هو التزام بتحقيق غاية هي وصول المسافر سليماً معافى إلى جهة الوصول المذكور في كتاب عبد الفتاح مراد: مرجع سابق، ص 366..

² Cass.civ. 4 mars. 1954, j.c.p., 1954.2.8121, note Rodiere-Cass.civ.25.avril 1967, j.c.p. 1967.2.15156, note Rodière.

³ وقد قضت المحاكم الفرنسية بمسؤولية شركة السكك الحديدية عن سقوط المسافرين من باب عربة القطار لعجز المحكمة عن تحديد الظروف التي أدت إلى انفتاح باب العربة راجع د وجدي عبد الواحد: مرجع سابق، ص 39.

⁴ L'article 1147 du code civil francais : Le débiteur est condamné, s'il y a lieu, au paiement de dommages et intérêts soit à raison de l'inexécution de l'obligation, soit à raison du retard dans l'exécution, toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée, encore qu'il n'y ait aucune mauvaise foi de sa part.

⁵ وقد فتن المشرع المصري هذا الالتزام بالقانون رقم 17 لسنة 1999 بإصدار قانون التجارة الجديد والتي تنص المادة 264 على أن (يضمن الناقل سلامة الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل ويقع باطلا كل اتفاق ينص بإعفاء الناقل من هذا الضمان)، وتنص المادة 266 على أنه (لا يجوز للناقل أن ينفي مسؤولية عن التأخير أو عن الأضرار البدنية أو غير البدنية التي تلحق الراكب أثناء تنفيذ النقل إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الراكب

ب- شرط الالتزام بضمان السلامة:

من أجل قيام مبدأ الالتزام بضمان السلامة على عاتق الناقل، لابد من توافر شرطين أساسيين هما وجود عقد نقل، و إصابة المسافر أثناء تنفيذ عقد النقل.

1- وجود عقد نقل: (Le Contract de Transport)

ذهب الفقه الفرنسي¹ إلى أن قيام الالتزام بضمان السلامة يتطلب بالضرورة وجود عقد نقل، وعقد نقل الأشخاص هو العقد الذي يلتزم فيه الناقل بتوصيل المسافر أو الراكب من مكان إلى مكان آخر بوسيلة من وسائل المواصلات لقاء مقابل أو أجر يؤديه هذا الأخير.²

وقد عرفه المشرع الجزائري في نص المادة 36 من القانون التجاري (عقد النقل اتفاق يلتزم لمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين).

1-1- عبء إثبات وجود عقد النقل: يقع على المسافر أو الراكب عبء إثبات وجود عقد النقل، في حالة إخلال الناقل بالتزامه بضمان السلامة، خاصة إذا كانت وسيلة السفر تستلزم الحصول مقدما على سند نقل لاتفاقه مع زمن الانتقال ومكانه.

وفي حالة ما إذا فقد المسافر تذكرة النقل، فإنه يستطيع أن يثبت وجود عقد نقل بكافة طرق الإثبات القانونية طبقا للقواعد العامة، لأن عقد النقل ذو طابع تجاري ومن ثم لابد على المسافر من الرجوع إلى نص المادة 30 من القانون التجاري.³

¹ د أكتيم الخولي: مرجع سابق، ص 273

² أنظر أكثر تفصيلا د وجدي عبد الواحد علي: مرجع السابق، ص 52. ذلك أنه قد يلتزم أحد المتعاقدين بنقل متعاقد آخر من مكان آخر مع هذا لا يكون هذا العقد عقد نقل إذا لم يكن النقل هو الغرض الأساسي من العقد، مثال ذلك التزام صاحب الفندق في عقد التزلج في الفندق إلى اتفاق مع أحد الأشخاص تنقله إلى المطار، فالالتزام الناقل مرتبط بالتزام آخر ولا تنطبق على مثل هذه العلاقة القواعد الخاصة بالمسؤولية العقدية.

³ وقد أخذت محكمة النقض الفرنسية بذلك وجاء أسباب أحد أحكامها أن (شركة السكك الحديدية لا تستطيع للتخلص من نتائج الحادثة الضارة التي وقعت للمسافر وقت نزوله من القطار أن تسند وجود عقد نقل أبرم مع المصاب، مادام الثابت لدى قضاة الموضوع، أنه لم يحضر محضر هذه المخالفة نظام السكك الحديدية بركوبه دون سند النقل) مذكور في كتاب د وجدي عبد الواحد: مرجع سابق، ص 76.

والإشكالية التي تتور بالنسبة إلى القانون الجزائري هي السفر دون وجود سند النقل، ومن ثم لا بد على المشرع الجزائري لتشديد القواعد المتعلقة بالسفر دون سند، وفرض عقوبة صارمة خاصة أنه في حالة تعرض المسافر لحادث فمن غير المعقول إلزامه بإثبات وجود عقد النقل. كما أنه في حالات يفقد المسافر تذكرة النقل، فيجوز إثباتها بكافة الطرق المنصوص عليها في القانون التجاري لأن هذا يتفق مع الغاية التي قررها القضاء من فرضه الالتزام بضمان السلامة.

1-2- عدم قيام الالتزام بالسلامة دون وجود أجرة:

تعتبر الأجرة عنصر جوهري ولا يقوم عقد النقل بدونها، والأجرة قد تحدد بنصوص اللوائح كما هو الحال في النقل بالسكك الحديدية، و قد تتحدد بالاتفاق كما هو الحال المتبع في النقل بسيارات الأجرة الخاصة، ولا يترتب على عاتق الناقل التزام بضمان سلامة المسافر أو الراكب دون أن يدفع أجرة النقل.¹

1-3- الراكب دون أجرة على سبيل التسامح:

في بعض الحالات قد يسمح الناقل أو تابعوه لبعض الأشخاص بالركوب دون أجرة على سبيل التسامح (التسول أو لبيع بعض السلع) و يسمى الراكب في هذه الحالة بالأجنبي عن عقد النقل ومن ثم لا ينشأ الالتزام بضمان السلامة على عاتق الناقل .

و ذهب الفقه في هذه الحالة إلى أن الالتزام بضمان السلامة يقوم على عاتق الناقل لمصلحة المسافر أو الراكب الذي ليس لديه تذكرة.

1-4- مدى قيام الالتزام بضمان السلامة عند حدوث الإصابة قبل الوفاء بالأجرة:

أحيانا يكون دفع أجرة النقل مقدما قبل البدء في عملية النقل وهنا لا تطرح أي إشكالية لكن حالات أخرى - كما هو الحال بالنقل عن طريق سيارات الأجرة - يتم الاتفاق على أن دفع الأجرة يكون عند الوصول

¹ ويستوي في ذلك أن يكون المسافر قد صعد لوسيلة النقل دون تذكرة.

إلى المحطة الأخيرة. فهنا ينشأ التزام على عاتق الناقل بضمان سلامة المسافر، فجوهر المسألة هو أن يكون النقل نظير أجره معينة.

1-5- مدى قيام الالتزام بالسلامة في حالة التنازل عن بطاقة النقل:

يمكن للشخص التنازل عن بطاقة النقل، ما لم تكن البطاقة باسم الراكب، ومعنى ذلك أن الالتزام بضمان سلامة المسافر يظل قائماً على عاتق الناقل للشخص المتنازل إليه لأنه يستوي لدى الناقل ركوب أي شخص آخر¹، أما إذا كان شخص المسافر محل اعتبار فإن الالتزام بضمان سلامة المتنازل لا يقوم على عاتق الناقل، لأنه لا يوجد أي عقد بين المتنازل إليه والناقل.

1-6- تذكرة الرصيف و الالتزام بالسلامة:

أحياناً يجد الشخص نفسه ملزم لشراء تذكرة قبل الدخول إلى الرصيف، وذهب بعض الفقهاء إلى القول بأن شراء تذكرة الرصيف ينشأ عقد معارضة ملزم للجانبين بين إدارة السكك الحديدية والمشتري. لأن شراء التذكرة كان غايته إما السفر أو الاستقبال في محطة الوصول، ومن ثم فإنه لا بد من توفير نفس الحماية للمسافر أو الشخص الذي اشترى التذكرة.

وذهبت محكمة استئناف مونتبييه Montpellier إلى إلغاء إلتزام الناقل بالسلامة محله بذل عناية، لأنه بتسليم تذكرة (الرصيف) إلى الشخص، يكون الناقل متعهد بتوفير أمكنة و أجهزة توفر له الحماية².

وذهب بعض الفقهاء إلى إقرار العلاقة التعاقدية بين مصلحة السكك الحديدية ومشتري أو حائز تذكرة (الرصيف)، وذهب البعض منهم إلى إنكار قيام الالتزام بضمان السلامة على عاتق الناقل، وتبقى في هذه الحالة

الإصابة راجعة أو خاضعة لأحكام قواعد المسؤولية التقصيرية.³

¹ د وجدي عبد الواحد علي : مرجع سابق، ص 60.

² د وجدي عبد الواحد علي: المرجع السابق ص 62

³ د وجدي عبد الواحد علي : المرجع سابق، ص 62.

أما البعض الآخر ذهب إلى إنشاء مبدأ الإلتزام بضمان السلامة يقع على عاتق الناقل، لأنه لا معنى للفرقة بين وضع المسافر و الشخص الذي يتواجد معه على الرصيف.

2- حدوث إصابة المسافر أثناء تنفيذ العقد:

وهو ما يعبر عنه بالنطاق الزمني للإلتزام بالسلامة و يتحدد هذا النطاق من الوقت الذي يبدأ فيه تنفيذ العقد ، و ينقضي في الوقت الذي ينتهي فيه تنفيذه فلا يبدأ أو لا يقوم الإلتزام بضمان سلامة المسافر إلا منذ بدء تنفيذ عقد النقل بدخول المسافر إلى (الرصيف) تمهيدا لعوده إلى القطار، ولا يكون هذا الإلتزام قبل بدء عملية النقل لأنه لا توجد أي علاقة بين الناقل والمسافر.¹

وذهب القضاء الفرنسي² إلى أن الإلتزام بضمان السلامة يبدأ من الوقت الذي يدخل فيه المسافر إلى محطة السكك الحديدية بعد أن يكون الناقل قد تحصل على أجرة النقل.

وقد وسعت محكمة النقض الفرنسية من النطاق الزمني للإلتزام بضمان السلامة حماية لمصلحة المسافر، فإذا حدثت إصابة للمسافر أثناء تواجده في الرصيف فإنه يقع على عاتق الناقل الإلتزام بالسلامة هذا في ما يتعلق بالنقل بالسكك الحديدية. أما وسائل النقل الأخرى كالسيارات فقد ذهب القضاء الفرنسي إلى أن الإلتزام بضمان السلامة يبدأ من الوقت الذي يقبل فيه دخول المسافر إلى السيارة.

¹ د وجدي عبد الواحد علي: المرجع السابق، ص 63.

² د جمال زكي: مرجع سابق، ص 23

الباب الأول

الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل
البري على نقل البضائع والأشخاص

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

إن تطور وسائل النقل على اختلاف أنواعها أصبح من الأشياء الخطيرة التي تهدد حياة البشرية، ولهذا كان لازماً على المجتمع البحث على طرق وأساليب توفر الحماية للإنسان من أخطار النقل، هذه الحماية تتمثل بالتشريعات التي أصبحت تنظم عملية النقل مع التأكيد على مسؤولية الناقل.

رغم أن أحكام مسؤولية الناقل الواردة في القانون التجاري تكملها أحكام المسؤولية العقدية في القانون المدني، وهذه المسؤولية لا تنطبق ما لم يرد تنظيم خاص في عقد النقل. وبالتالي تبدو دراسة هذه الأحكام ذات أهمية بالغة من الناحية العملية. فقد لا يجرر سند نقل دون أن يحتوي على تنظيم خاص لأحكام المسؤولية، أو يستوجب تطبيق أحكام المسؤولية الواردة في القانون المدني، ولا يحق للناقل في هذا الفرض أن يتمسك بالشروط التي أدرجها في سندات النقل التي يرمها المتعاقدون معه، ولو كان المرسل علي علم بهذه الشروط مادام لم يتفق صراحة علي إخضاع العقد لها.¹

وسيتيم دراسة هذا الباب في فصلين :

الفصل الأول ندرس النظام القانوني لمسؤولية الناقل البري علي نقل البضائع والأشخاص، و يعالج الفصل الثاني حالات مسؤولية الناقل البري عن تنفيذ عقد نقل البضائع والأشخاص و وسائل دفعها.

¹ د صفوت ناجي بھنساوي: العقود التجارية، دار النهضة العربية، 1998، ص 7. د محمد حسين إسماعيل: القانون التجاري الأردني، الطبعة الأولى، 1985 ص 287.

الفصل الأول: النظام القانوني لمسئولية الناقل البري على نقل

البضائع والأشخاص

تعد مسؤولية الناقل من أهم موضوعات عقد النقل أيا كانت صورته، بحيث تمثل غالبية المنازعات العملية. لذا كانت موضوع اهتمام الفقه، من منطلق أن عقد النقل يضع علي عاتق الناقل التزاما بتحقيق نتيجة معينة، هي نقل الشيء أو الشخص سالما إلى مكان الوصول و في الميعاد المتفق عليه.¹ كما يستوجب عقد نقل البضائع من الناقل المحافظة علي الشيء محل النقل أثناء شحنه ورصه ونقله وتفريغه إلي المرسل إليه. فإذا لم تتحقق هذه النتيجة فهلك الشيء أو تلف أو تأخر وصوله قامت مسؤولية الناقل عن تعويض الضرر الناشئ عن ذلك. و ترتبط بمسئولية الناقل الدعوي التي يرفعها المضرور، كدعوى خاصة تتلائم و طبيعة عقد النقل.²

أما بخصوص عقد نقل الأشخاص، فيلتزم الناقل بأن يقوم بعملية النقل كما اتفق عليها. كأن يجري النقل في الميعاد المحدد، سواء صرّح بذلك في العقد، أو في اللوائح التي يضعها الناقل. والغالب في العمل أن تقام دعوى المسؤولية بسبب إخلال الناقل بالتزامه بضمان سلامة الراكب، وفي بعض الأحيان ما يلحق أمتعته المسجلة من أضرار.³

وعلى ذلك فإن البحث في مسؤولية الناقل يتطلب تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين، نتطرق إلى أحكام مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع في المبحث الأول، ثم إلى طبيعة وأساس مسؤولية الناقل البري على نقل الأشخاص في المبحث الثاني.

¹ د محمد حسين إسماعيل: مرجع سابق، ص 291 .

² د عبد الفضيل محمد أحمد : القانون التجاري ، العقود التجارية- الإفلاس-عمليات البنوك، ص 99.

³ د هاني محمد دويدار: مرجع سابق، ص 127.

المبحث الأول: أحكام مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع

تعتبر مسؤولية الناقل من أهم موضوعات عقد النقل ، وقد تعرضت لها المواد من 41 إلى 55 من القانون التجاري، وهي مواد تضمنت ما تقرره القواعد العامة في المسؤولية العقدية مع بعض الأحكام الخاصة علي ما سيتضح خلال هذه الدراسة. التي تقتضي معالجة أسباب مسؤولية الناقل البري علي نقل البضائع ونطاقها الزممي كمطلب أول، ثم نعالج في مطلب ثاني طبيعة هذه المسؤولية وطرق أتباتها.

المطلب الأول: أسباب مسؤولية الناقل البري والفترة التي تقوم فيها

من الثابت أن المسؤولية قد تطورت تطورا كبيرا في عصرنا الحاضر، و قد صاحب ذلك تطور قانوني وقضائي للمسؤولية المدنية، خاصة في مجال مسؤولية الناقل. وتقتضي دراسة هذا الموضوع البحث في أسباب المسؤولية (الفرع الأول)، ونطاقها الزممي (الفرع الثاني).

الفرع الأول : أسباب مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع

يقتضي عقد النقل إلتزام الناقل بوصول البضاعة سليمة إلى المكان المقصود في الميعاد المتفق عليه، و من هنا يقع على عاتق الناقل التزام بضمان سلامة البضاعة، كما يكون مسؤولا عن هلاكها أو تلفها أو تأخير وصولها.¹ ولقد تقرر هذا الحكم في المادة 47 من القانون التجاري التي نصت على أنه (يعد الناقل مسؤولا من وقت تسلمه الأشياء المراد نقلها، عن ضياعها الكلي أو الجزئي أو تلفها أو التأخير في تسليمها).

يتضح من نص هذه المادة أن مسؤولية الناقل مصدرها عقد النقل، إلا أنها لا تبدأ إلا من وقت تسليم الناقل الشيء المراد نقله وتنتهي مسؤوليته بتسليمه الشيء إلى المرسل إليه، وخلال فترة التسلم والتسليم يكون الناقل مسؤولا عن ضياع الشيء كله أو جزء منه أو تلفه كله أو بعضه أو التأخير في تسليمه.²

¹ د حسن المصري: العقود التجارية في القانون الكويتي والمصري والمقارن، الطبعة الأولى ، 1990/1989 ص 319.

² د أحمد محرز: القانون التجاري العقود التجارية، الأوراق التجارية، طبعة 2003 ، ص 198.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

كما يكون الناقل مسئولاً إذا وقع هلاك أو تلف للبضاعة أو إذا كان هناك تأخير في التسليم سواء كان الخطأ شخصي منه أو من أحد تابعيه.

فالناقل يسأل عن أخطائه الشخصية التي تتسبب في هلاك أو تلف البضاعة أو تأخير وصولها ومن أمثلتها: تلف البضاعة بسبب إهمال الناقل أثناء النقل، أو إهماله في إخطار المرسل إليه بضرورة تسلّم البضاعة في الميعاد المعين، مما أدى إلى حدوث تأخير نجم عنه ضرر، وفي هذا الصدد تنص المادة 45 من القانون التجاري على أنه (في حالة نقل شيء غير مشروط تسليمه إلى الموطن وجب على الناقل إخطار المرسل إليه بالوقت الذي يمكن له فيه تسليمه بمجرد ما يكون في استطاعة الناقل وضعه تحت تصرفه).

وغالبا ما تكون الأخطاء التي تحدث أثناء عملية النقل صادرة من تابعي الناقل كعمال الشحن والتفريغ، وتقتضي أحكام المسؤولية أن الناقل يسأل عن أعمال تابعيه إذا ترتب عليها هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في وصولها.

ونستخلص مما سبق أن المسؤولية بصفة عامة هي جزاء الإخلال بالالتزام التعاقدي أو غير التعاقدي، بحيث يتطلب لقيامها أن تتوافر أركانها من خطأ وضرر ورابطة السببية.

ومن المقرر أن مسؤولية الناقل هي مسؤولية عقدية ناتجة عن الإخلال بالالتزام التعاقدي الناشئ عن عقد النقل. والمسئولية العقدية للناقل هي تطبيق للقواعد العامة، ولما كانت مسؤولية الناقل البري ناشئة عن عقد النقل، فهي مسؤولية عقدية. وتقررت هذه المسؤولية عن أفعاله الشخصية وعن أفعال تابعيه ومستخدميه.¹ والتزام الناقل هو تحقيق نتيجة تتمثل في توصيل البضاعة وتسليمها إلى المرسل إليه في محطة الوصول، وهو في قيامه بهذا الالتزام الأساسي يلتزم ببذل العناية اللازمة للمحافظة على سلامة البضاعة.²

¹ إذ يجب التفرقة بين بداية التعاقد والتزام الناقل بتسليم البضائع المراد شحنها، فالالتزامات والمسئولية لا تنشأ من لحظة إبرام العقد أما التزام الناقل بتسليم البضائع فهو أحد الالتزامات التي ينشئها عقد النقل في ذمته.

² أنظر أكثر تفصيلا د حسن المصري: مرجع سابق، ص 320.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ويقصد بالهلاك الكلي للبضاعة أن تكون قد تحطمت أو ضاعت فاستحال تسليمها لصاحب الحق

فيها¹، فيسأل الناقل عن هلاك البضاعة إذا شب حريق أتى على كل البضاعة أو تسربت إليها السوائل فذابت أو

تلفت، ويعتبر في حكم الهلاك الكلي انقضاء مدة معقولة بعد انتهاء الميعاد المعين لوصول البضاعة.²

أما الهلاك الجزئي للبضاعة فيقصد به تعرضها لعارض أدى الى هلاك جزء منها. و يتحقق الهلاك الكلي

بعدم وصول البضاعة نهائيا، أما الهلاك الجزئي فينقص من قيمة البضاعة.³

كما يختلف هلاك البضاعة كليا أو جزئيا عن التلف الذي يفترض وصول البضاعة كاملة العدد أو الوزن

لكن لم يكن لها نفس الحالة التي سلمت بها للناقل.⁴

وما يثير الصعوبة في تلف البضاعة هو إثبات مسؤولية الناقل، إذ أنه من اليسير إثبات هلاك البضاعة كليا

أو جزئيا، بينما يصعب إثبات حصول التلف أثناء عملية النقل، لذا يجب على المرسل إليه إثبات تلف البضاعة

مباشرة بعد تسلمه البضاعة.⁵

أما التأخير في وصول البضاعة فيقصد به وصولها بعد الميعاد المتفق عليه، ويشترط لقيام المسؤولية في هذه

الحالة أن يلحق هذا التأخير ضررا بالمرسل أو المرسل إليه، ويتعين على هذا الأخير إثبات الضرر.

الفرع الثاني: النطاق الزمني لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع

تقتضي أهمية الدراسة ضرورة تحديد النطاق الزمني الذي تنشئ فيه مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو

تلفها أو تأخير وصوله⁶، فلا يلتزم الناقل بتنفيذ العقد إلا بعد أن تصير البضاعة في عهده.⁷

¹ د حسن المصري: المرجع السابق، ص 320. د عبد الحي حجازي: العقود التجارية ص 207.

² د حسن المصري: المرجع السابق، ص 321. عدلي أمير خالد: مرجع سابق، ص 80.

³ د حسن المصري: المرجع السابق، ص 322. أكثم الخولي: المرجع السابق، ص 326.

⁴ د أكثم الخولي: المرجع السابق، ص 327.

⁵ د أكثم الخولي: المرجع السابق، ص 328.

⁶ أنظر أكثر تفصيلا د حمد الله محمد حمد الله: عقد النقل (البري - البحري - الجوي)، دار النهضة العربية، السنة 1997-1998 ص 47.

⁷ د حسن المصري: مرجع سابق، ص 321.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

يتميز عقد النقل باستمراريته في الزمن، حيث يمر بمراحل مختلفة تستوجب تحديد مسؤولية الناقل بدقة، إذ لا بد من معرفة وقت سريان هذه المسؤولية ووقت انتهاءها¹، وتقضي في هذا الصدد المادة 47 من القانون التجاري بأنه (يعد الناقل مسئولاً من وقت تسلمه الأشياء المراد نقلها، عن ضياعها الكلي أو الجزئي أو تلفها أو التأخير في تسليمها).

يتضح من نص هذه المادة بأن المسؤولية لا تنشئ من وقت الانعقاد بل من وقت تكفل الناقل بالبضاعة، وهو التصرف القانوني الذي يقبل به الناقل البضاعة لنقلها، إذ عادة ما يتم بمجرد انتهائه من فحص البضاعة والتحقق من حالتها تمهيداً للقيام بنقلها.²

وعلى ذلك لا تنتهي مسؤولية الناقل بتفريغ البضاعة في مكان الوصول أو بوضعها في المخزن أو إخطار الوصول إلى المرسل إليه، بل تظل المسؤولية قائمة حتى لحظة تسليمها للمرسل إليه. فإذا حدث هلاك البضاعة خلال هذه المراحل قامت مسؤولية الناقل³، كما تتحقق المسؤولية إذا تأخر هذا الأخير في تسليم البضاعة في الوقت المتفق عليه أو الذي يقضي به العرف.⁴

ومسئولية الناقل عن هلاك الشيء أو تلفه أو التأخير في تسلمه تبدأ من وقت التسلم، وتقوم مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة محل النقل، ويلتزم إثر ذلك بالتعويض عما لحق المرسل إليه من ضرر.⁵

وتنتهي مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها، وقت تسليمها إلى المرسل إليه أو وكيله، أو الأمين الذي تعينه المحكمة لإيداع البضاعة في المخازن على أساس أن مسؤولية الناقل هي مسؤولية عقدية وأساسها إخلال

¹ د سعيد الجدار: عقد نقل البضائع في القانون التجاري الجديد رقم 47 لسنة 1999، دار المطبوعات الجامعية ص 58.

² راجع أكثم أمين الخولي: مرجع سابق ص 328. د عبد الحميد الشواربي: الالتزامات والعقود التجارية، ص 314. د زكي زكي الشعراوي: العقود التجارية ص 92. د عبد الحفي حجازي: العقود التجارية ص 208.

³ راجع عدلي أمير خالد: مرجع سابق، ص 81.

⁴ د حسن المصري: مرجع سابق ص 321.

⁵ انظر د سميحة القليوبي: شرح قانون التجارة المصري رقم 17 لسنة 1999 العقود التجارية وعمليات البنوك، الطبعة الثالثة، 2000 ص 490. راجع د أكثم أمين الخولي: مرجع سابق، ص 327.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

الناقل بالتزامه الناشئ عن عقد النقل وهو التزام بنتيجة تتمثل في تسليم البضاعة للمرسل إليه بالحالة التي تسلمها عليها.¹

والتزام الناقل لا ينقضي بوصول تلك الأشياء سليمة إلى جهة الوصول ولو أخطر المرسل إليه بوصولها وأعذر باستلامها، طالما أنه لم يستلمها فعلا وإنما يكون له التخلص من هذه المسؤولية في حالة امتناع المرسل إليه عن استلام الشيء بأن يلجأ إلى المحكمة لإثبات حالتها والأمر بإيداعها في أحد المخازن العمومية.

والعبرة في انتهاء مسؤولية الناقل عن البضاعة تكون بتسليمها للمرسل إليه، ولا يهتم بعد ذلك أن يكون الهلاك قد حصل قبل رفع البضاعة من وسيلة النقل أو من الرصيف أو من مخازن الناقل.

لكن أحيانا يحدث أن يترك المرسل إليه البضاعة لدى الناقل بعد فترة من استلامها وفي هذه الحالة لا تتعدد مسؤولية الناقل عن البضاعة على أساس عقد النقل الذي يكون قد انتهى بمجرد تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، وإنما على أساس وصف آخر كعقد الوديعة أو الوكالة.

و إذا كان الأصل انتهاء مسؤولية الناقل عن هلاك أو تلف الشيء محل النقل بمجرد استلامه من المرسل إليه، أو لو كيله أو من المعين قضاء، فإنه يبقى مسئولاً عن الهلاك أو التلف إذا أثبت أن ذلك راجع إلى غش الناقل أو خطئه الجسيم أو خطأ أحد تابعيه.²

أما إذا وقع الهلاك بعد تمام التسليم، فإن المسؤولية تؤسس على عقد آخر غالباً ما يكون عقد وديعة مأجورة بينه و المرسل إليه. وهدف المشرع من تشديد هذه المسؤولية، هو دفع الناقل إلى بدل عناية الرجل الحريص في تنفيذ التزاماته، و لا يلجأ إلى إخفاء خطئه في المحافظة على الأشياء أثناء تنفيذ عقد النقل، وتسليمها إلى المرسل إليه سليمة.³

¹ راجع شريف أحمد الطباخ: التعويض عن النقل البري و البحري والجوي في ضوء القضاء والفقهاء والمعاهدات الدولية دار الفكر الجامعي، الإسكندرية 2005 ص 65.

² ويقصد بالغش كل فعل أو امتناع عن فعل يقع من الناقل أو أحد تابعيه قاصدا إحداث الضرر، كما يقصد بالخطأ الجسيم كل فعل أو امتناع عن فعل يقع من الناقل أو أحد تابعيه برعونة مع إدراك لما تنتج من ضرر.

³ أنظر و راجع د حمد الله محمد حمد الله: عقد النقل (البري - البحري - الجوي)، ص 50 و ما يليها.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

المطلب الثاني: طبيعة مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع وإثباتها

من منطلق أن عقد النقل اتفاق يلتزم الناقل بموجبه بأن يقوم بنقل البضاعة إلى جهة معينة في الميعاد المحدد، وأن يضمن سلامة البضاعة أثناء تنفيذ عقد النقل، كما يكون مسئولاً عن هلاكها أو تلفها أو التأخير في تسليمها، كضمان ذو طبيعة تعاقدية تولدت عن عقد النقل.¹ فإن دراسة هذا المطلب تستوجب تقسيمه إلى فرعين، يدرس الأول طبيعة مسؤولية الناقل البري، ويدرس الثاني كيفية إثبات هذه المسؤولية.

الفرع الأول: طبيعة مسؤولية الناقل

لعل الإشكال الذي يمكن أن يثار عند دراسة أسباب مسؤولية الناقل لا يتمثل في تحديدها في الهلاك أو التلف أو التأخير، وإنما يكمن أساساً في تحديد طبيعة هذه المسؤولية. ذلك أن قيام هذه المسؤولية، تتطلب أن ينشأ عقد النقل صحيحاً مستوفياً شروط الرضا والمحل والسبب، فإذا لم يوجد عقد النقل تغيرت طبيعة المسؤولية وخضعت لقواعد أخرى غير التي تخضع لها المسؤولية العقدية.² وعقد النقل يفرض على الناقل التزاماً بتحقيق نتيجة، تتمثل في وصول البضاعة للمرسل إليه في الميعاد المحدد. ويكفي لقيام المسؤولية أن يثبت المرسل تسليمه البضاعة للناقل، وأن هذه البضاعة لم تصل أصلاً، أو لم يتم تسليمها للمرسل إليه في الميعاد المحدد.

وفي هذه الحالة لا يستطيع الناقل نفي مسؤوليته إلا بإثبات السبب الأجنبي *la cause étrangère*، وأن الضرر كان راجعاً للقوة القاهرة أو خطأ المرسل أو المرسل إليه أو عيب في البضاعة. وتقتضي قواعد المسؤولية العقدية إلقاء عبء الإثبات على عاتق الناقل إذا ما أراد نفي المسؤولية، أما فيما يتعلق المرسل أو المرسل إليه فيكتفي بإثبات قيامه بتسليم البضاعة للناقل وأن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها ناتج عن خطأ الناقل.³

¹ أنظر أكثر تفصيلاً د حسن المصري: مرجع سابق، ص 322 وما يليها.

² Cass.civ.16 oct.1990, BLT 1991.114.

³ د علي جمال الدين عوض: مرجع سابق ص 166. د عبد الحكيم فودة: شركات الأموال والعقود التجارية، ص 164 وما يليها.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

غير أنه قد يتسلم الناقل البضاعة قبل عملية النقل ويودعها مخازنه حتى يحين ميعاد نقلها، فإذا حدث تلف أو نقص بها، سئل عن ذلك مسؤولية عقدية، على أساس عقد الوديعة لا عقد النقل الذي لم يكن قد نفذ بعد.¹ ويعتبر الناقل مخطئاً ومسؤولاً بمجرد عدم تحقيق هذه النتيجة، ومن ثم يكفي لقيام مسؤولية الناقل أن يثبت المدعي (المرسل أو المرسل إليه) أن الناقل قد استلم البضاعة منه وأنه حدث الضرر.²

الفرع الثاني: إثبات المسؤولية

الأصل أن عبء الإثبات يقع على المدعي، و الذي قد يكون في عقد النقل إما المرسل أو المرسل إليه، وبما أن الالتزام التعاقدي الواقع على عاتق الناقل هو التزام بنتيجة، فإن هذا الإثبات لا يكون في الغالب مرهقاً، إذ يكفي المرسل أن يثبت واقعة استلام الناقل للبضاعة، بتقديم مستند النقل ثم يثبت بعد ذلك بكافة طرق الإثبات الضرر الذي أصابه من عدم تنفيذ الناقل لالتزامه.³ ويمكن للمرسل أو المرسل إليه إثبات مسؤولية الناقل بإثبات وجود عقد النقل وحدث ضرر ترتب نتيجة الإخلال بالتزامات النقل. ولا يقع على عاتق المرسل أو المرسل إليه الالتزام بإثبات خطأ الناقل، كما لا يستطيع الناقل بالمقابل التحرر من المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر الذي حصل كان راجعاً إلى سبب أجنبي.

وتثبت المسؤولية بمجرد إثبات عقد النقل وإثبات الضرر، ويكون ذلك بمقارنة البيانات الواردة في تذكرة النقل الخاصة بالبضاعة، بوضعية البضاعة عند تسليمها للمرسل إليه. فإن ثبت أن البضاعة كانت سليمة في بداية عملية النقل، ثم وجدت تالفة عند الوصول فمعنى ذلك أنها تلفت في عهد الناقل، و يسري نفس الحكم إذا لم تحدد حالة البضاعة على سند النقل، إذ يوحي ذلك إلى أن الناقل تسلمها بحالة جيدة.⁴

¹ مسؤولية الناقل هي مسؤولية تعاقدية ناتجة عن إخلاله بواجبه في تنفيذ عقد النقل ويكفي لإثبات إخلاله بتعهد بوث عدم تسليم البضاعة للمرسل إليه.

² د محمد حسن الجبر: العقود التجارية وعمليات البنوك في المملكة العربية السعودية، ص 167 ومايلها.

³ د علي البارودي و محمد فريد العريبي: مرجع سابق، ص 210.

⁴ أنظر أكثر تفصيلاً د علي جمال الدين عوض: العقود التجارية، ص 167.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

هذا في حالة ما إذا كان التلف ظاهراً، أما إذا كان التلف خفياً، فعلى المرسل إليه إثبات أن الضرر الذي حصل للبضاعة، كان أثناء تنفيذ عقد النقل، ويكون ذلك عادة بإثبات أن التلف حديث النشأة، أو أنه ناتج عن إحدى عمليات النقل. والسبب في ذلك يرجع الى عدم تفحص البضاعة بشكل كلي أثناء تسلّم البضاعة من المرسل إليه، أو أن لا يذكر شيئاً عن وصفها الجوهرية في سند النقل.¹

- حق المرسل أو المرسل إليه في إثبات مسؤولية الناقل لعدم توافر أي من أسباب الإعفاء:

لقد سبقت الإشارة الى أن مسؤولية الناقل تتعدد إذا وصلت الأشياء محل النقل تالفة أو ناقصة أو تأخر وصولها، وذلك على أساس أن الناقل أخلّ بالتزامه بضمان سلامة وصول الشيء محل النقل. ولا يمكن للناقل دفع مسؤوليته إلا بإثبات أن الهلاك أو التلف أو التأخير يرجع إلى القوة القاهرة أو عيب البضاعة أو خطأ المرسل إليه.² ويحق للمرسل أو المرسل إليه إثبات أن ما أصاب البضاعة محل النقل لا يرجع إلى حالة من حالات الإعفاء، فعندئذ تقوم مسؤولية الناقل على أساس إخلاله بالتزامه.³

ويستند إثبات الهلاك الجزئي إلى نفس الأسس السابقة، ومن ثم يكفي المدعي بإثبات هذا الهلاك بإقامة الدليل على أن هناك عيب في البضاعة من حيث الوزن أو العدد أو الحجم.⁴

ويجوز للناقل كذلك نفي مسؤوليته عن الهلاك الجزئي بإثبات أنه سلم للمرسل إليه نفس العدد أو الوزن أو الحجم المحدد في سند النقل، كما يمكن له إثبات أن البيانات المذكورة لا تعبر عن حقيقة البضاعة التي قدمت له من المرسل، وإن كان هذا الإثبات لا يأخذ به في الغالب.⁵

أما إثبات التلف فإنه يثير عدة صعوبات، بحيث يصعب على المرسل إليه إثبات سوء حالة البضاعة ما لم يكن قد أورد في مخالصة استلامه للبضاعة التحفظات المثبتة لسوء الحالة التي قد تكون عليها البضاعة.¹

¹ أنظر أكثر تفصيلاً د علي جمال الدين عوض: المرجع السابق، ص 167.

² د سميحة القليوبي: مرجع سابق، ص 496.

³ وفي هذا الإطار تنص المادة 16/244 من القانون التجاري المصري على أنه (إذا أثبت الناقل أحد الأمور المذكورة في الفقرة السابقة حاز للمدعي نقض هذا الإثبات بإقامة الدليل على أن الضرر لم يحدث بسببه).

⁴ ويستفاد من هذا الدليل من مقارنة البيانات الواردة بوثيقة النقل أو إيصال استلام البضاعة بالبيانات الثابتة في المخالصة الموقع عليها من المرسل إليه.

⁵ د حسن المصري: مرجع سابق، ص 333. د أحمد محمد محرز: مرجع سابق ص 183. د هاني محمد دويدار: مرجع سابق، ص 133.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وإذا تمكن المرسل إليه من وضع وإثبات هذه التحفظات، فإن الناقل سيواجه صعوبة إثبات أنه سلم البضاعة بحالتها السيئة التي تسلمها بها من المرسل، ما لم يكن الناقل بدوره قد أبدى تحفظاته بشأن هذه الحالة في تذكرة النقل أو إيصال استلام البضاعة.²

ويثبت التأخير بإقامة الدليل على أن البضاعة قد سلمت للمرسل إليه بعد الميعاد المتفق عليه والمحدد في سند النقل. وينبغي في هذه الحالة إثبات تاريخ تسليم البضاعة وتاريخ بدء عملية النقل وتاريخ تسليمها للمرسل إليه. ويشترط بوجه عام لانعقاد مسؤولية عن التأخير، أن يتضرر المرسل أو المرسل إليه.

المبحث الثاني: طبيعة مسؤولية الناقل البري

على نقل الأشخاص وأساسها

المسؤولية بصفة عامة هي جزاء الإخلال بالتزام قد يكون تعاقدياً أو غير تعاقدي، ويجب لقيام المسؤولية أن تتوافر أركانها من خطأ و ضرر ورابطة سببية. ورأينا أن عقد النقل يرتب التزامات على عاتق الناقل من أهمها في عقد نقل الأشخاص، نقل الركاب و ضمان سلامتهم والوصول إلى محطة الوصول في الميعاد المتفق عليه، فإذا ما أخل بالتزامه قامت مسؤولية الناقل.³

وعند دراسة مسؤولية الناقل البري على نقل الأشخاص لا بد من البحث في طبيعة هذه المسؤولية موضحين التطورات التي عرفتها هذه المسؤولية (المطلب الأول). والأساس الذي تقوم عليه، من خلال الوقوف على أهم النظريات الفقهية و تقييمها، ثم ترجيح النظريات التي قد تكون أصلح لتأطير قواعد مسؤولية الناقل البري للأشخاص(المطلب الثاني)، مع تحديد طبيعة وأساس مسؤولية الناقل بالجمان(المطلب الثالث).

¹ أنظر د حسن المصري: المرجع السابق، ص 324.

² يكون من الأهمية في هاته الحالة سواء للناقل أو المرسل إليه إبداء التحفظات بشأن حالة البضاعة عند القيام أو الوصول.

³ عقد نقل الأشخاص يلقي على عاتق الناقل التزاما بضمان سلامة الراكب و التزام بتحقيق غاية فإذا أصيب الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل تقوم مسؤولية الناقل عن هذا الضرر بغير حاجة إلى إثبات وقوع الخطأ من جانبه.(الطعن رقم 784 سنة 45 ق جلسة 1979/3/7 س 30 ع 1 ص 742) مذكور في كتاب د عبد الحميد الشواربي: مرجع سابق، ص 423.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

المطلب الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البري للأشخاص

يمكن القول أن أهم عنصر في عقد نقل الأشخاص، هي مسؤولية الناقل تجاه الراكب عما يحدث له من أضرار، إذ من الأهمية بمكان طرح مسألة تكيف هذه المسؤولية خاصة بالنسبة للراكب.¹ فهل تعتبر مسؤولية الناقل مسؤولية تقصيرية، يتعين على الراكب المضروب إثبات خطأ الناقل؟ وهذه عملية صعبة، من منطلق صعوبة إثبات خطأ الناقل عن حوادث النقل البري. مما يعقد مسألة حصول الراكب على التعويض، أم أن مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية استناداً إلى عقد النقل؟ مما يسهل حق الراكب في الحصول على حقه في التعويض، على أساس أن الإثبات يقتصر على وجود الضرر، و توافر عقد النقل بينه وبين الناقل.

و لقد عرفت مسؤولية الناقل البري عدة تطورات قبل أن تستقر إلى ما هي عليه، وعليه ستعرض لطبيعة المسؤولية (الفرع الأول) ، تم لتطورها في كل من فرنسا ومصر (الفرع الثاني).

الفرع الأول : طبيعة المسؤولية

قد يصاب أحد المتعاقدين أثناء تنفيذ العقد، ويتوقف تعيين طبيعة المسؤولية التي يتعرض لها المتعاقد الآخر عن هذه الإصابة على تحديد مضمون العقد، وهل يلقي على عاتقه التزاماً بالسلامة تكون مسؤولية عقدية أولاً يتضمنه فتكون مسؤولية تقصيرية؟

إن عقد نقل الأشخاص ينشأ على عاتق الناقل التزام بالسلامة، فيكون مسئولاً إذا أصيب المسافر أثناء تنفيذ العقد، أيا كان نوع النقل و ينشأ عن الإخلال بهذا الالتزام مسؤولية عقدية.² ولا يكفي للقول بقيام التزام السلامة في عقد نقل الأشخاص أن تترتب حال الإخلال به مسؤولية عقدية، بل يجب تحديد طبيعته، ومن يتحمل عبء الإثبات في دعوى التعويض عن الإصابة.³

¹ أنظر أكثر تفصيلاً د سميح سهيل دنون: المسؤولية المدنية عن فعل الآلات الميكانيكية و التأمين الإلزامي عليها ، دراسة مقارنة 2005، ص 102.

² CA. Paris. 12 avr. 1995, BLT 1995.572.

³ د عبد الحميد الشواربي: مرجع سابق، ص 423.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

فالتزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة، تتمثل في منع وقوع الحادث، فإذا أصيب المسافر أثناء تنفيذ العقد، قامت مسؤولية الناقل التي لا يستطيع دفعها إلا بإقامة الدليل على أن الإصابة حدثت بسبب أجنبي أو بفعل الغير أو بخطأ المسافر. إذ أن الناقل ملزم بموجب العقد نقل المسافر إلى جهة الوصول سليماً معافى، و لكي يعفى من المسؤولية عليه أن يثبت واقعة محددة وهي بيان السبب الأجنبي في إحدى صوره، القوة القاهرة أو فعل الغير أو خطأ المسافر.¹

فانعدام خطأ الناقل غير كاف لإعفائه من التزامه بالسلامة، ويظل التزامه بالتعويض للمسافر عن الأسباب المجهولة للإخلال به قائماً، ولا يكون الحكم ببراءة الناقل أو تابعه من جنحة الإصابة أو القتل الخطأ الذي يصدر من المحكمة الجنائية تأسيساً على انعدام خطأ المتهم، ذو أثر على دعوى التعويض أمام المحكمة المدنية لإخلال الناقل بالتزامه المحدد بالسلامة الناشئ عن عقد النقل، وقرينة المسؤولية التي يلقبها على عاتقه.² وفي حالة ما إذا لم يتمكن الناقل من إثبات سبب الحادث وظلت ظروفه مجهولة بقيت المسؤولية كاملة على عاتقه.³

والالتزام بتحقيق السلامة للمسافر أو الراكب يبقى في ذمة الناقل طيلة الوقت الذي يقتضيه تنفيذ عقد النقل، ويبدأ هذا الالتزام في الوقت الذي يبدأ فيه تنفيذ العقد وينقضي في الوقت الذي ينتهي فيه تنفيذه، فالالتزام بالسلامة هو التزام ثانوي يتحدد تنفيذه بمقتضيات تنفيذ الالتزام الأصلي وهو النقل. ومن ثم ينشأ مضافاً إلى ذات الأجل الذي أضيف إليه.⁴

ولا يرتبط الالتزام بشراء تذكرة النقل، الذي قد يكون لاحقاً لبدء تنفيذ العقد أو يقع قبيل انتهاء تنفيذه، ولا يمكن تأخير الالتزام بالسلامة إلى ما بعد بداية عملية النقل أو يتراخى إلى ما قبل الفراغ منه مباشرة، فقد يقع أحياناً أن يقوم المسافر بشراء التذكرة مسبقاً على بدء تنفيذ عقد النقل بفترة طويلة، وفي هذه الفترة لا تكون هناك

¹ أنظر أكثر تفصيلاً د عبد الحميد الشواربي: القانون التجاري، العقود التجارية، ص 442 وما يليها.

² Cass. Civ. 3 juin. 1970, D. 1971.1.373, note. P Chauveau.

³ ومعنى ذلك أنه لا يكفي لبراءة الناقل في دعوى التعويض عن إصابة المسافر أو الراكب أن يقدم فروضاً تجعل الواقعة المبرئة التي تمسك بها مقبولة، بل يجب عليه تقديم إثبات مؤكد و مباشر و دقيق على الواقعة المدعاة وصلتها السببية بتلك الإصابة، فإذا لم ينجح في تقديم الإثبات المحقق على السبب الأجنبي وبقى شك حول ثبوته فسر الشك لمصلحته المجني عليه و بقيت مسؤولية الناقل قائمة.

⁴ راجع د عبد الحميد الشواربي: مرجع سابق، ص 442

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

صلة بين المسافر والناقل ومع ذلك تظل مسؤوليته قائمة، ولا يصبح مستحق الأداء إلا بالبدء في تنفيذ الالتزام الأصلي بنقل المسافر أو الراكب.¹

لا يستطيع الناقل التذرع بوقوع الحادثة قبل تسليم المسافر التذكرة، لأن قبول هذا الأخير لإيجاب الناقل يتم في اللحظة التي يضع فيها قدمه على العربة، إذ في هذه اللحظة يقوم عقد النقل بقبول الراكب للإيجاب الدائم الذي يوجهه الناقل، الذي يكون مسؤولاً عن الضرر الذي يصيب المسافر في أثناء الصعود إلى العربة، وينقضي الالتزام بترك العربة وخروج الراكب منها بشكل نهائي.

أما فعل الغير الذي يعفى الناقل من المسؤولية فيجب أن يتصف بعدم إمكان توقعه واستحالة الدفع، فخطأ الغير الذي يتمسك به الناقل لإعفائه من المسؤولية عن الضرر الذي لحق المسافر أثناء سفره لا يمكن أن يعفيه كلية إلا إذا كان السبب الوحيد للضرر.

وتبقى مسؤولية الناقل على عاتقه إذا كان فعل الغير يمكن توقعه، أو يمكن دفعه، أو اقتران بخطئه، ومثال ذلك إذا عبث ركب في التراموي بفرملة اليد التي كان يقف بجوارها وأصاب بعض الركاب، فتقع مسؤولية الناقل رغم ذلك لأنه كان يستطيع ببعض الاحتياطات الخاصة تجنبه.²

وتقوم مسؤولية الناقل عن الإصابات التي تلحق المسافرين أو الركاب نتيجة تراحمهم على عربات السكك الحديدية أو الحافلات، فقد كان في مقدوره أن يتخذ الاحتياطات اللازمة لحماية الركاب منه.³

وبالنسبة لخطأ الراكب فإنه لا يعفى الناقل من المسؤولية إلا إذا لحقه السبب الأجنبي بعدم إمكان توقعه أو استحالة دفعه فضلاً عن رجوع الإصابة إليه وحده.¹

¹ غير أنه في وسائل النقل الذي تقتضي دفع الأجرة مقدماً كالنقل بالسكك الحديدية فإنه يجب على المسافر أو الراكب الحصول مقدماً على تذكرة، و يبدأ الالتزام العقدي بالسلامة منذ تقديم التذكرة إلى عامل الباب أو الجهاز الآلي في بداية الرصيف و ينتهي في محطة الوصول، وعلى ذلك يقع الإخلال بالالتزام بالسلامة إذا لحقت المسافر إصابة عقب دخوله إلى الرصيف قبل خروجه. أما في وسائل النقل التي يدفع فيها ثمن التذكرة في أثناء السير أو بعد الوصول كالتاكسي، فيقوم عقد النقل في اللحظة التي يبدأ فيها دخول المسافر إلى وسيلة النقل، لأن البدء في هذا الدخول مؤداه قبول الإيجاب الدائم الذي يوجهه الناقل إلى الكافة.

² د عبد الحميد الشواربي: القانون التجاري، العقود التجارية، ص 441.

³ د عبد الحميد الشواربي : مرجع سابق، ص 445.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ويستلزم القضاء أن يكون خطأ الراكب واضحا، فإن كان مما يمكن توقعه، أو كانت مسؤولية الناقل جزائية طبقا لقواعد الخطأ المشترك فلا يلتزم هذا الأخير إلا بتعويض جزئي.²

ويعتبر خطأ يسند للمسافر أو الراكب إذ اتخذ في العربة مكانا في غير الأمكنة المعدة له كالجولوس على سطح السيارة أو أعلى عربة القطار.³

الفرع الثاني : طبيعة المسؤولية في فرنسا و مصر

أولا: طبيعة المسؤولية في فرنسا:

لم يخصص المشرع الفرنسي نصوصا تتعلق بتنظيم أحكام عقد النقل، ولم يتناول قواعد معينة تنظم مسؤولية الناقل لتأمين حماية كافية للركاب نتيجة تعرضهم لأضرار أثناء عملية النقل.⁴ وقد اهتم التشريع الفرنسي⁵، بعقد نقل الأشياء وأفرد لذلك نصوصا خاصة، ويرجع ذلك لفلسفة احترام كيان الإنسان وعدم الرغبة في معاملة الإنسان كالأشياء، إضافة إلى أن عقد نقل الأشخاص ليس له أهمية من الناحية التجارية، مقارنة بنقل البضائع. إلا أن الفقه والقضاء الفرنسي لعب دورا هاما في تحديد طبيعة مسؤولية الناقل سواء عن طريق إصدار القرارات أو الآراء التي تضمنتها مؤلفات الفقهاء تعليقا على تلك القرارات.

أ- القضاء: لقد كان القضاء الفرنسي في بداية الأمر يطبق قواعد المسؤولية التقصيرية بالنسبة لمسئولية الناقل استنادا لنص المادة: 1382 من القانون المدني الفرنسي، التي تستلزم من الراكب في حالة تعرضه لحادث أن يثبت خطأ الناقل للحصول على حقه في التعويض⁶، ومن أجل تسهيل الأمر على الراكب، فرضت المحاكم عدة شروط على شركات النقل أهمها:

1- اتخاذ شركات السكك الحديدية، طائفة من الواجبات القانونية من شأنها تأمين احتياطات لسلامة الراكب.

¹ د عبد الحميد الشواربي: المرجع السابق، ص 442

² أنظر أكثر تفصيلا د محمود سمير الشوقاوي: العقود التجارية و عمليات البنوك، 1984 ص 115 و ما يليها.

³ د عبد الحميد الشواربي: المرجع السابق ص 443. كذلك د محمود سمير الشوقاوي: مرجع سابق ص 115.

⁴ أنظر أكثر تفصيلا د عادل علي المقدادي: مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص، دراسة مقارنة 1997، ص 74.

⁵ د سليمان مرقس: مرجع سابق، ص 63.

⁶ د عادل علي المقدادي: المرجع السابق، ص 75.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

2- تشديد مسؤولية الناقل في عدة حالات، أهمها حالة خروج القطار من الخط الحديدي وحالة تصادم القطارات.

ويتم تقدير هذه الاحتمالات من قبل قاضي الموضوع فهو الذي يمكنه تعيين واجبات متعهد النقل، غير أنه يلاحظ أن تطبيق قواعد المسؤولية التقصيرية المقررة في المادة 1/1384 كان من شأنه أن يرهق الضحية (الراكب) الذي يقع عليه إثبات خطأ الناقل، وإثبات وجود عيب في تركيب الشيء الذي أحدث الضرر أو نقص في صيانتته. ومتى ثبت ذلك لا يترتب على الناقل سوى قرينة بسيطة يجوز نقضها بإقامة الدليل على عدم وقوع خطأ منه، بأن يثبت أنه بذل كل العناية اللازمة، حتى ولو لم يثبت حدوث هذا الضرر بسبب أجنبي.¹

-تطبيق قواعد المسؤولية العقدية:

نتيجة ارتفاع معدل حوادث المرور، وأمام عجز الراكب في إثبات خطأ الناقل باستناده إلى المادة 1384 / 1 من القانون المدني الفرنسي، كان لزاماً على القضاء من إيجاد وسيلة أخرى يكون بمقدور الضحية الحصول على التعويض دون صعوبة.

وإزاء ذلك وجدت محكمة النقض الفرنسية بأنه لا مناص من تطبيق قواعد المسؤولية العقدية على ناقل الأشخاص، واعتبرت أن مسؤوليته قائمة على أساس العقد، ويقع التزام على عاتقه يوجب عليه إيصال الراكب سليماً معافى إلى محطة الوصول، وعدم تنفيذه لهذا الالتزام يترتب على عاتقه المسؤولية.

وحتى يحصل الراكب على التعويض، عليه إثبات الضرر الذي حصل له ووجود عقد النقل بينه وبين الناقل، وقد كان أول قرار لمحكمة النقض اعتبرت فيه المسؤولية عقدية، هو القرار الصادر بتاريخ: 1911/11/21²، ثم تلاه قرار آخر صدر بتاريخ: 1913/12/27، اعتبر فيه الناقل مسؤولاً عن الأضرار التي تصيب المسافر على أساس العقد.

¹ د عادل علي المقدادي: مرجع سابق، 76.

² وقد تضمن القرار نصاً هو:

L'exécution du contrat de transport comporte l'obligation de conduire le voyageur sain et sauf a destination.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ب- **الفقه:** لقد لقي مبدأ الالتزام بضمان السلامة، واعتبار مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية انتقاداً من قبل الفقه الفرنسي، فقد اعتبر عدد من الفقهاء أن النظرية العقدية لمسئولية ناقل الأشخاص هي مجرد افتراض، ما دام لا يوجد نص صريح في شأنه، وأن في ذلك تحميل الناقل لمسئولية ثقيلة ليس لها ما يبررها في عقد نقل الأشخاص. ويرى هؤلاء النقاد أن القضاء قد تحدى وظيفته في تفسير العقود، وأن الالتزام بضمان السلامة ليس مصدره إرادة المتعاقدين وإنما هو اجتهاد القضاء، وبذلك قد تجاوز حدود وظيفته القضائية لأنه يخلق حالة من حالات المسؤولية على أساس تحمل النتيجة وهو ما لا يملكه إلا المشرع.¹

ثانياً: طبيعة المسؤولية في مصر:

أ- **القضاء:** لا يوجد أي نص في القانون التجاري المصري يتعلق بتحديد طبيعة مسؤولية الناقل، مما أدى بالمحاكم المصرية إلى الرجوع إلى القواعد العامة وتطبيقها على هذا النوع من النقل، أو بإتباع مبدأ القياس على نقل البضائع الذي خصص له المشرع المصري نصوصاً تنظم أحكامه.

وقد أظهرت المحاكم المصرية تساهلاً في عبء الإثبات على المصابين، فاعتبرت الناقل ملزماً باتخاذ جميع الاحتياطات اللازمة لتأمين سلامة الراكب، واعتمد القضاء المصري في بعض قراراته على قواعد المسؤولية العقدية، وقرر أن الراكب لا يلتزم بإثبات خطأ الناقل، بل على هذا الأخير إقامة الدليل على أن الحادث قد وقع نتيجة للقوة القاهرة.²

وقد استمر القضاء المصري في تطبيق قواعد المسؤولية العقدية على الحوادث التي تصيب الركاب مدة من الزمن، إلى أن تراجع عن موقفه هذا وأخذ بتطبيق قواعد المسؤولية التقصيرية على ناقل الأشخاص، وذلك

¹ د عادل المقدادي: مرجع سابق، ص 80.

² راجع د عادل المقدادي: مرجع سابق، ص 82.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

باشتراطه للحكم بالتعويض، ثبوت صدور خطأ من الناقل. ثم لم يلبث و أن عاد معتبرا مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية، وقد استمر القضاء المصري على ذلك بعدما توالى القرارات.¹

ب- **الفقه:** لقد اختلف الفقهاء في تحديد طبيعة مسؤولية الناقل²، فبعضهم رأى أن الصحيح هو الاعتماد على المسؤولية التقصيرية المستندة على المادة 178 من القانون المدني المصري المتعلقة بحراسة الأشياء، والتي تكفل للراكب المصاب حقه في التعويض دون ما حاجة إلى إثبات خطأ الناقل.

بينما البعض الآخر من مؤيدي الرأي الأول لم يفرق بين المسؤولية التقصيرية المستندة إلى المادة 178 والمسئولية العقدية، لأن كلا منهما تؤدي لنفس النتيجة.³

- التشريع الجزائري:

لا يوجد في القانون التجاري نص يتضمن تحديد طبيعة مسؤولية الناقل، مما يستوجب الرجوع إلى القواعد العامة المحددة لقواعد المسؤولية، وطالما أن عقد النقل هو عقد ملزم لجانبين يترتب التزامات علي عاتق طرفيه، فإن إخلال أي طرف في التزامه ينشأ عنه خطأ مصدره العقد، يستوجب حتما قيام المسؤولية العقدية.

المطلب الثاني: أساس مسؤولية الناقل البري علي نقل الأشخاص

إن أهم ما في موضوعات المسؤولية هو البحث في الأساس الذي تستند عليه فاختلفت النظريات بهذا الشأن ، فإذا أخذنا بالخطأ كأساس للمسئولية، فإنه يتعين علي الراكب لكي يحصل على التعويض، أن يثبت العلاقة السببية بين الخطأ المرتكب والضرر المحقق.⁴

¹ وبخصوص تقرير وجود التزام السلامة جاء في حكم لحكمة الاستئناف ما يلي: « إن ما يتحقق به وجود الإخلال بالالتزام بغاية ومثله كما هو مقرر فقها، الالتزام الضمني في عقد النقل سلامة الركاب، و في أثناءه ينحصر في مجرد فعل الإخلال ذاته، أي عدم تنفيذ ما التزم به الملتزم دون نظر إلى ما قد يدعي بأنه بذله من جهد أو عناية أو احتياط لتحقيق الغاية التي تعهد بها، لأن هذا إنما يكون بالنسبة للالتزام بوسيلة حيث يقوم ثبوت الإخلال به على ما يتبين من سلوك الملتزم ومطالبته لما يسلكه الرجل الحازم الحريص ».

² أنظر أكثر تفصيلا د عادل المقدادي: مرجع سابق، ص84.

³ يرى الدكتور سليمان مرقس أن الالتزام بضمان السلامة لم تتجه إليه إرادة الناقل على الأقل، ذلك أنه لا يفعل سوى وضع جهوده ومعداته تحت تصرف الركاب لنقلهم من مكان إلى آخر، دون قصد الالتزام بضمان سلامة الركاب، و أنه خطأ ذلك الذي وقعت فيه المحاكم حين أخذت بوجود هذا الالتزام في نقل الأشخاص.

⁴ د سمير سهيل دنون: مرجع سابق، ص 99.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

أما إذا اعتمدنا علي نظرية الخطأ في الحراسة، فإنه لا يحكم للراكب بالتعويض إلا إذا كان الحادث قد نشأ بتدخل وسيلة النقل، أما نظرية الضمان، فمضمونها أن الراكب لا يحصل على التعويض، إلا بإثبات الخطأ الذي أحدثه الناقل. وأخر نظرية هي نظرية الضرر، وهنا لا يطالب الراكب بإثبات خطأ الناقل فيكفي حصول ضرر لكي تتحقق مسؤولية الناقل.

وعليه، سوف نبحت في هذا المطلب دراسة هذه النظريات لمعرفة الأساس الذي تستند إليه مسؤولية الناقل. وقسمنا هذا المطلب إلى ثلاثة فروع، نعالج في الفرع الأول النظريات الشخصية التي تركز علي فكرة الخطأ كأساس المسؤولية. ويعالج الفرع الثاني النظريات الموضوعية التي تستند علي التزام كل من أحدث نشاطا ضارا بالتعويض، أما الفرع الثالث فيعالج اتجاه النظريات المختلطة.

الفرع الأول : النظريات الشخصية:

عند دراسة النظريات الشخصية التي تركز على فكرة الخطأ، نلاحظ أنه و بغض النظر عن أي تعاقد، يسأل الشخص عن الضرر الذي يسببه للآخرين، ويكون ملزما بالتعويض عنه. فلا يمكن أن نطلق لفظ المسؤول على أي شخص إلا في حال ارتكابه خطأ.¹

و يرى أصحاب هذه النظريات أن المسؤولية تقوم على فكرة الخطأ، سواء كان مفترضا أو ثابتا، و يعتبر الخطأ الأساس العام في المسؤولية التقصيرية، طبقا لنص المادة 1382 مدي فرنسي والتي تقابلها المادة 124 من القانون المدني الجزائري، والتي تقضي بأنه يجب على المتضرر أن يثبت خطأ المسؤول، والذي يفترض وقوعه من قبل حارس الأشياء الذي أحدث الضرر.

أي وقوع الضرر هو قرينة قانونية على خطأ الحارس، لكن الإعتماد على فكرة الخطأ المقترض تسمح للحارس بأن يدفع عن نفسه المسؤولية بإثبات السبب الأجنبي.¹

¹ و قد بدأت فكرة الخطأ تنسرب إلى أفكار القانون الفرنسي القديم بفضل القانون الكنيسي الذي مارس تأثيرا أخلاقيا كبيرا على أفكار المسؤولية، فاتجه الأمر نحو البحث عن النية وراء الفعل و نتيجة لهذه النظرة الأخلاقية كان يجب 'ذا تقدير سلوك محدث الضرر، و قياسه بمقياس أخلاقي فمحدث الضرر بإهماله يجب أن يعرض الضرر 'استنادا إلى الفكرة الأخلاقية. لذلك جرى التمييز بين الخطأ الأخلاقي الذي يفترض لواعيا و إرادة كافية، و الخطأ القانوني الذي يمكن أن ينتج عدم التفات بسيط و قد اتجه الفقه على الفصل التام بين المسؤولية الجنائية و المسؤولية المدنية.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وقد آيد نظرية الخطأ كبار الفقهاء أمثال الفقيه ريبار (Ripert)، كما تمسك بها الأخوين هنري وليون مازو، و ساهما في تطويرها وقدرها أنها تستجمع المقومات المبررة عن التبعية عن فعل الشيء وتنسجم مع الاجتهاد.² و بعد إيضاح فكرة الخطأ لا بد لنا من تناول النظريات التي قيلت في هذا الصدد:

أولاً : نظرية الخطأ:

أ- مضمون النظرية:

إن إقامة المسؤولية على أساس فكرة الخطأ كانت نتيجة لتطور هذه المسؤولية في القانون المدني الفرنسي القديم، وقد جاءت أحكام المسؤولية أقرب إلى فكرة العقاب منها إلى فكرة جبر الضرر.³ فالمرجع الفرنسي تطرق للمسؤولية العقدية في المواد 1137 - 1147 من القانون المدني الفرنسي.⁴

و بمقتضى هذه النظرية يعتبر الناقل هو المدين في تنفيذ الالتزام الناشئ عن العقد فمن الواجب عليه تنفيذ التزامه، فإن لم يتم بذلك عدّ مرتكباً لخطأ تعاقدي، بحيث لا يسأل الناقل عن الضرر الذي لحق الراكب إلا عند ارتكاب الخطأ، ويكون هذا الخطأ ثابتاً إذا كان ناتجاً عن فعله الشخصي، ويعتبر مفترضاً إذا كان بسبب فعل الغير.

فعدم قيام الناقل بالتزاماته هو خطأ من جانبه، وتحقق بذلك مسؤوليته عن عدم تنفيذ التزاماته، ولا يمكن للناقل التخلص من مسؤوليته إلا إذا أثبت انقطاع العلاقة السببية بين الضرر وفعله.⁵

¹ الأحكام القضائية أجمعت على اجتماع السبب الأجنبي مع خطأ الحارس وحكمت على هذا الأخير بالتعويض، كما هو ثابت في قضية الباخرة (لاموريسير) التي كانت تغطي رحلة من الجزائر إلى مار سليا فتعرضت لعاصفة قوية، فغرقت فطالب ذوي الحقوق بالتعويض، فعلى الرغم من وجود السبب الأجنبي الذي هو العاصفة إلا أن محكمة مار سليا حكمت بالتعويض.

² أنظر أكثر تفصيلاً د عاطف النقيب: مرجع سابق، ص 380.

³ إن تمسك وحرص فقهاء القانون الفرنسي القديم بفكرة الخطأ كأساس للمسؤولية العقدية هو الذي دعاهم على ابتداء هذه النظرية، ويعتبر الفقيه (DOMAT) هو الذي رسم خطواتها، ولكن توضيحها كان على يد (بوتيه).

⁴ هو ما أخذ به كذلك المشرع المصري بنص المادة: 215 من القانون المدني المصري، و المادة: 211 التي تقابل المادة: 1147 من القانون المدني الفرنسي.

⁵ ويقول الأستاذ (مازو): أنه في اللحظة التي يرتبط فيها المدين بعقدها و يلتزم بموجبه التزاماً بنتيجة يجب عليه أن ينفذ التزامه هذا، وإذا لم يفعل ذلك فإنه لم يسلك كما يجب، و يرتكب بذلك خطأ.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ويعتبر الخطأ ركن أصيل من أركان المسؤولية فلا تقوم أساساً إلا به، وتعتبر رابطة السببية أيضاً ركن هام

من أركان المسؤولية، إذ بانتفائها تنتفي المسؤولية عن الناقل.¹

وحتى يحصل الراكب على حقه في التعويض فعليه أن يثبت خطأ الناقل، وأن ضرراً قد أصابه من جراء

عدم تنفيذ هذا الأخير لالتزامه.²

ويرى (بلانيول) في هذا الصدد أن « كل مسؤولية بدون خطأ - إذا قبلت - تعد تظلماً اجتماعياً وهي

بالنسبة للقانون المدني بمثابة إدانة البريء في القانون الجنائي³، ومن ثم لا يمكن الأخذ بفكرة الضرر كأساس

للمسؤولية لأنها تؤدي إلى مسائلة الإنسان دون أن يرتكب إثم، وبالتالي يمكن لقول أن هذه النتائج لا تقبلها العدالة

«⁴.

ب- تقييم النظرية:

لم تعد المسؤولية القائمة على الخطأ تساير التطورات الحديثة في كافة المجالات الاقتصادية والاجتماعية،

خاصة في ظل ازدياد حوادث المرور وكثرة السيارات، مما يؤدي إلى حرمان العديد من ضحايا حوادث المرور من

الحصول على التعويض.⁵

ولقد تعرضت هذه النظرية إلى عدة انتقادات أهمها:

- إن إقامة المسؤولية المدنية على عنصر الخطأ يؤدي إلى الخلط بينها والمسؤولية الجزائية، على اعتبار أن هذه

الأخيرة تقوم على الخطأ ويتبعه الجزاء وهو العقاب، لذلك يجب أن تقوم هذه المسؤولية على الضرر لا الخطأ لأن

الهدف من ذلك هو إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل وقوع الضرر.¹

¹ وهذا الإعفاء من إثبات الخطأ ليس لأنه لا يكون ركناً من أركان هذه المسؤولية وإنما مجرد تسهيل عبء الإثبات على المضرور و بوقوع الحادث يفترض القانون أنه يرجع إلى خطأ من الحارس متمثلاً في إفلات زمام الآلة من يده أو الإساءة في السيطرة عليها و تركها تحدث ضرراً للغير.

² و افتراض الخطأ إنما يقوم في العلاقة ما بين الحارس و المضرور و المضرور هو الذي ينتفع بهذا الافتراض و لا يضار به.

³ راجع د عادل المقدادي: مرجع سابق، ص 97.

⁴ www.e-droit.com 2010 .

⁵ و يقول الأستاذ مازو أنه في اللحظة التي يرتبط فيها المدين بعقدما و يلتزم بموجبه التزاما بنتيجة يجب عليه أن ينفذ التزامه هذا، و إذا لم يفعل ذلك فإنه فإنه لم يسلك كما يجب و يرتكب بذلك خطأ، و إذا كان من الحق أن الشخص البصير هو الذي يتصرف وفق القواعد التي يضعها المشرع ، فأولى بهذا الشخص أن يتصرف وفق القواعد التي وضعها هو لنفسه عقد عقد بنفسه. أنظر أكثر تفصيلاً د عادل المقدادي، مرجع سابق، ص 96.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

- إن كثرة حوادث المرور، وزيادة التطور الصناعي وانتشار الآلات وتنوع وسائل النقل جعل مسألة إثبات الخطأ أمراً صعباً على الراكب، هذا الأمر أرهق عاتق الراكب، وبالتالي عدم التوازن بين أطراف عقد النقل.²

- هذه النظرية تتعارض مع مبدأ العدالة، التي تقتضي أن يتحمل الناقل نتائج الضرر الذي سببه ولا يتحمل من لا دخل له فيه وهو المتضرر، وبالتالي فإن التزعة الجديدة التي أخذت تتبلور في القوانين الحديثة، تولدت نتيجة لتطور المفاهيم الاقتصادية، ومن ثم فإن تعويض الضرر يكون واجب على الناقل بغض النظر عن وجود الخطأ أو عدمه.³

ثانياً: نظرية الخطأ في الحراسة:

لقد اعتمد أصحاب هذه النظرية على أن مسؤولية الناقل تستند على نظرية الخطأ في الحراسة والتي بها تصبح مسؤولية الناقل مفترضة، ولا يمكنه التخلص من ذلك إلا بإثبات السبب الأجنبي كالقوة القاهرة أو خطأ الراكب أو خطأ الغير.⁴

أ- مضمون النظرية:

والمقتضى هذه النظرية يعتبر الناقل مسؤولاً عن كل الأضرار التي تصيب المسافر بسبب انحراف السيارة أو القطار عن مساره، أو نتيجة تعرضه لأضرار جسمانية.

ونظراً للتطورات الحديثة للحياة الاقتصادية، كان لزاماً تطبيق النصوص القانونية المتعلقة بحراسة الأشياء على مسؤولية الناقل، وبالتالي فأساس المسؤولية هو الخطأ في الحراسة وعدم تطبيقه يعتبر إغفال لقواعد القانون، والاعتماد على هذه النظرية يسمح للراكب بالحصول على التعويض لأن خطأ الناقل يعتبر ثابتاً، هو الخطأ في

¹ د عادل المقدادي: مرجع سابق، ص 99.

² والجدير بالذكر أن الحادث بحذ ذاته قد يرجع إلى عيب ذاتي في الآلة وغير معلوم من الحارس، ففي هذه الحالة لا يوجد خطأ، وقد ثبت بصفة قاطعة عدم خطأ المدعي عليه ومع ذلك يكون الحارس مسؤولاً مع انتفاء الخطأ.

³ د عادل المقدادي: مرجع سابق، ص 101.

⁴ ويؤكد أصحاب هذه النظرية على أنه يجب على المحاكم أن تعيد النظر في هذا الموضوع وعدم اعتبار مسؤولية الناقل تعاقدية، كمبدأ جديد تسير عليه الأحكام اللاحقة.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

الحراسة.¹ ويستطيع الناقل التخلص من المسؤولية، وعليه إقامة الدليل على أن الحادث وقع بسبب أجنبي عنه، فهنا الخطأ ثابت.²

هذه النظرية تقضي بأن خطأ الحارس لا يكون مفترضاً فقط وإنما يعتبر كذلك خطأ ثابتاً فهو خطأ ثابت من نوع خاص، ويتحقق بمجرد وقوع الضرر للغير بفعل وسيلة النقل.

فالخطأ في الحراسة يتمثل في الإخلال بواجب محدد، هو واجب الحراسة الذي يفرض على الملزم به أن يؤمن الرقابة على الآلة حتى لا تخرج عن إرادته المادية، فينشأ الضرر عنها بعد خروجها.³

حاول الفقهاء من أنصار نظرية الخطأ⁴، إقامة المسؤولية عن الأشياء على أساس من القواعد العامة للمسؤولية التقصيرية القائمة على أساس الخطأ. فالشخص يسأل عن خطئها الشخصي وكذلك يسأل عن تعويض الضرر الحاصل بفعل الشيء الذي تحت حراسته، لأن وقوع هذا الضرر يعني أنه قد أخطأ وذلك بإهماله اتخاذ التدابير الكفيلة بمنع الشيء من الإضرار بالغير، لذا يكون مسؤولاً عن هذا الإهمال باعتباره خطأ شخصياً.⁵

و لا يقوم المضرور بإثبات الخطأ لأنه مفترض، ولكنه يكلف بإثبات شروط تحقق المسؤولية الناشئة عن حراسة الأشياء، فيجب عليه أولاً أن يثبت أن المدعى عليه هو حارس الشيء الذي أحدث الضرر، والمفروض أن

¹ القرينة التي تبني عليها هذه المسؤولية هي افتراض علاقة السببية بين الخطأ في الحراسة ووقوع الضرر.

² هناك من اعتبر مسؤولية الناقل مسؤولية تقصيرية كالنظام الأنجلو أمريكي فاستند في ذلك على الخطأ في الحراسة، وتشتد في هذا النظام أن الناقل بذل عناية واجبة من أجل السيطرة على وسيلة النقل.

³ د عاطف النقيب: مرجع سابق، ص 381.

⁴ راجع د عادل المقدادي: مرجع سابق، ص 103.

⁵ وفي هذا الصدد يقول الدكتور سليمان مرقس أن مسؤولية حارس الأشياء هي مسؤولية مفترضة تقوم على أساس خطأ ثابت في الحراسة و سببية مفترضة على أن يكون مفهوماً بالسببية المفترضة، في هذا المقام أن الخطأ في الحراسة الذي تبت وقوعه بمجرد حدوث الضرر غير راجع إلى السبب الأجنبي عن الحارس، لأن من أركان السبب الأجنبي أن لا يكون هو ذاته راجعاً إلى خطأ من المدعي عليه أنظر أكثر تفصيلاً د سليمان مرقس: نظرية دفع المسؤولية المدنية، الحادث المفاجئ و القوة القاهرة، فعل الدائن و فعل المصاب، فعل الأجنبي، دراسة مقارنة في المسؤولية التعاقدية و المسؤولية التقصيرية في القانونين الفرنسي و المصري ، رسالة دكتوراه من القاهرة 1936.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

الحارس هو مالك وسيلة النقل، إلا إذا أثبت المالك أن حراسة الشيء قد خرجت من يده إلى شخص آخر، وعندئذ يكون هذا الشخص هو المسؤول.¹

ووفقاً لهذه النظرية وتفادياً لضياع حق المضرور في التعويض، هناك قرينة قانونية على خطأ الحارس وهي قرينة قاطعة غير قابلة للدفع، بأنه لم يرتكب خطأ في حراسته، أو أنه اتخذ مسلكاً مطابقاً لمسلك الرجل المعتاد.² وبالتالي فهذا الأمر مخالف لنص المادة 1384 مدي فرنسي، التي تقرر أن القرائن القانونية هي قرائن بسيطة كقاعدة عامة، ولا تكون قاطعة إلا إذا وجد نص صريح. والمشرع لم يدرج المسئولية الناشئة عن حراسة الشيء ضمن الحالات التي تكون القرينة فيها قاطعة.³

وأمام هذا الاعتراض قرر أنصار هذه النظرية بأن قرينة الخطأ يمكن دفعها بإثبات الحارس أنه لم يرتكب خطأ ولا تقصيراً، وبإقامة الدليل على السبب الأجنبي.

والخطأ المفترض لا يقوم حيث توجد علاقة عقدية ما بين الحارس والمضرور، فالناقل وهو المسؤول عقدياً عن سلامة الراكب ببذل العناية الواجبة، لا يكون مسؤولاً تقصيرياً بمقتضى خطأ مفترض، بل بموجب العقد فإذا قام عقد بين التابع والمتبوع ترتب التزاماً في ذمة المتبوع بضمان سلامة التابع، وتكون مسؤوليته عقدية إذا وقع الضرر، فإن كان العقد لا يرتب التزاماً بضمان سلامة التابع، أو إذا لم يوجد عقد أصلاً بين التابع والمتبوع كان هذا الأخير مسؤولاً تقصيرياً على أساس الخطأ المفترض.⁴

ويشير الأستاذ السنهوري إلى ضرورة الأخذ بنظرية الخطأ المفترض بالرغم من أنه أشار إلى فكرة الخطأ الثابت حيث يقول: (إن الافتراض لا يقبل إثبات العكس وذلك لأن الضرر لم يحدث إلا لأن زمام الشيء قد

¹ يرى الأستاذ ريبير أنه عندما يحدث ضرراً بواسطة شيء تطبق عليه المادة 1/1384 فإنه يفترض أن الحارس قد تخلى عن إلتزامه القانوني بالرقابة والإشراف و لكن إذا كان الشيء ضاراً فإن مجرد حدوث الضرر يفترض معه وجود خطأ في الحارس فبالنسبة إليه فأن فعل الشيء يدل على الخطأ و يحتفظ به.

² أنظر أكثر تفصيلاً د سميح سهيل دنون: المسئولية المدنية عن فعل الآلات الميكانيكية والتأمين الإلزامي عليها - دراسة مقارنة - 2005، ص 103 وما يليها.

³ أنظر أكثر تفصيلاً د إبراهيم دسوقي: مرجع سابق، ص 77. د عاطف النقيب: مرجع سابق، ص 381.

⁴ راجع د السنهوري: مصادر الالتزام، الجزء الأول، الوسيط، ص 1229-1230.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

أفلت من يده وهذا الإفلات هو عين الخطأ، وقد ثبت الإفلات بدليل وقوع الضرر فلا حاجة لإثباته بدليل آخر ولا جدوى من نفيه بإثبات العكس فهو خطأ قد تم إثباته ولا يتصور إذن أن يثبت عكسه).¹

فكل خطأ مفترض افتراضاً لا يقبل إثبات العكس هو خطأ ثابت لا خطأ مفترضاً ولكنه على نحو خاص، فقد تدخل القانون بجعله خطأ ثابتاً بأن جعل حدوث الضرر دليلاً على إفلات الشيء من الحراسة. علمًا بأن هذا الإفلات كان السبب في إحداث الشيء ضرراً لأحد فإن حدث ضرر لم تتحقق الغاية وكان هذا هو الخطأ، ولكن لم نصل إلى هذه النتيجة إلا عن طريق دليل وضعه القانون، هو أن حدوث الضرر قرينة غير قابلة لإثبات العكس، على أن الشيء قد أفلت من الحراسة وعلى أن الإفلات من الحراسة هو الذي أحدث الضرر، وهذه القرينة أدخلت عنصر الافتراض في الخطأ.²

وقد عمل القضاء المصري على تطبيق القواعد المتعلقة بالمسؤولية فجعل ترتيبها معقوداً بإقامة الدليل على وقوع خطأ من الحارس، ولكنه جرى على التسامح في استخلاص هذا الخطأ، فهو يكفي بأقل إهمال بل بمجرد العلم بما ينطوي في الشيء من أسباب الخطر للقول بتوافر الخطأ الذي ينبغي إقامة الدليل عليه.³

فليس من العدل أن نلقي عبء الإثبات على المضرور في حادث من حوادث السيارات، والناقل هو أقدر على تعليل ما وقع، لهذا اختارت التشريعات فكرة الخطأ المفترض.⁴

وحسب الأستاذ هنري مازو، فإن المادة 1384 من القانون المدني الفرنسي، تفرض على حارس الشيء التزاماً قانونياً محدداً هو الالتزام بمنع الشيء الذي تحت حراسته من فقد السيطرة عليه والإضرار بالغير.⁵

¹ د السنهوري: مصادر الالتزام، ج 1، الوسيط، ص 1229-1230.

² أنظر أكثر تفصيلاً د عبد الرازق السنهوري: المرجع السابق، ص 1239-1241.

³ د سمير سهيل دنون: مرجع سابق، ص 107.

⁴ www.juriguide.com 2010.

⁵ أنظر د إبراهيم د سوقي: مرجع سابق، ص 78-79، حيث يورد بأن حسب نظرية الأستاذ هنري مازو لا تتحقق مسؤولية الحارس إلا إذا أفلت الشيء من رقابته و بالتالي يجب على المضرور إثبات أن الشيء قد أفلت من رقابة حارسه المادية. أما الأستاذ بيسون فيرى أنه في بعض الحالات يكون هذا الالتزام دقيقاً ففي حوادث المرور توجد حالات يظل الحارس فيها مسيطراً على سيارته ومع ذلك تتحقق مسؤوليته وفقاً للمادة 1/1384 من القانون المدني الفرنسي، فلا مجال للتفرقة بين ما إذا كان الحارس ظل مسيطراً على الشيء من عدمه فبمجرد حدوث الضرر يكون الحارس قد تخلى عن التزامه بالحراسة.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

و لا يقتصر هذا الالتزام على بذل العناية وإنما هو التزام بتحقيق غاية، وعلى ذلك فإن الوفاء بهذا الالتزام لا يتم إلا بجمع الشيء من الإفلات من الرقابة، فإذا ما فقد الشخص السيطرة على الشيء وسبب ضرر للغير اعتبر الحارس مخالفاً بالتزامه بالحراسة، وذلك دون حاجة إلى إثبات أي تقصير من جانبه.¹

ولا يمكن للحارس أن ينفي مسؤوليته إلا بإثبات السبب الأجنبي، فإن أقام الدليل فقد أثبت أن رابطة السببية بين الشيء والضرر هي غير محققة.

أما الخطأ في الحراسة بالنسبة للأستاذ (ريبير) فيبر ذلك بالقول أنه إذا حدث الضرر بواسطة شيء تنطبق عليه المادة 1384 من القانون المدني الفرنسي، فإنه يفرض أن الحارس قد تخلى عن التزامه القانوني بالرقابة والإشراف، ولكن إذا كان الشيء ضاراً فإن مجرد حدوث الضرر يفترض معه وجود خطأ من الحارس²، فيكون حارس الشيء ملتزم قانوناً بتحقيق نتيجة تتمثل في السيطرة على الشيء حتى لا يلحق ضرراً بالغير، فإذا أحدث هذا الشيء ضرراً فسّر ذلك بعدم قدرته على الحراسة.

- **نظرية مازو:** يرى أن المادة 1384 / 1 من القانون المدني الفرنسي تفرض على الحارس التزاماً قانونياً خاصاً وهو التزام بتحقيق غاية، تتمثل في أن يمنع الشيء الذي في حراسته من إحداث أضرار بالغير، فإن خالف ذلك وأضر بالغير فلا سبيل له إلى نفي هذا الخطأ.

- **نظرية بيسون:** يرى أن مسؤولية الحارس تكمن في أنه لم يتخذ الإجراءات اللازمة لمنع الشيء من إحداث الضرر، فهناك حالات لا يفقد فيها الناقل السيطرة على الشيء، ومع ذلك تتحقق مسؤوليته، كحالة تصادم السيارات تطبيقاً للمادة 1384 / 1 من القانون المدني الفرنسي التي تقابلها المادة 138 من مدني جزائري.³

¹ د إبراهيم د سوقي: مرجع سابق، ص 113.

² د سمير سهيل دنون: مرجع سابق، ص 116.

³ الخطأ في الحراسة لدى الأستاذ بيسون بعكس الأستاذ مازو لا يمكن تشبيهه بالخطأ التقصيري العادي المنصوص عليه في المواد 1382-1383، فهو من طبيعة مختلفة ينتج تلقائياً ووفقاً للمادة 1/1384 من مخالفة التزام محدد منشؤه القانون، يلزم الحارس بإتخاذ بعض الاحتياطات لتجنب إحداث الشيء للضرر بالغير.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

- نظرية ريبير: ويرى أن الخطأ يثبت بمجرد حدوث الضرر، ولكن الحارس يكون أخل بالتزام الحراسة في كونه لم يتخذ الاحتياطات اللازمة لكي لا يكون الشيء ضاراً. ويتفق كل من مازو- بيسون - ريبير أن الخطأ في الحراسة يثبت بمجرد حدوث الضرر من فعل الشيء الذي في حراسة المسؤول.¹

ب- تقييم النظرية:

- نظرية الخطأ في الحراسة تخلط بين الخطأ والضرر، لاعتمادها على فكرة أن مجرد حدوث الضرر كافياً لإثبات الخطأ.

- إن نظرية الخطأ في الحراسة تجعل الحارس ملتزماً بتحقيق غاية، إلا أن هذا الالتزام يفتقر إلى النص الذي يستند إليه.

- تترتب على نظرية الخطأ في الحراسة نتائج غير منطقية، بحيث يصبح من تعمد إحداث الضرر بواسطة الشيء، أوفر حظاً ممن أحدث الضرر بالشيء دون تعمد الخطأ. بحيث تطبق في حقه القواعد العامة في المسؤولية التي توجب إثبات الخطأ في جانب المسؤول، المادة 1382 من القانون المدني الفرنسي، أما من لم يتعمد الخطأ فتطبق في حقه أحكام المادة 1/1384 من القانون المدني الفرنسي وهو خطأ مفترض.²

- هذه النظرية لم تسلم من النقد، ذلك أن الاعتماد على الخطأ في الحراسة كأساس للمسؤولية ينجم عنه اشتراط تدخل إيجابي للشيء الحادث للضرر. وبالتالي فهذه النظرية لا تحمي الراكب المتضرر إذا لم يكن الضرر الذي تعرض له ناجماً عن التدخل، مثل اصطدام الراكب بأشجار أو بأعمدة وفي هذه الحالة يصعب على الراكب إثبات خطأ الناقل، ومن ثم فإنه سيستحيل عليه الحصول على حقه في التعويض.³

¹ هناك جانب كبير من الفقه الفرنسي أخذ بنظرية الخطأ في الحراسة و كذلك أخذ به في بعض أحكام القضاء الفرنسي.

² أنظر أكثر تفصيلاً د علي سليمان: دراسات في المسؤولية المدنية في المدني الجزائري، د م ج، 1984، ص 119.

³ د عادل المقدادي: مرجع سابق، ص 106.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

إن القول بوجود قرينة قاطعة على خطأ الحارس يخالف نص المادة 1384 مدني فرنسي، والتي تقدر أن القرائن القانونية بسيطة كقاعدة عامة وأيضاً لا تكون قاطعة إلا إذا ورد نص صريح بذلك، فالقول بوجود هذه القرينة القاطعة مخالف لنص القانون.¹

إن القانون فرض على الحارس التزاماً بحراسة الشيء وعدم فقد السيطرة عليه، فإذا فقد السيطرة على الشيء كان هذا خرقاً للالتزام وتحقق خطأ الحارس. وهذا الخطأ يثبت من مجرد وقوع الضرر، ولا يستطيع الحارس (الناقل) أن ينفي الخطأ عن نفسه ولا يبقى أمامه لنفي مسؤوليته إلا إثبات السبب الأجنبي. فالقرينة هنا ليست قرينة على الخطأ بل قرينة على توافر رابطة السببية، فعدم جواز دفع المسؤولية بنفي الخطأ ليس راجع إلى أن هناك قرينة قانونية قاطعة تفيد خطأ الحارس، وإنما مرجعه قاعدة موضوعية تقوم على فكرة التضامن الاجتماعي.²

وإثبات السبب الأجنبي - ترك مجال الخطأ - يتطلب أكثر من إثبات انعدام الخطأ فلدَى أنصار نظرية الخطأ المفترض، إثبات السبب الأجنبي ما هو إلا الإثبات الكامل التام المقنع لانعدام الخطأ، والحادث قد يرجع إلى عيب ذاتي في الآلة بحيث يكون غير معلوم من الحارس. ففي هذه الحالة لا يوجد خطأ، وقد ثبت بصفة قاطعة عدم خطأ المدعى عليه ومع ذلك يكون الحارس مسؤولاً مع انتفاء الخطأ.³

1- إذا كان جوهر هذه النظرية يركز على وجود التزام على عاتق الحارس بتحقيق غاية معينة، فذهب إلى التشكيك في وجود هذا الالتزام، فاعتبار شخص ما قد أحل بالتزامه وبالتالي قد ارتكب خطأ يقتضي الأمر أن يكون في مقدور هذا الشخص الوفاء بهذا الالتزام.

2- إن الالتزام الذي يقع على الناقل وهو قدرته على السيطرة على وسيلة النقل لا يمكن الوفاء به دائماً، لأنه أحياناً رغم كل الاحتياطات التي يقوم بها الحارس، أن الشيء يحدث ضرراً بالغير، فتنفيذ الحارس لالتزامه بالسهر

¹ د عادل المقدادي : مرجع سابق، ص 108.

² د عادل المقدادي: المرجع سابق، ص 109.

³ د عاطف النقيب: مرجع سابق، ص 382.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

على الشيء لضرر لا يستبعد حدوث ضرر منه، بمعنى أنه من الممكن تصور أحداث الشيء لضرر دون أن يكون الحارس قد أحل بالالتزام بالإشراف باعتباره إلتزاماً بوسيلة.¹

فنظرية الخطأ في الحراسة تؤدي إلى الاعتراف بأن المشرع يضع على كاهل الحارس التزاماً مستحيلاً، ومثال ذلك استحالة اكتشاف العيب الداخلي في وسيلة النقل وبالتالي لا يمكن نسبته إليه. كما أن عيب نظرية الخطأ في الحراسة أنها تقرر أن كل مخالفة للالتزام بالحراسة تكون خطأً دون البحث عن مسلك الحارس وفي ذلك أخذ بالعنصر المادي فقط لمخالفة الالتزام وإغفال لعنصره الأدبي، فتصور الخطأ في الحراسة بهذه الصورة فيه تجريد له من كل قيمة أدبية، وتقرير للمسئولية على أساس نظري بحث.²

– نقد النظريات الشخصية:

إن فكرة الخطأ تعرضت للعديد من الانتقادات، من أبرزها أن الخطأ قوام العدالة الفردية وأنه بالتالي يناقض التطور الاجتماعي والاقتصادي والقانوني.

أ– الخطأ قوام العدالة الفردية:

إن ظهور فكرة الخطأ كأساس للمسئولية المدنية جاءت مسيرة لتطور الاتجاهات الفكرية التي سادت في أوروبا خلال القرنين 17 و 18 م. حيث انتشر المذهب الفردي في هذه المرحلة، وتقررت فكرة الخطأ كوسيلة لتحقيق مطالب العدالة الفردية، وبالتالي لا يلزم الفرد بدفع التعويض في حالة وقوع الضرر إلا إذا ثبت عليه الخطأ.³

¹ أنظر أكثر تفصيلاً د إبراهيم دسوقي: المرجع السابق، ص 81-82.

² إن ربط المسئولية عن فعل الشيء بالخطأ لا يتفق مع المبدأ الذي يجعل لهذه المسئولية نظاماً مستقلاً بقاعدته وشروط أعماله، عن نظام المسئولية عن الفعل الشخصي.

³ راجع د سمير سهيل دنون: مرجع سابق، ص 120.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

هذه الفكرة جعلت الكثير من الناقلين ومالكي السيارات يتملصون من المسؤولية، وأصبح العبء واقعا على عاتق المتضررين الذين يكلفون بإثبات الخطأ، أو إثبات تسبب المالكين بالضرر. وبذلك تصبح العدالة الفردية أداة لحماية أشخاص معينين دون الأخذ بعين الاعتبار أحوال المتضررين.¹

كما أن الإنسان في عصر التكنولوجيا والتطور الصناعي أصبح يشعر بأنه فقد حريته فأصبح في غير مقدوره تجنب الحوادث وسط دوامة الحركة التي لا تقطع.²

ب- تناقض التطور الاجتماعي والاقتصادي والقانوني مع فكرة الخطأ:

أصبحت النصوص القانونية عاجزة عن تحقيق العدالة، وبالتالي أصبح المتضررين غير قادرين على إثبات خطأ الناقل، وبذلك تمكنهم وسيلة النقل من زيادة ثرواتهم على حساب ضحاياها³، ونتيجة للتطور أصبح من الضروري بحاجة ماسة إلى قواعد جديدة لتنظيم تلك العلاقات الجديدة في المجتمع، فما دام الشخص يغنم من استخدام آلات وأشخاص آخرين في تحقيق مصلحته أو من استعمال الأشياء التي في حراسته، لزمه لا محال أن يتحمل المغارم التي تنشأ من استخدام هؤلاء الأشخاص أو من استعمال تلك الأشياء ولو لم يقع الخطأ.⁴

من هنا كانت الدعوى إلى الاعتراف بأن المسؤولية عن الآلات تقوم على أساس موضوعي وليس على أساس من الخطأ، وافترض الخطأ كأساس للمسئولية لا يعدو أن يكون حيلة لجأ إليها الفقه والقضاء بهدف إبقاء الخطأ كأساس للمسئولية، في حين أن هدف المسؤولية في قيامها لا تستند إطلاقا إلى وقوع الخطأ من الحارس.⁵

الفرع الثاني: النظريات الموضوعية كأساس للمسئولية

هذه النظريات تركز على عامل مادي ناتج عن ارتباط الشيء بالخطر الذي يحدث بسببه باعتبار أن صاحب الشيء أو حارسه ما دام أنه ينتفع به ويشغله، فعليه أن يتحمل ما يحدثه هذا الشيء من ضرر.

¹ من هنا أخذ القانون الفرنسي بفكرة الخطأ، و هذا ما يدل على اتجاهه إلى تحقيق نوع من العدالة الفردية تنفق مع فلسفة و أفكار عصره.

² د محمد إبراهيم الدسوقي: مرجع سابق، ص 168 - 169.

³ د إبراهيم دسوقي: المرجع سابق، ص 170.

⁴ د سمير سهيل دنون: المرجع السابق، ص 122.

⁵ د سمير سهيل دنون : مرجع سابق، ص 123.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

لذلك ظهرت النظريات التي تنادي بقيام المسئولية لا على أساس الخطأ وإنما على أساس التزام كل من أحدث نشاطا ضارا في المجتمع يلتزم بتعويض الأضرار الناجمة عن هذا النشاط . ومن بين الفقهاء الذين نادوا بهذه النظريات: سالي، وجو سران ، وسافاتييه وديموغ. وسوف نتعرض لهاته النظريات موضحين مضمونها.

أولا : نظرية الضمان(ستارك):

أ- مضمون النظرية:

لقد حاول بعض الفقهاء¹ إلى الاعتماد على فكرة الضمان كأساس للمسئولية²، فأوا أن المسئولية المدنية تحقق وظيفتين أساسيتين هما الضمان والعقوبة الخاصة، أي أساس المسئولية مزدوج يتكون من الضمان والعقوبة الخاصة.³

و يرى الأستاذ (ستارك) أن أساس المسئولية عن فعل الأشياء تقوم على فكرة الضمان الذي يجب على الحارس أن يضمه للمتضرر إذا لحقه ضرر في الشيء، ويرى الأستاذ على علي سليمان (أن فكرة الضمان لا تختلف كثيرا عن نظرية تحمل التبعة، ولذلك لم يكتب لها النجاح).⁴

ويفرق (ستارك) بين نظريته التي يعتمد فيها على حماية حقوق المتضرر، ونظرية تحمل التبعة التي تنظر إلى التعويض على أنه المقابل الضروري للفائدة المستخلصة من النشاط، فتعرض الضحية لأضرار يحميه القانون من خلال فرضه لمبدأ الالتزام بضمان السلامة، حيث يساعد هذا المبدأ على حماية المضرور في جسده و ماله، فالقانون يضمن للفرد تعويضا عن أي إخلال بحقه في السلامة.⁵

فوظيفة المسئولية الأولى وهي الضمان، إذ تتحقق بمجرد المساس بالحق مضمون، حيث لا يخول القانون شخصا آخر حق المساس به كالحق في الاحتفاظ بسلامة الجسم والأموال وسواء وقع الخطأ من الناقل أو لم يقع.

¹ الفقيهان Starck-Picard

² ومن بين الفقهاء الذين أخذوا بهذه النظرية الأستاذ STARCK و PICARD ولكن الفرق بين نظرية ستارك وبيكار في أن (ستارك) يربط التعويض بالمسئولية، أما (بيكار) فهو يقيم الضمان على أساس المساعدة من أجل منع الأضرار.

³ اعتبر هؤلاء الفقهاء أن فكرة الخطأ قد ظهر قصورها بتعدد الحوادث التي يتعذر فيها معرفة الخطأ.

⁴ أنظر أكثر تفصيلا د الدكتور محمد زهدور: مرجع سابق، ص 111.

⁵ د عادل المقدادي: مرجع سابق، ص 109.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

أما الوظيفة الثانية فتمثل في الجزاء، متى ثبت وقوع خطأ من المسؤول، وبالتالي لا تقتصر المسؤولية على ضمان حق المتضرر، بل تتعداه إلى معاقبة المخطئ بتشديد مسؤوليته المبينة على ضمان الحقوق وزيادة التزامه بالتعويض.¹

– الأضرار غير البدنية:

يفرق الأستاذ (ستارك) بين تلك الحقوق التي لم يخول القانون أحدا حق المساس بها كالحق في الحياة، وبين الحقوق الأخرى التي نذكر منها حق المنافسة، فهذه يمكن لغير المساس بها، وبالتالي لا تقوم المسؤولية بمجرد المساس بها لأن الضرر يكون هناك مشروعاً لأن القانون يسمح بذلك.

– المسؤولية التعاقدية:

يعتبر (ستارك) أن الناقل يلتزم بضمان ما وعد به، ويجب تحديد مضمون هذا الضمان وأساس هذا الضمان هو الرابطة القانونية التي تربط الناقل بالراكب و التي أنشأتها الإدارة التعاقدية.²

ب- تقييم النظرية:

على الرغم من أن هذه النظرية حققت أمورا إيجابية وذلك نظرا لتشابهها مع نظرية تحمل التبعة، لكنها لم تبعد على عنصر الخطأ كأساس للمسؤولية، وأهم ما يوجه لها هو:

- 1- أن هذه النظرية جمعت بين أساسين للمسؤولية وهما الضمان والعقوبة الخاصة أي الجزاء، فهذا لا يمكن أن يتفق مع نصوص القانون ولا مع الواقع، لأن التعويض يقدر على أساس جسامته الضرر الذي لحق بالشخص.
- 2- القول بنظرية الضمان يجعل أصحاب هذه النظرية يرجعون إلى الأخذ بفكرة الخطأ كأساس للمسؤولية، لأن الضرر لن يحصل على التعويض الكامل إلا في حالة إثبات الخطأ. هذا ما يجعل هذه النظرية تقع في تناقض، على اعتبار أنها قامت على نظرية الخطأ.

¹ يرى (ستارك) أن الخطأ الذي يوجب توقيع العقوبة الخاصة بهدف منع الأضرار و الأخطاء هو الخطأ الثابت أو الغلط المعلوم في السلوك.

² د عادل المقدادي: مرجع سابق، ص 110.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وبالتالي لا يمكن الأخذ بهذه النظرية عند تقدير مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق بالراكب، لأنها تعتمد أساساً مزدوجاً (الضمان و العقوبة)، في حين اعتبرت فيه المسؤولية ليست إلا جبراً للضرر، وهي بهذه تكون بعيدة عن العقوبة.

ثانياً : نظرية الضرر كأساس للمسؤولية:

-مضمون النظرية:

إن الاعتماد على نظرية الخطأ كأساس للمسؤولية لم يعد يتلاءم مع المفاهيم الاقتصادية والاجتماعية من جهة، ولم يعد كافياً لحصول المتضررين على حقهم في التعويض من جهة أخرى . فبعد تطور وسائل النقل، وما وافقه من زيادة في حوادث المرور وعجز الضحية على إثبات خطأ الناقل، دفع بعض الفقهاء إلى إقامة عنصر جديد كأساس للمسؤولية هو عنصر الضرر.¹

ثالثاً: نظرية المخاطر أو تحمل التبعة:

أ- مضمون النظرية: لعلّ أول من قال بفكرة تحمل التبعة بصورتها المطلقة (لايبه)، ولكن ظهورها كان في فرنسا وقد ارتبط باسم (سالي) الذي أطلقها علم 1897م، وكان الدافع إلى إطلاق هذه النظرية هو تطور الآلات وكثرة الحوادث وتعذر إثبات الخطأ في الكثير من الحوادث.²

ويذهب أنصار نظرية تحمل التبعة إلى إلزام حارس الشيء بتعويض ما يحدثه من ضرر ولو لم يقم خطأ في جانبه، إذ ما دام أن له غنم هذا الشيء فعليه غرمه. وقد كان القضاء الفرنسي يهدف فيما تأثر به في بعض

¹ وهذا مراعاة لتحقيق العدالة وضمان حقوق الناس في الحصول على التعويض، لأن إقامة المسؤولية على الخطأ غالباً ما يؤدي إلى هدر حقوق الأشخاص عند تعرضهم للضرر

² راجع د سهيل دنون : مرجع سابق، ص 121.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

أحكامه من نظرية تحمل التبعة إلى تحسين حالة المضرور، ولا يمكن دفع المسؤولية إلا بإقامة الدليل على أن الحادث وقع بسبب أجنبي كالقوة القاهرة أو خطأ أجنبي أو خطأ المصاب نفسه.¹

فتحولت المسؤولية الفردية إلى المسؤولية الموضوعية وذلك راجع إلى عجز الأولى عن توفير الحماية للمضرور في عصر الآلة والمشروعات الصناعية الكبيرة وقد أرجع الفقه الفرنسي ذلك إلى ثلاثة أسباب:

- ازدياد حوادث المرور وكثرة السيارات انعكس على الأشخاص، بحيث فقدوا حريتهم في توقي الحوادث وسط دوامة الحركة.²

- ازدياد الخطأ الشائع لا يسمح بتحديد شخص المخطئ من بين العديد ممن اشتركوا في النشاط الضار.³

- ضخامة الأضرار بالقياس إلى الخطأ، فمن يقدم على مباشرة نشاط صناعي لا يمكنه حتماً أن يتوقى الأضرار التي تلحق بالأفراد، فكان عليه أن يتحمل تبعة هذا النشاط.⁴

فالمسئولية عن حوادث المرور وغيرها من الأشياء الخطرة بطبيعتها والتي تقضي عناية خاصة للوقاية من ضررها تركز على أساس مبدأ تحمل التبعة، والذي لا يمكن للمسؤول عن الحادث أن ينفي مسؤوليته إلا بإثبات السبب الأجنبي في الحدود التي يرسمها القانون.

وتقوم هذه النظرية على الاكتفاء بتحقيق الضرر لترتيب المسؤولية من أجل ضمان حق المتضررين، فالعدالة تقتضي بمجرد تعرض الإنسان لحادث وضرر فلا بد من جبر هذا الضرر، وهذه النظرية كانت لها صورتين:

¹ أما جوسران فرأى وجوب تحديد هذا المبدأ و قصر تطبيقه على الأحوال التي يكون فيها التسبب بالضرر قد زاد من المخاطر العادية الملازمة للحياة في المجتمع . و قد تمسك جوسران بهذه النظرية و استعرض في شرحه لها فكرة الخطر الحادث و فكرة المنفعة جامعا بين هاتين الفكرتين كما أكد على الصفة الموضوعية للمسئولية عن فعل الشيء والتي اعتبرها محررة من أي فكرة للخطأ.

² و قد كان القضاء الفرنسي يهدف فيما تأت ربه في بعض أحكامه من نظرية تحمل التبعة إلى تحسين حالة المضرور، مع بقائه في نطاق النظرية التقليدية.

³ فأصبح الإنسان يشعر بفقد حريته، فكان قديما يستطيع أن يتوقى أي حادث أما اليوم فإن سائق السيارة مثلا لا يمكنه أن يكون حرا في توقي حوادث المرور وسط دوامة الحركة التي لا تنقطع.

⁴ د محمد إبراهيم دسوقي: تقديم التعويض بين الخطأ والضرر، ص 168 - 171.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

1- الصورة المطلقة أو العامة- المخاطر المستحدثة-

1-1- مضمون النظرية: ومقتضى هذه الصورة أنه من أنشأ بفعله خطرا مستحدثا يتعين عليه تحمل تبعه هذا

الخطر، وكان الفقيه (LABBE) أول من أقر ذلك تطبيقا للمادة 1/ 1384 من القانون المدني الفرنسي.

واعتبر (سالي)¹ أن الاعتماد على نظرية الضرر كأساس للمسئولية هو الوضع السليم للأمر، فكل فرد

ينبغي أن يسأل عن الأضرار التي يلحقها بالغير، دون البحث في سلوك الناقل إذا كان مخطئ أم لا.

وأساس هذه النظرية أنه ينبغي أن لا يكون هناك تفرقة بين الفعل الخاطئ والفعل غير الخاطئ، حيث تقرر

المسئولية على كلا الفعلين عند وجود الضرر، وكل شخص يباشر نشاطا يتحمل تبعته، وعليه أن يعرض الغير

الذي لحقه الضرر.²

والموقع أن نظرية تبعه المخاطر نظرية يصلح تطبيقها في الأماكن الصناعية، هذا لأن المجتمع يهدف دائما

إلى تحقيق العدالة الاجتماعية بتعويض المضرور، وخاصة هؤلاء الذين يباشرون وظائفهم بين الآلات الصناعية.³

1-2- تقدير نظرية الخطر المستحدث:

هذه النظرية تم بناءها على مقتضيات العدالة، وهذا لا يكفي لإيجاد سند قانوني لها يميز تطبيقها باعتبارها

قاعدة أصلية من قواعد القانون الوضعي، ولا باعتبارها قاعدة احتياطية يلجأ إليها لسد نقص التشريع في القانون

الفرنسي وكل قوانين سائر البلاد العربية لأن المسئولية مقررة بنصوص واضحة في القانون لا تدع مجالا لأعمال

القواعد الاحتياطية.⁴

ومن الناحية العملية فإن تطبيق هذه النظرية، وإن كان يسهل للمضرور في الحصول على التعويض، فإن لها

جوانب سلبية تتمثل في أن ترتيب المسئولية على كل فعل ولو لم يكن خاطئا تؤدي تعامل المرء عن كل نشاط

¹ د عادل المقدادي: مرجع سابق، ص 115.

² د عادل المقدادي: المرجع سابق، ص 131.

³ وفكرة الخطر المحدث قد تستقيم مع الوضع الذي يكون فيه الشيء خطرا إذ أن كثرة استعمال هذا الشيء تتوسع دائرة مخاطره. ويقول الدكتور عاطف النقيب بأن هذه الوجهة من نظرية المخاطر لها الطابع الاجتماعي، أما الوجهة الثانية والتي تتوسل بفكرة المنفعة، فتغلب عليها الصفة الاقتصادية.

⁴ أنظر أكثر تفصيلا د محمد إبراهيم دسوقي: مرجع سابق، ص 133.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

يقوم به. هذا ما جعل كل التشريعات تنشأ نظام التأمين لتغطية مسؤولية الناقلين، بل أن معظم التشريعات جعلته إجبارياً.¹

فهذه النظرية باستبدالها ركن الخطأ واعتمادها على مجرد التسبب في إحداث الضرر تصطدم بصعوبة كبرى تنشأ من تعدد الأسباب غير الخطأ التي أدت إلى إحداث الضرر الواحد تعددا لا حصر له. ويضيف البعض بأن استبعاد هذا الشرط (أي الخطأ) يجعل من النظرية غير صالحة للعمل بها أصلاً، ويتعين معه اللجوء إلى نظرية السببية وما تؤدي إليه من بحوث لا آخر لها لتعين العوامل الفعالة في حدوث الضرر ودرجة تسبب كل من هذه العوامل في إحداثه، وهذا من شأنه أن يشكل تعقيداً يفوق الصعوبة التي سبق ذكرها بخصوص اعتبار الخطأ أساساً للمسؤولية.²

2- الصورة الخاصة المقيدة أو الغرم بالغرم:

1-2- مضموم النظرية: إن الأخذ بنظرية الضرر كأساس للمسؤولية، من شأنه أن يجعل الناقل مسؤولاً عن أية فعل يقوم به متى حدث الضرر، مما قد يؤدي إلى امتناع الناس عن ممارسة أي نشاط خوفاً من تحقق المسؤولية. فظهر جانب من الفقه يرى بضرورة تحديد نظرية الضرر وحصرها في الحالات التي يكون فيها المتسبب في الضرر قد زاد المخاطر العادية بنشاط ما.³

ومن بين هؤلاء الفقهاء جوسران (JOSSERANT) والذي أقام المسؤولية على عنصر الضرر في المجال الاقتصادي فقط، دون بقية المجالات الأخرى التي يعتمد فيها على عنصر الخطأ⁴، ويرى كذلك أنه لا مجال في عقد النقل لإعمال فكرة الخطأ، لأنه لا يوجد أي نص يشير إلى استعمالها.

¹ هذه النظرية ليس لها أساس صحيح، لأن المادة 1382 جاءت لتطبيق على الشخص الذي تسبب بخطئه في إحداث الضرر، والمسؤولية لا تبني فقط على المتسبب في إحداث الضرر، بل وعلى مجرد التسبب بخطأ. و المادة 1383 لم ترتب المسؤولية الناشئة عن الأشياء على مجرد تملك هذه الأشياء أو الانتفاع بها. بل رتبها على وجود هذه الأشياء في حراسة شخص و بالتالي على ثبوت واجب الحراسة و عدم الوفاء به

² د عاطف النقيب : مرجع سابق، ص 134.

³ د عاطف النقيب: مرجع سابق، ص 116.

⁴ اعتبر (جوسران) أن الخطأ يعد ركن من أركان المسؤولية إلا إذا كان الضرر ناجماً عن مباشرة مشروع.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وقد تبلورت هذه الصورة، بعدما تبين للفقهاء أن الأخذ بنظرية تحمل التبعة بالصورة السابقة يجعل الشخص مسؤولاً عن كل النتائج الضارة لأي نشاط يبذله. فذهب بعض الفقهاء وفي مقدمتهم "جوسران" إلى أن نظرية "تحمل التبعة" يجب أن لا تطبق بصورتها المطلقة، وإنما ينبغي أن تطبق فقط في الحالات التي يكون فيها الشخص قد زاد من المخاطر العادية الملازمة للحياة في المجتمع، وذلك بإنشاء مشروع يدرّ عليه ربحاً، بحيث يكون تحمله تبعه هذه المخاطر مقابلاً لما يربحه من ذلك الاستغلال على أساس قاعدة الغرم بالغنم.¹

واعترفت هذه النظرية بصورتها المقيدة أكثر جدية من فكرة الخطأ وأكثر تحقيقاً للعدالة، وتماشياً للتطور الذي أصاب جميع أوجه النشاط الإنساني، فأساس المسؤولية المدنية نجده في فكرة المخاطر، فيكون ذلك طبيعياً ومتوافقاً مع القاعدة الأخلاقية، بأن الذي له المنفعة من نشاط يتحمل بالمقابل نتائج الأضرار التي تقابل تلك المنفعة.²

2-2- تقدير الصورة الخاصة المقيدة (الغرم بالغنم): إن المرء ينبغي نفعاً في نشاطه كافة، فكيف السبيل إلى تعيين الحد الفاصل بين النفع الذي يبرر تحمل التبعة والنفع الذي لا يبرر ذلك إلا عن طريق تشريع خاص، وبذلك يتضح أن نظرية تحمل التبعة مع تقييدها بفكرة الغرم بالغنم، لا يمكن أن تكون إلا محصورة على حالات معينة بنصوص خاصة.³

وقد اعتبر البعض أن نظرية الغرم بالغنم اخص من نظرية المخاطر المستحدثة كما في الصورة السابقة المطلقة، إذ المقصود بالغنم هنا، الغنم الاقتصادي وحده وليس كل غنم كما في المخاطر المستحدثة، وبذلك تقيّد مبدأ الغرم بالغنم الاقتصادي، بالأحوال التي يكون فيها الضرر ناجماً عن استخدام المتسبب شيئاً خطراً في ذاته كالسيارة.⁴

¹ د عاطف النقيب : المرجع السابق ، ص 390 و391.

² وقد و جدت تلك الصورة من النظرية طريقها إلى التشريع في فرنسا بادئ الأمر بالقانون الخاص بإصابات العمل لسنة 1998.

³ د سمير سهيل دنون: مرجع سابق، ص 137.

⁴ وقد حاول الأستاذ ريبير وضع ضابط آخر يقيد به نظرية تحمل التبعة بحيث يجعل منه مبدأ عملياً يصلح للتطبيق دون أن يحتاج في ذلك إلى نصوص خاصة فقال إن على المرء أن يتحمل تبعه نشاطه الشاق و الخارج عن المؤلف، أما إذا التزم في نشاطه الحد المألوف فلا مسؤولية عليه.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ولذلك كان الأجدد الأخذ بنظرية تحمل التبعة كقاعدة عامة في كل أنواع المسؤولية، فحيث تقتضي

العدالة تعويض من أصابه الضرر تحتم على القانون تقدير ذلك، وإن انتفى الخطأ من جانب مسبب الفعل الضار.

ب-تقييم نظرية المخاطر أو تحمل التبعة:

تقتضي العدالة الأخذ بنظرية الضرر كأساس للمسؤولية، لأنها تتطابق مع الواقع العملي، خاصة وأن

هدف كل التشريعات هو ضمان أكبر قدر من حماية حقوق الناس والضحايا، ولعل أهم الأسانيد التي بررت

الأخذ بهذه النظرية هي:¹

1- تطور الحياة وكثرة الحوادث مع زيادة استعمال الآلات في مجالات مختلفة، زاد معه الحوادث التي أدت إلى

إزهاق أرواح أشخاص كثيرة.

2- عجز نظرية الخطأ على القيام بدور كأساس للمسؤولية، على اعتبار أنه يجب على المتضرر إثبات خطأ الناقل

من أجل الحصول على التعويض وهو الأمر الذي يصعب تحقيقه في ظل ارتفاع الحوادث من جهة، ومن جهة

أخرى إمكانية دفع الناقل للمسؤولية، وذلك بإثبات السبب الأجنبي، كما أن العدالة تقتضي بأن كل شخص سبب

ضرر آخر، وجب عليه تعويضه دون البحث في الخطأ.

3 - إن مختلف التشريعات العالمية أخذت بنظرية الضرر كأساس للمسؤولية لأن القانون يهدف إلى حماية كل حق

من أجل مصلحة المجتمع، وهذا يتطلب تعويض المتضرر بغض النظر عن البحث عن وجود الخطأ أو انعدامه.²

فمسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص قائمة على عنصر الضرر واعتبار العلاقة السببية مفترضة بين

الناقل والضرر الذي يصيب المسافرين. فالناقل في هذا المجال مسؤول عن كل ضرر يسببه سواء وقع الخطأ من جانبه

¹ راجع في هذا الشأن د عادل المقدادي: مرجع سابق، ص 118.

² وقد سبق الفقهاء الغربيون، في الأخذ بنظرية الضرر، وتمثل في القاعدة المشهورة (قاعدة الغرم بالغنم) حيث كان الفقهاء المسلمون يهدفون إلى تحقيق العدالة و التوازن الاجتماعي، فقولهم (أن المباشرة ضامن وأن لم يتعمد أو يتعد) فيقصدون بذلك أن من باشر عملاً مضراً، فهو ضامن لهذا الضرر مخطئاً أم لا.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

أم لا، وهذه النظرية قد خففت العبء على المتضرر باستناده على عنصر الضرر وحده، ولا يمكن الاعتماد على الخطأ كركن لأنه يؤدي إلى حرمان جزء كبير من الأشخاص من الحصول على التعويض.¹

الفرع الثالث: النظريات المختلطة

- نظرية ازدواج أساس المسؤولية:

ذهب رأي ثالث من الفقهاء² إلى أن أساس المسؤولية عن فعل الأشياء التي تقرها المادة 1384 / 1 من القانون المدني الفرنسي هو مزيج بين الخطأ والضرر. إذ يرى الأستاذ (كاربونييه) أن المسؤولية التي تبينها المادة 1384 / 1 من القانون المدني الفرنسي تقوم على قرينة خطأ قابلة لإثبات العكس بأدلة محدودة والتزام بضمان عيب الشيء بالنسبة للغير.³

أما الأستاذ تونك (Tunc) فيرى أن المسؤولية عن الشيء تقوم على قرينة الخطأ في جانب الحارس وعلى التزامه بضمان عيوب الشيء، ويعلق الأستاذ (أسماين) على أحكام محكمة النقض الفرنسية فيستخلص بأن القضاء يعتبر أساس المسؤولية، خليط من قرينة الخطأ والمسؤولية بدون خطأ، ويقول بأنه عندما نحكم على حارس الشيء بالمسؤولية رغم حدوث الضرر نكون بذلك قد اقتنعنا بنظرية المخاطر.⁴

أما الأستاذ جوسران فيرى أن المسؤولية الموضوعية لم تخلع أبدا المسؤولية الشخصية، وأن للمسؤولية المدنية نقطتا تجاذب هما الخطأ والخطر. ولا يمكن في هذا الصدد ترجيح واحدة على الأخرى، فكلاهما قوتان متجاذبتان على نفس المستوى، مما يستوجب تحديد ميدان تطبيق كل من المفهومين.

و بالاستناد إلى رأي جوسران ، يتطلب التمييز بين المسؤولية عن الفعل الشخصي من جهة و بين المسؤولية عن الفعل الخاص بالأشياء و فعل الغير من جهة أخرى.5 لكن مهما سلمنا بفكرة ازدواج أساس

¹ د محمد زهدور: المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية و مسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري ، ص 110.

² وإن كانوا أصلا من أنصار النظرية الشخصية.

³ د محمد زهدور: المرجع السابق، ص 119.

⁴ د محمد زهدور: مرجع سابق، ص 120.

⁵ د سمير سهيل دنون: مرجع سابق، ص 141.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

المسؤولية، فإنها تؤدي في النهاية إلى الأخذ بالنظرية الموضوعية، وبالتالي فالمسؤولية عن حراسة الأشياء وليدة القضاء، والقانون لم يبين أساسها.

المطلب الثالث : طبيعة مسؤولية الناقل المجاني و أساسها

قد أنشأ القضاء في فرنسا ومصر مبدأ الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل، والذي يسند على عاتق الناقل الملتزم بنقل الراكب مقابل أجر نقدي، أما بالنسبة لنقل الأشخاص دون مقابل نقدي، فقد فرق القضاء الفرنسي بين النقل بدون عوض نقدي مع وجود مقابل من نوع آخر، كأن تكون مصلحة الناقل في عملية النقل.¹ وفي هذه الحالة ثم تطبيق القواعد العامة في المسؤولية عن حراسة الأشياء، أما بالنسبة للنقل الذي يتم على سبيل المجاملة فهنا وقع اختلاف بين تطبيق القواعد العامة للمسؤولية المدنية²، وبين تطبيق قواعد المسؤولية عن الأشياء. ولقد ميز القضاء بين صورتين لنقل الأشخاص، النقل بمقابل نقدي، حيث يوجد عقد النقل أي النقل بعوض، و النقل نظير مقابل غير نقدي وهو ما يسمى بالنقل المجاني. ولم تثر مسألة قانونية ما نقاشاً وتضارباً في الفقه والاجتهاد كما أثارته مسألة النقل المجاني، ويعبر عن النقل المجاني باللغة الفرنسية بعبارتين مترادفتين هما « Le transport bénévole ou transport a titre gratuit » وكانت الإشكاليات التي طرحت على الفقه والقضاء تلخص كالاتي:

هل يمكن اعتبار عملية النقل المجاني تصرفاً عقدياً؟ وبالتالي يلتزم الناقل فيها بتأمين سلامة المسافر؟ وتقوم مسؤوليته العقدية بمجرد إخلاله بهذا الالتزام؟ وفي حالة النفي، ما هو نظام المسؤولية المدنية الواجب إعماله، وما هي أسسه وقواعده؟ و ستعرض لتطور مسؤولية النقل بالمجان في الفرع الأول، و طبيعتها القانونية في الفرع الثاني، و الأساس القانوني لهذه المسؤولية في الفرع الثالث.

¹ أنظر أكثر تفصيلاً د وجدي عبد الواحد علي: الحامي بالنقض التعويض عن الإخلال بالتزام ضمان سلامة الراكب والمسافر، الطبعة الأولى، ص 779. وكذلك د طلبة وهبة خطاب: المسؤولية المدنية ناقل الأشخاص بالمجان "دراسة قضائية مقارنة" ص 13.

² أي إلزام المضرور بإثبات خطأ الناقل إذا كان النقل قد تم دون أي مقابل.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

الفرع الأول: تطور مسؤولية الناقل بالبحر

أولاً: فترة ما قبل سنة 1968م:

كان القضاء الفرنسي في هذه المرحلة ينكر صفة العقد بين الناقل بالبحر والمنقول مجاناً، وكان يخضع مسؤولية الناقل بالبحر إلى أحكام المسؤولية الشخصية المنصوص عليها في المادتين 1382 و1383 من القانون المدني الفرنسي، أي على الراكب بدون عوض في حالة تعرضه لضرر إذا ما أراد أن يطالب بالتعويض، أن يثبت الخطأ الشخصي للناقل وفقاً لنص المادتين 1382 و1383.¹

ولا يمكن للراكب أن يستفيد من أحكام المادة 1/1384 (تقابلها نص المادة 138 من القانون المدني الجزائري) التي تفترض الخطأ في جانب الحارس، ولقد علل أنصار نظرية الخطأ الشخصي رأيهم هذا بأن المنقول مجاناً لم يساهم في استعمال الشيء، فإذا تضرر كان خارج مجال الحماية التي تفرضها المادة 1/1384، وإنما له أن يتمسك بأحكام المادة 1382 مدني فرنسي.²

لكن هذا التحليل يعتريه نوعاً من القصور، على اعتبار أن الراكب حينما ركب مع الناقل كان يعلم بالمخاطر التي قد يتعرض لها أثناء عملية النقل سواء كان استعمال السيارة بعوض أو بالبحر. ثم جاء تعليل آخر يرى أن المنقول بعوض كان يعلم بالمخاطر التي قد يتعرض لها أثناء النقل، لكنه وافق عليها على اعتبار أنه يسمح له بالمطالبة بالتعويض على أساس المسؤولية العقدية.

والمنقول بالبحر حين ركوبه مع الناقل فإنه قبل المخاطر، ويكون قد تنازل عن حقه في المطالبة بالتعويض عما يصيبه من ضرر أثناء الركوب ويسمح له بالمطالبة بالتعويض على أساس المادتين 1382-1383 من القانون المدني الفرنسي إذا أثبت على الناقل المجاني خطأ أو إهمال.

¹ د محمد زهدور: المسؤولية عن نقل الأشياء غير الحية و مسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، ص 10. وكذلك د طلبة وهبة خطاب: مرجع سابق، ص 16 و ما يليها.

² د محمد زهدور: مرجع سابق، ص 1042.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وسر التفرقة بين الناقل بعوض والناقل بدون عوض هي فكرة المنفعة، ومقتضى هذه الفكرة أن الناقل بالجان لم يحصل على أية منفعة من المنقول مجاناً، لذلك لا يجوز للراكب في هذه الحالة أن يستفيد من أحكام المسؤولية الناشئة عن فعل الأشياء من نص المادة 1/1384 من القانون المدني الفرنسي.¹

لكن فكرة المنفعة فقدت أهميتها، بعد صدور قانون التأمين الإجباري على السيارات سنة 1958م (و هو ما تضمنه الأمر 15/74 المتعلق بنظام التعويض عن حوادث السيارات) الذي ألزم شركة التأمين بدفع التعويضات عن الأضرار التي تصيب الراكب مجاناً، وحاول القضاء التخفيف على المتضرر من عبء إثبات خطأ الناقل بعدة وسائل منها:

- التضييق من مدلول المجانية، فإن استفاد الناقل بالجان من المنقول مجاناً ولو استفادة معنوية، فإنه يعتبر كأنه نقل بعوض (كما إذا ركب شخص مع ناقل بدون عوض ليدله على الطريق أو ليبرم معه عقداً) وهنا تطبق أحكام المسؤولية العقدية لا التقصيرية.

- يقع عبء إثبات أن النقل قد تم مجاناً على عاتق الناقل وحده.

- توسيع القضاء لفكرة خطأ الناقل بالجان فقد قضى بخطأ الناقل المجاني بمجرد فقدان السيطرة على سيارته.²

وقد صدر حكم من الدائرة المدنية بتاريخ 27 مارس 1928 م يقضي صراحة بأن النقل المجاني ليس عقداً، وبوجوب إثبات خطأ الناقل المجاني طبقاً لنص المادتين 1328 و 1383 من القانون المدني الفرنسي ترتب عليه نتائج غير عادلة في حالة تصادم سيارتين، بما أن المنقول بالجان بناء على نص المادة 1/1384 من القانون المدني الفرنسي يطالب صاحب السيارة الثانية بالتعويض كاملاً، وكان لهذا الأخير الرجوع على الناقل بالجان بكل ما دفعه من تعويض لمصلحة الراكب المجاني، والنتيجة هي أن الناقل بالجان يدفع التعويض بصفة غير مباشرة للمنقول معه مجاناً، دون أن يثبت هذا الأخير خطأ الناقل طبقاً لنص المادة 1382 من القانون المدني الفرنسي .

¹ د محمد زهدور: المرجع السابق، ص 1053.

² هذا التوسع في فكرة الخطأ أدت إلى ابتكار فكرة الخطأ الكامن أو بالقوة (la faute virtuelle) أي كلما وقع حادث سير إما لفقد السيطرة أو انحرافها دل ذلك على خطأ من الناقل بالجان و أعفى الراكب من إثبات خطأ الناقل.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ثانيا: فترة بعد سنة 1968:

ابتداء من سنة 1968م غير القضاء الفرنسي موقفه من النقل بالمجان واعتبر المسؤولية الناشئة عنه خاضعة لأحكام المادة 1/1384 من القانون المدني الفرنسي. حيث أصدرت محكمة النقض حكما بتاريخ 1968/12/30 م اعتبرت من خلاله أن الناقل بالمجان مسؤول طبقا للمادة 1/1384 من القانون المدني الفرنسي ، وأصبح الراكب أو المسافر المجاني يطالب الناقل بتعويض الأضرار دون أن يطالب بإثبات خطأه الشخصي، كما يحق للراكب أن يطالب بالتعويض كذلك في حالة التصادم.¹

هذا ما أخذ به المشرع الجزائري وفقا لأحكام المادة 138 من القانون المدني وهو نتيجة لما توصل إليه التطور القضائي الفرنسي، وهو ما أكدته المادة 8 من الأمر 15/74 الصادر بتاريخ 1974/01/30 بشأن التأمين الإلزامي على السيارات حيث أخذ المشرع الجزائري بالمسئولية دون خطأ أي استبدل نظرية الخطأ بنظرية الخطر، ومن ثم يتم دفع التعويض من المؤمن لكل شخص تعرض لحادث مرور، سواء تم نقله بأجر أو بدون أجر.

إن الالتزام الذي يقع على الناقل وهو قدرته على السيطرة على وسيلة النقل لا يمكن الوفاء به دائما، لأنه أحيانا رغم كل الاحتياطات التي يقوم بها الحارس أن الشيء يحدث ضررا بالغير، فتنفيذ الحارس لالتزامه بالسهر على الشيء لضرر لا يستبعد حدوث ضرر منه. بمعنى أنه من الممكن تصور إحداث الشيء لضرر دون أن يكون الحارس قد أحل بالالتزام بالإشراف باعتباره التزاما بوسيلة.²

فنظرية الخطأ في الحراسة تؤدي إلى الاعتراف بأن المشرع يضع على كاهل الحارس التزاما مستحيلا، ومثال ذلك استحالة اكتشاف العيب الداخلي في وسيلة النقل، وبالتالي لا يمكن نسبته إليه. كما أن عيب نظرية الخطأ في الحراسة ألما تقرر أن كل مخالفة للالتزام بالحراسة تكون خطأ دون البحث عن مسلك الحارس، وفي ذلك

¹ د محمد زهدور: مرجع سابق ، ص 107. وكذلك د طلبة وهبة خطاب: مرجع سابق، ص 26.

² د إبراهيم دسوقي: مرجع سابق، ص 81 - 82.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

أخذ بالعنصر المادي فقط لمخالفة الالتزام وإغفال لعنصره الأدبي، فتصور الخطأ في الحراسة بهذه الصورة فيه تجريد له من كل قيمة أدبية، وتقرير للمسؤولية على أساس نظري بحث.¹

الفرع الثاني: الطبيعة القانونية للنقل بالجمان

يعتبر تحديد الطبيعة القانونية للنقل بالجمان من أهم المسائل التي تنشأ بين الناقل والراكب أو المسافر بالجمان، ومن ثم اهتم القضاء والفقهاء في تحديد الطبيعة القانونية للعلاقة التي تنشأ عن النقل بالجمان. قد يتم النقل على مصلحة الناقل وحده دون أن يكون للراكب أو المسافر المضرور أي مصلحة، والأمثلة على النقل على مصلحة الناقل كثيرة.² ففرض في فرنسا بأن النقل يعتبر قائماً على مصلحة الناقل فقط إذا نقل صاحب (المرآب) عميلاً لتجربة السيارة التي يرغب في بيعها له، لأن للناقل مصلحة وتتمثل في الحصول على ربح.

فالنقل القائم على مصلحة الناقل هو نقل يتم لمصلحته، وهذه المصلحة قد تكون مادية أو أدبية محققة أو محتملة، ولكن يشترط أن تكون مشروعة، ويتم تقدير المصلحة في جانب الناقل عند بدء عملية النقل.

أولاً: النقل القائم على مصلحة للناقل:

ذهب الفقيه الفرنسي³ إلى القول بوجود عقد نقل إذا تم النقل مقابل خدمة يقدمها الراكب أو المسافر للناقل، وهناك من ذهب إلى القول على أن النقل القائم على مصلحة الناقل هو عقد ملزم بجانب واحد⁴، معتبراً بأن التزامات الطرفين فيه ليست متبادلة، ومن ثم عدم التسليم بوجود عقد ملزم للجانبين، وتابع أصحاب هذا الاتجاه رأيهم بتطبيق قواعد المسؤولية عن حراسة الأشياء.

¹ إن ربط المسؤولية عن فعل الشيء بالخطأ لا يتفق مع المبدأ الذي يجعل لهذه المسؤولية نظاماً مستقلاً بقاعدته وشروط أعماله عن نظام المسؤولية عن الفعل الشخصي.

² أنظر وراجع د عبد الحميد الشواربي: الالتزامات والعقود التجارية وفقاً لقانون التجارة رقم 87 لسنة 1999، ص 415، وكذلك مقالة د وجدي عبد الواحد علي: التزام ضمان السلامة في عقود نقل الأشخاص براً، الجزء الثاني، مجلة اتحاد الجامعات العربية للدراسات والبحوث القانونية، 2003، ص 16.

³ أنظر أكثر تفصيلاً د طلبة وهبة خطاب: مرجع سابق، ص 28 وما يليها.

⁴ د وجدي عبد الواحد علي: المرجع السابق، ص 95. وكذلك د طلبة وهبة خطاب: مرجع سابق، ص 36 وما يليها.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

أما محكمة النقض الفرنسية فقضت بأن مسؤولية الناقل هي مسؤولية تقصيرية في النقل على مصلحة، وفي نفس الوقت كانت تقضي بتطبيق قواعد المسؤولية عن حراسة الأشياء في غالبية أحكامها إلى أن صدر حكم في 1968/12/20م قضى بتطبيق المادة 1384 الفقرة الأولى الخاصة بالمسئولية عن الأشياء سواء في النقل الذي تم على مصلحة للناقل و النقل مجاملة.¹

ومن ثم فإن القول بأن النقل بالجحان هو نقل بعوض يقوم على تعسف كبير، لأن المقصود بالنقل بعوض هو ذلك النقل الذي يتم بموجب عقد يتضمن التزامات محددة على عاتق الناقل مثل: التزام الناقل بضمان سلامة الراكب أو المسافر، والتزام المسافر بدفع أجره النقل.²

ويتضح من خلال هذه الدراسة أن الرأي الراجح والذي انتهت إليه محكمة النقض الفرنسية إلى العمل به هو القائم بعدم قيام تطبيق المسؤولية العقدية في النقل على مصلحة للناقل وتطبيق المادة 1/1384 مدي فرنسي، الخاصة بالمسئولية عن حراسة الأشياء.

أ- المصلحة محل الاعتبار:

طبق القضاء الفرنسي قواعد المسؤولية عن حراسة الأشياء لتعويض المضرورين تطبيقاً لنص المادة: 1384 / 1 من القانون المدني الفرنسي، إذا كانت للناقل مصلحة مادية في عملية النقل.

حيث أصدرت محكمة (ديجون Dijon) المدنية حكماً في 1949/7/6 م قضى بمسئولية شخص عن وفاة خليلته المتزوجة، وقد أسست المحكمة قضاءها على أساس المسؤولية عن الأشياء تطبيقاً لنص المادة: 1384 الفقرة الأولى واستندت المحكمة في أسبابها على أن النقل لم يتم حالياً من المقابل، وإنما تتعلق به مصلحة للناقل. أستأنف الناقل هذا الحكم، وأسس استئنافه على أن النقل قد تم على سبيل المجاملة البحتة أي دون مقابل، مما يتعين رفض الطرح القائل بتطبيق قواعد المسؤولية عن حراسة الأشياء.

¹ د وجدي عبد الواحد علي: مرجع سابق، ص 95.

² تقول محكمة النقض الفرنسية أنه (لا يتسم بصفة عقدية ذلك النقل الذي يتم للمصلحة المشتركة لكل من الناقل والراكب ويتعين تطبيق المادة 1384 / 1 مدي الخاصة بالمسئولية عن الأشياء). المذكرو في كتاب د طلبة وهبة خطاب: مرجع سابق ص 37.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

أصدرت محكمة الاستئناف حكما في (ديجون) 1950/01/26 م وجاء أسبابه على أن النقل قد تم بحاملة دون أي مقابل معتبرة أن الفائدة التي اتخذها لتطبيق القرينة القانونية - إعمالا لقواعد المسؤولية عن الأشياء - ينبغي أن يكون لها تأثير مباشر أو غير مباشر للنقل على مصالح المالية للحارس، أي ينبغي أن تكون قابلة إلى تحسين أو تدعيم حالته وتسيير شؤونه.

إن محكمة الاستئناف (ديجون) أسست حكما على سببين رئيسيين:

1- أن الفائدة التي يتعين أن يحصل عليها الناقل حتى يكون النقل قائما على مصلحة، وينفي صفة الحاملة هي التي يكون لها تأثير مباشر أو غير مباشر على ذمته المالية.

2- يتعين أن تكون المصلحة مشروعة حتى تستبعد صفة الحاملة.¹

وانتهت محكمة النقض الفرنسية إلى رفض تطبيق قواعد المسؤولية عن الأشياء إعمالا لنص المادة: 1384 الفقرة الأولى، لأن النقل لم يتم على مصلحة للناقل حيث جاء فيه (قد ثبت أن الناقل لم يحصل على أي فائدة من النقل وأن فكرة الفائدة لا تنطبق إلا فيما يتعلق بالمصلحة المالية).²

وبذلك أخذ القضاء الفرنسي بمعيار مادي (مالي) في تحديد النقل القائم على مصلحة للناقل، وعدم كفاية المصلحة الأدبية لنفي صفة الحاملة في النقل.

لكن محكمة النقض الفرنسية لم تستقر على هذا المبدأ، واعتدت بالمصلحة الأدبية في أحكام أخرى، كما أقرت بتطبيق قواعد المسؤولية عن الأشياء المنصوص عليها في المادة 1384 الفقرة الأولى وذلك بالحكم الشهير الصادر بتاريخ: 1964/4/28 ، وأقرت فيه بمسؤولية الناقل بعدما تعرض الشخص الذي كان معه لإصابة أثناء

¹ د وجدي عبد الواحد علي: مرجع سابق ، ص 81. د طلبة حطاب و هبة : مرجع سابق، ص 28 وما يليها.

² د وجدي عبد الواحد : المرجع السابق ، ص 81. د طلبة حطاب و هبة : المرجع سابق، ص 30

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

عملية النقل بغرض تبادل معه عجلة القيادة في حالة تعب الناقل¹، وبالتالي فإن محكمة النقض الفرنسية قد انتهت إلى أن النقل القائم على مصلحة للناقل، يستوي فيه أن تكون المصلحة مادية أو أدبية.²

ب - صورة النقل القائم على مصلحة الناقل:

1- النقل القائم على مصلحة الناقل: غالبا ما يتم النقل وتتعلق به مصلحة يبغى الناقل التوصل إلى تحقيقها دون

أن تكون للراكب المضروور فيه مصلحة مماثلة ومثال ذلك قيام تاجر بنقل عملائه للمحل.³

2- نقل يتم للمصلحة المشتركة لكل من الناقل والراكب:

إن ما جرت عليه أحكام القضاء الفرنسي أن العبرة في تحديد طبيعة النقل، وما إذا كان قد تم لمصلحة

الناقل، أم أنه نقل مجاملة الناقل ليست مصلحة الراكب أو المسافر المضروور.⁴

فإذا لم تكن للناقل مصلحة في عملية النقل، وكانت المصلحة للراكب أو المسافر، فإن النقل في هذه الحالة

يكون من قبيل المجاملة البحتة، أما إذا كانت المصلحة مشتركة للطرفين من عقد النقل، فإن النقل يتم على مصلحة

للناقل، ولا يعتبر نقل مجاملة.⁵

وقد استقرت أحكام محكمة النقض الفرنسية على أن قيام مالك سيارة بنقل شخص آخر في سيارته من

أجل تجربتها لأن الأخر ينوي شراء هذه السيارة، يعتبر نقل على مصلحة مشتركة لكل من الناقل والراكب، الأول

يهدف للحصول على الربح، والأخير هدفه شراء السيارة والاطمئنان على سلامتها فالنقل في هذه الحالة لا يمكن

اعتباره مجاملة.⁶

¹ د وجدي عبد الواحد علي: المرجع السابق ص 82.

² ذهب بعض الفقه الفرنسي إلى أن مجاملة النقل تفترض وجود مصلحة أدبية، وأكد آخرون على أن المصلحة الأدبية لا يمكن أن تجعل النقل المقابل، وإنما يجب أن تكون المصلحة مادية حتى تستبعد المجاملة، ويقوم بالتالي النقل على مصلحة للناقل.

³ د عبد الحميد الشواربي: مرجع سابق ص 416. وكذلك د طلبة وهبة خطاب: مرجع سابق ص 28 وما يليها.

⁴ أنظر أكثر تفصيلا د وجدي عبد الواحد علي الخامي بالنقض: التعويض عن الإخلال بالتزام ضمان سلامة الراكب والمسافر، الطبعة الأولى ص 779.

⁵ د وجدي عبد الواحد علي: المرجع السابق، ص 544.

⁶ د وجدي عبد الواحد علي: المرجع السابق، ص 545.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

3- النقل مقابل خدمة يسديها المسافر للناقل: فالنقل يعتبر قائما على مصلحة الناقل في حالة ركوب المضرور السيارة بهدف إرشاد هذا الناقل للطريق. فهنا لم يكن النقل بلا مقابل، وإنما في مقابل خدمة يسديها الراكب للناقل وهي إرشاد الراكب إلى الطريق ولكن بشرط أن تنصرف النية المشتركة للمتعاقدين إلى ذلك.¹

فقد قضت محكمة النقض الفرنسية بأن مجرد قيام الركاب الذين أصيبوا في الحادث بإرشاد الناقل إلى الطريق الذي يتعين إتباعه، لا يكون ميزة للناقل تبرر القول بأن النقل ليس مجاملة ما دام قد ثبت أنهم ركبوا مع الناقل بقصد القيام بترهة تحقيقا لغايتهم ومتعتهم.²

ثانيا: النقل مجاملة:

هو ذلك النقل الذي يتم دون حصول الناقل على أي مقابل، مثال على ذلك أن يأخذ شخص صديقين له في سيارته للقيام بترهة، أو يأخذ شخص في سيارته شخصا آخر أثناء سيره للطريق مصادفة، لتوصيله إلى مكان ما وهو ما يعرف (بالأوتوستوب)، وقد يكون بين الشخصين علاقة سابقة، وقد لا تكون أي صلة بينهما، ويتم النقل في هذه الحالات على سبيل المجاملة ودون أي مقابل، بناء على عرض من الناقل أو طلب من الراكب. ويقوم النقل مجاملة على عنصرين أولهما عنصر مادي هو عدم حصول الناقل على أي مقابل مهما كان نوعه أو طبيعته، نظير قيامه بخدمة للمسافر، وثانيهما عنصر معنوي هو توافر نية المجاملة لدى الناقل، بأن يقوم بخدمة الناقل وليس في نيته الحصول على أي مقابل.³

ويشترط لتطبيق فكرة النقل مجاملة أن يكون الناقل على دراية بوجوده فلا تنطبق هذه الحالة في حالة صعود المسافر إلى وسيلة النقل خلسة دون علم الناقل. كما يجب أن تكون المجانية كاملة فأى مقابل يدفع ولو كان زهيدا، من شأنه أن ينفي صفة المجاملة عن النقل ويجعله بمقابل.⁴

¹ النقل بالمجان يقصد به انعدام المقابل النقدي مع توافر مقابل من نوع آخر أو عدم توافر أي مقابل من أي نوع.

² د وجدي عبد الواحد علي: التزام ضمان السلامة في عقود نقل الأشخاص برا - الجزء الثاني - مجلة اتحاد الجامعات العربية، 2003، ص 546

³ راجع د عبد الحميد الشواربي: مرجع سابق، ص 417.

⁴ د عبد الحميد الشواربي: المرجع السابق، ص 417.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ذهب بعض الفقه¹ إلى القول بوجود عقد النقل مجاملة، وفي هذه الحالة يجب تطبيق قواعد المسؤولية العقدية²، ويلتزم الناقل بضمان سلامة المسافرين.

فالعنصر الجوهرى لقيام الالتزام بضمان سلامة الراكب أو المسافر هو مقابل النقل (الأجرة). وبعد أن تبين افتقار أصحاب الاتجاه القائل بوجود عقد نقل في النقل مجاملة إلى الأسانيد القانونية التي تبرر ما ذهبوا إليه من قيام الالتزام بضمان سلامة الراكب أو المسافر في النقل مجاملة، فحتى إن لم يوجد عقد نقل في النقل مجاملة إلا أنه توجد علاقة عقدية بناء على طلب المستفيد أو بموافقة، ومن ثم فإن النقل بالجان من قبيل عقود الخدمات.

ويحاول أصحاب هذا الاتجاه تشبيه عقد النقل بالمجاملة بعقد الوكالة، أي في حالة ما إذا طلب الراكب أو المسافر عملية النقل، فإنه يكون بذلك قد وكل الناقل من أجل القيام بعملية النقل.³ على أن أصحاب الاتجاه القائل بقياس النقل مجاملة على عقدي الوكالة والوديعة لم يكن هدفهم تحقيق أكبر قدر ممكن من الحماية للضحايا من الركاب أو المسافرين مجاملة وإنما للتخفيف من مسؤولية الناقل بالمجاملة.⁴

وذهب جانب آخر من الفقه الفرنسي إلى القول بأن العقد الذي ينشأ بين الناقل مجاملة والراكب هو عقد غير مسمى، على أساس أن الأصل هو حرية الأفراد في إنشاء العقود إعمالاً لمبدأ سلطان الإدارة. إلا أن هذا الرأي تعرض للنقد لعدم توافر نية التعاقد في النقل مجاملة على أن الاتجاه الأرجح في الفقه يرى أن النقل مجاملة ليس عقداً، ولا يمكن تطبيق قواعد المسؤولية العقدية لعدم توافر نية التعاقد ولأن الأجرة مسألة جوهرية في عملية النقل.⁵

¹ Lalou و Savatier

² وقد عبر بعض لفقته عن ذلك بقوله (أن عقد النقل يتضمن التزاماً بالضمان حيث يتعين توصيل المسافر سليماً معافى إلى جهة الوصول، ويوجد هذا الالتزام حتى في النقل المجان.) أنظر أكثر تفصيلاً د و هبة خطاب طلبة مرجع سابق ص 45 و مايليها.

³ د وجدي عبد الواحد علي: مرجع سابق، ص 101.

⁴ د وجدي عبد الواحد علي: المرجع السابق، ص 103.

⁵ د وجدي عبد الواحد علي: المرجع السابق، ص 104.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

أ- موقف القضاء:

ذهبت بعض المحاكم إلى القول بأن النقل مجاملة هو عقد نقل حقيقي حيث اعتبرت أحد المحاكم أن العقد الذي يجمع بين الناقل والمنقول مجانا ليس عقد وكالة، وإنما هو العقد المنصوص عليه في المادة 1147 مدني فرنسي، حيث يلتزم من يقع على عاتقه أن يبذل العناية اللازمة من أجل تنفيذه.¹

بينما ذهبت بعض المحاكم إلى إنكار فكرة عقد النقل في النقل مجاملة، مثل محكمة استئناف أكس Aix التي رفضت عقد النقل في النقل مجاملة على أساس أنه لم يبرم أي عقد بين الناقل والراكب بالمجاملة. وفي سنة 1960/5/4 قضت محكمة النقض الفرنسية أن النقل مجاملة تم فيه النقل بهدف نزهة الراكب وصديقه، وأنه لا يوجد عقد نقل طالما لا يوجد فيه مصلحة مالية للناقل.²

أما في مصر فقد رفض القضاء تطبيق فكرة عقد النقل في النقل بالمجاملة، ومن ثم فإن الناقل بالبحان مسؤولة تقصيرية ويشترط أن يقع منه خطأ جسيم.

ب- أهمية تحديد بداية ونهاية النقل مجاملة:

ولتحديد بداية ونهاية النقل مجاملة أهمية كبيرة من أجل إبراز مدى خضوع الناقل مجاملة لقواعد المسؤولية التقصيرية أو قواعد المسؤولية عن الأشياء. فإذا تعرض لإصابة وهو مازال موجودا على الطريق قبل بداية عملية النقل، فهنا لا يتعلق الأمر بنقل شخص وإنما يعامل المصاب كما لو كان مارا على الطريق. وهنا تخضع عملية النقل لقواعد المسؤولية عن حراسته الأشياء 138 من القانون المدني الجزائري، فالنقل مجاملة يبدأ سريانه من تاريخ بداية عملية صعود الراكب ووضع قدمه على سلم السيارة.³

¹ جاء بحكم محكمة استئناف ديجون (أن من يطلب أو يقبل الركوب في سيارة على سبيل المجاملة فإنه يرتبط مع الناقل إن لم يكن بعقد نقل حقيقي، فباتفاق من نوع خاص على الأقل.) مذكور في كتاب د وجدي عبد الواحد مرجع سابق، ص 112 .

² د وجدي عبد الواحد علي: المرجع السابق، ص 104 .

³ أنظر أكثر تفصيلا د مصطفى كمال طه: مرجع سابق، ص 217. د صفوت ناجي بھنساوي: العقود التجارية: ص 120. راجع كذلك د طلبة وهبة خطاب: مرجع سابق، ص 77 وما يليها.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

الفرع الثالث: الأساس القانوني لمسؤولية الناقل بالمجان¹

لقد وقع اختلاف في الفقه و القضاء في فرنسا حول أساس مسؤولية الناقل بالمجان، فبينما ذهب بعض الفقه إلى القول أن مسؤولية الناقل هي مسؤولية تقصيرية قائمة على أساس الخطأ (أولاً). ذهب جانب آخر من الفقه إلى القول أن مسؤولية الناقل قائمة على أساس حراسة الأشياء (ثانياً).

أولاً: الخطأ كأساس لمسؤولية الناقل بالمجان:

ذهب جانب من الفقه الفرنسي² إلى الاعتماد على الخطأ كأساس لمسؤولية الناقل بالمجان، مما يستدعي تطبيق نص المادة 1382 مدني فرنسي فيقع على المضرور إثبات خطأ الناقل، وقد تساهلت بعض المحاكم في إثبات خطأ الناقل، وذلك باستخلاصه من الظروف المادية المحيطة بالحادثة.³

وقد ثار التساؤل في الفقه والقضاء حول ما إذا كان الخطأ الواجب الإثبات في المسؤولية التقصيرية هو خطأ يسير، أم أنه يتعين أن يكون الخطأ جسيم حتى تقام مسؤولية الناقل بالمجان. ذهبت بعض المحاكم في فرنسا وبلجيكا ومصر إلى ضرورة إثبات خطأ الناقل الجسيم على عاتق الناقل مجاملة حتى تقوم مسؤوليته عن الأضرار الناجمة عن حوادث النقل بالمجان.⁴

أ- أسس التفرقة بين الخطأ الجسيم واليسير في النقل مجاملة :

تستند التفرقة على اعتبارين هما فكرة تقبل المخاطر ومجانبة الخدمة.

1- فكرة تقبل المخاطر: ومعنى هذه الفكرة أن الراكب أو المسافر حين ركوبه مجانا سيارة ما يكون قد قبل تحمل مخاطر نقله. لذلك اشترطت بعض المحاكم في فرنسا وبلجيكا أن يكون خطأ الناقل مجاملة خطأ جسيماً حتى تقوم مسؤوليته عن الأضرار التي تصيب الراكب.

¹ www.laportedudroit.com.

² د طلبية وهبة خطاب: مرجع سابق، ص 169 وما يليها.

³ محكمة النقض الفرنسية أبدت تساهلاً في إثبات خطأ الناقل، فقضت بنقض حكم استئناف قضى برفض دعوى المضرور المنقول مجاناً على أساس أن السبب الرئيسي في وقوع الحادث ليس السرعة وإنما الضباب الكثيف، وقد أسست حكماً على أن السائق الحريص يلتزم بأن يظل مسيطراً على سرعته وقت الضباب راجع د وجدي عبد الواحد: مرجع سابق، ص 121.

⁴ د وجدي عبد الواحد علي: مرجع سابق، ص 107.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

2- مجانية الخدمة: وهنا الناقل بالمجان يؤدي للراكب خدمة مجانية، فلا يعامل كما يعامل الناقل بعوض، على أساس أن الناقل بالمجان لا يأخذ أي مقابل على عملية النقل ومن ثم يجب تخفيف مسؤوليته.¹

غير أن أحكام المحاكم في فرنسا وبلجيكا ومصر قد رفضت التفرقة بين الخطأ الجسيم والخطأ اليسير على أن مسؤولية الناقل بالمجان تقوم إذا توافر عنصر الخطأ ولو يسيراً، لأن أمر تعويض المضرور تقتضيه قواعد العدالة هذا ما يتماشى مع مقتضيات نظام التأمين الإلزامي، ولم يعد المضرور في الوقت الحالي مكلفاً سوى بإثبات وقوع الحادث.

ب-تحديد الأساس القانوني لمسؤولية الناقل المجاني في الفقه والاجتهاد:

اختلف الفقه والاجتهاد في فرنسا حول أساس مسؤولية الناقل المجاني وأي نص ينبغي تطبيقه هل المادة 1382 مدني فرنسي أم المادة 1384 المتعلقة بالمسؤولية عن حراسة الأشياء (المسؤولية الوضعية).²

في الحقيقة شهد الاجتهاد الفرنسي بالنسبة لمسؤولية الناقل المجاني تحولاً كبيراً بعد مرور حوالي الأربعين عاماً. وقد حصل هذا التحول عام 1928م، حيث كان الاجتهاد بغالبيته مستقر في الفترة السابقة على اعتبار مسؤولية الناقل المجاني هي مسؤولية شخصيته عن خطأه، وبالتالي لا بد على المنقول أن يثبت خطأ الناقل والعلاقة السببية للحصول على تعويض عن الضرر.

¹ د وجدي عبد الواحد علي: مرجع سابق، ص 114.

² ARTICLE 1382, code civil Français (Tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage oblige celui par la faute duquel il est arrivé, à le réparer).

Article 1383, code civil français :

« Chacun est responsable du dommage qu'il a causé non seulement est par son fait mais encore par sa négligence ou par son imprudence ». ARTICLE 1384, code civil Français (On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait mais encore de celui qui est causée par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde).

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

– تحديد الأساس القانوني لمسؤولية الناقل المجاني:

– في الفقه والاجتهاد: رفض المفهوم التعاقدية.

من المفيد في مستهل هذا القسم أن نعرض لنص المادتين 1382 و 1384 من القانون الفرنسي المتعلقتان بالمسؤولية الشخصية والموضوعية نظرا لكون الخلاف الذي حصل في فرنسا تناول بشكل رئيسي المسؤوليتين المنوه عنهما إضافة إلى إمكانية تكرار ذكر المواد المذكورة لضرورات البحث خاصة في سياق عرض بعض الاجتهادات الفرنسية.

ARTICLE 1382, code civil Français (Tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage oblige celui par la faute duquel il est arrivé, à le réparer).

Article 1383, code civil français :

« Chacun est responsable du dommage qu'il a causé non seulement est par son fait mais encore par sa négligence ou par son imprudence ». ARTICLE 1384, code civil Français (On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait mais encore de celui qui est causée par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde).

و اختلف الفقه والاجتهاد في فرنسا حول أساس مسؤولية الناقل المجاني وأي نص ينبغي تطبيقه هل المادة

1382 مدني فرنسي أم المادة 1384 المتعلق بالمسؤولية الوضعية. في الحقيقة شهد الاجتهاد الفرنسي¹ بالنسبة

لمسؤولية الناقل المجاني تحولا كبيرا بعد استقرار دام حوالي الأربعين عاما، وقد حصل هذا التحول عام 1968م،

¹ « Le gardien d'une chose inanimée mobilière ou immobilière est responsable des dommages qu'elle occasionne ,même pendant le temps ou elle ne se trouverait pas effectivement sous sa conduite, son contrôle ou sa direction, comme l'est une automobile en marche, un avion pendant son vol ou un ascenseur pendant son fonctionnement. Cette responsabilité objective ne disparaît que si le gardien fait la preuve d'un cas de force majeure ou de la faute de la victime, il ne lui suffirait pas d'établir qu'il n'a point commis de faute.

La préexistence d'un rapport contractuel entre le gardien et la victime ne fait pas obstacle au fonctionnement de la responsabilité du fait des choses, sauf disposition contraire dans la loi »

كتاب يبار إميل طوبيا : الأساس القانوني لمسؤولية الناقل المجاني، ص 15 .. مذكور في

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

حيث كان الاجتهاد بغالبيته مستقر في الحقبة السابقة على اعتبار مسؤولية الناقل المجاني مسؤولية شخصية عن خطئه، ولا بد للمنقول أن يثبت خطأ الناقل والصلة السببية للحصول على تعويض عن الضرر، وقد حاول الاجتهاد الفرنسي رغم استبعاده للمسؤولية الحكومية التضييق من مفهوم النقل المجاني لحماية للمتضررين.

– مسؤولية الناقل المجاني في الفقه والاجتهاد الفرنسيين:

مسؤولية الناقل المجاني عن الخطأ الشخصي في المرحلة السابقة لعام 1928م:

بدأت هذه المرحلة بصدور القرار التمييزي الشهير عن محكمة التمييز الفرنسية وذلك بتاريخ 1928/03/27م بناء على تقدير المحامي العام **Ambroise colin** وجاء هذا القرار ليضع حدًا للتضارب الذي كان حاصلًا بين محاكم الدرجة الأولى والاستئناف.

حيث اختلفت المحاكم في فرنسا حول الأساس القانوني لمسؤولية الناقل المجاني وكان الخلاف يتناول بشكل خاص تطبيق إحدى المسؤولتين، إما المسؤولية عن الفعل الشخصي (المادة 1382 مدني فرنسي) أو المسؤولية الناشئة عن حراسة الأشياء (المادة 1384 مدني فرنسي).

علما أنه كان هناك نوع من الإجماع حول رفض الفكرة التعاقدية حتى في المرحلة السابقة لصدور القرار

التمييزي لعام 1928 هكذا مثلا قررت محكمة استئناف Lyon بتاريخ 23 أيار 1925م.¹

إن القرار التمييزي الذي صدر بتاريخ 1928/03/27م ، والذي استبعد تطبيق قواعد المسؤولية الناشئة عن حراسة الأشياء، ليبنى مسؤولية الناقل المجاني على أساس الخطأ الشخصي. بدأت بموجبه حقبة جديدة في

¹ Lyon, 23/05/1925 D . 1926 . p. 121 Note Ricol .Cass.civ. 27 mars. 1928, .d.1928.page 145.note ripert.

« ... Attendu que Chanal soutient qu'un contrat innommé autre que celui de transport s'est formé, entre Monteil et lui ; qu'en réalité le transporteur gratuit et la personne transportée sont liés par un contrat assimilable au mandat ou au dépôt non salariés et que par analogie avec les art. 1927, 1928 et 1992 c.civ. ce transporteur ne peut répondre le cas échéant que de sa faute lourde.

Mais attendu qu'entre Chanal et Monteil un acte de pure complaisance et un service gratuit ne sauraient avoir créé un lien contractuel et que les seuls principes applicables dans l'espèce sont ceux qui régissent les obligations résultant d'un délit ou d'un quasi délit d'après les quels toute faute lourde ou légère sans aucune distinction est génératrice de la responsabilité prévue par l'article 1382 c. civ. »

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

الاجتهاد الفرنسي استمدت حتى عام 1968م. علماً أن القرار المذكور أثار انتقادات عنيفة من جانب الفقهاء الذين حاولوا دائماً انتقاد موقف محكمة التمييز، رغم أن الاجتهاد الفرنسي بمعظمه جاري محكمة التمييز في قرارها المذكور.¹

وتجدر الإشارة إلى أن المحاكم الفرنسية وإن تكن قد جارت محكمة التمييز الفرنسية في قرارها عام 1928م، إلا أن بعضها لم يستند إلى التبرير الذي اعتمده القرار لاستبعاد المسئولية الناشئة عن حراسة الأشياء، حيث ذهبت محكمة التمييز إلى إجراءات تمييز بين الأشخاص الذين يتضررون من حادث السير، ومن هم الذين يحق لهم الإدلاء بقرينة المسئولية المكرسة في المادة 1384 مدني فرنسي، بعد أن استبعدت المحكمة العليا، الناقل المجاني من نطاق الأشخاص المستفيدين وحملته عبء إثبات خطأ الناقل طبقاً للمادة 1382 مدني فرنسي. إلا أن المحاكم حاولت إيجاد تبرير آخر، لاستبعاد المسئولية الوضعية، يقوم على ما يسمى بنظرية قبول المخاطر"

." Théorie de l'acceptation des risques

¹ Cass . civ . 27 Mars. 1928 , D 1928 . page 145. note Ripert
« La présomption instituée par l'art. 1384, alin. 1°, c. civ à l'encontre du gardien d'une chose mobilière inanimée soumise à la nécessité d'une « garde » en raison du danger qu'elle peut faire courir à autrui, a été établi pour protéger, en assurant le cas échéant, leur indemnisation, les victimes du dommage causé par une chose à l'usage de laquelle elle n'ont point participées. Cette présomption ne peut donc être invoquée contre le gardien d'une voiture automobile par ceux qui ont pris place dans cette voiture, soit en vertu d'un contrat, soit à la suite d'un acte de courtoisie purement bénévole.

Les premières trouvent leur protection dans les obligations imposées au transporteur par les stipulations expresses ou implicites du contrat.

Quant à ceux qui ont accepté ou sollicité de participer à titre gracieux à l'usage de la voiture en pleine connaissance des dangers auxquels ils s'exposaient eux- même, ils ne peuvent obtenir de dommages- intérêts du gardien de l'automobile que s'ils établissent à sa charge ou à celle de son préposé une faute qui leur soit imputable dans les termes des art. 1382 et 1383 c. civ »

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

3- تبريرات استبعاد المسؤولية الناشئة عن حراسة الأشياء:

الإستفادة من استعمال السيارة والقبول بالمخاطر:

من بين التبريرات التي أعطتها المحكمة العليا لاستبعاد قرينة المسؤولية الناشئة عن حراسة الأشياء المكرسة بالمادة 1384 مدني فرنسي، كان ذلك القائم على إجراء التمييز بين الأشخاص المتضررين من الحادث حيث يستفيد من المادة 1384 مدني فرنسي فقط أولئك الذين يتضررون من فعل الجامد (السيارة)، دون أن يشاركوا مطلقاً في استعمالها والاستفادة منها، هذا ما أوضحته محكمة التمييز الفرنسية في قرارها المعلق عليه، وهذا المبرر تعرض لمعارضة شديدة من جانب الفقه الغالب.¹

وكان العميد **RIPERT** من بين المؤيدين لقرار محكمة التمييز المعروض سابقاً، حيث رأى أن هذا القرار حقق خطوة مهمة حاولت من خلالها محكمة النقض إرساء القواعد الواجبة التطبيق على حوادث تصادم السيارات **collusion** ، حيث أجرت المحكمة العليا تمييزاً بين ضحايا هذه الحوادث وهو تمييز تفرضه العدالة والحس السليم.² (Une distinction que le bon sens et la justice réclament)

وإذا كانت المسؤولية عن فعل الجواهر لا تطبق في حالة النقل المجاني فذلك لأن المنقول قد قبل في المشاركة في استعمال السيارة. " **Accepté ou sollicité la participation a l'usage de la voiture** " وبالتالي لا يمكن للمنقول مجاًناً الاستفادة بهذه القاعدة التي وضعت أصلاً من أجل حماية ضحايا لم تكن لهم أي مساهمة في استعمال الشيء الذي تسبب لهم الضرر.

وإذا كان لا يمكن أن ينسب في حالة مماثلة أي خطأ للضحية المنقولة إلا أنه يوجد على الأقل قرينة بأن الحادث حصل نتيجة استخدام شيء خطر بطبيعته وتركيبه وهذه القرينة كافية لتزيد القرينة القانونية الملقاة على عاتق ممارس الشيء.

¹ SAVATIER . note sous, Appel de Paris . 27 Juin .1967, d- 1968 p 180. Tunc . note au D 1965 page 169. et D 1966 p 645.

² فؤاد زاهر: الأساس القانوني لمسؤولية الناقل المجاني ومسؤولية المالك عند بيع السيارة بوكالة أو بعقد غير مسجل، 2002 ص 19.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ويذهب **RIPERT** إلى حد القول أن ما قد يثيره المتضرر المنقول من شفقة لدى الرأي العام يزول فيما

لو تبين أنه عرض نفسه إرادياً للخطر.¹

إذا السؤال الأساسي يكمن في معرفة ما إذا كانت القاعدة التي توفر الحماية ضد الأشياء الخطرة والمكرسة

في المادة 1384 م مدني فرنسي قد وضعت لمصلحة الجميع، أم أنه يجب أن لا تشمل هذه الحماية أولئك الذين

استخدموا لنفسهم ولمصلحتهم الشيء الخطر. حسب تعبير **RIPERT** فإنه يرى أن الحس السليم **Le bon**

sens والجواب أن الحارس يلتزم بحراسة الشيء الذي يمكن أن يشكل خطراً على الأشخاص الثالثين ولكن لا يلزم

بحراسته نجات الأشخاص الذين أرادوا استخدامه.

(On a l'obligation de garder une chose qui peut présenter des dangers pour

les tiers, mais on ne la garde pas contre ceux qui demandent eux mêmes à s'en servir).

- موقف **JOSSERAND**

بعد رفضه الفكرة التعاقدية يرى **Josserand** أن البحث عن الحل يكون خارج الحقل التعاقدية (

Hors du champ contractuel). ويذهب موقفه إلى نقد اتجاه محكمة التمييز المبني على المسؤولية الشخصية

(الخطأ)، ويعتبر أنه من العبث أن نحاول الإدعاء بأن المنقول مجاناً قد قبل مخاطر النقل وهو افتراض وإدعاء خيالي

وناقض لحقيقة الأمور.

(Cette supposition purement divinatoire et contraire à la réalité des faits) .

وموقف **Josserand** يرى أن المنقول بصعوده في السيارة ولو دون أجر ، لم تكن لدى المنقول مجاناً

مطلقاً فكرة ترك مصيره بيد الناقل. كما يرى أن الاعتبارات المعتمدة لاستبعاد المسؤولية الشخصية بالتمييز بين

ضحايا الحادث والمتضررين، لا تبدو على الإطلاق حاسمة ويمكن دحضها باعتبارات أخرى أكثر إقناعاً تؤدي إلى

ضرورة تطبيق المادة 1384 م مدني فرنسي، سواء بالنسبة للمنقول مجاناً أم بالنسبة لعابد الطريق، فإذا لم يكن

¹ " C'est bien là le sentiment de l'opinion publique quand l'occupant de la voiture est blessé dans un accident, la pitié qu'il inspire est Tempère par l'idée qu'il s'est exposé volontairement au risque " .

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

المنقول مجاًناً متعاقداً. فهو بالضرورة من الأشخاص الثالثين ويجب معاملته على هذا الأساس، أما وهو لم يفعل يبقى محمياً بنص المادة 1384 مدني فرنسي.¹

هكذا يذهب **Josserand** إلى ترجيح المسؤولية الحكيمة حيث يقول:

« la où est le pouvoir, la où se trouve la direction, la doit également résider la responsabilité, or, le conducteur d'une automobile répond à cette formule assez bien dans ses rapports avec des voyageurs transportés gracieusement que dans ses relations avec des non occupants : les principes doivent donc être les mêmes dans les deux cas, une responsabilité de plein droit pèse sur l'automobiliste qui pour se libérer doit faire la preuve d'un cas de force majeure ou d'une faute commise par la victime ».²

و رغم المعارضة التي برزت في الفقه الفرنسي استمر الاجتهاد الفرنسي على مستوى محاكم الأساس كما على مستوى المحاكم العليا في تأكيده على ضرورة تطبيق المسؤولية عن الفعل الشخصي في حوادث النقل المجاني، مما كان يرهق المنقول في إقامة البرهان على وجود خطأ ارتكبه الناقل وهو أمر بالغ الصعوبة.

كما أن الاجتهاد كان يحمل المنقول مسؤولية خطأه الشخصي بقبوله الصعود في سيارة سائقها في حالة سكر ظاهرة أو لا يجوز على رخصة قانونية تؤهله القيادة. إلا أن الإجتهد اعتبر أن مثل هذا الخطأ ليس من شأنه أن يجرم المنقول المتضرر كلياً من الحصول على تعويض.³

¹ فؤاد ضاهر: مرجع سابق، ص 21.

² L. Josserand . le transport bénévole et la responsabilité des accidents d'automobile . D . 1926 .

³ Cass. Civ.19 Fév.1945, page 181 note J- Flour.

Cass.civ .16 Fév. 15 et 20 Mars. 1956, D. 1956 page 181. D -1956 PAGE 445 NOTE Savatier .

Cass. Civ.16Nov.1956 . D.1957 PAGE 180- NOTE pancard.

« L'acceptation du risque par la victime d'un accident blessée au cours d'un transport bénévole, des lors qu'elle est à bon droit retenue comme une faute par les juges du fond, en égard aux circonstances particulières constatées par eux, ne saurait être assimilée à une convention de non responsabilité peut être invoquée par la personne transportée en raison du caractère délictuel de l'acte dommageable commis par le transporteur bénévole. La faute de la victime doit alors dans la mesure qu'il appartient aux juges du fond d'arbitrer, entraîner un partage de responsabilité entre la victime elle - même et le conducteur du véhicule, auteur de l'acte dommageable prévisible.

En conséquence doit être cassé, l'arrêt qui ayant reconnu à la charge de la victime, comme une faute envers elle - même en relation certaine avec le dommage qu'elle a subi, son imprudence en prenant place dans une automobile malgré l'état d'ivresse manifeste du conducteur, condamne néanmoins celui-ci à réparer intégralement le préjudice, aux motifs « que l'imprudence de la victime en peut être assimilée à

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

هكذا استمرت حقبة طويلة امتدت حتى عام 1968 م سار الاجتهاد الفرنسي خلالها على اعتماد مسؤولية الناقل المجاني عن خطأه الشخصي واعتبار المنقول مجانا قابلا بمخاطر النقل مستفيدا من استعمال السيارة مجبرا على إثبات خطأ في جانب الناقل ليتمكن من الحصول على تعويض.

ورغم الانتقادات التي ظهرت في الفقه الفرنسي، إستمر الإجتهد الفرنسي على مستوى محاكم الدرجة الأولى والمحاكم العليا في تأكيده على ضرورة تطبيق قواعد المسؤولية عن الفعل الشخصي في حوادث النقل المجاني، هذا الأمر كان يرهق المنقول في إقامة الدليل على وجود خطأ ارتكبه الناقل.¹

كما أن الاجتهاد الفرنسي كان يحمل المنقول مسؤوليته في حالة قبوله الصعود في سيارة سائقها كان في حالة سكر أو لا يجوز على رخصة السياقة، إلا أن الاجتهاد اعتبر أن مثل هذا الخطأ لا يحرم المنقول المتضرر كليا من الحصول على التعويض.

وهكذا استمرت فترة طويلة إلى غاية سنة 1968م، سار فيها الاجتهاد الفرنسي خلالها على اعتماد مسؤولية الناقل مستفيدا من استعمال السيارة، مجبرا على إثبات خطأ في جانب الناقل ليتمكن من الحصول على التعويض.²

وهذه المدة الطويلة التي دامت حوالي الأربعين عاماً، تضمنت نوعاً من تليين الموقف وذلك نظراً للمعارضة الفقهية، حيث ضيف الاجتهاد الفرنسي كثيراً في إطار النقل المجاني فبرزت فكرتين هما: النقل النفعي .
Le Transport intéressé والخطأ المقدر La faute virtuelle .

l'acceptation du risque de l'accident et encore moins de la faute du conducteur » et que la responsabilité de ce dernier « étant délictuelle et d'ordre public, subsisterait même s'il y aurait eu renonciation de la victime au droit de s'en prévaloir »..23. مرجع سابق، ص23.

¹ Cass. Civ. 19 Fév. 1945, page 181 Note J – Flour

Cass. Civ. 16 Fév. 15 et 20 Mars. 1956 . d. 1956 Page 445 Note Savatier.

Cass. Civ. 16 Nov. 1956, d. 1957 page 180 . Note Pancard.

² وفي حالة وفاة المنقول مجاناً، فيجب على ورثته أيضاً إثبات خطأ الناقل.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ج-تضييق الاجتهاد الفرنسي لإطار النقل المجاني في ظل تحديد المسؤولية الشخصية:

1- النقل النفعي: (Le transport intéressé)

حالات يقوم بعملية النقل شخص غير ممتن دون أن يحصل على أي مقابل، وضمن هذا النوع من النقل ذهب الاجتهاد إلى إقامة نوع من التمييز بين النقل المجاني المحض، والنقل المجاني النفعي الذي ينطوي على منفعة معينة يتوسلها الناقل، فالأول يبقى خاضعاً لقواعد المسؤولية التقصيرية، أما إذا كانت عملية النقل المجاني تحتوي على صفة نفعية، فهنا تطبق أحكام المادة 1384 مدني فرنسي والتي تحمل الناقل المسؤولية دون حاجة لإثبات خطأ في جانبه.¹

وبالتالي ففي حالة النقل المجاني النفعي، فعلى المنقول مجاناً أن يثبت نفعية الناقل، حتى يتمكن من الاستناد بالمسؤولية الناشئة عن حراسة الأشياء التي كرسها المادة 1384 مدني فرنسي.

والهدف من التفرقة بين ما إذا كان النقل مجاني، وما إذا كان النقل نفعياً، ففي الحالة الأولى يبقى المتضرر دون الحصول على التعويض، بينما يتمكن المنقول مجاناً من استيفاء كامل تعويضه في حالة النقل الثاني.²

الاجتهاد الفرنسي عمل على تضييق من نطاق النقل المجاني، حيث تعتبر المحكمة العليا أن النقل المجاني هو ذلك الذي يصدر عن إرادة مجاملة صدفة...، فمجرد منفعة بسيطة ولو ثانوية يتوسلها الناقل تنفي عن عملية النقل الطابع المجاني هذا ما دفع البعض إلى القول:

(Le transport bénévole est celui qui ne procure que la satisfaction de faire plaisir à autrui).³

¹ Y- Lambert – Faivre . Le transport. Réflexions au sujet d'un revirement de Jurisprudence . D 1969 . chronique page 191.

² ضمن هذا السياق اعتبرت المحكمة العليا اللبنانية، أن مجرد اعتماد السائق على المنقول ليحل محله في القيادة نظراً لطول مسافة الطريق يجعل النقل نفعياً، وعلى الناقل عندها أن يثبت أن النقل كان مجاناً محضاً. أنظر كتاب فؤاد ضاهر: المرجع السابق، ص 26.

³ Planiol et Ripert , traité de droit civil français, Tome 6 , obligations par Esmein .page 622.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

إلا أن محكمة التمييز الفرنسية، وفي إطار علاقة غير مشروعة بين الناقل والمنقول والتي كانت الباعث على النقل، ذهب إلى اعتبار النقل غير مجاني كونه لم يصدر عن إرادة مجاملة خاصة وأن عملية النقل لم تكن دون مقابل.

ثم عادت المحكمة لتقول أن المنفعة الناتجة عن النقل بما أنها في الوقت نفسه غير مشروعة وليس لها الطابع المالي لذلك لا مجال لتطبيق المسؤولية الناتجة عن حراسة الشيء (الحتمية) للمادة 1384 مدني فرنسي.

فإذا كان المحور الأساسي لاعتبار النقل مجانياً هو ذهنية الناقل ونية المجاملة، إلا أن هناك كثير من الحالات والظروف الواقعية التي لا يكون فيها الناقل مجاملاً، والتي من الأفضل تطبيق نظام النقل المجاني عليها.

مثلاً حالة المسافر الخفي *Le voyageur clandestin* الذي لا يحمل جواز سفر فهذا الأخير لا يربطه بشركة النقل أي عقد، فإذا تعرض لحادث فيجب تطبيق قواعد المسؤولية المدنية. فهل تطبق هنا المادة 1384 مدني فرنسي الفقرة الأولى؟ يجب طبعاً تطبيق المادة 1384 مدني فرنسي طالما أن المجاملة من جانب الحارس الناقل تفترض على الأقل معرفته بحصول النقل.

« ... Alors qu'un transport ne pouvait être considéré comme bénévole que s'il constitue un acte absolument désintéressé et de pure courtoisie de la part du transporteur et que dans l'espèce, le transport ne présentait pas ce caractère à l'égard d'Herbert pour qui la promenade offerte à sa maîtresse n'était pas sans contrepartie.

Mais attendu que l'intérêt invoqué était à la fois illicite et dépourvu de tout caractère patrimonial, que par suite se trouvait exclue l'applicabilité de l'art. 1384 AL. 1^o, c. civ ».¹

¹ Cass. Civ. 19 mai. 1958, Dalloz 1959 page 294 . note Abercane . Cass. Civ. 16 novembre. 1956 , d. 1957 . page 180 . note Ponsard.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

إن تركيز محكمة التمييز الفرنسية في القرارين المذكورين على المنفعة ذات الطابع المادي (contrepartie d'ordre patrimonial) حمل البعض على تحليل مدلول هذين القرارين وما إذا كانا ينمان عن تغيير في موقف المحكمة العليا تغيير في موقف متشدد في تغيير مجانية النقل إلى موقف معتمد لمفهوم أوسع للنقل المجاني.

يرى Abercane في تعليق له على قرار محكمة التمييز المعروض آنفاً أن القرار لم يكن متشدداً في تفسير مجانية النقل، وهو يتعارض مع التوجه السابق الذي كان يعتبر أن كل منفعة ولو غير مالية تجعل للنقل نفعا وغير مجاني.

أما عن المعيار الذي اتبعه الاجتهاد وغالبية الفقه في مجانية النقل والذي يقوم على مبادرة المجاملة والإحسان من جانب الناقل.

2: الخاطئ المقدّر : (La faute virtuelle)

إذا كان الاجتهاد الفرنسي اعتمد في البدء التضييق في تحديد مجانية النقل، إلا أنه في السنوات التي سبقت عام 1968 وتقريباً في مطلع الستينات بدأ الاجتهاد، يميل إلى افتراض خطأ لدى الناقل المجاني معتبراً أن مجرد فقدان السيطرة على السيارة يشكل خطأ.

هكذا قضت محكمة التمييز الفرنسية في قرار لها بتاريخ 5 فيفري 1962م بما يلي:

" ... le défaut de maîtrise dans la conduite d'un véhicule en marche par son conducteur constitue une faute dès lors qu'il n'est pas démontré qu'il peut être imputé à une circonstance étrangère à ce conducteur.

La constatation de cette faute, nécessairement en relation de cause à effet avec le dommage subi par un passager bénévole lors de l'écrasement de la voiture contre un arbre , suffit à justifier la décision déclarant le conducteur responsable de l'accident sur la base de l'article 1382 c. civ."¹

¹Cass. civ . 5 avril. 1962, .D 1963 page 78.

- Jacques boré . la chambre civile a – t- elle crée une présomption de faute à la charge du transporteur bénévole. D 1963 page 21.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

يرى الأستاذ Tunc في انتقاده موقف الاجتهاد الفرنسي أن الاجتهاد المذكور حيال مسؤولية الناقل

المجاني يطبق قاعدتين الثانية تنقض الأولى.

« La jurisprudence quant à la responsabilité du transporteur gratuit, obéit à deux règles bien établies, la seconde détruisant la première ».

الأولى مفادها أن حارس السيارة يتحرر تجاه المنقول مجاناً من قرينة المسؤولية الناشئة عن حراسة الأشياء

بموجب المادة 1384 م مدني فرنسي.

أما الثانية فتقول انه عندما لا يمكن أن ينسب الحادث إلى شخص ثالث فإن سبب الحادث لا يمكن إلا

تفسيره بخطأ من قبل السائق في السيطرة على سيارته وبالتالي يكون خطاه ثابتاً ويخلص Tunc إلى القول أنه

الأبسط ومن الطبيعي الإقرار بأن الناقل المجاني يفترض دوماً مسئولاً كالناقل بأجرة.¹

يرى الأستاذ Tunc في انتقاده موقف الاجتهاد الفرنسي أن الاجتهاد المذكور حيال مسؤولية الناقل

المجاني يطبق قاعدتين ثابتتين الأولى مفادها أن حارس السيارة يتحرر تجاه المنقول مجاناً من قرينة المسؤولية الناشئة

عن حراسة الأشياء. بموجب المادة 1384 م مدني فرنسي.

أما القاعدة الثانية، فتقضي بأنه في حالة استحالة تحمل شخص ثالث مسؤولية الحادث، فإن سبب الحادث

لا يمكن إلا تفسيره لا بخطأ من قبل السائق في السيطرة على سيارته وبالتالي يكون خطأ ثابتاً، ويخلص Tunc إلى

القول أنه من الأبسط ومن الطبيعي الإقرار بأن الناقل المجاني يفترض دوماً مسئولاً كالناقل بأجرة.²

واستمر الاجتهاد الفرنسي في هذا المجال إلى غاية سنة 1968م حيث ظهرت تحولات كثيرة، لذا جاءت

محكمة التمييز بثلاثة قرارات للغرفة المختلطة طبقت فيها مسؤولية الناقل عن خطاه الشخصي.

¹ Tunc . note sous. Cass. Civ . 24 mars. 1965, D. 1965 . page 405.

² فؤاد ظاهر: مرجع سابق، ص 30.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ثانياً: حراسة الأشياء أساس مسؤولية الناقل بالجمان:

أ- تحول الاجتهاد الفرنسي منذ عام 1968م إلى المسؤولية الناشئة عن حراسة الشيء:

بتاريخ 1968/12/20م أصدرت الغرفة المختلطة لمحكمة التمييز الفرنسية ثلاثة قرارات متتالية وصغت

حداً لجدل ومسائل قانونية بالغة الصعوبة والتعقيد، كما أنهت محكمة التمييز الجدل حول نظرية القبول بالمخاطر.¹

نتيجة لتعذر إثبات خطأ الناقل لعدم وجود أدلة وشهود، خاصة إذا ما توفي الراكب مجاملة وتعذر هذا

الإثبات على ورثته المضرورين، عدلت محكمة النقض الفرنسية من رأيها بحكمها الشهير في 1968/12/20م ،

والتي أجاز التمسك بقواعد المسؤولية التقصيرية الخاصة بحراسة الأشياء، سواء كان النقل بالجمان على سبيل المجاملة

أم كان على مصلحة للناقل.²

أما في بلجيكا تقوم مسؤولية الناقل بالجمان على أساس حراسة الأشياء بشرط إثبات عيب في السيارة،

وفي حالة عدم القدرة على إثبات عيب السيارة، فإنه يتعين تطبيق القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية التي تقوم

على خطأ واجب الإثبات.

¹ " ... Attendu qu'il est fait grief à l'arrêt d'avoir accueilli la demande sur la base de l'article 1384, Al. 1°, c. civ, alors que ce texte destinée à protéger en assurant, le cas échéant, leur indemnisation, les victimes du dommage causé par une chose à l'usage de laquelle elle n'ont point participé, ne saurait bénéficier à ceux qui ont accepté ou sollicité de participer à titre gracieux, à l'usage de la chose, en pleine connaissance des dangers auxquels ils s'exposaient ;

Mais attendu que la responsabilité résultant de l'art. 1384, Al 1°, c. civ., peut être invoquée contre le gardien de la chose par le passager transporté dans un véhicule à titre bénévole, hors les cas ou la loi en dispose autrement. D'où il suit qu'en statuant comme elle l'a fait, la cour d'appel n'a violé aucun des textes visés au moyen."

"... Mais sur le second moyen, vu l'art. 1382, c. civ. ; Attendu que pour attribuer la responsabilité de l'accident à Tarbouriec, la cour d'appel, statuant uniquement sur le fondement de l'article susvisé, a retenu que le dérapage de l'automobile était nécessairement du a un défaut de maîtrise du conducteur, dès lors que la preuve n'était pas rapporté que l'accident était imputable à une circonstance étrangère et que le fait que la chaussée était rendue glissante par la pluie, parfaitement connu du conducteur aurait du au contraire, l'inciter à plus de prudence et caractérise encore d'avantage son manque de maîtrise, qu'en se fondant ainsi, sur cette seule déduction purement hypothétique pour admettre l'existence d'une faute qui n'est pas directement constatée, la cour d'appel n'a pas donné une base légale à sa décision."

مذكور في كتاب بيار إميل طويبا: مرجع سابق، ص 35

² د وجدي عبد الواحد علي: مرجع سابق، ص 114. وكذلك د طلبة وهبة خطاب: مرجع سابق، ص 141 و مايليها.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

أما في مصر، فإن كل أحكام القضاء تطالب بتطبيق المسئولية التقصيرية القائمة على إثبات خطأ الناقل بالمجان، على أن النقل بالمجان يقتصر فقط على النقل الذي ينعدم فيه المقابل أي الذي يتم على سبيل المجاملة.¹

وقد استمرت أحكام القضاء الفرنسي منذ صدور حكم محكمة النقض الفرنسية في 1968/12/20 على أن حراسة الأشياء هي أساس مسئولية الناقل بالمجان سواء كلن النقل على مصلحة للناقل أو كان على سبيل المجاملة.¹

كما ذهب بعض الفقه² في مصر إلى ضرورة تطبيق وتأسيس مسئولية الناقل بالمجان على أساس حراسة الأشياء، لعدم وجود علاقة عقدية بين الناقل بالمجان والراكب. لأن المادة 1384 الفقرة الأولى مدني فرنسي المتعلقة بحراسة الأشياء والتي تقابلها نص المادة 178 من القانون المدني المصري³، لم تشترط عدم اشتراك المضرور في النقل المجاني في استعمال الشيء الذي أحدث الضرر، إضافة إلى ذبوع نظام التأمين الإلزامي على حوادث المرور.

وأخيرا نصل إلى فكرة من خلال استقراءنا لأحكام الفقه والقضاء الفرنسي، بأن مسئولية الناقل بالمجان تقوم على أساس حراسة الأشياء في القانون الفرنسي تطبيقا لنص المادة 1/1384 مدني فرنسي .

إضافة إلى هاته الإشكاليات، فإن معظم الفقه والقضاء لم يأخذ بإعمال قواعد القانون التجاري التي نظمت عقد نقل الأشخاص، لأن هذه القواعد تحكم عقد النقل المتبادل ذو العوض وليس النقل المجاني.⁴

ب- دور الفكرة التعاقدية في توحيد النظام القانوني لنقل الأشخاص: La Thèse Contractuelle

لاقت فكرة التعاقد في عمليات النقل المجاني معارضة واسعة في فرنسا.⁵

¹ د وجدي عبد الواحد علي : مرجع سابق ، ص 115.

² أنظر فؤاد ضاهر : مرجع سابق، ص 32.

³ المادة 138 من القانون المدني الجزائري تنص (كل من تولى حراسة شيء وكانت له قدرة الاستعمال والتسيير والرقابة، يعتبر مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء ويعفى من هذه المسئولية الحارس الشيء إذا أثبت أن ذلك الضرر حدث سبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية، أو عمل الغير، أو الحالة الطارئة، أو القوة القاهرة.)

⁴ فؤاد ضاهر: الأساس القانوني لمسئولية الناقل المجاني ومسئولية المالك عند بيع السيارة بوكالة أو بعقد عادي غير مسجل، دراسة مقارنة في الفقه والاجتهاد، 2002، ص 13.

⁵ www.droitlign.com 2010

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

يقول الأستاذ **Josserand** منتقدا العقد المجاني: (بالنسبة للرأي الذي يعتبر النقل المجاني بمثابة عقد نقل

عادي فهو بالحقيقة غير مقبول سواء على صعيد النصوص القانونية أم على صعيد المبادئ القانونية العامة.

فلجهة النصوص القانونية جعل المشرع عقد النقل من العقود ذات العوض أما بالنسبة لمبادئ القانون

العامة فعقد النقل هو من العقود التي ترتب من جهة المتعاقدين معا موجبات متشعبة لا تتوفر في النقل المجاني).

الرأي الثاني الذي يصنف النقل المجاني ضمن العقود غير المسماة المجانية فهو لا يقع كسابقة خارج إطار

القانون والمبادئ القانونية العامة إلا أنه يناهض فكرة بسطة وفي الوقت نفسه أساسية وغير منازع فيها. بموجبها لا

يمكن أن يلزم شخص إلا بإرادته.¹

(Nul n'est engagé juridiquement en dehors de sa volonté)

فمن الواضح أن الناقل صاحب المروءة والمجاملة المحضة لم يكن مطلقا ينوي أن يلتزم قانونا لذلك رفضت

وترفض المحاكم اليوم تطبيق قواعد المسؤولية التعاقدية على عمليات النقل المجاني، إذا يجب البحث عن الحل خارج

الحقل التعاقدي.

وهو ما ذهب إليه **Ripert** حيث أنه نفى الوصف التعاقدي على النقل المجاني إذ يقول (إذا كان الناقل في عقود

نقل الأشخاص ملزما بموجب السلامة أي تأمين إيصال الراكب سالما إلى المحل المقصود فإن هذا الموجب هو

موجب نتيجة بمعنى أن الإخلال يعني حتما وجود الخطأ في جانب السائق، وعلى هذا الأخير أن يثبت عدم ارتكابه

أي خطأ ليدفع المسؤولية عنه. والتالي أن الحماية التي يوفرها عقد النقل للأشخاص المنقولين كافية من الناحية

القانونية دون الحاجة للجوء إلى المادة 1384 مدني فرنسي).

الأمر مختلف بالنسبة للنقل المجاني إذ من المشكوك فيه وجود عقد في هذه الحالة لأن توافق الإرادتين لا

يشكل عقدا إلا إذا استتبع خلق موجبات.

¹ Josse rand , le transport bénévole et la responsabilité des accidents d'automobiles. D 1926 chronique page 21.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

حتى ولو سلمنا بأن هنالك عقدا مسمى يقترب من الوكالة فمن الثابت أن هكذا عقدا لا يمكن أن يندرج ضمن ما يسمى عقد نقل لأن هذا الأخير هو دوما من عقود المعارضة، كما أن الالتزام بضمان السلامة يقابله إلتزام المسافر بدفع الثمن لا يمكن أن يتواجد في النقل التبرعي المجاني.¹

– الطروحات التي دافعت عن الفكرة التعاقدية:

أولا: طرح الأستاذة Lambert – Faivre

إن توحيد محكمة النقض الفرنسية للنظام القانوني الذي يخضع له النقل المجاني سمح باستبعاد مسألتين بالغتي التعقيد وهما: الصفة المجانية للنقل ومتى تعتبر متوفرة وإثبات الخطأ في جانب الناقل. ولكن ألا يمكن أن نذهب إلى أبعد من ذلك بتبسيط النظام القانوني لنقل الأشخاص وتوحيده ضمن الإطار التعاقدي؟

الواقع أن القرار الأول الصادر عن الغرفة المختلطة لمحكمة التمييز الفرنسية هو الذي حدد بدقة أن المسافر المنقول مجانا يمكنه الإدلاء بنص المادة 1384 مدني فرنسي، أي الإدلاء بالمسئولية الوضعية تجاه حارس السيارة (الناقل)، وهي مسئولية تقصيرية وهنا يجدر التساؤل عما إذا كان هذا التغيير الاجتهادي من شأنه أن يغير من الطبيعة القانونية للنقل المجاني.²

كما دافع الأستاذ Savatier على نظرية التعاقد وأدرج النقل المجاني ضمن فئة العقود المجانية علما أن نظريته هذه عارضها الفقه الغالب.³

وتعرضت النظرية التعاقدية للنقد على أساس أن العقد هو عمل منتج لالتزامات على عاتق طرفيه بينما النقل المجاني ليس إلا عمل لا يولد أي التزام من الوجهة القانونية وبالتالي لا يشكل عقدا.

¹ G. Ripert . note sous .Cass. Civ. 27 mars. 1928, D 1928. page 145.

² y . Lambert – Faivre , le transport bénévole. Réflexions au sujet d'un revirement de jurisprudence. D 1969 page 91.

³ Savatier . note ou D. P 1925. 2. 41 et 1928. 1. 153.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ويرى **Rodiere** وهو من الرافضين للفكرة التعاقدية بأنه إذا ما طبقنا المادة 1384 مدني فرنسي على

عمليات النقل المجاني، نكون قد منحنا المنقول مجانا مركزا قانونيا *un statut juridique* مماثلا لمركز المنقول

في عقد نقل حقيقي.¹ وبالعودة إلى قرارات الغرفة المختلطة لمحكمة التمييز الفرنسية العائدة لسنة 1968 فإنها تضع

المنقول مجانا نفس مرتبة المنقول ضمن عقد نقل ذات عوض، وبإعطائه ذات الضمانات. بمعنى أن الناقل المجاني

يتعرض لذات المسؤولية التي يتعرض لها الناقل لقاء أجر فيما يخص تأمين سلامة المسافرين

(*La Sécurité Des Personnes*) والملاحظ هو أن الناقل المجاني كان خاضعا لالتزام بضمان سلامة

المنقول إلا أن التزامه هذا لم يكن إلا التزام بوسيلة *Obligation de moyens*. حيث أن مسؤوليته لم تكن

تترتب إلا بإثبات خطأ في جانبه، أما اليوم فقد أصبح الناقل المجاني ملتزما حتما. بموجب نتيجة كالناقل المأجور، لا

يمكنه أن يتخلص من مسؤوليته إلا بإثبات خطأ المتضرر أو القوة القاهرة أو فعل شخص ثالث.²

" Dans tous les cas, l'obligation de sécurité du transporteur à titre gratuit, "

intéressé ou bénévole, nous semble une réalité juridique et c'est une véritable

obligation de résultat que les trois arrêts de la cour de cassation du 20 décembre

1968 chambre Mixte, ont édicté à la charge de celui qui nous semble en outre

."assumer une obligation de transport

أما عن موجب النقل **L'obligation de transport**

فترى الأستاذة **Faivre** أن هذا الموجب هو أيضا ملزم للناقل ولكن ليس بقدر الموجب الملقى على

الناقل المأجور فتقول ما حرفيته:

Ce qui est vrai c'est que cette obligation du transporteur gratuit en raison même de la gratuité, est moins contraignante que celle assumée par le transporteur professionnel. Si la voiture tombe en panne, l'auto-stoppeur reprendra son « barda » et tentera sa chance auprès d'autres automobilistes : le transporteur bénévole n'assume à son égard qu'une obligation de moyen et non une obligation de résultat...

¹ R . Rodier . droit des transports. T3. N° 1308. cité par Lambert - Faivre chronique précitée page 93.

² فؤاد ضاهر: مرجع سابق، ص 48.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

Ainsi donc il nous semble que le transport bénévole est bien un contrat car il naît d'un accord de volonté et il comporte certains obligations à la charge du transporteur. Certes, ce contrat n'émanant pas d'un transporteur professionnel aura un contenu différent. Son exécution ne sera pas étayée par l'organisation d'un service de transport. Mais le caractère non professionnel du transporteur n'est pas un obstacle à la théorie contractuelle puisque aussi bien il est admis que les transports rémunérés non professionnels sont bien des contrats " .

ثانياً: الدكتور مصطفى العوجي:

يرى الدكتور مصطفى العوجي بأنه لاشك في أن العلاقة التي قامت بين الناقل والمنقول مجاناً تستند إلى عقد نقل، يفرض على الناقل التزام بضمان السلامة والعقود المجانية ليست غريبة عن القانون المدني كعقد الهبة مثلاً. فالناقل المجاني يتعهد بنقل المسافر الذي قبل دعوته أو عرضه إلى المكان المحدد مع ما يتضمن هذا النقل من الالتزام بالسلامة الوضعية المبنية على حراسة الشيء، وذلك تطبيقاً للمادة 131 من القانون الموجبات اللبناني.

فالنقل المجاني عقد كسائر العقود المجانية يتضمن التزامات يتعهد الناقل بتنفيذها وإن كان هذا الالتزام من جانب واحد لاسيما ما يتعلق بسلامة المنقول، وهو التزام عام مفروض عليه خارج إطار أي عقد¹، فإذا وضعت الشرطة جريحاً في سيارة أحد المواطنين وأمرته بنقله إلى المستشفى فالمواطن ملزم بضمان سلامة هذا الجريح، وإن لم يحصل بينهما أي عقد نقل أو اتفاق على شروط النقل.

– الرأي الشخصي:

وعلى حسب وجهة نظرنا، نذهب إلى تأييد المفهوم التعاقدي للنقل المجاني خاصة الطرح الذي طرحته الأستاذة Faivre حيث ترى أن الطابع المجاني للنقل لا يشكل عائقاً أمام الوصف التعاقدي، فالعقد المجاني هو الذي يلتزم فيه فريق تجاه فريق آخر، بحيث يأخذ المتبع على عاتقه تنفيذ التزام معين يستفيد منه المتعاقد الآخر دون أن تكون لدى الملتزم نية الحصول على منفعة مقابلة، وهذه هي تماماً حالة النقل المجاني، الذي يدخل ضمن العقود المجانية.

¹ أنظر أكثر تفصيلاً د مصطفى العوجي: القانون المدني، الجزء الثاني، المسؤولية المدنية، بيروت، 1996، صفحة 585.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وكما تقول الأستاذة Lambert – Faivre أن الناقل المجاني أصبح ملزماً بعد عام 1968م، بالالتزام بضمان سلامة المنقول. فيلتزم الناقل المجاني بإيصال الراكب إلى المكان الذي وعد بإيصاله إليه سائلاً وإلا قامت مسؤوليته التعاقدية المبنية على التزام نتيجة (Obligation de résultat).

ولكن الناقل المجاني لا يلزم فقط بالالتزام بضمان سلامة المنقول مجاناً، بل يلتزم بنقل المسافر إلى الوجهة التي تم الاتفاق عليها.¹

وفي الأخير فإننا نرى أن فكرة التعاقد في النقل المجاني، واعتماد الالتزام بضمان السلامة في جميع عقود نقل الأشخاص من شأنه أن يوحد النظام القانوني لنقل الأشخاص على الصعيد التعاقدية وهذا ما أحسنت تأكيده Faivre.

دعوى المسؤولية التي يقيمها مجاناً عند حدوث تصادم (la collision) :

- التصادم:

إذا اعتبرنا أن النقل المجاني ينطوي على عقد بين الناقل والمنقول بالجان، فإنه في حالة تعرض هذا الأخير لحادث، فإنه تقوم مسؤولية الناقل التعاقدية، ويستند المنقول إلى المسؤولية الناشئة عن حراسة الشيء المكرسة بنص المادة 1384 م مدني فرنسي المقابلة للمادة 138 من القانون المدني الجزائري هذا في حالة ما إذا سلمت المحكمة بوجود عقد.

وفي حالة وجود تصادم بين سيارتين، إحداهما كان يوجد فيها المنقول مجاناً، فيحق في هذه الحالة للمنقول مجاناً أن يقاضي ناقله عقدياً، أو على أساس المسؤولية الناشئة عن حراسته الأشياء ليستوفي منه كامل تعويضه. كما يمكن له أن يقاضي كلاً من سائقي السيارتين واستصدار حكم عليهما بالتضامن بالتعويضات التي قد تستحق من جراء الحادث والأضرار الحاصلة.

¹ فؤاد زاهر: مرجع سابق ، ص 52.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

كما يمكن للناقل الذي أقيمت عليه الدعوى من إدخال السائق الذي حصل معه الاصطدام، لكي يتحمل هو أيضاً التعويض.

حالات الإعفاء من المسؤولية أو تخفيفها:

إذا اعتبرنا النقل المجاني عقداً كالنقل بمقابل فلا بد من طرح الإشكالية، بالنسبة لكلا العقدين عما إذا كان يصح الاتفاق على تخفيف المسؤولية إزاء الناقل أو إعفائه منها؟.

ما دام النقل يتعلق بحياة الإنسان وسلامته، فلا يجوز التساهل فيما يخص الإعفاء من المسؤولية، فلا يمكن الناقل إدراج شرط يعفيه من المسؤولية، لأنه يعتبر باطل لمخالفته النظام العام. (المادة 65 من القانون التجاري الجزائري).

الخلاصة:

لقد سار الاجتهاد في فرنسا منذ القدم على مبدأ رفض تطبيق أحكام المسؤولية المفترضة على المنقول مجاناً بالسيارة كالصديق أو أي شخص كان على متن السيارة دون عوض.

وعليه إذا أصيب شخص من جراء حادث بأضرار وكان هذا الشخص منقول مجاناً فإن عليه إثبات خطأ السائق إضافة إلى وجود الضرر ووجود صلة سببية بين الخطأ والضرر، ويكون ذلك بالاستناد إلى نص المادة 124 من القانون المدني الجزائري وهي المتعلقة بمسئولية الإنسان عن أفعاله الشخصية.¹

وإذا كان الفقه والاجتهاد في فرنسا قد أقر هذا المبدأ واتفقا على ذلك فإن الاختلاف والتباين كان ولا يزال دائراً حول تفسير السبب الذي أدى إلى وضع هذا المبدأ وإقراره وتطبيقه.²

أ- فقال البعض بأن الذي يقبل أن ينقل مجاناً شخصاً ما يفترض فيه أنه لم يقصد تحمل أي التزام، ولكن هذا المبدأ خاطئ، لأن الناقل الذي تعهد بإيصال المنقول إلى الجهة المتفق عليها قد تعهد أيضاً بنقله إلى مكان آخر وبعدم تركه في حاجة إلى المساعدة.

¹ وهي تقابل المادة 163 من القانون المصري والمادة 122 من القانون اللبناني و 204 من القانون العراقي.

² أنظر أكثر تفصيلاً د إبراهيم حسان : المسؤولية المدنية التقصيرية والتعاقدية الناتجة عن استعمال السيارة، الطبعة الأولى، 1959، ص 50.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ب- وذكر البعض الآخر بأن مسؤولية الناقل المجاني اتجاه المنقول هي مسؤولية تعاقدية يتوجب تفسيرها حسب نية المتعاقدين¹، ولكن محكمة التمييز الفرنسية رفضت هذا التفسير بصورة قاطعة، وجاء في قرارها بأنه على المنقول المجاني اللجوء على قواعد ومبادئ المسؤولية التقصيرية، لأن القول بوجود العقد يفترض وجود نية قصدية في وضع التزامات قانونية تعاقدية. في حين أن تلك النية لا تتوفر في عقد النقل المجاني لدى الناقل الأقل².

ج- وقال آخرون أن مسؤولية الناقل تستند إلى كون المنقول قد قبل بالمخاطر الناجمة عن الخدمة المقدمة إليه، وبذلك لا مجال لتطبيق المسؤولية المفترضة، ولكن محكمة التمييز قد رفضت أيضا هذا التفسير ولم تقبل بنظرية قبول المخاطر هذه³.

على أن نظرية قبول الخطر تجد تطبيقا لها في الوقائع التي لا يكون فيها النقل المجاني طبيعيا وعاديا كما لو جلس شخص ثالث في سيارة لا تتسع إلا لشخصين، وذلك بأن استقر على ركة زميله فأصيب بجراح. د- ويذهب بعضهم إلى القول بعدم تطبيق أحكام المسؤولية المفترضة على الأضرار التي تحدثها السيارة في حال النقل المجاني، لكون المنقول يشارك في استعمال الشيء أو السيارة والاستفادة منها وبذلك يرمي هذا الاتجاه إلى تحميل المنقول غرم الغنم الذي ينتج عن هذا الاستعمال واستفادته منه.

والاجتهاد المستمر الراسخ يمنع على المنقول مجانا التمسك بالحق الممنوح بالقانون للمتضرر من جراء استعمال السيارة أي حق المسؤولية التقصيرية المفترضة، كما يمنع عليه أيضا الحق بالمسؤولية التعاقدية وعليه لا يبقى أمام المتضرر إلا باللجوء على المبادئ العامة، وإثبات خطأ سائق السيارة وان هذا الخطأ هو الذي سبب له الضرر مستندا بذلك إلى القاعدة الحقوقية والتشريعية المادة 124 من القانون المدني الجزائري.

ونعتقد أن الاتجاه الأصح هو القائل بمسؤولية الناقل المجاني لدى ثبوت ارتكابه خطأ ما مهما كان طفيفا⁴.

¹ د إبراهيم حسان: المرجع السابق، ص 52.

² د إبراهيم حسان: مرجع سابق، ص 52.

³ د إبراهيم حسان: المرجع السابق، ص 53.

⁴ على أن عدم تطبيق مبدأ المسؤولية المفترضة في حالة النقل المجاني لا يسري إلا بين الناقل والمنقول فقط، فإذا صدمت سيارة أخرى نقل مجانا شخصا وأصيب هذا الأخير بأضرار فلا يحق لحارس السيارة الأولى التذرع بالنقل المجاني لنفي المسؤولية الملقاة على عاتقه إذ أنه ليس طرفا في هذا النقل المجاني.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

الفصل الثاني : حالات مسؤولية الناقل البري عن تنفيذ عقد نقل

البضائع و الأشخاص ووسائل دفعها

إن التزام الناقل الجوهرى فى عقد نقل البضائع هو تغيير مكان البضائع من نقطة القيام إلى نقطة الوصول، وهو التزام بتحقيق نتيجة تتمثل فى وصول البضائع كاملة وسليمة وفى الميعاد.¹

أما عقد نقل الأشخاص فهو يتم بيم الراكب والناقل، ويرتب عليهما التزامات متقابلة أهمها بالنسبة للراكب دفع الأجرة وهو التزام أساسى وإلا اعتبر النقل مجانياً، أما ما يترتب العقد من التزامات على الناقل فأهمها ضمان سلامة المسافر وإيصاله إلى المكان المتفق عليه فى الميعاد المحدد.²

ومسؤولية الناقل تعتبر أهم الموضوعات التى تثار أمام القضاء فيما يتعلق بعقد النقل، وقيمة التعويضات التى تؤدي إلى رفع دعوى المسؤولية وتجعل منها عبئاً على عاتق الناقل، مما يجعل هذا الأخير يسعى للبحث من أجل التخلص من هاته المسؤولية.³

وبناء على ما تقدم وجدنا من الضرورى تقسيم هذا الفصل إلى ثلاثة مباحث ، نخصص الأول لدراسة حالات مسؤولية الناقل البري عن تنفيذ عقد البضائع والأشخاص ، والثاني نبحث فيه حالات الإعفاء من المسؤولية، و ندرس فى الثالث مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل.

¹ عقد نقل الأشياء يلقي على عاتق الناقل التزاما بضمان وصول الأشياء المراد نقلها سليمة إلى المرسل إليه و هذا الالتزام هو التزام بتحقيق غاية فإذا هلكت الأشياء محل النقل فإنه يكفي للمرسل أن يثبت أن ذلك حدث أثناء تنفيذ عقد النقل.

² من أهم التزامات الناقل فى عقد نقل الأشخاص هو المحافظة على سلامة الراكب، فالناقل ملزم بالمحافظة على حياة الراكب و سلامتهم مهما كانت الوسيلة المستخدمة فى النقل أى سواء وقع بالسكك الحديدية أو بالسيارات أم غيرها من وسائل النقل

³ Cass. Civ. 11 janv. 1922, DP 1922.1.16 ;S. 1924.1.105 ; Cass. Civ. 6 mars 1945, DP 1945. 217 ; Cass. Com. 28 févr. 1984,Bull. civ. IV. N 81 .jcp 1984 éd. G.IV. 148 ; Gaz Pal. 1984.2.panor.240, transport ferroviaire mais transposable.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

المبحث الأول: حالات مسؤولية الناقل البري عن تنفيذ

عقد نقل البضائع والأشخاص

تحتل مسؤولية الناقل الصدارة بين موضوعات النقل، نظراً لما لها من أهمية بالغة في العمل ولما تثيره من منازعات عديدة أمام القضاء. ولما كان الالتزام الرئيسي للناقل في عقد نقل البضائع هو نقل البضاعة وتسليمها إلى المرسل إليه سليمة في الميعاد المحدد، فإنه يكون مسؤولاً عن الهلاك إذا لم يسلم البضاعة إلى المرسل إليه وعن التلف إذا لم يسلمها في حالة سليمة وعن التأخير إذا لم يسلمها في الميعاد المحدد.

أما في عقد نقل الأشخاص فإن الناقل يقع على عاتقه التزاماً بضمان سلامة الراكب. بمعنى أن يكون ملزماً بأن يوصله إلى الجهة المتفق عليها سليماً و هذا الالتزام هو التزام بتحقيق غاية. فإذا أصيب الراكب فإنه يكفي أن يثبت أنه أصيب أثناء تنفيذ عقد النقل، و يعتبر هذا منه إثباتاً لعدم قيام الناقل بالتزامه فتقوم مسؤوليته الناقل عن هذا الضرر بغير حاجة إلى أثبات وقوع خطأ من جانب الناقل.

وعليه سيتم دراسة حالات مسؤولية الناقل عن تنفيذ عقد نقل البضائع في المطلب الأول، وحالات المسؤولية في نقل الأشخاص في المطلب الثاني.

المطلب الأول: حالات مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع

التزام الناقل الجوهري هو تغيير مكان البضائع من نقطة القيام إلى نقطة الوصول، و هو التزام بتحقيق نتيجة تتمثل في وصول البضائع كاملة و سليمة وفي الميعاد.¹ وفي ذلك تنص المادة 47 من القانون التجاري علي أنه (يعد الناقل مسؤولاً من وقت تسلمه الأشياء المراد نقلها، عن ضياعها الكلي أو الجزئي أو تلفها أو التأخير في تسليمها).

¹ د عبد الفتاح مراد: العقود التجارية و عمليات البنوك طبقاً لأحكام القانون رقم 17 لسنة 99، ص 182.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

و تعتبر حالات مسؤولية الناقل من أهم الموضوعات التي تثير مشاكل عملية فيما يتعلق بتنفيذ عقد النقل، وعلى اعتبار أن الناقل يلزم بإيصال البضاعة سالمة إلى المرسل إليه في الميعاد المقرر، وهو التزام بتحقيق نتيجة، فإن الإهمال في تنفيذ هذا الالتزام يترتب عليه قيام مسؤولية الناقل متى ترتب على هذا الإخلال ضرر للمرسل إليه¹، ويلتزم الناقل بالقيام بنقل البضائع وتسليمها إلى المرسل إليه، فالناقل عليه الالتزام بتسليم البضاعة بحالة سليمة، فإذا هلكت البضاعة أو إذا أصابها تلف، فإنه يكون مسؤولاً عن ذلك.²

ويتضح من ذلك أن الناقل يكون مسئولاً عن هلاك البضائع أو تلفها (الفرع الأول)، أو التأخير في وصولها (الفرع الثاني).

الفرع الأول : المسؤولية في حالة الهلاك و التلف

أولاً : الهلاك:

يسأل الناقل عن هلاك البضاعة سواء كان الهلاك كلياً أم جزئياً، و نكون بصدد هلاك كلي إذا لم يسلم الناقل المرسل إليه شيئاً مما استلمه لنقله كما لو ضاعت البضاعة أو سرقت بالكامل، ويكفي المرسل إليه لإثبات الهلاك الكلي أن يقدم وثيقة النقل التي تثبت استلام الناقل للبضاعة. ويكون بعد ذلك للناقل أن يثبت أنه قد وفى بالتزامه وسلم البضاعة إلى المرسل إليه. أما الهلاك الجزئي فيقصد به وصول البضاعة ناقصة في وزنها أو كميتها أو عدد الطرود التي تتألف منها.

ويقدر قاضي الموضوع عجز الطريق حسب العرض و العلاقات التجارية السائدة وإذا كان هلاك البضاعة كبيراً، فإن الناقل يسأل عن تعويض الضرر كله، وليس له أن يطالب بخصم نسبة منه في مقابل عجز الطريق. ويتم إثبات الهلاك الجزئي بالمقارنة بين ما هو ثابت في مستند النقل الذي يثبت وزن البضاعة أو كميتها أو عدد الطرود

¹ ومسؤولية الناقل عن نقل البضائع مؤسسة وفق المادتين 1147 و 1784 من القانون المدني الفرنسي، ويقابلها في القانون المصري المادتان 97 و 98 من القانون التجاري.

² د إبراهيم سيد أحمد: العقود و الشركات التجارية، الطبعة الأولى، سنة 1999، ص 316.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

التي تتألف منها، وما قام الناقل بتسليمه من البضاعة. وإذا كان مستند النقل مشتملا على تحفظات جائزة قانونا أثبتتها الناقل حين استلم البضاعة، فقد وجبت مراعاة ذلك عند المقارنة.¹

ويراعي في تقدير الهلاك الجزئي ما جرى العرف التجاري على التسامح فيه من النقص اليسير الذي يلحق بالبضاعة أثناء النقل إما بسبب طبيعتها أو ظروف النقل، وهو ما اصطلح على تسميته بـ "عجز الطريق" كالنقص اليسير الذي يلحق بالبضاعة نتيجة تعرضها للظروف الجوية المختلفة أثناء الرحلة كالحبوب تتعرض للجفاف في فترة النقل فينقص وزنها شيئاً يسيراً أو ما يمكن أن يتبعثر منها أثناء الشحن والتفريغ.²

ثانياً : التلف .

ويقصد به سوء حالة البضاعة، سواء كلها أو جزء منها عما كانت عليه وقت الإرسال كإصابتها بالبلل أو العطب أو الكسر. ويتم إثبات التلف بمقارنة حالة البضاعة عند تسلمها من الناقل وذلك عند بدء عملية النقل، وحالتها عند استلام المرسل إليه لها و يتم ذلك عن طريق وثيقة النقل التي تثبت حالة البضاعة.³

فإذا كان الناقل قد تسلم البضاعة دون أن يبدي أي تحفظ يتعلق بحالتها، فيفترض أنه قد استلمها بحالة جيدة، و بالتالي يقع عليه التزام بتسليمها بتلك الحالة الجيدة، أما إذا قدم الناقل تحفظات تتعلق بحالة البضاعة

¹ إن مسؤولية الناقل ناتجة عن إخلاله بالتزامه الناشئ عن عقد النقل، و التزام بتحقيق و يكفي لإثبات إخلاله بتعهده ثبوت عدم تسليمه البضاعة إلى المرسل إليه دون حاجة إلى إثبات وقوع خطأ أو إهمال من جانب الناقل وإنما يكون الناقل إذا أراد دفع المسؤولية عن نفسه أن يثبت أن عدم تسليم البضاعة أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبي لا يدل له فيه كقوة قاهرة أو عيب البضاعة أو خطأ من المرسل، و أنه يسترد الاعتبار الحادث مفاجئاً و من قبيل القوة القاهرة - وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة عدم إمكان توقعه واستحالة دفعه فإذا تخلف أحد هذين الشرطين انتفت عن الحادث صفة القوة القاهرة.

² إن مسؤولية الناقل ناتجة عن إخلاله بالتزامه الناشئ عن عقد النقل، و التزام بتحقيق غاية و يكفي لإثبات إخلاله بتعهده ثبوت عدم تسليمه البضاعة إلى المرسل إليه دون حاجة إلى إثبات وقوع خطأ أو إهمال من جانب الناقل و إنما يكون الناقل إذا أراد دفع المسؤولية عن نفسه أن يثبت أن عدم تسليم البضاعة أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبي لا يدل له فيه كقوة قاهرة أو عيب في البضاعة أو خطأ من المرسل، وأن يشترط لاعتبار الحادث مفاجئاً و من قبيل القوة القاهرة و على ما جرى به قضاء هذه المحكمة عدم إمكان توقعه و استحالة دفعه فإذا تخلف أحد هذين الشرطين انتفت عن الحادث صفة القوة القاهرة.

³ قضت محكمة النقض المصرية بأنه (من المقرر في قضاء هذه المحكمة أن عقد النقل يلقي على عاتق الناقل التزاما بتحقيق غاية بضمنا وصول الأشياء المراد نقلها سليمة إلى المرسل إليه فإذا تلفت هذه الأشياء أو هلكت فإنه يكفي أن يثبت المرسل إليه حدوث ذلك أثناء تنفيذ عقد النقل ويعتبر هذا منه إثباتاً لعدم قيام الناقل بالتزامه فتقوم مسؤوليته عن هذا الضرر بغير حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانبه ولا ترتفع هذه المسؤولية = إلا إذا أثبت هو أن التلف أو الهلاك نشأ عن عيب في ذات الأشياء المنقولة أو سبب قوة قاهرة أو خطأ من الغير (الطعن رقم 1883 سنة 51 ق جلسة 1991/12/30 مذكور في كتاب عبد الحميد الشواربي: مرجع سابق، ص 344).

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

يفترض أن التلف كان سابقا على استلامه لها، و هنا يقع على المرسل إليه إثبات أن التلف قد حصل و البضاعة كانت موجودة عند الناقل.

أما إذا كان التحفظ الذي قدمه الناقل يتعلق بسوء تغليف البضاعة ، كان على المرسل أو المرسل إليه أن يثبت أن التلف الذي أصاب البضاعة لم ينشئ بسبب هذا العيب.¹

الفرع الثاني: المسؤولية عن التأخير

يقع على الناقل التزام بتسليم البضاعة في الميعاد المحدد، وغالبا ما يكون موجود ومحدد في تذكرة النقل. وبالتالي يمكن تحديد المدة التي حدث فيها التأخير، أما في حالة عدم تحديد الميعاد، فإن الناقل يسأل وفقا لما جرى عليه العرف.

ويقصد بالتأخير وصول البضاعة بعد الميعاد المحدد في العقد أو الميعاد الذي يقضي به العرف أو الميعاد المتفق عليه. والتأخير لا يعتبر سببا للمسؤولية بل يجب أن يكون قد سبب ضررا للمرسل أو المرسل إليه.² ويتم إثبات التأخير بإثبات تاريخ استلام الناقل للبضاعة كما هو محدد في تذكرة النقل وإيصال البضاعة إلى الجهة المقصودة.³ أما إذا لم يكن هناك مدة أو اتفاق معين للنقل حيث يسأل الناقل عن تأخره في نقل البضاعة، فيكون ذلك من تقدير قاضي الموضوع.

وينتج من خلال استقراء مسؤولية الناقل، أنه مسؤول عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها إلا إذا حصل ذلك بسبب عيب ناشئ عن نفس البضاعة أو سبب قوة قاهرة أو خطأ من المرسل، وهذه الأحكام ما هي إلا تطبيقا للقواعد العامة في المسؤولية العقدية.¹

¹ راجع د إبراهيم سيد أحمد: الوسيط في قضايا التعويضات و مسؤولية شركات التأمين في حوادث السيارات علما و عملا ، دار الكتب القانونية، 2003، ص 318.

² إن تحديد الوقت الذي يتم فيه النقل أمر متوقف على شروط العقد، فإذا لم ينص في مشاركة النقل على تحديد هذا الوقت فإن النقل لا يعتبر تاما إلا بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه، فإن لم يتم التسليم على الوجه المتفق عليه فللمحكمة أن تقدر الوقت الذي كان يجب أن يتم فيه وهي إذ تفعل إنما تباشر سلطة موضوعية.

³ Art. 1146 C. civ.; V. Cass. Com.2 avr. 1974, Bull.civ IV,n 122;BT 1974.224.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

إذا كانت مسؤولية الناقل عقدية مصدرها عقد النقل فإنها لا تبدأ مع ذلك من وقت إبرام العقد بل من وقت تسليم البضاعة إلى الناقل. هذا ما جعل البعض يذهب إلى القول بأن عقد النقل هو عقد عيني لا يعقد إلا بتسليم البضاعة للنقل، وتنتهي مسؤولية الناقل بتسليم البضاعة للمرسل إليه.²

فالناقل يعتبر مخطئاً بمجرد الهلاك أو التلف أو التأخير خلال هذه الفترة، والخطأ في هاته الحالة هو عدم تنفيذ الناقل لالتزامه التعاقدى بتسليم البضاعة المنقولة كاملة سليمة إلى المرسل إليه في الموعد المحدد، وبالتالي فإن التزام الناقل بمقتضى عقد النقل هو التزام بتحقيق نتيجة، هي نقل البضاعة وتقديمها للمرسل إليه، ولذلك يكون الناقل مخطئاً ومسؤولاً بمجرد عدم تحقيق النتيجة المقصودة.

وعلى ذلك يكفي المدعي في دعوى المسؤولية أن يثبت تسليم البضاعة للناقل والضرر الذي أصابه من الهلاك أو التلف أو التأخير. ولا يمكن للناقل دفع مسؤوليته إلا إذا أثبت أن عدم التنفيذ إنما يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه كالقوة القاهرة أو خطأ المرسل أو عيب البضاعة.

فلا يمكن مساءلة الناقل إلا على أساس المسؤولية العقدية، لأن خطأه ينشأ عن الإخلال بالتزام تعاقدى تحمله بمقتضى عقد النقل، فلا تصح مساءلته على أساس المسؤولية التقصيرية وهي تقوم على الإخلال بالتزام فرضه القانون.

المطلب الثاني: سريان مسؤولية الناقل البري

علي نقل الأشخاص وحالاتها

بعد التعرض لأساس مسؤولية الناقل وجعلها قائمة على فكرة الضرر وافترض العلاقة السببية بين هذا الضرر وفعل الناقل، فمتى أحل الناقل بالتزامات قامت مسؤوليته من الإخلال بهذه الالتزامات.

¹ أنظر أكثر تفصيلاً د مصطفى كمال طه: القانون التجاري، الأوراق التجارية، العقود التجارية، عمليات البنوك، الإفلاس 1999، ص 213 و ما يليها.

² د مصطفى كمال طه: مرجع سابق، ص 216 وما يليها.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وتقدم أن مسؤولية الناقل في مواجهة المسافر تعتبر مسؤولية تعاقدية تستند إلى عقد النقل المبرم بينها، ومن ثم يلتزم الناقل بتعويض المسافر أو ورثته عن الأضرار الناشئة عن إخلاله بالتزاماته السابقة. ويترتب على اعتبار مسؤولية الناقل من قبيل المسؤولية التعاقدية نتيجة بالغة الأهمية، وهي أنه يكفي أن يثبت المسافر وقوع الضرر حتى يفترض خطأ الناقل والعلاقة السببية من هذا الخطأ والضرر الذي أصاب المسافر، ولا يستطيع الناقل عندئذ أن يتخلص من هذه المسؤولية بإقامة الدليل على أنه لم يرتكب خطأ بل عليه - متى أراد نفي مسؤوليته - أن يثبت أن الضرر الذي لحق المسافر إنما يرجع إلى السبب الخارجي كالقوة القاهرة أو فعل الغير أو خطأ المسافر.

إن مسؤولية الناقل التعاقدية تجاه الراكب لا تسري منذ تكوين العقد بين الناقل والراكب وإنما تكون مقيدة بمدة تنفيذ العقد، وهذه المدة تبدأ منذ مباشرة تنفيذ العقد وتنتهي في اللحظة التي يتم فيها تنفيذه، والفترة التي يياشر فيها بتنفيذ عقد النقل تختلف باختلاف وسيلة النقل فيما إذا كانت السيارة أم القطار (الفرع الأول). وإذا أصيب الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل تقوم مسؤولية الناقل عن هذا الضرر بغير حاجة إلى إثبات وقوع الخطأ في جانبه (الفرع الثاني).

الفرع الأول : سريان مسؤولية الناقل البري من حيث الزمان

مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية تترتب إذا أحل بالتزاماته، وأهمها الالتزام بضمان السلامة لذلك تحدد هذه المسؤولية بحدود تنفيذ عقد النقل. فالمادة 64 من القانون التجاري تقضي على أنه (تترتب مسؤولية الناقل إزاء المسافر ابتداء من تكلفه به).

وهنا لا بد من معرفة الوقت الذي تبدأ فيه مسؤولية الناقل والوقت الذي تنتهي فيه لذلك تحدد المسؤولية بحدود تنفيذ عقد النقل، وتختلف مسألة سريان مسؤولية الناقل من حيث الزمان باختلاف وسيلة النقل، فتعرض أولاً لسريان المسؤولية في النقل بالسيارات، وثانياً لسريان المسؤولية في النقل بالسكك الحديدية.¹

¹ د مصطفى كمال طه: العقود التجارية وعمليات البنوك وفقاً لقانون التجارة الجديد رقم 17 لسنة 1999، ص 216.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

أولاً: سريان المسئولية في النقل بالسيارات:

يلتزم الناقل بضمان سلامة المسافر، وإيصاله إلى الجهة المقصودة في عقد النقل، لكن قبل البدء في عملية تنفيذ عقد النقل قد يحدث أن يصاب المسافر بأضرار، ولا يكون للناقل أية صلة بالمسافر خلال هذه المدة، وإنما يبدأ هذا الالتزام مع التزامات الناقل الأخرى.¹

وهناك عدة أمثلة تطرح في هذا المجال، فقد يحدث أن يكون الشخص المسافر ينتظر سيارة الأجرة أو الحافلة، وأثناء صعوده إلى هذه الوسيلة يتعرض لضرر، أو في حالة نزوله من الحافلة فهل هذا الضرر الذي يحدث للمسافر، تتحقق فيه مسئولية الناقل أم لا؟ وإن تحققت فما نوع هذه المسئولية؟

- موقف الفقه والقضاء:

يتجه غالبية الفقه والقضاء² إلى أن مسئولية الناقل اتجه الراكب تبدأ من الوقت الذي يصعد فيه الراكب إلى السيارة، أي يشترط أن يكون هناك اتصال مادي بين وسيلة النقل والراكب. ويدخل في الاتصال المادي، حالة فتح الراكب لباب السيارة، أو صعوده لسلم السيارة فإذا تعرض الراكب لضرر أثناء صعوده للسيارة فإن الناقل يكون مسؤولاً عن تعويض الضرر.

وينتهي عقد النقل في الوقت الذي ينتهي فيه ضمان الناقل لسلامة الراكب، ويشترط في ذلك الانقطاع المادي بين الراكب وواسطة النقل، ووقوفه على الأرض بقدميه سالماً.³

وعلى حسب ما جرى العمل به في القضاء، على أن الناقل يعد مسؤولاً تعاقدياً اتجاه الراكب عن كل ضرر يصيبه، منذ اتصاله مادياً بالسيارة، وتنتهي هذه المسئولية عند انقطاع الصلة بين الراكب ووسيلة النقل.⁴ أما

¹ Cass .civ. 5 oct .1988, Bull. Civ. II n 183.

² د محسن شفيق : مرجع سابق، ص 99. د مصطفى كمال طه: مرجع سابق، ص 273.

³ أما بالنسبة للقضاء الفرنسي فيعتبر أن مسئولية الناقل تبدأ من وقت شروع الراكب بالصعود إلى وسيلة النقل، بشرط أن يكون هناك اتصال بين الراكب وواسطة النقل. كما أن القضاء المصري، ذهب إلى نفس الاتجاه، الذي سار عليه القضاء الفرنسي ف قضى بأن الراكب الذي صعد إلى إحدى السيارات أو الحافلة، واضطر لزحمة الحافلة بالركاب إلى الإمساك بمقبض مثبت، فانكسر المقبض وسقط الراكب وأصيب بأضرار، فهنا يكون عقد النقل قد أبرم بمجرد ركوب السيارة في أي موضع منها.

⁴ لقد أخذت بهذا الرأي مختلف التشريعات العربية منها المشرع الكويتي والسوري والأردني والليبي.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

بالنسبة للتشريع الجزائري، فلم يحدد بشكل دقيق بدء وانتهاء المسؤولية، واكتفى بالنص في المادة 64 من القانون التجاري على أنه (تترتب مسؤولية الناقل إزاء المسافر ابتداء من تكلفه به) فيسأل الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافر ابتداء من تكلفه به حتى نزوله من وسيلة النقل وتركه مكان الوصول، وإذا ما حصل له أضرار كالتأخير. تتحدد مسؤولية الناقل بحدود تنفيذ العقد، فإذا كان النقل بالسكك الحديدية، يسأل الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافر منذ دخول هذا الأخير إلى الرصيف المعد لوقوف القطار.

أما النقل بالسيارات تبدأ المسؤولية من وقت صعود الراكب السيارة وتنتهي بخروج المسافر من الرصيف المعد لوقوف القطار أو نزوله من السيارة.¹

وقد تنقطع المسؤولية خلال تنفيذ إذا انقطع المسافر اتصاله بآلة النقل، (كتغيير السيارة أو إطاراتها...) وتعود المسؤولية بعودة الاتصال بعد فترة الانقطاع.

ذهب رأي إلى القول بأن المسؤولية لا تبدأ إلا من وقت اتصال الراكب بوسيلة النقل،² وينتهي بانفصال هذا الأخير عن هذه الأداة. وبالتالي إذا غير الراكب وسيلة النقل كتغيير السيارة فإن المسؤولية تنقطع منذ نزوله من القطار الأول وتبدأ علاقة جديدة منذ اتصاله بالقطار الثاني.³

بينما ذهب رأي آخر⁴، واعترض على انقطاع المسؤولية خلال تنفيذ العقد، واعتبر هذا الرأي أن عملية النقل تشمل كل التوابع الضرورية اللازمة لهذه العملية، ويظل الناقل مسؤولاً خلال هذه المرحلة.

ويرى رأي ثالث أن على قاض الموضوع أن يضع في اعتباره هذا الانقطاع الذي قد يطول، إذ لا يجوز أن يسأل الناقل عن ضرر وقع للمسافر بعد أن أصبح بعيداً عن وسيلة النقل ولو بصفة مؤقتة.⁵

¹ أنظر أكثر تفصيلاً د أحمد محرز: القانون التجاري، الأوراق التجارية، العقود التجارية وعمليات البنوك، الإفلاس، ديوان المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1999، ص 222. د علي البارودي و محمد فريد العربي: مرجع سابق، ص 243.

² مذكور في كتاب د أحمد محمد محرز: المرجع السابق، ص 222.

³ Cass.civ.10 mai 1991, Bull.civ.II.n 135.

⁴ د علي البارودي و محمد العربي: المرجع السابق، ص 243.

⁵ راجع د أحمد محرز: مرجع سابق، ص 223.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

إلا أنه في حالة بقاء المسافر على محطة الرصيف لفترة طويلة، ولم يخرج منها في الوقت المحدد، كما لو كان ينتظر عائلته والذين تأخروا عن استقباله، ولحقته إصابة خلال فترة الانتظار فلا يستفيد من التزام الناقل بضمان السلامة.¹

والأضرار الجسمانية كالكسور والجروح، فهنا يسأل الناقل عن هذه الأضرار²، وعليه أن يلتزم ببذل العناية اللازمة للمحافظة على المسافر وأمتعته.

ثانياً: سريان المسؤولية في النقل بالسكك الحديدية:³

إن شركة النقل بالسكك الحديدية تقع على عاتقها بأن تقوم بعملية نقل المسافرين وفقاً ما تحدده الشروط في القوانين المتعلقة بهذا النوع من النقل، وغالبا ما تكون مدونة في دفتر الشروط، وقد حدد قانون 90 - 35 الصادر بتاريخ 1990/12/25 بعض الالتزامات المفروضة على الشركة الوطنية لنقل المسافرين نذكر منها:

- يجب أن يحتوي كل قطار على عدد من الأعوان، ويكون رئيس القطار مسؤولاً على أمن القطار خارج المحطات، أما رئيس المحطة فيكون مسؤولاً في المحطة.

- تعليق النظام الداخلي في كل مقطورة.

كما أضاف المرسوم التنفيذي رقم: 93 - 348 بعض الالتزامات هي:⁴

- أن تكون المحطات والممرات الأرضية محل إنارة.
- أن تكون الأبواب الخارجية للقطار مغلقة.
- عدم مغادرة القطار المحطة أو البقاء فيه قبل التوقيت المحدد في البرنامج.

¹ وفي هذه الحالة لا يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يلحقه خلال فترة التخلف على أساس المسؤولية العقدية، إنما يمكن مسؤوليته تقصيرية إذا تحققت أركانها.

² وقد نصت المادة 841 من القانون البحري على أنه (يتعين على الناقل أن يحفظ السفينة في حالة صالحة للملاحة وأن يزودها بشكل مناسب بالتسليح والتجهيز والمثونة للسفرة المقصودة وأن يتخذ الإجراءات اللازمة لتأمين سلامة الركاب).

³ القانون رقم 90 - 35 المؤرخ في 1990/12/25 المتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية، الجريدة الرسمية العدد 56.

⁴ المرسوم التنفيذي رقم 93 - 348 المؤرخ في 1993/12/28 المحدد للقواعد المتعلقة بأمن واستغلال السكك الحديدية. الجريدة الرسمية عدد 87.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

أما بالنسبة للمسؤولية فإن غالبية الفقه والقضاء يؤكد على أن فترة تنفيذ العقد تبدأ عند الحصول على تذكرة السفر وبعد السماح للمسافرين من الدخول إلى الأرصفة، وتنتهي بتسليم التذكرة عند الخروج من محطة الوصول.

فالمسافر بمجرد دخوله مجال الرقابة عند وصوله إلى الرصيف، فإنه يبقى خاضعاً للوائح والأنظمة المسطرة من الناقل¹، فبمجرد تسليم تذكرة السفر، فإن شركة السكك الحديدية تكون ملزمة بتوصيل المسافر سليماً معافى إلى جهة الوصول.²

ويتعين على المسافر الحائز لتذكرة النقل أن يدخل إلى رصيف الانطلاق وبعد ذلك الصعود إلى القطار وعليه مراعاة بعض الالتزامات المنصوص عليها في المادة 5/32 من القانون رقم 35 - 90 ومنها:

- يمنع على المسافر أن يتجاوز السكة الحديدية أثناء مرور القطار.
- شغل مكان غير مخصص للمسافرين، أو مكان من دون حق في العربات المخصصة لغرض معين.
- الصعود أو النزول قبل توقف القطار.
- الانتقال من عربة إلى أخرى من غير الممرات المخصصة لهذا الغرض والانحناء إلى خارج القطار والبقاء على المرفأ أثناء سير القطار.

- استعمال إشارة الإنذار الموضوعية تحت تصرف المسافرين من دون سبب معقول.³
- فإذا تعرض الراكب لضرر أثناء فترة انتظار القطار على رصيف المحطة، كما إذا قام عامل بضرب المسافر، فألقى به تحت عجلات القطار، وهنا يعد الناقل مسؤولاً عن ذلك الحادث استناداً إلى المسؤولية العقدية.

¹ وهنا جاء في قرار محكمة الاستئناف لبائيس عام 1934 بأن عقد النقل في مجال السكك الحديدية يبدأ في الوقت الذي كان فيه المسافر حائزاً بصفة قانونية لتذكرة السفر وينتهي تسليمه هذه التذكرة إلى عون الشركة عند الوصول المذكور في كتاب د طلبه وهبة خطاب، مرجع سابق، ص 98.

² وهذه الوضعية تتخذ 3 وضعيات هي: - الحصول على تذكرة السفر - بداية تنفيذ العقد - الصعود إلى القطار.

³ حكم 1935/12/17 محكمة أراس (TRIBUNAL ARRAS) قضت بإدانة مسافر استعمل إشارة الإنذار من أجل البحث عن حقيبتة التي سقطت من القطار، واعتبرت المحكمة أن المصلحة المالية للمسافر لا تشكل في حد ذاتها سبباً معقولاً لاستعمال إشارة الإنذار المذكور في كتاب د وجدي عبد الواحد، مرجع سابق، ص 123.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

- فمسؤولية الناقل عن الراكب تنتهي بوصول المسافر سالما إلى محطة الوصول، بأن يكون المسافر نزل من العربة، وغادر رصيف محطة الوصول وخرج من بابها وسلم تذكرته إلى من هو مسؤول عن ذلك.¹

ولكن إذا ما بقي المسافر على الرصيف فترة أطول من الفترة المحددة واللازمة للخروج من المحطة، كبقائه على محطة الرصيف لأداء أمور أخرى أو كنومه وتعرضه لضرر بعد ذلك فإنه في هذه الحالة الناقل لا يكون مسؤولا بمقتضى عقد النقل عن الضرر الذي لحق المسافر لانتهاء الفترة المناسبة لتنفيذ العقد.²

ولتطبيق المسؤولية العقدية للناقل إزاء المسافر، يشترط أن يكون هذا الأخير حائزا لتذكرة النقل، إذ أنه في حالة إصابة شخص لا يجوز سندا للنقل، ويتعرض لحادث في المحطة أو على متن القطار كتسلله إليه، فهنا لا يمكن له مطالبة الناقل بالتعويض لعدم تمتعه بصفة مسافر.³

وحتى تتحقق مسؤولية الناقل، فلا بد أن يكون سند النقل صحيحا، كما هو الحال بالنسبة للمسافر الذي كان نائما وتعرض لحادث. فمسؤولية الناقل العقدية تتضمن إيصال المسافر سليما معافى في محطة الوصول المسجلة في سند النقل، وخارج هذا المجال فعلى المسافر إثبات خطأ الناقل.⁴

فإذا لم يستطع الناقل إثبات سبب الحادث، وظلت ظروف الحادث مجهولة، تتحقق مسؤوليته ومسؤولية شركة السكك الحديدية، كسقوط المسافر من باب عربة القطار، أو إصابته بزجاجة قذفت عليه من قطار سريع، وذلك راجع لعدم إمكانية إثبات رجوع الحادث إلى فعل الغير أو فعل المسافر نفسه.⁵

¹ د عادل المقدادي: مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص، دراسة مقارنة، عمان 1997، ص 135.

² هناك رأي ثاني يرى أن النقل بالسكك الحديدية لا تختلف على النقل بالسيارات، من حيث سريان هاته المسؤولية، ومن ثم تتحقق مسؤولية الناقل منذ اللحظة التي يتم فيها اتصال المسافر بوسيلة النقل، من بين الفقهاء الذي أيدوا هذا الرأي الفقيه « رينييه روديير » واعتبر هذا الفقيه أن مبدأ الالتزام بضمان السلامة يبدأ من الوقت الذي يصعد فيه المسافر إلى القطار.

³ لا يمكن للمسافر الذي لا يجوز على سند النقل أن يتمسك بالمادة 176 من القانون المدني الجزائري، والتي تقابل المادة 1147 من القانون المدني الفرنسي.

⁴ وهناك على المسافر اللجوء إلى تطبيق أحكام المسؤولية التقصيرية.

⁵ M. Tilche, « transport ferroviaire, constatations des dommages » BT . 1995 P.154

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وتحديد النطاق الزمني لمسؤولية الناقل أهمية بالغة، فإذا أصيب المسافر أثناء سريان عقد النقل فإنه يستفيد من مبدأ الالتزام بضمان السلامة، وبالتالي فإنه لا يلزم بإثبات خطأ الناقل ويكتفي فقط بإثبات ما أصابه من ضرر.¹

وتعتبر الفترة التي يوجد فيها المسافر داخل المحطة منطقة تخضع لرقابة الناقل والنظام الذي يفرضه، فيقع الإخلال بالالتزام بالسلامة إذا لحقت المسافر إصابة أثناء دخوله إلى الرصيف قبل خروجه منه، أو سقوط شيء من القطار، أو إغلاق الباب عليه، فالالتزام بالسلامة لا ينقضي إلا بخروج المسافر من باب المحطة.²

وبداية من سنة 1969 م أقرت محكمة النقض الفرنسية بأن الالتزام بالسلامة هو التزام بتحقيق نتيجة، ولا يتحقق إلا خلال تنفيذ عقد النقل، وجاء قرار لمحكمة النقض الفرنسية أقرت فيه بأن الالتزام بتوصيل المسافر سليماً ومعايناً إلى مكان الوصول لا يتحمله الناقل إلا أثناء تنفيذ النقل، أي بداية من دخول المسافر في القطار و ينتهي بالتزول منه.³

وجاء القرار الصادر في 1969/7/01 م حيث قضت محكمة النقض الفرنسية برفضها لمبدأ الحكم الذي أقر بتحميل شركة السكك الحديدية المسؤولية نتيجة سقوط كراميلو في محطة تولون على أساس « تنفيذ العقد قد بدأ » وذلك بعدما لاحظت أن السقوط وقع في أدراج ممر أرضي يؤدي إلى الرصيف.⁴

وقد جاء قرار بتاريخ 1970/7/21 م قضت فيه محكمة باريس بمسؤولية شركة النقل بالسكك الحديدية بعد سقوط امرأة عند محاولة خروجها من الرصيف، وحكمت على الشركة بالتعويض. غير أن شركة النقل

¹ Cass. Com. 9 déc. 1986, BULL. Civ. IV, n 237; JCP 1987. IV.63; Paris 20 déc. 1995, BLT 1996.77, note M. Tilche.

² مختار رحمان: المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، دراسة مقارنة في ضوء الفقه والقضاء، ص 52.

³ قرار 1969/7/1

⁴ قرار 1969/7/1 مذكور في كتاب رحمان محمد: مرجع سابق، ص 54.

–“Attendu que pour déclarer la SNCF responsable des conséquences de la chute qu’a faite CARAMILLO le 27/11/1969 dans la garde de Toulon, l’arrêt attaque (AIX 20/12/1966) se fonde sur ce que l’exécution du contrat de transport avait déjà commence”. « Après avoir constaté cependant que la chute de CARAMILLO s’était produite dans l’escalier du passage souterrain donnant accès au quai ou il allait prendre le train, qu’ainsi , la cour d’appel a violé. Par fausse application le texte sus visé.”

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

طعت في الحكم أمام محكمة النقض الفرنسية التي قضت بما يلي:¹ " أن الناقل يكون ملزماً إضافة إلى الالتزام بضمان السلامة بالتزام آخر هو التزام عام بالحيطه و الحذر أو بمعنى آخر هو الالتزام بالعناية.

فشركة النقل لم تتخذ الاحتياطات المناسبة لضمان خروج هادئ وعادي للمسافرين بل وتركتهم عرضة للازدحام، على الرغم أنه كان من المفروض عليها فرض رقابة وحراسة على كل المخارج. " وبالتالي فإن حكم محكمة باريس قد أصاب في حكمه.

إلا أن محكمة النقض رجعت عن موقفها هذا في قرارها الصادر بتاريخ 7 مارس 1989، حيث أقرت أن مسؤولية الناقل عن الحوادث التي تحدث خارج فترة النقل سواء كان الدخول إلى القطار حراً أو غير حراً أو وقع الحادث في الرصيف أو في المحطة هي مسؤولية تقصيرية.

فمحكمة النقض الفرنسية لم تعد تفرق بين الالتزام بالسلامة كالتزام بعناية، وبالتالي فإن التزام الناقل بتحقيق نتيجة لا يطبق إلا في حالة تنفيذ عقد النقل، وخارج هذه المرحلة فإن إصابة المسافر بضرر أثناء وجوده في المحطة فإنه يخضع للأحكام المسؤولية التقصيرية، أي المواد 1382 – 1384 / 1 من القانون المدني الفرنسي.² ومن ثم أصبحت مسؤولية الناقل العقدية مقتصرة على عقد النقل فقط، وأصبح يحق لضحايا حوادث المحطات المطالبة بالتعويض على أساس قواعد المسؤولية التقصيرية . وغاية القضاء من تطبيق قواعد المسؤولية التقصيرية هو وجود أشخاص من المسافرين وغير المسافرين في المحطات والأرصفة، لا يربطهم عقد النقل مع الناقل. وبالتالي لا يمكن إعمال قواعد المسؤولية العقدية على هؤلاء الأشخاص.

وسار التوجه القضائي الجديد إلى الأخذ بهذا الطرح وذلك بغرض المحافظة على حقوق الضحايا، حيث يقتضي المنطق الوصول إلى الغاية المرجوة من الالتزام التعاقدية والسلامة الجسمانية، وأنه لا مجال للتمييز بين الالتزام بضمان السلامة بوسيلة والالتزام بضمان السلامة مراعاة لوجود نوعين من المسؤولية.¹

¹ قرار 1969/7/21. مذكور في كتاب رحمانى محمد: مرجع سابق، ص55.

“Mais attendu que si l’obligation de conduire le voyageur sain et sauf à destination résultant de l’art 1147 cesse de s’appliquer lorsque le voyageur a achevé de descendre du véhicule, le transporteur reste tenu encore a son regard une obligation générale de prudence et de diligence”.

² محمد رحمانى مختار: مرجع سابق، ص 57.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

الخلاصة:

تكون مسؤولية الناقل عقدية، إذا أخل الناقل بالتزاماته. ولعل أهمها الالتزام بضمان السلامة، لذلك فهذه المسؤولية تحدد بحدود تنفيذ عقد النقل، ففي النقل بالسكك الحديدية يبدأ تنفيذ العقد منذ دخول المسافر إلى الرصيف المعد لوقوف القطار وينتهي بخروجه من الرصيف المعد لوقوف القطار.²

- الحوادث الفردية في النقل بالسكك الحديدية: (Accidents Individuels)

1- اجتياز الممرات الممنوعة: فإذا خالف المسافر هذه التعليمات الموضوعية من طرف شركة النقل فإنه لا يحق له أن يتمسك بقرينة مسؤولية الناقل بضمان السلامة، ومثال ذلك المسافر الذي يقطع السكة الحديدية تفادياً للازدحام.

2- حوادث الرصيف: كالمسافر المتجول على الرصيف يمكن أن يصدمه أي شيء أو حاجز، وعليه في هذه الحالة إثبات خطأ الناقل.³

3- الحوادث الناجمة عن غلق الأبواب وفتحها: إن أعوان شركة السكك الحديدية يقومون بتنبية المسافرين بإشارة انطلاق القطار وغلق الأبواب⁴، غير أنه أحيانا تقع حوادث من جراء فتح الأبواب وغلقها. فأحكام القضاء أقرت بمسئولية الناقل عن الحوادث التي تلحق بالمسافر نتيجة هذا الحادث⁵، لأن الناقل يلتزم بالسهر على أمن وسلامة المسافرين أثناء النقل وبتخاذ الحيطة و الحذر قبل انطلاق القطار وبعده. أما إذا لعب المسافر دورا في وقوع الحادث، فإنه يمكن في أحوال معينة إعفاء الناقل من المسؤولية.

¹ حيث ذهب جانب من الفقه إلى القول بأنه لا يوجد مكان في مجال السلامة الجسمانية إلى الالتزام بضمان السلامة نتيجة حماية لضحايا الحوادث.

² أنظر أكثر تفصيلا د علي البارودي و د محمد فريد العربي: القانون التجاري، العقود التجارية، عمليات البنوك، الجزء الثاني، 2000 ص 396.

³ الإشكالية التي تطرح بالنسبة لحوادث السكك الحديدية هي حالة الحادث الذي يتعرض له الشخص على الرصيف بعد انتهاء عملية النقل.

⁴ المادة 1/16 من المرسوم 348 - 93 الصادرة بتاريخ 1993/12/28.

⁵ قرار المحكمة العليا الصادر بتاريخ 1994/04/20 تحت رقم 11358.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

4- صعود القطار في حالة سير: إن الناقل غير مسؤول عن وقوع حادث تسبب فيه مسافر نتيجة صعوده إلى القطار وهو في حالة سير¹، غير أنه يمكن البحث عن مسؤولية الناقل إذا انطلق القطار مع بقاء بابين مفتوحين، حيث جاء في قرار المحكمة العليا بتاريخ 1979/2/21 تحت رقم 15696 بأن (رئيس المحطة الذي يشير إلى إقلاع القطار وهو يطالع أوراقا متجاهلا بذلك أخذ الاحتياطات الحاسمة الأخيرة من مراقبة صعود ونزول المسافرين، إعطاء وقت كافي للمسافرين المتأخرين لانتهاء صعود ونزول القطار ووجوب أخذ إشارة مساعد القطار الأخيرة ليرتكب خطأ تقيلا يتمثل في إعطاء أمر في غير وقته وإهمال و تجاهل في اتخاذ الإحتياطات الواقعة عليه)².

5- النزول من العربة: إن المسافرين ملزمون باتخاذ كافة الاحتياطات وإتباع التعليمات المسطرة من قبل شركة النقل للسكك الحديدية، ويجب عليهم انتظار التوقف الكامل للقطار. وقد قضت المحكمة العليا بقرارها الصادر بتاريخ 1994/04/20 رقم 11358 بأن الضحية غير مسؤولة عن الحادث الذي وقع لها نتيجة سقوطها عند نزولها من القطار، لأن شركة النقل لم تثبت بأن الضحية كانت مسؤولة عن الحادث، أو أنها لم تكن يجوزتها تذكرة السفر عند ركوبها إلى القطار.

6- الحادث الواقع في ممر محروس: ومثال ذلك سائق سيارة أو أحد الراجلين يحاول قطع الممر دون النظر إلى الإشارات الدالة على اقتراب مرور القطار، فيقع الاصطدام غالبا ما تتحمل الضحية المسؤولية.

غير أنه قد تقع المسؤولية الكاملة للناقل عند ثبوت أن الحادث راجع إلى إهمال العون المكلف بحراسة الممر بوضع الحاجز وإهماله لذلك.³

¹ حكم لمحكمة السين (SEINE) صادر بتاريخ 1936/5/01 حيث قضت بأن المسافرة التي أصيبت بجروح عندما حاولت مسك قفل باب العربة عندما كان القطار يسير تتحمل المسؤولية وحدها، مذكور في كتاب محمد رحمان مختار: مرجع سابق، ص 54.

² محمد رحمان مختار: مرجع سابق، ص 74.

³ حكم بتاريخ 1999/10/24 صادر عن محكمة بوفاريك جاء فيه أن حادث المرور الذي وقع بين القطار و سيارة الضحية كان بسبب إهمال المتهم الذي لم يقيم بوظيفته كحارس في وضع الحاجز أو منع السيارات من المرور عند مرور القطار مما يتعين إدانته. مذكور في كتاب محمد رحمان مختار: مرجع سابق، ص 74.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

7- الحادث الواقع في ممر غير محروس: وهنا يجب على المارة ألا يعبروه إلا بعد التأكد من عدم رؤية أي قطار أو عدم الإعلان عن اقترابه.¹

-الحوادث الجماعية:

1- حالة التصادم بين القطارين: (Collision) يحدث هذا الحادث بين القطارين عند وقوع خلل في أجهزة الإشارة، فيجب على الناقل أن يتخذ كافة الاحتياطات اللازمة التي تفرضها عليه اللوائح ومقتضيات قانون سنة 1990 .

ولقد شهدت الجزائر عدة حوادث من هذا النوع، ومثال ذلك الحادث كان يوم 2001/03/25 في مدينة المحمدية عندما اصطدم قطار المسافرين القادم من الجزائر العاصمة اتجاه وهران بقطار لنقل المحروقات القادم من أرزيو اتجاه بشار. حيث وقع الاصطدام في مفترق محطة المحمدية، وغالبا ما تكون المسؤولية في مثل الحوادث تتحملها شركة النقل بالسكك الحديدية باعتباره حادثا جماعيا.

2- انحراف القطار عن سكتته: ويكون هذا الحادث عندما يخرج القطار أثناء السير عن السكة بصورة مفاجئة، ويكون هذا الحادث راجع إلى عدم صيانة الآلات والتجهيزات. وتكون مسؤولية الناقل ثابتة بصورة كاملة إلا إذا أثبت أن الانحراف ناجم عن قوة القاهرة (كوجود عواصف).

الفرع الثاني: حالات مسؤولية الناقل البري

سبق الذكر أن عقد النقل يرتب على عاتق الناقل التزاما بتحقيق نتيجة معينة، وهي ضمان سلامة وصول المسافر وأمتعته على المكان المتفق عليه وفي الميعاد المحدد. وقد حددت المادة 62 من القانون التجاري مسؤولية الناقل بنصها على أنه (يجب على ناقل الأشخاص أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافر وأن يوصله إلى جهته المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد).

¹ المادة 34 / 3 من قانون سنة 1990 .

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

فإذا تخلف الناقل في تحقيق هذه النتيجة قامت مسؤوليته عن تعويض الراكب عن الأضرار البدنية أو المادية أو الأدبية التي تلحق به أو بأمتهته.

فدعوى المسؤولية التي تقام ضد الناقل تكون غالباً بسبب إخلاله بالتزامه بضمان سلامة الراكب، وفي بعض الأحيان ما يلحق أمتهته من ضرر، ومن ثم تتحدد حالات المسؤولية بسبب حادث يكون أثناء تنفيذ عملية النقل، وكانت نتيجة وفاة المسافر أو إصابته بأضرار، وكذلك عدم وصول الأمتعة في الميعاد المتفق عليه، ويضاف إلى ذلك تأخير وصول في الميعاد المحدد أو عدم توفير الراحة اللازمة في وسيلة النقل.¹

تقدم أن عقد النقل يرتب التزامات تعاقدية على عاتق الناقل، فإذا أحل هذا الأخير تنفيذ التزاماته تحققت مسؤوليته، وبالتالي يكون مسؤولاً عن تعويض الضرر. ومسؤولية الناقل في هذه الحالة تعاقدية²، ومع ذلك فمسؤولية الناقل ليست تعاقدية في جميع حالات المسؤولية وإنما تكون مسؤولية تقصيرية في بعض الحالات.

فمسؤولية الناقل عن التزامه بضمان سلامة الراكب والأمتعة المسجلة هي مسؤولية تعاقدية، ويكفي لقيام هذه المسؤولية عدم وصول المسافر سليماً أو عدم وصول أمتهته سالمة. وعلى ذلك إذا أصيب المسافر بأضرار فعليه إثبات الضرر، وعندئذ يفترض أن هذا الضرر كان بسبب خطأ الناقل أو تابعيه، كما تفترض العلاقة السببية بين الخطأ والضرر.³

وهناك حالات لا تكون مسؤولية الناقل تعاقدية وإنما مسؤولية تقصيرية، مثال على ذلك بالنسبة للأمتعة اليدوية التي يحملها الراكب، فإذا توفي المسافر فإنه لا شك أن المسؤولية العقدية تنقضي فلا يحق للورثة الرجوع

¹ يجب على الناقل إذا حدث تأخير أثناء الطريق ولو بقوة القاهرة أن يبذل كل ما في استطاعته لإيصال الركاب في الميعاد أو بأقل تأخير ممكن ولو أدى الأمر إلى الاستعانة بوسائل أخرى للنقل، فإذا أهمل الناقل القيام بهذا الواجب كان مسؤولاً.

² عقد نقل الأشخاص يلقى على عاتق الناقل التزاماً بضمان سلامة الراكب فيكون ملتزماً بتوصيله إلى الجهة المتفق عليها سليماً وهو التزام بتحقيق غاية وليس التزاماً ببذل عناية، ومن ثم إذا أصيب الراكب فإنه يكفي أن يثبت أنه أصيب أثناء تنفيذ عقد النقل ويعتبر هذا إثباتاً منه لعدم قيام التزامه من ثم تقوم مسؤولية الناقل عن هذا الضرر بغير حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانبه، ولا يعفى الناقل من المسؤولية إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الراكب.

³ راجع د عزيز العكيلي: الوجيز في الانون التجاري، الشركات التجارية، الأوراق التجارية، الأعمال التجارية، المتجر، التجار، العقود التجارية، 2000، ص 361.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

على الناقل بسبب الأضرار المادية أو الأدبية التي لحقتهم إلا بمقتضى المسؤولية التقصيرية، إذ لا يوجد عقد يربط الناقل بالورثة ومن ثم لا تتوافر شروط المسؤولية العقدية.

فدعوى المسؤولية التقصيرية تحقق للورثة الهدف الذي تسعى إليه دعوى المسؤولية العقدية، وهو اعتبار الناقل مسؤولاً دون حاجة إلى إثبات خطئه وذلك تطبيقاً للقواعد الخاصة بمسؤولية حارس الأشياء.¹

وفي حالة وفاة الراكب أثير التساؤل عما إذا كان يحق للورثة إقامة دعوى المسؤولية العقدية ليطالبوا الناقل بتعويض الضرر الذي أصاب مورثهم على أساس أنهم يتلقون هذا الحق من التركة.

يرى البعض² أن المطالبة بالتعويض تكون على أساس المسؤولية العقدية إذا كانت الوفاة بعد مدة من الحادث هنا يثبت الحق في التعويض للمورث الراكب، ثم ينتقل إلى ورثته، أما إذا كانت الوفاة فورية، فلا حق لهم في التعويض. لأن الحق فيه نشأ بعد وفاة الراكب، فهذا الأخير في وقت كانت ذمته خالية منه، فلا يتصور انتقاله إلى مورثه، وبالتالي لا يحق لهم أن يطالبوا بالتعويض عما لحق مورثهم من ضرر.³

والرأي الراجح إلى أنه يحق للورثة المطالبة بالتعويض عن الضرر الذي أصاب مورثهم مستندين في ذلك إلى دعوى المسؤولية العقدية. لأن الحق في التعويض يتقرر من وقت وقوع الحادث، فالحادث يكون سابقاً على الوفاة حتماً، فالحق في التعويض ينشأ في ذمة المورث قبل الوفاة وينتقل إلى الورثة.

وهذا الرأي يستفاد من نص المادة 108 من القانون المدني الجزائري التي نصت على أن آثار العقد تنصرف إلى المتعاقدين والخلف العام، وما دام الورثة من الخلف العام، فإن من حقهم المطالبة بالتعويض عما أصاب مورثهم من ضرر، ويكون من حقهم مطالبة الناقل بمقتضى دعوى المسؤولية التعاقدية.

أساس مسؤولية الناقل عن الضرر الذي يصيب المسافر في نقل الأشخاص هو العقد وتستند هذه المسؤولية إلى الالتزام بضمان السلامة والذي أقره المشرع الجزائري صراحة في المادة 62 من القانون التجاري. وتأسيساً على

¹ د عزيز العكيلي: المرجع السابق، ص 362.

² د عبد الحي حجازي: العقود التجارية، 1954، ص 251.

³ مذكور في كتاب د عزيز العكيلي: المرجع السابق، ص 362.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ذلك يمكن للراكب أن يطالب الناقل بالتعويض عن الضرر الحادث له أثناء النقل، ودون الحاجة إلى إثبات وقوع خطأ من الناقل.

وتجدر الإشارة إلى أنه وإن كان أساس مسؤولية الناقل هو العقد، إلا أن الالتزام بضمان السلامة لا ينتج آثاره إلا أثناء فترة تنفيذ عقد النقل، وعلى ذلك تنقضي التزامات الناقل بالحفاظ على سلامة المسافرين بمجرد تنفيذ العقد، وخروج الراكب من وسيلة الناقل.¹

وقد يصاب الراكب بضرر أثناء خروجه في إحدى المحطات وذلك قبل الانتهاء من عملية النقل، ولا يسأل الناقل في هذه الحالة عن الضرر الواقع للمسافر، والسبب راجع إلى أن انقطاع المسافر عن أداة النقل كان انقطاعاً فعلياً، على الرغم من قصر مدته.

على أنه إذا كان خروج المسافر إلى إحدى المحطات لاستبدال أداة النقل طبقاً لتعليمات الناقل فإنه من الصعب القول بأن هناك انقطاعاً في الاتصال الفعلي للمسافر بأداة النقل، حيث أن الخروج من أداة النقل هو جزء من تنفيذ عملية النقل.

وإذا توفي المسافر أثناء عملية النقل، جاز لورثته المطالبة بالتعويض لا على أساس المسؤولية العقدية، ولكن على أساس قواعد المسؤولية التقصيرية. ويمكن للورثة إقامة دعواهم بناء على المسؤولية الناشئة عن حراسة الأشياء (138 من القانون المدني).

أولاً: حالات مسؤولية الناقل عن تنفيذ عقد نقل الأشخاص التي تنشأ عن الإخلال بها المسؤولية التعاقدية.:

أ- الالتزام بضمان سلامة الراكب:

إن أهم التزام يرتبه عقد النقل على عاتق الناقل، هو الالتزام بضمان السلامة. فيلتزم هذا الأخير بتوصيل المسافر وضمان سلامة جسم الراكب من كل ضرر قد يتعرض له أثناء تنفيذ العقد.

¹ راجع د جلال وفاء محمددين: المبادئ العامة في القانون التجاري، ص 63.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ولقد تم التعرض لهذا المبدأ، واعتبرته أغلب التشريعات بأنه التزام بنتيجة وليس بوسيلة، فإن تخلفت هذه النتيجة بأن لم يصل الراكب إلى المكان المحدد سالماً، يعتبر في هذه الحالة بأنه أحل بتنفيذ هذا الالتزام، ويترتب عليه المسؤولية العقدية.¹

ب- مسؤولية الناقل عن الأمتعة:²

1- الأمتعة اليدوية: ويقصد بها تلك الأمتعة أو الأشياء التي يحتفظ بها المسافر، ولا يسلمها للناقل ويسمى كذلك بالأمتعة غير المسجلة، وهذا الراكب لا يدفع عنها أجره لكونها خفيفة وسهلة الحمل.³

ولقد ذهب غالبية الفقه⁴ بأنه لا يمكن مسائلة الناقل عن هلاك أو تلف هذه الأمتعة، لأنه نكون قد تعسفنا في استنباط ما يسمى بالشروط أو الإرادة الضمنية للمتعاقدين، فهنا لا يوجد أي ارتباط بين الناقل و الراكب على نقل هذه الأمتعة.⁵

ويعتقد هذا الرأي فإن الناقل يكون خاضعاً للمسؤولية التقصيرية عن الأمتعة اليدوية، والتي بموجبه يجب إثبات خطأ الناقل عن هلاك أو تلف الأمتعة من أجل الحصول على التعويض.

ولا يسأل الناقل عما يصيب هذه الأمتعة من أضرار أيا كانت طبيعتها وهو ما نصت عليه المادة 67 من القانون التجاري (ليس على الناقل أن يجرس الطرود المحمولة باليد والتي يحافظ عليها المسافر).⁶

¹ يعتبر الفقه أن الالتزام بضمان السلامة هو التزام بنتيجة، وإذا تعرض الراكب لضرر، فإن الناقل يكون قد أحل بالتزامه، ولا يعفيه من تلك المسؤولية أنه بذل العناية اللازمة من أجل توصيل المسافر سالماً، ويمكن له أن يتخلص من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر الذي أصاب المسافر يرجع إلى سبب أجنبي.

² جاء في الشروط العامة لإتحاد النقل الجوي الدولي (I.A.T.A) تعريف عام للأمتعة ولكن دون تحديد أهميتها فذكر بأنها (الأشياء الشخصية للمسافر المخصصة للحمل أو الاستعمال الشخصي أو الضرورية لراحته، أو ليكون بحالة مريحة أثناء السفر).

³ د عادل المقدادي: مرجع سابق، ص 163.

⁴ من بين الفقهاء Dimogue

⁵ ولقد ذهب رأي ثاني من الفقه، بأن الناقل ملزم بنقل الأمتعة اليدوية، وهو مسؤول عن هلاكها أو تلفها وذلك تنفيذاً للعقد ويكون خاضعاً للمسؤولية العقدية. أنظر أكثر تفصيلاً، د أحمد محرز: مرجع سابق، ص 202.

⁶ تنص المادة 72 من قانون الطيران المدني على أن الناقل بواسطة الطائرة مسؤول عن الخسائر والأضرار الناتجة عن ضياع الأمتعة غير المسجلة أو تحطمها أو فسادها إذا احتفظ الشخص المنقول بحراستها بشرط أن يكون الواقعة التي تسببت فيها الخسارة قد حدثت فيها بين الفترة التي صعد فيها الشخص داخل الطائرة و الفترة التي نزل فيها منها).

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ومن ثم فإن الناقل غير مسؤول تعاقدية عن ضياع الأمتعة اليدوية، ولكن عند تعرض الراكب لضرر نتيجة هلاك أو تلف أمتعته، فعليه أن يرجع سبب ذلك إلى فعل الناقل من أجل الحصول على التعويض.

على أن مسؤولية الناقل تنعقد إذا أثبت الراكب خطأ أو تقصير من قبل الناقل أو أحد تابعيه، كما يسأل الراكب عن الأضرار التي تلحق الناقل أو تابعيه أو الغير بسبب الأمتعة أو الحيوانات التي ينقلها معه ويحتفظ بحراستها، ومثال على ذلك أن تسبب الأمتعة بأضرار بباقي الركاب إذا كانت تحتوي على مواد خطيرة أو مضرّة بالصحة.¹

2- الأمتعة المسجلة: ويقصد بها تلك الأمتعة التي يسلمها المسافر للناقل قبل المباشرة بعملية النقل ويستلم الراكب تذكرة خاصة بهاته الأمتعة، ويحدد بالتذكرة عدد الأمتعة ووزنها وطبيعتها.

ويعتبر الناقل ملزماً بالحفاظة على هذه الأمتعة بناء على عقد النقل، ويعتبر الناقل في هذه الحالة مسؤولاً عن هذه الأمتعة مسؤولية تعاقدية.² وهذا الالتزام هو جزء من الالتزامات المفروضة على الناقل بموجب عقد نقل الأشخاص، فهو ليس عقد مستقل للأمتعة لأن الراكب يقدم أجرة مقابل تسليم الأمتعة.³

ويكون ذلك خاصة في حالات النقل ذات المسافات الطويلة، وفي هذه الحالة يعد الناقل مسؤولاً عما سلم إليه من أمتعة للراكب وفقاً لأحكام المسؤولية في عقد نقل الأشياء وهذا استناداً لأحكام المواد 46 و 47 و 48 ومن 52 إلى 61 من القانون التجاري الجزائري.

ج- الالتزام بتوفير المكان والراحة في الدرجة المتعاقد عليها:

يلتزم الناقل بتوفير الراحة للراكب، وهذا بتخصيص المكان المتفق عليه والمبين بالتذكرة، ولا يجوز للناقل أن يخل بهذا الالتزام كإجبار الراكب على الجلوس في غير المكان المخصص له. وعند الإخلال بهذا الالتزام يخضع الناقل لقواعد المسؤولية العقدية، وبالرجوع إلى القانون التجاري الجزائري فلا نجد نص فيه ينص على هذا الالتزام،

¹ أنظر أكثر تفصيلاً د سميحة القلبوي: شرح العقود التجارية، دار النهضة العربية، 1987، ص 525.

² وهنا تخضع لأحكام نقل البضائع عند هلاكها أو تلفها.

³ وإذا نقل المسافر أمتعة مخالفة لتعليمات الناقل، فلا يمكنه مسائلة هذا الأخير طبقاً لأحكام المسؤولية العقدية، لكن هذا لا يمنع إذا تعرضت تلك الأشياء لتلف أو ضياع من الرجوع على الناقل وفقاً للمسؤولية التقصيرية

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

لكن لا يعني أننا نستبعده كالتزام مفروض على الناقل، لأنه يعتبر من الواجبات المفروضة و المترتبة على عقد النقل.¹

د- الالتزام بالوصول إلى المكان المقصود بالميعاد المعين:

يجب على الناقل أن يوصل المسافر إلى المكان المقصود وضمن المدة المحددة لتنفيذ عملية النقل. وإذا أخل الناقل بهذا الالتزام بأن لم يصل بالراكب إلى المكان المقصود، أو أوصله لكنه تأخر عن الزمن المتفق عليه، فيكون الناقل في هذه الحالة مسؤولاً بالمسؤولية العقدية.

- توقف عملية النقل:

والمقصود بهذا هو أنه أحياناً تتوقف عملية النقل، إما لوجود خلل في أداة النقل أو لوجود سبب آخر. فإذا وقع خلل في وسيلة النقل، فعلى الناقل أن يقوم بأسرع وقت بإصلاح هذا الخلل، أو استبدال وسيلة النقل، وهذا يعتبر من مستلزمات العقد.

وهذا العمل الذي يقوم به الناقل يحقق مصلحته ومصلحة الراكب، على اعتبار أنه إذا قام بهذا العمل فهو العمل فهو يكون قد عمل على استبعاد كل تأخير يكون الناقل مسؤولاً عنه.

وقد نص المشرع الجزائري على هذا الالتزام في المادة 62 من القانون التجاري، وهذا الالتزام هو مندمج مع مبدأ الالتزام بضمان السلامة. ومما يلاحظ أن المشرع لم يحدد موقفه اتجاه الناقل في حالة تعطل عملية النقل، وكان من المفروض أن يقرر ذلك، ويلزم الناقل باتخاذ كافة الإجراءات اللازمة لتجنب الإخلال بهذا الالتزام.²

¹ واعتبر الفقه هذا الالتزام من الأمور التي تتطلبها عملية النقل، وهذا لا يتم إلا بتأمين المكان المخصص للراكب في الدرجة المتعاقد عليها و المبينة بالتذكرة. راجع د سمية القليوبي: مرجع سابق، ص 520.

² عكس المشرع العراقي الذي نص على هذا الالتزام في المادة 299 من القانون التجاري، حيث نص على أن الناقل ملزم بإيصال الراكب في الميعاد المعين لذلك، وحمل الناقل مصاريف التأخر في حالة وجود خلل في وسيلة النقل. راجع د علي عادل المقدادي: مرجع سابق، ص 166.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ثانياً: الضرر:

إذا أخل الناقل بالتزامه، وسبب ذلك ضرر للمسافر، تنشأ المسؤولية العقدية، فبمجرد حصول ضرر للراكب، يستوجب التعويض بغض النظر عن وجود خطأ من جانب الناقل أم لا إلا في حالة توافرت أحد أسباب دفع المسؤولية.

أ- الضرر الناتج عن المساس بسلامة المسافر:

إن الالتزام بضمان السلامة هو التزام أساسي يترتب عليه عقد النقل على عاتق الناقل، ويكون هذا الأخير مسؤولاً عن كل ضرر يصيب الراكب أثناء تنفيذ العقد. وهذه الأضرار قد تصيب الراكب بجروح أو أذى أو أنها تؤدي إلى وفاته.

1- إصابة الراكب بأضرار جسمية: فمجرد حدوث ضرر للراكب أثناء تنفيذ عملية النقل تترتب مسؤولية الناقل العقدية.¹ فالناقل ملزم بالمحافظة على سلامة الراكب فإذا ما أصيب هذا الأخير فإن الناقل يكون قد أخل بنص المادة 62 من القانون التجاري التي نصت على مبدأ الالتزام بضمان السلامة، ومن ثم فإنه لم يصل إلى المكان المتفق عليه سليماً معافى، وهنا يكون عقد النقل غير منفذ بالنسبة للالتزام بالسلامة.

ولقد اتفق الفقه والقضاء على تعويض المسافر عن إصابته بضرر التشويه الذي يصاب به وهنا يختلف مقدار التعويض حسب مكان التشويه وأثره، كما يلتزم الناقل بتعويض المسافر المصاب عن المدة التي يعجز فيها عن العمل.²

2- وفاة المسافر: إذا توفي الراكب في حادث أثناء النقل، جاز لذوي حقوقه أن يطالبوا الناقل بالتعويض عن الضرر الذي أصابهم من جراء الوفاة. ومسؤولية الناقل عن تعويض الراكب هي مسؤولية تقصيرية لكن القضاء

¹ كانقلاب السيارة، أو أنها اصطدمت مع سيارة أخرى، أو عند اصطدامها بحائط أو أي جسم آخر، وأدى ذلك إلى جرح أحد أعضاء جسم الراكب. كأن تكون الإصابة في رأسه ويحدث له نزيف من جراء ذلك الحادث.

² ولقد اهتمت القوانين الجزائرية بالتعويض عن هذه الأضرار وهي: « التشويه، العجز وضرر القدرات العقلية ولقد نصت المادة 71 من قانون الطيران المدني وتقابلها المادة 842 من القانون البحري ولا يوجد ما يقابلها في القانون التجاري على أنه (يعد الناقل بواسطة الطائرة مسؤولاً عن الخسائر والأضرار الناتجة عن الوفاة والجروح أو كل ضرر جسماني يحدث لشخص منقول، بشرط أن الواقعة التي تسبب الضرر قد حدثت على متن الطائرة أو خلال كل عملية من عمليات الركوب أو التزول.»

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

أجاز لورثة المسافر الرجوع على الناقل على أساس المسؤولية العقدية دون حاجة إلى إثبات الخطأ. واستند القضاء في ذلك إلى أن عقد النقل ينطوي على اشتراط ضمني لمصلحة الغير.¹

وبعد وفاة المسافر، فإنه تثبت مسؤولية الناقل عن هذه الوفاة اتجاه الورثة، فإن واجبا آخر يقع على الناقل وهو اتخاذ كافة الاحتياطات اللازمة للمحافظة على ما كان يحمله الناقل من أمتعة، إضافة إلى ضرورة إخطار السلطات أو ورثة المتوفي عن ذلك. ولم يرد نص في القانون التجاري ينص على هذه التدابير والاحتياطات التي تقتضيها هذه الحالة.

3- مرض المسافر: قد يحصل للمسافر أثناء تنفيذ العقد، أضرار تؤدي إلى مرضه فالواجب الملقى على عاتق الناقل هو اتخاذ كافة الاحتياطات اللازمة للمحافظة على سلامة الراكب من كل أذى أو ضرر يعاني منه المسافر وهو في طريقه إلى مكان الوصول.²

ب- الأضرار الناتجة عن عدم هينة المكان و الراحة في الدرجة المتعاقد عليها:

إن الناقل يقع على عاتقه الالتزام بتوفير المكان و الراحة المتفق عليها، وفي حالة إخلاله بهذا الالتزام تترتب مسؤولية التعاقدية، لأنه من مصلحة المسافر الجلوس في المكان الذي يوفر له الراحة. حيث يتم تحديدها مع الامتيازات الأخرى بالاتفاق مع الناقل، وحرمان الراكب من هذه الامتيازات ينتج عنه مسائل الناقل. وفي حالة عدم جلوس الراكب في المكان المتفق عليه، أو وجوده في درجة أدنى من الدرجة المتعاقد عليها، فإن الناقل يكون مسؤولاً عن ذلك و تترتب مسؤوليته التعاقدية.

¹ د مصطفى كمال طه: القانون التجاري، الأوراق التجارية، العقود التجارية و عمليات البنوك، الإفلاس، ديوان المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1999م، ص 403.

² د عادل المقدادي: مرجع سابق، ص 175

لقد عاجلت اتفاقية برن الدولية للنقل بالسكك الحديدية المسؤولية و الدعاوى فأحالت في المادة (1/25) كل ما يتعلق بشأن مسؤولية السكك الحديدية عن الأضرار التي تصيب جسم المسافر أو حالة وفاته، إلى قوانين وأنظمة الدولة، وبناء عليه فإن مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تحدث للمسافر بسبب الوفاة أو الأضرار تكون خاضعة لأحكام قانون الدولة التي وقع فيها الحادث للمسافر.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وكان على المشرع الجزائري أن ينص في القانون التجاري على مسؤولية الناقل في حالة إخلاله بهذا الالتزام، في عدم تمكين المسافر من الحصول على المكان المتفق المتعاقد عليه.

ثالثا: التأخير:

وهنا يحدث التأخير في حالة عدم وصول الراكب إلى المكان المقصود في الموعد المتفق عليه، ويرتب التأخير أثر على الراكب لأنه من شأنه أن يعرقل على الراكب فرصة لإنجاز الأعمال الوظيفية و التجارية التي يقصدها. ويكون الناقل مسئولا عن التأخير الذي أصاب المسافر من جراء عملية النقل، ويجب على المسافر إثبات حصول ضرر من جراء التأخير لأنه لا وجود لمسؤولية مدنية بغير ضرر. ويحق للناقل دفع مسؤولية إذا كان الضرر الحاصل من التأخير بسبب أجنبي خارج عن إرادته، كتدخل من السلطات من أجل إيقاف النقل. ولم ينص المشرع صراحة على مسؤولية الناقل في حالة التأخير، واكتفى بالنص على واجب الناقل بإيصال الراكب إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد. لكن في حالة إخلاله بهذا الالتزام، يكون الناقل مسئولا عن هذا التأخير.

المبحث الثاني : أسباب دفع مسؤولية الناقل البري

في نقل البضائع والأشخاص

يهدف التنظيم القانوني لمسؤولية الناقل إلى تحقيق التوازن بين مصالح متلقي خدمة النقل في الحصول على تعويض مناسب على الأضرار التي تلحق بهم، و بين مصالح الناقلين في تمكينهم من تحديد مسؤوليتهم تشجيعا للاستثمارات في مجال النقل. و حتى لا تؤدي قيمة التعويضات المطلقة التي يحكم بها على الناقلين إثر الحوادث إلى إعاقة الاستثمار في مجال النقل التجاري أو إعاقة تطوره.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

و ينص القانون التجاري على أنه لا يجوز للناقل نفي مسؤوليته إلا بإثبات القوة القاهرة أو العيب الذاتي أو

خطأ المرسل أ المرسل إليه¹، هذا في عقد نقل البضائع. أما في عقد نقل الأشخاص، فيعفى الناقل من المسؤولية إذا

أثبتت القوة القاهرة أو خطأ الغير أو فعل المسافر.²

¹ اتفاقات المسؤولية هي اتفاقات يقصد بها تنظيم آثار المسؤولية على غير الوجه الذي نظمت عليه في القانون ، ويقصد تعديل أحكام المسؤولية الناشئة عن الإخلال بالعقد أو المتولدة عن إتيان فعل غير مشروع ، إما بدفع المسؤولية عن المدين فيمتنع أن تترتب آثارها في ذمته رغم توافر جميع عناصرها بحيث لا يلتزم هذا الأخير بدفع تعويض إلى الدائن وإنما بتخفيف المسؤولية مع بقائها على عاتق المدين وفي هذه الحالة لا يلتزم إلا بدفع تعويض جزئي و إما بإنقاص المدة التي يكون بمقدور الدائن خلالها رفع دعواه تجاه المدين . وقد يحدث أن يتفق الطرفان على العكس على تشديد مسؤولية الناقل عما هو مقرر وفقاً لأحكام القانون ، كما لو تم الاتفاق على تحمل الناقل للأضرار التي تلحق البضاعة والناجئة بفعل القوة القاهرة أو الحادث الفجائي ، وإن كانت هذه الشروط نادرة في الحياة العملية .

² نعرض لمدى جواز الشروط الاتفاقية في القانون الفرنسي ، تم القانون المصري .

=أولاً : الوضع في القانون الفرنسي : الاتفاقات باطلة كان القضاء الفرنسي يقضي في بداية الأمر ببطالان هذه الشروط التي تؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية ، على اعتبار أنه الطرف القوي في العقد ، فضلاً على أن هذا الأمر من شأنه تشجيع الناقلين على الإهمال في المحافظة على البضائع محل النقل . غير أن هذا القضاء تعرض للنقل لاعتدائه على مبدأ سلطات الإرادة الذي يتيح للمتعاقدين إدراج الشروط التي يريدونها ، لذلك عدل القضاء من موقفه اعتباراً من حكم أصدرته محكمة النقض الفرنسية في 4 فبراير سنة 1874 ، قضى بصحة شروط الإعفاء من المسؤولية و لكن مع قصر أثرها على نقل عبيء الإثبات من على عاتق الناقل إلى عاتق المرسل أو المرسل إليه و بحيث يفترض أن الناقل لم يخطئ إلى أن، يقوم المرسل أو المرسل إليه بإثبات هذا الخطأ . لكن كان من الصعب عادة على المرسل أو المرسل إليه أن يثبت خطأ الناقل، فقد تترتب على هذه الشروط إعفاء الناقل من المسؤولية عملاً لذلك تدخل المشرع الفرنسي بقانون رابيه Rabier الصادر بتاريخ 17 مارس 1905م والذي أضاف فقرة جديدة إلى نص المادة 103 من القانون التجاري الفرنسي و تقضي ببطالان شروط الإعفاء من المسؤولية في عقود النقل البري .

والمادة 103 السالفة الذكر تتعلق بالمسؤولية عن الهلاك أو التلف ، فإن آخر الفقرة المضافة يقتصر على المسؤولية عن الهلاك أو التلف دون التأخير والذي تحكمه نص المادة 104 ومن تم يجوز أن يرد شرط الإعفاء من المسؤولية عن التأخير .

ثانياً: الوضع في القانون المصري : الاتفاقات جائزة : قبل صدور القانون المدني المصري الحالي، ذهبت بعض الأحكام إلى القضاء ببطالان اتفاقات الإعفاء من مسؤولية الناقل ، في حين ذهبت غالبية الأحكام إلى القضاء بصحة هذه الاتفاقات مع قصر أثرها على نقل عبيء الإثبات من الناقل إلى المرسل أو المرسل إليه .

= وبعد صدور القانون المدني نصت المادة 2/217 على أنه يجوز الاتفاق على إعفاء المدين من أية مسؤولية تترتب على عدم تنفيذ التزامه التعاقدية إلا ما ينشأ عن غشه أو خطئه الجسيم ، ومع ذلك يجوز للمدين أن يشترط عدم مسؤوليته عن الغش أو الخطأ الجسيم الذي يقع من أشخاص يستخدمهم في تنفيذ التزامه .

يتضح من نص المادة السالفة الذكر على أنه يجوز الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية إلا في حالة الغش أو الخطأ الجسيم من جانب المدين، ويقع عبيء إثبات الغش أو الخطأ الجسيم على عاتق الدائن بالتعويض .

كما يتضح شروط الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية عن أفعال التابعين أو الوكلاء ولو ارتكبوا غشاً أو خطأ جسيماً، وقد اعتقد بعض الفقه حكم القانون المدني المصري عند تطبيقه على عقد النقل ، وذلك راجع إلى صعوبة إثبات غش الناقل أو خطئه الجسيم ، إضافة إلى أن الناقل، في الغالب شخص معنوي لا يتولى النقل إلا بواسطة تابعيه من العمال ، هـذا ما يمكنه من التخلص من المسؤولية و لو أثبت المرسل أو المرسل إليه صدور غش أو خطأ جسيم منهم . أما إذا اتخذ اتفاق المسؤولية صورة التخفيف من المسؤولية بوضع حد أقصى لها فإن هذه الشروط تعتبر صحيحة لأنها تعد من قبيل الشرط الجزائي الذي يجوز الاتفاق عليه قانوناً (المادة 233 مديني مصري) .

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

إلا أن المشرع التجاري¹ أجاز للمرسل أو المرسل إليه أو الراكب رد إ دعاء الناقل بأن الضرر يجد مصدره في أحد تطبيقات السبب الأجنبي. لذلك تتعرض لطرق دفع المسئولية في عقد نقل البضائع (المطلب الأول)، ثم تتعرض لأسباب دفعها في عقد نقل الأشخاص (المطلب الثاني).

المطلب الأول: طرق دفع المسئولية في عقد نقل البضائع:

يلتزم الناقل بتسليم الأشياء المنقولة لمن له الحق فيها بنفس الحالة التي كانت عليها عند استلامها من المرسل، فإذا لم ينفذ الناقل هذا الالتزام أو لحق تنفيذه عيب معين انعقدت مسئوليته عن هلاك أو تلف أو تأخير الأشياء المنقولة. ولا يستطيع الناقل أن يدفع مسئوليته بإثبات أنه لم يرتكب خطأ وأنه قام بالعناية الواجبة، لأن الخطأ ثابت ومحقق في جانب الناقل بمجرد تخلفه عن تسليم الأشياء سليمة كاملة في الميعاد المحدد.² ولكن يستطيع الناقل دفع مسئوليته إذا ثبت أن السبب الحقيقي للأضرار التي لحقت بالأشياء المنقولة هو سبب أجنبي لا يد له فيه، أي لا بد من نفي رابطة السببية بين خطئه بعدم تنفيذ التزامه وبين وقوع الضرر.³ وفيما يلي نتكلم عن هذه الطرق التي يمثل كل منها سببا أجنبيا يكفي - متى ثبت - لدفع مسئولية الناقل.

¹ الوضع في القانون الجزائري: القانون المدني الجزائري : تنص المادة 178 من القانون المدني على أنه (يجوز الاتفاق على أن يتحمل المدين تبعية الحادث المفاجئ أو القوة القاهرة . وكذلك يجوز الاتفاق على إعفاء المدين من أية مسئولية تترتب على عدم تنفيذ التزامه التعاقدى إلا ما ينشأ عن غشه ، أو عن خطئه الجسيم غير أنه يجوز للمدين أن يشترط إعفائه من المسئولية الناجمة عن الغش ، أو الخطأ الجسيم الذي يقع من أشخاص يستخدمهم في تنفيذ التزامه، ويطلب كل شرط يقضي بالإعفاء من المسئولية الناجمة عن العمل الإجرامي)
ومن نص هاته المادة يتضح لنا ، أن اتفاقات الإعفاء من المسئولية تعتبر صحيحة إلا في حالة وجود غش أو خطأ جسيم من جانب المدين ، ويقع عبء إثبات الغش أو الخطأ الجسيم على عاتق الدائن بالتعويض . كما يمكن الإعفاء أو التخفيف من المسئولية عن أفعال التابعين أو الوكلاء ولو ارتكبوا غشاً أو خطأ جسيماً ، وعلى العكس ، من ذلك يجوز الاتفاق على أن يتحمل المدين تبعية الحادث المفاجئ أو القوة القاهرة .
لا يستطيع الناقل دفع مسئوليته عن طريق إثبات عدم ارتكابه ثمة خطأ في تنفيذ عقد النقل، ذلك أن الإخلال العقدي يكون متحققا بمجرد عدم تحقيق النتيجة المتمثلة في وصول البضائع أو الأشخاص إلى مكان الموصول وفي الميعاد. إلا أنه يجوز للناقل دفع مسئوليته عن طريق نفي رابطة السببية بين عدم تحقق النتيجة والضرر الذي لحق بالمرسل أو المرسل إليه أو الراكب بحسب طبيعة ونوع عقد النقل.
ولا يتأتى للناقل نفي رابطة السببية إلا عن طريق إثبات أن عدم تحقق النتيجة إنما يرجع إلى سبب أجنبي، أي السبب الذي لا يكون للناقل أدنى دور في حدوثه.

² مسئولية أمين النقل، مسئولية تعاقدية ناتجة عن الإخلال بالتزامه الناشئ عن عقد النقل، وهو التزام بتحقيق غاية و يكفي بإثبات إخلاله بتعهدده، ثبوت عدم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه بالحالة التي تسلمها عليها دون حاجة إلى إثبات وقوع خطأ أو إهمال من جانب أمين النقل. وإنما يكون على الناقل، إذا أراد دفع المسئولية عن نفسه، أن يثبت عدم تسليم البضاعة أو هلاكها أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه كقوة القاهرة أو عيب في البضاعة أو خطأ من المرسل. الطعن رقم 393 سنة 45 ق جلسة 1989/11/27. مذكور في كتاب مصطفى كمال طه : مرجع سابق، ص 106.
³ Cassation Commerciale, 8 novembre 1983, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1983, III No 303.
Cour d'appel de paris, 28 mai 1989, BULLETIN DES Transports, 1980.346.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

الفرع الأول : الأسباب القانونية للإعفاء من المسئولية:

من الأمور المتفق عليها في جميع أنواع عقود نقل البضائع أيا كان طبيعتها، يكون الناقل ضامنا سلامة البضائع طول مدة تنفيذ عقد النقل، ويكون مسؤولا عن هلاكها أو تلفها أو التأخير في تسليمها.

وتنص المادة 49 من القانون التجاري على أنه (يمكن إعفاء الناقل من مسئوليته الكلية أو الجزئية من جراء عدم تنفيذ التزاماته أو الإحلال أو التأخير فيها، وذلك عند إثبات حالة القوة القاهرة أو عيب خاص بالشيء أو الخطأ المنسوب للمرسل أو المرسل إليه).

ولا يعفي الناقل عن هذا الهلاك أو التأخير إلا في حالات محددة في المادة 49 من القانون التجاري وهي القوة القاهرة (أولا) أو عيب خاص بالشيء (ثانيا)، أو الخطأ المنسوب للمرسل أو المرسل إليه (ثالثا).

أولا : القوة القاهرة:

والقوة القاهرة لا يختلف مدلولها عنه في القواعد العامة فهي كل أمر لا يمكن توقعه ولا يمكن دفعه يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلا¹ وذهب بعض الفقهاء²، إلى وجوب التفرقة فيما يتعلق بعقد النقل بين القوة القاهرة Force Majeure والحادث الجبري Cas Fortuit. فالقوة القاهرة من طبيعة خارجية عن نشاط الناقل³، كالزلازل والصواعق والفيضانات بعكس الحادث الجبري الذي ينبعث من ذات نشاط الناقل، ويعتبر من المخاطر التي وضعها الإنسان مثل انفجار إطارات السيارة أو احتراق مخازن الناقل دون أن يكون لهذا الأخير علاقة بذلك.⁴

¹ Cour d'appel de paris, 21 mai 1985, Bulletin des transports, 1985.346.

² من الفقهاء الفرنسيين EXNER وتبعه بعد ذلك جوسران.

³ Cass. Com. 6 févr. 1973, JCP 1973, éd. G.II. 17501.132.

⁴ راجع د أكثم أمين الخولي: مرجع سابق، ص 331. ود سميحة القليوبي: مرجع سابق ص 494. ود عبد الحكم فودة: مرجع سابق، ص 164. وكذا د عبد الحميد الشواربي: الإلتزامات و العقود التجارية وفقا لقانون التجارة، رقم 17 لسنة 1999، الفقه- القضاء- التشريع، الجزء الثاني، ص 316.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وإذا كان للناقل أن يتخلص من مسؤوليته في حالة القوة القاهرة، فإن الحادث الجبري لا يشفع له ولا يمكنه دفع مسؤوليته لأنه ينبعث من صميم نشاطه.¹

وقد أنكر الفقه الفرنسي هذه التفرقة² لأن هذه التفرقة تعد من بين العوامل التي أدت إلى تحول المسؤولية التقصيرية من نطاق الخطأ إلى المسؤولية القائمة على أساس تحمل تبعه المخاطر.³

كما أن الفقه الحديث يرفض الأخذ بهذه التفرقة ويرى أنه متى تحققت شروط القوة القاهرة بأن كان الحادث غير متوقع⁴، ولا يمكن دفعه ولم يكن للناقل دخل في حدوثه، فإنه لا أهمية بعد ذلك في أن يكون هذا الحادث خارجياً أو داخلياً.⁵

والقوة القاهرة هي حادث لا يمكن توقعه ويستحيل دفعه،⁶ وتقدير الحدث ما إذا كان يدخل ضمن القوة القاهرة يخضع للسلطة التقديرية لقاضي الموضوع.⁷

ويعتبر من قبل القوة القاهرة حوادث الحرب، والحجز على وسيلة النقل، والفتن والثورات، ولا يعتبر الحريق أو السرقة بمثابة قوة القاهرة إلا إذا وقع في ظروف جعلت توقعه غير مفروض، وانتفى كل خطأ من الناقل وتابعيه.⁸

ولا يعد الاضطراب من القوة القاهرة، فيشترط لاعتباره كذلك أن يكون اضطراباً عاماً غير متوقع ولا يمكن تفاديه، وأن حدوثه هو المسبب لهلاك البضاعة أو تأخر تسليمها.¹

¹ يشترط في القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ الذي يترتب فيه استحالة التنفيذ و ينقضي به الالتزام عدم إمكانية توقعه و استحالة دفعه، وتقدير ما إذا كانت الواقعة المدعى بها تعتبر قوة القاهرة هو تقدير موضوعي تملكه محكمة الموضوع في حدود سلطتها التقديرية متى أقامة قضائها على أسباب سائغة. المذكور في د عبد الحميد الشواربي: مرجع سابق، ص336. (الطعن رقم 2 سنة 46 ق جلسة 1979/03/19 س 30 ع 1 ص 859.

² Josserand - mazeau.

³ د عبد الحميد الشواربي: المرجع سابق، ص 317.

⁴ راجع د وجدي عبد الواحد: مرجع سابق، ص158.

⁵ والواقع أن القضاء يحل مشكلة وجود أو عدم وجود القوة القاهرة في كثير من الصور بفضل البحث في وجود أو عدم وجود خطأ من جانب الناقل وكثيراً ما يظهر هذا الخطأ بوضوح فتنتفي القوة القاهرة تبعاً لذلك دون حاجة إلى البحث في توافر أو عدم توافر شروطها.

⁶ د مصطفى كمال طه: مرجع سابق، ص217.

⁷ ومقترح هذه التفرقة هو الفقيه (اكسندر)، وقد رتب الفقيه هذه التفرقة على أساس أن القوة القاهرة وحدها هي سبب إعفاء الناقل، بينما يظل مسؤولاً عن الحوادث باعتبارها من المخاطر التي خلقها عقد النقل.

⁸ Cassation Commerciale, 6 février 1973, JCP 1973 II 1750, note RODIERE. Cassation Commerciale, 19 19 avril 1982, Bulletin des Transports, 1982.381.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ووقوع القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ يؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية عما أصاب البضائع من ضرر، في هذه الحالة يتحمل مالك البضاعة المسؤولية، وتحديد من هو مالك البضاعة، يكون بناء على العلاقة بين المرسل والمرسل إليه.

ثانياً: عيب البضاعة: Le Vice Propre des Marchandises

ويقصد بالعيب الذاتي للبضاعة هو ذلك الذي ينشأ عن تلف في العناصر المكونة لها، مثل إصابة الطماطم بالفساد، أو تبخر السوائل.² فالعيب الذاتي للبضاعة هو الذي ينبع من ذات السلعة محل النقل إذا ما تعرضت للعوامل الطبيعية كالحرارة أو البرودة أو درجة الرطوبة دون دخل للناقل.³

وغالبا ما يقترن هذا السبب من أسباب الإعفاء بخطأ المرسل، فأحيانا يكون تلف البضاعة ناجم عن خطأ من المرسل في تخزين أو تغليف البضاعة.⁴

وإذا كان العيب في البضاعة ظاهرا وقت الشحن وجب على الناقل أن يبينه المرسل إلى ذلك حتى يقوم باتخاذ كافة الاحتياطات. فإذا واصل الناقل عملية النقل رغم وضوح العيب وحدث تلف في البضاعة، فإنه يكون مسؤولا، ويكون دفعه بوجوب إعفائه من المسؤولية غير مقبول على أساس وجوب عيب ذاتي في البضاعة. وقد تتلف بعض البضائع لأنها لا تتحمل الانتظار المدة اللازمة لعملية النقل مثال الخضار والفواكه. ولكن إذا ثبت أن الناقل قد تأخر في عملية النقل، وأنه استعمل وسائل بطيئة وترك البضاعة معرضة لأشعة الشمس فإنه يكون مسؤولا عن هذا التلف.

¹ ويذهب رأي آخر إلى أن السرقة لا تعتبر في حد ذاتها قوة القاهرة إلا إذا لم يكن من الممكن تفاديها كأن تكون واقعة بواسطة عصاية مسلحة، والحرب كذلك لا تعد من قبل القوة القاهرة إذا كان يوجد طريق آخر (كطريق معد للسيارات). أنظر أكثر تفصيلا د مصطفى كمال طه: مرجع سابق، ص 218.

² أنظر أكثر تفصيلا د فوزي محمد سامي: شرح القانون التجاري، الشركات التجارية، الأوراق التجارية، الأعمال التجارية، المتجر، التجار، العقود التجارية، 2000، ص 258.

³ CA Paris 24 janv. 1984, BT 1984.503.

⁴ CA. Paris 23 avr. 1992, BTL 1992.415.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وتنتفي مسؤولية الناقل عن هلاك الشيء محل النقل أو تلفه إذا كان سبب الهلاك أو التلف ناتج عن عيب في الشيء ذاته، كما هو الحال بالنسبة للفواكه أو الخضر عند نقلها على سيارات خلال فترة الصيف، أو الحيوانات تكون مريضة فتموت أثناء عملية النقل، أو كانت سوائل تتبخر أو تتجمد بطبيعتها أو مواد تشغيل أو تنفجر من تلقاء نفسها أو مواد تصدأ بذاتها.¹

ويعتبر سوء حزم البضاعة أو تغليفها عيباً ذاتياً في البضاعة، متى كانت هذه البضاعة تقتضي إحكام تغليفها لتفادي وقوع الضرر، هذا العيب قد يكون ظاهراً وقد يكون غير ظاهر²، فإذا كان العيب ظاهراً كسوء التغليف وحب على الناقل أن يلفت نظر المرسل إليه بهذا العيب فإذا رفض هذا الأخير، كان للناقل أن يرفض نقل البضاعة، أو أن يبدي تحفظاته في مستند النقل. أما إذا قبل الناقل نقل البضاعة على الرغم من وجود سوء في تحزيمها، فإنه يكون مسؤولاً في هذه الحالة عن هلاك البضاعة لأنه أحل بالتزامه بفحص الشيء محل النقل، وبالتالي تكون مسؤوليته مشتركة.

أما إذا كان العيب غير ظاهر فإن الناقل لا يكون مكلف بفحص البضاعة قبل البدء بعملية النقل، لأن ذلك يخرج عن نطاق التزامه بالنقل، فضلاً عن أن وقته لا يسمح له بإجراء هذا الفحص، ومن ثم فبمجرد قبول الناقل للبضاعة لا يكون سبب في سقوط حقه في إثبات أن خطأ المرسل أو العيب الذاتي للبضاعة (سوء التغليف) هو سبب الضرر.³

¹ راجع د محمد حسن الجبر: العقود التجارية و عمليات البنوك في المملكة العربية السعودية، جامعة القاهرة، ص 171. أنظر في هذا الشأن د سميحة القليوبي: مرجع سابق، ص 495.

² د محمد حسن الجبر: المرجع السابق، ص 171.

³ قضت بعض المحاكم بأن الناقل الذي قبل نقل البضاعة مع علمه بحقيقتها لا يقبل منه الإذعان في حالة التلف بسوء التغليف للتخليص من المسؤولية ولكن محكمة النقض الفرنسية وقفت في وجه هذا القضاء وحكمت بأنه ليس هناك ما يلزم الناقل بفحص المسلمة إليه وإبداء تحفظات فيما الذي سبب الضرر. فمن الناحية العملية لا يمكن أن يفرض على الناقل واجب التحقق من كيفية تغليف كل طرد يسلم إليه رغم تباين طبيعة البضاعة التي يقوم بنقلها، لأن ذلك يؤدي إلى عرقلة نشاطه ويؤدي إلى تأخير النقل. مذكور في كتاب، د عبد الحميد الشواربي: مرجع سابق، ص 331.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ومتى أثبت الناقل وجود عيوب في البضاعة أدت إلى هلاكها أو تلفها أعفى من المسؤولية. كما يكون المرسل مسؤولاً عن الضرر إذا كانت البضاعة المنقولة حيوانات مريضة بمرض معد فانتقل إلى باقي الحيوانات الأخرى الموجودة على نفس وسيلة النقل، لأنه ارتكب خطأ عندما شحن بضاعة معينة مع بضاعة أخرى.¹

ثالثاً : خطأ المرسل : La Faute de l'Expéditeur

كذلك يعفى الناقل من المسؤولية إذا أثبت أن التلف أو الهلاك يرجع إلى خطأ المرسل وقد تخفف مسؤوليته إذا أثبت أن الخطأ المرسل نصيباً في إحداث هذا الضرر.²

فإذا تلفت البضاعة أو هلكت وكان نقلها تحت حراسة المرسل أو المرسل إليه، فلا يكون الناقل مسؤولاً عن تلفها أو هلاكها إلا إذا أثبت المرسل أو المرسل إليه خطأ الناقل.³

أما إذا كان المرسل بعيداً عن تنفيذ عقد النقل فإن خطأه يتحقق عن طريق الإهمال في حزم البضاعة أو تعبئتها، وذلك أنه من بين التزامات المرسل هو حزم الأشياء المراد نقلها حزماً ملائماً قبل تسليمها إلى الناقل.

مثال ذلك أيضاً عدم قيام المرسل بتعبئة البضاعة بما يتناسب وطبيعتها أو لم يحكم ربطها وتخزينها أو تغليفها مما ترتب عليه تلف هذه البضاعة وتعرضها لعوامل جديّة قد يؤدي إلى فسادها، ويضاف إلى ذلك خطأ المرسل في رص البضاعة محل النقل.⁴

كذلك يبرأ الناقل من المسؤولية إذا أثبت خطأ المرسل إليه كتأخره في استلام البضاعة حتى تلفت أو عدم قيامها بالإجراءات اللازمة أثناء عملية التفريغ التي تعهد بالقيام بها.

قد تملك البضاعة أو تتلف بخطأ المرسل، عندئذ لا مسؤولية على الناقل، ومن أمثلة ذلك عدم إحكام حزم البضاعة أو سوء تغليفها، كذلك كأن يكون الخطأ في اختيار واسطة النقل أو الخطأ في إعطاء المعلومات التي تتعلق

¹ د عبد الحميد الشواربي: الالتزامات والعقود التجارية وفقاً لقانون التجارة رقم 17 لسنة 1999، ص 319. ود محمد حسن الجبر: مرجع سابق ص 172.

² Cass. Com. 3 janv. 1979, Gaz. Pal. 1979.1. somm.248, BT 1979.121 ; CA Aix-en-Provence 13 déc. 1984, BT 1984. 411.

³ د عبد المحي حجازي: العقود التجارية، ص 213.

⁴ أنظر أكثر تفصيلاً د سميحة القليوبي: مرجع سابق، ص 495. د محمد حسن الجبر: مرجع سابق، ص 170.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

بالبضاعة، كأن تكون من المواد التي تتبخر بالحرارة الشديدة أو من المواد السريعة الاشتعال ولم يبلغ المرسل الناقل بذلك، أو أن يكون الخطأ في البيانات الواردة في الوثائق الخاصة بالبضاعة التي سلمها المرسل إلى الناقل. مما أدى إلى حجز هذه البضاعة لدى مصلحة الجمارك الأمر الذي نتج عنه تلف فسي البضاعة.¹

ويميل القضاء إلى ترتيب مسؤولية الناقل حتى في الحالات التي يهمل فيها المرسل حزم البضاعة، إذا كان هذا الإهمال ظاهراً للناقل، ورغم ذلك قام باستلام هذه البضاعة.²

الفرع الثاني: الإعفاء الإتفاقي من المسؤولية:

تنص المادة 52 من القانون التجاري على أنه (فيما عدا حالة الاشتراط الكتابي المدرج بسند النقل والمطابق للقوانين والأنظمة الجاري بها العمل والمبلغ لعلم المرسل، يجوز للناقل عدا حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب منه أو من مستخدمه:

1- تحديد مسؤوليته بسبب الضياع أو التلف بشرط ألا يكون التعويض المقرر أقل بكثير من قيمة الشيء نفسه بحيث يصبح في الحقيقة وهمياً.

2- إعفاؤه كلياً أو جزئياً من مسؤولية التأخير.

3- يكون باطلاً كل اشتراط من شأنه أن يعفى الناقل كلياً من مسؤوليته عن فقدان الكلي أو الجزئي أو التلف). إن مسؤولية الناقل العقدية بالوضع الذي رأيناه، هي صعبة على عاتقه خاصة أن عبء الإثبات يقع عليه. لذلك فقد حاول الناقلون منذ وقت طويل التخلص من هذه المسؤولية أو تحديدها وذلك بوضع شروط اتفاقية في عقد النقل.

ولقد وقع جدال فقهي حول صحة هذه الشروط، على أساس مخالفتها للنظام العام والآداب العامة. حيث أنها تؤدي إلى تعزيز موقف الطرف القوي في العقد والذي هو الناقل على حساب الطرف الضعيف وهو

¹ د علي البارودي و محمد فريد العريبي: مرجع سابق، ص 214.

² د علي البارودي و محمد فريد العريبي: المرجع السابق، ص 214.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

الشاحن.¹ على أن الرأي الأرجح فقها وقضاء هو الاعتراف بصحة هذه الشروط على أساس المبدأ القانوني الذي يبيح حرية التعاقد ويؤكد مبدأ سلطان الإدارة.²

ثار النقاش في فرنسا حول صحة شروط الإعفاء من المسؤولية في عقد النقل، فكان القضاء الفرنسي أول الأمر يقضي ببطان هذه الشروط لمخالفتها للنظام العام. حيث أنه من شأن هذه الشروط إعفاء الناقل من المسؤولية وهو الطرف القوي في العقد، إضافة إلى أن هذه الشروط تؤدي إلى تشجيع الناقل على التهاون والإهمال في النقل اعتمادا على عدم مسؤوليته فتضيع البضاعة على صاحبها أو ت تلف دون مقابل.³

حيث أن المرسل يجد نفسه في هذه الحالة مضطرا للقبول بهذه الشروط، وذلك حتى يستطيع نقل بضاعته، لكن القضاء الفرنسي عدل من رأيه وأقر بصحة هذه الشروط إلا أنه جعل أثرها يقتصر على نقل عبء الإثبات من عاتق الناقل إلى المرسل أو المرسل إليه.

إلا أنه من شأن تطبيق هذه الشروط الاصطدام بصعوبات جمة في التطبيق، ففي عقد النقل تكون البضائع في يد الناقل طيلة عقد النقل. فإنه يتعذر على المرسل أو المرسل إليه معرفة سبب وقوع الحادث وبالتالي يصعب عليه إثبات خطأ الناقل، مما يؤدي إلى إعفاءه من المسؤولية.⁴

¹ قضت محكمة النقذ المصرية بأن: يسري شرط تحديد المسؤولية المنصوص عليه في عقد النقل، و هو شرط جائز قانونا في غير أحوال الغش و الخطأ الجسيم - سواء كانت البضاعة المنقولة مؤمنا عليها أو غير مؤمنا عليها لدى إحدى شركات التأمين و من ثم فإن هذا التأمين لا شأن لهيئة السكك الحديدية - الناقل - به و لا يمكن ان يؤثر عليه مدى مسؤوليتها الذي يحدده عقد النقل المبرم بينهما و بين مرسل البضاعة. ولا تكون مسؤولية الهيئة كاملة غير محددة بالحدود المشار إليها في تعريفه البضائع إلا إذا قام المرسل بالتأمين على بضاعته لديها مقابل قيامه بأداء مبلغ التأمين المنصوص عليه في الفقرة (ت) من البند 25 من تعريفه البضائع (الطعن رقم 68 سنة 35 ق جلسة 1969/02/20 س 10 ص 363) المذكور في كتاب عبد الفتاح مراد: مرجع سابق، ص 367.

² ثار الجدل في فرنسا حول صحة شروط الإعفاء من المسؤولية في عقد النقل، فكان القضاء الفرنسي أول الأمر يقضي ببطان هذه الشروط لمخالفتها للنظام العام، إذ أنها تؤدي إلى إعفاء الناقل وهو الطرف القوي في العقد من المسؤولية عن عدم تنفيذ التزامه رغم استناد ذلك إلى خطأ يجب أن يؤخذ به، كما أن من شأن هذه الشروط من تشجيع الناقل على التهاون والإهمال في النقل اعتمادا على عدم مسؤوليته فتضيع البضاعة على صاحبها أو تلف دون مقابل فالمرسل يقبل هاته الشروط نظرا لاضطراره إلى التعاقد من أجل نقل بضاعته، لذلك عدل القضاء الفرنسي رأيه وأقر بصحة هذه الشروط إلا أنه جعل أثرها يقتصر على نقل عبء الإثبات من عاتق الناقل إلى عاتق المرسل أو المرسل إليه.

³ د مصطفى كمال طه: مرجع سابق، ص 218.

⁴ اضطر المشرع الفرنسي إلى التدخل بقانون 17 مارس 1905 المعروف بقانون رابيه Rabier الذي أضاف فقرة جديدة تقضي ببطان شروط الإعفاء من المسؤولية في عقد النقل البري وهذه المادة متعلقة بالمسؤولية عن الهلاك أو التلف، فقانون رابيه متعلق بالإعفاء من المسؤولية عن الهلاك أو التلف ولا يشمل التأخير.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

أما في مصر فقد ذهبت قلة من الأحكام إلى بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية لتعارضها مع النظام العام، أما كثرة الأحكام فقد ذهبت إلى صحة هاته الشروط تطبيقاً لمبدأ الحرية التعاقدية وهو ما تناولته المادة 217 من القانون المدني المصري.

وقد تناول المشرع الجزائري مسألة الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية في المادة 52 من القانون التجاري، وتطبيقاً لهذا النص فإنه يجوز للناقل أن يشترط إعفائه من المسؤولية عن الخطأ اليسير وليس عن الغش أو الخطأ الجسيم (ما عدا الخطأ العمدي أو الخطأ الجسيم المرتكب منه أو من مستخدمه).

كان الاتجاه السابق في عقد النقل يذهب إلى عدم إعفاء الناقل من المسؤولية، كما كان الناقلون يلجئون إلى وضع شرط في عقد النقل بموجبه يعفى الناقل نفسه من المسؤولية عن الهلاك الكلي أو الجزئي للبضاعة. وهذا الشرط كان يمثل تعسفاً للشاحنين، ويضطرون للقبول به لحاجتهم إلى نقل بضائعهم الأمر الذي أثار جدالاً في الفقه والقضاء حول صحة مثل هذا الشرط في عقود تعتبر من عقود الإذعان.¹

كما يمكن إعفاء الناقل من المسؤولية في حالة الأضرار التي يتسبب فيها الغير كأخطاء المرسل أو أحد تابعيه أو تابعي المرسل إليه أو خطأ في تخزين البضاعة أو تغليفها (المادة 48 من القانون التجاري).² وكذلك حالة القوة القاهرة والحوادث الفجائية، كانفجار السيارة أو خروج القطار من السكة الحديدية (المادة 48 من القانون التجاري)، إذا لا يمكن تحقيق مسؤولية الناقل عن هاته المخاطر كالأعاصير والزلازل على اعتبار أنها وقعت خارج إرادته. وأيضاً حالة الاضطرابات وإغلاق المستودعات، بحيث يصبح تنفيذ الالتزام مستحيلًا، ولم ينص القانون التجاري على هذه الحالة، بحيث يمكن إعفاء الناقل من المسؤولية في حالة اضطراب العمال بشرط ألا يكون هذا الاضطراب من الناقل.

¹ د فوزي محمد سامي: مرجع سابق، ص 258.

² المادة 803 تقابل المادة 48 من القانون التجاري حيث تنص على أنه (يعفي الناقل من المسؤولية في حالة: الحريق إلا إذا كان مسبباً من فعل أو خطأ الناقل).

- أخطاء الشاحن، ولاسيما التحزيم أو تكييف أو تعليم البضاعة.

- أي سبب آخر لا يمكن أن يكون الناقل أو من ينوب عنه مسؤولاً عنه وذلك عندما يقدم الناقل الدليل بأن الخطأ لم يكن بسببه شخصياً أو بسبب مندوبيه وأنهم لم يسهموا في الخسارة.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

أولاً: الشروط الاتفاقية التي تحدد مسؤولية الناقل:

إن الشرط الذي يتضمن تحديدا لمسئولية الناقل البري هو شرط صحيح (المادة 52 من القانون التجاري). وتحديد المسؤولية إما أن يكون بوضع حد أقصى لمقدار ما يقدمه الناقل كتعويض، أو من قيمة الضرر الحاصل، أو قد يكون تعيينها بمبلغ ثابت ومحدد.

ولكن إذا كان الضرر الذي أصاب البضاعة أقل التزم الناقل بتعويض الضرر الحقيقي دون زيادة. وقد يتم التحديد على أساس تقدير مبلغ لكل وحدة من البضاعة المنقولة فلا يلتزم الناقل بأكثر منه ولو كانت قيمة هذه الوحدة تتجاوزها.¹

كما قد يحدد الناقل مسؤوليته بنسبة معينة من الضرر الحقيقي كنصف أو ثلث هذا الضرر، ويلتزم بداية بتقدير الضرر الحقيقي قبل معرفة مقدار التعويض المحدود الذي يلتزم به الناقل، وهو ما نصت عليه الفقرة أ من المادة 52 من القانون التجاري (يجوز للناقل تحديد مسؤوليته بسبب الضياع أو التلف بشرط ألا يكون التعويض المقرر أقل بكثير من قيمة الشيء نفسه بحيث يصبح في الحقيقة وهمياً).

ولا يكون شرط تحديد المسؤولية صحيحاً إلا إذا كان جدياً ومكتوباً في وثيقة النقل وإلا اعتبر كأن لم يكن، والحكمة من ذلك هي تبصير المرسل بهذا الشرط لكي يلجأ إلى كتابة عقد التأمين على بضاعته، إذا علم أن قيمة التعويض المتحصل عليها لا تتناسب مع قيمة البضاعة.

على أن الشرط المحدد للمسئولية لا يصح في حالة ما إذا كان الضرر قد نشأ عن خطأ مقصود أو غش أو عن خطأ جسيم من جانب الناقل (المادة 52 من القانون التجاري).

ثانياً: الشرط الاتفاقية التي تعفى الناقل من المسؤولية:

ثار التساؤل حول مدى صحة الشروط التي قد يتضمنها عقد النقل والتي تهدف إلى إعفاء الناقل كلياً من المسؤولية الناتجة عن الضرر الذي يحدث عند تنفيذ عقد النقل.

¹ د علي البارودي و محمد فريد العربي: القانون التجاري، العقود التجارية، عمليات البنوك، الجزء الثاني، 2000م، ص 217.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ذهب القضاء في فرنسا في بديء الأمر إلى بطلان شرط الإعفاء من المسئولية لمخالفته للنظام العام، إذ أن من شأن هذه الشروط هو إهدار لحقوق الشاحنتين، لكن هذا الرأي تعرض للنقد لذلك تحولت محكمة النقض الفرنسية عن رأيها في حكمها الصادر في 04 فبراير 1874.¹

فقضت بصفة هذا الشرط إلا أنه جعل أثرها يقتصر على نقل عبء الإثبات من عاتق الناقل إلى عاتق المرسل إليه²، لكن من الناحية التطبيقية كان من الصعب على المرسل أو المرسل إليه أن يقوم بإثبات خطأ الناقل، لذلك تعرض هذا الاتجاه للنقد كذلك. تدخل المشرع الفرنسي سنة 1905 بقانون رابيه Rabier³، والذي تضمن بطلان كل شرط يعفي الناقل من المسئولية عن الهلاك أو التلف، سواء وضع الشرط في تذكرة النقل أو في أي وثيقة أخرى ولا يشمل البطلان حالة التأخير.

أما في مصر فقد ذهبت غالبية الأحكام إلى بطلان كل شرط يقضي بإعفاء الناقل من المسئولية عن هلاك الشيء كلياً أو جزئياً أو تلفه⁴، ويشمل حكم الإعفاء كل شرط يكون من شأنه إلزام المرسل أو المرسل إليه بدفع كل أو بعض نفقات التأمين من مسئولية الناقل.

أما المسئولية عن التأخير، فيجوز للناقل أن يشترط إعفائه كلياً أو جزئياً منها شريطة إدراج هذا الشرط في وثيقة النقل وإلا اعتبر كأن لم يكن.

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فإنه يمكن إعفاء الناقل من المسئولية في حالة الأخطاء غير الجسيمة (المادة 52 من القانون التجاري)، إلا أنه لا يعفى الناقل كلية من المسئولية عن الأضرار التي تصيب البضاعة في حالة فقدان الكلي أو الجزئي للبضاعة (الفقرة 3 من المادة 52 من الفقرة التجاري).

¹ راجع د مصطفى كمال طه: مرجع سابق، 219 و ما يليها .

² أي جعل التزام الناقل بالمحافظة على البضاعة التزاماً ببذل عناية لا التزاماً بتحقيق نتيجة، بحيث يتعين على المرسل أو المرسل إليه أن يقوم بإثبات أن الضرر الذي حصل كان ناجماً عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل.

³ د علي البارودي و محمد فريد العربي: مرجع سابق، ص 219.

⁴ المادة 245 الفقرة 251 من القانون التجاري المصري.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وإذا كان من الممكن إعفاء الناقل من ضرر التأخير حسب الفقرة 2 من المادة 52 من القانون التجاري، فإنه لا يمكن إعفاؤه من ضرر ناتج عن فقدان الكلي أو الجزئي أو التلف. وإذا وجد في العقد شرط يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية فيعد الشرط باطلا ويبقى العقد صحيحا (الفقرة 3) من المادة 52 من القانون التجاري.¹

ولقد أخذت بعض التشريعات الحديثة بصحة شرط الإعفاء من المسؤولية، ومنها المادة 52 من القانون التجاري وذلك طبقا لنص الفقرة الأولى والثانية فنص هاته المادة يميز الإعفاء من المسؤولية بالشروط التالية:

– أن يكون الاشتراط كتابي: سواء كان ذلك في سند النقل ذاته أو رسالة النقل، ولا يمكن التوسع في تفسير هذا الشرط لأنه من ضمن الاستثناء الذي يعفي من المسؤولية.²

– أن يكون مبلغا للمرسل: فلم يشترط القانون موافقة المرسل الصريحة، وإنما فقط تبليغه بهذا الشرط، وبما أن تبليغ المرسل مع عدم اعتراضه على هذا الشرط يعني موافقته عليه، لذا تعد موافقة منه على هذا الشرط وليس تبليغا فقط وفي حالة ما إذا اعترض المرسل على هذا الشرط فإنه لا يعتد به.

– أن يرد الاشتراط على ضرر التأخير أو تحديد المسؤولية: فيجوز الاتفاق على الإعفاء من الأضرار الناتجة عن تأخير البضاعة. سواء كانت متوقعة أو غير متوقعة، وحتى تلك الأضرار التي تؤدي إلى تلف البضاعة نتيجة التأخير، بما أنه يوجد اتفاق يعفي الناقل من ضرر التأخير فإنه يعفى من كل أثر ينتج عن ذلك ومنها التلف.

وإذا حدث ضرر للبضاعة ناتج عن تلف من غير ضرر التأخير، فإنه لا يكون مشمولاً بهذا الإعفاء. وحسب الفقرة 2 من المادة 52 السابقة الذكر، فإنه يجوز تحديد مسؤولية الناقل بسبب فقدان البضاعة أو تلفها، أما ضياع البضاعة أو تلفها فيكون تحديده بموجب اتفاق بين المرسل والناقل.³

¹ تقابلها المادة 78 من قانون الطيران المدني.

² أنظر أكثر تفصيلا د سمر جميل حسين الفتلاوي: مرجع سابق، ص 282.

³ ونفس الأمر نصت عليه المادة 812 من القانون البحري على أنه (خلافا للمادة السابقة، يرخص بكل الشروط المتعلقة بتحديد المسؤولية أو التعويض كما يلي:

– عن المدة الواقعة ما بين استلام البضاعة من قبل الناقل لنقلها لغاية البدء بتحميلها على متن السفينة وحتى نهاية تفريغها ولغاية تسليمها.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

– ألا يكون الشرط مخالفا للقانون أو النظام العام: فإذا وجد شرط يقضي ببطلان شرط الإعفاء كبطلان شرط الإعفاء من المسئولية عن فقدان الكلي أو التلف، فلا يعد الشرط موجودا على الرغم من الاتفاق وتوافر الشروط الأخرى.

– أن لا يكون الضرر ناتج عن خطأ متعمد أو خطأ جسيم: لأنه إذا تعمد الناقل وارتكب خطأ أصاب البضاعة بضرر كتفضيل بضاعة أخرى على بضاعة المرسل، فأدى هذا الأمر إلى إصابة بضاعة المرسل بضرر التأخير. فإذا توازت هذه الشروط أمكن إعفاء الناقل من المسئولية أو تحديد مسؤوليته حسب الاتفاق.

– حالة وجود عيب أو نقص في البضاعة أثناء النقل حيث تنص المادة 51 من القانون التجاري على أنه (إذا كانت الأشياء المنقولة مما تنقص وزنا أو كيلا على العموم من جراء النقل فيضمن الناقل فقط مقدار النقص الزائد عما جرى العرف بالتسامح فيه).¹

– ويقع باطلا كل شرط يقتضي بإعفاء الناقل من المسئولية عن أفعال تابعيه:

ويعد عقد النقل في أغلب الأحيان من عقود الإذعان لذلك يجوز للقاضي أن يحكم بإبطال شرط الإعفاء من المسئولية²، إذ يجوز للقاضي أن يعني الطرف المدعى من الشروط التعسفية الواردة في عقد تم بطريق الإذعان.³

– بعض الحالات التي لا تعد من القوة القاهرة: لا يعتبر من القوة القاهرة في عقود النقل انفجار وسائل النقل أو احتراقها أو خروجها عن القضبان التي تسير عليها أو تصادمها أو غير ذلك من الحوادث التي ترجع إلى الأدوات

ب- في نقل الحيوانات ونقل البضائع على سطح السفينة.

¹ الفقرة ب من المادة (803 من القانون البحري).

² ويمكن إضافة حالتين للإعفاء لم يتعرض لهما القانون الجزائري وهما حالة الإكراه أو الحجز القضائي وحالة الحجز الصحي والتي تطبقها المادة 4 فقرة 2 من اتفاقية بروكسل.

³ شريف أحمد الطباخ: التعويض عن النقل البري والبحري والجوي في ضوء القضاء والفقهاء والمعاهدات الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005، ص 62.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

أو الآلات التي يستعملها الناقل في تنفيذ النقل، ولو تمت اتخذ الحيطة لضمان صلاحيتها للعمل ولمنع ما تحدثه من ضرر.¹

والملاحظ أن الفقه و القضاء عادة يلحق العيب الذاتي بخطأ المرسل إذا هو الذي قرر إرسال شيء لا يحتمل عملية النقل²، ولذلك يمكن للناقل أن يتمسك بالعيب الذاتي في الشيء محل النقل ولو كانت وثيقة النقل خالية من أي تحفظ يتعلق به. ويشترط أن يكون الناقل قد بذل العناية اللازمة في المحافظة على البضائع وحصر الخسائر في أضيق نطاق ممكن، وإلا كان مسؤولاً بقدر الإهمال الذي صدر منه.

كما يشترط ألا يكون النقص قد نشأ عن سبب آخر وعلى الناقل قبل شحن البضاعة أن يلفت نظر المرسل إلى العيب الظاهر الواضح في البضاعة، أو في طريقة تغليف البضاعة أو حزمها فإذا أصر الأخير على نقلها كان الناقل غير مسؤول عما يلحقها من ضرر.³

المطلب الثاني: أسباب دفع مسؤولية الناقل البري علي نقل الأشخاص

يسأل الناقل عن التأخير في وصول الراكب كما يسأل عما يصيب الراكب أثناء تنفيذ النقل من أضرار بدنية أو غير بدنية. ولما كان الالتزام بضمان السلامة التزام بتحقيق نتيجة فإنه يكفي أن يثبت الراكب أنه أصيب أثناء تنفيذ عقد النقل لتتشغل ذمة الناقل بالمسئولية، ولا ترتفع مسئولية الناقل عن سلامة الراكب إلا إذا أثبت هو أن الحادث نشأ عن قوة قاهرة أو خطأ من الراكب أو خطأ من الغير.

يكون الناقل مسؤولاً مسئولية عقدية، بمجرد حصول ضرر للراكب أثناء عملية النقل. لكن ليس في كل الحالات يظل الناقل مسؤولاً دائماً، لأن هناك حالات تجعل الناقل معفياً من المسئولية وهذه الحالات تسمى

¹ شريف أحمد الطباخ: المرجع السابق، ص 63.

² د حسن المصري: مرجع سابق، ص 329.

³ شريف أحمد الطباخ: مرجع سابق، ص 67 - 68.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

بأسباب دفع المسئولية، وهذه الأسباب إما أن تكون قانونية (الفرع الأول)، وإما أن تكون اتفاقية ترجع للاتفاق الحاصل بين الراكب والناقل (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الأسباب القانونية للإعفاء من المسئولية

يمكن للناقل أن ينفي مسئوليته في حالات محددة حصراً في القانون، وهي القوة القاهرة والحادث المفاجئ، أو فعل الغير، أو خطأ المتضرر نفسه (الراكب).¹

حيث تنص المادة 63 من القانون التجاري (يجوز إعفاء الناقل من المسئولية الكلية أو الجزئية من أجل عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال بها أو التأخير فيها بشروط أن يثبت أن ذلك ناشئ عن قوة القاهرة أو خطأ المسافر).² ويكون باطلاً كل شرط بإعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من مسئوليته المتسببة عن الأضرار البدنية الحاصلة للمسافرين³، والأسباب القانونية للإعفاء من المسئولية هي القوة القاهرة والحادث المفاجئ (أولاً) وفعل الغير (ثانياً) وفعل المسافر (ثالثاً).

أولاً : القوة القاهرة و الحادث المفاجئ:

¹ لا يمكن للناقل أن يدفع مسئوليته، بإقامة الدليل على عدم ارتكابه أي خطأ لأنه في مسائل النقل إذا أتيحت للناقل هاته الحالة فإننا نكون قد سلمنا بفكرة الخطأ كأساس لمسئولية الناقل.

² خطأ الغير لا يعفى الناقل من المسئولية عن التأخير أو عن الأضرار البدنية التي تلحق الراكب و المقصود بالغير كل شخص غير الراكب و الناقل و تابعيه، ولو لم يكن الغير معروفاً فقد الدليل على ان الحادث كان نتيجة خطأ من جانب شخص آخر و قد هرب دون أن يعرف غير أنه إذا كان خطأ الغير تتوافر فيه شروط القوة القاهرة بالألا يكون من الممكن توقعه أو تفاديه كما لو هاجمة عصابة مسلحة أحد القطارات و أطلقت النار على الراكب فأصاب بعضهم رغم اتخاذ هيئة السكك الحديدية و إجراءات الحراسة اللازمة فإن ذلك يعفى الناقل من المسئولية. مذكور في كتاب شريف الطباخ:

مرجع سابق، ص 102 – 103.

³ المادة 65 من القانون التجاري.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

لا يوجد هناك اختلاف بين القوة القاهرة والحادث المفاجئ فهما يدلان على معنى واحد وهذا هو الرأي

السائد في فرنسا ومصر¹، ويشترط في القوة القاهرة والحادث المفاجئ الشروط الآتية:

– أنه غير ممكن التوقع: أي أن يكون الحادث غير مستطاع التوقع لا من جانب الناقل ولا من جانب الراكب،

فمعيار إمكان عدم التوقع موضوعي لا ذاتي. وعدم التوقع الحادث يكون وقت إبرام العقد في المسؤولية العقدية.

أما في المسؤولية التقصيرية فيكون عدم التوقع وقت وقوع الحادث ذاته.²

– أن تكون القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ مستحيل الدفع: فيجب أن يكون دفع الحادث أمراً مستحيلاً، فإن

أمكن دفعه فإنه لا يعد من قبيل القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ حتى لو استحال توقعه ويجب أن يكون من شأن

الحادث أن يؤدي إلى استحالة تنفيذ المدين لالتزامه ويجب أن تكون هذه الاستحالة مطلقة.³

وقد اعتبر القضاء الفرنسي أن إصابة مسافر في أحد القطارات بسبب سقوط شجرة على نافذة القطار

وإصابة المسافر بالزجاج من قبيل الحادث المفاجئ الذي ينفي مسؤولية شركة السكك الحديدية.⁴

وكذلك الفيضان الشديد الذي أدى إلى انقلاب القطار اعتبرها القضاء الفرنسي من قبيل القوة القاهرة

لعدم إمكان التوقع واستحالة دفعها. ومنها يتضح أن الحادث لا يعتبر بذاته قوة القاهرة، بل تعطى له هذه الصفة

¹ لقد أبرز الفقه رأيين بشأن دفع المسؤولية استناداً إلى القوة القاهرة والحادث المفاجئ، فذهب الرأي الأول إلى عدم التفرقة بينهما من حيث اعتبار كلا منهما سبباً أجنبياً يعتمد عليه الناقل في دفع مسؤوليته، لكونه لا يمكن توقعه ولا باستطاعة الناقل دفعه. وبناء على الرأي فإن الناقل تتنفي عنه المسؤولية في الأحوال التي يرجع بها سبب الحادث إلى فعل الطبيعة كالزلازل والصواعق والفيضانات.

الرأي الثاني فرق بين القوة القاهرة والحادث المفاجئ وأعطى هذا الرأي للناقل الحق في دفع مسؤوليته إذا نجم الحادث عن قوة القاهرة أما إذا كان سببه حادث فجائي، فالناقل يتحمل نتيجة ما يصيب الراكب من أضرار والفرق بين القوة القاهرة والحادث المفاجئ، هي أن القوة القاهرة لا يمكن توقعه من قبل الناقل كالزلازل والفيضانات. أما الحادث المفاجئ فهو أمر ينتج من ذات الشيء أي أداة النقل.

وبالرجوع إلى قوانين التجارة العربية ومن بينها القانون الجزائري فإنها نصت فقط على القوة القاهرة كسبب لدفع المسؤولية، وهذا لا يعني أن المشرع قد قصد من ذلك اعتبار أن الحوادث الداخلية التي تنجم من داخل أداة النقل، كاحتراقها، سبب يدفع به الناقل مسؤوليته. أنظر أكثر تفصيلاً، د عادل علي المقدادي: مرجع سابق، ص 120.

²Cass.civ.26 févr.1974,Bull.civ.In 69,D.1974, somm .64.

³ وقد عرف بعض القضاء القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ بأنه الأمر الذي لم يكن ممكناً توقعه ولا تفاديه ومن شأنه أن يجعل الوفاء بالتعهد مستحيلاً.

⁴ ويعتبر من القوة القاهرة حوادث الحرب، واستيلاء السلطة العامة على أداة النقل أو البضاعة، والفتن والثورات ولا يعتبر الحريق أو السرقة بمثابة قوة القاهرة إلا إذا وقع في ظروف جعلت توقعه غير مفروض. أما الإضراب عن العمل فلا يعتبر قوة القاهرة إلا إذا كان فجائياً غير متوقع من الناقل.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

تبعاً لظروف الحادث وتعيينه وإثبات أنه لم يكن متوقفاً وأنه يجعل الوفاء مستحيلاً، ويقع عبء هذا الإثبات على الناقل، فإذا عجز عن إثبات السبب الحقيقي للضرر ظل مسؤولاً.

ثانياً : فعل الغير :

المقصود بالغير هو كل من لا يسأل الناقل عن أفعاله، فقد يصاب المسافر بضرر لكن الضرر هذا كان نتيجة فعل شخص أجنبي عن الناقل، مثال ذلك إصابة الراكب بجرح ناتج عن فعل شخص أطلق عليه النار من خارج وسيلة النقل، أو سقوط مسافر بسبب دفعه من قبل راكب آخر.¹

ويشترط لإعفاء الناقل من المسؤولية في حالة حدوث الضرر بفعل الغير أن يكون فعل هذا الغير غير متوقع، ولم يكن في الوسع دفعه، وفضلاً أن يكون فعل الغير هو السبب الوحيد في إحداث الضرر.²

– موقف الفقه من فعل الغير :

اشترط الفقه في فعل الغير حتى يكون كسبب لدفع مسؤولية الناقل، نفس شروط القوة القاهرة وهي عدم إمكان توقعه من قبل الناقل، وأن لا يكون باستطاعته دفعه، وكونه أيضاً السبب الوحيد في إحداث الضرر. فإذا لم يستطيع الناقل إثبات ذلك كان مسؤولاً عن كافة الأضرار التي تلحق بالراكب. ويقع على الناقل عبء إثبات فعل الغير الذي كان سبب في إحداث الحادث.³

لكن في بعض الأحيان الأمر يختلف عندما لا يتم التعرف على الغير الذي أحدث الضرر، وبالتالي تنتفي مسؤولية الناقل فيما لو تم نسبة الحادث إلى فعل الغير، وكان هذا الأخير قد فر ولم يسلم نفسه للعدالة.

¹ أنظر أكثر تفصيلاً د عادل المقدادي: مرجع سابق، ص 185.

² يشترط في خطأ الغير الذي يعفي الناقل من المسؤولية إعفاء كاملاً ولا يكون في مقدور الناقل توقعه أو تفاديه وأن يكون هذا الخطأ وحده هو سبب الضرر للراكب، ولما كان ذلك وكان الحكم المطعون فيه، قد أقام قضاء على أن الضرر قد نشأ قوة القاهرة أو عن خطأ الغير، عدم إمكان توقعه واستحالة دفعه أو التحذير منه ول كان سقوط الأمطار وأثرها على الطريق الزراعي في الظروف و الملابس التي أدت إلى وقوع الحادث في الدعوة المماثلة من الأمور المألوفة التي يمكن توقعها ولا يستحيل على قائد السيارة المتبصر الحذر منها، وكان الخطأ المنسوب لقائد سيارة النقل قد انتفى بحكم جنائي قضى ببراءته و التزم الحكم المطعون فيه حجته في هذا الخصوص فإنه إذا قضى برفع دعوى الطاعنين بمقولة أن الحادث وقع بسبب أجنبي لا يد للقائد الأتوبيس فيه يكون قد أخطأ 000 القانون. (الطعن رقم 784 سنة 45 ق جلسة 1979/03/07 س 30 ع 1، ص742) المذكور في كتاب، د عبد الحميد الشواربي: مرجع سابق، ص335.

³ فقد قضت بعض المحاكم بمسؤولية الناقل عن الحادث الذي أدى إلى وفاة الراكبة نتيجة حريق شب في وسيلة النقل، حيث لم تأخذ المحاكم بإدعاءات الناقل بأن سبب الحادث هو وضع بترين من قبل الغير في السيارة، لأنه لم يتمكن من إثبات إدعائه هذا.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وذهب جانب من الفقه إلى ضرورة تحميل الناقل مسؤولية الأضرار الناجمة عن فعل الغير بالاعتماد على نظرية الضرر. فالناقل بموجب هذه النظرية تتحقق مسؤوليته بمجرد وقوع الضرر، حتى ولو حدث الضرر بفعل الغير، لأن فعل هذا الأخير يعتبر نتيجة مباشرة لواقعة النقل وبسببه.¹

ونحن نؤيد هذا الرأي لأن رجوع المسافر على الغير فيه العديد من الصعوبات فقد لا يتمكن المسافر من إثبات خطأ الغير، فيضيع حقه في المطالبة بالتعويضات. إضافة إلى ذلك فإن مطالبة الناقل بالتعويض على الرغم من أن الحادث وقع بفعل الغير هو أكثر قبولا خاصة إذا علمنا أن مختلف التشريعات العالمية تفرض تأمين إجباري على الناقل، تتحمل بموجبه شركات التأمين دفع التعويض للمتضرر. ويحق لشركات التأمين فيما بعد الرجوع على الغير بما دفعته للمتضرر.²

ولم ينص القانون التجاري الجزائري على فعل الغير كسبب يدفع به الناقل مسؤوليته تجاه الراكب، واكتفت المادة 65 بذكره القوة القاهرة وخطأ المسافر (الذي يتسم توضيحه فيما بعد).

فهل يفسر ذلك على أن المشرع اكتفى بذكر القوة القاهرة ملحقا بها فعل الغير؟ خصوصا وأنه يتطلب فيه نفس شروط القوة القاهرة فيكون سببا للناقل في دفع مسؤوليته.

لكن هذا التفسير لا يمكن الأخذ به، لأن فعل الغير له علاقة بنشاط الناقل، أما القوة القاهرة فهي تنجم عن خارج بنشاط الناقل.

وقد قضت محكمة استئناف نانسي (NANCY) بفرنسا بمسؤولية الناقل عن إصابة الراكب نتيجة إغلاق الباب فجأة على يد الراكب في أثناء صعوده بفعل شخص مجهول، لأن هذه الحادثة متوقعة في ذاتها وكان يوسع الناقل تجنب هذه النتيجة لو استخدم بعض الوسائل والاحتياطات.³

¹ ESCARRA et RAULT ,op, cit, No 905.

² تطبيقا لنص المادة 38 من الأمر 07/95 الصادر بتاريخ 1995/01/25 المتعلق بالتأمينات.

³ La cour d'appel de NANCY, 1-3-1950 .j.c.p 58 92 – 1950 note Hemard.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

إن الفقه والقضاء، عندما قررا إعفاء الناقل من المسؤولية بسبب فعل الغير، اشترطا أن يكون ذلك، غير متوقع وليس بإمكان الناقل دفعه وأن يكون السبب الوحيد للحادثة.

وذهب رأي من القضاء المصري، بأن الناقل تكون مسؤوليته مخففة تجاه الراكب عندما يحدث هذا الأخير ضرر بسبب فعل الغير الذي ساهم الناقل معه في ذلك¹، كإصابة المسافر باعتداء وقع عليه من قبل الغير أو تصادم السيارات بين الناقل والغير، فهذه الحوادث هي الأمور المتوقعة.

فالناقل يتحمل جزءا من المسؤولية عندما يكون فعل الغير متوقعا أو من الممكن تفاديته²، ويتفق القضاء المصري والفرنسي في شروط فعل الغير التي تعفي الناقل من المسؤولية وهي عدم التوقع واستحالة الدفع فضلا أن يكون فعل الغير هو السبب الوحيد للضرر.³

ثالثا : فعل المسافر: يمكن للناقل إعفاء مسؤوليته متى أثبت أن الضرر الناشئ كان بسبب فعل المسافر نفسه، كما أن خطأ المسافر نفسه لا يعفي الناقل كلية من المسؤولية إلا إذا توافر فيه شرطا السبب الأجنبي، عدم إمكان التوقع واستحالة دفعه إضافة إلى رجوع الإصابة إلى فعل المسافر وحده.⁴

1 د أكتيم الخولي: الوسيط في القانون التجاري، الجزء الرابع، الطبعة الأولى، 1958، ص 335.

2 يميل القضاء إلى تشديد المسؤولية على عاتق الناقل حتى في الحالات التي يتجلى فيها السبب الأجنبي بوضوح كاف ومثال ذلك حكم محكمة استئناف الإسكندرية في 1956/02/29 وملخص الوقائع أن أحد المسافرين ألقى من نافذة القطار مواد متفجرة فانفجر أحدها تحت عجلات القطار وسبب الحادث، طلبت شركة السكك الحديدية إعفاءها من المسؤولية لأن الحادث نتج عن سبب أجنبي، إلا أن المحكمة رفضت ذلك على اعتبار أن رمي المواد المتفجرة من قبل الغير هو أمر متوقع.

- ونفس الحكم أصدرته محكمة النقض الفرنسية في 1961/07/11 وتلخص وقائع القضية في أن قطارا يسير من الجزائر إلى وهران حين تعرض لاعتداء مجهول فتعرض أحد المسافرين لإصابة في أحد العبرات، طالبت شركة السكة الحديدية بانتقاء مسؤوليتها على اعتبار أن الحادث كان سبب فعل الغير غير المتوقع لكن المحكمة قضت بمسؤوليتها وقررت أن احترام اللوائح لا يكفي لنفي خطأ المصلحة د وجدي عبد الواحد علي، مرجع سابق، ص 176.

3 راجع د وجدي عبد الواحد علي: التعويض عن الإخلال بالتزام ضمان سلامة الراكب و المسافر، الطبعة الأولى، ص 177.

4 Cass.civ.24 mai 1976 , Rtd com. 1976. 798

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

– موقف الفقه من فعل المسافر:

ويبرر الفقه بأن إعفاء الناقل من المسؤولية، هو أنه ما دام الناقل ملزم بضمان سلامة المسافر، يقابل ذلك إلزام المسافر بأن يسهر على سلامته الشخصية، فمن غير المنطقي مساءلة الناقل عن الضرر الذي يصيب المسافر إذا كان بمقدور هذا الأخير تجنب وقوعه بقليل من الحذر.¹

كما اعتبر الفقه²، أن إحلال الراكب ببعض التعليمات لا يعفي الناقل من المسؤولية فيما لو نشأ للراكب ضرر نتيجة حادث، كما لو جلس المسافر في مكان ليس بالمكان المبين في التذكرة.

أما إذا تعمد المتضرر إلحاق الضرر بنفسه، فإنه في هذه الحالة يعفي الناقل من المسؤولية، فالناقل يقع عليه التزام باتخاذ كافة الاحتياطات اللازمة كغلق الأبواب أثناء السير وعدم فتحها إلا بعد الوقوف.³

ولقد أخذ المشرع الجزائري بخطأ المسافر كسبب يستطيع الناقل دفع مسؤولية عن الأضرار الناجمة عن ذلك الخطأ، وذلك في نص المادة 63 من القانون التجاري. والناقل عند دفعه لمسئوليته استنادا إلى فعل المسافر، لا يقتصر فقط على الأضرار الجسمانية، بل يتعداه إلى التأخير و التلف في الأمتعة والتي يكون الراكب نفسه هو السبب في ذلك.⁴

وأحيانا قد يشترك الناقل مع المسافر في إحداث الضرر، فقد ذهب الفقه والقضاء إلى أن الناقل في هذه الحالة لا يعفى من المسؤولية العقدية، فيظل مسؤولا عن الضرر بقدر الخطأ الذي وقع منه، ومن أمثلة ذلك وقوف

¹ قضت محكمة النقض الفرنسية في قضية بتاريخ 1954/03/30 تتلخص وقائعها في أن أحد الركاب اقترب من باب مفتوح فحذف نفسه إلى الطريق، فقررت المحكمة أن الراكب ارتكب إهمالا من جانبه، وبالتالي فإنه يتعين إعفاء الناقل من المسؤولية نظرا لاستحالة توقع حصول مثل ذلك الخطأ. د عادل علي المقدادي: مرجع سابق ص 181.

² د سعد واصف: مرجع سابق، ص 177.

³ Cass.civ.8 Jan.1964;Bt 1964,97,D.1964,somme.61;Ca paris 21 mai 1985,Bt 1985.346.

⁴ فقد أصدرت محكمة استئناف باريس حكما قضت فيه (بأن خطأ الضحية يكون أحد أسباب إعفاء الناقل إذا كان هذا لم يستطع توقعه أو منعه وتبعاً لهذا تتخلص شركة السكك الحديدية من المسؤولية التي تنقلها إذا نجحت في إقامة الدليل ليس فقط على ارتكابها خطأ مهما كان بسيطاً، بل = وكذلك أن الضحية كان قد ارتكب إهمالا أو عدم احتياط، وكان السبب الوحيد في الضرر، ولم يكن في مقدورها أن تدفعه). د وحدي عبد الواحد: مرجع سابق، ص 178.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

الراكب بجوار الباب أثناء سير القطار فيسقط أو جلوس الراكب في غير المكان المعد له، فأرغمه الناقل على الانتقال إلى العربة التي حجز فيها مكانه رغم صعوبة هذا الانتقال فأصيب أثناء تنقله.

لكن على الرغم من أن هذه الحالات يشترك فيها الناقل والمسافر في إحداث الضرر إلا أنها في الأصل ناتجة عن إهمال الناقل في اتخاذ الاحتياطات والإجراءات الضرورية لتنظيم عملية النقل.

وقد يحدث أحيانا أن يكون سبب الحادث مجهولا، كأن يقع المسافر ويموت، دون أن يتوافر دليل على هذا الحادث، أو أن يقع الحادث ولم يستطع الناقل دفع مسؤوليته بإثبات أحد الأسباب السالفة الذكر، فيظل الناقل مسئولا عن الحادث في حالة بقاء سبب الحادث مجهولا لأن مسؤولية الناقل هي الأصل، والاستثناء إعفائه منها متى ثبت السبب الأجنبي.¹

الفرع الثاني: الأسباب الاتفاقية للإعفاء من المسؤولية

أولا- بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية عما يصيب الراكب من أضرار بدنية:

أبطل القانون التجاري كل شرط يقضي بإعفاء الناقل كليا أو جزئيا من المسؤولية عما يلحق الراكب من أضرار بدنية (المادة: 65 من القانون التجاري).

والحكمة التي توخاها المشرع من بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية، أنها تؤدي إلى انعدام وتعطيل التزام الناقل بضمان سلامة الراكب بدنيا طوال فترة تنفيذ عقد النقل، وكما سبق القول هو التزام بنتيجة لا يعفيه منه سوى القوة القاهرة أو خطأ الراكب.

ثانيا- حالات إعفاء أو تحديد مسؤولية الناقل:

أجاز المشرع التجاري للناقل اشتراط إعفائه من المسؤولية كليا أو جزء منها إذا تعلق الأمر بتأخير وصول الراكب أو الأضرار غير البدنية التي تلحق الراكب (المادة: 66 من القانون التجاري).

¹ د عادل المقدادي: مرجع سابق، ص 213.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ووضع المشرع ضوابط شرط إعفاء أو تحديد مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق الراكب، وهي أن يكون الشرط مدرج في سند النقل ومطابق للقوانين والأنظمة الجاري بها العمل ومبلغ للمسافر، بمعنى أن إثبات هذا الشرط بأي طريقة أخرى غير الكتابة غير جائز لتقدير إعفاء الناقل.

والواقع أن إجازة مثل هذه الشروط يجد سنده في أنه قد يجد الراكب أن التأخير لا يمثل بالنسبة له ضرراً رئيساً له، بمعنى آخر أن الوقت قد لا يكون له أهمية قصوى في رحلة معينة فيقبل شرط الإعفاء على خلاف حالات أخرى يكون للتأخير فيها إضاعة فرصة كحضور ندوة أو مؤتمر علمي أو جلسة قضائية، فلا يقبل شروط الإعفاء.¹

ولا يمكن إعمال شروط الإعفاء أو تحديد المسؤولية المشار إليها إذا ثبت صدور غش أو خطأ جسيم من الناقل أو أحد تابعيه، ويعد غشا كل فعل أو امتناع عن فعل يقع من الناقل أو أحد تابعيه بقصد إحداث الضرر، وأن الخطأ الجسيم كل فعل أو امتناع عن فعل يقع من الناقل أو أحد تابعيه برعونة مصحوبة بإدراك تحقق الضرر.² فإذا توفي الراكب أثناء النقل بسبب حادث يسأل عنه الناقل، فإن هناك أضراراً تصيب الراكب نفسه وأضراراً أخرى تصيب ورثته والأشخاص الذين كان يعولهم، ففي هذه الحالة تنتقل دعوى الراكب العقدية إلى ورثته أو من كان يعولهم عن الضرر الذي أصابه شخصياً قبل وفاته هذا فيما يتعلق بالأضرار المادية.

أما عن الأضرار الأدبية التي لحقت بالراكب فإنه يجوز التعويض عنها ولكن لا يجوز أن ينتقل الحق في التعويض إلى الغير، إلا إذا تحدد باتفاق أو طالب به الدائن أمام القضاء وهذا غير متصور إلا إذا لم تترتب الوفاة فور وقوع الحادث. فإن وقعت الوفاة فور وقوع الحادث فلا يمكن أن يكون التعويض قد تحدد بمقتضى اتفاق مع المتوفى أو طالب به أمام القضاء.³

¹ أنظر في الصدد د سميحة القليوبي: مرجع سابق ص 524. د محمد حسن الجبر: مرجع سابق ص 203. د جلال وفاء محمددين: مرجع سابق، ص

63. وكذلك د عبد الفضيل محمد أحمد: مرجع سابق، ص 221.

² أنظر في هذا المجال د سميحة القليوبي: مرجع سابق، ص 524-525.

³ د عبد الفضيل محمد أحمد: القانون التجاري، العقود التجارية، الإفلاس، عمليات البنوك، ص 222.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

أما الأضرار المادية والأدبية التي تصيب الورثة أو من كان الراكب يعولهم فإنهم يملكون المطالبة بها بدعوى على أساس المسئولية التقصيرية، وذلك لعدم وجود رابطة عقدية بين هؤلاء الورثة والناقل، وما دام الدعوى تقصيرية فعلى الورثة إثبات خطأ الناقل.¹

وقد تدخل المشرع وقرر تأميناً إجبارياً على الركاب وذلك من خلال الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات المادة 166 منه. والقانون رقم 31/88 للمعدل والمتمم للأمر 15/74 المتعلق بنظام التعويض عن الأضرار الجسمانية والمادية الناتجة عن حوادث المرور. ويعتبر هذا أفضل بالنسبة للمتضررين الذين سيتأكد حقهم في الحصول على التعويض، ومن ثم تختفي عملياً مسألة المسئولية.

ثار الخلاف عن مدى صحة الشروط التي قد يتضمنها عقد النقل والتي تهدف إلى إعفاء الناقل كلياً من المسئولية الناتجة عن الضرر الذي يحدث عند قيامه بتنفيذ عقد النقل، ذهب البعض إلى بطلان هذه الشروط على أساس مخالفتها للنظام العام، حيث من شأن هذه الشروط إضعاف المسافر في عقد النقل الذي يضطر في معظم الأحوال إلى الخضوع للشروط التي يفرضها عليه الناقل. لكن الرأي الراجح فقها وقضاء هو الاعتراف بصحة هذه الشروط على أساس المبدأ القانوني الذي يبيح حرية التعاقد ويؤكد مبدأ سلطان الإرادة.²

- موقف الفقه:

لقد انقسم الفقه بشأن إدراج الناقل لشروط معفية أو محددة لمسئوليته عن الأضرار التي تصيب الراكب أثناء عملية النقل. وظهر الرأي الأول الذي يبيح إدراج هذه الشروط (أولاً)، والرأي الثاني يمثله فقهاء لا يعترفون بصحة هذه الشروط (ثانياً) ولكل رأي حجج وأسانيد في تأييد رأيهم.³

¹ إن القضاء الفرنسي رغبة منه في حماية هؤلاء الورثة، أجاز لهم الرجوع على الناقل بمقتضى دعوى مسؤولية عقدية دون حاجة إلى إثبات خطأ الناقل. وقد برر القضاء الفرنسي ذلك بأن عقد النقل ينطوي على اشتراط ضمني لمصلحة ورثته بتعويضهم في حالة وفاته، ومن ثم يصبح الناقل ملتزماً تجاه هؤلاء الورثة، بمقتضى هذا الاشتراط بضمان سلامة مورثهم.

² راجع د إبراهيم سيد أحمد: العقود والشركات التجارية، الطبعة الأولى، 1999، ص 333.

³ د عادل المقدادي: مرجع سابق، ص 216.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

أ- رأي الفقهاء الذين أجازوا إدراج الشروط المعفية والمحددة للمسئولية:

وأجاز الفقهاء إدراج الشروط التي يضعها الناقل والتي من شأنها إعفاءه من المسئولية أو تحديدها، وسواء كانت الأضرار ناتجة عن إصابة جسم الراكب أو نتيجة للتأخير أو تلف الأمتعة. إلا أن هؤلاء الفقهاء قصرُوا هذا الإعفاء على الأخطار اليسيرة دون الجسيمة¹، وأعطى للراكب في مقابل هذا الإعفاء الحق في الرجوع على الناقل بالمسئولية التقصيرية تطبيقاً لقواعد المسئولية الناشئة عن حراسة الأشياء.

وقد اعتمدوا في منحهم هذا الحق للراكب، على مبدأ الخيرة بين المسئوليتين وهذا المبدأ يعني أن الراكب في حالة إخلال الناقل بالتزامه الحق في التمسك إما بقواعد المسئولية التعاقدية وإما بقواعد المسئولية التقصيرية.

ب- رأي الفريق الثاني الذي قالوا ببطلان الشروط المعفية من المسئولية:

يذهب فقهاء هذا الرأي إلى بطلان الشروط التي يدرجها الناقل بقصد إعفائه من المسئولية عن الأضرار التي تصيب المسافر في جسمه²، واستند أصحاب هذا الرأي إلى أنه لا يجوز الاتفاق على تحمل الراكب الأضرار التي تصيب جسمه، لأن حياة الإنسان هي فوق كل شيء، كما أن قواعد عقد نقل الأشخاص يجب أن تكون أكثر صرامة.

كما أن الأجر الذي يقدمه الراكب للناقل مقابل تنفيذ عقد النقل، لا يمكن أن يوازي الضرر الذي قد يتعرض له الراكب من عقد النقل. لذا يجب عدم التردد في إبطال مثل هذه الشروط والاتفاقيات.

وبالنسبة للقضاء، فقد كان القضاء الفرنسي في بداية الأمر يحكم بصحة الشروط التي يدرجها الناقل للإعفاء من مسئولية الأضرار التي تلحق بجسم المسافر، لكن سرعان ما تحول عن ذلك، معتبراً أنه لا يجوز للناقل الذي يترتب عليه التزام بضمان سلامة المسافر، أن يعفي نفسه من هذا الالتزام³.

¹ واستند الفقهاء في مصر إلى نص المادة 217 من القانون المدني المصري حيث تنص على أنه (يجوز الاتفاق على إعفاء المدين من أية مسئولية تترتب على عدم تنفيذ التزامه التعاقدية، إلا ما نشأ عن خطئه الجسيم، ومع ذلك يجوز للمدين أن يشترط عدم مسئوليته عن الغش أو الخطأ الجسيم الذي يقع من أشخاص يستخدمهم في تنفيذ التزامه).

² د علي البارودي: مرجع سابق، ص 281

³ د عادل المقدادي: مرجع سابق، ص 222.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

أما القضاء المصري فقد اتجه إلى تحريم الاتفاق على الإعفاء من مسؤولية الأضرار الجسمانية، وهذا الاتجاه

هو طبيعي لما حدث في تطور لوسائل النقل وكثرة الحوادث.¹

وبالنسبة لنا، فإننا نؤيد ما ذهب إليه الفقه والقضاء في أنه لا يجوز الاتفاق على السماح للناقل بإدراج الشروط المحددة أو المعفية من المسؤولية الناجمة عن الأضرار التي تصيب جسم الإنسان، لأن سلامة الإنسان وكيانه الشخصي لا يجوز أن يكونا موضوع اتفاقات خاصة.

– موقف القانون الجزائري:

المبدأ العام أن سلامة الإنسان وكيانه الشخصي لا يجوز أن تكون موضوعا لاتفاقات خاصة، لمخالفتها للنظام العام. فالمشرع حرص على تأكيد ذلك فنص في المادة 65 من القانون التجاري على أنه (يكون باطلا كل شرط بإعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من مسؤوليته المتسببة عن الأضرار البدنية الحاصلة للمسافرين).²

فيما عدا الأضرار البدنية، يجوز إعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من مسؤوليته عن التأخير وذلك طبقاً لنص المادة 66 من القانون التجاري، ولكن يشترط لصحة هذه الشروط المعفية أو المحددة أن تكون مكتوبة ومدرجة في سند النقل، وإلا اعتبرت كأن لم تكن³، ولا يستفيد الناقل من هاته الشروط إذا ثبت صدور غش أو خطأ جسم منه أو من مستخدميه (المادة 66 السالفة الذكر).

¹ د عادل المقدادي: المرجع سابق، ص 223.

² وهو نفس ما ذهب إليه كل من قانون التجارة العراقي والكويتي والتونسي والليبي والقانون اللبناني، فقد حرموا على الناقل إدراجه شروط الإعفاء أو التحديد من المسؤولية التي تنصب على الأضرار البدنية للراكب وتعتبر هذه الشروط باطلة.

³ تنص المادة 66 من القانون التجاري على أنه (يجوز للناقل، استناداً للاشتراط كتابي مدرج في سند النقل ومطابق للقوانين والأنظمة الجاري بها العمل ومبلغ للمسافر، فيما عدا حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب منه بنفسه أو من مستخدمه إعفاء كلياً أو جزئياً من مسؤوليته عن التأخير أو الأضرار غير البدنية الحاصلة للمسافر).

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

المبحث الثالث: مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل والنقل المتعاقب

لا يتم النقل دائما بمعرفة ناقل تسلم إليه البضاعة من المرسل ويسلم هو البضاعة إلى المرسل إليه، بل يحدث أن يتدخل وسيط هو الوكيل بالعمولة للنقل، فيكلفه المرسل بالنقل وذلك بالتعاقد باسمه الشخصي مع ناقل أو عدة ناقلين لحساب المرسل.¹

وعمقتضى عقد الوكالة بالعمولة للنقل يلتزم الوكيل بأن ينقل البضاعة إلى المكان المقصود سواء باستخدام وسائله الخاصة أو بواسطة غيره باستعانته بناقل أو ناقلين آخرين.²

و قد شاعت الوكالة بالعمولة لنقل الأشياء، بسبب التبادل التجاري عبر المعمورة ولم تعد قاصرة على النطاق الداخلي. لذلك قامت شركات ومؤسسات وأفراد لهم من الطاقات المادية والبشرية الهائلة بنشاط الوكالة بالعمولة لنقل الأشياء وخاصة إذا تطلب النقل تعدد وسائل المواصلات.³

وفرض المشرع على الوكيل بالعمولة للنقل ذات الالتزامات التي فرضها على الناقل، ومنحه نفس الحقوق الأمر الذي اعتبر فيه بعض الفقهاء بأن عقد الوكالة بالعمولة للنقل هو عقد واحد ثلاثي الأطراف يتم بين المرسل والوكيل والناقل ويثبت في وثيقة النقل.⁴

قد يبدو غريبا أن تناول في مبحث واحد موضوعين لا تربطهما صلة كموضوعي الوكالة بالعمولة للنقل وتعدد الناقلين، هذه الغرابة تزول حينما نعلم أن الالتجاء إلى الوكيل بالعمولة للنقل يكون في الحالات التي تستلزم تعدد الناقلين، وأنه حتى عند عدم الالتجاء إلى وكيل بالعمولة للنقل، فإن غالبية الفقهاء يميلون إلى اعتبار الناقل الأول في مركز الوكيل بالعمولة فيما يتعلق بالمرحلة التي يتولاها الناقل التالي.

¹ أنظر أكثر تفصيلا د سوزان علي حسن: مسؤولية الوكيل بالعمولة في النقل الداخلي و الدولي و المتعدد الوسائط، 1999، ص 7 وما يليها.

² Dans le jargon professionnel le transitaire est un intermédiaire de transport qui assure la liaison entre deux modes de transport, d'ont l'un au moins est maritime. Il reçoit ses instructions d'un transporteur et est sur le plan juridique un mandataire ;pour une définition plus complète, V.Rodiére et E.du Pontavice, Précis Dalloz Droit maritime 11 éme éd. 281.

³ راجع رسالة الدكتوراه لطالب أسامة عبد العزيز إبراهيم سعد: التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات، ص 35 و ما يليها.

⁴ أنظر أكثر تفصيلا د علي البارودي: مرجع سابق ص 163. د أحمد محمد محرز: مرجع سابق ص 219.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وسنقسم هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب، نتعرض في المطلب الأول إلى مسؤولية الوكيل للعمولة لنقل الأشياء، و في المطلب الثاني إلى مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل الأشخاص، و في المطلب الثالث إلى تعدد الناقلين.

المطلب الأول : مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل الأشياء

لا يتضمن القانون التجاري تعريفا محددًا للوكيل بالعمولة للنقل، أو لعقد الوكالة بالعمولة للنقل، وإنما يبين المشرع النظام القانوني لذلك العقد. ويعرف عقد الوكالة بالعمولة بطريقة غير مباشرة، وذلك بتعريف الوكيل بالعمولة على وجه العموم بأنه هو (الذي يعمل عملاً باسم نفسه أو باسم بأمر الموكل على ذمته مقابل أجر أو عمولة)¹.

فعقد الوكالة بالعمولة للنقل، عبارة عن اتفاق يلتزم بمقتضاه تاجر بأن يباشر باسمه الخاص أو باسم موكله أو شخص من الغير نقل أشخاص أو أشياء، وأن يقوم عند الاقتضاء بالأعمال الفرعية المرتبطة بالنقل (المادة 37 من القانون التجاري).

فالوكيل بالعمولة للنقل، له صفة التاجر يلتزم بالتزامات التاجر من مسك الدفاتر التجارية والقيود في السجل التجاري والخضوع للنظام التجاري بصفة عامة. والوكيل بالعمولة قد يجري النقل بواسطة غيره، فيتعاقد مع الناقل لمصلحة الموكل، وقد يقوم إلى جانب ذلك بالأعمال الفرعية المرتبطة بعملية النقل، كعملية التغليف والحزم والشحن²، ويظهر الوكيل بالعمولة أمام الغير وكأنه المتعاقد الأصلي فيكتسب الحقوق ويتعهد بالتزامات إزاء الغير الذي يتعاقد معه، ولكنه في الحقيقة ليس بالأصيل وإنما هو يعمل لحساب الموكل الذي كلفه بالتعاقد.³

¹ راجع د حمد الله محمد حمد الله : الوكيل بالعمولة للنقل، دراسة مقارنة في القانونين المصري والفرنسي، 1992 ص 13.

² د أكثم الخولي: العقود التجارية، ص 372.

³ HEMARD, et BOULOC, « vente, transport et autres contrats commerciaux » R.T.D. 1983 P40.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ففي الفقه المصري يعرف البعض الوكيل بالعمولة للنقل بأنه هو الشخص الذي يتعهد للمرسل بأن يبرم مع أمناء النقل عقود النقل اللازمة لنقل البضاعة من مكان الإرسال إلى جهة الوصول، ويحصل الوكيل بالعمولة من المرسل على عمولة في مقابل الخدمة التي أداها له.¹

واهتم الفقه الفرنسي - أيضا - بتعريف الوكيل بالعمولة للنقل فيعرفه (روديير) بأنه هو الذي يتعهد قبل الموكل بمقتضى عقد الوكالة بالعمولة لحساب هذا الأخير بالتصرفات القانونية التي تكفل نقل بضاعة معينة من مكان إلى آخر، وتكون هذه البضاعة قد سلمت إليه.²

فالوكيل بالعمولة للنقل هو وكيل تنصب مهمته على القيام بأعمال قانونية لا بأعمال مادية، فيتعاقد الوكيل بالعمولة باسمه الشخصي، فالوكالة بالعمولة للنقل لا تقوم على فكرة السرية والاستتار بل على فكرة الضمان، ولذلك لا يغير من صفة الوكيل ما يجرى عليه العمل كثيرا من تحرير الوكيل لتذكرة أو إيصال النقل باسمه الشخصي بل باسم المرسل.³

ويلتزم الوكيل بالعمولة للنقل بتحقيق نتيجة كلية هي وصول البضائع إلى الجهة المقصودة فلا يقتصر دوره على القيام بالعمليات الجزئية المترتبة على عملية النقل.

ويتمتع الوكيل بالعمولة بحرية واسعة في اختيار الوسائل التي يراها ملائمة لتحقيق هذه النتيجة ولا يعلم الموكل شيئا عن هذه التفاصيل، ولا يتدخل لتنظيمها لأنه يقصد التخفف من بحثها وتوفير ما يقتضيه تنظيمها من وقت وإلا لما تم اللجوء إلى خدمات الوكيل أصلا.

و سنتعرض في هذا المطلب إلى الحاجة إلى الوكيل بالعمولة للنقل و خصائصه في الفرع الأول، ثم إلى آثار عقد الوكالة بالعمولة للنقل في الفرع الثاني، و في الفرع الثالث إلى المسئولية الناشئة عن عقد الوكالة.

¹ غير أن ذلك لا يمنع من أن يقوم الوكيل بالعمولة بنفسه بنقل البضاعة في جزء من المسافة والاستعانة بغيره في إنجاز النقل إلى جهة أخرى.

² أنظر أكثر تفصيلا، د سوزان علي حسن: مسئولية متعهد النقل متعدد الوسائط، 2003، ص 25 و ما يليها.

« Par la commission de transport, le commissionnaire s'engage envers le commettant à conclure pour le compte de celui-ci les actes juridique qui assureront le déplacement d'une marchandises définie d'un lieu à un autre et qui il prend lui-même en charge »

³ L.PEYREFITTE. « commission de transport » jur. Cl. Com. 1993. Fase 612 n° 51 ets.

الفرع الأول: الحاجة إلى الوكيل بالعمولة للنقل

و خصائص عقد الوكالة بالعمولة

أولاً: الحاجة إلى الوكيل بالعمولة للنقل:

لقد انتشر الأخذ بالوكالة بالعمولة في الأوساط التجارية، خاصة في التجارة الداخلية إذ باشر الأفراد والشركات والمكاتب المتخصصة عمليات الوكالة بالعمولة للبيع، أو للشراء أو الإيجار، أو النقل..... إلخ. وأصبح التجار يتعاقدون مع الوكلاء بالعمولة، وذلك لما يتمتع به هؤلاء من مزايا فهم عادة أصحاب خبرة في المجال التجاري كما أنهم محل الثقة التجارية.¹

كما أنه غالباً ما يلجأ المرسل إلى الاستعانة بالوكيل بالعمولة وذلك من أجل القيام بالإجراءات الجمركية وإبرام عقد التأمين على البضاعة، فينفرد الوكيل بالعمولة بالالتزام بنقل البضاعة. إذ لوحظ عملاً أن دور الوكيل بالعمولة للنقل لا يزال يحتفظ بأهمية كبيرة على الرغم من تقدم وسائل المواصلات وانتشار السكك الحديدية، إذ أصبح الاتصال بين المرسل والناقل مباشر وبالغ السهولة.²

فمن ناحية، نجد أن الوكيل بالعمولة يلعب دوراً هاماً في النقل الدولي الذي يتم عادة ليس فقط عن طريق السكك الحديدية (البر)، ولكن أيضاً عن طريق البحر أو الجو.

ومن ناحية ثانية، فإن الوكالة بالعمولة للنقل تتمتع بمزايا أخرى، فيكون الوكيل بالعمولة للنقل أكثر قدرة من المرسل في مناقشة شروط النقل مع الناقل، وبصفة خاصة عندما لا تكون عمليات النقل من طبيعة واحدة.³ ومن المبررات القوية للالتجاء إلى خدمات الوكيل بالعمولة للنقل أن هذا الأخير - على خلاف الوكيل بالعمولة العادي - ضامن في المبدأ، إذ أنه مسئول مسؤولية تامة عن تنفيذ النقل بواسطة الناقلين الذين يتعاقد

¹ د أكثم الخولي: مرجع سابق، ص 372. د إدوارد عيد: العقود التجارية و عمليات المصارف، 1968، ص114.

² A. CHAO. « le commissionnaire de transport variation sur une définition » B.T. 1988.P477.

³ كما إذا احتاج نقل البضاعة من مكان إلى مكان آخر أن يتم نقلها عن طريق البر (بالسيارة) ثم عن طريق البحر، ثم عن طريق الجو (الطائرة).

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

معهم، وضامنا لسلامة وصول البضائع. وبهذا الشكل يكون الشاحن في أمان كامل. طالما أن الوكيل بالعمولة كان موسرا.¹

ثانيا: خصائص عقد الوكالة بالعمولة:

أ – عقد الوكالة بالعمولة للنقل عقد رضائي:

فهو لا يخضع لأي شكل خاص ويتم العقد للنقل بمجرد تلاقي الإيجاب الصادر من الموكل بالقبول من الوكيل بالعمولة للنقل وتطابقها دون أن يتوقف تمامه على اتخاذ أي إجراء آخر وفقا للقواعد العامة، وتعتبر تذكرة النقل أداة لإثبات عقد النقل المبرم بين الوكيل بالعمولة والناقل بناء على رغبة الموكل.

ولا يشترط أن يكون العقد مكتوبا، أو أن يكون رسميا أو مصدقا على التوقعات فيه والمهم أن يكون رضا الطرفين صحيحا وخاليا من عيوب الإدارة، وأن يكون الرضا عن طرفين تتوافر فيهما أهلية التصرف.²

والوكالة بالعمولة للنقل (شأنها شأن الوكالة بالعمولة العادية) تعتبر نوعا من الوكالة العادية. لذلك تحكمها نظرية العقد والأحكام الخاصة الواردة في القانون المدني بشأن عقد الوكالة، إلا أنها تمتاز عن الوكالة العادية بصفات خاصة.³

ويلاحظ أن من خصائص عقد النقل هو أنه من عقود الإذعان، فهل تعتبر الوكالة بالعمولة كذلك؟

إن الهدف من الوكالة بالعمولة للنقل ليس مجرد إبرام ذلك العقد، وإنما هو نقل البضائع وتوصيلها سليمة إلى المرسل إليه، لذلك قيل بأن عقد النقل يستغرق عقد الوكالة بالعمولة، لأن عقد النقل هو العقد الأقوى الذي يخدم مصالح الموكل (المرسل) وانعقد لأجله.⁴

¹ G. Ripert par – R. Roblot, Traité de droit commercial tome 2 15 Edition par Philippe de laque et Michel Germain, page 843 – 950.

² د حمد الله محمد حمد الله: مرجع السابق، ص 23. وكذلك د عبد الفضيل محمد أحمد: القانون التجاري، ص 138.

³ R. ACHARD. « la responsabilité résultant du retard dans le transport international de marchandises par mer » D.M.F. 1990 P668 ets.

⁴ د حمد الله محمد حمد الله: المرجع السابق، ص 25. أنظر أكثر تفصيلا كذلك د سوزان علي حسن: مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل في النقل الداخلي و الدولي والمتعدد الوسائط، 1999، ص 59.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ويتجه بعض الفقه إلى القول بأن عقد الوكالة بالعمولة - على خلاف عقد النقل - ليس من عقود الإذعان¹، على الرغم من أن بعض الوكلاء بالعمولة قد اعتادوا أن يفرضوا على المرسلين للبضائع بعض الشروط المطبوعة في العقود المعدة سابقا.

وذلك أن مثل هذه الشروط والاتفاقات الواردة بالعقد، لا تكون مخالفة على وجه العموم للقواعد القانونية (كحق الرهن على البضائع وحبسها، حق اختيار الناقلين...) ولا للعادات التجارية (الواقع العملي). كما أنه من حق المرسل (الموكل) أن يختار بكامل حريته الوكيل بالعمولة الذي يرغب التعاقد معه، فالوكالة بالعمولة إذا عقد رضائي تماما.

فمتى تعددت مراحل النقل بأن قام بكل مرحلة ناقل مستقل، فإن الناقل الأول قد يكون وكيلا بالعمولة للنقل في علاقته بالناقل الذي يليه، كما يلجأ المرسل أو المسافر إلى هذا الوكيل في النقل المتعاقب لعدم معرفته بالناقلين وليعين نفسه من إشكالية التعاقد معهم، لهذا سبق الذكر أن موضوع الوكالة بالعمولة للنقل يرتبط بموضوع الناقلين المتعاقبين.

ب- عقد معاوضة:

يعتبر عقد الوكالة بالعمولة عقدا تجاريا، لذلك فهو من عقود المعاوضات، حيث يحصل كل طرف على مقابل لما يعطي. فيحق للوكيل أن يطالب بعمولة أو أجر عن وكالته (المادة 56 من القانون التجاري). ويحدد الاتفاق مقدار العمولة أو الأجر المستحق للوكيل بالعمولة للنقل فإذا لم يوجد اتفاق فإنه يتم الرجوع إلى العرف التجاري لتقدير أجر الوكيل بالعمولة.²

ج- عقد ملزم للجانيين:

فالوكالة بالعمولة عقد يفرض على طرفيه (الموكل - الوكيل بالعمولة) التزامات متبادلة إذ بمقتضاه يلتزم الموكل بدفع العمولة والمصروفات والنفقات المستحقة للوكيل بالعمولة. بينما يلتزم هذا الأخير بالتزامات عديدة

¹ د سوزان علي حسن: مرجع سابق، ص 58. د محمد حسين إسماعيل: مرجع سابق، ص 98.

² راجع د حمد الله محمد حمد الله: مرجع سابق ص 28. وكذلك د عبد الفضيل محمد أحمد: القانون التجاري، ص 139.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

مثل التزامه بتنفيذ الأعمال المكلف بها ، وأن يبذل العناية الواجبة أثناء قيامه بواجبه، والالتزام بإتباع أوامر وتعليمات الموكل والالتزام بتقديم المعلومات للموكل وإحاطته بالعمليات التي تمت لحسابه.¹

د- عقد تجاري:

فعقد الوكالة بالعمولة من العقود التجارية، لأنه يتم على سبيل المقابلة أو الاحتراف كما ورد ذلك في المادة 13/2 من القانون التجاري (يعد عملا تجاريا بحسب موضوعه - كل عملية مصرفية أو عملية صرف أو سمسة أو خاصة بالعمولة).

والثابت فقها وقضاء أن الوكالة بالعمولة تكون تجارية دائما بالنسبة للوكيل بالعمولة، سواء تعلق الأمر بعمليات تجارية أو مدنية²، وقد اعتبر القانون التجاري أعمال الوكلاء من قبيل الأعمال التجارية وطرح عليهم صفة التاجر متى احترفوا القيام بها. أما بالنسبة للموكل فقد تكون الوكالة تجارية إذا تعلقت بشؤون تجارية، كما يمكن أن تكون مدنية إذا لم تتعلق بأعمال تجارية لذلك الموكل.³

ه - الوكالة بالعمولة تقوم على الاعتبار الشخصي:

إن لشخصية كل من الموكل والوكيل أهميتها في إتمام العقد، وغالبا ما يتعاقدان بناء على معرفة سابقة وثقة، وبناء على الاعتبار الشخصي للعقد يتمتع الوكيل بالعمولة بسلطات واسعة في تمثيل موكله، وفي إنفاق المبالغ اللازمة لتحقيق النتيجة المرجوة من العقد وفي اختيار وسائل وطرق النقل.⁴

ويمكن الوكيل إنهاء العقد بإرادته المنفردة وعزل الوكيل في أي وقت يشاء، ولكن نظرا لأن عقد الوكالة بالعمولة عقد تجاري ينشأ أساسا لصالح الطرفين، فإن الموكل يلتزم بتعويض الوكيل بالعمولة عن الضرر الذي لحقه من جراء في وقت غير مناسب أو بغير عذر مقبول.¹

¹ د فايز نعيم رضوان: الوجيز في العقود التجارية ، ص 249.

² د سميحة القليوبي: المرجع السابق ص 19 - 23. د محمد حسن الجير: مرجع سابق ، ص 107.

³ ويترتب على كون عقد الوكالة بالعمولة عملا تجاريا، أنه يجوز إثباته في مواجهة الوكيل بالعمولة للنقل (التاجر) بكافة طرق الإثبات، وفقا لمبدأ حرية الإثبات في المسائل التجارية، أما في مواجهة الموكل فيخضع الإثبات لذات المبدأ إذا كان العقد تجاريا بالنسبة له، أما إذا كان العقد مختلطا أي تجاري بالنسبة للوكيل ومدنيا بالنسبة للموكل، فيخضع إثباته لقواعد الإثبات المدنية.

⁴ أنظر أكثر تفصيلا د حمد الله محمد حمد الله: مرجع سابق ص 30. و د أكنم أمين الخولي: مرجع سابق ، ص 1958.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

– اختلاف النظام القانوني لكل من الوكيل بالعمولة للنقل والناقل:

نظرا لاختلاف التزامات كلا من الناقل والوكيل بالعمولة للنقل، خصص القانون التجاري لكل منهما نصوص قانونية خاصة بالمسئولية والضمانات التي يتمتعوا بها.

خصص المشرع التجاري لعقد النقل والوكالة بالعمولة مكانا في الفصل الرابع من الباب الرابع المتعلق بالعقود التجارية، ولعل ما يفسر هذا المكان المذهل الذي أعطاه المشرع لعقد النقل جنبا إلى جنب مع عقد الوكالة بالعمولة للنقل، هو الدور الهام الذي كان يقوم به الوكلاء بالعمولة للنقل. فلم تكن هناك عملية نقل تتم بدون تدخل الوكلاء بالعمولة للنقل مما جعل يعالج كل ما يتعلق بعقد النقل البري وعقد الوكالة بالعمولة في فصل واحد.

هذا وتعالج المواد 56 إلى 61 من القانون التجاري الجزائري مسؤولية الوكيل بالعمولة، ويعتبر الوكيل بالعمولة ضامنا لسرعة إرسال البضائع في الميعاد المعين وضامنا للبضائع إذا تلفت أو هلكت.² وهناك فارق جوهري بين الناقل وبين الوكيل بالعمولة للنقل، فهذا الأخير يتعهد للمرسل بتحقيق نتيجة هي وصول البضاعة سليمة إلى المرسل إليه، من أجل ذلك يستعين الوكيل بأمين نقل معين ليقوم هذا الأخير بعملية النقل، أما الناقل فيتولى عملية النقل بنفسه أو بواسطة تابعيه.

الفرع الثاني: آثار عقد الوكالة بالعمولة للنقل

أولا: علاقة المرسل بالوكيل بالعمولة للنقل:

يتعهد الوكيل بالعمولة بتنفيذ النقل مع أنه يتم بواسطة غيره، ولذلك فهو يسأل عن تنفيذ عقد النقل. فالوكيل بالعمولة يتعهد بتنفيذ عملية النقل كاملة وعلى مسؤوليته، حيث يتلقى الأشياء أو البضائع في مخازنه قبل

¹ د حمد الله محمد حمد الله : المرجع السابق، ص 31.

² المواد 91 إلى 93 من القانون التجاري المصري ومن المادة 97 إلى 99 من القانون التجاري الفرنسي.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

نقلها، ويرم عقد النقل ويقوم بالإجراءات الجمركية وشحن البضائع أو الأشياء وكل ذلك على مسؤوليته وباسمه الخاص.¹

فإذا قام الوكيل بالعمولة بالنقل بوسائله الخاصة، سرت عليه أحكام عقد النقل، ما لم يتفق على غير ذلك. ولكن يعتبر الوكيل بالعمولة للنقل في جميع الأحوال ضامنا سلامة الشيء محل النقل.²

ويلتزم الوكيل بالعمولة للنقل بالمحافظة على مصالح موكله، وتنفيذ تعليماته لاسيما حسن اختيار الناقل، وميعاد النقل والمسار الواجب إتباعه، وهو ملزم تجاه الموكل بسلامة تنفيذ عملية النقل برمتها حتى جهة الوصول (المادة 58 من القانون التجاري).

فإذا لم يقيم الوكيل بتنفيذ هذه الالتزامات وفي مقدمتها الالتزام بضمان وصول البضاعة إلى جهة المقصودة في الميعاد المحدد، فإنه مسؤولا عن فعله الشخصي بمقتضى عقد الوكالة بالعمولة الذي يلقي على عاتقه التزاما بنتيجة فلا يبرأ من المسؤولية في حالة الهلاك أو التلف أو التأخير إلا بإثبات السبب الأجنبي (المادة 57 من القانون التجاري).³

وهذه المسؤولية التي يتحملها الوكيل بالعمولة تستند إلى عقد الوكالة بالعمولة⁴، مع أنها مسؤولية مشاهمة لمسئولية الناقل، ولكن يظل الفارق بين نوعي المسؤولية قائما، لاختلاف أحكام عقد النقل عن عقد الوكالة بالعمولة.⁵

قد أوردت المادة 58 من القانون التجاري لحالات مسؤولية الوكيل بالعمولة تطبيقا لما تقدم، حيث نصت على أنه يسأل "الوكيل بالعمولة من وقت تسلمه الأشياء المطلوب نقلها مسؤولا عن ضياعها كليا أو جزئيا أو عن

¹ Cass.com. 6 juill. 1983, JCP 1983. IV. 296.

² R.Rodiere, Droit des transport n 707; F Collart Dutilleul et Ph.Delebeque, Contrats civils et commerciaux, D. 1991 n 536; M. Remond Gouilloud, Droit maritime, Pédone 1988 n 747.

³ راجع د عبد الحكيم محمد عثمان: أصول قانون المعاملات التجارية (رقم 18 لسنة 1993) الجزء الأول، العقود وعمليات المصاريف التجارية، ص 159.

⁴ Ca Paris 25 mars 1982, BT 1982.434; CA Lyon 22 avr. 1988, BT 1989.176 CA Caen 6 janv.1994, BTL 1994.86.

⁵ أنظر أكثر تفصيلا د سوزان علي حسن: الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل وفقا لقانون التجارة رقم 17 لسنة 1999، 2003، ص 159 وما يليها.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

تلفها أو التأخير في تسليمها، ولا يمكن له أن ينفي مسؤوليته إلا بإثبات القوة القاهرة أو عيب خاص بالشيء أو خطأ منسوب إما لموكله أو المرسل إليه.¹

وفي نقل الأشخاص يكون الوكيل بالعمولة مسؤولاً عن التأخير في الوصول، وعمّا يلحق الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل من أضرار بدنية أو غير بدنية، ولا يجوز للوكيل بالعمولة أن ينفي هذه المسؤولية إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ المسافر (المواد 69 – 70 من القانون التجاري).

وفي نقل الأشياء، يجوز إعفاء الوكيل بالعمولة كلياً أو جزئياً من مسؤوليته من عدم تنفيذ التزاماته أو تنفيذها ناقص أو المتأخر بشرط أن يثبت أن ذلك ناشئ عن قوة القاهرة أو عيب ذاتي أو خطأ الموكل أو المرسل إليه.

أما في نقل الأشخاص فيقع باطلاً كل اشتراط بإعفاء الوكيل بالعمولة كلياً أو جزئياً من مسؤوليته عن الأضرار البدنية الحاصلة للمسافر. ويعتبر في حكم الإعفاء من المسؤولية هو اشتراط الوكيل بالعمولة للنقل إعفاؤه كلياً أو جزئياً من المسؤولية عن تأخير وصول الراكب والأضرار غير البدنية التي تلحقه أثناء النقل (72 من القانون التجاري).²

وفي جميع الأحوال التي يجوز فيها للوكيل بالعمولة للنقل اشتراط الإعفاء من المسؤولية، يجب أن يكون شرط الإعفاء مكتوباً مدرجاً في سند النقل، وإلا اعتبر كأن لم يكن.

وفي جميع الأحوال أيضاً يحرم الوكيل بالعمولة من التمسك بشرط الإعفاء من المسؤولية كلياً أو جزئياً، إذا ثبت صدور غش أو خطأ جسيم منه أو من تابعيه أو من الناقل أو من تابعيه.

¹ مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل عن تلف البضائع مفترضة أصلاً طبقاً لنص المادة 58 من القانون التجاري، ولا يعفيه منها إلا إقامة الدليل على القوة القاهرة أو العيب في البضاعة أو خطأ أو إهمال من المرسل، فإذا تلفت البضاعة ولم يثبت الوكيل بالعمولة المكلف بنقلها شيئاً من ذلك فإنه يتحمل مسؤولية التلف ولا يكون المرسل هو المكلف بإثبات خطأ الوكيل بالعمولة في هذه الحالة.

² قضت محكمة النقذ المصرية بأنه لا ترتفع مسؤولية الناقل عن سلامة الراكب إلا إذا أثبت هو أي - الناقل - أما الضرر (الحاصل للراكب) قد نشأ عن قوة القاهرة أو عن خطأ من المضرور أو عن خطأ من الغير، على أن يشترط في خطأ الغير الذي يعفى الناقل من مسؤوليته إعفاء كاملاً أن لا يكون في مقدور الناقل توقعه أو تفاديه. مذكور في كتاب، د عبد الفتاح مراد، مرجع سابق ص 503.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

فالوكيل بالعمولة لا يكون مسؤولاً فقط عن فعله الشخصي بل عن فعل الناقل الذي اختاره، إلا أنه لا يسأل عن الضرر الناشئ عن السبب الأجنبي. وعلى ذلك يستطيع المرسل في حالة الهلاك أو التلف أو التأخير أن يرجع على الوكيل مباشرة دون أن يكون ملزم بإثبات خطأ الناقل.¹

ولا يعفى الوكيل من هذه المسؤولية إلا إذا كان المرسل هو الذي اختار الناقل، وهذا المبدأ طبيعي لأن المسؤولية تفترض الحرية في العمل وتدور مع هذه الحرية وجوداً وعدمًا²، ولكن هذا المبدأ المنطقي لا يطبق هنا على إطلاقه، فالوكيل بالعمولة للنقل مسؤول مادام المرسل لم يحدد له الناقل ولو كان الوكيل من الناحية العملية ملزماً باختيار ناقل معين وهو الغالب نظراً لتمتع أغلب الناقلين باحتكار فعلي أو قانوني.

ولعل الرأي الصحيح في تبرير إعفاء الوكيل من ضمان أفعال الناقل في حالة تعيينه من جانب المرسل هو أن الوكيل في هذا التعرض لا يكون وكيلاً بالعمولة بل وكيلاً عادياً، لأنه يتمتع بتلك الحرية في العمل التي تميز الوكيل بالعمولة للنقل.

-الأساس القانوني لهذه المسؤولية وطبيعتها:

إن ضمان الوكيل بالعمولة للنقل ليس إلا تطبيقاً لمبدأ عام هو أن كل مدين ملتزم بتحقيق نتيجة يسأل أمام الدائن فضلاً عن فعله الشخصي عن أفعال الأشخاص الذين يلجأ إليهم في تنفيذ التزامه، على اعتبار أن المدين هو الذي قام بإختيار هؤلاء الأشخاص.

وإذا كان الوكيل بالعمولة يسأل عن أعمال الناقل لأنه ملزم بتحقيق نتيجة هي وصول البضائع سالمة في الوقت المحدد. فلا يمكن اعتباره كفيلاً للناقل لأن النص القانوني (المادة 57 - 58) يستعمل تعبير مسؤولاً.³

¹ د أكتهم الخولي: مرجع سابق، ص 372. د عبد الحكم محمد عثمان: مرجع سابق، ص 161. د هاني محمد دويدار: العقود التجارية والعمليات المصرفية، ص 81.

² د أكتهم الخولي: مرجع سابق، ص 372.

³ هناك فارق أساسي بين ضمان الوكيل بالعمولة لأعمال الناقل ومركز الكفيل لأنه يجب على الدائن أن يثبت وجود التزام المدين الأصلي المكفول قبل أن يكون له رجوع على الكفيل بينما لا يكلف المرسل بإثبات مسؤولية الناقل أو لا بل هو يرجع على الوكيل بالعمولة للنقل دون حاجة إلى هذا الإثبات.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ثانيا: علاقة الوكيل بالعمولة بالناقل:

سبق الذكر أن الوكيل بالعمولة للنقل يبرم عقد النقل باسمه الخاص، حتى ولو ذكر اسم الموكل، فهو يقوم بدور المرسل، ولذلك له أن يقاضي الناقل باسمه الخاص (المادة 60 الفقرة الأولى من القانون التجاري). كما يكون للناقل بدوره أن يقاضي الوكيل بالعمولة للنقل بصفته هو المرسل وهو ما قرره المادة 60 في فقرتها الثانية بنصها على أنه (ويجوز للناقل أن يرفع مباشرة على الموكل دعوى بطلب التعويض عن الأضرار الحاصلة له من جراء تنفيذ عقد النقل، ويكون الوكيل بالعمولة مكلفا قانونا بالحضور فيها).

ثالثا: آثار العقد في الرابطة بين المرسل و الناقل:

إن الأصل هو ألا تنشأ علاقة مباشرة بين الموكل والغير الذي تعاقد معه الوكيل بالعمولة إلا في حدود معينة. فالوكيل في هذا النوع من الوكالة له مسؤولية ثقيلة تجعله في حكم الوكيل بالعمولة الضامن، فلا تظهر مصلحة المرسل في الرجوع مباشرة على الناقل الذي اختاره الوكيل بالعمولة.

وقد أسس القضاء الفرنسي هذه الدعوى المباشرة على المادتين 100 و 101 تجاري فرنسي والمقابلتين للمادتين 94 و 95 من القانون المصري.¹

فالمرسل له علاقة مباشرة على الناقل، حيث أن وثيقة النقل هي عبارة عن اتفاق بين المرسل والناقل، أو بين المرسل والوكيل بالعمولة وبين الناقل. الأمر الذي يتضح منه أن تنفيذ عقد النقل يتخذ طابعا ثلاثيا يضم المرسل والناقل. الأمر الذي يتضح منه أن تنفيذ عقد النقل يتخذ طابعا ثلاثيا يضم المرسل والناقل والمرسل إليه، ويتخذ أحيانا طابعا رباعيا إذا أضفنا الوكيل بالعمولة.²

والعلاقة المباشرة بين المرسل والناقل ليست إلا تطبيقا للقواعد العامة، وما استقر عليه العرف التجاري. ذلك أن الوكيل بالعمولة للنقل ضامن بحكم القانون، وأنه مسؤول في مواجهة المرسل والمرسل إليه عن عملية النقل كما لو كان هو الناقل، وهو مسؤول شخصيا في مواجهة الناقل الذي تعاقد معه.

¹ د أحمد محمد محرز: مرجع سابق، ص 225.

² راجع د سوزان علي حسن: الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، ص 175 و ما يليها.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

فالوكيل بالعمولة للنقل يكون في الواقع بمثابة ناقل يضاف بمجهوده إلى الناقل الحقيقي فيشتركان في المسؤولية في مواجهة المرسل، وقد قررت المادة 60 من القانون التجاري على أن لكل من الموكل والناقل رجوع مباشر على الآخر للمطالبة بالحقوق الناشئة عن عقد النقل، وكذلك للناقل حق الرجوع المباشر على الراكب للمطالبة بالتعويض عن الضرر الحاصل له بسبب تنفيذ عقد النقل. وفي جميع الأحوال يجب إدخال الوكيل بالعمولة للنقل في الدعوى (المادة 73 من القانون التجاري).

وكذلك يكون للراكب في عقود نقل الأشخاص والمرسل إليه في عقود نقل الأشياء حق الرجوع المباشر على كل من الموكل والناقل والوكيل بالعمولة للنقل بالحقوق الناشئة عن عقد النقل. والخلاصة أنه يكون من حق المرسل الرجوع مباشرة على الناقل أو على الوكيل بالعمولة أيهما يشاء للمساءلة فيما أصابه من ضرر نتيجة التأخير أو التلف أو الهلاك، ومن جهة أخرى يكون من حق الناقل أو الوكيل بالعمولة الرجوع مباشرة على المرسل أو المرسل إليه للمطالبة بالحقوق المتولدة عن عقد النقل.

أ- أساسها القانوني:

ما هو الأساس القانوني للدعوى المباشرة للموكل على الناقل ؟

رد البعض هذه الدعوى إلى قواعد الإنابة في الوكالة،¹ فالناقل يعتبر نائبا للوكيل والقانون يعطي لكل من الموكل والنائب والوكيل أن يرجع كل منهما مباشرة على الآخر (المادة 580 من القانون المدني ج).² لكن أنتقد هذا الرأي على اعتبار أن الناقل وهو يقوم بنشاط مادي وهو النقل لا يمكن أن يعتبر نائبا للوكيل بالعمولة ونشاطه نشاط قانوني.³

وذهب رأي آخر إلى الاعتماد على فكرة الاشتراط لمصلحة الغير كأساس لهذه الدعوى⁴، على أساس أن الوكيل حينما يتعاقد مع الناقل فهو يشترط لمصلحة الموكل وهكذا يكون للموكل حق مباشر قبل الناقل. لكن هذا

¹Mazcavd.,op.cit.t.h,1942.

² د أكتهم أمين الخولي: مرجع سابق، ص 382.

³ د أكتهم الخولي: المرجع السابق، ص 382.

⁴ Ch.Jamin et M. Billian ; traité de droit civil.les effets du contrat .L.G.D.J.1995 ,N738 et s.p.797 et s.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

الرأي لا يتفق مع حقيقة موقف الوكيل الذي لا يشترط لمصلحة الموكل عندما يتعاقد مع الناقل بل ينفذ أوامر هذا الموكل.¹ إضافة إلى أن الدعوى المباشرة للمرسل ضد الناقل لا يمكن أن تفسر بقواعد النيابة، أي القول بأن الوكالة بالعمولة للنقل هي وكالة نيابية وذلك لأن المرسل له الحق في الرجوع على الناقل وعلى الوكيل بالعمولة.

واتجه الرأي الأخير إلى تفسير آثار الوكالة بالعمولة للنقل بفكرة النيابة الناقصة، فطبقاً لهذه النظرية لا يختفي الوكيل من العلاقة بل يظل ملتزماً إلى جانب الغير، ولذلك يجوز للمرسل أن يرجع على الوكيل وعلى الناقل معاً، كما يكون للناقل أن يرجع على الوكيل والمرسل معاً لمطالبتهما بأجرة النقل.²

فالرابطة المباشرة بين المرسل والناقل ما هي إلا تطبيقاً للقواعد العامة، فالقانون إعتبر الوكيل بالعمولة للنقل في مركز الوكيل الضامن. فالوكيل بالعمولة يكون مسؤولاً عن عدم التنفيذ من جانب الناقل وذلك بمقتضى عقد الوكالة بالعمولة ذاته، ولذلك يكون للمرسل إلى جانب رجوعه على الناقل أن يرجع على الوكيل بمقتضى عقد الوكالة بالعمولة.

ب- مسؤولية الوكيل عن البضاعة:

يكون الوكيل بالعمولة مسؤولاً من وقت تسلمه للبضاعة عن هلاكها كلياً أو جزئياً أو تلفها أو تأخير وصولها (المادة 58 من القانون التجاري). ولا يجوز له أن ينفي مسؤوليته إلا بإثبات القوة القاهرة أو العيب الذاتي في البضاعة أو خطأ الموكل أو المرسل إليه (المادة 57 من القانون التجاري). والتي تنص على أنه (يجوز إعفاء الوكيل بالعمولة كلياً أو جزئياً من مسؤوليته عن عدم تنفيذ التزاماته أو تنفيذها ناقصاً أو المتأخر بشرط أن يثبت ذلك ناشئ عن قوة القاهرة أو عيب خاص بالشيء أو عن خطأ منسوب إما لموكله أو المرسل إليه).

¹ د أكنم الخولي : مرجع سابق ، ص 382.

² ففي القانون المصري لا محل للأخذ بفكرة النيابة الناقصة وأنه يجب أن تطبق الروابط الناشئة من تنفيذ الوكالة بالعمولة فيما بين الموكل والغير، والأمر في الوكالة بالعمولة للنقل لا يخرج عن هذه القواعد فالرابطة المباشرة بين المرسل والناقل هي مجرد تطبيق المادة 106 من القانون المدني المصري على الوكالة بالعمولة النقل لأن الحال لا يخلو من أحد فرضين، إما أن الناقل يعلم بشخصية المرسل وإما أن الناقل لا يعلم بشخصية المرسل وهنا أيضاً تنشأ الرابطة المباشرة بينهما لأن الناقل يستوي عنده أن يتعامل مع الأصيل أو النائب إذ يكاد ينعدم الاعتبار الشخصي في عقد النقل.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وفي القانون الجزائري يجوز للوكيل بالعمولة استنادا لاشتراط كتابي مدرج في سند النقل، وفيما عدا حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب منه بذاته، أو من مستخدمه أو الناقل أن يشترط إعفائه كلياً أو جزئياً من المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها، وذلك طبقاً لنص المادة 59 من القانون التجاري.¹

وعلى ذلك يجوز للوكيل بالعمولة للنقل في القانون الجزائري، إعفاء نفسه من المسؤولية عن أعماله الشخصية وأعمال تابعيه، بشرط ألا ينشأ هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها من خطأ عمدي أو خطأ جسيم من الوكيل أو تابعيه أو الناقل. هذا يعني أن الوكيل بالعمولة يبقى ضامناً للخطأ العمدي أو الجسيم، ويلزم لصحة شرط إعفاء الوكيل من المسؤولية أن يكون الشرط مكتوباً وأن يكون الوكيل قد أعلم به الموكل (المادة 59 من القانون التجاري).

وإذا أقام الموكل دعوى المسؤولية ضد الوكيل عن أفعاله الشخصية فلا يجوز للوكيل التمسك بالدفع المذكور، بحجة أن الموكل لم يبد تحفظاته عند استلام البضاعة أو لم يثبت حالتها بالطرق وفي المواعيد القانونية أو لم يقدم الدعوى في هذه المواعيد. لذا قيل بأن ضمان الوكيل بالعمولة للنقل لسلامة البضاعة يتجاوز ضمان الناقل. أما التقادم القصير فكما يجوز للناقل التمسك به في مواجهة المرسل فإنه يجوز للوكيل بالعمولة للنقل التمسك به في مواجهة الموكل. حيث نصت المادة 61 من القانون التجاري على أنه (كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشياء أو عن عقد العمولة لنقل الأشياء تسقط خلال سنة واحدة).

وتسري هذه المهلة في حالة الضياع الكلي ابتداء من اليوم الذي كان يجب فيه تسليم الشيء المنقول وفي جميع الأحوال الأخرى من تاريخ تسليمه للمرسل إليه أو عرضه عليه وتحديد المهلة التي ترفع فيها كل دعوى رجوع بثلاثة أشهر ولا تسري هذه المهلة إلا من يوم رفع الدعوى على المكفول.

¹ وقد قضت محكمة النقض المصرية: بأنه لا وجه لمساءلة مصلحة السكك حديد الحكومة المصرية عن فقد بعض متاع تولت نقله إلا أن يقوم الدليل المقنع على أن الفقد حصل يفينا أثناء نقلها للمتاع، فإذا كانت قد طالبت بالتحقق من ذلك و أغفل الحم الرد على هذا الدفاع الجوهري و لم يشر إليه فإنه يكون قاصراً قصور يعيبه. طعن رقم 10 سنة 22 ق جلسة 1956/03/22 ص 07. 376. مذكور في كتاب، د عبد الفتاح مراد: مرجع سابق، ص 503.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وكذلك يمكن أن تشمل الأعمال المتعلقة بالنقل دفع الرسوم الجمركية ومصروفات التخزين وما إلى

ذلك.¹

ويضمن الامتياز القروض والسلف والمدفوعات المتعلقة بمجموع العمليات التي قام بها الموكل دون التمييز في ذلك بين البضائع التي لم ترسل بعد، وبين البضائع التي تم إرسالها أو البضائع المودعة أو المؤمنة، ويظل حق الامتياز قائماً طالما كانت البضائع في حيازة الوكيل بالعمولة أو النقل الذي عهد إليه بالنقل، ويعتبر الوكيل بالعمولة أو الناقل حائزاً للبضائع متى كانت تحت تصرفه.

فإذا كانت البضائع قد بيعت وسلمت لحساب الموكل، فللوكيل بالعمولة أن يسترد مبلغ دينه من حسيمة البيع على وجه الأفضلية بالنسبة لدائني الموكل.

ج- حقوق الوكيل بالعمولة للنقل:

في مقابل الالتزامات التي يلتزم بها الوكيل بالعمولة للنقل تجاه موكله يلتزم الموكل تجاه الوكيل بالعمولة للنقل بدفع أتعاب العملية التي تم الاتفاق عليها، وهذا ما يعرف بالعمولة وزيادة عن هذا الحق في العمولة يتمتع الوكيل بالعمولة للنقل بحق امتياز على البضائع وغيرها من الأشياء التي يرسلها إليه موكله، أو يودعها لديه أو يسلمها له كضمان للديون المستحقة لدى الموكل.

1- العمولة: قد يختلط الأمر عند دراسة النصوص المتعلقة بالوكيل بالعمولة للنقل، هل أن الوكيل بالعمولة للنقل يتقاضى أجراً وليس عمولة خاصة؟ وأنه بالرجوع إلى الأحكام الخاصة بالوكالة بالعمولة (المواد 56 - 60 من القانون التجاري) نلاحظ أنها لم تستخدم إصطلاح عمولة إلا في المادة 57.

لكن تماشياً مع العرف السائد في هذه المهنة قد استقر على أن الوكيل بالعمولة للنقل يتقاضى عمولة وليس أجراً، فإن مستحقات الوكيل بالعمولة للنقل لدى موكله تتمثل في عمولة يتقاضاها نظير ما قام به من

¹ راجع د أحمد محمد محرز: مرجع سابق، ص 221.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

خدمات. ومن خلال المعاملات التجارية فالوكيل بالعمولة للنقل يستطيع الاحتفاظ لنفسه بالمزايا التي يحصل عليها من الناقل، فهو يحدد عمولة مع الموكل ويحصل هو على جميع المزايا.

وقد اتخذ القضاء من العمولة التي يتقاضها الوكيل بالعمولة للنقل معيارا للتفرقة بينه وبين غيره من

المتدخلين في عملية النقل.¹

2- الامتياز: عني المشرع في القانون التجاري بمنح الوكيل بالعمولة للنقل حماية خاصة فأقر له حق حبس

البضائع وحق امتياز يتجاوز في نطاقه حق الامتياز المقرر للناقل، والعلة في ذلك هو ما يتعرض له الوكيل بالعمولة

للنقل من مخاطر عديدة نتيجة لتعاقدته باسمه الشخصي، وإنفاقه لكثير من المصاريف التي تحتاجها عملية النقل.²

فالوكيل بالعمولة للنقل وفي إطار النيابة عن موكله فهو يقوم بسداد جميع المصاريف التي يتطلبها النقل

موضوع التعاقد، فإذا كان مكلفا بأن يقوم بعملية البيع مثلا فهو يتحمل المصاريف المتعلقة بتخزين البضائع أو

تغليفها، وإذا كان مكلفا بعملية النقل فهو يدفع أجرة النقل زيادة على سداده للرسوم الخاصة بالجمارك ... إلخ.³

ونتيجة لكل هذه الأسباب رأى المشرع أهمية إحاطة الوكيل بالعمولة بالضمانات التي تمكنه من استرجاع

المصاريف التي دفعها، حيث تنص المادة 56 من القانون التجاري على حق الامتياز للوكيل بالعمولة للنقل على

قيمة البضائع المرسله له أو المودعة أو المؤمنة لديه . ويشترط المشرع لتمتع الوكيل بالعمولة للنقل بهذا الامتياز عدة

شروط:

أولها: أن يكون الشخص وكيلا بالعمولة وأن يتصرف بموجب هذه الصفة، فلا يمكن التمسك بحق الامتياز

للشركة التي اقتصر دورها على استلام البضائع من الناقل بصفتها وكيل عادي. كما يشترط أن يكون حبس

البضائع لضمان سداد ديون خاصة بعملية الوكالة بالعمولة للنقل نفسها وليس لضمان عملية أخرى قام بها بصفته

¹ ليس هناك ما يمنع في القانون من أن يكون البائع وكيلا بالعمولة و لم يعد القانون اجتماع الصفتين في شخص واحد حتى مع وحدة البضاعة ووحدة المشتري، ولا يغير من الأمر شيئا ألا يكون الوكيل بالعمولة قد قبض أجره لأن انعقاد الوكالة أمر مستقل عن قبض أجرها.

² راجع د علي البارودي: المرجع السابق، ص 89.

³ د سوزان علي حسن: المرجع السابق، ص 139.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ناقلا. أما الشرط الثالث فهو ضرورة توافر حسن النية لدى الوكيل بالعمولة للنقل فيما يتعلق بملكية البضائع وللظروف التي دفعته لحيازة البضائع.¹

إذ استند القضاء على أن الامتياز يرتكز على فكرة الرهن الضمني وأنه لكي نرهن الشيء فلا بد أن نكون مالكين له، وبالتالي فالوكيل بالعمولة للنقل يستخدم الامتياز في مواجهة أي شخص يطالبه بالبضائع بشرط أن يكون حسن النية.

ويقع عبء الإثبات على الموكل الذي يجب عليه إثبات أن الوكيل بالعمولة كان غير حسن النية، وتكون العبرة هنا بوقت إبرام العقد أو لحظة تسليم البضائع للوكيل بالعمولة للنقل، ولا يؤثر على حسن النية معرفة الوكيل بالعمولة لأشياء كان يجهلها لحظة تسلمه البضائع، ولا ننقل ملكية البضائع لشخص آخر بعد تسليم البضائع للوكيل بالعمولة، فطالما البضائع تكون في حيازة الوكيل بالعمولة فلا نستطيع أن نتهمه بسوء النية ومنعه من استخدام الامتياز.²

2-1- حق الحبس:

المقصود بحق الحبس هو عدم تسليم البضائع لمن يستحقها مع الاحتفاظ بها في حيازة الدائن حين سداد المدين للديون المطلوبة منه، فالبضائع التي يرد عليها حق الحبس يجب أن تكون في حيازة الوكيل بالعمولة، فإذا خرجت البضائع من حيازته فإنه يفقد حقه في الامتياز (المادة 56 من القانون التجاري).

2-2- مفهوم الحيازة:

المقصود بالحيازة هو أن تكون البضائع بين يدي الوكيل بالعمولة، وهي تعتبر كذلك سواء عندما تكون في المخازن الخاصة به أو في مخازن يكون قد قام موكله باستئجارها وتركها تحت رقابته ومسؤوليته.

¹ د سوزان علي حسن: مرجع سابق، ص 138. د أحمد محرز: مرجع سابق، ص 222.

² د سوزان علي حسن: المرجع السابق، ص 139. د محمد حمد الله: مرجع سابق، ص 113.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

أما البضائع الموجودة عند الموكل قبل تسليمها للوكيل بالعمولة فهي لا تعتبر في حيازة هذا الأخير بل في حيازة الموكل حتى لو كان الوكيل بالعمولة قد تعاقد فعلا مع الناقلين على تسلمها منه.¹

2-3- الأشياء الممكن حبسها:

يمكن للوكيل بالعمولة للنقل استخدام كل البضائع التي تكون في حيازته كضمان للديون التي له لدى موكله، كما يمتد الامتياز على كل القروض أو السلف أو المدفوعات وسواء كان ذلك قبل استلام البضائع أو وقت حيازته إياها.

وقضت محكمة النقض الفرنسية أن الوكيل بالعمولة للنقل يمكنه حبس المستندات الإدارية والتجارية التي في حوزته لضمان الحصول على مستحقاته من موكله.²

2-4- الديون التي يضمنها الامتياز:

إن الامتياز الذي يتمتع به الوكيل بالعمولة للنقل يضمن ليس فقط أجر الوكيل عن عملية النقل التي تعهد بتنفيذها، ولكن جميع المصاريف التي يكون قد دفعها نيابة عن موكله (المادة 56 من القانون التجاري). وقد ذهب المشرع على أبعد من ذلك فمنح هذا الامتياز للوكيل بالعمولة إذا كان هذا الأخير قد قام بإنفاق مبالغ مالية من أجل تنفيذ عملية النقل حتى ولو كان ذلك قبل تسلمه للبضائع أو وقت حيازته إياها. فإذا قام الوكيل بإنفاق مبالغ مالية على عملية النقل بمجرد إبرام العقد، وكانت البضائع ما زالت في حيازة الموكل فإنه يحق للوكيل حبس البضائع التي أصبحت في حيازته لضمان دينه.

- نطاق تطبيق الامتياز: الإشكالية التي تطرح هنا هي، هل يمكن للوكيل بالعمولة ممارسة حق الحبس من أجل ضمان سداد ديون أخرى غير الديون الخاصة بالبضائع التي في حيازته؟

¹ يشترط في حيازة الوكيل بالعمولة للنقل للبضائع أن تكون الحيازة فعلية وظاهرة

² Cass. Com. 1 Fév. 1998 B.T 1989, P 208.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

فإذا سبق الوكيل نقل بضاعة على مكان معين ثم سلم له الموكل بضائع أخرى لإرسالها إلى جهة ثانية، وذلك قبل تسديد مستحقات عملية النقل الأولى، فهل يجوز للوكيل بالعمولة للنقل ممارسة حق الامتياز وذلك بحسب البضائع المتعلقة بعملية النقل الثانية لسداد ديون عملية النقل الأولى؟

تطبيقاً لنص المادة 56 الفقرة الثانية من القانون التجاري فإن الوكيل بالعمولة يمكنه حسب البضائع التي في حيازته لضمان سداد عملية سابقة تمت وانتهت، حيث تنص المادة 56 في الفقرة الثانية على أنه (... ويضمن الامتياز القروض والسلف والمدفوعات المتعلقة بمجموع العمليات التي قام بها الموكل دون التمييز في ذلك بين البضائع التي ترسل بعد وبين البضائع التي تم إرسالها أو البضائع المودعة أو المؤمنة).

وهذا الحق الممنوح للوكيل بالعمولة يستند إلى وجود علاقات متكررة بين الوكيل والموكل لا يتم دفع حساباتها إلا بعد نهاية الفترة التي يحددها الأطراف.¹

وقد قضت محكمة النقض الفرنسية بأن الامتياز ليس فقط النفقات بكل أنواعها التي أنفقها الوكيل بالعمولة للنقل. بمناسبة عملية النقل المتعلقة بالبضائع التي في حوزته²، ولكن كذلك النفقات المتعلقة بالبضائع موضوع عملية نقل تمت وانتهت سابقاً.

واستندت محكمة النقض الفرنسية في حكمها هذا إلى أن الوكيل بالعمولة للنقل الحسن النية يقرر له حق الامتياز على جميع البضائع التي توجد في حيازته تنفيذاً لعقد الوكالة بالعمولة، وبالتالي فإنه تم توسيع حق الامتياز المقرر للوكيل لضمان سداد كل ديونه.

إلا أن هذا الامتياز الفضفاض للوكيل بالعمولة للنقل لقي انتقاداً من جانب من الفقهاء³، على اعتبار أن الوكيل عندما يعهد له القيام بعمليات النقل وتكون هذه العمليات مستمرة مع موكله، فإن الامتياز يمكن أن يمتد إلى ديون أخرى غير الديون المتعلقة بالبضائع التي في حوزته.

¹ Cass.com. 19 Dec. 1995, B.T. 1996 P55.

² د سوزان علي حسن: مرجع سابق، ص 148 - 149.

³ د سوزان علي حسن: المرجع السابق، ص 149. د علي البارودي: العقود وعمليات البنوك، ص 100.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

أما عندما تكون عمليات النقل منفصلة فلا يوجد ما يرر منح هذا الامتياز، فهنا يطلب الموكل من الوكيل بالعمولة للنقل القيام بالعملية الأولى وبعد الانتهاء منها يقدم الوكيل حساب العملية متضمنا كل المصاريف التي تحملها. وقبل أن يسدد الموكل هذه المصاريف يعهد إلى الوكيل بالعمولة للنقل القيام بالعملية الثانية ثم الثالثة.... إلخ.

ونخلص في الأخير إلى أنه في حالة عدم وجود حساب بين الموكل بالعمولة والموكل في حالة العمليات المنعزلة، فهنا من الأحسن يجب تحديد مجال الامتياز حسب طبيعة العملية، أما إذا كانت هناك عمليات نقل يربط بينها حساب واحد أو وثيقة نقل واحدة، فهنا لا بد أن يستفيد الوكيل بالعمولة للنقل من الامتياز الواسع.

الفرع الثالث: المسئولية الناشئة عن عقد الوكالة للنقل

تقتضي دراسة المسئولية التعرض للأحكام العامة لها وما تتضمنه من تحليل لطبيعة المسئولية وحدودها سواء القانونية أو الاتفاقية، ثم لتطبيق تلك المسئولية أي دعوى المسئولية وما ينتج عنها من تعويض عن الأضرار التي أصابت البضائع.

إن أهم ما يتميز به عقد الوكالة بالعمولة للنقل عن غيره من العقود هو المسئولية التي تقع على عاتق الوكيل بالعمولة للنقل. فهو يسأل من جهة عن ضمان سلامة البضائع موضوع النقل، ومن جهة أخرى يكون مسؤولاً عن الهلاك أو التلف أو التأخير في تسليم البضائع، إلا إذا أثبت أن الضرر قد أصاب البضائع بسبب أجنبي لا يد له فيه.

أولا : النظام القانوني للمسئولية:

تقرر المادة 58 من القانون التجاري مسئولية الوكيل بالعمولة للنقل، وحددت هذه المادة أن مسئوليته تبدأ من وقت تسلمه البضائع، وأنه يبقى مسؤولاً حين إثبات القوة القاهرة أو العيب الذاتي في البضائع أو خطأ المرسل أو المرسل إليه.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

أ- الطبيعة القانونية لالتزام الوكيل بالعمولة للنقل:

1- التزام الوكيل بالعمولة للنقل بتحقيق نتيجة:

تنص المادة 58 من القانون التجاري على اعتبار الوكيل بالعمولة للنقل مسؤولاً عن سلامة البضائع موضوع النقل، فالوكيل بالعمولة للنقل ملزم بتحقيق نتيجة معينة هي ضمان وصول البضائع إلى المكان المتفق عليه في الموعد المحدد بحالة سليمة. فإذا أخل بالتزاماته يفترض فيه قيام المسؤولية بمجرد تعرض البضاعة إلى الضرر.¹

وبالرجوع إلى المادة 58 من القانون التجاري نرى أن المشرع لم يستعمل مصطلح ضامن بل استعمل مصطلح مسؤولاً²، على عكس التشريعات الأخرى. ونحن نرى أن المصطلح الأول هو أقرب للدلالة على أن التزام الوكيل بالعمولة للنقل هو التزام بتحقيق نتيجة، حيث أن الفقه والقضاء استقر على أن اصطلاح ضامن تعني الالتزام بتحقيق نتيجة.³

فالموكل في عقد الوكالة لا يلعب إلا دوراً سلبياً، وهذا الدور السلبى هو الذى يعطيه الحق فى أن يكون متشدداً فى متطلباته تجاه الوكيل بالعمولة وفى أن يطالبه بنتيجة معينة.

ويرى البعض الآخر⁴ أن الوكيل بالعمولة للنقل له صفة الاحتراف التى تلعب دوراً هاماً فى عملية النقل، حيث يشوب العلاقة بين العميل والمحترف نوع من عدم التوازن، الأمر الذى دفع المشرع إلى إعادة التوازن بين أطراف العقد، وذلك بتحويل الالتزام ببذل عناية إلى التزام بتحقيق نتيجة.⁵

وقضت محكمة النقض الفرنسية بأن الوكيل بالعمولة للنقل يبقى مسؤولاً عن الضرر ما لم يثبت وجود

السبب الأجنبى.¹

¹ M. TILCHE , « auxiliaire de transport. Commissionnaire de transport, quelle responsabilité » B.T 1994 P84.

² على عكس التشريع المصرى، حيث تنص المادة 277 من القانون التجارى على اعتبار الوكيل بالعمولة للنقل ضامناً لسلامة البضائع موضوع النقل.

³ أنظر أكثر تفصيلاً د علي البارودي: مرجع سابق، ص 243.

⁴ CASS. 19 Fév. 1974 D.N.F. 1975 P. 179, 22 Juillet 1986 B.T 1986 P591.

⁵ وهو ما استقرت عليه محكمة النقض المصرية والتي اعتبرت أن التزام الوكيل بالعمولة للنقل هو التزام بتحقيق نتيجة، فقد نصت "بأن مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل عن تلف البضاعة مفترضة أصلاً طبقاً للمادتين 91 و 92 من قانون التجارة، ولا يعفيه منها إلا إقامته الدليل على القوة القاهرة أو العيب فى البضاعة أو خطأ أو إهمال من المرسل فإذا تلفت البضاعة ولم يثبت الوكيل بالعمولة المكلف بنقلها شيئاً من ذلك فإنه يتحمل مسؤولية التلف ولا يكون المرسل هو المكلف بإثبات خطأ الوكيل بالعمولة فى هذه الحالة". د سوزان علي حسن: مرجع سابق، ص 161.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

1-1- إثبات عبء الإثبات على عاتق الوكيل بالعمولة للنقل:

يستطيع الوكيل بالعمولة للنقل التخلص من المسؤولية بإثباته أن الضرر الذي أصاب البضاعة كان سبب أجنبي لا يد له فيه، وإثباته علاقة سببية بين هذا السبب والضرر نفسه.²

1-2- إثبات السبب الأجنبي:

تنص المادة 57 من القانون التجاري على إعفاء الوكيل بالعمولة للنقل كلياً أو جزئياً من مسؤوليته عن عدم تنفيذ التزاماته في حالة إثباته القوة القاهرة أو عيب خاص بالشيء أو عن خطأ منسوب إما لموكله أو المرسل إليه.

والمقصود بالقوة القاهرة أي حادث طارئ غير متوقع لا يمكن مقاومته مثل التأخر في وصول البضائع بسبب استحالة وصول وسيلة النقل نظراً لتعقيد إجراءات المراقبة الجمركية.

ويعفى الوكيل بالعمولة للنقل أيضاً من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر كان بخطأ الموكل أو المرسل عليه أو العيب الذاتي في البضائع. فقد قضت محكمة النقض الفرنسية³ بعدم مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل عن عدم وصول البضائع التي حجزت على الحدود بسبب خطأ المرسل الذي أخفى بعض المعلومات الخاصة بطبيعة البضائع. ويشترط في إثبات الوكيل الأسباب السابقة الذكر، أن يكون هذا الإثبات قاطعاً ومؤكداً وإيجابياً، فحتى وإن أثبت الوكيل بالعمولة للنقل أنه قام بكل الاحتياطات اللازمة لنقل البضاعة كصيانة وسيلة النقل ووجود أجهزة التبريد أو أن تغلفة البضاعة كانت جيدة، فهذا لا يكفي لإعفائه من المسؤولية لأنها مجرد إدعاءات سلبية.

1-3- إثبات علاقة السببية بين السبب الأجنبي والضرر:

يجب إثبات علاقة السببية بين أحد الأسباب السابقة الذكر والضرر، هذا ما قضت به محكمة النقض الفرنسية في عملية النقل بالسكك الحديدية. حيث لم ينجح الوكيل بالعمولة للنقل في إثبات العلاقة السببية بين

¹ Cass. 19 Fév. 1974 , D.M.F 1975, P 179 ; 22 Juill 1986 B.T 1986 , P 591

² CAEN. 6 Janv. 1994, B.T. 1994 P86, 26 Mars 1993. B.T. 1993, P605 : V. également ROVEN 24 Mai 1995 D.M.F. 1996 P.368. note Y. TASSEL.

³ Paris. 7 Juillet. 1995, B.T 1996, P 51.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

الضرر والسبب الذي دفع به الوكيل لإعفائه من المسؤولية وهو عدم وجود العلامات الدالة على أن البضائع خطيرة.¹

2- التزام الوكيل بالعمولة للنقل بضمان سلامة البضائع:

إن الوكيل بالعمولة للنقل يلتزم بتحقيق نتيجة تتمثل في وصول البضائع للمكان المحدد في الوقت المتفق عليه سالمة دون وجود أضرار.

2-1- نطاق الضمان من حيث الزمان:

تنص المادة 58 من القانون التجاري على أن الوكيل بالعمولة للنقل يعد من وقت تسلمه الأشياء المطلوب نقلها مسؤولاً عن ضياعها كلياً أو جزئياً أو عن تلفها أو التأخير في تسليمها. فما المقصود بإصلاح "من وقت تسلمه الشيء" هل يعني المشرع بذلك الفترة الزمنية التي تبدأ فيها مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل؟ وما هي حدود الفترة الزمنية التي يتحمل خلالها الوكيل بالعمولة مسؤولية النقل؟

- المقصود بإصلاح "من وقت تسلمه الشيء" وتأثيره على المسؤولية:

يقصد بهذا الإصلاح أن مسؤولية الوكيل بالعمولة لا تبدأ إلا من لحظة تسليم الموكل البضائع فعلاً للوكيل بالعمولة للنقل وليس من لحظة إبرام العقد.

- الاكتفاء بإصلاح من وقت تسلمه الشيء وأثره على المسؤولية :

بالرجوع إلى المادة 58 من القانون التجاري نلاحظ أن المشرع اكتفى بتحديد النطاق الزمني التي تبدأ فيها مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل، ولم يحدد الفترة التي تنتهي فيها المسؤولية الأمر الذي يثير لنا إشكالية عند محاولة معرفة نطاق تطبيق مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل من حيث الزمان.

¹ راجع د سوزان علي حسن: مرجع سابق، ص 165. د علي البارودي: مرجع سابق، ص 101.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

حيث أن تفسير هذا الأمر إلى أن المشرع تعمد تحديد فترة بداية المسؤولية دون فترة الانتهاء، وهذا من أجل حصر مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل على الفترة التي تكون البضاعة في حيازته.

وقد يعتقد البعض أن المشرع من خلال نص المادة 58 من القانون التجاري ألزم الوكيل بالعمولة للنقل لسلامة البضائع الأمر الذي يفترض مسؤوليته عن سلامتها طوال مدة الرحلة إلى حين تسليمها للمرسل إليه.

وجاء نص المادة 59 من القانون التجاري ليحدد لنا في هذه الإشكالية بنصه على أنه (يجوز للوكيل بالعمولة استنادا لاشتراط كتابي و مدرج في سند النقل ومطابق للقوانين والأنظمة الجاري بها العمل ومبلغ للموكل، وفيما عدا حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب منه بذاته أو من مستخدمه أو الناقل أو مستخدم هذا الأخير أن يشترط إعفائه كليا أو جزئيا من المسؤولية).

إذا نص المادة لا يتعلق بالنطاق الزمني للمسئولية بل بحالات الإعفاء وتحديد مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل، إلا أن الوكيل بالعمولة للنقل يكون مسؤولا عن تصرفات الناقل. ويجوز له استنادا لشرط كتابي أن يشترط إعفاؤه أو تحديد مسؤوليته في حالات عدم غش الناقل أو ارتكابه لخطأ جسيم .

فالوكيل بالعمولة للنقل تكون مسؤوليته مزدوجة عن التصرفات الشخصية التي يقوم بها وعن أفعال الغير، وذلك على الرغم من أن الوكيل بالعمولة للنقل فقد لحريته في اختيار الناقلين ووسائل النقل والطرق الواجب إتباعها. فالوكيل بالعمولة للنقل يسأل عن أفعال جميع المتدخلين في عملية النقل بعده، فيكون مسئولا عن أفعال الناقل في حالة عدم إخبار هذا الأخير للوكيل بالعمولة عن رفض تسليم المرسل إليه للبضائع في مكان الوصول. وكل ما سبق ذكره يوضح أن الاكتفاء بإصلاح "من وقت تسلمه الشيء" ليس له أدنى تأثير على مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل.

2-2- نطاق الضمان من حيث الأشخاص:

وفقا لما استقر عليه الفقه والقضاء فإن مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل لا تشمل فقط مسؤوليته، ولكن أيضا مسؤولية جميع الوكلاء بالعمولة المتدخلين في جميع عملية النقل.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

كما تنطبق الأحكام الخاصة بالوكالة بالعمولة للنقل على جميع الوكلاء بالعمولة للنقل مهما كان مركزه في تنفيذ عملية النقل، ولا يخضع لهذه الأحكام الوكلاء بالعمولة للنقل الغير محترفين، لأن انعدام عنصر الاحتراف يجعل من الوكيل بالعمولة وكيلا عاديا يخضع لأحكام القانون المدني وليس لأحكام القانون التجاري.

ب- مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل عن أفعال الجميع المشتركين في عملية النقل:

استقر الفقه والقضاء على اعتبار الوكيل بالعمولة للنقل مسئولاً عن أفعال جميع المتدخلين في عملية النقل¹، فيكون مسئولاً عن أفعال الوكلاء بالعمولة من الباطن، وكذلك التصرفات التي يقوم بها وكيل العبور ومقاول الشحن والتفريغ.²

فقد قضت محكمة استئناف باريس بمسئولية الوكيل بالعمولة للنقل عن أفعال الناقل الذي أهمل في إخباره بأن البضائع قد رفضت في مكان الوصول³، كما قضت بمسئولية وكيل العبور وذلك عن تهاونه في حراسة البضائع التي رفضها المرسل إليه.⁴

وقد صدر حكماً حديثاً لمحكمة النقض⁵، ويتعلق هذا الحكم بقضية كان قد تعهد فيها وكيل بالعمولة فرنسي بتوصيل بضائع لمصر، وكان هذا الوكيل قد لجأ إلى خدمات ناقل بري لنقل البضائع للمطار ثم لجأ هذا الأخير لخدمات شركة طيران للقيام بالنقل الجوي، ولكن في المطار وبعد أن وقع الناقل إيصال النقل سقط الطرد أثناء شحنه على الطائرة، الأمر الذي اضطر شركة التأمين إلى دفع تعويض لصاحب البضاعة لترجع على الوكيل بالعمولة للنقل لاسترداد مبلغ التعويض. ولكن قضت المحكمة بعدم مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل عن أفعال الغير الذين تم اختيارهم بواسطة المتدخلين بعده في عملية النقل.⁶

¹ د سوزان علي حسن: الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، 2003، ص 211.

² د سوزان علي حسن: مرجع سابق، ص 174.

³ Paris. 28 Oct. 1977, B.T. 1977, P 549 ; Cass 23 Mai 1977 B.T 1978,p 52.

⁴ مسؤولية وكيل النقل الأخير لا تنتفي مسؤولية النقل الأول الذي عهد إليه بالنقل في جزء من الرحلة.

⁵ د سوزان علي حسن: مرجع سابق، ص 175 - 176.

⁶ Aix – EN – Provence 16 Avril. 199, B.T. 1191, P.702, CASS. 16 Nov 1993, B.T 1993, P.915, 27 Juillet 1986, B.T. 1987 P.101, ROVEN 9 Janv, 1990. P.698, AIX- en provence 30 Mai 1991, D.M.F , 1993, p-323, note R. ACHARD.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وهذا الحكم السابق الذكر يوضح أن المسئولية هي مسئولية تقصيرية، مما دفع المحكمة للحكم بعدم مسئولية الوكيل بالعمولة للنقل عن أفعال الغير لعدم وجود علاقة تبعية. ويعتبر الوكيل بالعمولة للنقل المسئول الأول أمام موكله عن تصرفات الغير، لأنه هو الشخص الوحيد الذي تعاقد معه الموكل. فإذا قام هذا الأخير برفع دعوى أمام المحكمة ضد أحد المتدخلين في عملية النقل، فهذا لا ينفي مسئولية الوكيل بالعمولة للنقل فتظل مسئوليته قائمة.¹

ثانيا: حدود المسئولية:

أ- الحدود الاتفاقية:

بالرجوع إلى نص المادة 57 من القانون التجاري فإنه يجوز إعفاء الوكيل بالعمولة للنقل كليا أو جزئيا من مسئوليته عن عدم تنفيذ التزاماته أو تنفيذها الناقص أو المتأخر، بشرط أن يثبت أن ذلك راجع إلى قوة القاهرة أو عيب خاص بالشيء أو عن خطأ منسوب إما لموكله أو المرسل إليه.

كما يجوز للوكيل بالعمولة إدراج شرط الإعفاء من المسئولية فيما عدا حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب منه بذاته أو من مستخدمه أو الناقل أو مستخدم هذا الأخير (المادة 59 من القانون التجاري).

1-الإعفاء من المسئولية:

لم يتضمن القانون التجاري - على غير التشريعات الأخرى - على شرط يقضي ببطالان حالة الإعفاء من المسئولية، بل اقتصر على النص في المادة 57 منه على إعفاء الوكيل بالعمولة كليا أو جزئيا من مسئوليته عن عدم تنفيذ التزاماته أو التنفيذ الناقص.

كما يجوز إعفاء الوكيل بالعمولة للنقل من المسئولية، وذلك في حالة الاتفاق مع الموكل استنادا لاشتراط كتابي مدرج في سند النقل باستثناء حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب منه بذاته أو من مستخدمه أو الناقل أو مستخدم هذا الأخير.

¹ Cass.com. 12 Mai. 1969, B.T. 1969, P, 234

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وتجدر الإشارة أن المشرع الجزائري بإدراجه لإمكانية إعفاء الوكيل من العمولة من المسؤولية لم يحدد حالات هذه المسؤولية، هل أثناء وجود تلف في البضاعة أو الهلاك أو في حالة التأخير. وهو الأمر الذي يجعلنا نتساءل عن مضمون المادة 59 من القانون التجاري التي تحدثت عن إعفاء الوكيل من المسؤولية بصفة عامة. وكما هو ملاحظ لم يشر النص على بطلان شروط الإعفاء في حالة المسؤولية على عكس التشريع المصري الذي قضى ببطلان شروط الإعفاء من المسؤولية في حالة المسؤولية عن التأخير فقط، الأمر الذي يعني أن بطلان شرط الإعفاء من المسؤولية يقتصر على حالات الهلاك والتلف فقط.¹

2-تحديد المسؤولية:

أجاز المشرع للوكيل بالعمولة إدراج شرط لإعفائه من المسؤولية في عقد الوكالة بالعمولة للنقل، وذلك تطبيقاً لنص المادة 59 من القانون التجاري السابقة الذكر ولم تتضمن النصوص المنظمة لعقد الوكالة بالعمولة للنقل إمكانية إدراج شرط لتحديد مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل، على عكس ما تضمنه المشرع في المادة 52 من القانون التجاري بشأن مسؤولية حيث أجاز المشرع إدراج شرط من أجل تحديد مسؤولية الناقل. فهل معنى ذلك أن مضمون المادة 59 السابقة جاءت عامة بنصها على أنه يجوز إعفاء الوكيل كلياً أو جزئياً من المسؤولية قصد المشرع منها تحديد المسؤولية كذلك، أو أننا نمكن الأخذ بما جاء به المشرع في المواد المنظمة لمسئولية الناقل وخاصة المتعلقة منها بتحديد المسؤولية.

ونحن نرى أن المشرع ما دام أنه نظم عقد الوكالة بالعمولة للنقل وخصها بمواد في الفقرة الثانية من القسم الثاني، فإنه لم يترك الباب مفتوحاً أمام الوكيل بالعمولة للنقل لإعفائه من المسؤولية، وما دام المادة 59 من القانون التجاري أجازت للوكيل الإعفاء من المسؤولية كلياً أو جزئياً، فإنه من باب أولى يحق للوكيل تحديد مسؤوليته في العقد فيما عدا حالي الخطأ العمدي أو الجسيم.

¹ المادة 280 من القانون التجاري.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

3- الحالات المستثناة من الإعفاء الإتفاقي من المسؤولية.

حد المشرع من السماح بالتمسك بإدراج شروط الإعفاء من المسؤولية، وذلك بنصه في المادة 59 من القانون التجاري على أنه يجوز للوكيل بالعمولة استنادا لاشتراط كتابي مدرج في سند النقل ويكون مبلغ للموكل أن يشترط إعفاؤه كلياً أو جزئياً من المسؤولية.

لكن لا يجوز التمسك بهذه الشروط في حالة الخطأ العمدي أو الخطأ الجسيم، فما المقصود بالخطأ العمدي أو الخطأ الجسيم؟ وعلى من يقع عبء إثباتهما؟

الخطأ العمدي هو مرادف للغش ويقصد به انصراف إرادة مرتكبة وهو الوكيل بالعمولة للنقل إلى ارتكاب فعل أو الإمتناع عنه مع علمه بأن من شأن ذلك إحداث ضرر ومع ذلك يقدم على ارتكابه أو الامتناع عن فعله.¹

ويقع عبء إثبات أن الضرر قد وقع بسبب غش من الوكيل بالعمولة للنقل فهو يقع على عاتق المضرور أي على الموكل وأن يثبت انصراف إرادة الوكيل بالعمولة للنقل إلى ارتكاب الفعل أو الامتناع، وأن هذا التصرف من قبل الوكيل بالعمولة للنقل قد أدى إلى هلاك أو تلف البضاعة أو التأخير في تسليمها.

أما عن الخطأ الجسيم فهو يختلف عن الخطأ العمدي، لأن الخطأ العمدي (الغش) يفترض سوء النية، في حين أن الخطأ الجسيم مهما بلغت جسامته لا يفترض سوء النية، فهو خطأ وإهمال ولكن القائم به لم يكن لديه نية إحداث الضرر بالغير ولا حتى علمه بأن فعله سيصيب الغير بضرر. ففي الخطأ العمدي لا بد وأن نبحت في عقلية مرتكبة في حين أن تقرير الخطأ الجسيم يتم بعمل نوع من المقارنة بين مرتكبه وبين تصرف غيره في ذات الظروف.²

¹ د سعيد الجدار: عقد نقل البضائع في القانون التجاري الجديد رقم 17 لسنة 1999، دار المطبوعات الجامعية، ص 112. أنظر أكثر تفصيلاً د عبد الفتاح مراد: شرح العقود التجارية والمدنية، ص 503.

² د سعيد الجدار: مرجع سابق، ص 113.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

4- تحديد المسؤولية:

أراد المشرع التخفيف من مسؤولية الناقل، فسمح له بإدراج شروط اتفاقية يحدد بمقتضاها مبلغ التعويض الواجب الدفع في حالة هلاك أو تلف البضائع أو في حالة التأخير في تسليمها (المادة 52 من القانون التجاري). أما الوكيل بالعمولة للنقل فلم ينص المشرع على تحديد مسؤوليته، مما يجعلنا نطرح تساؤلا آخر حول عدم التساوي الموجود في القانون التجاري بين مسؤولية الناقل ومسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل.

فالمشرع سمح للوكيل بالعمولة أن يشترط إعفاؤه كليا أو جزئيا من المسؤولية ما عدا حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب منه أو من مستخدمه أو الناقل، إلا انه لم يميز له أن يحدد مسؤوليته كما فعل في مسؤولية الناقل.¹

ب- الحدود القانونية:

1- مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل بقدر مسؤولية المتسبب الفعلي في الضرر:

لا يسأل الوكيل بالعمولة للنقل عن أفعال الناقل إذا كان هذا الأخير قد تم إعفاؤه من المسؤولية بسبب القوة القاهرة أو خطأ المرسل أو العيب الذاتي في البضائع.

فبصفته مسؤولا عن أفعال الغير لا يجب أن تتعدى مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل مسؤولية المتسبب الحقيقي في الضرر، فهو ليس ضامن لجميع المخاطر بل هو مسؤول في ذات الظروف وبنفس قدر مسؤولية المتسبب في الضرر.²

كما يستفيد الوكيل بالعمولة للنقل من حالات الإعفاء القانوني التي يستفيد منها الناقل، فهو يستفيد أيضا من حالات التحديد القانوني لمسؤولية هذا الأخير. بمعنى أنه لا يمكن مساءلة الوكيل بالعمولة للنقل عن فعل الناقل، ومطالبته بمبلغ تعويض يفوق نسبة التعويض التي حددها القانون للمسؤول عن الضرر. هذا المبدأ الذي يتبعه

¹ د عبد الفتاح مراد : مرجع سابق ، ص 503.

² Paris 18 Mai. 1989. B.Y. 1989, P 577 ; Cass. 06 Fév. 1973. B. T 1973, P 132 ; Paris 01 Mars 1988. B. T. 1988, P 408 ; Cass. 22 Juill. 1986, B. T 1986, P 591.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

القضاء في جميع أحكامه وإذ كان الأمر يختلف في القانون الجزائري الذي لم يعترف في القانون التجاري بحق الوكيل بالعمولة في تحديد مسؤوليته.

وهذا المبدأ لا ينطبق إلا عندما يكون الوكيل بالعمولة للنقل مسؤولاً عن أفعال الغير، أما في حالة ارتكاب الوكيل بالعمولة للنقل خطأً شخصياً بسبب عدم اتخاذه لأي إجراء بالرغم من علمه أن البضائع لم يتم تسليمها للمرسل إليه فإن هذا المبدأ لا ينطبق.

ويقتصر استفادة الوكيل بالعمولة للنقل على التحديد القانوني لمسؤولية الناقل ولا تمتد للتحديد الاتفاقي لمسؤولية الناقل، فإذا قبل الوكيل بالعمولة للنقل قد قبل تحديد الناقل لمسؤوليته في عقد النقل الذي أبرمه معه. فهذا الاتفاق يكون ملزماً لطرفيه فقط الناقل والوكيل بالعمولة للنقل، ولا يسري في مواجهة الموكل إلا إذا تم إخطاره وتم قبوله.¹

وعلى العكس من ذلك فإن الوكيل بالعمولة للنقل يستفيد بقوة القانون من حالات التحديد القانوني لمسؤولية الناقل. أما في حالة ارتكاب الناقل خطأً جسيماً فإنه لا يمكن للوكيل بالعمولة للنقل الانتفاع من التحديد القانوني للمسؤولية. فقد قضت محكمة استئناف باريس² بتأييد الحكم بمسؤولية الناقل والوكيل بالعمولة للنقل بالتضامن وبإلزامها بتعويض العميل من القيمة الإجمالية للبضائع التي أصابها الضرر، لأن الخطأ الجسيم الذي ارتكبه الناقل ينعكس على الوكيل بالعمولة للنقل ويفقده الحق في الاستفادة من التحديد القانوني للمسؤولية.³

1-1- حدود المسؤولية:

من الملاحظ أن المشرع الجزائري لم يساوي بين الناقل والوكيل بالعمولة للنقل فيما يتعلق ببطلان شروط الإعفاء من المسؤولية. فالمادة 52 من القانون التجاري تقرر بأنه يكون باطلاً كل اشتراط من شأنه أن يعفي الناقل كلياً من مسؤوليته عن فقدان الكلي أو الجزئي أو التلف. أما المادة 59 فقد قررت على أنه يجوز للوكيل

¹ د سوزان علي حسن: مرجع سابق، ص 188 - 189.

² Paris .14 janv 1988, B.T. 1988, P 293, 15 Déc 1986, B.T, 1987, P 172

³ Paris .14 Janv 1988, B. T 1988,P 293 ; 15 Déce 1986. B. T 1987,P 172.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

بالعمولة أن يشترط إعفاؤه كلياً أو جزئياً من المسئولية، دون أن يحدد هل المسئولية هي مسئولية عن التلف أو الهلاك أو التأخير فاللفظ جاء عاماً.¹

فبعد أن قرر المشرع التجاري للوكيل بالعمولة للنقل من إدراج شروط للإعفاء من المسئولية، فإنه لم يسمح له بإمكانية إدراج شروط لتحديد المسئولية - على عكس الناقل - وإلى جانب الحدود الاتفاقية للمسئولية توجد أيضاً حدوداً قانونية لمسئولية الوكيل بالعمولة للنقل.

1-2- الحدود الاتفاقية:

جاء المشرع في القانون التجاري بنص المادة 59 وسمح للوكيل بالعمولة للنقل أن يشترط إعفاؤه من المسئولية، دون أن يحدد طبيعة هذه المسئولية. الأمر الذي نستنتج منه أنه يحق للوكيل بالعمولة للنقل إدراج شرط في العقد لإعفائه من المسئولية.

كما لم يتضمن القانون التجاري في المواد المنظمة لمسئولية الوكيل بالعمولة للنقل حالات يمكن للوكيل وضع شروط من أجل تحديد مسئوليته.

1-3- الإعفاء من المسئولية:

- الوكيل بالعمولة لنقل البضائع:

تنص المادة 57 من القانون التجاري على أنه يجوز إعفاء الوكيل بالعمولة كلياً أو جزئياً من مسئوليته عن عدم تنفيذ التزاماته، أو تنفيذها ناقصاً أو المتأخر بشرط أن يثبت أن ذلك ناشئ عن قوة قاهرة أو عيب خاص بالشيء أو خطأ منسوب إما لموكله أو المرسل إليه. وتنص المادة 59 على أنه «يجوز للوكيل بالعمولة أن يشترط إعفاؤه كلياً أو جزئياً من المسئولية».

¹ المادة 52 - 59 من القانون التجاري الجزائري والتي تقابلها المواد 279 وما يليها من القانون التجاري المصري.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وكما هو ملاحظ لم يشر النص إلى بطلان شروط الإعفاء من المسئولية، الأمر الذي يجعلنا نتساءل عن سبب عدم تحديد طبيعة المسئولية أي هل أن منح الوكيل بالعمولة للنقل إدراج شروط من أجل إعفائه من المسئولية يقع على المسئولية الهلاك والتلف والتأخير.

وإذا كان كذلك فإن من شأنه أن يؤثر على العلاقة الموجودة بين الموكل والوكيل خاصة أن عملية النقل تتطلب حرصا من الوكيل من أجل المحافظة على سلامة البضائع.

وتجدر الإشارة هنا إلى أن السماح بإدراج شرط لإعفاء الوكيل بالعمولة من المسئولية لا يقتصر على الوكيل بالعمولة للنقل فقط، ولكنه يمتد أيضا للوكيل بالعمولة للنقل الذي يقوم بتنفيذ جزء من النقل بوسائله الخاصة أي بصفته ناقل.

فالنصوص الخاصة بتنظيم الإعفاء الاتفاقي للوكيل بالعمولة للنقل للمسئولية (المواد 57- 59) لم تأتي مطابقة للنصوص الخاصة بالنقل (المادتين 48 - 52). فالقواعد المنظمة لمسئولية الناقل تعتبر أن كل شرط يقضي بإعفاء الناقل من مسئوليته الكلية أو الجزئية عن الهلاك أو التلف هو باطل عكس ما سبق التعرض إليه في مسئولية الوكيل بالعمولة للنقل.

وقد نصت المادة 59 من القانون التجاري على وجوب كتابة شرط الإعفاء من المسئولية وتبليغه للموكل، والمقصود من هذا النص هو التأكيد على علم الموكل بهذه الشروط وقبوله إياها، وإلا فإنه يحق للمحكمة في حالة المنازعة عدم الاعتداء بالشروط التي يدرجها الوكيل بالعمولة للنقل في عقد الوكالة بالعمولة إذا كانت مكتوبة بخط صغير يصعب معه القول بأن الموكل استطاع العلم بها.

- الوكيل بالعمولة لنقل الأشخاص:

تنص المادة 70 من القانون التجاري على أنه « يجوز إعفاء الوكيل بالعمولة كلياً أو جزئياً من مسئوليته من أجل عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال بها أو التأخير فيها بشرط أن يثبت أن ذلك ناشئ عن قوة قاهرة أو خطأ المسافر ».

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وتنص المادة 71 من القانون التجاري على أنه « يعد باطلا كل اشتراط بإعفاء الوكيل بالعمولة كليا أو جزئيا من مسؤوليته عن الأضرار البدنية الحاصلة للمسافر ».

كما تضمنت المادة 73 على أنه « يجوز إعفاء الوكيل بالعمولة لنقل الأشخاص من المسؤولية استنادا لاشتراط كتابي مدرج في سند النقل ومبلغ للمسافر، ويكون الإعفاء كليا أو جزئيا من المسؤولية عن التأخير أو الأضرار غير البدنية الحاصلة للمسافر ».

يتضح من هذه النصوص أن المشرع أجاز للوكيل بالعمولة للنقل حق إعفاءه كليا أو جزئيا من المسؤولية في حالة عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال بها أو التأخير في تنفيذها إذا كان ذلك راجع إلى القوة القاهرة أو خطأ المسافر.

كما قرر المشرع بطلان كل شرط يقضي بإعفاء الوكيل بالعمولة كليا أو جزئيا من مسؤوليته عن الأضرار البدنية للمسافر، كما يجوز الاتفاق على إعفاء الوكيل بالعمولة للنقل من المسؤولية عن التأخير أو الأضرار غير بدنية الحاصلة للمسافر .

يتضح من هذه النصوص أن المشرع أجاز للوكيل بالعمولة للنقل حق إعفاؤه كليا أو جزئيا من المسؤولية في حالة عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال بها، أو التأخير في تنفيذها إذا كان ذلك راجع إلى القوة القاهرة أو خطأ المسافر.

كما قرر المشرع بطلان كل شرط يقضي بإعفاء الوكيل بالعمولة كليا أو جزئيا من مسؤوليته عن الأضرار البدنية الحاصلة للمسافر. كما يجوز الاتفاق على إعفاء الوكيل بالعمولة للنقل من المسؤولية عن التأخير أو الأضرار غير بدنية الحاصلة للمسافر.

والملاحظ من خلال التعرض لحالات الإعفاء من المسؤولية بأن المشرع وضع مساواة بين إعفاء الناقل والوكيل بالعمولة للنقل في نقل الأشخاص، على عكس ما تم التعرض إليه في مسؤولية الناقل والوكيل بالعمولة لنقل البضائع.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

2- مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل في حدود نطاق عقد النقل:

تقوم مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل عن فعل الناقل وقت تسليمه للبضائع محل عقد النقل وتنتهي بتسليم البضائع إلى المرسل إليه. وتستند مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل إلى نص المادة 47 من القانون التجاري التي تنص على أن مسؤولية الناقل تبدأ من وقت تسلمه الأشياء المراد نقلها وليس من لحظة إبرام العقد. فإذا حدث ضرر للبضائع بين لحظة إبرام عقد النقل ولحظة تسلم الناقل فعليا للبضائع، فإن هذه المسؤولية تخرج عن نطاق عقد النقل لتدخل في المسؤولية الشخصية للوكيل بالعمولة للنقل.

ولا يسأل الوكيل بالعمولة للنقل إلا في حدود نطاق عقد النقل، فلا يكون ملزم بتعويض الضرر الذي أصاب البضائع قبل أن يتسلمها من الموكل، كما لا يلزم بتعويض الضرر إذا كان قد تخلى عن وظيفته بأمر من الموكل.

وتتوقف مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل عن أفعال الناقل لحظة قيام هذا الأخير بتسليم البضائع للمرسل إليه، ويجب أن يكون التسليم فعلي وتام للمرسل إليه أو الشخص الذي ينوب عليه.

ولا يكون الوكيل بالعمولة للنقل مسؤولاً عن تصرفات الغير عندما تكون تصرفات هذا الغير لها علاقة بعقد النقل.

ثالثاً: الطبيعة القانونية للمسؤولية:

انقسم الفقهاء في تحديدهم للطبيعة القانونية لمسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل، فلدينا جانبين من الآراء أولها الفقه التقليدي والثاني آراء الفقه المعاصر.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

أ- الفقه التقليدي:

قدم الفقه التقليدي عدة آراء للوصول إلى الأساس القانوني للضمان الذي يقع على عاتق الوكيل بالعمولة للنقل، وانقسم هذا الفقه إلى ثلاثة اتجاهات أولها يعتبر أن الوكيل بالعمولة للنقل وكيلا ضامن بحكم القانون، وثانيها يرى أن الوكيل بالعمولة للنقل كفيل، أما ثالثها فيشبه الوكالة بالعمولة للنقل باستئجار الصناعة.¹

1- الوكيل بالعمولة للنقل ضامن بقوة القانون:

يرى بعض الفقهاء بأن الوكيل بالعمولة للنقل وكيلا ضامنا،² فالوكالة بالعمولة حسب رأيهم تتضمن شرطا فيه ضمان مستتر يجعل من الوكيل بالعمولة للنقل ضامنا بحكم القانون.

والتشدد في مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل يرجع لسوء اختياره للمتعاملين معه، الأمر الذي يتسبب في الضرر. وبالتالي يكون الوكيل قد ارتكب خطأ في أداء لمهمته وهذا يكون كاف لتقرير مسؤوليته.

إلا أن هذا الرأي لم يلق تأييدا واسعا³، فالضمان المنصوص في النصوص المتعلقة بالوكالة بالعمولة للنقل تتشابه مع الضمان الذي يلتزم به الوكيل الضمان، فالوكيل بالعمولة للنقل مثله مثل الوكيل الضامن يضمن تنفيذ الغير للعقود التي أبرمها معهم.

ومع ذلك يرى بعض الفقهاء أن التزامات الوكيل بالعمولة للنقل تختلف عن التزامات الوكيل الضامن، فالوكيل الضامن يضمن تنفيذ العقد تنفيذا كاملا مهما كانت الظروف، حتى ولو كان عدم التنفيذ راجع إلى القوة القاهرة، أما الوكيل بالعمولة للنقل فإنه يعفى من المسؤولية في حالة وجود القوة القاهرة.⁴

¹ د سوزان علي حسن : مرجع سابق، 193.

² G. H. Lyon- CAEN et L. RENAULT, « Traité de droit commercial » 5 éme éd, T. III, n° 631, BAILLY. OP.CIT.P, 266.

³ د سوزان علي حسن: المرجع السابق، ص 194.

⁴ Rodiere. « etude sur la commision de transport » R.T.D.COM.1957, P 545 ; P.Lemaitre-Basset. » les transports combinés des marchandise 1955, P 19.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

فالوكيل بالعمولة للنقل يستطيع الدفع بكل الدفع التي يمكن للناقل الدفع بها، كالدفع بتقادم الدعوى. كما يستفيد من شروط الإعفاء من المسئولية التي يتمتع بها الناقل، الأمر الذي أدى إلى اعتقاد بعض الفقهاء بأن مسئولية الوكيل بالعمولة للنقل تستند إلى الكفالة.

2- الوكيل بالعمولة للنقل كفييل:

صاحب هذه النظرية هو **GORE** وكان ذلك أثناء تعليقه على حكم لمحكمة النقض الصادر بتاريخ 1951/12/05. والذي قضت فيه المحكمة بأن الوكيل بالعمولة للنقل ليس مسؤولاً بالتضامن مع الناقل عن الضرر الواقع على البضائع بسبب خطأ هذا الأخير.¹

ويرى الفقيه **GORE** بأن دين الوكيل بالعمولة للنقل لا يتعدى الدين الذي يدفعه المدين الأصلي، إلا أن هذه النظرية لم تلقى تأييد الفقهاء لعدم تناسبها مع المسئولية المقررة للوكيل بالعمولة للنقل. كما أن نظام الكفالة لا يتماشى مع النصوص الخاصة بالوكيل بالعمولة للنقل فالموكل لا يمكنه مساءلة الوكيل بالعمولة للنقل، إلا إذا كان دين الموكل في مواجهة الناقل قد تم إثباته، لكن هذا الإثبات هو صعب مما يعفى الموكل منه في مواجهة الوكيل بالعمولة للنقل.²

وبالتالي فنظرية الكفالة ليست الأساس القانوني لالتزام الوكيل بالعمولة للنقل، هذا ما دفع جانب آخر من الفقه إلى الأخذ بأساس آخر يكمن في فكرة استتجار الصناعة.

3- استتجار الصناعة:

يرى كلا من **JOSSERAND** و **THALLER** بأن الوكيل بالعمولة للنقل ما هو إلا مقاول مسئول عن كامل النقل. فهو يعتبر بالنسبة للموكل ناقلاً، فيسأل عن أفعال تابعيه مثله مثل المقاول الذي يعتبر مسؤولاً عن أفعال المقاولين من الباطن الذين كلفوا للقيام بالتزاماته الشخصية.

¹ أنظر أكثر تفصيلاً د سوزان علي حسن: مرجع سابق، ص 198. د علي البارودي: مرجع سابق، ص 101.

² د سوزان علي حسن: المرجع السابق، ص 199. د سميحة القليوبي: شرح قانون التجارة المصري رقم 17 لسنة 1999، العقود التجارية و عمليات البنوك، الطبعة الثالثة 2000، ص 534.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ويستند أصحاب هذا الرأي إلى المادة 96 من القانون التجاري الفرنسي التي تعتبر الوكيل بالعمولة وكيلا يتعهد بنقل البضائع، وهذا الرأي لم يسلم هو أيضا من النقد، ففرضت محكمة النقض تشبيه الوكيل بالعمولة للنقل بالمقاول، فالمقاول يدير عملا ويقوم بمراقبة المقاولين من الباطن في أدائهم لوظيفتهم.

ب- آراء الفقه المعاصر:

يرى بعض الفقهاء المعاصرين أن الضمان هو مجرد مسؤولية تعاقدية عن فعل الغير ويبرر أغلب الفقهاء المعاصرين "الضمان" بأن الوكيل بالعمولة للنقل يضمن أفعال تابعيه باختياره الغير أو لأي من المتدخلين في عملية النقل.¹

فالموكل يلجأ لخدمات الوكيل بالعمولة للنقل وذلك من أجل تجنب التعامل مع باقي المتدخلين في عملية النقل، فالوكيل هو الذي اختار تابعيه بنفسه فيكون مسؤول عن أفعالهم.

وذهب جانب من الفقهاء المعاصرين²، للقول بأن الناقل يفرض على الوكيل بالعمولة للنقل، وذلك عندما يكون النقل محتكرا لنوع معين من النقل، ولكن هذا الرأي تعرض للنقد، لأن الموكل عند تقديمه التعليمات للوكيل، فيكون هذا الأخير ملزم بإتباعها. ففي حالة لم يتلق الوكيل بالعمولة للنقل أي تعليمات من الموكل بخصوص إختيار الناقل أو أي شخص آخر في تنفيذ عملية النقل فإنه يسأل عن أفعال كل الأشخاص الذين تعامل معهم وأبرم معهم العقود.³

ويرى فريق آخر من الفقهاء المعاصرين أن أساس مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل عن فعل يرتكز على الصفة الخاصة التي تتميز بها الوكالة بالعمولة للنقل ألا وهي شمولها للنقل برمته.⁴

¹ د سوزان علي حسن : مرجع سابق ، ص 200. د سوزان علي حسن : الإطار القانوني للوكيل بالعمولة للنقل، وفقا لقانون التجارة الجديد رقم 17 لسنة 2003، 1999، ص 103

² M. REMOND- GOUILLAUD, « Droit maritime », op. cit N° 747 p. 450, Ripert et R. Roblot, op, cit N° 2673, p. 2673, p. 666, L BRUNAT, « Ne pas confondre transitaire et commissionnaire de transport », B.T. 1976, p. 264. L.Peyrefitte, art. prec. N°19 p. 6

³ د سوزان علي حسن: مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل في النقل الداخلي و الدولي و المتعدد الوسائط، منشأة معارف الإسكندرية، 1999 ، ص 202 – 203.

⁴ د سوزان علي حسن: المرجع سابق، ص 201.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

فالوكيل بالعمولة للنقل يلتزم بتحقيق نتيجة هي وصول البضاعة إلى المكان المحدد في الميعاد المتفق عليه، وبالشروط التي حددها الموكل. فإذا لم تتحقق هذه النتيجة فإن الوكيل بالعمولة للنقل يسأل عن أفعال المتسببين في ذلك.¹

وكل الآراء المقدمة من الفقه المعاصر هي مكملة لبعضها، فلا شمول الوكالة بالعمولة للنقل بأكمله يكفي وحده ولا حرية الاختيار تكفي وحدها. فإذا أخذنا فقط بشمول الوكالة بالعمولة للنقل على عملية النقل برمته، فإننا نصرح بأن الوكيل بالعمولة للنقل يكون مسؤولاً عن الغير حتى وإن كان هذا الغير قد فرضه الموكل عليه وهذا غير مقبول.²

وإذا أخذنا بحرية الاختيار، فإن الوكالة بالعمولة للنقل سوف تجرد من معناها، والرأي الأرجح والذي نوافقه هو أن مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل عن فعل الغير تقوم على تعهده القيام بعملية النقل، وتنظيمه لتحقيق النتيجة الموجودة، وكذلك على حرية اختيار منفذي النقل ومن بين الأحكام المقررة لهذا الرأي ما قضت به محكمة استئناف ROVEN³، حيث قضت المحكمة بأن الشركة ليست وكيلا بالعمولة للنقل لأنها تأخذ على عاتقها عملية النقل أكملها ولم تختار منفذي عملية النقل بحرية.

ولم تتضمن نصوص القانون التجاري المنظمة لقواعد الوكالة بالعمولة للنقل أي نص يفرض على الوكيل بالعمولة للنقل تنفيذ تعليمات موكله، خاصة تلك المتعلقة باختيار الناقلين والمسار المتبع لعملية النقل. لكن ما دام الوكيل بالعمولة للنقل هو شخص محترف فتطبق عليه القواعد الخاصة بالوكالة التجارية بصفة عامة، فيكون مسؤولاً عن هلاك أو تلف البضائع، إلا إذا كان ذلك راجع إلى قوة قاهرة أو عيب ذاتي في البضاعة أو الشيء.

ولم ينص المشرع التجاري على أن الوكيل بالعمولة للنقل يكون ضامناً لوفاء الغير المتعاقد معه بالتزاماته، إلا أنه يمكن التصريح بأن الوكيل بالعمولة للنقل يكون ضامناً لأعمال الغير المتعاقد معه، وإن لم يكن ذلك صراحة

¹Ripert et R. Roblot « traité de droit commercial ».T. II. OP.CIT

² د سوزان علي حسن : مرجع سابق، ص 202.

³ Roven 26 mars 1992.D.M.F 1993 , P 408

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

فإنه يقضي به عرف الجهة التي يمارس فيها نشاطه. فإذا كان الوكيل بالعمولة للنقل ضامن لعملية النقل بأكمله فإن نظام المسئولية الخاص بالوكيل بالعمولة للنقل تفرض عليه تنظيم النقل والذي يشمل اختياره للناقلين والطرق.

رابعاً: تطبيق المسئولية:

– دعوى المسئولية:

تقام مسئولية الوكيل بالعمولة للنقل بمناسبة عدم تنفيذ العقد أو بمناسبة الإخلال بأحد بنوده سواء أكان ذلك لعدم الحفاظ على سلامة البضائع أو بالتأخير في تسليمها إلى المرسل إليه. وفي هذه الحالة يقوم الموكل أو المرسل إليه برفع دعوى ضد الوكيل بالعمولة للنقل الذي يقوم بتعويضه عن الأضرار التي تعرض إليها من جراء تنفيذ التزامات الوكيل، ثم يرجع ضد المسؤول الحقيقي عن الضرر.¹

وقد وضع المشرع التجاري مدة سمح بها لصاحب الحق بإقامة الدعوى القضائية الناتجة عن عقد الوكالة بالعمولة للنقل، فقرر مدة يتقادم بعد مرورها حق صاحب الحق في إقامة الدعوى أمام القضاء، وسوف يتم التعرض لدعوى المسئولية، ثم للقواعد الخاصة بتقادم الدعوى.²

أ- إقامة دعوى المسئولية:

1- إدعاء الموكل أو المرسل إليه:

أعطى القانون التجاري للموكل حرية الاختيار بين إقامة دعوى المسئولية ضد الوكيل بالعمولة للنقل أو الرجوع المباشر ضد الناقل، وإن كان لم يشير إلى الرجوع المباشر ضد الوكيل بالعمولة للنقل في النص القانوني المنظم لدعوى المسئولية.

1- 1- دعوى الموكل أو المرسل إليه ضد الوكيل بالعمولة للنقل:

إذا لحق البضائع تلف أو هلاك أو تم التأخير في تسليمها فإنه يلجأ صاحب الحق في التعويض (الموكل أو المرسل إليه) إلى مطالبة الوكيل بالعمولة للنقل بالتعويض عن الأضرار.

¹ د سميحة القليوبي: مرجع سابق، ص 535.

² د سميحة القليوبي: مرجع سابق، ص 536.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ولصاحب الحق في التعويض حق الاختيار بين المطالبة بالتعويض وديا أو المطالبة القضائية إذا رفض أو تأخر الوكيل بالعمولة للنقل في دفع التعويض. ولم يوضح القانون التجاري كيفية لجوء صاحب الحق للقضاء، فيمكنه قبل رفع الدعوى إخطار الوكيل بالعمولة للنقل بالضرر الذي لحق البضائع، كما أنه رفع دعوى دون إتباع الإخطار ولا يترتب على تخلفه بطلان إجراءات التقاضي.

1-2- دعوى الموكل أو المرسل إليه ضد المتعاقدين مع الوكيل بالعمولة للنقل:

تنص المادة 60 من القانون التجاري على انه (يجوز للموكل أن يرفع مباشرة على الناقل كل دعوى متولدة عن عقد النقل، ويكون الوكيل بالعمولة مكلفا قانونا بالحضور فيها). ويجوز للناقل أن يرفع مباشرة على الموكل دعوى بطلب التعويض عن الأضرار الحاصلة من جراء تنفيذ عقد النقل ويكون الوكيل بالعمولة مكلفا قانونا بالحضور فيها)، يتضح من هذا النص أن المشرع أجاز الدعوى المباشرة بين الموكل والناقل مع حضور الوكيل بالعمولة للنقل.

1-3- الرجوع المباشر للموكل ضد الناقل:

إختلف الفقه الفرنسي حول الأساس القانوني لدعوى الموكل المباشر ضد الناقل،¹ فذهب البعض أن أساسها يكمن في النيابة في الوكالة واستندوا في ذلك إلى نص المادة 1994 فقرة 2 من القانون المدني الفرنسي التي نصت على أنه يمكن للموكل إقامة دعوى مباشرة ضد الغير الذي تعاقد مع الوكيل.² وهذا الاتجاه لم يسلم من النقد، حيث أن النص الوارد في القانون المدني السالف الذكر يتعلق بحالة النيابة الكاملة، وهذا لا ينطبق على عقد الوكالة بالعمولة.³

وذهب رأي ثاني إلى اعتبار أن الأساس القانوني للدعوى المباشرة هو نظرية النيابة الناقصة، ومقتضى هذه النظرية أن الوكيل بالعمولة عندما يتعاقد مع الغير باسمه ولحساب موكله يعتبر ونائبا عنه (أي عن الموكل)

¹ MAZEAUD. L. la cour et J. Bouteron

د سوزان حسن علي: مرجع سابق، ص 208 وما يليها

² راجع د سوزان علي حسن: مرجع سابق، ص 208.

³ CR. Jamin et M. BILLIAN. « Traité de droit civil, les effets du contrat », L.G.D.J..1995 N° 738 ets. P 797 ets

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

فتتصرف آثار العقد إلى الموكل، مع بقاء الوكيل بالعمولة طرفاً في العقد وملزماً شخصياً أمام الغير المتعاقد معه. وبالتالي تنشأ علاقات بين الموكل والناقل تبرر الرجوع المباشر لكل منهما على الآخر، وهذه العلاقة تعطي للموكل امتياز على دين الوكيل بالعمولة عند الناقل.¹

وهذا الاتجاه أو النظرية لم تلق تأييد أغلبية الفقه الذي يرى أن حق الامتياز الممنوح للموكل لا يمكن أن يتمتع به إلا بموجب نص قانوني صريح وهذا النص غير موجود في هذه الحالة.²

وقد ذهب البعض الآخر³، إلى الأخذ بنظرية "الإناية" ومؤدى هذه النظرية أن الناقل عند استلامه للبضائع من يد الوكيل بالعمولة فهو ينوب عن هذا الأخير، وهذه النيابة تنتقل من ناقل إلى آخر إلى أن تصل البضائع لمكان الوصول، ووفقاً لأصحاب هذه النظرية فإن الموكل اشترك مسبقاً في هذه الإناية هذا ما يفسر العلاقة بينه وبين الناقل.⁴ هذه النظرية تعرضت للنقد لأنها تحمل الناقل المسؤولية وتعتبره مدين متضامن.

وأخيراً نادى البعض بنظرية "الاشتراط لمصلحة الغير" فالوكيل بالعمولة الذي يعطي البضائع للناقل يشترط أن ينفذ هذا الأخير النقل لمصلحته ولمصلحة المرسل، وبذلك يكون المرسل قد استفاد من الاشتراط تطبيقاً لنص المادة 1121 من القانون المدني الفرنسي.⁵

قد انتقدت هذه النظرية على اعتبار أنها خالفت إرادة الطرفين، فالوكيل بالعمولة ليس عنده نية الاشتراط لمصلحة الغير فهو يتعهد فقط بتنفيذ النقل بواسطة الغير، فهو عندما يتعاقد مع الناقل يقوم فقط بعمله وهو تنفيذ النقل بواسطة الناقلين.

ونحن نرى أنه لا بد من البحث عن الأساس القانوني للعلاقة المباشرة بين الموكل والغير في عقد الوكالة بالعمولة للنقل نفسه، فما دام الموكل طرفاً في عقد الوكالة بالعمولة فهو يشترك مباشرة في عقد النقل نفسه.¹

¹ د سوزان علي حسن: مرجع سابق، ص 209.

² د سوزان علي حسن: المرجع السابق، ص 210

³ د سوزان علي حسن: مرجع سابق، ص 210

⁴ د سوزان علي حسن: مرجع سابق، ص 210. د سميحة القليوبي: مرجع سابق، ص 535.

⁵ تقابلها المادة 116 من القانون المدني.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

1-4- الرجوع المباشر للموكل أو المرسل إليه ضد الوكيل بالعمولة للنقل من الباطن:

صدرت الكثير من الأحكام القضائية الفرنسية المؤيدة لحق الموكل في إقامة دعوى مباشرة ضد الوكيل بالعمولة من الباطن، وتستند هذه الأحكام إلى نص المادة 1994 من القانون المدني الفرنسي التي تنص على أن (الموكل يستطيع إقامة دعوى مباشرة ضد الشخص الذي أنابه الوكيل). ولم يتضمن التشريع الجزائري في القانون التجاري نص قانوني يتضمن الرجوع المباشر للموكل أو المرسل إليه ضد الوكيل بالعمولة للنقل من الباطن. يلجأ الفقه الفرنسي لتبرير هذا الحق في التقاضي أحياناً إلى تفسير نص المادة 1994 من القانون المدني الفرنسي تفسيراً حرفياً وأحياناً أخرى إلى طبيعة العلاقة نفسها بين الموكل والوكيل بالعمولة من الباطن.²

فالأخذ بالمعنى الحرفي للمادة حسب نظر الفقه الغالب، يمكن تفسير كلمة مباشرة هي دعوى مسموح بها للدائن ضد الغير المدين للوكيل بهدف منحه حق امتياز على دين الوكيل ضمناً لرفع دينه الشخصي.³ وقد انتقد هذا التفسير المادة 1994 من القانون المدني الفرنسي على أنها لا تعطي أي حق امتياز للموكل لضمان دينه ضد الوكيل الأصيل، ولكنها تسمح له بأن يعرض عن الضرر الذي أصاب البضائع بسبب فعل الوكيل من الباطن.

ويرى البعض الآخر من الفقهاء أن الأساس القانوني للدعوى المباشرة هو اتفاق الأطراف⁴، وذلك لأن النائب ليس الغير المتعاقد بالنسبة للموكل. وقد أيد القضاء الفرنسي هذا الرأي وقضت محكمة النقض بأن الموكل يرتبط بالوكيل النائب برابطة تعاقدية⁵، فالوكيل النائب قد تم اختياره بواسطة الموكل الأصيل إلا أن الوكيل النائب يمثل مصالح الموكل لأن العقد الذي أبرم بينه وبين الوكيل الأصيل قد تم باسم وحساب الموكل.

¹ د علي البارودي: مرجع سابق، ص 18. د مصطفى كمال طه: مرجع سابق، 203.

² أنظر أكثر تفصيلاً د سوزان علي حسن: مرجع سابق، ص 214. د محمد الله محمد حمد الله: الوكيل بالعمولة للنقل، دراسة مقارنة في القانونين المصري والفرنسي، ص 114.

³ د سوزان علي حسن: المرجع السابق، ص 214.

⁴ أنظر أكثر تفصيلاً د سوزان علي حسن: المرجع السابق، ص 215.

⁵ د محمد الله محمد حمد الله: المرجع السابق، ص 115.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وقد أيدت محكمة النقض موقفها في حكم صادر بتاريخ 20 فبراير 1996¹، بمناسبة نقل بضائع من فرنسا

إلى سويسرا حيث طلبت شركة (أميستار) من شركة (كامينو) تنظيم عملية نقل بضائع من فرنسا إلى سويسرا، وأثناء تنفيذ المرحلة البرية من النقل لجأت شركة كامينو إلى شركة موارد وطلبت منها تنظيم العملية بأكملها بالإضافة إلى تنفيذ المرحلة البرية.

ثم لجأت شركة موارد إلى خدمات مقال شحن وهي شركة (دراجيه) لشحن البضائع على سيارة نقل، وفي أثناء هذه العملية تلفت البضائع بسبب خطأ أثناء عملية الشحن. قامت بعدها شركة التأمين بتعويض صاحب البضائع ورجعت تعويض ضد كل من الوكيل الباطن (شركة موارد) ومقال الشحن (شركة دراجيه). فقضت محكمة النقض بأنه " طالما أن الضرر قد حدث أثناء تنفيذ عقد الشحن المبرم بين مقال الشحن والوكيل بالعمولة النائب بصفته وكيل نائب عن الموكل، فإن محكمة الاستئناف لم تخطئ عندما قضت بأن التأمين لا يمكنها تأسيس مسؤولية مقال الشحن إلا على أساس التعاقد، والملاحظ أن محكمة النقض تستند في هذا الحكم إلى النيابة من الدرجة الثانية، كون أن الموكل يحق له إقامة دعوى ضد مقال الشحن مستنداً في ذلك إلى العقد الذي أبرم لحسابه.

إلا أن نظرية النيابة من الدرجة الثانية تعرضت للنقد²، لأنها لا تتماشى مع نوايا أطراف هذا العقد لأن مهمة الوكيل بالعمولة للنقل ليست توكيل وكيل بالعمولة آخر بل تحقيق نتيجة ألا وهي وصول البضاعة إلى المكان المتفق عليه دون أي ضرر. فإذا هذا الأخير لا يعتبر أجنبياً عن العقد الذي أبرمه مع موكله، بل يظل المتعاقد الأساسي مع الموكل.

وإذا كان هذا هو الوضع في الفقه الفرنسي فما هو الوضع في القانون الجزائري؟

تطبيقاً لنص المادة 60 من القانون التجاري، فإنه يجوز للموكل أن يرفع مباشرة على الناقل كل دعوى

متولدة عن عقد النقل، ويكون الوكيل بالعمولة مكلفاً قانوناً بالحضور فيها.

¹ د سوزان علي حسن: المرجع السابق، ص 214.

² أنظر كتاب د سوزان علي حسن: مرجع سابق، ص 216. د حمد الله محمد حمد الله: مرجع سابق، ص 116.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

يتضح من هذه المادة أن المشرع الجزائري قد حدد صراحة أن الدعوى المباشرة مصرح بما بين الموكل والناقل، ومن ثم فإنه لا يمكن للموكل إقامة دعوى مباشرة ضد أشخاص آخرين غير الناقل.

وبالرجوع إلى أحكام الوكالة التجارية المنصوص عليها في المادة 34 من القانون التجاري، فنجد أنها لم تتعرض إلى الدعوى المباشرة بين الموكل والوكيل النائب، ولكن بالرجوع لنصوص القانون المدني الخاصة بعقد الوكالة نجد أن المادة 580 تعطي للموكل والنائب والوكيل أن يرجع كل منهما مباشرة على الآخر.

ومن هنا يمكننا الاستناد إلى نص المادة 580 من القانون المدني لتبرير حق كلا من الموكل والوكيل النائب في أن يقيم كلا منهما دعوى مباشرة على الآخر. وتبرير هذا النص يكون على أساس ارتباط العقد الفرعي بالعقد الأصلي الذي يتشابه معه في طبيعته وموضوعه وهذا التطابق هو الذي يجعل العقد الفرعي (من الباطن) يلتحق بالعقد الأصلي ويصبح جزءاً لا يتجزأ منه. فيصبح الموكل الدائن للوكيل بالعمولة الأصيل هو ذاته الدائن للوكيل بالعمولة من الباطن، وبالتالي يحق له إقامة دعوى قضائية ضد أي منهما.¹

2- إدعاء الوكيل بالعمولة للنقل.

يمكن للوكيل بالعمولة للنقل الرجوع على المتعاقدين معه وذلك إما أن ينتظر رفع الشاحن دعوى مسؤولية ضده ليرجع بعدها على الناقل، وتسمى الدعوى في هذه الحالة بدعوى الرجوع. أو أن يقوم بتعويض الشاحن وديا ويقيم دعوى ضد الناقل فتسمى الدعوى الأصلية.

2-1- دعوى الرجوع:

لا يوجد نص في القانون الجزائري ينص على دعوى الرجوع مثله مثل التشريع المصري، أما القانون الفرنسي فقد تضمنها في نص المادة 108 من القانون التجاري الفرنسي وتفترض دعوى الرجوع أن تكون هناك دعوى تعويض مقامة بصفة أساسية ضد الشخص الذي يقيم دعوى الرجوع.

¹ وهو نفس ما تضمنه المشرع المصري في نص المادة 281 من قانون التجارة .

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ولا بد من إقامة هذه الدعوى خلال مدة شهر ابتداء من يوم إقامة دعوى الشاحن ضد الوكيل بالعمولة للنقل، إذا كان النقل داخلي. أما إذا كان النقل دولي فيتعين فهنا لا بد من التفرقة بين ما إذا كان الرجوع ضد وكيل بالعمولة من الباطن أو ضد الناقل الفعلي للبضائع. فإذا كان رجوع الوكيل بالعمولة للنقل الأصيل ضد الوكيل بالعمولة من الباطن فإن مثل هذه الدعوى لا تخضع لنصوص الاتفاقيات الدولية الخاصة بالناقل الفعلي، بل ينطبق عليها نصوص القانون التجاري.¹

أما إذا رجوع الوكيل بالعمولة للنقل ضد الناقل الفعلي فإن دعوى الرجوع في هذه الحالة تخضع للاتفاقيات الدولية المنطبقة على نوع النقل الذي وقع خلاله الضرر²، إذا كان النقل برياً تنطبق عليه مدة السنة التي تنص عليها كلا من اتفاقية **CMR** و **CIM** الخاصة بنقل البضائع بطريق البر أو السكك الحديدية، أما إذا كان النقل بحرياً فإنه يجب إقامة الدعوى.

والرجوع خلال مدة ثلاثة أشهر طبقاً لاتفاقية بروكسل لسنة 1924 م، وإذا كان النقل جوياً تنطبق مدة الستين التي تنص عليها اتفاقية وارسو الخاصة بالنقل الجوي الدولي.

2-2- الدعوى الأصلية:

يفضل الوكيل بالعمولة للنقل غالباً تعويض الشاحن ودياً، وبعد ذلك يقوم بإقامة دعوى تعويض ضد المتعاقدين معه لاسترداد مبلغ التعويض الذي دفعه للعميل. كما يقوم الوكيل بالعمولة للنقل بإقامة دعوى ضد شركات التأمين للمطالبة بالتعويض عن الضرر الذي أصاب الشاحن.

وقد استقر القضاء على عدم قبول دعوى الوكيل بالعمولة للنقل ضد الناقل إلا إذا كان الوكيل بالعمولة للنقل قد قام بتعويض الشاحن أو على الأقل إذا كان قد تعهد بدفع التعويض.³

¹ راجع د سوزان علي حسن : مرجع سابق، ص 220. د مصطفى كمال طه: مرجع سابق، ص 204. وكذا د جلال وفاء البدري محمددين: مرجع سابق، ص 356.

² د مصطفى كمال طه: مرجع سابق، ص 205

³ د سوزان علي حسن: مرجع سابق، ص 222. د جلال وفاء البدري محمددين: مرجع سابق، ص 357.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وقد قضت محكمة النقض الفرنسية بقبول هذه الدعوى - تطبيقاً للمادة 126 من قانون المرافعات المدنية الجديد - إذا قام الوكيل بالعمولة للنقل بتعويض الشاحن أثناء المرافعة حتى ولو كان ذلك أمام محكمة الاستئناف، فالمحكمة تعتبر أنه يكفي زوال سبب عدم قبول الدعوى لحظة صدور الحكم، وذلك حتى لو كان الحكم قد أوضح عدم وجود مصلحة للوكيل بالعمولة للنقل في التقاضي لحظة إقامة الدعوى.¹

وفي المقابل ترفض دعوى متعهد النقل ضد الناقل إذا لم يثبت الوكيل بالعمولة للنقل أنه قد سلم لموكله التعويض الذي تسلمه من شركة التأمين.

-تقادم الدعوى:

تنص المادة 61 من القانون التجاري على أنه تقادم كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشياء أو عن عقد العمولة لنقل الأشياء تسقط خلال سنة واحدة، وتسري هذه المهلة المذكورة في حالة الضياع الكلي ابتداء من اليوم الذي كان يجب فيه تسليم الشيء المنقول وفي جميع الأحوال الأخرى من تاريخ تسليمه للمرسل إليه أو عرضه عليه.

وتحدد المهلة التي ترفع فيها كل دعوى رجوع بثلاثة أشهر ولا تسري هذه المهلة إلا من يوم رفع الدعوى على المكفول، فالمرجع الجزائري أخضع الدعاوى القضائية سواء المقامة ضد الوكيل بالعمولة للنقل أو ضد الناقل لأحكام تقادم واحدة.²

-وقف مدة التقادم:

المقصود بوقف مدة التقادم هو إيقاف حساب المدة لحين زوال الحدث الذي تسبب في وقف الدعوى، على أن يتم بعدها تكملة ما تبقى من هذه المدة. ويختلف وقف مدة التقادم عن انقطاع التقادم، في انقطاع التقادم

¹ د سوزان علي حسن: المرجع سابق، ص 223.

² أما على الصعيد الدولي فمختلف التشريعات الدولية تنص على مدة تقادم قصيرة (الغالب سنة)، إلا أن القضاء اكتظت ساحته بالقضايا المتعلقة بعمليات النقل وخاصة بمسؤولية كلا من الناقل والوكيل بالعمولة للنقل.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

تكون المدة التي انقضت قبل انقطاع التقادم كأنها لم تكن فلا تحسب في مدة التقادم، ففي حالة وجود سبب يقطع التقادم فإنه يبدأ حساب مدة التقادم من جديد.¹

وينقطع التقادم بالمطالبة القضائية وإقرار الناقل أو الوكيل بالعمولة للنقل بحق الطرف الآخر، ويجب أن تتوافر عدة شروط في المطالبة حتى تتمكن من وقف مدة التقادم فيجب أن تكون المطالبة كتابية. وبما أن النص القانوني - المادة 317 من القانون المدني - لم يشترط وسيلة كتابة معينة، وبالتالي تكون المطالبة صحيحة أيا كانت وسيلة الكتابة.²

ويجب أيضا أن تصدر المطالبة من صاحب الحق نفسه أو ممن ينوب عنه كالوكيل بالعمولة للنقل أو شركة التأمين التي تقوم مقام صاحب الحق.

- سريان مدة التقادم:

تتقادم الدعاوى الناشئة عن عقد نقل الأشياء أو عن عقد العمولة لنقل الأشياء بمضي سنة واحدة. أما عن بدء مدة التقادم فهي تبدأ في حالة الضياع الكلي من اليوم الذي كان يجب فيه تسليم الشيء المنقول للمرسل إليه أو عرضها عليه أو وضعها تحت تصرفه لتسلمها.

وقد قضت محكمة النقض بأن تحديد الوقت الذي يتم فيه النقل أمر متوقف على شروط العقد، فإذا لم يتم الاتفاق على وقت محدد، فإن النقل لا يعتبر تاما إلا بتسليم البضائع إلى المرسل إليه. فإذا لم يتم التسليم حسب الاتفاق فإن للمحكمة حرية تقدير الوقت الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم.³ أما الاتفاقية الدولية الخاصة بنقل البضائع بطريق البر تنص على مدة سنة واحدة لتقادم دعوى المسؤولية ضد النقل الدولي. ويمكن أن تمتد المدة

¹ المادتين 317 و 318 من القانون المدني.

² قرار مؤرخ في 13/05/1998 ملف رقم 162901 المجلة القضائية لسنة 1998 العدد الثاني، ص 62.

³ أنظر أكثر تفصيلا د سوزان حسن علي: مرجع سابق، ص 229.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

لتصل إلى ثلاثة عشر شهرا أو أربعة عشر شهرا في حالة هلاك البضائع وإلى خمسة عشر شهرا في الحالات الأخرى غير الهلاك أو التلف أو التأخير.¹

أما في الحالات الأخرى غير الهلاك أو التلف أو التأخير كالدعاوى المتعلقة بمصاريف النقل أو المصاريف اللاحقة للنقل، فإن المدة المنصوص عليها في الاتفاقية الدولية الخاصة بنقل البضائع بطريق البر تسري بعد مضي مدة ثلاثة أشهر، عدا من تاريخ تحرير عقد النقل وبذلك تصبح مدة تقادم هذه الدعاوى خمسة عشرة شهرا.

أما الاتفاقية الخاصة بنقل البضائع بالسكك الحديدية **CIM** تفرق في حساب مدة التقادم بين الحالة التي تم فيها دفع التعويض، وبين الحالة التي لم يتم فيها دفع التعويض. ففي الحالة الأولى يبدأ حساب المدة من يوم دفع المبلغ وفي الحالة الثانية يبدأ العد من يوم استلام البضائع إذا كان الشاحن هو الذي يقوم بالدفع أو من وقت تحصل المرسل إليه على وثيقة النقل إذا كان هو الذي سيقوم بالدفع.

-التعويض:

تطبيقا لنص المادة 59 من القانون التجاري السابقة الذكر، فإنه يجوز للوكيل بالعمولة للنقل أن يشترط إعفاؤه كليا أو جزئيا من المسؤولية، وذلك فيما عدا حالة الخطأ العمدي أو الجسيم.

وفي حالة عدم إدراج شروط الإعفاء من المسؤولية فإن الوكيل بالعمولة للنقل يلتزم بتعويض كامل الضرر لموكله. ولم يورد القانون التجاري كيفية تقدير التعويض، ومن ثم تحتم علينا الرجوع إلى القواعد العامة.

ويلزم الوكيل بالعمولة للنقل على تعويض صاحب البضاعة في حالتي الهلاك أو التلف عما لحقه من خسارة وما فاته من كسب طبقا لما يتوقعه الوكيل بالعمولة المعتاد في مثل الظروف الخارجية التي وجد فيها وقت التعاقد.

¹ Paris. 25 Mars. 1982, B.T. 1982, P.434. Versailles 30 Nov. 1995, B.T. 1996, P.191.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ويدخل في حساب التعويض قيمة البضائع المهالكة في السوق أثناء وصولها إلى المكان المحدد، أما التعويض في حالة التأخير في تسليم البضائع، فيتم تقديره على أساس الفرق بين قيمة البضائع في السوق لو تم تسليمها في الوقت الذي تم تحديده في العقد وقيمتها في الوقت الذي سلمت فيه بالفعل.

-التعويض وفقا للقواعد العامة:

إن القواعد العامة تقضي أن التعويض إما أن يكون اتفاقيا أي بتراضي أطراف عقد الوكالة بالعمولة للنقل على مبلغ التعويض، أو قضائيا ويكون في حالة عدم وجود اتفاق في العقد بين الأطراف على تقدير التعويض.

-التقدير الإتفاقي للتعويض:

لم يجز القانون التجاري الجزائري -على عكس التشريع المصري - للوكيل بالعمولة للنقل تحديد مبلغ التعويض بطريق الاتفاق، وإذا كان نص صراحة في المادة 52 من نفس القانون على إدراج شرط من شروط تحديد المسؤولية في مسؤولية الناقل.

حيث يتضح من نص المادة 52 على أنه يجوز للناقل الاتفاق على مبلغ التعويض بشرط ألا يكون التعويض المقرر أقل بكثير من قيمة الشيء نفسه، بحيث يصبح في الحقيقة وهميا.

وحتى يكون هذا الاتفاق صحيحا فقد اشترط المشرع أن يكون معلوما للمرسل والمعيار الذي يعتد به المشرع لاعتبار أن الموكل قد علم بهذا الشرط هو كتابة هذا الشرط بصورة واضحة.

-التقدير القضائي للتعويض:

إذا أثبت الموكل أو المرسل إليه الضرر ومقداره فإنه يقضى له بتعويض كامل أي تعويض ما لحقه من خسارة وما فاته من كسب (المادة 182 من القانون المدني). ويشترط القاضي لاستحقاق المضرور مبلغ التعويض أن يكون الضرر مباشرا ومتوقعا ما عدا في حالي الغش والخطأ الجسيم (المادة 59 من القانون التجاري).

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ويأخذ القضاء في تقدير التعويض قيمة الضرر يوم إصدار الحكم وليس يوم حدوث الضرر أو تاريخ رفع الدعوى. ويتم تقدير نسبة التعويض في حالة هلاك أو فقدان البضائع حساب قيمة البضائع من الفاتورة الموجودة تضاف إليها أقساط التأمين ومصاريف النقل، وكذلك ما فات المدعى من كسب.¹

أما في حالة تلف البضائع أو نقصانها فإن الوكيل بالعمولة يلتزم بدفع قيمة إصلاح الشيء التالف أو قيمة النقص الذي لحق البضائع بالإضافة إلى ما فات المدعى من كسب.²

أما في حالة التأخر في وصول البضائع فإنه يجب الأخذ عند تقدير التعويض الضرر الذي لحق المرسل إليه من جراء انخفاض الأسعار، ويخضع تقدير هذا الانخفاض إلى سلطة قاضي الموضوع.

– كيفية حساب التعويض في حالة تحوية البضائع:

يلتزم الوكيل بالعمولة للنقل بتوصيل البضائع إلى المكان المتفق عليه في الحالة التي تسلمها بها، فإذا أصابها ضرر ما فهو ملزم بتعويض مالك البضاعة.

إن القوانين والاتفاقيات الدولية تضع حدودا لمسئولية الناقل، فالناقل ملزم بدفع مبلغ معين عن الوحدة أو عن الطرد. وعلى اعتبار أن الوكيل بالعمولة للنقل مسؤول عن فعل الناقل فإنه لا يسأل إلا في نفس حدود مسئولية الناقل نفسه.

ويتم حساب التعويض على سبيل المثال كالاتي إذا كانت البضائع مجزأة ويمكن حسابها فحساب التعويض يتم عن الطرد، أما إذا لم يكن من الممكن عد البضائع فإن حساب التعويض يتم عن الوحدة مثل (كيلوغرام أو الطن....)، ويتم تحديد عدد الوحدات في وثيقة الشحن إلا أن حساب التعويض تصعب تطبيقها من الناحية العملية خاصة في حالة النقل عن طريق الحاويات.

¹ راجع د مصطفى كمال طه: مرجع سابق، ص 205.

² د حمد الله محمد حمد الله: مرجع سابق، ص 130

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

مفهوم فكرة الطرد:

يرى (روديير) أن الطرد هو الجهاز الضخم الذي يشحن بدون غلاف¹، ولقد أخذ القضاء الفرنسي بهذا الرأي، فقضت محكمة استئناف باريس² بأن اصطلاح الطرد لا يعني فقط الحمولة الصغيرة ولكن أيضا كل حمولة مفردة أيا كان وزنها أو حجمها. أما إذا تم شحن البضائع في حاوية فمما لا شك فيه أن الحاوية فارغة تعتبر طردا ولكن إذا احتوت الحاوية عددا من الطرود فليس من الطبيعي أن تعتبر الحاوية بكل ما فيها طردا واحدا، لذلك فالعبارة بما تسلمه الوكيل بالعمولة للنقل أي بما هو مدون في سند الشحن.

فعندما يذكر عدد الطرود أو الوحدات في سند الشحن فإن كل طرد أو وحدة شحن بالحاوية تعتبر طردا أو وحدة شحن مستقلة، أما إذا لم تذكر مفردات البضائع في سند الشحن فإن الحاوية وما فيها تعتبر وحدة شحن واحدة.³

ورغم هذا التفصيل إلا أن هذه الفكرة لم تلق التأييد فالبعض منهم يرى أنه ليس طبيعيا أن تتنوع مسؤولية الناقل حسب ما هو مدون في سند الشحن، في حين أن البعض الآخر وافق على هذا الطرح لفكرة الطرد. وقد يحدث أن يسأل الوكيل بالعمولة للنقل عن بيانات الشاحن المخالفة لحالة البضائع الموجودة في الحاوية. ومن أجل تجنب ذلك فقد درج العمل على أن يرون الوكلاء بالعمولة للنقل في سند الشحن عبارات تدل على تحفظهم على محتوى الحاوية، ويعتبر هذا التحفظ بمثابة تصريح على أن التفاصيل الخاصة بالبضائع والمدونة في وثيقة الشحن لم يتم مراجعتها، وأن مقدار البضائع ووزنها وحجمها مجهول. وبالتالي لا يمكن مساءلة الوكيل بالعمولة للنقل عن المسؤولية في حالة هلاك أو تلف البضائع التي تعبأ داخل الحاوية، إذا كان الضرر يرجع إلى الطريقة التي وضعت بها البضائع داخل الحاوية أو طبيعة البضائع لا تسمح بوضعها داخل الحاوية.

مدلول تحفظ:

¹ R. Rodiere (traité de droit maritime) op. cit n° 669, P 302.

² د سوزان حسن علي : مرجع سابق، ص 240.

³ المادة 74 من اتفاقية هامبورج.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

يعتبر مدلول تحفظ على أنه قرينة على أن البضائع قد تعرضت للهلاك أو التلف قبل الشحن، ولكن

السؤال الذي يطرح هنا هو ما أثر وجود هذا التحفظ على حساب مبلغ التعويض؟

وفي حكم أصدره القضاء الفرنسي في 29 يناير 1980¹، في قضية تتلخص وقائعها في أن الوكيل بالعمولة للنقل قام بشحن حاوية مملوءة ببالات من القطن على السفينة الأمريكية (Americana le Gacy) لتوصيلها لميناء لوهافر الفرنسي. وقد كانت وثيقة الشحن تحتوي على طبيعة وأرقام وأصناف البضائع الموجودة في الحاوية، ولكن عند وصول الحاوية وبعد فتحها تم اكتشاف اختفاء بالة من هذه البالات على الرغم من أن إقفال الحاوية كان سليماً.

قامت شركة التأمين بتعويض المستلم وإقامة دعوى ضد الشخص الذي تنوب عنه وهو صاحب السفينة الذي دفع بتحفظ. أيدت محكمة النقض قرار محكمة لوهافر والتي كانت قد رفضت أن تأخذ هذا التحفظ في عين الاعتبار والتي قضت بمسئولية الوكيل بالعمولة للنقل.

وأكدت المحكمة بأن الوكيل بالعمولة للنقل تسلم الحاوية مغلقة وعليها الأختام والأقفال الموضوعية بواسطة الشاحن كان من حق الوكيل أن يرفض كتابة أي بيانات خاصة بالبضائع في سند الشحن، ولكن بما أنه وقع على سند الشحن كما قدمه له الشاحن أي مفصلاً للبيانات الخاصة بالبضائع، فإن تحفظ يعتبر بدون مبرر ويعتبر الوكيل بالعمولة للنقل في هذه الحالة مسؤولاً عن النقص في البضائع.

إلا أن هذا الحكم لم يلق تأييد الجميع، ويرى البروفيسور (MARCADAL) أنه إذا كانت المحكمة قد اعتبرت أن تحفظ مجرداً من أي قيمة قانونية، فذلك لأن الناقل نفسه قد قبل هذا الخداع ولذا لا بد أن يقتصر هذا الحكم على حالة موضوع النزاع فقط وليس على جميع الحالات التي يتواجد فيها هذا التحفظ في سند الشحن.²

¹ د سوزان علي حسن: مرجع سابق، ص 243.

² د سوزان علي حسن: مرجع سابق، ص 244. د مصطفى كمال طه: مرجع سابق، ص 206. د حمد الله محمد حمد الله: مرجع سابق، ص 131.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وتطبيقا لنص المادة 03 الفقرة 03 من اتفاقية بروكسل، فإن الناقل ليس ملزم بكتابة التفاصيل الخاصة بالبضائع في سند الشحن إن لم يكن لديه الوسائل المعقولة للتحقق من حالة البضائع.

فإذا ارتاب الناقل شك في البيانات التي قدمها الشاحن، فإنه يحق له رفض كتابة هذه البيانات في سند الشحن لأنه لم يتمكن من مراجعتها، فإذا قبل كتابة هذه البيانات رغم الشك فإنه يلزم بتسليم البضائع بالحالة الموصوفة بها في سند الشحن.

ولكنه نظرا لسرعة المعاملات التجارية، فإنه يستحيل على الناقل رفض سند الشحن لأن هذا السند يمثل البضائع ويسير عمليات الائتمان والاقتراض من البنوك، وبالتالي إذا رفض الناقل البيانات الموجودة في سند الشحن فيفقد الكثير من العملاء.

أما من ناحية الإثبات فالشاحن هو وحده الذي بإمكانه أن يدون التفاصيل الخاصة بالبضائع في سند الشحن قبل أن يفرضها على الوكيل بالعمولة للنقل، فعبء الإثبات يقع على عاتق الشخص الذي يقوم بوضع البضائع داخل الحاوية وهو الشاحن.

وإثبات تلف البضائع يكون عن طريق الاستنتاج من خلال معاينة الخبير للبضائع في مكان التسليم، أما بالنسبة للنقصان في عدد البضائع أو وزنها فإن عبء الإثبات ليس بالصعب فيمكن إثباته عن طريق معاينة حال الأقفال، وكان عدد الطرود المدونة في سند الشحن لا يطابق عدد الطرود الموجودة لحظة التسليم فإن ذلك يدل على عدم صحة بيانات الشاحن. أما إذا كانت الأقفال غير سليمة فإن تصريحات الشاحن يفترض فيها أنها صحيحة.¹

وبالنسبة للقضاء فهو منقسم، فأحيانا يعامل القضاة الحاوية على أنها وسيلة نقل وأحيانا أخرى على أنها وسيلة تغلفة. ويؤثر هذا الوضع بالطبع على مسؤولية متعهد النقل لأنه في حالة اعتبار الحاوية على أنها وسيلة نقل،

¹ د سوزان علي حسن: مرجع سابق، ص 249.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

سوف يلتزم متعهد النقل بالتعويض عن كامل الضرر، لأنه لا يحق له الاستفادة من التحديد القانوني للمسؤولية إلا في حالة الضرر الواقع على البضائع نفسها.

أما إذا اعتبرنا أن الحاوية وسيلة تغلفة فإن الحاوية تكون في مقام البضاعة ويستفيد متعهد النقل من التحديد القانوني للمسؤولية، والأكد أن الحاوية ليست وسيلة نقل مستقلة ذلك لأنها تحتاج إلى وسيلة نقل لنقلها من مكان إلى آخر. ومن هنا يجب أن تتم عملية نقل الحاوية فارغة بعقد نقل، بحيث يسمح لمتعهد النقل - في حالة الضرر - بالاستفادة من التحديد القانوني للمسؤولية الذي يطبق في حالة الضرر الواقع على البضائع.

المشاكل القانونية المتعلقة بمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط في حالة شحن البضاعة:

غالباً ما يلجأ الناقلون إلى تحوية البضائع بدافع حمايتها من الصدمات أو من السرقات فالحاوية هي وسيلة الشحن الأكثر أماناً، خاصة إذا كانت البضائع متجهة إلى جهة تكثر فيها السرقات أو إذا كانت تغلفة البضائع غير كافية.¹

والمبدأ هو أنه يسأل الناقل عن الأضرار التي تلحق البضائع عند قيام الناقل بتحويلها دون موافقة الشاحن، ولكن ما جرى عليه العمل هو أن متعهد النقل.

المشاكل الناشئة عن استخدام التكنولوجيا الحديثة:

بالرغم من المميزات التي يقدمها النقل بالحاويات والنقل بالمبردات ، إلا أن استخدام هذه التكنولوجيا الحديثة أدى إلى خلق مشاكل قانونية عديدة. والسبب في ذلك يرجع إلى أننا أمام نوع جديد من التغلفة ومن وسائل النقل، وكذلك التكنولوجيا الجديدة المستخدمة، ومما يزيد الأمر غموضاً هو الفراغ التشريعي الذي يزيد من صعوبة تحديد المسؤوليات الواجبة التطبيق.²

¹ د سوزان علي حسن: مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، 2003، ص 19.

² د سوزان علي حسن: المرجع السابق، ص 20-21.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

يضع النقل بالحاويات والمبردات الذي يتطلب عناية خاصة على عاتق الناقل التزامات جديدة ويحرمه من بعض الحقوق، وحتى يمكن إبراز هذه المشكلة يجب دراسة النقل بالحاويات من جهة والنقل بالمبردات من جهة أخرى.

تحوية البضائع (La Conteneurisation)

بالرغم من أن الحاوية تعتبر اليوم هي السبب الحقيقي في تطور النقل من الباب للباب بسبب إقلالها من عمليات شحن وتفريغ البضائع في نقط الالتقاء، إلا أن استخدامها يتسبب في مشاكل من نوعية خاصة يتعلق جزء منها بالضرر والجزء الآخر بعملية الشحن.¹

المشاكل المتعلقة بوقوع الضرر:

يصعب تقدير مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط في حالة حدوث ضرر ما يسبب استخدام الحاويات، لكن الإشكالية التي تطرح هي هل تعتبر الحاوية وسيلة تغلفة (Mode d'Emballage) أم وسيلة نقل (Moyen de Transport) .؟

إن تعريف الحاوية يسود نوع من الاختلاف فوفقا لاتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بالنقل متعدد الوسائط لسنة 1980 م ووفقا لنظام النقل الدولي للحاويات بالسكك الحديدية.

Règlement Concernant de Transport Ferroviaire International de Conteneurs.

تعتبر الحاوية وسيلة نقل، أما قواعد هامبورج فهي تعتبر الحاوية أداة تغلفة أو أي أداة أخرى مشابهة لتجميع البضائع وحدة مستقلة عن البضائع.²

¹ د سوزان علي حسن: مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، 2003، ص 21.

² د سوزان علي حسن: مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، 2003، ص 22.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

المطلب الثاني: مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل الأشخاص

متى تعددت مراحل النقل - بأن قام بكل مرحلة ناقل مستقل- فإن الناقل الأول يكون وكيلا بالعمولة في علاقته بالناقل الذي يليه، والوكيل بالعمولة لنقل الأشخاص هو تاجر محترف يباشر هذا النوع من النشاط. ولقد انتشرت مكاتب الوكالات بالعمولة لنقل الأشخاص في مجال النقل البحري والنقل الجوي في الكثير من الدول. ونظرا للطابع الشخصي الذي تتميز به الوكالة بالعمولة، خاصة في مجال النقل، فإن الوكيل يبذل قصارى جهده في تسهيل عملية النقل، والعمل على راحة الركاب بكل الوسائل، وبخاصة توفير الوقت والجهد. وتعرض في هذا المطلب إلى تكوين عقد الوكالة بالعمولة لنقل الأشخاص وإثباته في الفرع الأول، ثم إلى آثاره (مسؤولية الوكيل) في الفرع الثاني.

الفرع الأول : تكوين عقد الوكالة بالعمولة لنقل الأشخاص وإثباته

تضمن القانون التجاري الجزائري عقد الوكالة بالعمولة لنقل الأشخاص في المواد من 69 إلى 73 وهو ما يعنى اختلاف الوكيل بالعمولة للنقل واستقلاله بإحكامه عن الناقل، فقد نصت المادة 69 من القانون التجاري على أنه (زيادة على الالتزامات المترتبة على ناقل الأشخاص والمنصوص عليها في المادة 65، يعد الوكيل ابتداء من تكلفه بالمسافر مسؤولا عن الأضرار البدنية)، و يتضح من نص هذه المادة أن هذا التعريف غير دقيق، حيث أنه يخلط بين الناقل والوكيل بالعمولة للنقل في الحالة التي يقوم بها هذا الأخير بعملية النقل بنفسه.¹

وبالنظر إلى الأهمية المتزايدة للوكالة بالعمولة للنقل، فإن المشرع الجزائري حرص على معالجتها بعقد نقل الأشياء ونقل الأشخاص، حيث تناول عقد الوكالة بالعمولة لنقل الأشياء من المواد (56 - 60) كما سبق التعرض إليه سابقا، وعقد العمولة لنقل الأشخاص من المواد (69 - 73).

¹ وقد حاول بعض الفقه الفرنسي (تجنب هذا الخلط فعرف الوكيل بالعمولة للنقل بأنه (الشخص الذي يأخذ على عاتقه وصول البضاعة إلى المكان المقصود، فيتعهد بتحقيق نتيجة نهائية دون أن يتعهد بتحقيقها بما يتوافر لديه من وسائل خاصة للنقل). وعرفه بعض الفقه المصري بأنه (وكيل بالعمولة تقوم حرفته على الالتزام أمام المرسل بتحقيق نتيجة هي وصول البضائع إلى الجهة المقصودة).

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ويقتضي عقد الوكالة بالعمولة للنقل أن يلتزم الوكيل بأن يوصل المسافر أو البضاعة إلى المكان المقصود، سواء بنفسه باستخدام وسائله الخاصة أو بواسطة غيره باستعانتة بناقل أو ناقلين آخرين، هذا ما يفسر لنا أن الوكيل يلتزم بتأمين النقل.

عقد الوكالة بالعمولة لنقل الأشخاص كسائر العقود التجارية فهو عقد رضائي بين الموكل والموكل (الراكب)، ويخضع للقواعد العامة في شروط الانعقاد والصحة وهو ملزم للجانبين، حيث يقوم الوكيل بالعمولة للنقل بأداء خدماته للموكل، مرسلا كان أو مسافرا، في مقابل أجره أو عمولة كما يفرض العقد على طرفيه التزامات متبادلة.¹

يلتزم الوكيل بالتعهد بنقل المسافر وسلامته حتى وصوله إلى الجهة التي يقصدها، ويلتزم الراكب بدفع الأجرة واحترام تعليمات النقل في كافة مراحل النقل، سواء على الوسائل المملوكة للوكيل أو لغيره، ويثبت عقد الوكالة بالعمولة لنقل الأشخاص بكافة طرق الإثبات، باعتباره عقدا تجاريا. وغالبا ما تتضمن تذكرة النقل اسم الوكيل بالعمولة وكافة الناقلين خلال الرحلة.²

الفرع الثاني : آثار عقد الوكالة بالعمولة لنقل الأشخاص : (مسؤولية الوكيل)

إن الوكيل بالعمولة للنقل يضمن سلامة وصول المسافر في الميعاد المتفق عليه، كما يكون الوكيل بالعمولة مسؤولا عن التأخير في وصول المسافر واما يلحقه أثناء تنفيذ عقد النقل من أضرار جسمانية أو مادية. ولما كان الوكيل ملتزما بتحقيق نتيجة هي سلامة وصول المسافر في الميعاد المتفق عليه فلا يجوز له أن يبقى مسؤوليته هذه إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ المسافر (المادة 70 من القانون التجاري).

ونفس الشيء بالنسبة للناقل، إذ يقع باطلا كل اشتراط بإعفاء الوكيل بالعمولة كليا أو جزئيا من مسؤوليته عن الأضرار البدنية الحاصلة للمسافر (المادة 71 من القانون التجاري).

¹ أنظر أكثر تفصيلا د حسن المصري: مرجع سابق، ص 397. د أحمد محمد محرز: مرجع سابق، ص 227.

² د سميحة القليوبي: مرجع سابق، ص 535.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ويعفوم المخالفة وطبقا لنص المادة 72 من القانون التجاري فإنه يجوز للوكيل بالعمولة استنادا لاشتراط كتابي مدرج في سند النقل أن يشترط إعفائه كلياً أو جزئياً من مسؤوليته عن التأخير أو الأضرار غير البدنية الحاصلة للمسافر، فيما عدا حالة الخطأ العمدي أو الجسيم والمرتكب من الوكيل بالعمولة أو من مستخدميه، وإما من الناقل أو مستخدم هذا الأخير.¹ ويرتب عقد الوكالة بالعمولة التزاماته على طرفيه تناوولهما تباعاً:

أولاً: التزامات الوكيل بالعمولة: يلتزم الوكيل بالعمولة بضمان سلامة الراكب، ويكون مسؤولاً عن الأضرار البدنية ابتداء من وقت تكلفه به. ويعتبر باطلاً كل شرط يقضي بإعفاء الوكيل بالعمولة كلياً أو جزئياً عن مسؤوليته من الأضرار البدنية التي تحدث للمسافر.²

ثانياً: التزامات الراكب:

يلتزم الراكب اتجاه الوكيل بالعمولة بدفع أجرة النقل والعمولة المستحقة للوكيل، كما يلتزم بإتباع التعليمات الخاصة من حيث مواعيد الإقلاع، وكذلك احترام كافة التعليمات الخاصة بسلامته وسلامة المسافرين معه و المعدة من قبل الناقل.³

أ- العلاقات الناشئة عن الوكالة بالعمولة للنقل:

ينشئ عقد الوكالة بالعمولة للنقل علاقة مباشرة بين طرفيه وهما الوكيل والموكل (المسافر). ويجوز لكل منهما حقوق متبادلة ويفرض عليهما في نفس الوقت التزامات متبادلة، ويجب على الوكيل بالعمولة للنقل القيام بالعمل المكلف به وهو التعاقد مع الغير لحساب الموكل. بمراعاة التعليمات التي يصدرها الموكل، ومع ذلك يجوز له أن يتعاقد مع نفسه لحساب موكله بأن يتولى النقل بوسائله الخاصة.⁴

كما يجب على الموكل اختيار أفضل الناقلين لتنفيذ النقل مع الحفاظ على مصلحة موكله، ويجوز للوكيل بالعمولة للنقل الاستعانة بوكيل آخر بالعمولة للنقل وقد يتولى هو اختياره أو يختاره له الموكل.

¹ د عبد الفتاح مراد: مرجع سابق، ص 493.

² د أحمد محرز: العقود التجارية، الإفلاس وفقاً لأحكام القانون التجاري الجديد، القاهرة، 2003، ص 244.

³ د أحمد محرز: المرجع السابق، ص 244-245.

⁴ د حسن المصري: العقود التجارية في القانون الكويتي والمصري والمقارن، الطبعة الأولى 1989-1990، ص 399.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ب- الفروق القانونية بين الوكيل :

يقوم الناقل بعمل مادي صرف ينحصر في نقل الأشخاص والبضائع، في حين يقوم الوكيل بالعمولة بأعمال قانونية لحساب موكله، أي أن دوره يقوم أساسا على تنسيق وتنظيم عملية النقل وهو يعمل ليس بوسائله الخاصة ولكن بالتعاقد مع ناقلين مختلفين يبرم معهم عقود نقل.¹

وهو ما قضت به محكمة استئناف LYON لأول مرة عام 1933، من حيث تمييز الدور الذي يقوم به كل من الوكيل بالعمولة للنقل و الناقل، واستند هذا الحكم إلى طبيعة العمل الذي يؤديه كلاهما، فما ينتظره العميل من الوكيل بالعمولة يختلف عما يطلبه من الناقل، ففي حين ينتظر من الأول التوسط بينه وبين الناقل لإنجاز عملية النقل فهو يطلب من الثاني تنفيذ عملية النقل بوسائله الخاصة.²

- ضمان الوكيل بالعمولة للنقل سلامة الراكب:

تنص المادة 71 من القانون التجاري على أنه (يعد باطلا كل اشتراط بإعفاء الوكيل بالعمولة كليا أو جزئيا من مسؤوليته عن الأضرار البدنية الحاصلة للمسافر) يضمن الوكيل بالعمولة للنقل سلامة الراكب، وإذا كان النقل متابعا فهو مسؤول عنه كله، ولم يحم بتنفيذ سوى جزء منه فهو ضامن بحكم القانون بخلاف الوكيل بالعمولة العادي.³

ويتحمل الوكيل بالعمولة للنقل من وقت تسلمه أو نقله للشخص، المسؤولية عن الأضرار التي تلحق به، ولا يجوز أن ينفي هذه المسؤولية إلا بإثبات القوة القاهرة أو العيب الذاتي أو خطأ الموكل (المسافر)،⁴ المادة 70 من القانون التجاري).

- العلاقة المباشرة بين الموكل والناقل:

¹ د حسن المصري: المرجع السابق، ص 400.

² مذكور في كتاب الدكتورة سوزان علي حسن: مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط ، 2003 ، ص 33.

³ د أحمد محرز : مرجع سابق، ص 245.

⁴ راجع شريف أحمد الطباخ: التعويض عن النقل البري و البحري و الجوي في ضوء القضاء و الفقه و المعاهدات الدولية، 2005، ص 115.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وهناك علاقة مباشرة بين الموكل (المرسل أو الراكب) وبين الناقل، أي الغير الذي تعاقد معه الوكيل بالعمولة للنقل، وتستند هذه العلاقة المباشرة إلى المادة 73 من القانون التجاري (يجوز للمسافر أن يرفع مباشرة على الناقل دعوى التعويض عن الضرر الحاصل له بسبب عدم تنفيذ عقد النقل أو الإخلال بتنفيذه أو التأخير فيه، ويكون الوكيل مكلفاً قانوناً فيها).

ويجوز للناقل أن يرفع مباشرة على المسافر دعوى التعويض عن الضرر الحاصل له بسبب تنفيذ عقد النقل، ويكون الوكيل بالعمولة مكلفاً قانوناً بالحضور فيها).

فهذه المادة تجعل العلاقة ثلاثية الأطراف، بين الناقل والراكب والوكيل بالعمولة، وفي حالة نقل البضائع، تجعل العلاقة رباعية بإضافة المرسل إليه.

فالفقه والقضاء في فرنسا ومصر استخلصا هذه العلاقة المباشرة بين الناقل والمسافر، فللمسافر أن يرفع مباشرة على الناقل دعوى التعويض للضرر الحاصل عن تنفيذ عقد النقل أو التأخير فيه، كما يكون للناقل رفع الدعوى المباشرة على المسافر لمطالبته بأجرة النقل وملحقاتها.¹

ويجب في هذه الحالة إدخال الوكيل بالعمولة للنقل في الدعوى، و للناقل الرجوع مباشرة على الموكل أو الراكب لمطالبته بالتعويض عن الضرر الذي لحقه من تنفيذ عقد النقل، وقد اختلف في الأساس القانوني لهذا الرجوع المباشر للموكل ضد الناقل وظهرت آراء عديدة:

1- فذهب رأي إلى تأسيس هذه العلاقة على قواعد الإنابة في الوكالة التي تقضي بأنه إذا أُناب الوكيل عنه غيره في تنفيذ الوكالة يكون الوكيل ونائبه في هذه الحالة متضامنين في المسؤولية، ويجوز للموكل ولنائب الوكيل أن يرجع كل منهما مباشرة على الآخر.²

¹ د أحمد محرز: المرجع السابق، ص 245 .

² أنظر هذا الرأي ونقده د أكنم الخولي: مرجع سابق ، ص 382.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

– غير أن هذا الرأي لا يتماشى مع أحكام الوكالة بالعمولة للنقل، لأن الناقل الذي يختاره الوكيل بالعمولة للنقل لا يعتبر نائبا عنه، حيث تقوم النيابة في الأعمال القانونية بينما لا يعدو عمل الناقل عملا ماديا، كما أن تطبيق أحكام النيابة نجده في الوكالة العادية و ليس في الوكالة بالعمولة للنقل.¹

2- وذهب رأي آخر إلى أن أساس هذا الرجوع يتمثل في فكرة الاشتراط لمصلحة الغير²، حيث يتعاقد الوكيل بالعمولة للنقل مع الناقل لمصلحة الموكل، فيكون لهذا الأخير حق الرجوع مباشرة على الناقل.

النقد: هذا الرأي لم يسلم هو الآخر من النقد، على اعتبار أنه يقوم على افتراض محض، حيث أن الوكيل عندما يشترط لمصلحة الموكل، فهو يبرم هذا التعاقد على أوامر الموكل، ولا شيء من ذلك في الاشتراط لمصلحة الغير.³

3- وذهب رأي ثالث إلى أن التزام الوكيل بالعمولة للنقل يقوم على فكرة النيابة الناقصة، وبمقتضاها إذا أناب الوكيل شخصا آخر في تنفيذ الوكالة، فإن العلاقة تنشأ بين الأطراف الثلاثة وهم الموكل و الوكيل و النائب. ويظل الوكيل مسئولاً إلى جانب النائب قبل الموكل فيكون للوكيل الرجوع على الوكيل أو النائب بالدعوى المباشرة.

ذهب بعض الفقه المصري⁴ إلى أن رجوع الموكل مباشرة على الناقل يجد أساسه في القواعد العامة التي بمقتضاها إذا لم يعلن المتعاقد وقت إبرام العقد أنه يتعاقد بصفته نائبا فإن أثر العقد لا يضاف إلى الأصيل دائما أو مدينا، إلا إذا كان من المفروض حتما أن من تعاقد مع النائب يعلم بوجود النيابة أو كان يستوي عنده أن يتعامل مع الأصيل أو النائب⁵ وهي القواعد المقررة في المادة 75 من القانون المدني الجزائري.

ويرى البعض أن القانون التجاري لا يهتم بالأمور التقنية للقانون المدني حتى يتطلب الأمر الرجوع دائما إلى نظرياته وقواعده، حيث تتميز الوكالة بالعمولة بأنها آلية قانونية تسمح بتمثيل المصالح، وبحيث يجوز للموكل

¹ د أكثم الخولي : المرجع السابق، ص 383.

² د سوزان علي حسن: مرجع سابق، ص 218.

³ د حسن المصري: مرجع سابق، ص 410.

⁴ د حسن المصري : مرجع سابق ص 411. د أكثم الخولي : مرجع سابق، ص 383.

⁵ وينتقد البعض هذا الرأي، على أساس أنه لو صحت القواعد العامة سندا للرجوع المباشر للوكيل ضد الناقل، فلما ظهرت النظريات السابقة.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

بمجرد إثباته لعقد الوكالة بالعمولة مطالبة الناقل بتنفيذ العقد الذي أبرمه الوكيل لمصلحته، وفي ذلك يقوم الموكل بمقام الوكيل.

ولكنه غالباً ما يتم إيجاد الأساس القانوني للرجوع المباشر للموكل ضد الناقل، على اعتبار أنه يتم ذكر اسم الوكيل في وثيقة النقل. وهذا يعني أن الوكيل بالعمولة للنقل قد أبرم عقد النقل باسم الموكل فتنشأ بين الموكل والناقل علاقة مباشرة تسمح لكل منهما بالرجوع على الآخر بالدعوى المباشرة.

- علاقة الوكيل بالعمولة للنقل بغيره من الوكلاء و الناقلين:

إن الوكيل بالعمولة للنقل ضامناً لتنفيذ عقد النقل بحكم القانون، وفي حالة عدم تنفيذ العقد فإنه يقوم بتعويض الموكل عن عدم تنفيذه، ولقد حولت المادة 73 من القانون التجاري للوكيل بالعمولة للنقل حق الرجوع على الناقل، وهذا الرجوع مقرر للوكيل في مواجهة الناقل، على أساس أن الناقل ملتزم بتحقيق نتيجة هي وصول المسافر سليماً معافى في الميعاد المتفق عليه.

أما عن الوقت الذي يجب على الوكيل بالعمولة أن يباشر فيه دعوى الرجوع فإن المادة 74 الفقرة الثانية من القانون التجاري حددت المادة دعوى الرجوع بثلاثة أشهر تسري من تاريخ رفع الدعوى على المكفول. ويجوز للناقل في القانون الجزائري التمسك بانقضاء الدعوى بالتقادم القصير ومدته 3 أعوام من تاريخ وقوع الحادث (المادة 1/74 من القانون التجاري).

المطلب الثالث: المسؤولية عند تعدد الناقلين بعقد نقل واحد

يقصد بالنقل المتعاقب النقل الذي يستدعي تغيير أداة النقل أو الطريق خلال الرحلة كأن يحتاج الوصول إلى مكان معين داخل الدولة أو خارجها استخدام سيارة ثم قطار أو سفينة أو طائرة. وفي هذه الحالة يبدأ النقل برية ثم يصبح بحرياً أو جويًا، وهنا يتعدد الناقلون بتعدد مراحل النقل ووسائله.¹

¹ د هاني دويدار : القانون التجاري اللبناني ، الجزء الثاني ، العقود التجارية، العمليات المصرفية، الأوراق التجارية و الإفلاس، ص 88.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ففي هذه الحالة قد يتولى المرسل التعاقد مع كل ناقل على حدة بالنسبة لكل مرحلة من مراحل النقل، وبهذا تتعدد العقود بقدر عدد المراحل. ويكون كل ناقل مسؤولاً فقط بقدر التزامه بتنفيذ عملية النقل المعهودة إليه باعتبار أنه يربطه بالمرسل عقد مستقل.¹

وقد يعهد المرسل بعملية النقل إلى ناقل واحد فيرتبط معه بعقد موضوعه توصيل البضاعة في كل مراحلها إلى المرسل إليه. وهنا يتولى الناقل النقل في المرحلة الأولى ثم يتعاقد هو مع ناقل ثانٍ للقيام بمرحلة أخرى لحساب المرسل إليه، ثم يتعاقد هذا الناقل الثاني مع ناقل ثالث... وهكذا، حتى يتم توصيل البضاعة إلى المرسل إليه.

عملية النقل الواحدة قد تتطلب أحياناً تدخل عدد من الناقلين يتعاقبون عليها، إذ أن النقل لا يتم دائماً عن طريق ناقل واحد تسلم إليه البضائع من المرسل ثم يقوم بتسليمها إلى المرسل إليه، بل أحياناً يتم النقل من طرف عدد من الناقلين ومن ثم يتم تحديد مسؤولية كل واحد منهم عن الأضرار التي قد تلحق بالبضائع.²

والنقل المتعاقب هو عقد النقل الذي يقوم بتنفيذه عدة ناقلين الواحد منهم عقب الآخر، ولكنه يعد عملية واحدة بالنسبة للمرسل أو المرسل إليه، ويتم النقل المتعاقب عادة بطرق مختلفة (سيارة، سكك حديدية).

هذا وقد تعرض المشرع في المادة 49 من القانون التجاري لهذا النوع من النقل وذلك بتحديد مسؤولية

الناقلين المتعاقبين حيث جرى نص هذه المادة كما يلي:

"إذا قام عدة ناقلين على وجه التعاقب بتنفيذ عقد النقل ذاته:

1- يكون أول الناقلين وآخرهم مسؤولين بالتضامن فيما بينهما تجاه المرسل والمرسل إليه عن مجموع عملية النقل وضمن نفس الشروط المترتبة فيما لو قام كل منهما بتمام النقل.

2- يعد كل من الناقلين الوسيطاء تجاه المرسل والمرسل إليه وكذلك تجاه أول وآخر ناقل مسؤولاً عن الضرر الحاصل بالنسبة للمسافة التي قطعها".

¹ د علي البارودي: مرجع سابق، ص 161. د مصطفى كمال طه: مرجع سابق، الجزء الثاني، ص 499.

² د مصطفى كمال طه: مرجع سابق ص 391. أنظر عدلي أمير خالد: مرجع سابق، ص 87. د حسن المصري: مرجع سابق، ص 415.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ويتضح من سياق هذه المادة سالفه الذكر أن النقل المتعاقب أو المتابع، هو النقل الذي يقع على عدة مراحل متلاحقة ويقوم بتنفيذه عدة ناقلين. وأهم مشكلة يثيرها حالة تعدد الناقلين، هي مشكلة توزيع المسؤولية بينهم. فالمرسل يتعاقد مع الناقل الأول فقط ويتعاقد الناقل الأول عنه مع الناقل الذي يليه، وهكذا إلى أن تصل البضاعة في النهاية إلى المكان الذي حدده المرسل، فإذا افترضنا أن البضاعة قد وصلت تالفة أو هلكت كلياً أو جزئياً أو تأخر وصولها، فكيف يتم تحديد المسؤولية بين الناقلين المتعاقبين؟

يقتضي الأمر منا في هذه الحالة التمييز بين مسؤولية الناقل الأول (الفرع الأول) ومسئولية الناقلين المتوسطين (الفرع الثاني)، ومسئولية الناقل الأخير (الفرع الثالث).

الفرع الأول: مسؤولية الناقل الأول

يكون الناقل الأول le premier transporteur الذي سلمت إليه البضاعة بمقتضى عقد النقل مسئولاً عن كل هلاك أو تلف أو تأخير سواء كان ذلك في المرحلة الأولى من النقل أو في أية مرحلة من المراحل التي يتولاها الناقلون المتعاقبون، لأنه هو الذي التزم بمقتضى ذلك العقد بتوصيل البضاعة إلى المكان المقصود.¹ ويفسر هذا الحكم بأن الناقل الأول يعتبر وكيلاً بالعمولة للنقل بالنسبة للناقلين اللاحقين ومن ثم يكون مسؤولاً عن تصرفاتهم تطبيقاً لنص المادة 49 من القانون التجاري.

ولا صعوبة في هذا المجال إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير وقع في مرحلة النقل التي تولها الناقل الأول، إنما تثور الصعوبة في الحالة التي يقع الأضرار في أية مرحلة أخرى من المراحل التي تولها الناقلون المتعاقبون، حيث تطرح الإشكالية عن الأساس القانوني لمسئولية الناقل الأول عن الأعمال الناقلين الآخرين.

ذهب رأي إلى تأسيس هذه المسؤولية على اعتبار أن الناقل الأول هو وكيلاً بالعمولة للنقل، وبالتالي فهو يضمن حسن تنفيذ عقد النقل الذي أبرمه مع المرسل، لكن يعاقب على هذا الرأي أن يخالف الحقيقة، حيث أن المرسل لم يبرم مع الناقل عقد وكالة بالعمولة للنقل، وإنما أبرم معه عقد يشمل عملية النقل كلها.¹

¹ د مصطفى كمال طه: مرجع سابق ص 391. د حسن المصري: مرجع سابق، ص 416. عدلي أمير خالد: مرجع سابق ص 88. د أكثم الخولي: مرجع سابق، ص 346.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

والراجح أن الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الأول عن أعمال الناقلين الآخرين تكون في عقد النقل ذاته، الذي أبرمه المرسل مع الناقل لتغطية عملية النقل بجميع مراحلها. وذلك من أجل تبرير مسؤولية الناقل عن أي ضرر يلحق بالمرسل أو المرسل إليه من جراء هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها في أي مرحلة من مراحل النقل.²

وقد بينت المادة 1/49 من القانون التجاري حكم النقل الذي يقوم على تنفيذه عدة ناقلين، فأوضحت أن يكون أول الناقلين وآخرهم مسؤولين بالتضامن قبل المرسل أو المرسل إليه، كما لو كان الناقل الأول قد قام بتنفيذه وحده.

ومقتضى ما تقدم أن جميع الناقلين يكونون مسؤولين في مواجهة المرسل أو المرسل إليه عما يلحق البضاعة من هلاك أو تلف أو تأخير في جميع مراحل النقل، كما لو كان كل منهم قد قام بتنفيذه وحده، ويقع باطلا كل شرط على خلاف ذلك.

الفرع الثاني: مسؤولية الناقلين المتوسطين

(Transporteur intermédiaires)

ومما تجدر الإشارة إليه هي أن الناقلون المتوسطون لا يستلمون البضاعة من المرسل وإنما من الناقل الأول، بحيث يكون كل منهم مسئولاً تجاه المرسل أو المرسل إليه عن هلاكها أو تلفها أو تأخير وصولها متى حصل ذلك في مرحلة النقل الخاصة به.³

¹ أنظر أكثر تفصيلاً د أكنم الخولي: مرجع سابق ص 346. د حسن المصري: مرجع سابق، ص 416. عدلي أمير خالد: مرجع سابق، ص 88.

² الواقع أن القضاء الفرنسي لا يعتبر الناقل الأول وكيلاً بالعمولة عن مراحل الأخرى إلا إذا طلبه المرسل باختيار الناقل التالي وتحديد كيفية إنجاز عملية النقل.

³ Tribunal de commerce de la seine, 11 juillet 1963, Revue de jurisprudence commerciale, Journal des agrées, 1964, p.95 ; Cour d'appel de Lyon, 12 janvier 1966, Gazette du Palais, 1966, I.269 ; Cour d'appel de Paris, 7 octobre 1967, BULLETIN DES TRANSPORTS, 1968, p.79

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ولا يجوز له أن يتخلص من هذه المسئولية إلا بإثبات السبب الأجنبي، لأن الناقلين المتوسطين ملزمون بمقتضى عقد النقل الذي أبرمه معه الناقل الأول، بتحقيق نتيجة تتمثل في وصول البضاعة سليمة إلى المكان المتفق عليه.¹

وطرح سؤال يتعلق عما إذا كان الناقل المتوسط يسأل زيادة عن مسئوليته عن الضرر الذي يحصل للبضاعة في المرحلة التي تخصه، عن أعمال الناقلين السابقين واللاحقين عليه أم لا يسأل عن هذه الأعمال قبل المرسل أو المرسل إليه؟²

ذهب رأي اعتبر أن كل ناقل من الناقلين المتعاقبين ناقلا بالنسبة للمرحلة التي تولاها ووكيلا بالعمولة للنقل بالنسبة للمرحلة التي تليه حتى تصل البضاعة إلى الناقل الأخير، ويكون كل ناقل ضامنا لتنفيذ عقد النقل ما عدا الناقل الأخير الذي يعتبر ناقلا فقط.³

النقد: لقد واجه هذا الاتجاه نفس الانتقاد السابق الذي وجه إلى الرأي القائل باعتبار الناقل الأول وكيلا بالعمولة للنقل وضامنا بهذه الصفة لتنفيذ عقد النقل في جميع مراحلها، وذلك على اعتبار أن وجود الوكالة بالعمولة لا يعدو أن يكون افتراضا محضا.⁴

و اتبع المشرع الألماني طريقة أخرى، تمثلت في افتراض أن جميع الناقلين المتعاقبين قد تدخلوا في عقد النقل وأخذوا على عاتقهم جميعا المسئولية عن تنفيذ عقد النقل برمته، ومن ثم يجوز للمرسل أو المرسل إليه الرجوع على أي واحد منهم بالدعوى المباشرة الناشئة عن عقد النقل. هذا ما يفسر على أن الناقل المتوسط يسأل عن الضرر الذي يحصل في المرحلة التي تخصه وكذا عن أعمال الناقلين السابقين واللاحقين عليه، ولقد انتقد هذا الرأي من الفقه الفرنسي لعدم وجود نص في القانون أو في الاتفاق.

¹ د مصطفى كمال طه: مرجع سابق ، ص 392.

² راجع د حسن المصري: مرجع سابق، ص 418.

³ راجع د حسن المصري: مرجع سابق ، ص 418. د أكثم الخولي: مرجع سابق ، ص 348

⁴ د حسن المصري : مرجع سابق ، ص 419.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

والغاية التي يتوخاه التشريع هي توفير الحماية للمرسل أو المرسل إليه في النقل المتعاقب، لأنه غالبا ما لا يكون الناقلون المتوسطون معروفون لديه، كما أن الضرر قد يصعب إثباته في مرحلة النقل التي تولاهها الناقل المدعى عليه.

ولا يوجد نص في القانون الجزائري يعتبر أن الناقلون متدخلين جميعا في عقد النقل فالمادة 2/49 اقتضت على أن الناقلين الوستاء مسؤولين قبل المرسل أو المرسل إليه عن الضرر الحاصل بالنسبة للمسافة التي قطعها، أما إذا تعذر تعيين المسافة التي حصل أثناءها الضرر فيكون للناقل وحسب نص المادة 50 من القانون التجاري حق الرجوع الجزئي على كل واحد من الناقلين على نسبة المسافة التي قطعها ويجب توزيع الحصص المطلوبة من المعسرين منهم على الجميع مع مراعاة نفس النسبة.

ويكون للمرسل أو المرسل إليه في سبيل إثبات الضرر الذي يطالب أحد الناقلين بالتعويض عنه في مرحلة النقل التي تخصه، فيمكن الوصول إليه وذلك بالترقية بين العيب الظاهر والعيب غير الظاهر، فإذا كان العيب ظاهرا فمن المفروض أنه قد حصل في مرحلة النقل التي تولاهها الناقل المدعى عليه، لأن هذا العيب لو كان منذ بداية تنفيذ عقد النقل، لرفض الناقل الأول تسلم البضاعة.

أما إذا كان العيب غير ظاهر فيتعذر افتراض أن الناقل المتوسط قد تسلم البضاعة في حالة سليمة، وبالتالي يجب على المرسل أو المرسل إليه إثبات أن العيب (التلف) قد وقع أثناء مرحلة النقل التي تولاهها الناقل المتوسط.¹ والسؤال الذي يطرح في هذا الصدد هو ما أساس رجوع المرسل أو المرسل إليه على الناقل المتوسط على اعتبار أن هذا الأخير ليس طرفا في عقد النقل المبرم بين الناقل والمرسل؟

بدأ القضاء الفرنسي إخضاع هذا الرجوع لقواعد المسؤولية التقصيرية المنصوص عليها في المادة 1382 مدني فرنسي. لكن تراجع عن ذلك وأصبح يخضع الرجوع لقواعد المسؤولية العقدية التي بمقتضاها يعتبر خطأ الناقل مفترضا لأنه يلزم بتحقيق نتيجة.¹

¹ وباختصار فإنه إذا جاز للمرسل أو المرسل إليه الرجوع على الناقل المتوسط متى ثبت وقوع الضرر في المرحلة تخصه فإنه لا يجوز للمرسل أو المرسل إليه الرجوع على الناقلين السابقين أو اللاحقين عليه.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

لكن تطبيق أحكام المسؤولية العقدية يستوجب اعتبار الناقل المتوسط طرفاً في العقد وهو ما لا يتوافر في الحقيقة، لذلك حاول القضاء تفسير هذه المسؤولية بأفكار مختلفة كحوالة الدين أو الإنابة أو دعوى الموكل على نائب الوكيل.

والرأي الراجح هو أن هذا الرجوع يستند إلى الدعوى المباشرة المقررة للموكل ضد الناقل المتوسط الذي تعاقد مع الناقل الأول باعتباره وكيلاً (المادة 49 من القانون التجاري).

وحسب نص المادة 49 من القانون التجاري فإنها تمثل الأساس القانوني لدعوى الرجوع، فالمشرع الجزائي قد فرق بين مسؤولية الناقل الأول فجعله مسؤولاً تجاه المرسل والمرسل إليه عن عملية النقل كلها (المادة 47 من القانون التجاري).

ومسؤولية الناقلين اللاحقين للناقل الأول أو المرسل إليه عن المرحلة التي تخصه فقط، على أساس استقلال كل مرحلة عن الأخرى، ويتعين على المدعي الذي يرجع على أحد الناقلين التاليين للناقل الأول إثبات أن الضرر قد وقع في المرحلة التي تخصه من النقل كما هو مقرر في فرنسا ومصر.²

وعندما يتعذر معرفة المسافة التي حصل أثناءها الضرر فيكون للناقل الذي تحمل تعويض الضرر حق الرجوع الجزئي على كل واحد من الناقلين على نسبة المسافة التي قطعها ويجب توزيع الحصص المطلوبة من المعسرين منهم على الجميع مع مراعاة نفس النسبة (المادة 50 من القانون التجاري).

الفرع الثالث: مسؤولية الناقل الأخير

Dernier Transporteur

الناقل الأخير هو الذي يقوم بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه ويسأل في مواجهة الناقلين السابقين عليه عن مطالبة المرسل إليه بالمبالغ المستحقة بسبب النقل وأخصها أجرة النقل كلها عن جميع مراحل النقل، باعتباره ممثلاً

¹ Cassation civile, 23 janvier 1924, Dalloz Hebdomadaire; 1924, P.162; Cassation civile, 17 novembre 1965, Droit maritime Français 1966, P,83 Cassation civile ; 1 er oct 1973, J.C.P.1974 ,I 17633 ,note Rodière.

² د هاني دويدار : مرجع سابق، ص91.

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

للناقلين المتتابعين السابقين عليه كما أنه يحق له حق تحصيلها بالنيابة عنهم واتخاذ الإجراءات القانونية لاستيفائها بما في ذلك حق الامتياز عن الشيء موضوع النقل.¹

وأساس ذلك أن الناقل الأخير يطالب المرسل إليه بأجرة النقل المستحقة كاملة على الرغم من أنه قام بتنفيذ جزء من النقل. إذ يعتبر في هذه الحالة نائبا عن جميع الناقلين السابقين ويجوز للمرسل إليه أن يطالبه بالتعويض عن الضرر الذي لحق البضاعة أيا كان الناقل الذي أحدثه وبمقتضى النيابة يجوز للناقل الأخير أن يدفع في مواجهة المرسل إليه بكافة الدفعات التي كان يمكن أن يتمسك بها الناقلون السابقون.²

غير أنه يمكن أن يسأل الناقل الأخير عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة في أي مرحلة من مراحل النقل إذا اتخذ إزاء المرسل إليه موقفا يفيد تحمل المسؤولية عن النقل بأكمله، كأن يطالب المرسل إليه بأجرة النقل متى كانت مستحقة عند التسليم³، وللناقل الذي يحكم عليه بالتعويض حق الرجوع بما دفعه على الناقل المتسبب في الضرر.⁴

¹ تعامل بعض التشريعات الناقل الأخير معاملة الناقل الأول وتقضي لمسؤوليته تجاه المرسل إليه عن الضرر اللاحق بالبضاعة في أي مرحلة من مراحل النقل، نظرا للتشابه بين مركز المرسل إليه إزاء الناقل الأخير ومركز المرسل إزاء الناقل الأول.

² Cassation civile , 16 juin 1965, bulletin des transport , 1972,p.127.Tribunal de commerce de paris , 24 octobre 1974, bulletin des transports , 1975,p.36

³ ليس للناقل الأخير أن يدفع مسؤوليته عن تلف البضاعة بمقولة انه لا علاقة بينه وبين المرسل إليه لعدم ارتباطه معه بعقد متى تبين أن ارتباطه مع الناقل الأخير كان لمصلحة المرسل إليه الذي يعتبر مالكا للبضاعة ويحق له الرجوع على الوكيل بالعمولة في نقل البضاعة التي تلفت.

⁴ د هاني دويدار: مرجع سابق، ص92.

الباب الثاني

الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل
البري على نقل البضائع والأشخاص.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري

على نقل البضائع والأشخاص

رأينا سابقا بأن الناقل يلتزم بتحقيق نتيجة، وأن هذا الالتزام يفرض عليه مسؤولية جسيمة هي تعويض الأضرار التي تلحق بمختلف البضائع أثناء النقل، أو التي تلحق بالمرسل أو المرسل إليه من جراء تأخير وصولها. ورفع الدعاوي ضد الناقل ومطالبته بالتعويضات قد تؤدي إلى عجز الناقل عن متابعة نشاطاته واستمراره، لذا حاول المشرع تحقيق التوازن بين مصلحة الناقل ومصلحة المرسل أو المرسل إليه بتخفيف عبئ تلك الدعاوي على عاتق الناقل، فأورد المشرع بعض الأحكام الخاصة تتمثل في تزويد الناقل بدفع بعدم القبول في حالات معينة، وفي تقرير مدة تقادم قصيرة للدعوى.

أما في عقد نقل الأشخاص إذا ما تحققت مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب الراكب كما سبق ذكره عند التعرض لحالات المسؤولية، ولم يستطع الناقل دفع المسؤولية بأحد أسباب الدفع، فإنه يصبح لزاما عليه أن يدفع تعويض للراكب عما لحقه من ضرر، وسواء أكان هذا الضرر ناتجا عن إصابة بدنية، أو كان سببه التأخير في الوصول، أو سبب هلاك أو تلف الأمتعة التي كانت مع الراكب.

وهذه القواعد الخاصة هي التي تستقل بها دعوى المسؤولية على الناقل وفيما عداها تخضع هذه الدعاوي للقواعد العامة سواء فيما يتعلق بالمحكمة وصفة المدعي والمدعى عليه والإثبات .

وسيتيم دراسة هذا الباب في فصلين، نتناول في الفصل الأول أحكام دعوى مسؤولية الناقل البري على نقل

البضائع والأشخاص، وندرس في الفصل الثاني، التأمين من مسؤولية الناقل البري وأحكام التعويض.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

الفصل الأول: أحكام مسؤولية الناقل البري

على نقل البضائع والأشخاص

المسؤولية بصفة عامة هي جزاء الإخلال بالالتزام التعاقدي أو غير التعاقدي، ويجب لقيام المسؤولية أن تتوفر أركانها من خطأ وضرر ورابطة سببية. ورأينا أن عقد النقل يرتب التزامات على عاتق الناقل من أهمها في عقد نقل البضائع المحافظة على الأشياء، وفي عقد نقل الركاب ضمان سلامة الراكب والوصول إلى محطة الوصول في الميعاد المتفق عليه، فإذا ما أخل بالتزامه قامت مسؤوليته¹.

وتخضع دعوى مسؤولية الناقل للقواعد العامة في دعاوى المسؤولية التعاقدية، وعلى الرغم من ذلك اهتم القانون التجاري بتنظيمها، فهذه الدعوى ترفع ضد الناقل عندما لا ينفذ بالتزامه الذي ألقاه عليه عقد النقل. ويتولد عن هذا ضرر لمستعمل وسيلة النقل سواء أكان المرسل أو المرسل إليه، أو الراكب بحسب نوع النقل.

كما أورد المشرع بعض الأحكام الخاصة قصد بها التخفيف على الناقل تخفيفاً يقابله تحمله مسؤولية مشددة كمدين بنتيجة حتى يتحقق التوازن العادل بين مركز المرسل أو الراكب في عقد النقل.² وتنحصر هذه الأحكام في قاعدتين استثنائيتين هما أولاً عدم قبول دعوى المسؤولية متى تم استلام البضائع ودفع الأجر بشروط معينة، وثانياً التقادم القصير الذي يسقط به دعوى المسؤولية على الناقل.

وعلى ضوء هذا التحديد لمسائل البحث نفسر هذا الفصل إلى ثلاثة مباحث على النحو التالي:

المبحث الأول: دعوى المسؤولية وأطرافها (آثار المسؤولية).

المبحث الثاني: المحكمة المختصة للفصل في دعوى المسؤولية.

المبحث الثالث: تقادم دعوى المسؤولية.

¹ أنظر أكثر تفصيلاً د علي البارودي: العقود وعمليات البنوك التجارية، ص 201.

² د علي جمال الدين عوض: العقود التجارية، ص 167 و ما يليها.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

المبحث الأول : دعوى المسؤولية في عقد النقل البري

استجاب المشرع التجاري لظروف الناقل فوضع قواعد خاصة تقرر ضرورة إقامة مسؤوليته التعاقدية عما يلحقه بالمتنقلات من هلاك أو تلف أو تأخير. ومما لا شك فيه في أن ملاحقة الناقل بدعاوى المسؤولية وتكبدته التعويضات الكبيرة التي قد تنتهي بعجزه عن متابعة نشاطه واستمراره. لذا أراد المشرع تحقيق التوازن بين أطراف دعوى المسؤولية بتخفيف عبئ تلك الدعاوى على عاتق الناقل، فقرر قواعد خاصة من شأنها عدم قبول دعوى المسؤولية من ناحية، فضلا على سقوط الدعوى بتقادم قصير من ناحية أخرى.¹

وهذه القواعد الخاصة هي التي تستقل بها دعوى المسؤولية على الناقل، وفيما عداها تخضع هذه الدعوى للقواعد العامة، سواء فيما يتعلق بالحكمة وصفة المدعي والمدعى عليه والإثبات، وكذا القواعد المتعلقة بالإجراءات الواجبة التطبيق على الدعوى .

وإنه يتعين علينا ونحن بصدد دراسة هذه الدعوى أن نتعرض إلى أطراف دعوى المسؤولية في عقد نقل البضائع و الأشخاص في المطلب الأول، و إجراءاتها و الدفع بعدم القبول في المطلب الثاني.²

المطلب الأول: أطراف دعوى المسؤولية في عقد النقل البري

ترفع دعوى المسؤولية في عقد نقل البضائع من المرسل أو المرسل إليه ضد الناقل، فالمرسل يرفع الدعوى تأسيسا على أنه طرف في عقد النقل، أما المرسل إليه فيستطيع أن يرفع الدعوى بسبب حيازته لوثيقة النقل (الفرع الأول). أما في عقد نقل الأشخاص، دعوى المسؤولية هي الدعوى التي يقيمها الراكب المضروب من جراء الحادث الذي وقع له أثناء عملية النقل، وغاية هذه الدعوى هي الحصول على التعويض، ولا بد أن ترفع خلال مدة معينة (الفرع الثاني).

¹ راجع د علي البارودي و د محمد فريد العربي: مرجع سابق، ص 220 و ما يليها.

² د أكرم ياملكي: القانون التجاري الأردني (دراسة مقارنة) في الأعمال التجارية و التاجر و المتجر و العقود التجارية، 1998، ص 238 و ما يليها.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

الفرع الأول : أطراف دعوى المسئولية في عقد نقل البضائع

أطراف الدعوى هما المدعي والمدعى عليه، فالمدعي هو إما المرسل أو المرسل إليه (أولا)، أما المدعى عليه فدائما هو الناقل (ثانيا).

أولا : المدعي في حالة نقل الأشياء.

والمدعي قد يكون المرسل أو المرسل إليه لمن قد يلحقه الضرر منهما، ذلك أن الناقل ملزم بإحضار المرسل إليه بوصول البضاعة، ويقوم المرسل إليه باستلام البضاعة موضوع النقل ويكون له حق طلب فحصها قبل تسلمه.¹ وبمجرد تسلم المرسل إليه لوثيقة النقل فيكون له حق التمسك في مواجهة الناقل بكل الحقوق الناشئة عن عقد النقل، وفي مقابل ذلك فإن المرسل ينتهي حقه عندما يبدأ المرسل إليه بتسليمه الأشياء أو وثيقة النقل.² وفي حالة الضرر فإنه يكون لكل من المرسل أو المرسل إليه رفع الدعوى على الناقل مطالباً بالتعويض، ولا يلتزم الناقل بدفع التعويض إلا مرة واحدة.³

ثانيا : المدعى عليه:

المدعى عليه في دعوى المسئولية هو دائما الناقل، يكون مسؤولاً من وقت تسلمه البضاعة المراد نقلها عن ضياعها الكلي أو الجزئي أو تلفها أو التأخير في تسليمها (المادة 47 من القانون التجاري)، وفي حالة وفاة الناقل فإن الدعوى ترفع في هذه الحالة على من يخلفونه في حدود ما آل إليهم من التركة.⁴

¹ أنظر أكثر تفصيلاً د حسين المصري: العقود التجارية في القانون الكويتي والمصري والمقارن، الطبعة الأولى 1990/1989، ص 346 وما يليها.

² Viney g , traité de droit civil-sous la direction de Jacques Ghestin t.2.les obligations - la responsabilité, Conditions.1982 page 382.

³ راجع د جلال وفاء البدري محمدان: المبادئ العامة في العقود التجارية و عمليات البنوك، 1988م، ص 323 و ما يليها.

⁴ ترفع دعوى المسئولية من المرسل أو المرسل إليه و تكون وثيقة النقل هي سند المرسل في رفعها باعتبارها عقد النقل المحرر فيما بين المرسل و الناقل، أما سند المرسل إليه فهي وثيقة النقل أيضا بصفته مستفيدا من اشتراط عقد لمصلحته إذا كانت وثيقة النقل اسمية، أما إذا كانت وثيقة النقل إذنية أو لحاملها أي ممثلة لحيازة البضاعة، كان سنده في دعوى المسئولية هو حقه المستمد من الوثيقة في المطالبة باستلام البضاعة أو التعويض عنها إذا أحل الناقل بالشروط الوارد بها

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

- من له الحق في رفع الدعوى؟

يكون الحق في رفع الدعوى للمتضرر، ويستدعي ذلك أن يكون هو المرسل أو المرسل إليه، فالمرسل يستمد حقه في رفع الدعوى مباشرة من عقد النقل ذاته، أما المرسل إليه فله حق أيضا مقرر بالقانون على أساس حقا مباشرا يستمده من عقد النقل.¹

- على من ترفع الدعوى؟

قد يكون الناقل شخصا واحدا وقد يتعدد الناقلين، فإذا كانت عملية النقل قائمة تحت مسؤولية ناقل واحد فلا صعوبة، ولكن تنور الصعوبة عند تعدد الناقلين، وهذه المسألة هي مسألة النقل المتعاقب.

ثالثا : المدعى عليه في حالة الناقلين المتعاقبين.

جرى نص المادة 49 من القانون التجاري على أنه "إذا قام عدة ناقلين على وجه التعاقب بتنفيذ عقد النقل ذاته، كان كل منهم مسؤولا بالتضامن مع الآخرين كل منهم بنسبة ما يستحقه من أجرة النقل". وعلى هذا الأساس فإن المرسل أو المرسل إليه الحق في رفع الدعوى على الناقل الأول والأخير، فضلا على أن هؤلاء الناقلين يكونون مسؤولين بالتضامن فيما بينهما عن مجموع النقل فيما لو قام كل منهما بإتمام النقل. والحكمة التي توخاها المشرع من إقراره للتضامن بين الناقلين هي حماية المضرور من خطر إعسار أحد الناقلين أو إفلاسه.² ولقد اختلفت التشريعات في حل هذه المسألة:

1- ففي فرنسا يجلها القضاء على الوجه الآتي:

أ- **مسئولية الناقل الأول:** يعتبر الناقل الأول مسؤولا عن هلاك البضاعة أو تلفها أمام المرسل أو الرسل إليه، لأنه تعهد في مواجهتها بأن ينقل البضاعة إلى المكان المتفق عليه.³

¹ أنظر أكثر تفصيلا د جلال وفاء محمددين: مرجع سابق، ص 55 .

² ويلاحظ أن المشرع الجزائري لم يضع حكما بالنسبة للناقلين المتعاقبين في حالة نقل الركاب، وإنما أحال في هذا الشأن إلى القواعد المقررة قانونا في المسؤولية.

³ د عبد الحفي حجازي: العقود التجارية، ص 224

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ب- مسؤولية الناقلين المتوسطين: لا يسأل هؤلاء الناقلين إلا عن التلف أو الضياع الذي حصل في أثناء النقل والذي أجراه بنفسه، فكل ناقل لا يسأل إلا عن أفعاله الشخصية، فلا يسأل عن أفعال الناقلين السابقين أو اللاحقين.

ج- مسؤولية الناقل الأخير: الرأي السائد في الفقه والقضاء الفرنسيين أن الناقل الأخير لا يكون مسؤولاً عن تلف البضاعة إلا إذا كان التلف ظاهراً وقت استلامه إياها، وذلك لأنه كان من المفروض عليه أن يرفض استلامها أو أن يستلمها مع إبداء تحفظات¹. أما إذا كان التلف خفياً فلا يكون الناقل الأخير مسؤولاً إلا إذا أثبت المرسل إليه أنه استلم البضاعة في حالة جيدة، وأن التلف كان قد حصل بخطئه².

وإذا قضي على الناقل الأول بتعويض ولو أنه لم يرتكب خطأ، أو قضي على الناقل الأخير ولو أنه لم يرتكب خطأ، وذلك عندما تكون الأجرة مستحقة الوفاء عند الوصول، كان لكل ناقل حق الرجوع على من ثبت أن خطأه كان هو السبب في هلاك أو تلف البضاعة أو تأخير وصولها.

في مصر:

أعطى المشرع المصري للمرسل إليه الحق في أن يرفع الدعوى على الناقل الأول والأخير، ولا يكون لأي منهما أن ينفي مسؤوليته بحجة أنه يسلم الشيء إلى ناقل آخر، أما فيما يتعلق بالناقلين المتوسطين فلم يجعل أي منهم مسؤولاً إلا عن الضرر الذي يقع للشيء أثناء قيامه بالنقل³.

¹ د عبد الحفي حجازي: مرجع سابق، ص 225

² ويعتبر القضاء أن الناقل الأخير مسؤولاً عن فعل أي ناقل من الناقلين السابقين عليه إذا كانت أجرة النقل مستحقة الوفاء عند الوصول، فهو عندئذ يتحمل قيمة الهلاك أو التلف خصماً من أجرة الناقل.

³ راجع د عبد الحفي حجازي: مرجع سابق، ص 229

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

الفرع الثاني: أطراف دعوى المسؤولية في نقل الأشخاص

دعوى المسؤولية المدنية يقيمها المضرورين من جراء الحوادث التي تقع للركاب أثناء عملية النقل أساسها الالتزام بضمان السلامة، وهو كما سبق التعرض إليه، أحد الالتزامات المترتبة على عقد النقل، وتطبق على هذه الدعوى أحكام المسؤولية العقدية بصفة عامة.¹

ودعوى المسؤولية هي الدعوى التي يقيمها الراكب المضرور من جراء الحادث الذي وقع له أثناء عملية النقل، وغاية هذه الدعوى هي الحصول على التعويض، ولا بد أن ترفع خلال مدة معينة. وطرفا دعوى المسؤولية المدنية هما المدعي (المضرور) والمدعي عليه (الناقل) ونستعرض لكل عنصر على حدة.

أولا : المدعي:

المدعي في دعوى المسؤولية هو المضرور، وهو الذي يطالب بالتعويض فغير المضرور ليس له الحق في التعويض²، ولكن هناك حالات يكون فيها المدعي غير الراكب كما لو أقيمت تلك الدعوى من قبل الورثة عند وفاته أو من قبل آخرين كان يعيلهم المصاب من غير الورثة.

فيحق للمدعي (الراكب أو المسافر) أن يطالب بحقه في التعويض عما أصابه من ضرر نتيجة إخلال المدعي عليه (الناقل) بالتزامه بالسلامة.

أ- حق التعويض للمضرور: المضرور هو الشخص الذي يحق له أن يطالب بالتعويض ويقوم نائبه مقامه في ذلك، ونائب المضرور قد يكون وليه أو وصيه إذا كان قاصرا، وقد يكون القيم إذا كان المضرور محجورا عليه.

ب- المدعي هو المضرور: وهنا لا تطرح لنا أي إشكالية، مادام أن الراكب هو المتعاقد مع الناقل، فله الحق في المطالبة بالتعويض عند تعرضه لضرر، أو سبب التأخير، أو ضياع أمتعته. وهنا يقيم المضرور دعوى المسؤولية التعاقدية على الناقل للمطالبة بتعويض ما أصابه من ضرر مادي أو معنوي.¹

¹ راجع د سعيد الجدار : عقد نقل البضائع في القانون التجاري الجديد رقم 17 لسنة 1999م، دار المطبوعات الجامعية، ص 90

² والغالب أن التعويض الذي يستحقه الراكب، يتم دفعة من قبل الناقل بناء على دعوى تقام ضد هذا الناقل

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ج- دعوى ورثة المضرور (المسافر) المتوفي: عندما يتوفى المسافر أثناء عملية النقل، ينشأ لورثته حق المطالبة بحق مورثهم. كما يمكن لهؤلاء الورثة أن يطالبوا بالتعويض بما أصابهم من ضرر شخصي نتيجة الوفاة.

د- علي أي أساس يستند الورثة للمطالبة بالضرر الشخصي؟

لقد كان سابقاً، يحق للورثة المطالبة بالضرر الشخصي الذي أصابهم نتيجة وفاة مورثهم، ولكن كان يجب عليهم إثبات خطأ الناقل على أساس المسؤولية التقصيرية لعدم وجود رابطة بينهم وبين الناقل.

لكن الاستناد إلى قواعد المسؤولية التقصيرية، من شأنه إرهاب الورثة في إثبات خطأ الناقل، لأنه أمر صعب (لقد تم الإشارة إلى هذا). فقد ذهب القضاء الفرنسي إلى الاجتهاد في ذلك، وأعطى للورثة الحق بالرجوع على الناقل بقواعد المسؤولية التعاقدية، واستند في ذلك على أن عقد النقل يتضمن اشتراط ضمني لمصلحة الغير.²

وهذا الرأي تعرض للنقد الشديد من جانب الفقه³، على اعتبار أن الناقل والمسافر لم تتجه إرادتهما إلى إبرام إي اتفاق لمصلحة أقارب المسافر. وتجنباً لهذا النقد غير القضاء وجهة نظره، وأعطى الحق للورثة بالرجوع على الناقل، وفقاً لقواعد المسؤولية التقصيرية المستندة على نظرية الخطأ في الحراسة وهذا من شأنه التسهيل للورثة في الحصول على التعويض.⁴

إن الحق في التعويض عن الضرر الذي أصاب المورث، هو حق شخصي لكل وارث، فلا يتأثر هذا الحق بتنازل المتوفي عنه حال حياته، ولا يكون لدائني المتوفي حق عليه.

¹ إذا كان التعويض عن ضرر مادي تلف أو إصابة في الجسم أعجزت عن العمل فإن الحق في التعويض وقد ثبت للمضرور ينتقل منه إلى خلفه، فيستطيع وارث المضرور أن يطالب بالتعويض الذي كان مورثه أن يطالبه لو بقي حياً. ويستطيع دائن المضرور أن يطالب بهذا التعويض عن طريق الدعوى الغير المباشرة. ويستطيع المضرور أن يحول حقه في التعويض إلى شخص آخر فينتقل هذا الحق إلى الخال له، أما إذا كان التعويض عن ضرر أدبي، فإنه لا ينتقل إلى خلف المضرور إلا إذا تحدد بمقتضى اتفاق ما بين المضرور والمسؤول أو طالب به المضرور أمام القضاء.

² أنظر أكثر تفصيلاً د عادل علي المقدادي: مرجع سابق، ص 238.

³ د عادل المقدادي: مرجع سابق، ص 239.

⁴ الرجوع بقواعد المسؤولية التقصيرية المستندة على نظرية الخطأ في الحراسة، يجعل مسؤولية الناقل مفترضة كما من شأنه عدم تكليف الورثة بإثبات خطأ الناقل.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

كما يحق لغير الورثة أي الأشخاص الذين كان يعيّلهم المتوفي في حياته بالمطالبة بالتعويض عن الضرر الذي

أصاهم شخصيا، وهذا الضرر يتمثل في حرمانهم من النفقة التي كان يقدمها المورث المتوفي.¹

ونحن نرى أن على الورثة المطالبة بالتعويض عن الضرر الشخصي²، وعليهم الاستناد إلى نص في القانون

يجوز لهم هذا الحق، لأن الرجوع على الناقل بقواعد المسؤولية التعاقدية غير منطقي، لأن عقد النقل يجمع بين الناقل

والمسافر، فهم ليسوا طرفا في العقد.³

هـ- **تعدد المضرورين:** قد يتعدد المضرورين من الخطأ الواحد ويكون كل مضرور قد أصابه ضرر مستقل عن

الضرر الذي أصاب الآخر⁴، فيكون الضرر الثاني انعكاسا للضرر الأول فهو نتيجة له، فيكون لكل مضرور الحق

في رفع دعوى شخصية مستقلة يرفعها باسمه ولا يوجد تضامن ما بين المضرورين، بل يقدر القاضي تعويض كل

منهم على حدى.⁵

ثانيا : المدعى عليه:

أو المدين وهو المسؤول في دعوى المسؤولية، وهو الناقل في عقد النقل. فتقام الدعوى ضده باعتباره

الطرف المتعاقد مع الراكب، وهذه الدعوى لا تقام إلا عند إحلال الناقل بالتزاماته المفروضة عليه بموجب العقد.

¹ وقد حدد لهم المشرع الجزائري تعويضا في قانون 31/88 المعدل والمتمم للأمر 15/74 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن حوادث المرور حيث يستفيد الأشخاص تحت الكفالة 10٪ بمفهوم الضمان الاجتماعي

² تنص المادة 182 من القانون المدني على أنه (إذا لم يكن التعويض مقدرا في العقد، أو في القانون فالقاضي هو الذي يقدره، ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة و ما فاتته من كسب، بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو للتأخر في الوفاء به. ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوقاه ببذل جهد معقول. غير أنه إذا كان الالتزام مصدره العقد فلا يلزم المدين الذي لم يرتكب غشا أو خطأ جسيما إلا بتعويض الضرر الذي كان يمكن توقعه عادة وقت التعاقد.

³ د مقدم سعيد: نظرية التعويض عن الضرر المعنوي في المسؤولية المدنية، ص 131.

⁴ د مقدم سعيد : المرجع السابق، ص 132.

⁵ اختلفت التشريعات في هذا المجال فمنها من لم تضع نصوصا خاصة تبين حق الورثة في المطالبة بحقوقهم نتيجة الأضرار التي لحقت بهم بسبب الوفاة التي لحقت بالناقل، ومن التشريعات من نصت على حق الورثة أو الأشخاص الذين كان المسافر المتوفي يعيّلهم في إقامة الدعوى ضد الناقل للمطالبة بالتعويض.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ويعتبر الناقل هو المدعى عليه في عقد النقل، فبمجرد حصول ضرر للراكب (المدعى) يكون الناقل هو المسؤول عن هذا الضرر، كما يكون مسؤولا اتجاه الورثة في حالة وفاة الراكب. ولا يقصد بالمدعى عليه السائق دائما، فقد يكون مؤسسة أو شركة نقل باعتبارها الطرف الذي تعاقد مع الراكب.

لكن في هذه الحالة يتعين إدخال الناقل (السائق) على أساس أنه هو الذي قام بعملية النقل، وفي حالة وفاة الناقل، فإن الراكب يرجع على أموال المدين باعتبارها الضمان العام للدائنين، فإذا توفي المدين استطاع الدائنون أن يستوفوا حقوقهم من ذمته.¹

ولقد واجه المشرع الجزائري الحالة التي يكون فيها الناقل معسرا، وجعل التأمين إلزاميا على حوادث السيارات (المادة 1 من الأمر 15/74)، وتعتبر شركة التأمين هي المسؤولة عن التعويض الناتج عن حوادث السيارات، التي تؤدي إلى الإصابة الجسمية للأشخاص، سواء كانوا ركابا أو من الغير.

كانت المسؤولة عن الإخلال بالالتزام بضمان سلامة المسافر هي مسؤولية عقدية أساسها الإخلال بالتزام السلامة وهو التزام جوهرى في عقد النقل، فإن مؤدى ذلك أنه لا تضامن بين المدينين إذا تعددوا في دعوى المسؤولية عن الإخلال بهذا الالتزام العقدي، ذلك أنه لا تضامن إلا بناء على اتفاق أو نص في القانون تطبيقا لنص المادة 217 من القانون المدني.² وبعد ذبوع مجال التأمين، أصبح للمضروب الحق في رفع دعوى مباشرة ضد شركة التأمين للمطالبة بالتعويض.

المطلب الثاني : إجراءات دعوى المسؤولية

و الدفع بعدم قبولها

دعوى المسؤولية كغيرها من الدعاوى، لا بد أن ترفع وفق القواعد و الإجراءات التي تضمنها قانون الإجراءات المدنية و الإدارية. وذلك حتى يتمكن المرسل أو المرسل إليه ، أو الراكب من الحصول على التعويض في حالة تحقق مسؤولية الناقل (الفرع الأول). و في مقابل ذلك تدخل المشرع من أجل حماية الناقل للدفاع عن

¹ تنص المادة 188 من القانون المدني على أن (أموال المدين جميعها ضامنة لوفاء ديونه).

² تنص المادة 217 من القانون المدني على أن (التضامن بين الدائنين أو بين المدينين لا يفترض، وإنما يكون بناء على اتفاق أو نص في القانون).

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

حقوقه، و ذلك بفرض على المرسل إليه اتخاذ إجراءات تحفظية في مواعيد قصيرة، وإلا تعرض للدفع بسقوط دعواه وذلك تطبيقاً للمادة 55 من القانون التجاري (الفرع الثاني)

الفرع الأول : إجراءات دعوى المسئولية

ترفع دعوى المسئولية من المرسل أو المرسل إليه، وتكون وثيقة النقل هي سند المرسل في رفعها، على اعتبار أنها عقد النقل المبرم بين المرسل والناقل. وتتبع في إجراءات رفع الدعوى قواعد قانون الإجراءات المدنية والإدارية مع الأخذ بعين الاعتبار الاستثناءات التي يقررها العرف التجاري، كعدم ضرورة الإنذار.¹

وقد عمل المشرع على الإسراع في تصفية العلاقات الناشئة عن عقد النقل خاصة أن أدلة الإثبات فيها سريعة الزوال، فقرر دفعا بعدم قبول الدعوى في المادة (55 من القانون التجاري) وتقادما خاصا لها في المادة 61 من القانون التجاري).

إن القانون التجاري تضمن بعض الأحكام الخاصة بدعوى مسئولية الناقل وحدد الحالات التي لا يجوز فيها سماع الدعوى من جهة، و تلك التي تنقضي فيها الدعوى بمرور مدة معينة من الزمن في تنظيم تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد نقل الأشياء من جهة أخرى.

وعلى المدعي في دعوى المسئولية أن يثبت دعواه ، فالمسئولية تقوم على أساس عقد النقل، ويتعين عليه (المدعى) أن يثبت الضرر الذي لحقه، نتيجة لما أصاب البضاعة من جراء نقلها، و هذه تعتبر واقعة مادية يمكن إثباتها بكافة طرق الإثبات.

وفي حالة هلاك البضاعة، يستطيع المدعي أن يطلب من القاضي تعيين خبير لإثبات حالة البضاعة و بيان ما لحقها من ضرر (المادة 53 و 54 من القانون التجاري).

¹ أنظر أكثر تفصيلاً د أكثم الخولي: العقود التجارية، الطبعة الأولى، 1958 م ، ص 338.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وفي حالة تسلم البضاعة، تسقط كل دعوى ضد الناقل من أجل التلف أو الضياع إذا لم يتم المرسل أو المرسل إليه في ظرف ثلاثة أيام من تاريخ الاستلام و دون حساب أيام العطل بتبليغ الناقل احتجاجه المسبب، بموجب إخبار غير قضائي أو رسالة موصى عليها (المادة 55 من القانون التجاري).

وقد تعرض المشرع الجزائري لإجراءات رفع الدعوى في المواد من 13 إلى 69 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، فنص على أنه ترفع الدعوى أمام المحكمة بعريضة مكتوبة و مؤرخة، تودع بأمانة الضبط من قبل المدعي أو وكيله أو محاميه، بعدد النسخ يساوي عدد الأطراف.¹

ويجب أن تشمل العريضة على البيانات المحددة في المادة 15 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية مع بيان وقائع الدعوى وطلبات المدعي²، ويرفق بالدعوى جميع المستندات والوثائق التي يستند إليها الخصوم ودعما لإدعاءاتهم، وتودع بأمانة ضبط الجهة القضائية بأصولها أو نسخ رسمية منها أو نسخ مطابقة لأصل وتبلغ للخصم.³ إن القانون التجاري يتضمن بعض الأحكام الخاصة بدعوى مسؤولية الناقل، فحدد الحالات التي لا يجوز فيها سماع الدعوى من جهة، وتلك التي تنقضي فيها الدعوى لمرور مدة معينة من الزمن وذلك ضمن تنظيم تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد نقل الأشياء من جهة أخرى.⁴

الفرع الثاني : الدفع بعدم قبول الدعوى

سبق أن بينا، أن الناقل يسأل متى أثبت المرسل أو المرسل إليه وقوع ضرر للبضائع محل النقل، وأنه يتعين أن يكون الضرر قد لحق البضائع أثناء عملية النقل، أي قبل تسليمه للمرسل إليه. لذا كان من المنطقي ضرورة

¹ المادة 14 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية قانون رقم 08 - 09 مؤرخ في 18 صفر عام 1429 الموافق ل 25 فبراير سنة 2008 الجريدة الرسمية العدد رقم 21

² تنص المادة 15 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية علما أنه " يجب أن تتضمن عريضة افتتاح الدعوى تحت طائلة عدم قبولها شكلا البيانات الآتية : الجهة القضائية التي ترفع أمامها الدعوى- اسم ولقب المدعي و موطنه - اسم ولقب و موطن المدعى عليه فإن لم يكن له موطن معلوم، فأخر موطن له- الإشارة إلى تسمية و طبيعة الشخص المعنوي، ومقره الاجتماعي و صفة ممثله القانوني أو الإتفاقي - عرض موجز للوقائع و الطلبات و الوسائل التي تؤسس عليها الدعوى- الإشارة عند الاقتضاء إلى المستندات و الوثائق المؤيدة للدعوى.

³ غير أنه يجوز للقاضي قبول نسخ عادية مفصلة عند الاقتضاء

⁴ يجوز في المواد التجارية بوجه عام الاتفاق على التحكيم قبل قيام النزاع أو بعد قيامه مع مراعاة الأحكام المنصوص عليها في القوانين الخاصة، وتخضع إجراءات التحكيم لأحكام قانون الإجراءات المدنية.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

الإسراع في إقامة الدعوى ضد الناقل، لأن التأخير في الإعلان عن التلف أو الهلاك بعد تسلم البضائع من شأنه إحداث نزاع حول تحديد اللحظة التي وقع فيها الضرر، و هل هي لاحقة أم سابقة على التسليم، فضلا عن صعوبة إثبات سبب هذا الضرر.¹

ولقد تدخل المشرع من أجل حماية الناقل للدفاع عن حقوقه، و ذلك بفرض على المرسل إليه اتخاذ إجراءات

تحفظية في مواعيد قصيرة، وإلا تعرض للدفع بسقوط دعواه وذلك بتطبيق المادة 55 من القانون التجاري.

وسوف نتعرض لدراسة الدفع بعدم قبول الدعوى المرفوعة ضد الناقل، من خلال التطرق إلى أساس هذا

الدفع (أولا)، و نطاق الدفع من حيث الدعاوى (ثانيا)، ثم نطاقه من حيث الأشخاص (ثالثا)، وبعد ذلك ندرس

شروط التمسك بهذا الدفع (رابعا) و أخيرا ندرس طبيعة هذا الدفع و آثاره (خامسا).

أولا: الأساس القانوني.

تنص المادة 55 من القانون التجاري على أنه "يترتب على استلام الشيء المنقول سقوط كل دعوى ضد

الناقل من أجل التلف أو الضياع الجزئي إذ لم يبادر المرسل إليه أو المرسل أو أي شخص يعمل لحساب أحدهما في

ظرف ثلاثة أيام من تاريخ الاستلام، و دون حساب أيام العطل بتبليغ الناقل احتجاجه المسبب بموجب إخبار

غير قضائي أو رسالة موصى عليها.

ويكون هذا الاحتجاج صحيحا مهما كان شكله إذ ثبت من الإشعار باستلام الناقل، أن الاحتجاج

المذكور قد حصل ضمن المهلة المذكورة أعلاه.

وإذا طلب أحد الأطراف إجراء الخبرة المقررة في المادة 54 قبل تسلمه الشيء المنقول أو خلال الثلاثة أيام

التالية لاستلامه إياه يكون طلبه بمثابة احتجاج ولا محل عندئذ للقيام بالإجراءات المنصوص عليها في الفقرة الأولى

من هذه المادة".

¹ أنظر و راجع د عبد الحي حجازي : مرجع سابق، ص230 و ما يليها.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

من نص هاته المادة يتضح أن المشرع ضمن مسؤولية الناقل بإجراءات خاصة ومواعيد قصيرة لتسوية المنازعات المتصلة بمسؤولية الناقل، حتى لا تبقى دعوى المسؤولية تهدده وقتا طويلا، بينما وسيلة النقل التي يستخدمها تشغله برحلاتها الكثيرة المتعاقبة.¹ إضافة إلى حماية الناقل من مطالبة المهملين و أصحاب النوايا السيئة الذين يرفعون دعاوى المسؤولية بعد وقت طويل من استلام البضاعة على وجه يصعب معه على الناقل أن يثبت أن الضرر لا يرجع إلى فعله، وذلك راجع لقابلية الأدلة في هذا الشأن للزوال السريع.²

فعدم قبول الدعوى، يقصد به منع سماع الدعوى و تمكين المدعى عليه من الوصول إلى رفض طلب المدعي دون مناقشته من الناحية الموضوعية. و على ذلك يجوز للناقل أن يرفض الدعوى التي يرفعها ضده المرسل إليه أساسها تعويض الضرر الذي أصاب البضاعة أثناء عملية النقل، و ذلك عن طريق تمسكه بالوسائل التي نصت عليها المادة 55 السالفة الذكر.

ثانيا: نطاق الدفع بعدم القبول من حيث الدعوى:

الدفع بعدم القبول خاص بدعاوى المسؤولية العقدية الناشئة عن عقد النقل دون غيرها من الدعاوى التي ترفع على الناقل كدعوى تخفيض الأجرة مثلا. و استعمال هذا الدفع يقضي مبدئيا أن تكون البضاعة قد وصلت فعلا بحيث يستطيع المرسل أن يقوم باستسلامها أو أن يمتنع عن هذا الاستلام، أما إذا كانت البضاعة قد هلكت كليا فلا مجال لتطبيق نص المادة 55، لأنه في هذه الحالة لا يمكن الاستلام بالمعنى التي تتطلبه المادة السابقة الذكر من أجل إعمال الدفع بعدم قبول الدعوى.

مما تقدم يتضح أن الدفع بعدم القبول يقتصر التمسك به على دعاوى المسؤولية المرفوعة بسبب التلف أو الضياع الجزئي الذي يصيب البضاعة (م 55 تجاري)، ويستوي أن يكون التلف ظاهرا أو غير ظاهر، ولا يهم

¹ أنظر في هذا الشأن د أكرم الخولي: مرجع سابق، ص 303. د عبد الحفي حجازي: مرجع سابق: ص 235. د صفوت ناجي بھنساوي: مرجع سابق، ص 71.

² أنظر د على يونس: عقد النقل، جامعة بيروت العربية، ص 158. د سمير الشرفاوي: مرجع سابق، ص 113.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

طبيعته ولا سببه، وإن كان جانب من الفقه¹، يميل إلى استثناء حالة التلف الحادث بخطأ عمدي من الناقل أو من أحد تابعيه أو عماله، بدعوى أن الإلتلاف العمدي يجب أن يسقط على الناقل الانتفاع بقاعدة استثنائية من القواعد العامة وضعت لمصلحة الناقل حسب النية².

ولقد تأثر الخلاف فيما يتعلق بالهلاك الجزئي، إذ يرى بعض الفقهاء³، أن الدفع بعدم قبول الدعوى لا تنطبق في حالة الهلاك الجزئي، لأن النص الوارد في القانون المصري ذكر عبارة " العيب " فكأن الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية على الناقل لا يجوز إلا في حالة وصول البضاعة تالفة.

لكن صياغة المادة 99 من القانون التجاري المصري توحى بوضوح أن تعبير " العيب " الذي جاء بها يتسع لكل ما يشوب البضاعة من تلف أو نقص (هلاك جزئي)، خاصة وأنه من الناحية العملية، كثيرا ما يختلط التلف بالهلاك الجزئي و ذلك إذا أدى التلف إلى انعدام قيمة جزء من البضاعة.

أما بالنسبة للتشريع الجزائري فالمادة 55 صريحة في هذا الشأن، حيث ذكرت المادة أن سقوط الدعوى ضد الناقل تكون في حالتي التلف أو الضياع الجزئي. ولا يطبق نص المادة 55 إلا فيما يتعلق بالدعوى المرفوعة من المرسل أو المرسل إليه على الناقل (أو على الوكيل بالعمولة للنقل)، فلا مجال لتطبيق الدفع في العلاقة بين المرسل والمرسل إليه، ولا مجال لهذا الدفع في رجوع ناقل على ناقل آخر عند تعدد الناقلين.

ثالثا: نطاق الدفع بعدم القبول من حيث الأشخاص:

يتضح من النص السابق أن الدفع بعدم القبول مقرر لمصلحة الناقل دون المرسل أو المرسل إليه، فلا ينطبق هذا الدفع إلا على الدعوى المرفوعة على الناقل سواء كان رافع الدعوى المرسل أو المرسل إليه⁴.

¹ أنظر أكثر تفصيلا د أكنم الخولي: مرجع سابق، ص 308. د علي البارودي: مرجع سابق، ص 197. د عبد الحي حجازي: مرجع سابق، ص

227

² د صفوت ناجي بھنساوي: مرجع السابق، ص 74 و ما يليها

³ د عبد الحي حجازي: مرجع السابق، ص 237. و د أكنم الخولي: المرجع السابق، ص 254

⁴ راجع د محسن شفيق: مرجع سابق، ص 139

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

فلو رفع الناقل الدعوى على المرسل أو المرسل إليه مطالبا بأجرة النقل التي لم يتحصل عليها، فلا يملك

أحدهما رفع الدعوى بعدم القبول، و لا مجال للدفع بعدم القبول إلا بين الناقل والمرسل أو المرسل إليه.

وعلى ذلك فلا محل لهذا الدفع في العلاقة بين الناقلين المتعاقبين في حالة النقل المتعاقب ولا في العلاقة بين

شخصين ليس أيهما ناقلا، كما هو الحال في العلاقة بين المرسل والمرسل إليه، سواء كان العقد بينهما بيعا أو

وكالة بالعمولة، أو في العلاقة بين المرسل وشركة التأمين التي أمنت على البضاعة ضد مخاطر الطريق.¹

ونجاح الناقل في الدفع بعدم القبول قد يؤثر على الروابط بين أطراف عقد النقل، فالمرسل إليه المشتري

الذي يمكن الناقل من الدفع بعدم قبول الدعوى يفقد حقه في الرجوع بسبب العيب على البائع الذي يتحمل

مخاطر النقل. لأنه لن يمكن البائع من الرجوع على الناقل إذ أن عدم القبول متى حكم به يجبط دعوى المرسل ضد

الناقل أيضا. كما يفقد المرسل إليه حق الرجوع على المؤمن لأن المؤمن الذي يجل محل المرسل إليه في حقوقه لن

يستطيع بدوره الرجوع على الناقل.

رابعا: شروط الدفع بعدم القبول:

يظهر من نص المادة 55 من القانون التجاري أنه يشترط حتى يتمكن الناقل أن يدفع بعدم قبول دعاوى

المسئولية عن التلف أو الضياع الجزئي الموجهة ضده أن يتوافر شرطان هما: استلام المرسل إليه للشيء المنقول،

ودفع أجرة النقل و إن كانت المادة لم تنص على هذا الشرط صراحة، حيث أنه لا يمكن تصور وجود عقد نقل

البضائع دون وجود الأجرة يضاف إليها شرط خاص بحالة التلف غير الظاهر وهو شرط عدم اتخاذ الإجراءات

القانونية -الواردة في المادة- في مواعدها.

¹ و يؤسس هذا الحل على أساس أن المرسل إليه يتلقى وكالة ضمنية من المرسل توجب عليه رعاية مصلحته في علاقته مع الناقل، ولكن هذا الحكم إذا صح في الحالات التي لا يكون فيها المرسل (البائع) قد ارتكب أي خطأ فإنه لا يصح إذا كان قد وقع منه خطأ تسبب في التلف، كسوء الشحن أو سوء التغليف مثلا.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

الشرط الأول : استلام الشيء المنقول:

يجب أن يسلم المرسل إليه البضاعة (الشيء المنقول)، و إلا فلا مجال للدفع بعدم قبول الدعوى سواء كان التلف ظاهرا أم غير ظاهر، والتسليم المقصود هنا هو التسليم الفعلي للبضاعة حتى يتمكن المرسل إليه من رؤية العيب الظاهر أو من فحصها فعلا للوقوف على العيب غير الظاهر.¹

ولا يعتبر من قبيل الاستلام هنا وضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه أو قيامه بالتوقيع على إحضار الوصول قبل التسليم الفعلي²، والعبرة بالتسليم الكامل للبضاعة فإذا كان تسليمها يتم على دفعات، فالعبرة هي بتسليم آخر دفعة.

ولا يعتبر تسليمًا، تسليم بضاعة مغايرة إلى المرسل إليه إلا فيما يخص الجزء الذي سلم إليه من بضاعته إذا كان الإبدال جزئيا، أما إذا كان الإبدال كليًا فلا تسليم لأنه في هذه الحالة المرسل إليه يجهل ما إذا كانت بضاعته قد تلفت أم لا.³

ويجب أن يقترن الاستلام بتحفظ في حالة التلف الظاهر، و إلا انتفت قرينة التنازل على الحق في طلب التعويض عن ذلك التلف الذي يبنى عليه الدفع بعدم القبول. والتحفظ هو احتفاظ المرسل إليه بحقه في مقاضاة الناقل، فلا يعتبر من قبيل التحفظ مجرد طلب إثبات حالة البضاعة.

ولا يشترط في التحفظ (الاحتجاج) أي شكل خاص فيمكن أن يكون شفويا، كما لا يشترط أن يكون مسببا بتلف معين بالذات بل يجوز أن يكون عاما دون تخصيص.

¹ إذا كان العيب ظاهرا و تسليم المرسل إليه البضاعة ودفع الأجرة دون أي تحفظ فلا تقبل بعد ذلك دعواه على الناقل بسبب هذا العيب الذي كان ظاهرا له وقت الاستلام و دفع الأجرة، أما إذا كان العيب طفيفا فلا تسقط الدعوى لمجرد استلام المرسل إليه البضاعة و دفعه الأجرة دون إبداء أي تحفظ، لأن الفرض أن العيب خفي فلم يكن هناك ما يدعو المرسل إليه إلى رفض استلام البضاعة و عدم دفع الأجرة أو إبداء تحفظات معينة .

² و يجب أن تكون البضاعة المسلمة هي ذات البضاعة المنقولة، فإذا سلم الناقل إلى المرسل إليه بضاعة أخرى غير بضاعته فلا يعتبر ذلك تسليمًا حسب المادة 55 .

³ راجع دأكنم الخولي: مرجع سابق، ص 356.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

الشرط الثاني: دفع أجرة النقل:

لم تتضمن المادة 55 من القانون التجاري صراحة هذا الشرط، إلا أنه من خلال التعرض لعقد النقل، تبين أن دفع أجرة النقل تعتبر من أهم الالتزامات التي تلقى على عاتق المرسل و المرسل إليه.

ويجب من أجل إعمال الدفع بعدم القبول أن يكون المرسل إليه قد دفع أجرة النقل عند الاستلام، إذ أن اجتماع الأمرين الاستلام و دفع أجرة النقل هو الذي يسمح لنا بأن نفترض بأن المرسل إليه قد قبل البضاعة وتنازل عن رفع دعوى المسئولية على الناقل.¹

ولكن التساؤل الذي طرح هو، ما الحكم إذا كان المرسل هو الذي دفع أجرة النقل عند تسليم وقيام البضاعة؟ في هذه الحالة لا يتوافر الشرط الثاني الذي سبق ذكره، لأن المرسل إليه لن يدفع الأجرة مرة ثانية، فهل يكون للناقل في هذه الحالة حق الدفع بعدم قبول الدعوى؟ وهل يمتنع عن تطبيق المادة 55؟.

اختلف الرأي في هذا الشأن، فهناك رأي²، يرى بأنه لا يمكن إعمال الدفع بعدم قبول الدعوى، لأن دفع الأجرة من المرسل كان قبل وقوع التلف، ولا يمكن استخلاص التنازل عن رفع دعوى المسئولية قبل وقوع العيب.

ويرى الدكتور أكرم الخولي، بأن شرط دفع الأجرة كعنصر ضروري بعدم القبول يرتبط بالدور الذي يلعبه. ففي حالة التلف أو العيب الظاهر يجب أن تكون الأجرة مدفوعة من المرسل إليه حتى يكون لهذا الدفع مغزاه السابق. أما دفع الأجرة من المرسل عند الإرسال فليست له أية دلالة من حيث موقف المرسل إليه من البضاعة عند وصولها فلا يجوز الدفع بعدم القبول في هذه الحالة.

أما في حالة العيب عند الظاهر فليس لشرط دفع الأجرة أي دور إيجابي في تأسيس الدفع بعدم القبول ولذلك يستوي أن تكون الأجرة قد دفعت من المرسل أو من المرسل إليه.¹

¹ د مصطفى كمال طه: القانون التجاري، الأوراق التجارية، العقود التجارية و عمليات البنوك، الإفلاس، ديوان المطبوعات الجامعية، الإسكندرية 1999، ص 491. د علي البارودي: مرجع سابق، ص 199.

² أنظر الدكتور محسن شفيق: مرجع سابق، ص 154. وكذلك د أكرم الخولي: مرجع سابق، ص 357.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وذهب رأي آخر²، يرى بجواز الدفع بعدم قبول الدعوى مادامت الأجرة قد دفعت سواء من المرسل أو من المرسل إليه، وذلك في جميع الحالات، أي سواء كان العيب ظاهراً أم غير ظاهر. ونحن نتفق مع هذا الرأي لأن الالتزام بدفع أجرة النقل هو التزام عام، فقد يدفعها المرسل إليه أو المرسل. فإذا قام هذا الأخير بأدائها فقد تحقق هذا الشرط، إضافة إلى أن استلام المرسل إليه للبضاعة دون إبداء أي تحفظات في المواعيد المقررة قانوناً، هو تنازل منه عن دعوى المسؤولية.

الشرط الثالث : عدم القيام بالإجراءات القانونية في المواعيد المحددة قانوناً:

إذا كان التلف الذي لحق بالبضاعة غير ظاهر، أي داخل البضاعة و لا يمكن اكتشافه إلا بعد فحص البضاعة، فإنه يلزم لجواز الدفع بعدم القبول فضلاً عن الشرطين السابقين (استلام البضاعة ودفع أجرة النقل) توافر شرط آخر هو ألا يكون المرسل أو المرسل إليه قد قاما بالإجراءات التي توصيها المادة 55 من القانون التجاري، وهو تبليغ احتجاج للناقل بموجب إخبار أو رسالة موصى عليها في مدة ثلاثة أيام من تاريخ الاستلام.³

وبالتالي يتضح أنه يتعين لتجنب الدفع بعدم القبول في حالة التلف غير الظاهر، القيام بإجراء إخطار الناقل بتلف البضاعة في ميعاد 3 أيام من تاريخ استلام البضاعة.

وتشترط المادة 55 السالفة الذكر أن يكون الإخطار بموجب إخبار غير قضائي أو رسالة موصى عليها، وهذا يعتبر أفضل وسيلة حتى لا يترك مجالاً للمنازعة حول وقوعه .

¹ أنظر د أكتم الخولي: المرجع السابق، ص 357 و ما يليها

² أنظر أكثر تفصيلاً د عبد الحي حجازي: مرجع سابق، ص 240

³ كما يستبعد الدفع بعدم القبول رغم تمام التسليم و دفع الأجرة إذا كان من المستحيل على المرسل إليه أن يقوم بفحص فعلي للبضاعة المسلمة، وقد استلزم القضاء هذا الشرط استناداً إلى الأساس العام الذي يقوم عليه الدفع بعدم القبول .

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وأيا كان الشكل الذي يتخذه الإخطار فيجب أن يكون مسببا¹، أي يبين عليه التلف الذي لحق البضاعة، فلا يكفي إخبار الناقل بأن الاستلام ودفع الأجرة قد تما مع الاحتفاظ بكافة الحقوق عما قد يوجد من تلف و ألا يسهل استبعاد الدفع بعدم القبول عن طريق إرسال خطاب يتضمن هذا التحفظ العام.

ولا يشترط أن يكون الإخطار مسبقا بإثبات حالة البضاعة، و إذا طلب أحد أطراف عقد النقل إجراء خيرة قبل تسلم الشيء المنقول أو في ميعاد ثلاثة أيام بعد استلامه إياه، يكون هذا الطلب المقدم بمثابة احتجاج و لا داعي في هذه الحالة للقيام بإجراء الإخطار المنصوص عليه في الفترة الأولى من المادة 55 من القانون التجاري.

ويجوز أن يصدر الاحتجاج (الإخطار) من المرسل و إن كان الغالب هو صدوره من المرسل إليه و يتم توجيه الإخطار إلى الناقل، و يجب أن نحصل عليه كما سبق الذكر في ظرف ثلاثة أيام من وقت استلام البضاعة والعبارة هنا هي بإرسال الإخطار خلالها لا بوصوله إلى الناقل.

ومما يؤخذ على المشرع الجزائري أنه لم يحدد ميعاد لرفع دعوى المسؤولية ضد الناقل عن التلف الوارد في الإخطار، فكان من الأحسن تحديد ميعاد قصير وسريع يكون الغرض منه هو تجنب ضياع معالم الإثبات بفوات وقت طويل بين انتهاء و تنفيذ عملية النقل، وطرح التراجع على القضاء.²

– عدم تنازل الناقل عن التمسك بعدم القبول:

إذا توافرت الشروط السابقة في حالة التلف، فالأصل أن الناقل يدفع بعدم القبول ولا يبقى على المرسل إليه إلا طريق واحد تجيزه القواعد العامة هو إثبات تنازل الناقل عن التمسك بهذا الدفع الذي لا يتعلق بالنظام العام.

قد يكون تنازل الناقل سابقا على توافر شروط الدفع بعدم القبول و قد يكون لاحقا على هاته الشروط، أما التنازل السابق فيكون بالاتفاق بين المرسل إليه و الناقل على أن التسليم يتم مع الاحتفاظ للطرفين بكافة

¹ القانون لم يفرض شكلا معينا لإخطار، فإنه يجب تطبيق مبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية لأن عقد النقل تجاري دائما بالنسبة للناقل فيجوز أن يقع الإخطار بخطاب عادي أو حتى شفاهة شرط التمسك من إثبات وقوعه قبل انتهاء المدة التي يفرضها القانون

² على عكس بعض التشريعات الأخرى، ومن بينها التشريع المصري الذي حدد مدة 30 يوما لرفع الدعوى على الناقل من تاريخ تسليم البضاعة.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

الحقوق والدعاوى، ولكن الصورة الغالبة لهذا التنازل هي أن يقبل الناقل التحفظات التي يقدمها المرسل إليه عند التسليم.

والتحفظ هو احتفاظ المرسل إليه بحقه في أن يقاضي الناقل في حالة تسلمه للبضاعة في غير حالتها المتفق عليها. فقد وضع القضاء الفرنسي عدة قواعد مستقرة بشأنها، فالتحفظ يمكن أن يصدر من المرسل إذا كان على علم بحالة البضاعة، ولا يشترط فيه أي شكل خاص فيجوز أن يكون شفويا، كما يجوز أن يكون عاما بدون تخصيص.

غير أنه لا يؤخذ بالتحفظ إلا إذا كان معاصرا للتسليم ودفع أجرة النقل. أما التحفظ الذي كان سابقا على التسليم فلا قيمة له ولا يعتد به حتى وإن قبله الناقل. ويشترط في هذه الحالة تجديده من طرف المرسل إليه وقت التسليم ودفع الأجرة.¹

وقد انتقد هذا القضاء بحق لأنه يفترض التنازل من جانب المرسل إليه بينما الأصل هو وجوب إثبات أن التسليم دون تجديد التحفظ هو تنازل عن التحفظ السابق.²

أما قبول الناقل للتحفظ الذي قدمه المرسل إليه، فهذا معناه تنازل الناقل عن حقه في التمسك بالدفع، فلا يعتبر قبولا اعتراف الناقل بحصول التلف لأن هذا الاعتراف بالحالة المادية للبضائع لا يعني التنازل عن التمسك بالدفع بعدم القبول.

ولا يعتبر قبولا للتحفظ كذلك أن يطلب الناقل إثبات حالة البضاعة بواسطة خبير ومهما كان الشكل الذي يتخذه قبول التحفظ، فإن هذا القبول ليس اعتقادا من الناقل بمسئوليته، بل هو تنازل عن حقه في الدفع بعدم قبول الدعوى. هذا هو موقف القضاء الفرنسي من التنازل السابق من جانب الناقل عن التمسك بالدفع بعدم

¹ لأن التسليم ودفع الأجرة دون تحديد التحفظ السابق يفيد أن المرسل إليه قد زالت مخاوفه وأطمأن على سلامة البضاعة.

² ويجب أن يكون في التحفظ بمختلف صورته النص على تمسك المرسل أو المرسل إليه بحقه في مقاضاة الناقل بشأن التلف فلا يعتبر من قبيل التحفظ مجرد طلب إثبات حالة البضائع.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

القبول، و ما هو إلا تطبيقا للقواعد العامة في التعبير عن الإرادة في تكوين العقد، لذلك يمكن الاستناد إليه في القانون الجزائري.

أما التنازل اللاحق، فقد يتنازل الناقل عن التمسك بالدفع بعد قبول الدعوى، ولا يثير هذا التنازل أية صعوبة خاصة، وهذا الدفع يمكن إبدائه في أية حالة تكون عليها ولو في الاستئناف.

خامسا: طبيعة الدفع بعدم القبول:

الدفع بعدم القبول (سقوط الدعوى) المقرر في المادة 55 من القانون التجاري، دفع مقرر لمصلحة الناقل تنازع به في حق الشخص رافع الدعوى، وهذا الدفع ليس مرتبط بالنظام العام لأنه يهدف إلى حماية مصلحة خاصة هي مصلحة الناقل، ولا يمكن أن تقضي به من تلقاء نفسها، بل يجب أن يكون ذلك بناء على طلب الناقل.¹

ويجوز للناقل أن يتنازل على التمسك بهذا الدفع صراحة أو ضمنا سواء قبل ثبوت الحق فيه أو بعد ثبوته، ونحن نرى أن التكييف الصحيح لطبيعة الدفع، هو أن المشرع ورغبة منه في ضرورة تصفية دعاوى مسؤولية الناقل قبل مضي وقت طويل تضيع فيه معالم الإثبات، قرر سقوطا للحق في التعويض في حالة تلف البضاعة، ويؤسس هذا السقوط على قرينة قبول واستلام البضاعة و دفع الأجرة في حالة التلف الظاهر.

أما في حالة التلف الغير الظاهر، فيقوم السقوط على السكوت في الاحتجاج أو رفع الدعوى في المواعيد القانونية و إن كان المشرع في المادة 55 لم يحدد ميعادا لذلك.²

وقد اختلف الرأي حول ما إذا كان الدفع بعدم القبول الوارد في المادة 55 تجاري (المادة 251 مصري) من قبيل الدفوع الموضوعية أم الدفوع الشكلية، فقد ذهب رأي¹ إلى أن الدفع بعدم القبول يعتبر دفعا موضوعيا، وعليه يمكن للناقل إبدائه في أي مرحلة تكون عليها الدعوى و لو لأول مرة أمام الاستئناف.

¹ راجع عدلي أمير خالد : عقد النقل البري ، قواعد و أحكام في ضوء قانون التجارة الجديد، دار الجامعة الجديدة، 2006م، ص 126 و ما يليها.

² المادة 251 من القانون التجاري المصري حددت ميعادا لرفع الدعوى و هو 90 يوما من تاريخ التسليم و يكون إثبات حالة الشيء بمعرفة أحد رجال الإدارة، أو بواسطة خبير يعينه القاضي المختص بأمر على ذيل عريضة.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وذهب رأي ثاني² إلى اعتبار الدفع بعدم قبول الدعوى هو دفع شكلي، ومن ثم يتعين إبدائه قبل التطرق إلى الموضوع و إلا سقط الحق في التمسك به، واتجه رأي ثالث³ معتبرا أن الدفع هو سقوطا يترتب على عدم اتخاذ الإجراءات التي جاءت في القانون في مواعيدها المحددة، فهو بمثابة جزاء يفرضه القانون عند عدم اتخاذ الإجراءات في الأجل المقرر قانونا، ونحن نرى أن هذا الرأي هو الأقرب للصواب.

ولم يشير المشرع الجزائري إلى حالة تعمد الناقل إحداث تلف في البضاعة أو الهلاك كان بخطأ جسيم، أو غش من طرفه أو من تابعيه، لأنه لا يمكن إفادة الناقل من الدفع بعدم قبول دعوى المسئولية إذا ما وقع منه أو من أحد تابعيه غش أو خطأ جسيم، كسرقتهم البضائع المنقولة، أو قيام الناقل برهن البضاعة أو إتلافها. وهذا على حسب اعتقادنا أمر مهم كان لا بد على المشرع أن يضمن المادة 55 من القانون التجاري فقرة تنص على هذا الأمر، تتضمن بأنه يسقط حق المضرور في المطالبة بجزر الضرر لسببين، وهما عدم قبول الدعوى وتقادمها.⁴

- محاولات للتضييق من نطاق تطبيق الدفع:

والدفع بعدم القبول في حالات هلاك البضاعة أو تلفها سلاح خطير في يد الناقل يتمكن به في كثير من الحالات من التخلص من المسئولية رغم ثبوت الضرر وأسبابه، لأنه غالبا ما يلجأ المرسل إليه إلى التوقيع على وثيقة النقل قبل التسليم الفعلي للشيء محل النقل وقيل أن يتمكن من التحقق من حالة البضاعة.

لذلك حرص القضاء على حرمان الناقل من التمسك في حالات عديدة بالدفع، وهذه الحالات هي:⁵

- ثبوت علم الناقل بحدوث الضرر الذي لحق بالشيء من هلاك أو تلف، وهذا ما يتفق مع الدفع الذي قصد به المشرع أصلا حماية الناقل حسن النية من دعاوى المسئولية التي يعجز فيها عن إثبات أنه لم يرتكب أي خطأ.

¹ راجع د علي يونس: مرجع سابق، ص 163.

² د علي جمال الدين عوض: مرجع سابق، ص 209 و ما يليها.

³ د أكثم الخولي: مرجع سابق، ص 316.

⁴ الدفع بعدم القبول لا يتعلق بالنظام العام، و من ثم لا يقضي به القاضي من تلقاء نفسه بل يجب أن يدفع به الناقل و يجوز للناقل التنازل عن هذا الدفع صراحة أو ضمنا، و بعد تعهد الناقل بدفع التعويض عن الأضرار التي لحقت بالشيء محل النقل بمثابة تنازل ضمني عن الدفع.

⁵ أنظر أكثر تفصيلا د عبد الفضيل محمد أحمد: العقود التجارية و عمليات البنوك طبقا لأحكام القانون رقم 17 لسنة 1999، ص 203-204.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

- لا يمكن للناقل التمسك بحقه في الدفع إلا إذا كانت الأضرار التي لحقت بالبضاعة قد وقعت أثناء عملية النقل، فإذا كانت الأضرار قد لحقتها قبل أو بعد النقل فلا يسري الدفع.

- آثار الاحتجاج أو الإخبار:

إذا كان التلف ظاهراً واحتج المرسل إليه وقت تسلمه البضاعة أو كان خفياً وأخطر المرسل إليه الناقل بالتلف في ميعاد ثلاثة أيام من تاريخ الاستلام، ترتب على ذلك أنه لا يمكن للناقل أن يدفع بعدم قبول الدعوى أو سقوطها، ويتعين على الناقل في هذه الحالة أن يناقش في الدعوى المرفوعة عليه من المرسل إليه وأن يثبت السبب الأجنبي الذي لا يدل عليه فيه.¹

- آثار عدم الإخطار أو عدم الاحتجاج:

إذا تعرضت البضاعة للتلف ولم يحتج المرسل إليه وقت استلام البضاعة ولم يخطر المرسل إليه الناقل في ميعاد ثلاثة أيام بهذا التلف، فإنه يجوز للناقل أن يدفع بسقوط الدعوى المنصوص عليها في المادة 55 من القانون التجاري، فيقف عند هذا الدفع دون أن يناقش موضوع الدعوى فيثبت السبب الأجنبي الذي لا يدل عليه فيه، فيغني هذا السبب عن التمسك بعدم قبول الدعوى.²

وهناك ظروف أخرى قد تمنع من سقوط الدعوى وعليه لا يمكن الدفع بعدم قبول الدعوى رغم عدم تقديم الاحتجاج أو الإخطار، وذلك إذا أثبت المرسل إليه أن قوة القاهرة منعتة من فحص البضاعة أو من تقديم الإخطار في الميعاد المحدد قانوناً، أو كان هناك غش أو خطأ جسيم من طرف الناقل.³

¹ د محسن شفيق: مرجع سابق، ص 257 وما يليها.

² د علي البارودي: مرجع سابق، ص 200 وما يليها.

³ ويتضح من ذلك أن المرسل أو المرسل إليه ليس حراً في إثبات البضائع بكافة الطرق وإنما يتعين عليه إثبات حالة البضائع إما بموجب محضر أو بتقرير خيرة.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

المبحث الثاني: المحكمة المختصة للفصل في دعوى المسؤولية

لا يوجد هناك نص في القانون التجاري يحدد المحكمة المختصة بنظر دعوى المسؤولية، ولذلك تطبق القواعد العامة المنصوص عليها في قانون الإجراءات المدنية و الإدارية. فإذا كان النقل عملا تجاريا بالنسبة لطرفيه، فإنه يكون الاختصاص لمحكمة موطن المدعى عليه أو المحكمة التي تم الاتفاق عليها ونفذ العمل كله أو بعضه في دائرتها. أما إذا كان العمل يدخل في دائرة الأعمال المختلطة، فيتحدد الاختصاص وفق النظام القانوني لهذه الأعمال، ومن ثم إذا كان العمل مدنيا بالنسبة للمدعي وتجاريا بالنسبة للمدعى عليه، فللمدعي أن يختار بين المحكمة المدنية أو المحكمة التجارية. و نعالج في هذا المبحث، الاختصاص القضائي في منازعات عقد النقل في المطلب الأول، و الحكم الصادر في هذه المنازعة في المطلب الثاني.

المطلب الأول : الاختصاص القضائي في منازعات عقد النقل

الأصل هو اختصاص المحاكم المدنية بالنظر و الفصل في دعاوي التعويض الناشئة عن حوادث وسائل النقل البري، و ذلك طبقا لقواعد المسؤولية العقدية في حالة الإخلال بالتزام ضمان سلامة المسافر أو الراكب في عقد نقل الأشخاص، أو الإخلال بالتزام بنقل البضاعة إلى جهة الوصول في عقد نقل البضائع (الفرع الأول). كما أن الاختصاص بنظر دعوى التعويض يكون للأقسام الجزائية (الفرع الثاني).

الفرع الأول : اختصاص القضاء العادي

يتطلب حسن سير العدالة ، و تقريب القضاء من المتقاضين، تنوع درجات المحاكم في البلد الواحد و تعدد المحاكم ذات الدرجة الواحدة من جهة أخرى، الأمر الذي يستوجب معه وجود قواعد تبين نصيب كل محكمة من المنازعات.¹

ويعني الاختصاص صلاحية التحقيق بمقتضى القانون في خصومة معينة¹، ويقصد به كذلك المحاكم في الفصل و النظر في المنازعات المتعلقة بعقد النقل. وتهدف قواعد الاختصاص إلى منح الحماية القانونية لصاحب

¹ أنظر أكثر تفصيلا د أحمد أبو الوفاء: المرافعات المدنية و التجارية، ص 315

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

الحق عن طريق الفصل في النزاع، و الذي يثار بعد رفع الدعوى و ذلك بعد تحديد المحكمة المختصة بنظر المنازعة نوعيا و قيميا و محليا و ستعرض لهذه الأمور تباعا.

أولا : الاختصاص الوظيفي:

والمقصود به هو نصيب كل جهة قضائية من ولاية القضاء، سواء كانت جهة القضاء الإداري أو العادي، و تحدد قواعد الاختصاص الولائي جهة القضاء الواجب رفع النزاع أمامها.²

و بعد صدور القوانين العضوية رقم 01/98 المؤرخ في 30/05/1998 المتعلق باختصاصات مجلس الدولة وتنظيمه وعمله، والقانون رقم 02/98 المؤرخ في 30/05/1998 المتعلق بالمحاكم الإدارية، وقانون رقم 03/98 المؤرخ في 03/06/1998 المتعلق باختصاصات محكمة النزاع وتنظيمها وعملها. أصبحت الجزائر تأخذ بمبدأ ازدواج القضاء، وبالتالي أصبح الاختصاص يوزع بين الجهات القضائية الخاضعة للنظام القضائي العادي والجهات القضائية الخاضعة للنظام القضائي الإداري.

ومسألة تحديد الاختصاص الولائي من النظام العام، فتحكم به المحكمة من تلقاء نفسها تطبيقا لنص المادة 64 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

وإذا كانت المحاكم المدنية هي صاحبة الولاية بنظر دعاوى التعويض الناشئة عن حوادث النقل عموما، فإن توضيح الاختصاص الولائي له فائدة، تقضي على الإشكالية المتعلقة بصاحب الولاية بنظر دعاوى التعويض الناشئة عن الحوادث التي تنجم عن السيارات المملوكة للدولة. فقد نصت المادة 802 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية³ على أنه (خلافًا لأحكام المادتين 800 و 801 أعلاه، يكون من اختصاص المحاكم العادية المنازعات الآتية:

- مخالفات الطرق.

¹ د أحمد أبو الوفاء: المرافعات المدنية و التجارية، الطبعة 15 لسنة 1990 م ص 276.

² أكثر تفصيلا د فتحي والي: الوسيط في قانون القضاء المدني، الطبعة الثانية، سنة 1981.

³ قانون رقم 08-09 مؤرخ في 25 فبراير سنة 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية الجريدة الرسمية رقم 21 الصادرة بتاريخ 22 أبريل 2008.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

- المنازعات المتعلقة بكل دعوى خاصة بالمسؤولية الرامية إلى طلب تعويض الأضرار الناجمة عن مركبة تابعة للدولة، أو لإحدى الولايات أو البلديات أو المؤسسات العمومية ذات الصبغة الإدارية).

ثانيا: الاختصاص النوعي:

والمقصود بالاختصاص النوعي الاختصاص الذي يرجع إليه نوع الدعوى بغض النظر عن قيمتها¹، ويعرف كذلك على أنه اختصاص المحاكم المدنية في جهة القضاء العادي بالفصل في المنازعات بحسب نوع الدعوى.²

والأصل أن الاختصاص النوعي بنظر دعوى التعويض عن حوادث النقل البري عموما، يؤول للمحاكم المدنية³، ذلك أن الالتزام بالتعويض يدخل ضمن الالتزامات و الحقوق المالية التي ينظمها القانون المدني.

ثالثا: الإختصاص القيمي:

وهو اختصاص المحاكم المدنية من محاكم الدرجة الأولى، للنظر في المنازعات بحسب قيمة الدعوى، وتتصدى المحكمة التي تنظر المنازعة عن عقد النقل للاختصاص القيمي من تلقاء نفسها و لو أغفل الخصوم ذلك ويدفع به في أية حالة تكون عليها الدعوى.

ولقد أرست المادة 33 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية القاعدة التي يرجع إليها في تقدير قيمة الدعوى أو الإختصاص القيمي لدعوى المسؤولية تقدر فيه قيمة الدعوى بقيمة المطلوب منها وفقا لقواعد قانون الإجراءات المدنية والإدارية.⁴

والأصل في تقدير قيمة الدعوى أنها تقدر بقيمة الطلب المدعى به، أي الحق الذي يتمسك المدعي به أو المركز القانوني المطلوب تقديره، و ذلك مع مراعاة ما وضعه المشرع من ضوابط و قواعد في هذا الصدد باعتبار

¹ راجع د أبو الوفاء: مرجع سابق ص 278 . د فتحي والي: مرجع سابق، ص 266.

² د وجدي عبد الواحد علي: مرجع سابق، ص 143.

³ عدلي أمير خالد: مرجع سابق، ص 118.

⁴ تنص المادة 33 من قانون الإجراءات المدنية على أنه (تفصل المحكمة أول و آخر درجة في الدعاوى التي لا يتجاوز قيمتها مائتي ألف دينار (200.000 دج)).

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

أن قيمة الدعوى يتحدد على أساسها الاختصاص النوعي ومسألة الاستئناف، وكلاهما من الأمور المتعلقة بالنظام العام.

رابعاً : الإختصاص الإقليمي:

وهو اختصاص المحاكم بالفصل في المنازعات بحسب المكان أو المركز أو المقر، والقاعدة العامة في قانون الإجراءات المدنية و الإدارية بالنسبة للاختصاص الإقليمي، أن المدعى هو الذي يسعى إلى موطن المدعى عليه، وذلك تطبيقاً لنص المادة 37/ فقرة 01 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية ، التي تنص على أنه (يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه).

وقواعد الاختصاص الإقليمي لا تتعلق بالنظام العام، ومن ثم جاز للخصوم الاتفاق على رفع الدعوى أمام محكمة موطن المدعي أو موطن المدعى عليه، ومن ثم فلا يجوز للمحكمة التي تنظر الدعوى أن تتصدى للاختصاص المحلي من تلقاء نفسها إذا أغفل الخصوم ذلك.

وعلى الطرف الذي يتمسك بالدفع بعدم الاختصاص الإقليمي أن يبدي هذا الدفع قبل إبداء أي نوع أو طلب أو دفاع و إلا سقط الحق فيه.¹ ويتضح من هذا أن القاعدة العامة أن ترفع الدعوى الناشئة عن عقد نقل بضائع أو الركاب أمام المحكمة المختصة وفقاً لقانون الإجراءات المدنية و الإدارية.

ولما كانت الدعوى الناشئة عن عقد نقل البضائع تجارية فيجب تطبيق أحكام المادة 39 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية و التي حددت الاختصاص في المواد التجارية لمحكمة المدعى عليه، أو الجهة القضائية التي وقع في دائرة اختصاصها العقد ، أو تسليم البضاعة، أو أمام الجهة القضائية التي يجب أن يتم الوفاء في دائرة اختصاصها.

¹ المادة 45 من قانون الإجراءات المدنية تنص على أنه (يعتبر لاغياً و عديم الأثر كل شرط يمنح الاختصاص الإقليمي لجهة قضائية غير مختصة، إلا إذا تم بين التجار). المادة 46 تنص على أنه (يجوز للخصوم الحضور باختيارهم أمام القاضي، حتى ولو لم يكن مختصاً إقليمياً. يوقع الخصوم على تصريح بطلب التقاضي، و إذا تعذر التوقيع يشار إلى ذلك يكون القاضي مختصاً طيلة الخصومة، و يمتد الاختصاص في حالة الاستئناف إلى المجلس القضائي التابع له). المادة 47 تنص على أنه: (يجب إثارة الدفع بعدم الاختصاص الإقليمي، قبل أي دفاع في الموضوع أو دفع بعدم القبول).

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وبالنسبة للناقل الأجنبي فإنه عملاً بأحكام المادتين 41 - 42 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية فإنه يجوز رفع الدعوى عليه أمام المحاكم الجزائرية إذا كان عقد النقل قد أبرم في الجزائر، أو أن تكون الشركة أجنبية لها فرع في الجزائر.¹

الفرع الثاني : الاختصاص الاستثنائي للمحاكم الجزائرية

(الأقسام الجزائرية)

الأصل أن دعوى التعويض عن الأضرار الناجمة عن حوادث السيارات هو من اختصاص الأقسام المدنية، غير أن المشرع قرر أنه في حالة وقوع حادث يكتسي خطورة معينة ويتسبب في إلحاق الأذى بالمسافر بجروح أو وفاة، فهنا تتولى مصالح الأمن التحقيق في ظروف وملابسات الحادث ثم تحيل الملف إلى وكيل الجمهورية لاتخاذ الإجراءات اللازمة أمام القسم الجزائري.²

وفي حالة ثبوت أن الحادث يرجع إلى خطأ الناقل أو أحد أعوانه، فإن النيابة تقوم بتحريك الدعوى العمومية وتحيل السائق (الناقل) أمام قسم الجرح للمحكمة المختصة إما لجنحة الجروح الخطأ طبقاً للمادة 289 من قانون العقوبات أو القتل الخطأ المادة 288 من قانون العقوبات.³

أولاً : اختصاص المحاكم الجزائرية بالدعوى المدنية:

في حالة وقوع حادث مرور سبب أضرار جسمية، يصبح القسم الجزائري في المحكمة هو المختص في محاكمة المتسبب في الحادث بكل ما تتطلبه هذه المحاكمة من إجراءات، والقسم الجزائري عند نظره وفصله في

¹ تنص المادة 41 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على أنه (يجوز أن يكلف بالحضور كل أجنبي، حتى ولو لم يكن مقيماً في الجزائر، أمام الجهات القضائية الجزائرية، لتنفيذ الالتزامات التي تعاقدها عليها في الجزائر مع جزائري).

² وذلك طبقاً لما تضمنه المرسوم رقم 80-35 الصادر بتاريخ 16 فبراير سنة 1980 يتعلق بتحديد شروط التطبيق الخاصة بإجراءات التحقيق في الأضرار ومعابقتها، التي تتعلق بالمادة 19 من الأمر 74-7-15 المؤرخ في 6 محرم عام 1394 الموافق ل 1974/01/30م المتعلقة بالزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن الأضرار، الجريدة الرسمية العدد 8 لسنة 1980م.

³ و يتم تحديد نسبة العجز بناء على الشهادات الطبية على أساس المرسوم رقم 80/36 الصادر بتاريخ 19/02/1980، الجريدة الرسمية العدد 8 سنة 1980م. وقد تم تشديد العقوبة في حالة السياقة في حالة السكر التي تؤدي إلى الوفاة و ذلك في الأمر 03/09 وسيتم الإشارة إليه لاحقاً.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

الدعوى الجزائية قد يحكم بإدانة المتهم أو براءته حسب ظروف وقائع القضية، وما اكتشفه التحقيق والأدلة الموجودة في الملف.¹

وإذا كانت القاعدة العامة في دعوى التعويض أنه من اختصاص المحاكم المدنية، إلا أن المشرع استثنى من هذه القاعدة دعوى المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي تنجم عن أفعال جرمية.

وعليه فإن القاضي الجزائي في حالة إدانته للمتسبب في الحادث في الدعوى الجزائية، وفي الدعوى المدنية حضر المضرور الجلسة وتأسس كطرق مدني، فإنه يفصل في دعوى التعويض ويمنح المضرور حقوقه المناسبة للأضرار اللاحقة به، وفي حالة الوفاة يتأسس ورثة الضحية كأطراف مدنية وتمنح لهم التعويضات.²

وإذا لم يتمكن المضرور أو ورثته من حضور الجلسة لأسباب متعددة، فإنه في حالة إدانة السائق أو الناقل، فإن المحكمة تفصل في الدعوى العمومية، و تحفظ حقوق الضحية في الدعوى المدنية.

والحكمة التي توخاها المشرع من أن القاضي الجزائي ملزم بالفصل في الدعوى المدنية ومنح التعويضات المستحقة لأصحابها، على أساس أن القضاء الجزائي يتميز بالسرعة، و أن القاضي الجزائي تتوفر لديه كل الوثائق الضرورية التي تمكنه من الحكم في دعوى التعويض.³

أما في حالة الحكم ببراءة المتهم في الدعوى الجزائية، فلقد ذهب القضاء⁴ في البداية إلى الفصل في الدعوى المدنية بعدم الاختصاص بحكم تبعيتها للدعوى الجزائية.⁵

وتطبيقا للقواعد العامة فإنه لا يجوز للقاضي الجزائي الذي برأ المتهم أن يحكم عليه بخصوص الدعوى المدنية. هذا على الرغم من صدور الأمر 74-15 الذي يهدف إلى تلقائية التعويض دون النظر للمسؤولية.¹

¹ بن عبدة عبد الحفيظ : إلزامية تأمين السيارات و نظام تعويض الأضرار الناشئة عن حوادث المرور في التشريع الجزائري، الطبعة 2000، ص 28. د وجدي عبد الواحد: مرجع سابق، ص 149.

² مختار رحمان: مرجع سابق، ص 118. أنظر أكثر تفصيلا د إبراهيم الدسوقي: الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات، صفحة 93.

³ و قد أيدت هذا الموقف المحكمة العليا في العديد من القرارات مبررة ذلك بعدم وجود نص صريح في مراسيمه بمنح القاضي الجزائي من الفصل في الدعوى المدنية.

⁴ قرار المحكمة العليا 24418 الصادر بتاريخ 1983/04/05.

⁵ قرار بتاريخ 1986/03/11، المجلة القضائية، العدد 2، لسنة 1989، ص 285.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ولقد ذهبت المحكمة العليا² في اجتهادها الأول إلى اعتبار الدعوى الجزائية والدعوى المدنية مستقلتين وذلك في قرارها رقم 24418 الصادر بتاريخ 1983/04/05 حيث جاء فيه أنه (لا يمكن للقاضي الجزائي أن يفصل في الدعوى المدنية في حالة قضائه بالبراءة).

وقد أسست المحكمة العليا قرارها هذا على أن الجريمة تبقى دائما الأساس القانوني واللازم لإقامة الدعوى المدنية أمام المحاكم الجزائية، حيث أن الدعويان منفصلتان، فيختص القاضي الجزائي بالفصل في الدعوى الجزائية، والقاضي المدني بدعوى التعويض على اعتبار أنهما مستقلتين في الأساس وفي الإثبات وفي المسؤولية.³

وأمام صعوبة إثبات خطأ الناقل، فإن المحاكم مراعاة لمصلحة المضرور وذوي حقوقه، فإنها تقضي بإدانة الناقل لتمكين الأطراف المدنية من الحصول على التعويضات رغم إثبات الناقل أن الحادث يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه.⁴

إلا أن المحكمة العليا تراجعت عن اجتهاداتها الأولى، واستقرت حاليا أن المحاكم الجزائية (قسم الجرح) مختص بالفصل في الدعوى بالبراءة، وأساس هذا هو أن المسؤولية لم تعد تركز على الخطأ كأساس، وإنما على الضرر، والتعويض يتم بصفة تلقائية على أساس المسؤولية دون خطأ طبقا لنص المادة 8 من الأمر 15/74.¹

¹ لما كان أساس المسؤولية المدنية في حوادث المرور هو نص المادة 8 من الأمر 15/74 المؤرخ في 74/1/30، و أن هذا النص يوجب التعويض التلقائي مهما كان مصير الدعوى العمومية فإن القضاء الجزائي يبقى مختصا بالفصل في التعويض رغم الحكم ببراءة المتهم و ذلك ربما للوقت و تجنباً لكثرة المصاريف. (قرار صادر في 1986/12/09، الغرفة الجنائية في الطعن رقم 41078، جيلالي بغدادي: الجزء الأول ص 335).

² إلى غاية 1980 و هو تاريخ صدور المراسيم التطبيقية للأمر 15/74 الصادر بتاريخ 1974/01/30، كانت تطبق أمام القضاء الجزائي في قضايا حوادث المرور نظرية الخطأ التي تشترط من الضحية إثبات الخطأ المرتكب من قبل السائق، و أن هذا الخطأ هو الذي كان سببا في الضرر الذي أصابها، لذلك وجب إبطال القرار الذي عمل بمقتضيات الأمر المذكور قبل نشر المراسيم التطبيقية، قرار صادر في 1981/07/14، الغرفة الجنائية الثانية في الطعن رقم 17689.

³ فأساس الحكم في الدعوى الجزائية هو اقتناع القاضي للمادتين 212، 213 من قانون الإجراءات الجزائية، و أساس التعويض في حوادث المرور هو المادة 8 من الأمر 15/74.

⁴ جاء في قرار المحكمة العليا بتاريخ 1998/09/12 لغرفة الجرح و المخالفات القسم الرابع رقم 183336 "أنه بتاريخ 1995/09/07 و بالضبط أمام الممر الخاص بالقطاع وقع الحادث عند سماع سائق بالقطار الذي صرح بأنه شاهد شخصا يحاول قطع السكة فنبه عليه إلا أنه كان يحمل زاورة و كابة (حقيقية) غطت له وجهه و رغم استعمال المنبه عدة مرات إلا أن العابر لم يسمع منبه القطار و وقع الحادث و توقف القطار ثلاثين مترا بعد الاصطدام و حيث أن المتهم هو الذي كان يقود القطار عندما شاهد الضحية يعبر السكة في مكان غير مراقب مما يتعين المصادقة على الحكم المستأنف. حيث أن هذا التعليل كاف و يتماشى مع مقتضيات المادة 379 من قانون الإجراءات الجزائية) كتاب محمد رحامي مختار، المرجع السابق، ص 115-116.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

حيث أن الاجتهاد القضائي للمحكمة العليا يميل إلى وجوب الحكم في الدعوى المدنية من طرف القاضي الجزائي و ليس التصريح بعدم الاختصاص في حالة الحكم بالبراءة بناء على مقتضيات الأمر 15/74 و على أساس نظرية المخاطر.²

ثانيا : الفصل في الدعوى المدنية:

إن الدعوى المدنية للمطالبة بالتعويض، قد تفصل فيها المحكمة الجزائية كما سبق ذكره، و قد تفصل فيها المحكمة المدنية. فيرفع المسافر أو ورثته دعوى التعويض أمام القسم المدني للمحكمة التي وقع في دائرة اختصاصها الحادث.

فإذا سبق وتم إدانة الناقل (المتهم) من الناحية الجزائية، وقد حفظ الحقوق المدنية فإنه يمكن رفع الدعوى المدنية طبقا لنص المادة 124 من القانون المدني³، أما في حالة الحكم ببراءة الناقل، وكان القاضي الجزائي صرح بعدم الاختصاص، فهنا يرفع المضرور دعواه أمام القاضي المدني طبقا للمادة 1/138 من القانون المدني على أساس حراسة الأشياء.⁴

¹ تنص المادة 8 من الأمر 15/74 على أنه (لكل حادث سير سبب أضرار جسمانية، يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها، و إن تكن للضحية صفة الغير تجاه الشخص المسؤول مدنيا عن الحادث).

² قرار بتاريخ 1988/12/09، المجلة القضائية عدد 4 لسنة 90 جاء في حيثياته (متى كان من المقرر قانونا أن نظام تعويض ضحايا حوادث المرور أو ذوي حقوقهم يخضع لنظرية الضرر (الخطر) و ليس لنظرية الخطأ، فان خطأ الضحية في ارتكاب حادث المرور لا يمنع القضاة بالفصل في الدعوى المدنية، و من ثم فان القضاء بما يخالف هذا المبدأ يعد حرقا للقانون).

³ تنص المادة 124 من القانون المدني على أنه (كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه، و يسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض).

⁴ تنص المادة 138 من القانون المدني على أنه (كل من تولى حراسة شيء و كانت له قدرة الاستعمال و التسيير و الرقابة، يعتبر مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء و يعفى من هذه المسؤولية الحارس للشيء إذا أثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية، أو عمل الغير، أو الحالة الطارئة، أو القوة القاهرة).

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

المطلب الثاني : الحكم الصادر في دعوى المسؤولية

بعد التعرض لأطراف دعوى المسؤولية و معرفة الجهة المختصة للفصل في المنازعة الناشئة عن عقد النقل، لا بد لنا من التعرض لدراسة الحكم الصادر في دعوى المسؤولية، فهو لا يختلف عن سائر الأحكام من حيث طرق الطعن فيه¹، والحكم الصادر في دعوى المسؤولية ليس هو مصدر الحق في التعويض، فالحكم ليس إلا مقررا لهذا الحق لا منشأ له، وحق الضرر في التعويض ينشأ من الضرر الذي لحقه من المسؤولية فرتب في ذمته الالتزام بالتعويض من وقت قيام المسؤولية.

وسنبحث في هذا المطلب إلى إصدار الحكم في دعوى المسؤولية الناشئة عن عقد النقل من خلال التعرض إلى إصدار الحكم في النزاع (الفرع الأول)، و حجتيه (الفرع الثاني).

الفرع الأول : إصدار الحكم في المنازعات الناشئة عن عقد النقل

بعد أن حددنا طرفي الخصومة في دعوى المسؤولية، والطلبات والدفع التي يتقدم بها كل طرف، وكيف تثبت هذه الطلبات والدفع، بقي لنا أن نتكلم عن الحكم الذي يصدر في الدعوى، فقد يطعن أحد الطرفين فيه وتعرض في هذا الفرع إلى الحكم الصادر في دعوى المسؤولية (أولا) ثم نتطرق إلى طرق الطعن التي توجه إليه (ثانيا).

أولا : تعريف الحكم:

الحكم بصفة عامة هو كل إعلان لفكر القاضي في استعماله لسلطته القضائية، وذلك أيا كانت المحكمة التي أصدرت الحكم وأيا كان مضمونه، فالكم هو القرار الصادر عن محكمة مشكلة تشكيلا صحيحا، ومختصة في خصومة رفعت إليها وفقا لقواعد قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

¹ فهو إذا صدر بيانا يقبل الطعن فيه بطريق المعارضة، و إذا صدر من محكمة الدرجة الأولى يقبل الطعن فيه بطريقة الاستئناف.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

فالحكم القضائي هو شكل معين للقرارات الصادرة من المحكمة، أي هو الشكل القانوني لقرار القاضي

بإعمال حكم القانون على المركز القانوني المتنازع عليه.¹

فالحكم القضائي الصادر في المنازعات الناشئة عن عقد النقل سواء بالقبول أو بالرفض هو عبارة عن

القرار الصادر عن المحكمة بإنزال حكم القانون على المركز القانوني المتنازع عليه.

ويقصد بالحكم الابتدائي الحكم الذي تصدره المحكمة والقابل للاستئناف، وهو حال غالبية الأحكام

الصادرة عن المحكمة في إطار المنازعات الخاضعة للقانون الخاص، والحكم الابتدائي قد يكون حكما قطعيا وهو

الذي يفصل بصفة حاسمة في موضوع النزاع أو جزءا منه أو أية مسألة متفرعة عن الخصومة أو متعلقة بها بحيث

تخرج هذه المسألة من ولاية المحكمة التي استنفدت سلطة الحكم فيها بما لا يجوز العدول عنه، وقد يكون الحكم

غير قطعي لا ينهي الخصومة ولا يحسم موضوع النزاع ولا جزء منه ولا يحسم أية مسألة فرعية أثرت أثناء سير

الخصومة. لذا لا تستنفذ المحكمة ولايتها بإصدار الحكم الغير القطعي، ومن ذلك الحكم التمهيدي ويقصد به

الحكم الذي يصدر أثناء سير الدعوى، لغرض القيام بما من شأنه تنوير المحكمة من التدابير والإجراءات، ولكنه

يستشف منه قليلا أو كثيرا عما ستقضي به المحكمة، ويتعرض لمصير النزاع، فضلا على أنه ينبئ عن وجهة نظر

معينة بالنسبة للمحكمة.²

هذه الأحكام التمهيدي لا تنهي الخصومة ومن ثم فلا يجوز الطعن فيها كقاعدة عامة إلا بعد صدور

الحكم المنهي للخصومة.³

وقد يكون الحكم التمهيدي في المنازعات المتعلقة بعقد النقل، بأن تعين المحكمة خبيرا من أجل تقدير

الخسائر التي لحقت المسافر أو الراكب، والانتقال إلى مكان وقوع الحادث من أجل تحديد ظروف وقوعه.

¹ أنظر أكثر تفصيلا د فتحي والي: مرجع سابق، ص 669. كذلك د أحمد أبو الوفاء: نظرية الأحكام في قانون المرافعات، ص 32.

² راجع د أحمد أبو الوفاء: المرجع السابق، ص 393. د بو بشير محمد أمقران: قانون الإجراءات المدنية، الطبعة الثالثة، 2008، ص 289-290.

³ حمدي باشا عمر: مبادئ الاجتهاد القضائي في مادة الإجراءات المدنية، ص 117.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ثانيا : الطعن في أحكام منازعات النقل:

الطعن في الأحكام الصادرة عن المنازعات الناشئة عن عقد النقل قد يكون بطريق الاستئناف أو بطريق الطعن بالنقض.

أ- الطعن بالاستئناف:

يعتبر الاستئناف المظهر العملي لمبدأ درجتي التقاضي، لأنه يرمي إلى عرض النزاع مجددا على محكمة الدرجة الثانية من أجل إعادة النظر فيه¹، والطعن بالاستئناف في الحكم الصادر في المنازعات المتعلقة بعقد النقل طريق يلجأ إليه المحكوم عليه بغية الوصول إلى إعادة النظر في الحكم الصادر من المحكمة بقصد تعديله أو إلغائه². والاستئناف هو إحدى طرق الطعن العادية، وللطاعن أن يسبب طعنه على ما شاء من الأسباب و العيوب التي تعيب الحكم المطعون فيه سواء كانت هذه الأسباب ترجع إلى عيب في الإجراءات أو خطأ من حيث تطبيق القواعد القانونية أو من حيث فهم المحكمة للوقائع وتقديرها.

ويخضع استئناف الحكم الصادر في المنازعات المتعلقة بعقد النقل لقواعد الاستئناف الواردة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية، و يتم رفع دعوى الاستئناف من أجل إعادة عرض موضوع النزاع الذي فصلت فيه محكمة الدرجة الأولى (القسم الجزائي أو المدني) على محكمة الدرجة الثانية (الغرفة الجزائية أو الغرفة المدنية)، للفصل في موضوع الدعوى من جديد.

1- الجهة المختصة بنظر الاستئناف:

يرفع الاستئناف بعريضة تودع بأمانة ضبط المجلس القضائي الذي صدر الحكم المستأنف في دائرة اختصاصه³، ويجب أن تتضمن العريضة على بيان الجهة القضائية التي أصدرت الحكم المستأنف وتاريخه، وعرض

¹ د بوشير محمد أمقران: مرجع سابق، ص 316.

² عدلي أمير خالد: مرجع سابق، ص 153.

³ المادة 539 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

موجز للوقائع والطلبات والأوجه التي أسس عليها الاستئناف وإلا كانت باطلة¹، وبعد إيداع عريضة الاستئناف يجب إعلانها إلى الخصم الذي وقع الاستئناف ضده لشخصه أو في موطنه المختار². والعبرة في تقدير قيمة الدعوى أمام المجلس القضائي هو بما يطلبه الخصوم أمام محكمة الدرجة الأولى.

2- الأطراف في الاستئناف:

الطعن بالاستئناف في الحكم الصادر في منازعة عقد النقل لا يجوز إلا من المحكوم عليه من قبل بالحكم أو من قضى له بكل طلباته ما لم ينص القانون على غير ذلك. ولا يجوز لأي شخص أن يطعن بالاستئناف ما لم تكن له الصفة³، فالصفة تثبت لمن كان خصما في الدعوى التي صدر فيها الحكم المراد الطعن فيه سواء كان خصما أصليا أو متدخلا⁴.

ولا يقبل الطعن بالاستئناف إلا من له الحق في الطعن أو ممن يكون نائبا عنه قانونا أو اتفاقا. و يحق للأطراف أن يستأنفوا أحكام محاكم الدرجة الأولى الصادرة في اختصاصها الابتدائي.

ولكل طرف في الدعوى استئناف الحكم الصادر فيها وذلك لوجود مصلحة في استئناف الحكم، ويمتد هذا الحق إلى الخلف العام، فإذا توفي المورث وكان أجل الاستئناف لا يزال قائما، جاز للورثة استئناف الحكم الصادر ضد مورثهم. ويمتد أيضا إلى الخلف الخاص والذي يعتبر الحكم الصادر في الدعوى حجة عليه ويمتد ذلك إلى الأطراف المتدخلة في الخصومة.

ويجب على الطرف المتدخل في الخصومة أن تتوفر فيه الصفة والمصلحة، ويكون التدخل في الخصومة في أول درجة أو في مرحلة الاستئناف اختياريا أو وجوبيا⁵.

¹ المادة 540 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

² المادة 539 فقرة 2 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

³ المادة 13 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

⁴ المادة 338 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

⁵ تنص المادة 194 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على أنه (يكون التدخل في الخصومة في أول درجة أو في مرحلة الاستئناف اختياريا أو وجوبيا. لا يقبل التدخل إلا من توفرت فيه الصفة والمصلحة.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وإذا تم رفض تدخل المتدخل و قضي بعدم قبول تدخله، فإنه لا يعتبر خصما أو طرفا في الحكم الصادر في الدعوى المتدخل فيها، ويكون له حق استئناف الحكم القاضي بعدم قبول تدخله، أما إذا لم يستأنف هذا الحكم فإنه لا يجوز له أن يتدخل في الاستئناف المرفوع في الدعوى الأصلية.

أما إذا كان التدخل انضمامي فإن التدخل يتحدد بتأييد طلبات من يريد المتدخل الانضمام إليه من طرفي الدعوى، ويقتصر دور المحكمة هنا على الفصل في الموضوع الأصلي.¹

3- الطلبات الجديدة في الاستئناف:

يترتب على استئناف الحكم الصادر في الدعوى تجديد النزاع وإعادة طرحه من جديد على المجلس القضائي ليفصل فيه من حيث الوقائع والقانون²، إذ أن الاستئناف ينقل مقتضيات الحكم التي يشير إليها هذا الاستئناف صراحة أو ضمنا أو المقتضيات الأخرى المرتبطة بها.³

ولا تقبل الطلبات الجديدة في الاستئناف، ويفصل المجلس من تلقاء نفسه بعدم قبولها⁴، وبالتالي لا يمكن لأي طرف في الخصومة الذي رفع الدعوى ورفضت دعواه أو قضي بعدم قبولها لأي سبب أن يعدل طلباته أمام جهة الاستئناف، أو أن يقدم طلب مغاير للطلب الأول لأن هذا الطلب يعتبر بمثابة طلبا جديدا لا يجوز إبدائه لأول مرة أمام المجلس القضائي.

إلا أنه يمكن تقديم طلبات جديدة، إذا كانت مرتبطة بالطلب الأصلي والتي ترمي إلى نفس الغرض حتى و لو كان أساسها القانوني مغايرا.⁵

¹ المواد 196 - 197 - 198 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية.

² المادة 339 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية.

³ المادة 340 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية.

⁴ المادة 341 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية.

⁵ المادة 343 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

4- استئناف الحكم الصادر في المنازعات المتعلقة بعقد النقل:

يبدأ استئناف الحكم الصادر من تاريخ تبليغه للخصم وذلك تطبيقاً للقاعدة العامة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية¹، وميعاد استئناف الحكم الصادر من المحكمة هو شهر واحد ويمدد أجل الاستئناف إلى شهرين إذا تم التبليغ الرسمي في موطنه الحقيقي أو المختار.

لذلك وجب رفع الاستئناف خلال هذه المدة و إلا كان غير مقبول، وإذا صادف آخر يوم من ميعاد استئناف الحكم عطلة رسمية امتد هذا الميعاد إلى أول يوم عمل بعد العطلة.

وإذا كان الحادث سبب أضرار جسمية، وكان القسم الجزائي هو الذي فصل في القضية، على اعتبار وجود جنحة القتل أو الجروح الخطأ فميعاد استئناف الحكم الصادر عن المحكمة الجزائية هو 10 أيام اعتباراً من يوم النطق بالحكم الحضورى².

ويترتب على عدم مراعاة مواعيد الطعن في الأحكام سقوط الحق في الطعن و تقضي المحكمة بالسقوط من تلقاء نفسها، إذ أن مواعيد الطعن متعلقة بالنظام العام.

ب- الطعن بالنقض في الحكم الصادر في المنازعة المتعلقة بعقد النقل:

الطعن بالنقض هو من طرق الطعن غير العادية، وهو لا يهدف إلى إعادة النظر في القضية التي سبق الفصل فيها أمام المحكمة العليا، وإنما يرمي إلى النظر فيما إذا كانت الجهات القضائية المختلفة قد طبقت المبادئ القانونية بطريقة صحيحة في الأحكام الصادرة عنها³. ولا يجوز الالتجاء إلى الطعن بالنقض إلا بعد استنفاد طرق الطعن العادية وهو لا يكون إلا لعيوب معينة على سبيل الحصر تلحق الحكم المطعون فيه وتجعله مخالفاً للقانون⁴.

¹ المادة 36 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية.

² المادة 418 من قانون الإجراءات الجزائية.

³ المواد 349-353 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية.

⁴ هناك 18 وجه يبني عليه الطعن بالنقض محصورة في المادة 358 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

والمحكمة العليا لا تنظر في النزاع من جديد، ولا تشغل بالوقائع وتنحصر وظيفتها في الموافقة أو عدم الموافقة على تطبيق قاضي الموضوع للقانون. ولا يعتبر سببا للنقض ما يشوب الحكم في المنازعة من عيوب تتعلق بتقرير الواقع أي التقرير الذي يرى به قاضي الموضوع أن البضاعة محل النقل هلكت أو تلفت أم لا.¹

والحكم في النقض قد يكون بعدم قبول الطعن شكلا أو عدم جوازه أو رفضه، والحكم الصادر من المحكمة العليا لا يقبل الطعن بأي طريق ويترتب على نقض الحكم المطعون فيه كأن لم يكن فيزول وتزول جميع آثاره المترتبة عليه ويعود الخصوم في المنازعة إلى مراكزهم السابقة على صدور الحكم المنقوض.

– ميعاد الطعن بالنقض:

ميعاد الطعن هو شهرين يبدأ من تاريخ التبليغ الرسمي للحكم المطعون فيه إذا كان التبليغ شخصيا. ويمدد أجل الطعن إلى ثلاثة أشهر، إذا تم التبليغ الرسمي في موطنه الحقيقي أو المختار.²

ولا يجوز للمطعون ضده التمسك أمام المحكمة العليا بالدفع التي سبق له تقديمها أمام محكمة الموضوع و تم رفضها. كما لا تقبل الطلبات الجديدة الأسباب القانونية الجديدة وإذا لم يثيرها الخصم الذي قدم طلباته في الموضوع أمام الجهة القضائية التي أصدرت الحكم أو القرار المنقوض.³

الفرع الثاني : حجية الحكم الصادر في المنازعات

المتعلقة بعقد النقل

إذا رفع المرسل أو المرسل إليه الدعوى أمام المحكمة المختصة وصدر حكم في منازعة عقد النقل، سواء بقبول الدعوى أو رفضها، وهنا الحكم يجوز حجية الأمر المقضي به ويعتبر الحكم حجة على أطراف الدعوى. هذا ما يدعوننا في هذا الفرع لبحث وتحديد حجية الأمر المقضي به (أولا) ومدى حجية الحكم الجزائي على القاضي

¹ راجع د فتحي والي: مرجع سابق، ص 812.

² المادة 367 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية.

³ المادتان 368-369 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

المدني(ثانيا)، وشروط ثبوت الحجية المطلقة للحكم الجزائي أمام المحكمة المدنية (ثالثا) ووقف الدعوى المدنية (رابعا).

أولا : تحديد حجية الأمر المقضي به:

أ- تعريف الحجية:

المقصود بالحجية أن ما قضى به الحكم الجنائي يكون ملزما في الدعوى المدنية بحيث يتعين على القاضي المدني أن يتقيد بالحكم الجنائي، فلا يعود إلى بحث المسائل التي فصل فيها الحكم الجنائي و كان فصله فيها ضروريا.

ب- تحديد حجية الأمر المقضي :

ويقصد بحجية الأمر المقضي أن الحكم القضائي بمجرد صدوره لا يجوز الحجية فيمتنع طرح النزاع بين الخصوم من جديد ولو بأدلة جديدة لم يسبق طرحها على المحكمة في الحكم ولو كان الحكم السابق ابتدائيا.¹ وتصح الدعوى الجديدة غير مقبولة وتقضي المحكمة من تلقاء نفسها، ولو لم يثرها الخصوم، على اعتبار أن حجية الحكم من النظام العام، فالحكم الصادر في منازعة عقد النقل تكون له حجية الأمر المقضي أمام المحكمة التي أصدرته والمحاكم الأخرى وأطراف النزاع، فالحكم في المنازعة يظل قائما ولا تزول عنه الحجية إلا بعد إلغائه في الاستئناف.² فالحجية لا تستقر في الحكم إلا إذا تحصن ضد طرق الطعن العادية، فبلوغه هذه المرتبة تجعل الحكم يجوز قوة الأمر المقضي فيه والحجية معا، ولا يكون للحكم الجزائي حجية الشيء المقضي فيه إلا إذا كان نهائيا، أي باثنا، غير قابل للطعن بأي طريق من طرق الطعن المقررة. فإذا رفعت الدعوى المدنية أثناء تحريك الدعوى الجزائية وقبل صدور حكم باث فيها، وجب على المحكمة المدنية أن توقف الدعوى المدنية حتى يصدر حكم باث في الدعوى الجزائية.³

¹ د عبد الحكيم فودة: التعويض المدني (المسؤولية المدنية التعاقدية و التقصيرية)، ص 113.

² عدلي أمير خالد: مرجع سابق، ص 160.

³ د أحمد حسن الحمادي: مرجع سابق، ص 101.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

إن الغرض في البحث عن حجية الحكم الجزائي في الدعوة المدنية، هو أن تكون الواقعة التي استندت إليها الدعويان واحدة، فاتحاد الواقعة في الدعويين الجزائية والمدنية هو أمر ضروري ولازم حتى يكون للحكم الجزائي حجة أمام المحكمة المدنية التي تتصدى لذات الواقعة.

ثانيا : حجية الحكم الجزائي على القاضي المدني:

نصت المادة 3 من قانون الإجراءات الجزائية على أنه (يجوز مباشرة الدعوى المدنية مع الدعوى العامة في وقت واحد أمام الجهة القضائية نفسها).

ونصت المادة 4 من قانون الإجراءات الجزائية على أنه (يجوز أيضا مباشرة الدعوى المدنية منفصلة عن الدعوى العمومية. غير أنه يتعين أن ترجى المحكمة المدنية الحكم في تلك الدعوى المرفوعة أمامها حين الفصل نهائيا في الدعوى العمومية إذا كانت قد حركت)، ونصت المادة 5 من نفس القانون على أنه (لا يسمح للخصم الذي يباشر دعواه أمام المحكمة المدنية المختصة أن يرفعها أمام المحكمة الجزائية.

إلا أنه يجوز ذلك، إذا كانت النيابة العامة قد رفعت الدعوى العمومية قبل أن يصدر من المحكمة المدنية حكم في الموضوع).

أ- حجية الحكم الجنائي على القاضي المدني:

تعرض حوادث النقل في كثير من الحالات، أمام المحاكم الجزائية، حيث تنطوي أحيانا على إصابات بدينية لتصدر فيها أحكاما بالإدانة أو البراءة. وغالبا ما يحاول المضرور الاستفادة من الطريق الجنائي ويدعي بالحق المدني أمام نفس المحكمة.¹

وفي حالة ثبوت الإدانة، تقضي المحكمة الجزائية بالتعويض للشخص المضرور ويستند المضرور أحيانا إلى الحكم الصادر عن القسم الجزائي القاضي بالإدانة ليطلب التعويض أمام القسم المدني.²

¹ أنظر أكثر تفصيلا د محمد حسين منصور: تدخل السيارة في حادث المرور، ص 113.

² حاول المشرع الجزائري التقليل من حوادث المرور وذلك بفرض جزاءات و عقوبات في الأمر رقم: 09-03، حيث فرض المشرع غرامات مالية تتراوح ما بين 2.000.00 دج إلى 6.000.00 دج وذلك حسب المخالفة المرتكبة .

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وتقوم دعوى المسؤولية، في كثير من الحالات على جريمة جنائية، فتخضع لاختصاص القضاء الجزائي واختصاص القضاء المدني. فإذا وقعت جريمة وسببت ضرراً للغير، فإنه ينشأ عنها دعويان: الأولى جزائية والثانية مدنية. منح القانون المضرور الحق في أن يدعي بحقوقه المدنية أمام المحاكم الجزائية، وهذا من أجل الاستفادة من جهة النيابة العامة في الإثبات وسلطات القاضي الجزائي الواسعة في الاقتناع وتقديم الإفادة بما قد يكون لديه من أدلة.¹

وهذا المبدأ يؤدي إلى حسن سير العدالة و ذلك من خلال الحفاظ على وحدة الأحكام وسرعة الفصل في المنازعات، واجتماع كل من المسؤولية المدنية والجزائية في مكافحة الأضرار التي يسببها السلوك الخطير للغير.

ب- مخاطر المبدأ:

ظهر مبدأ حجية الحكم الجنائي أمام القضاء في فترة تقارب أساس كل من المسؤولية الجنائية والمسؤولية المدنية التي كانت تركز على فكرة الخطأ الشخصي وعلاقة السببية بينه وبين الضرر.²

ولقد تطورت المسؤولية تطورا ملحوظا وذلك بسبب التطور الصناعي والتكنولوجي وازدياد حوادث المرور، حيث انتقلت من الخطأ الشخصي الواجب الإثبات إلى الخطأ المفترض افتراضا لا يقبل إثبات العكس إلى ضمان حقوق المضرور، أمام ازدياد دور التأمين عن المسؤولية دون حاجة إلى البحث عن دور الخطأ وعلاقة السببية.³

فالحكم الجنائي الصادر بالبراءة يمكن أن يؤثر سلبا على حرية القاضي المدني في قضائه بالتعويض للمضرور، وعلى الرغم من اختلاف أساس وهدف كل من الدعوى الجزائية و دعوى التعويض، فإن القاضي الجزائي وخشية حرمان المضرور من الحصول على التعويض، يميل إلى القضاء بالإدانة ولو رمزية، حتى وإن كان الناقل لم يرتكب أي خطأ جزائي. وذلك من أجل فتح باب التعويض أمام المضرور، خشية من أن يؤثر حكم

¹ FLOUR. J. et AUPERT (J.L), droit civil, obligation, T.2. P.1116 n°. 813, 1986.

² د أحمد حسن الحمادي: الحكم بالبراءة و أثره في مبدأ التعويض، الطبعة الأولى، 2000، ص 100.

³ د أحمد عابدين: التعويض بين المسؤولية العقدية و التقصيرية، 1985م، ص 198.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

البراءة سلبيًا على حقوقه.¹ كما أن هذا المبدأ من شأنه المساس بحقوق المسؤول مدنيًا عن تعويض المضرور وهو المؤمن الذي يكون مضطرًا للالتزام بالحكم الجزائي دون أن يكون طرفًا فيه.

ونظرًا لكثرة حوادث المرور و صعوبة إثبات خطأ السائقين، و تحديد المسؤول عن الضرر، و يصعب الاستناد إلى القواعد التقليدية في المسؤولية المدنية، و من ثم فإن استفادة المضرور من الحكم الجزائي القاضي بالإدانة أصبح ضيقًا مقارنة بالنطاق الواسع للحكم بالبراءة.

ج- الأساس المشترك بين الدعوى الجزائية والدعوة المدنية:

إذا استندت دعوى طلب التعويض إلى الخطأ الثابت و علاقة السببية بين الخطأ و الضرر، فإنها تشترك في الأساس مع الدعوى الجزائية المرفوعة عن نفس الفعل المجرم.

وعلى هذا الأساس فإن الحكم الجزائي القاضي بالإدانة لثبوت خطأ السائق يجوز الحجية أمام المحكمة المدنية، ولا يجوز مناقشة هذا الحكم، و يتعين على المحكمة المدنية أن تعتبرها ثابتة و يقتصر دورها على تقدير التعويض فقط.²

إن الحكم الجزائي القاضي بالبراءة لعدم وجود ثبوت خطأ السائق يجوز الحجية أمام المحكمة المدنية و يمتنع عليها أن تخالفها، و ليس لها أن تقضي بالتعويض للمضرور.³

د- انتفاء المسؤولية الجزائية لا يتعارض مع ثبوت المسؤولية المدنية:

إذا كان الحكم الجزائي الصادر بإدانة السائق يقيد القاضي المدني، فإن الحكم الصادر بالبراءة لا يجوز الحجية أمام المحكمة المدنية إلا إذا كان مبنيًا على عدم حصول الواقعة أو عدم صحة إسنادها إلى السائق لعدم كفاية الأدلة.⁴

¹ د محمد حسين منصور: مرجع سابق، ص 118.

² د محمد حسين منصور: المرجع السابق، ص 123.

³ د أحمد حسن الحمادي: المرجع السابق، ص 101.

⁴ د محمد فتحي سرور: الوسيط في شرح قانون الإجراءات الجنائية، ص 1151.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

إذا صدر الحكم الجزائي القاضي بالبراءة تأسيساً على أن الفعل لا يعاقب عليه القانون من الناحية الجزائية، فلا يمنع ذلك المضرور من رفع دعواه المدنية باعتبار الواقعة تشكل فعلاً خاطئاً من الجانب المدني يستلزم دفع التعويض.¹

فالحكم الجزائي الصادر بالبراءة إذا كان مبنياً على أن الفعل لا يعاقب عليه القانون سواء لانتفاء القصد الجزائي أو لسبب آخر لا تكون له حجية الشيء المحكوم فيه أمام المحكمة المدنية، وبالتالي فإنه لا يمنع تلك المحكمة من البحث فيما إذا كان هذا الفعل مع تجرده من صفة الجريمة نشأ عنه ضرر يصح أن يكون أساساً للتعويض.² فإذا قضت المحكمة الجزائية ببراءة الناقل أو سائق السيارة من تهمة القتل أو الجروح الخطأ لأن الوقائع التي لا يمكن تكييفها جزائياً بأنها خطأ معاقب عليه، لم يتقيد القاضي المدني بهذا التكييف المدني وهو يفترض الخطأ في جانب السائق طبقاً لقواعد المسؤولية الناشئة عن حراسة الأشياء.

ثالثاً : شروط ثبوت الحجية المطلقة للحكم الجزائي أمام المحكمة المدنية:

حجية الحكم الجنائي أمام القضاء المدني مسألة تتصل بالمصلحة العامة ومن ثم تتعلق بالنظام العام، وإذا كانت من النظام العام فإنه يجوز التمسك بها في أية حالة كانت عليها الدعوى.³ ويشترط في الحكم الجنائي الذي يجوز حجية مطلقة أمام المحكمة المدنية، أن يكون الحكم الجزائي يتضمن تحقيق الفعل الذي يكون الأساس المشترك لكلتا الدعويتين الجزائية والمدنية، كما يجب أن يكون قضاء الحكم الجزائي باتاً أي غير قابل للطعن فيه بطرق الطعن العادية أو غير العادية، ويشترط أيضاً أن يكون الحكم الجزائي سابقاً في صدوره على الحكم المدني الذي يتقيد به.

¹ د مأمون سلامة: الإجراءات الجنائية في التشريع المصري، الجزء الأول، ص 385.

² د مأمون سلامة: المرجع السابق، ص 386.

³ د سليمان مرقس: مرجع سابق، ص 616. أنظر د وجدي عبد الواحد: مرجع سابق، ص 151.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

لا حجية للحكم الجزائي القاضي بالبراءة أمام المحاكم المدنية في دعوى التعويض الناشئة عن الإخلال بالتزام ضمان السلامة:

سبق الذكر، أن دعوى التعويض الناشئة عن إخلال الناقل بالتزام ضمان السلامة، لا تقوم على خطأ واجب الإثبات، فإذا قضي ببراءة الناقل لعدم وجود خطأ جزائي، فإن ذلك لا يحول دون حق المسافر أو الراكب في طلب التعويض عن الأضرار الناشئة عن الإخلال بالتزام ضمان السلامة.¹

رابعاً : قاعدة الجزائي يوقف المدني:

تقضي هذه القاعدة أن القاضي المدني يتقيد بالحكم الجزائي، كما يوقف الفصل في الدعوى المدنية حتى يصدر القاضي الجزائي حكماً نهائياً في الدعوى العمومية التي حركت قبل رفع الدعوى المدنية، وأثناء نظرها.² والحكمة من ذلك هو منع إمكانية حدوث تعارض بين الحكم المدني والحكم الجزائي، فإذا كان الحكم الجزائي قد قضي ببراءة المتهم لانتفاء الخطأ، وكانت دعوى المسؤولية المدنية تقوم على أساس الخطأ، فإن من شأن ذلك حدوث تعارض إذا لم يتقيد القضاء المدني بالحكم النهائي الصادر في الدعوى العمومية.

وهذه مسائل تتعلق بالنظام العام يجب أن يطبقها القاضي المدني من تلقاء نفسه ولو لم يتمسك بها الخصم المضروب، وإذا لم تقض المحكمة بوقف الدعوى المدنية حين الفصل في الدعوى العمومية، فإن حكمها يكون باطلاً.

- الدفع التي تثار أمام المحكمة :

لقد حرص المشرع على مراعاة مصلحة الناقل وعدم ترك دعاوى المسؤولية زمناً طويلاً على عاتق الناقل، وذلك لما تتضمنه من إرهاق وجسامة، و حتى لا تتعطل أعماله فمكنت الناقل من أمور يمكنه بها أن يدفع بدعوى المسؤولية التي ترفع ضده بأن مكنته من الدفع بسقوط دعوى المسؤولية و عدم قبولها.

¹ وهناك حالات نادرة يجوز فيها الحكم الجزائي حجية أمام المحكمة المدنية في دعاوى التعويض عن الإخلال بالتزام ضمان سلامة المسافر، فيما لو قضي الحكم الجزائي ببراءة الناقل و رفض الدعوى المدنية تأسيساً على أن سبب الحادث قوة قاهرة أو سبب فحائي أو خطأ الغير أو خطأ المسافر و جاء بأسباب الحكم الجزائي أن سبب الحادث أجنبي عن الناقل و هو السبب الوحيد و هو نادر الوقوع.
² د السنهاوري: مرجع سابق، ص 1328. د عبد الحكيم فودة: مرجع سابق، ص 114.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

المبحث الثالث: تقادم دعوى المسؤولية

لا يتخلص الناقل من دعوى المسؤولية وراء الدفع بعدم قبول هذه الدعوى فحسب، بل يمكنه أن يحتج أيضاً وراء التقادم القصير الذي قرره له المشرع في القانون التجاري بقصد وضع حد للمنازعات الناشئة عن عقد النقل وإثباتها على وجه السرعة حتى يتفرغ الناقل لمباشرة نشاطه.

فعندما تتحقق مسؤولية الناقل، فإنه يصبح معرضاً لقيام دعوى التعويض ضده، إما من قبل المرسل أو من قبل الراكب، هذه الدعوى التي تقام ضد الناقل محددة بمدة معينة يجب إقامتها خلال تلك المدة.

وواقع الأمر أن مدة التقادم في القانون التجاري قصيرة جداً، وذلك راجع إلى ما يتصف به القانون التجاري من سرعة في التفاعلات وتحقيق الاستقرار في المعاملات بما يؤدي إلى سرعة تداول الأموال قد انعكس بدوره على صياغة تقادم دعوى التعويض الناشئة عن هلاك أو تلف أو التأخير في وصول البضاعة بالنسبة لعقد نقل البضائع، ودعوى الإخلال بالتزام ضمان سلامة الراكب أو المسافر في عقود نقل الأشخاص.

وسوف نتعرض في هذا المبحث إلى دراسة مدة التقادم في القانون التجاري (المطلب الأول)، ثم بعد ذلك نتطرق إلى الطبيعة القانونية للتقادم في (المطلب الثاني).

المطلب الأول: مدة التقادم في القانون التجاري

لم تقتصر حماية القانون للناقل على إعطائه الدفع بعدم قبول الدعوى، بل عمد المشرع رعاية منه لمصلحة الناقل إلى تقصير مدة تقادم دعوى المسؤولية الناشئة عن عقد النقل.

والدعوى التي تقام ضد الناقل محددة بمدة معينة حددها القانون التجاري، فإذا انتهت تلك المدة وأقيمت الدعوى بعدها يستطيع الناقل أن يدفع بسقوط الدعوى لانقضاء المدة.

هذه المدة التي تقام خلالها الدعوى يطلق عليها مدة التقادم والأمر يختلف بالنسبة لعقد نقل البضائع عن نقل الأشخاص، وعليه سوف نبحث في تقادم دعوى مسؤولية الناقل بالتعرض إلى مدة التقادم في عقد نقل

البضائع (الفرع الأول)، وفي عقد نقل الأشخاص (الفرع الثاني).

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

الفرع الأول: الدفع بتقادم دعوى المسؤولية في نقل البضائع

تنص المادة 61 من القانون التجاري على أنه (كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشياء أو عن عقد العمولة لنقل الأشياء تسقط خلال سنة واحدة، وتسري هذه المهلة المذكورة في حالة الضياع الكلي ابتداء من اليوم الذي كان يجب فيه تسليم الشيء المنقول وفي جميع الأحوال الأخرى من تاريخ تسليمه للمرسل إليه أو عرضه عليه. وتحدد المهلة التي ترفع فيها كل دعوى رجوع بثلاثة أشهر ولا تسري هذه المهلة إلا من يوم رفع الدعوى على المكفول).¹

ويلاحظ أن المشرع قد نص على مدة تقادم قصير بمرورها لا يجوز رفع الدعوى على الناقل، والسبب في ذلك أن المشرع قد حرص على ألا تبقى هذه الدعوى مدة طويلة، فهو يهدف من وراء ذلك إلى تصفية دعاوى المسؤولية الناشئة عن عقد النقل قبل أن يمضي وقت طويل تضع فيه معالم الإثبات.

ويسري التقادم الذي نصت عليه هذه المادة على الدعاوى الموجهة ضد الناقل أو الوكيل بالعمولة للنقل - أي دعاوى المسؤولية - بسبب ضياع البضاعة أو تلفها أو التأخير في وصولها.²

وحسب وصف المادة 61 من القانون التجاري التي تخرج الدعاوى المرفوعة من الناقل على المرسل أو المرسل إليه كما تخرج الدعاوى المرفوعة على الناقل لا بوصفه هذا بل بوصف آخر كدعوى المطالبة بالثمن الذي قبضه الناقل من المرسل إليه، أو دعوى مسؤولية الناقل باعتباره وديعا للبضاعة بعد وصولها.³

ولم يحدد المشرع ما إذا كان التقادم المنصوص عليه في المادة السابقة إذا كانت لا تخضع له الدعاوى المبنية على الغش أو الخطأ العمدي للناقل، ومثال ذلك اعتماد الناقل على طرق احتيالية على المرسل إليه من أجل تضييع فرصة مقاضاته خلال مدة التقادم.

¹ ويلاحظ على هذا النص أن المشرع لم يفرق في المدة بين النقل الداخلي والنقل الدولي.

² ولا يمكن تصور أن تكون هذه الدعوى من طبيعة أخرى، إذ لا تتصور دعوى التنفيذ العملي في حالات الهلاك أو التلف أو التأخير.

³ أنظر أكثر تفصيلاً د أكتهم الخولي: مرجع سابق، ص 366. د محمد حسن الجبر: مرجع سابق، ص 187.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ويمكن الإشارة على ضوء أحكام القانون التجاري بوجوب توافر شرطين للعمل بأحكام التقادم القصير المقرر بنص المادة 61، أن تكون الدعوى ناشئة عن عقد النقل من جهة، ومن جهة أخرى أن يكون الطرف الذي يتمسك بالتقادم القصير حسن النية.

فكل ما يصدر عن الناقل من أعمال التلف العمدي لا يشملها النص لأن الناقل هنا لا يكون جديراً برعاية المشرع، كما لو تحايل الناقل على المرسل إليه من أجل تفويت مدة التقادم أو تلف البضاعة أو سرقتها هو أو عماله.¹

ويسري التقادم الذي نصت عليه المادة السابقة على جميع دعاوى المسئولية التي ترفع على الناقل، ولا ينطبق عليها الدفع بعدم القبول الذي نصت عليه المادة 55 من القانون التجاري.

ذلك لأن نطاق تطبيق أحكام التقادم أوسع مما يشمل الدفع بعدم القبول، ففي حالة تمسك الناقل بالدفع بعدم القبول، فلا مجال للحديث عن تقادم دعوى المسئولية²، وكما رأينا أن الدفع بعدم القبول يقتصر على حالة تلف البضاعة والهلاك الجزئي، في حين أن التقادم ينصرف إلى دعوى المسئولية التي يرفعها المرسل أو المرسل إليه على أساس ضياع البضاعة أو تلفها أو التأخير في وصولها.³

الفرع الثاني: الدفع بتقادم دعوى المسئولية في نقل الأشخاص

تنص المادة 74 من القانون التجاري على أنه (كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشخاص أو عقد العمولة لنقل الأشخاص يشملها التقادم بمضي مدة ثلاثة أعوام من تاريخ الحادث الذي تولدت عنه، وتحدد المهلة التي ترفع خلالها دعوى الرجوع بثلاثة أشهر ولا تسري هذه المهلة إلا من تاريخ رفع الدعوى على المكفول).

¹ د هاني محمد دويدار: مرجع سابق، ص 181.

² Cass. Com. 22 nov. 1988, Bull. civ IV, n 321 ; Gaz . Pal 1989. 1. Panor.31 ; CA .Lyon .9 févr. 1901, D.1904.397.

³ والمشرع قصر التقادم على الأخطاء العادية التي تحدث من الناقل أثناء قيامه بنشاطه المهني أي صور الإهمال أو الأخطاء التي تحدث في مجرى العمل المعتاد، أما أعمال الناقل العمدية فلا يشملها النص المتعلق بالتقادم.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

في حالة نقل الأشخاص من المقرر أنه في حالة وفاة الراكب نتيجة خطأ الناقل فإنه يجوز لورثة الراكب ولمن يعولهم تنفيذاً لالتزامه بالنفقة إقامة دعوى المسؤولية على الناقل للمطالبة بالتعويض.

ويتضح من سياق هذه المادة أن مدة التقادم هي ثلاثة سنوات، أي أنه على الراكب في حالة تعرضه لأضرار بدنية أو في حالة وفاته أثناء تنفيذ عقد النقل وأصيب أو توفي نتيجة خطأ الناقل أن يرفع دعوى التعويض ضد الناقل في خلال ثلاثة سنوات.

وبعد مضي هذه المدة فإنه يجوز للناقل أن يتمسك بانقضاء الدعوى بالتقادم¹، وتخضع للتقادم القصير جميع دعاوى المسؤولية التي ترفع على الناقل أو الوكيل بالعمولة لنقل الأشخاص بسبب الهلاك أو التلف أو التأخير لعموم نص المادة 74 من القانون التجاري.²

ولا تطبق هاته المادة إلا على الدعاوى المرفوعة على الناقل أو الوكيل بالعمولة للنقل، فلا يسري التقادم على الدعاوى المرفوعة من الناقل على المرسل أو المرسل إليه بالمطالبة بأجرة النقل، كما لا يمكن تطبيق هذا التقادم على الدعاوى المرفوعة على الناقل لا بصفته ناقلاً بل لصفة أخرى مستمدة من عقد آخر متميز عن عقد النقل . وللإشارة فقط أنه وكما سبق التعرض إليه في عقد نقل البضائع عندما يستلم المرسل إليه البضائع ويدفع أجرة النقل دون تحفظ، فهنا قامت قرينة على أنه تسلمها في حالة سليمة، وفي حالة وجود الفساد يتعين على المرسل إليه أن يوجه إلى الناقل احتجاجاً في الحال عقب اكتشافه للتلف الملحوظ³، ويمكن للناقل الدفع بدعوى

¹ والحكم بقبول الدفع بالتقادم هو قضاء في أصل الدعوى ينقضي به الالتزام ويلزم ذلك هو القضاء برفض الدعوى، كما أن الدفع بالتقادم هو وسيلة دفاع يلجأ إليها الخصوم للوصول إلى انقضاء الالتزام.

² حددت المادة 43 من اتفاقية برن للنقل بالسكك الحديدية مدة التقادم بسنة واحدة، وهذه المدة تتعلق بالدعاوى الناشئة عن الأضرار التي تلحق بأمتعة المسافرين كالفقدان أو التأخير في تسليمها وفي حالة وجود ضرر سببه غش أو تدليس مدة التقادم تصبح سنتين.

³ المادة 152 من قانون الطيران المدني والمادة 853 من القانون البحري تنص على أنه في حالة وجود فساد يتعين على المرسل إليه أن يوجه احتجاجاً في الحال مدة أقصاها ثلاثة أيام فيما يتعلق بالأمتعة وسبعة أيام فيما يتعلق بالشحن ابتداء من تاريخ تسلمها، وعند الضياع أو التأخر يجب أن يتم الاحتجاج في مهلة أقصاها أربعة عشر يوماً من التاريخ الذي كان من المفروض أن توضع فيه الأمتعة أو الشحن تحت تصرفه، ويجب أن يسجل أي احتجاج بتحفظ خطي مدون على سند النقل أو بأي محرر آخر يرسل في المهلة المنصوص عليها بشأن ذلك الاحتجاج. وفي حالة حدوث خسارة لشخص منقول من جراء تأخر في النقل يجب أن يتم الطلب في مهلة ثلاثين يوماً حسب تاريخ توقع الوصول وعند انعدام الاحتجاج في المهلة المحددة تكون كل دعوى مرفوعة ضد الناقل مرفوضة ما عدا في حالة غش صادر عن هذا الأخير .

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

المسئولية في حالة ما إذا أقام صاحب البضاعة دعوى للمطالبة بالأضرار، وذلك في حالة تقديمه احتجاجا في الميعاد المحدد قانونا.

أما في عقد نقل الأشخاص فلا يوجد نص في القانون التجاري ينص على هذا الدفع لأنه لا يتلاءم مع الحوادث والأضرار التي تصيب الراكب باستثناء الضرر الذي يتعرض له أمتعته لأنها تأخذ حكم نقل البضائع وذلك طبقا لما تقضي به المادة 68 من القانون التجاري.¹

وتقام دعوى المسئولية على المتعاقد استنادا للقواعد العامة فيجوز للناقل إقامة الدعوى على الوكيل بالعمولة نتيجة ضرر أصابه بسبب خطأ الموكل، ويجوز للموكل إقامة الدعوى على الوكيل بالعمولة نتيجة الضرر الذي يصاب به بسبب خطأ الناقل²، ويكون في جميع الأحوال للوكيل بالعمولة إقامة دعوى الرجوع على المسؤول عن الضرر، إلا أن المشرع تجاوز هذه الإجراءات ومنح حقا مباشرا للموكل والناقل بإقامة الدعوى على كل منهما، على الرغم من أنهما لم يتعاقدا، وذلك طبقا لنص المادة 73 من القانون التجاري التي تقضي على أنه (يجوز للمسافر أن يرفع مباشرة على الناقل دعوى التعويض عن الضرر الحاصل له بسبب عدم تنفيذ عقد النقل أو الإخلال بتنفيذه أو التأخر فيه، ويكون الوكيل بالعمولة مكلفا قانونا بالحضور فيها ويجوز للناقل أن يرفع مباشرة على المسافر دعوى التعويض عن الضرر الحاصل له بسبب تنفيذ عقد النقل، ويكون الوكيل بالعمولة مكلفا قانونا بالحضور فيها).

¹ تنص المادة 68 من القانون التجاري على أنه (يخضع نقل الأمتعة المسجلة لأحكام المواد 46 و 47 و 48 ومن 52 إلى 61).
² يلزم المسافر قبل رفع الدعوى أن يوجه تبليغا كتابيا للناقل أو من يمثله يطالبه بضرورة دفع التعويضات عن الضرر الحاصل، على أن يوجه هذا التبليغ خلال مدة مناسبة حسب نوع الضرر، فقد نصت المادة 851 من القانون البحري وليس لها ما يقابلها في القانون التجاري على أنه يجب على المسافر أن يوجه تبليغا كتابيا أو من يمثله:

أ- في حالة الإصابات الجسمانية خلال خمسة عشر يوما من نزوله من الباخرة.

ب- في حالة الضرر الظاهر بالأمتعة.

- فيما يخص أمتعة الحجرة قبل أو عند إنزالها.

- فيما يخص كل متاع آخر قبل أو حين التسليم.

ج- في حالة فقدان أو الضرر الخفي للأمتعة خلال خمسة عشر يوما من الإنزال أو التسليم أو التاريخ الذي كان يجب أن يقع فيه التسليم.

- كما نصت المادة 853 من القانون البحري على أن الدعاوى المتعلقة بالتعويض عن الضرر والناجحة عن وفاة أحد المسافرين أو الإصابات الجسمانية أو فقدان الأمتعة أو ضرر لحق بها لتقادم مدته سنتان.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

والدفع بالتقادم هو وسيلة دفاع يلجأ إليها الخصوم للوصول إلى انقضاء الالتزام وذلك على عكس الدفع الشكلية التي لا تواجه موضوع الحق المدعى به بل تستهدف التصريح بعدم صحة الإجراءات أو انقضاءها أو وقفها.¹ والدفع بالتقادم هو دفع موضوعي يجوز إبدائه في أية حالة كانت عليها الدعوى ولو لأول مرة في جهة الإستئناف.

وقضت الفقرة الثانية من المادة 321 من القانون المدني على أنه يجوز التمسك بالتقادم في أية حالة من حالات الدعوى ولو أمام المحكمة الإستئنافية، ومعنى ذلك أنه يمكن للشخص الذي لم يدفع بالتقادم أمام المحكمة سواء لعدم علمه أن يتمسك به لأول مرة أمام محكمة الإستئناف.

المطلب الثاني: الطبيعة القانونية لمدة التقادم وسريانه

إن مدة التقادم المحددة في القانون التجاري تعتبر مدة سقوط الحق في إقامة الدعوى ضد الناقل، إذا ما أهمل المرسل أو المرسل إليه أو الراكب في إقامة الدعوى خلال تلك المدة.

ويشترط لسقوط ذلك الحق أن يتمسك به الناقل أمام المحكمة ومع ذلك فإنه يجوز له أن يتنازل عن هذا الحق ويبقى لأطراف الدعوى حق طلب التعويض لأن التقادم يسقط الحق في رفع الدعوى، ولا ينفي المسؤولية عن الناقل لأنها لا تنتفي بإثبات السبب الأجنبي.

وعليه سوف يتم دراسة الطبيعة القانونية لمدة التقادم في الفرع الأول ثم إلى بدء سريانه مع التعرض لحالة الوقف والانقطاع في الفرع الثاني.

الفرع الأول: الطبيعة القانونية للتقادم وبدء سريانه

سبق الذكر بأن الناقل يتمسك بالتقادم في الدعوى التي يرفعها ضده المرسل أو المرسل إليه أو الوكيل بالعمولة للنقل متى كانت هذه الدعوى ناشئة عن عقد النقل، أما الدعوى غير الناشئة عن هذا العقد فلا تخضع

¹ أنظر المواد 48 وما يليها من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

للتقادم القصير كالدعوى التي يرفعها المرسل ضد المرسل إليه للمطالبة بثمان البضائع المنقولة، والدعوى التي يرفعها المرسل إليه ضد المرسل من أجل ضمان العيوب الخفية أو بدفع أجرة النقل.¹

والدفع بالتقادم مقرر لمصلحة الناقل، فلا يجوز للمرسل أو المرسل إليه أو الوكيل بالعمولة للنقل التمسك به في الدعاوى المقامة ضدهم من قبل الناقل ولو كانت ناشئة عن عقد النقل.

ولقد رأينا أن المادة 74 من القانون التجاري تنص على تطبيق التقادم القصير على الدعاوى الناشئة عن عقد نقل الأشخاص، فيجوز للناقل التمسك بهذا الدفع في الدعاوى التي يقيمها ضده المسافر أو ورثته، خاصة إذا كانت تتعلق بالأضرار التي تصيب الأمتعة.

ولم تجز التشريعات المقارنة للناقل التمسك بالتقادم القصير في دعاوى المسئولية المبنية على الغش والخطأ الجسيم، ويقصد بالغش احتيال الناقل من أجل تفويت مدة التقادم على المرسل إليه، وهنا لا تسقط دعوى المسئولية ضد الناقل إلا بالتقادم العادي، ولم يتعرض المشرع الجزائري في النصوص القانونية المنظمة لمدة التقادم لهاته الحالة، فإذا ثبت أن الناقل قد ارتكب غشا أو خطأ جسيما من جانب عماله، فهل يكون من حق الناقل أن يدفع بسقوط حق مالك البضاعة بالتقادم القصير؟

لم ينص التشريع الجزائري صراحة على حالة ارتكاب الناقل أعمال الحيلة أو التلف العمدي أثناء تنفيذه لعملية النقل، ونحن نعتقد بأن المشرع الجزائري اتجه في تقريره التقادم إلى جعله مقتصرًا على الأخطاء العادية التي تحدث من الناقل أثناء قيامه بنشاطه المهني أي صدور الإهمال أو الأخطاء المهنية التي قد تحدث في مجرى العمل المعتاد.²

وعلى الرغم من عدم نص المشرع صراحة على ما يصدره الناقل من أعمال يترتب عليها أخطاء جسيمة، فهاته الأعمال لا يشملها النص، لأن الناقل هنا لا يكون جديرا برعاية المشرع، كما إذا تحايل الناقل على تفويت

¹ أنظر أكثر تفصيلا د محسن شفيق: مرجع سابق، ص 86. د علي البارودي: مرجع سابق، ص 205. د حسن المصري: مرجع سابق، ص 360.

² على غرار التشريع الفرنسي والمصري والكويتي.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

مدة التقادم على المرسل إليه أو صدر منه أو من عماله خطأ عمدي، كما إذا أتلّف البضاعة أو سرقها هو أو أحد تابعيه.

وفي هاته الحالات لا تتقادم دعوى المسؤولية ضد الناقل إلا وفقاً للقواعد العامة في المسؤولية التقصيرية¹، ووفقاً للقواعد العامة في الإثبات يقع على المدعي عبء إثبات غش الناقل أو عماله لكي تقبل دعواه بعد فوات مدة التقادم القصير.

الفرع الثاني: بدء سريان التقادم والتوقف والانقطاع

سبق الذكر أن مدة التقادم هي سنة واحدة في عقد نقل البضائع، و ثلاثة سنوات في عقد نقل الأشخاص و بمقتضى النصوص السابقة، فإن الناقل يتمتع بتقادم قصير يبعد عنه دعاوى المسؤولية بعد انقضاء فترة قصيرة من انتهاء عملية النقل. ولا بد لنا أن نعرف بدء سريان التقادم (أولاً) وأسباب الانقطاع و الوقف المقررة في القواعد العامة (ثانياً).

أولاً : بدء سريان التقادم:

أ- عقد نقل البضائع:

فرقت المادة 61 من القانون التجاري² عند تحديدها للوقت الذي يبدأ منه سريان التقادم بين حالة الضياع الكلي والجزئي وحالة التأخير، فيختلف بدء سريان مدة التقادم باختلاف ما إذا كانت الدعوى متعلقة بالهلاك الكلي للبضاعة وما إذا كانت متعلقة بهلاك جزئي أو تأخير وصولها، ففي حالة الهلاك الكلي (الضياع) يسري التقادم من اليوم الذي كان يجب فيه تسليم الشيء المنقول، وفي الحالات الأخرى (الهلاك الجزئي أو التأخير) من تاريخ تسليمه للمرسل إليه أو عرضه عليه.³

¹ ويلاحظ أنه إذا كان من المقرر كأصل عام هو مساواة الغش بالخطأ الجسيم، فلا يكن قياس الخطأ الجسيم على الخطأ العمدي في هذا الصدد، لأن هذه المقارنة تكون في تحديد المسؤولية لا بصدد التقادم.

² فرق قانون التجارة الفرنسي لسنة 1807 بين النقل الوطني والنقل الدولي وجعل مدة التقادم ستة أشهر في الحالة الأولى وسنة في الحالة الثانية، إلا أن هذه التفرقة ألغيت بقانون 18 نوفمبر 1942 الذي وحد مدة التقادم القصير فجعلها سنة واحدة سواء تعلقت الدعوى بالنقل الوطني أو الدولي.

³ ويقصد في جميع الأحوال الأخرى (الهلاك الجزئي أو التأخير).

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

أما في حالة عرض البضاعة للمرسل إليه رفض هذا الأخير الاستلام، فالتقادم يسري من اليوم الذي يعرض فيه الناقل البضاعة على المرسل إليه عرضاً قانونياً، بحيث يعتبر رفض المرسل إليه الاستلام بمثابة الاستلام الذي يبدأ به سريان التقادم في مفهوم المادة 61 من القانون التجاري التي تقضي بسريانه من يوم تسليم البضاعة، لأن الإشتراط الفعلي يؤدي في حالة امتناع المرسل إليه استلام البضاعة بعد عرضها عليه إلى إطالة مدة التقادم، وبقاء مسؤولية الناقل معلقة ومرهونة بمشيئة المرسل إليه بتسلم البضاعة وهو ما يخالف قصد المشرع.

وقد اختلف الرأي حول تحديد المقصود بعبارة اليوم الذي يجب فيه التسليم، فقيل بأن المقصود بذلك هو اليوم الذي يجب أن يتم فيه التسليم للناقل عند القيام، بينما قيل بأن المقصود به هو اليوم الذي يجب أن يتم التسليم فيه للمرسل إليه¹، وهذا الرأي الأخير هو الأرجح، لأن الرأي الأول لا أهمية فيه لتاريخ بدء النقل فعلاً بل الأهمية للتاريخ الذي كان يتعين فيه وصول البضاعة وتسليمها للمرسل إليه وهو آخر التزام يقع على عاتق الناقل.²

ب- عقد نقل الأشخاص:

يتضح من سياق المادة 74 من القانون التجاري السالفة الذكر، أن مدة التقادم في عقد نقل الأشخاص هي ثلاثة سنوات، أي أنه على المسافر في حالة تعرضه لأضرار جسمانية أو في حالة وفاته أثناء تنفيذ عقد النقل وأصيب أو توفي نتيجة خطأ الناقل أن يرفع دعوى المسؤولية والمطالبة بالتعويض خلال ميعاد ثلاثة سنوات، وبعد هذه المدة فإنه يجوز للناقل أن يتمسك بانقضاء الدعوى ويبدأ سريان التقادم في حالة الوفاة من تاريخ حدوث الوفاة، وفي حالة الإصابة البدنية فتكون من تاريخ وقوع الحادث.

ثانياً: وقف التقادم وانقطاعه:

إن مدة التقادم المنصوص عليها في المادتين 61 و 74 سواء كان عقد النقل نقل البضائع أو الأشخاص، تخضع لأسباب الوقف والانقطاع المقررة في القواعد العامة.

¹ ولقد أقرت محكمة النقض المصرية هذا الرأي حيث قضت أن تحديد الوقت الذي يتم فيه النقل أمر متوقف على شرط العقد، فإذا لم ينص في وثيقة النقل على تحديد هذا الوقت فإن النقل لا يعتبر تاماً إلا بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه.

² راجع د حسن المصري : مرجع سابق، ص 362 وما يليها.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

أ- وقف التقادم:

ويقصد بوقف التقادم أن يتعطل احتساب مدته لسبب معين ما دام هذا السبب قائما، فإذا زال سبب الوقوف عادت المدة إلى سريانها أي أن الفترة التي يقف التقادم في أثناءها لا تحتسب في مدة التقادم، وإنما تضاف المدة السابقة عليه إلى المدة اللاحقة له .

ووفقا للقواعد العامة يقف التقادم في جميع الأحوال التي يستحيل فيها على المرسل أو المرسل إليه أو الراكب أو الوكيل بالعمولة للنقل توجيه المطالبة القضائية أو إقامة الدعوى ضد الناقل.¹

فالمادة 316 من القانون المدني تنص على أنه (لا يسري التقادم كلما وجد مانع مبرر شرعا يمنع الدائن من المطالبة بحقه كما لا يسري فيما بين الأصيل والنائب).

فالتقادم يتوقف سريانه إذا تعذر على الدائن أن يطالب بحقه لمانع يبرره الدائن كالقوة القاهرة والحرب الأهلية والمظاهرات فتعتبر مبررا شرعيا يحول دون تمكن الدائن من المطالبة قضائيا بحقه.

وقد رأينا أن مدة التقادم في عقد النقل هي سنة واحدة في عقد نقل البضائع وثلاثة سنوات في عقد نقل الأشخاص والمادة 316 تنص في فقرتها الثانية على انه (لا يسري التقادم الذي تنقضي مدته عن خمس سنوات في حق عديمي الأهلية والغائبين والمحكوم عليهم بعقوبات جنائية إذا لم يكن لهم نائب قانوني، وبالتالي فإن التقادم لا يوقف بالنسبة للدعوى الناشئة عن عقد النقل إذا كان للدائن الذي لا تتوفر فيه الأهلية اللازمة لعقد النقل نائب يمثله قانونا ونفس الحكم يطبق بالنسبة للغائبين والمحكوم عليهم بعقوبة جنائية).

¹ وتعتبر المفاوضات التي تدور بين الناقل والمرسل إليه بشأن تسوية النزاع بينهما حول المسئولية عن تلف البضاعة، تصلح أن تكون سببا لوقف تقادم دعوى المسئولية.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ب- انقطاع التقادم:

وينقطع التقادم بأسباب الانقطاع المقررة في القواعد العامة والمنصوص عليها في المادتين 317 و 318 من القانون المدني، وينقطع التقادم بالمطالبة القضائية هذا حتى ولو رفعت الدعوى أمام محكمة غير مختصة، فهذه الدعوى توقف سريان التقادم.

وينقطع التقادم أيضا برفع الدعوى على الناقل أو بإقراره بحق المرسل أو المرسل إليه أو الراكب، ويشترط في هذا الإقرار أن يكون قاطعا بحق المدعي في تعويض الضرر الناشئ عن تنفيذ عقد النقل. والإقرار قد يكون صريحا وهو لا يلزم فيه شكل خاص، فقد يكون مكتوبا أو غير مكتوب موجها من المدين إلى الدائن أو غير موجه إلى أحد، وقد يرد في صورة اتفاق بين المدين والدائن أو الغير أو دون اتفاق، وقد يرد في محضر أو في صورة إيجاب من المدين لم يقبله الدائن، أو في قبول الدين بتفليسة المدين، أو في عقد قسمة أو تصفية شركة أو تصرف قانوني قضى ببطلانه دون أن يمس البطلان ما ورد بها من إقرار.¹

وقد يكون الإقرار ضمنيا يستخلص من أي تصرف يقوم به المدين وينطوي على معنى الإقرار كدفعه أحد أقساط الدين أو فوائده أو تقديمه ضمانا له في صورة رهن أو كفالة أو طلبه مهلة للوفاء أو عرضه تعويضا عن الالتزام، وإجراء تسوية مع الغير بقصد الوفاء بالدين. غير أنه لا يعتبر إقرارا بقطع التقادم إن يعترف المدين بالدين مقرا بانقضائه بالتقادم لأنه الإقرار القاطع للتقادم هو الإقرار ببقاء ذمة المقر مشغولة بالدين، كما أن عرض المدين دفع مبلغ مقابل الصلح لا يعتبر إقرارا، وكذلك وقوع المقاصة القانونية مع جزء من الدين لا يقطع التقادم فيها بالنسبة إلى المدين²، ويخضع تقدير إذا كان العمل صادر من المدين ينطوي على إقرار ضمني إلى سلطة قاضي الموضوع.

¹ أنظر أكثر تفصيلا د عبد الرزاق بن خروف: مرجع سابق، ص 180 وما يليها. وكذلك عدلي أمير خالد: مرجع سابق، ص 130 وما يليها. د صفوت ناجي بهنساوي: مرجع سابق، ص 89 وما يليها.

² أنظر أكثر تفصيلا د عبد الرزاق بن خروف: مرجع سابق، ص 180 وما يليها. وكذلك عدلي أمير خالد: مرجع سابق، ص 130 وما يليها. د صفوت ناجي بهنساوي: مرجع سابق، ص 89 وما يليها.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وعلى ذلك فإن إقرار الناقل الذي يقطع التقادم يجب أن يكون قاطعا بحق المدعي في تعويض الضرر الناشئ عن تنفيذ عقد النقل، فلا يكفي الإقرار بعقد البضاعة إذا تضمن في نفس الوقت نفي المسؤولية، كذلك الحكم في حالة الوعد من جانب الناقل بالبحث أو طلب الاستعلامات أو الإجابة على طلب بإجراء تسوية ودية.¹ وإذا انقطع التقادم بدأ تقادم جديد يسري من وقت انتهاء الأثر المترتب على سبب الانقطاع وتكون مدته هي مدة التقادم الأول (المادتان 61 ، 74 من القانون التجاري)، لكن يلاحظ أنه إذا تقرر مسؤولية الناقل وقضى عليه بالتعويض فإن الحق فيه لا ينقضي إلا بالتقادم الطويل.²

وتنقضي دعوى المسؤولية ضد الناقل إذا تمسك هذا الأخير بالتقادم، وقد سبق الذكر أن الدفع بالتقادم هو دفع موضوعي يجوز للناقل التمسك به في أية مرحلة كانت عليها الدعوى ولو لأول مرة أمام محكمة الاستئناف.

ثالثا: تحريم الاتفاق على تعديل مدة التقادم:

تنص المادة 322 من القانون المدني على انه (لا يجوز التنازل عن التقادم قبل ثبوت الحق فيه، كما لا يجوز الاتفاق على أن يتم التقادم في مدة تختلف عن المدة التي عينها القانون). وبذلك حظر المشرع الاتفاق على تعديل مدة التقادم سواء في ذلك الاتفاق على إنقاصها أو الاتفاق على إطالتها.

رابعا : من له حق التمسك بالتقادم وأثره:

التقادم المقرر في المادتين 61 و 74 من القانون التجاري مقرر لمصلحة الناقل والوكيل بالعمولة للنقل، فيجوز لهما التمسك به، ولكن المادة 321 من القانون المدني تقضي بأنه لا يجوز للمحكمة أن تقضي تلقائيا بالتقادم، بل يجب أن يكون ذلك بناء على طلب المدين أو من أحد دائنيه، أو أي شخص له مصلحة فيه ولو لم يتمسك المدين به، ويجوز التمسك بالتقادم في أية حالة من حالات الدعوى ولو أمام المحكمة الاستئنافية.³

¹ ولا يعد كذلك الكتاب المرسل من الناقل إلى المرسل إليه إذا كان مفاده الوعد يبحث شكوى المرسل إليه وتحري حقيقة الأمر فيها.

² راجع د أكثم الخولي: مرجع سابق، ص 321. د مصطفى كمال طه: مرجع سابق، ص 493.

³ قرار مؤرخ في 12/03/1986 ملف رقم 35324 المجلة القضائية لسنة 1993، العدد الأول، الصفحة 11.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

فالتقادم يسقط الدين بحكم القانون كالمقاصة، فليس للقاضي سلطة تقديرية في أن يحكم بسقوط الدين بالتقادم أو لا يحكم، ولكنه لا يستطيع أن يحكم من تلقاء نفسه بسقوط الدين بالتقادم بل يجب على ذي المصلحة أن يتمسك بذلك، فإذا ما تمسك ذو المصلحة وجب على القاضي أن يحكم بتقادم الدين.¹

ويكون الهدف من التمسك بالتقادم هو دفع المدين لدعوى الدائن، لأنه يتصل مباشرة بمصلحة المدين الخاصة، فالمدين إن رأوا أن يتمسك بالتقادم كان له ذلك، وإن أراد التزول عن هذا الدفع صح نزوله. يضاف إلى ذلك أن التقادم من شأنه أن يثير وقائع كثيرة لا تيسر للقاضي أن يستخلصها من تلقاء نفسه من واقع الأوراق والمستندات، فلا بد من أن يثيره الخصوم ويكون محلاً لمناقشتهم حتى يتمحص وجه الحق فيه.

خامساً: التزول عن التمسك بالتقادم بعد ثبوت الحق فيه:

لا يجوز التزول عن التقادم قبل ثبوت الحق فيه، وتسري هذه القاعدة على جميع أنواع التقادم أيا كانت طبيعته أو مدته، حيث تنص المادة 322 من القانون المدني على أنه (لا يجوز التنازل عن التقادم قبل ثبوت الحق فيه، كما لا يجوز الاتفاق على أن يتم التقادم في مدة تختلف عن المدة التي عينها القانون، وإنما يجوز لكل شخص يملك التصرف في حقوقه أن يتنازل ولو ضمناً عن التقادم بعد ثبوت الحق فيه غير أن هذا التنازل لا ينفذ في حق الدائنين إذا صدر إضراراً بهم).

ينص القانون صراحة على عدم جواز التزول عن التقادم قبل ثبوت الحق فيه، فلا يجوز إذن أن يتفق الدائن والمدين على عدم إمكان تقادم الدين بعد اكتمال مدة التقادم التي عينها القانون، ويرجع ذلك إلى أنه لو أجاز للدائن أن يشترط على المدين عدم إمكان تقادم الدين لاستطاع الدائنون أن يفرضوا هذا الشرط على المدين، ويصبح الدائن هو الذي يملي على المدين شروط الدين، ويترتب على ذلك أن ينظم نظام التقادم من أساسه.²

¹ أنظر أكثر تفصيلاً د السنهاوري: الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، المجلد 3، 2005، ص 1127 وما يليها.

² د عبد الرزاق السنهاوري: المرجع السابق، ص 1145 وما يليها.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

أما إذا اكتملت مدة التقادم يستطيع المدين في هذه الحالة أن يدفع بسقوط الدين لتقادمه ويمكن له أن يتنازل عن التمسك بالتقادم بعد ثبوت حقه فيه، وهذا لا يعتبر إهدار للحماية التي أرادها القانون للأوضاع المستقرة¹، بل هدفه هو ترك المدين لضميره بملي عليه واجبه هو خير ما يفعله القانون.

وقد يكون نزول المدين عن التقادم بعد ثبوت حقه فيه صريحا، ولا يشترط في النزول الصريح شكل معين فكل تعبير عن الإرادة يفيد معنى النزول يعتد به، وقد يكون النزول عن التقادم بعد ثبوت الحق فيه ضمنيا، فيتعمد المدين إغفال الدفع بالتقادم، بحيث يفهم من موقفه أنه لا يريد الالتجاء إلى هذا الدفع². وإذا نزل المدين عن التقادم صراحة أو ضمنا كان نزوله هذا تصرفا قانونيا صادرا من جانب واحد، لا حاجة فيه إلى قبول الدائن، وكان ملزما له لا يستطيع الرجوع فيه.

- آثار التقادم:

إذا توافرت شروط التقادم وتمسك به الناقل، فإنه يكون في مأمن من دعوى المسؤولية ولكنه لا يكتسب حقا جديدا، حيث أنه إذا تم العثور على البضاعة الضائعة كان على الناقل أن يردها إلى المرسل لأن التقادم لم يكسبه ملكيتها، بل اقتصر على تخليصه من المسؤولية عن ضياعه عن هذه البضاعة³.

لا يتخلص الناقل من دعوى المسؤولية وراء الدفع بعدم قبول هذه الدعوى وحسب بل يمكنه أن يحتج أيضا وراء التقادم القصير الذي قرره له المشرع في القانون التجاري بقصد وضع حد للمنازعات الناشئة عن عقد النقل، وإهائها على وجه السرعة حتى يتفرغ الناقل لمباشرة نشاطه⁴.

فعندما تتحقق مسؤولية الناقل، فإنه يصبح معرضا لقيام دعوى التعويض ضده، إما من قبل المرسل أو من قبل الراكب، هذه الدعوى التي تقام ضد الناقل محددة بمدة معينة، يجب إقامتها خلال تلك المدة⁵.

¹ د عبد الرزاق السنهوري: المرجع السابق، ص 1146.

² عدلي أمير خالد: مرجع سابق، ص 133.

³ د عبد الحي حجازي: مرجع سابق، ص 247 وما يليها. د أكثم الخولي: مرجع سابق، ص 370.

⁴ Cass. Com. 10 janv. 1984, DMF 1985.21.

⁵ Cass. Com. 12 févr. 1991, BTL, 1991.221.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

الفصل الثاني: التأمين من مسؤولية الناقل البري

وأحكام التعويض عنها

يعرف التأمين على أنه عقد يلزم 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 و ذلك مقابل قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن.¹

والتأمين من المسؤولية هو عقد بموجبه يؤمن المؤمن له من الأضرار التي تلحق به من جراء رجوع الغير عليه بالمسؤولية، والتأمين من المسؤولية لا يغطي فقط الأضرار التي تلحق المؤمن له من جراء تحقق مسؤوليته نحو الغير، بل هو يغطي أيضا الأضرار التي تلحقه من مطالبة الغير له بالمسؤولية ولو كانت هذه المسؤولية خالية من الأساس.²

والتأمين من المسؤولية هو قسم من أقسام التأمين، لا يختلف في طبيعته عن سائر عقود التأمين، فهو من الأضرار، وقد تضمنه المشرع الجزائري في الأمر المتعلق بالتأمينات في المادة 56، إذ تنص المادة على أنه (يضمن المؤمن التبعات المالية المترتبة على مسؤولية المؤمن له المدنية بسبب الأضرار اللاحقة بالغير).

والتأمين هو نظام حديث العهد وقد عرف أولا في البلاد الأوروبية في أواخر القرون الوسطى، وأول مجال ظهر فيه هو النقل البحري وكان ذلك راجع إلى التطور التجاري بين مدن إيطاليا و البلاد الواقعة في حوض البحر الأبيض المتوسط.³

وفي بداية القرن السادس بدأت تصدر النصوص الخاصة بالتأمين، فأتم المشرع الفرنسي قواعد القانون البحري في كتاب خاص بالتأمين، وتلت فرنسا في هذا التشريع عدة دول أوروبية منها إيطاليا و اسبانيا وانجلترا وهولندا.

¹ المادة 619 من القانون المدني.

² أنظر أكثر تفصيلا د عبد الرزاق السنهوري: المجلد 7، عقد الغرر، عقد التأمين، 1998م، ص 1614.

³ www.lesannuaires.com 04/2010.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وأما التأمين البري فهو أحدث عهدا من التأمين البحري إذ لم يظهر إلا في خلال القرن السابع عشر، وأول صورة له التأمين عن الحريق الذي ظهر في إنجلترا، وبعد الثورة الفرنسية في سنة 1789 عرف التأمين ركودا بسبب زوال شركات المساهمة، ثم عاود للتطور ودخل في العديد من المجالات خاصة بعد انتشار الصناعة والآلات الميكانيكية فظهر بعد ذلك التأمين من المسؤولية والتأمين من حوادث العمل.

وفي القرن العشرين ومع دخول عصر التكنولوجيا وتقدم الحضارة ازداد التأمين أهمية فظهرت العديد من الصور أهمها التأمين عن حوادث المرور والتأمين ضد مخاطر النقل البري، والتأمين عن حوادث النقل الجوي والتأمين على الأشخاص.

فعندما يخل الناقل بالتزامه و يخفق في إقامة الدليل على نفي الخطأ فيلزم بالتعويض والتعويض هو الأثر المترتب عن ثبوت المسؤولية نتيجة إقامة الدعوى على الناقل.

و سنقسم هذا الفصل إلى مبحثين، نتعرض في المبحث الأول إلى التأمين من مسؤولية الناقل البري، و في المبحث الثاني إلى التعويض المستحق عند تحقق مسؤولية الناقل.

المبحث الأول: التأمين من مسؤولية الناقل البري

يعرف التأمين من المسؤولية على أنه عقد من عقود التأمين يلتزم فيه المؤمن لقاء أقساط بأن يغطي للمؤمن له المطالبة بالتعويض الذي قد يتعرض لها خلال مدة العقد باعتباره مسئولا مدنيا عن نتائج حادث معين منصوص عليه في العقد.

وأصبح هذا النوع من التأمين يتوسع تحت تأثير عدة عوامل أهمها هو التوسع في المسؤولية المدنية، وكذا التوسع في الأخطار القابلة للتأمين، ومع انتشار التأمين عن المسؤولية أصبح التأمين على حوادث النقل إجباريا، وهذا يعتبر مبررا كافيا لإلغاء التخفيف على عاتق المسؤول ومنح المضرور تعويضا كاملا رغم خطئه الذي ساهم في وقوع الحادث طالما أن التأمين هو الذي يغطي الحادث و ليس المسؤول.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

و ستعرض في هذا المبحث إلى أحكام التأمين من مسؤولية الناقل البري، و ذلك بالتطرق إلى مفهوم التأمين و تطوره و أنواعه (المطلب الأول)، ثم التعرض إلى التأمين من المسؤولية و صورته و إلزاميته (المطلب الثاني)، ثم دراسة علاقة التأمين بالمسئولية المدنية و تأثير تأمين المسؤولية على نظام المسؤولية المدنية (المطلب الثالث).

المطلب الأول : مفهوم التأمين و تطوره و أنواعه

لكل شخص طبيعي أو معنوي أن يعقد تأمين عن أعباء المسؤولية المدنية، لتغطية ما تحدثه نشاطاته من أضرار بدنية أو مادية تلحق بالغير، وذلك ضمانا لمسئوليته عن تعويض هذه الأضرار.

وأصبح نادرا -والإنسان يواجه معترك الحياة- أن يعرف أين ومتى يصاب بأذى، وهو إذ عرف مصادر خطره في المستقبل من النادر أن يعرف من عساه أن يكون الضحية فحياة الإنسان أصبحت محفوفة بالأخطار منذ أن ظهرت المخترعات و الآلات الميكانيكية الحديثة . حيث أصبحنا نعيش مشكلة خطيرة تحتاج إلى تكاتف حقيقي في الجهود لمواجهتها و التصدي لها، وإزاء هذا الوضع فقد دأبت العديد من الدول- ومنها الجزائر- بالتفكير بوسائل للتقليل من الأخطار وخاصة في ظل الازدياد المشاريع بأعداد المركبات والآلات.¹

أمام هذا الوضع الخطير، أصبحت المشكلة تدور حول الطريقة التي يمكن أن يستعان بها لجبر الضرر الناجم عن تلك الحوادث وتعويض أولئك المتضررين.

وقد قسمنا هذا المطلب إلى ثلاثة فروع، الفرع الأول سنتناول فيه مفهوم التأمين و تطوره و أنواعه، أما الفرع الثاني نتعرض فيه إلى التطور التشريعي للتأمين في القانون الجزائري، أما الفرع الثالث نتناول فيه أنواع التأمينات البرية.

¹ لؤي ماجد ذيب أبو الهيجاء: التأمين ضد حوادث السيارات، دراسة مقارنة الأردن و مصر، ص 9 و ما يليها. موسى جميل إبراهيم النعيمات : رسالة لنيل درجة الماجستير في القانون المدني، القاهرة، 2003 ، ص 126

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

الفرع الأول: تعريف التأمين

لقد تعددت تعريفات التأمين على المستويين الفقهي والتشريعي، فتعريف عقد التأمين ينبثق من وجهات نظر متعددة قانونية واقتصادية وتجارية واجتماعية ورياضية. وبغض النظر عن اتخاذ أي وجهة نظر، فإن التعريف الصحيح يجب أن يتضمن كل العناصر الموضوعية والفنية التي يقوم عليها عقد التأمين.¹

وبالنظر إلى طبيعة عملية التأمين نجد أنها تهدف إلى قيام المؤمن بتحمل أخطار معينة نيابة عن الشخص أو الجهة التي تتحمل تعرضها لمثل هذه الأخطار نظير تقاضي أجر محدد عن هذه العملية وغالبا ما يكون أقل من أعباء تحمل الخطر المتوقع عند صاحب الخطر الأصلي.²

فالتأمين يقوم على مجموعة من الأسس من بينها ضرورة وجود علاقة قانونية بين المؤمن والمؤمن له موضوعها الخطر المؤمن ضده، وصورتها عقد التأمين. إضافة إلى قيام هذا العقد على ضوابط قائمة على أسس مختلفة منها تنظيم التعاون بين المؤمن لهم والاستعانة بحساب الاحتمالات في القيام بعمليات التأمين للتأكد من درجة احتمال وقوع الخطر.³

وقد تعددت تعاريف عقد التأمين بتعدد وجهات النظر فهناك من اقتصر على الجانب القانوني (أولا)، وهناك من عرفه من الجانب الفني (ثانيا)، وهناك من أخذ بالناحية الاجتماعية (ثالثا)، و جانب آخر أخذ بالجانب الاقتصادي (رابعا).

أولا: التعريف القانوني للتأمين:

تتضمن المادة 619 من القانون المدني تعريف عقد التأمين فتتص على أنه (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

¹ أنظر في هذا الشأن د سعد واصف: مرجع سابق، ص 17. وكذلك د محمد حسين منصور: المسؤولية عن حوادث السيارات والتأمين الإجباري منها، 2007، ص 52.

² د فايز أحمد عبد الرحمن: التأمين من المسؤولية عن حوادث السيارات، 2006، ص 240. د السنهوري: مرجع سابق، ص 1086.

³ تعريف عقد التأمين يستند على أن يغطي المجالات الرئيسية لعملية التأمين.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد، وذلك مقابل قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن).¹

وقد أعادت المادة 02 من الأمر رقم 07/95 الصادر في 25 جانفي 1995م تعريف عقد التأمين بنصها على أن "التأمين في مفهوم المادة 619 من القانون المدني عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه بأن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى الغير المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا أو أي أداء مالي آخر في حالة تحقق الخطر المعين في العقد، وذلك مقابل أقساط أو أية دفعة مالية أخرى".

وقد أضاف القانون رقم 06 - 04 الصادر بتاريخ 20 فبراير 2006 المعدل والمتمم للأمر 07/95 فقرة ثانية إلى الفقرة الأولى من المادة 02 وهي تقضي (... إضافة إلى أحكام الفقرة الأولى من هذه المادة يمكن تقديم الأداء عينيا في تأمينات المساعدة والمركبات البرية ذات محرك).

فالتأمين من الناحية القانونية هو عقد يتم بمقتضاه إصدار تعهد بدفع مبلغ من المال لشخص آخر إذا تكبد هذا الأخير خسارة معينة، فالتأمين هو خطة ضمان في مواجهة الخطر وذلك بالحصول على الحسائر من مبلغ يتم تحصيله من الأقساط أو الدفعات التي يقدمها أشخاص عديدون.²

فالتأمين هو عقد يبرم بين المؤمن والمؤمن له، وقد يوجد إلى جانب المؤمن له شخص آخر يتقاضى مبلغ التأمين هو المستفيد، وأبرز التعريفان السابقين أن التأمين يقوم على خطر أو حادث يخشى وقوعه ويقوم المؤمن له بتأمينه منه، ويلتزم بدفع مقابل التأمين للمؤمن وهو القسط، كما يلتزم المؤمن بدفع مبلغ التأمين للمؤمن له أو المستفيد عند وقوع الحادث.

¹ وقد عرفه المشرع المصري في المادة 747 من القانون المدني على أنه (التأمين عقد يلزم 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 إن المؤمن الذي هو شركة التأمين تتعاقد مع عدد كبير من المؤمن لهم، وتتقاضى من كل منهم مقابل التأمين، ومن مجموع ما تتقاضاه شركة التأمين من هؤلاء الأشخاص، فإنه يفي لأن تدفعه للمؤمن لهم الذين تعرضوا للخطر، لأن شركة التأمين تحسب مقابل التأمين على أساس عملية فنية قائمة على أساس إحصاءات واحتمالات وقوع الخطر.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ثانيا: المفهوم الفني للتأمين¹:

بالرجوع إلى التعريف السابق للتأمين اتضح أنه اقتصر على العلاقة القانونية بين المؤمن والمؤمن له فحسب، ويرجع ذلك إلى حد بعيد إلى تأثيره بوجود عقد التأمين وافترض وجود تلك العلاقة مع احتمال وقوع أخطار للمؤمن له ويقوم المؤمن بتغطية تلك الأخطار عند وقوعها².

فالتأمين عملية فنية يقوم على أسس فنية وهي تنظيم التعاون بين المؤمن لهم من طرف المؤمن الذي يعتمد في ذلك على حساب الاحتمالات وقانون الأعداد الكبيرة وعلى إجراء المقاصة بين الأخطار.

أ- **تنظيم التعاون:** حيث يقوم المؤمن بتنظيم التعاون بين المؤمن لهم لمواجهة الأخطار التي يتعرض لها بعضهم، فتعدد المؤمن لهم يعتبر أمرا ضروريا لكي لا يصبح التأمين عملية مقامرة أو رهان³.

ب- **حساب الاحتمالات وقانون الأعداد الكبيرة⁴:**

فالمؤمن من خطر معين يجمع بين أكبر عدد ممكن من المؤمن لهم المعرضين لهذا الخطر، وتستعين شركة التأمين في القيام بعمليات التأمين بمبادئ علم الإحصاء لمعرفة مدى احتمال وقوع الخطر بالنسبة لمجموعة من الأفراد ولتحديد قيمة قسط التأمين.

ويتلخص دور المؤمن في تجميع العديد من الأخطار طبقا لقوانين الإحصاء وإجراء المقاصة بينها بطريقة عملية حتى يمكنه اللجوء إلى مجموع الأقساط المدفوعة للوفاء بالتزاماته عند تحقق الخطر⁵.

وحتى يمكن للمؤمن تقدير الاحتمالات يجب أن يتوافر في الخطر المؤمن منه ثلاثة شروط:

¹ O .L. Head, Risk Financing Transfer Through Insurance. In Risk Management, October.1977. P 48.

² l'assurance est une opération par laquelle une partie, l'assuré se fait promettre moyennant une rémunération, la prime pour lui ,ou pour un tiers en cas de réalisation d'un risqué, une prestation par une autre partie l'assureur qui prégnant en charge un ensemble de risques, les compense conformément aux lois de la statistique J. Hernard, Théorie et pratique des assurances terrestres, P.72.

³ M. planiol. G. Ripert. A. besson - traite pratique de droit civil, français, T. 11, n° 1252, P 613.

⁴ د السنهوري: المجلد 7، عقد الغرر، عقد التأمين، 1998م، ص 1092. د عبد القادر العطير: مرجع سابق، ص 17 - 18.

⁵ د عبد المنعم البدر اوي: العقود المسماة، الإيجار والتأمين، القاهرة، ص 150.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

- أن يكون الخطر متفرقا ومعنى ذلك لا يتجمع وقوعه في وقت واحد، بل يجب أن يكون محققة على أوقات متباعدة، لأن المؤمن يستحيل عليه تغطية الأخطار التي تجتمع دفعة واحدة¹، لأنه يمكن له تحقيق أرباح إذا كان تحقق الأخطار يستغرق كل الأقساط المدفوعة من المؤمن لهم.

وغالبا ما يرفض المؤمن تنظيم عملية التأمين إذا كان الأمر يتعلق بكوارث طبيعية كالزلازل والبراكين والحروب والاضطرابات، وقد أجاز المشرع الجزائري في المادة 41 من الأمر المتعلق بالتأمينات التأمين كليا أو جزئيا عن الخسائر والأضرار الناجمة عن حادث من الحوادث الخاصة بالكوارث الطبيعية مثل الهزات الأرضية، الفضيان، هيجان البحر ويكون ذلك مقابل قسط إضافي².

- أن يكون الخطر متماثلا متجانسا في الطبيعة كالمسئولية عن حوادث السيارات والتأمين عن الحريق أو السرقة، ومتجانس في محله ومتقارب في القيمة، فلا يمكن الجمع بين أخطار متفاوتة القيمة إلى حد كبير فيكون أحد المؤمن لهم معرضا لخطر جسيم يفوق كثيرا الخطر الذي يتعرض له سائر المؤمن لهم، ومن شأن التفاوت في القيمة أن يؤدي بالإخلال بالتوازن المالي لشركة التأمين³.

- أن يكون الخطر منتظم الوقوع، أي أن تكون الأخطار متواترة ولا تكون نادرة الوقوع، بحيث يتعذر عمل إحصاء عنه، ولا كثرة الحدوث بحيث يكلف شركة التأمين أموالا ويصبح التأمين في هذه الحالة غير مجد من الناحية الاقتصادية⁴.

¹ وعلى سبيل المثال يكون من الصعب على شركة التأمين التأمين من الزلازل والبراكين والحروب والاضطرابات في بلاد تتعرض عادة لهذه الأخطار، إذ الخطر هنا لا يتحقق متفرقا بل يتحقق في وقت واحد.

² المادة 40 من الأمر المتعلق بالتأمينات، أجاز التأمين كليا أو جزئيا على الخسائر والأضرار الناجمة عن الحروب الأهلية والفتن والاضطرابات، ولم يجز الأمر التأمين على الحرب الأجنبية إلا إذا وقع اتفاق على خلاف ذلك.

³ Y. Lambert - Faivre, droit des assurances, 3^e éd , 1979 , n° 12. Y. Lambert - Faivre, droit des assurances, 10 Ed, Paris Dalloz, 1998. p34.

⁴ د جديدي معراج: مرجع سابق، ص 13.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ج- إعادة التأمين:

وإعادة التأمين هو عقد بموجبه يخول شخص هو المؤمن على شخص آخر هو معيد التأمين كل الأخطار التي يتحملها أو جزءاً منها¹، فالمؤمن يكون طرفاً في علاقتين علاقة المؤمن له التي تنشأ بمقتضى عقد التأمين، وعلاقة مع معيد التأمين التي تنشأ بمقتضى اتفاقية إعادة التأمين.

وعقد إعادة التأمين هو عقد تأمين يخضع للمبادئ العامة التي يخضع لها هذا الأخير لكن يبقى خاضع لأحكام وقواعد خاصة تنص عليها اتفاقات إعادة التأمين، وهذه القواعد حددها العرف. هذا ما تقتضي به المادة 05 من الأمر المتعلق بالتأمينات التي تنص على أنه (لا تطبق أحكام الكتاب الأول على عقد التأمين).

د- التأمين المشترك:

تعرف المادة 03 من الأمر المتعلق بالتأمينات المشترك بأنه (مساهمة عدة مؤمنين في تغطية الخطر نفسه في إطار عقد التأمين وحيد يوكل تسيير وتنفيذ عقد التأمين إلى مؤمن رئيسي يفوضه قانونا المؤمنون الآخرون المساهمون معه في تغطية الخطر).

فالتأمين المشترك يتعاقد فيه المؤمن له مع عدة شركات تأمين تلتزم هذه الأخيرة بتغطية الخطر كل واحدة على حسب نصيبها، إلا أن هذا التأمين تتضمنه شهادة تأمين واحدة يتم التوقيع عليها من طرف كل المؤمنين. ومن أجل تسهيل الإجراءات يوكل تنفيذ عقد التأمين إلى أحد المؤمنين المشتركين يكون مؤمناً رئيسياً يعهد إليه إبرام العقد مع المؤمن له ودفع التعويضات وتقاضي الأقساط، وهنا يظهر كأن المؤمن له يتعامل مع مؤمن واحد².

¹ المادة 04 من الأمر المتعلق بالتأمينات.

² إن التأمين المشترك لا ينشئ تضامناً بين شركات التأمين، وإنما تبقى كل شركة مسؤولة إلا بقدر النصب من الخطر الذي التزم بتغطيته.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ثالثا: تعريف التأمين من الناحية الاقتصادية¹:

يعرف التأمين على أنه أسلوب تخفيف المخاطر عن طريق التحويل والمشاركة في الاحتمال بخصوص خسارة مالية²، أو بعبارة أخرى هو عمل من أعمال التنظيم والإدارة وذلك لأنه يقوم بتجميع أعداد كافية من الحالات المتشابهة لتقليل درجة عدم التأكد على أي أحد مرغوب فيه³.

رابعا: تعريف التأمين من الناحية الاجتماعية:

هو أداة اجتماعية تخلف تراكمات لمواجهة الخسائر المحتملة لرأس المال التي تنفذ من خلال انتقال مخاطر عدد من الأفراد لشخص أو لمجموعة من الأشخاص، فجميع الأشخاص يساهمون في صندوق مشترك وتتم الدفعات من هذا الصندوق لمن تصيبه كارثة.

الفرع الثاني: التطور التشريعي للتأمين في القانون الجزائري

في مرحلة الاحتلال الفرنسي كان القانون الفرنسي هو المطبق في الجزائر، فكان قانون **13 جويلية 1930** المنظم لعقد التأمين هو المطبق، وكان قطاع التأمين في الجزائر مستغلا من طرف شركات أجنبية⁴. وبعد الاستقلال وبمقتضى قانون **31 ديسمبر 1962** بقي التشريع الفرنسي هو القائم إلا ما يتعارض مع السيادة الوطنية واستمر العمل بالنصوص التشريعية والتنظيمية في مجال التأمين خاصة قانون **13 جويلية 1930** والمتعلق بالتأمين البري وقانون **27 فبراير 1958** المتعلق بالزامية التأمين على السيارات⁵.

¹ VIRET, Droit Des assurances privées, Zurich 1991.M. LATRASSE , Les grands principes de l'assurance ,Paris 1992.

² د عبد القادر العطير: مرجع سابق، ص 16.

³ أنظر أكثر تفصيلا د محمد حسين منصور: مرجع سابق، ص 53.

⁴ إن القانون الفرنسي الصادر في 13 جويلية 1930 المتمم والمعدل بموجب المرسومين 666/76 و 667/76 الصادران بتاريخ 21 جويلية 1976 متأثران بالقانون السويسري الصادر بتاريخ 12/04/1908.

⁵ قانون 157/62 الصادر بتاريخ 31/12/1962 الجريدة الرسمية رقم 02 بتاريخ 11/01/1963.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وعند الاستقلال كانت معظم شركات التأمين العاملة في الجزائر هي شركات فرنسية وكانت أغلب الشركات الفرنسية شركات فرعية مركزها في فرنسا، ولم تكن خاصة لرقابة الدولة الجزائرية، ولم تكن الجزائر تستفيد من استثماراتها.¹

لجأ المشرع إلى اتخاذ إجراء قانوني تمثل في القانون رقم 63 - 167 الصادر في 08 جوان 1963 الذي تضمن مراجعة الإطار القانوني للتأمين في الجزائر، تبعه إنشاء أول شركة عامة جزائرية للتأمين سميت بالصندوق الجزائري للتأمين وإعادة التأمين. (Caisse Algérienne d'Assurance et de Réassurance) CAAR

وصدر في 15 أكتوبر 1963 قرار من وزير المالية يلزم شركات التأمين الأجنبية بالتنازل لصالح الصندوق الجزائري للتأمين وإعادة التأمين (CAAR) بنسبة 10 % من رقم أعمالها المنجز في الجزائر، كما فرض المشرع وجوب الحصول على رخصة من وزارة المالية لممارسة المؤسسة لنشاطها التأميني.²

ومن أجل فرض رقابة الدولة على جميع شركات التأمين التي تمارس نشاطها في الجزائر صدر قانون رقم 63 - 201 المؤرخ في 08 جوان 1963، وهدفه فرض الرقابة على قطاع التأمين من خلال فرض الاعتماد على كل شركة تريد ممارسة نشاطها، والحصول على هذا الاعتماد كان يتطلب دفع ضمان مالي يقدر بـ 25 % من معدل الأقساط الصافية الصادرة من الشركة في السنوات الخمس الأخيرة.³

وضمنا للتأمين على المجالات الأخرى أنشأ المشرع بتاريخ 28 أبريل 1964 الصندوق المركزي لإعادة تأمين التعاونيات الزراعية (CRMA) التي كان دورها يقتصر على القطاع الزراعي، كما أنشئت التعاونية الخاصة بالتأمين الجزائري لعمال التربية والثقافة (MAATEC) وكان دورها مقتصر على تأمين السيارات فقط.⁴

¹ د عبد الرزاق بن خروف: المرجع السابق، ص 32.

² والهدف من هذه الرخصة هو تحديد نشاطات مؤسسات التأمين من التزامات و ضمانات من جهة وتمكين الوزارة من حقوق الرقابة الفنية اللازمة من جهة أخرى.

³ د عبد الرزاق بن خروف: مرجع سابق، ص 33.

⁴ د سعيد مقدم: التأمين والمسؤولية المدنية، الطبعة الأولى، 2008، ص 44.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وبموجب الأمر رقم 66 - 127 المؤرخ في 27 ماي 1966 أنشئ احتكار الدولة على جميع عمليات

التأمين، وأتمت الشركة الجزائرية للتأمين.¹

وفي ميدان إلزامية التأمين صدر في 08 جوان 1964 القانون رقم 64 - 166 المتعلق بالمصالح الجوية

والمتضمن التأمين الإلزامي للطائرات، ثم صدر في 31 ديسمبر 1969 الأمر رقم 69 - 107 المتضمن إلزامية التأمين عن الحريق .

وتدعيما لقطاع التأمين أصدر المشرع الجزائري في عام 1974 الأمر رقم 74 - 15 المتضمن إلزامية

التأمين على السيارات وهو من أهم النصوص القانونية التي صدرت في هذه الفترة.²

أما القانون المدني الصادر بالأمر رقم 75 - 58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، فقد تضمن فصلا خاصا

بعقد التأمين يشمل في القسم الأول أحكاما عامة وفي القسم الثاني أحكاما خاصة تتعلق بأنواع التأمين، وينظم هذا الفصل المواد من 619 إلى 643.

وبعد صدور القانون التجاري بالأمر رقم 75 - 59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 نص في مادته الثانية

على أن التأمين يعتبر عملا تجاريا بطبيعته، أما القانون البحري الصادر بالأمر رقم 76 - 80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 فلم ينظم التأمين البحري ونصه عليه بصفة عارضة.

وفي سنة 1980 صدر القانون رقم 07/80 المؤرخ في 09 أوت 1980 والمتضمن للأحكام العامة للتأمين

وبموجب هذا القانون ألغيت المواد من 626 إلى 643 من القانون المدني.³

¹ وهذه الشركة كانت قد أنشئت في الأصل في شركة مختلطة جزائرية مصرية، كما سحب الاعتماد لشركات التأمين الخاصة وأنهى نشاطها وحول إلى الشركات التي تركها القانون وهي الشركة الجزائرية للتأمين والصندوق الجزائري للتأمين وإعادة التأمين.

² الأمر رقم 15/74 مؤرخ في 06 محرم عام 1394 الموافق لت 30 يناير سنة 1974، المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن حوادث المرور، الجريدة الرسمية عدد 15 لسنة 1974م.

³ المراسيم التنفيذية للأمر 15/74.

- المرسوم رقم 34/80 المطبق للمادة 07 من الأمر 15/74 الموافق لـ 16 فبراير 1980 الجريدة الرسمية العدد 08 لسنة 1980.

- المرسوم رقم 35/80 المطبق للمادة 19 من الأمر 15/74 الموافق لـ 16 فبراير 1980 الجريدة الرسمية العدد 08 لسنة 1980.

- المرسوم رقم 36/80 المطبق للمادة 20 من الأمر 15/74 الموافق لـ 16 فبراير 1980 الجريدة الرسمية العدد 08 لسنة 1980.

- المرسوم رقم 37/80 المطبق للمادتين 32 - 34 من الأمر 15/74 الموافق لـ 16 فبراير 1980 الجريدة الرسمية العدد 08 لسنة 1980.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وبعد صدور هذا القانون صدرت أربعة مراسيم مؤرخة في 16 فبراير 1980، تتعلق بتطبيق بنود الأمر رقم 15/74 المؤرخ في 30 يناير 1974، وفي سنة 1988 صدر القانون رقم 88 - 31 ليعدل ويتمم الأمر رقم 15/74.

وقد عرف قطاع التأمين على غرار باقي القطاعات الاقتصادية الأخرى ابتداء من سنة 1995 تغيرات كبرى في إطاره التشريعي والتنظيمي، وذلك بصدور الأمر رقم 07/95 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المتعلق بالتأمينات¹، وقد ألغى هذا الأمر جميع الأحكام المخالفة له لا سيما القانون رقم 63 - 201، والأمر رقم 66 - 127، والقانون رقم 80 - 07 المتعلق بالتأمينات.

فالاتجاه الجديد في الجزائر يتميز بالقضاء على احتكار الدولة لقطاع التأمين، وفتح المجال لنظام جديد من خلال دخول القطاع الخاص مجال التأمينات، فهذا التشريع يتميز بالحدثة والشمولية، فهو يعتبر كنتيجة لما توصلت إليه التشريعات الحديثة الأخرى خاصة التشريع الفرنسي على غرار باقي الدول.²

فالأمر الجديد المتعلق بالتأمينات يساير التطور الحديث للتشريعات المعاصرة من خلال العناية والضمانات التي أولاهها المشرع للمؤمن له بصفته الطرف الضعيف في عقد التأمين.

كما فرض المشرع في هذا الأمر على شركات التأمين احترام الضمانات التي فرضها هذا التشريع وذلك من أجل مواجهة التزاماتها تجاه المؤمن لهم، وقد أخضع هذا الأمر شركات التأمين إلى رقابة أجهزة مختلفة من أجل مراعاة مدى احترامها للشروط التي يقرها التنظيم.

¹ الأمر رقم 07/95 مؤرخ في 23 شعبان عام 1415 الموافق ل 1995/01/25 يتعلق بالتأمينات الجريدة الرسمية عدد 13 لسنة 1995.

² VINEY, G , de l'application de la loi du 5 juillet 1985 a l'accident de la circulation qui est en même temps un accident du travail.D.S. 1989, ch.231.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

أولاً: الأمر 15/74 المؤرخ في 30 جانفي 1974:

لقد عرف التأمين في النقل البري عدة تطورات وازدادت أهميته بعد انتشار الصناعة والآلات الميكانيكية ودخول عصر التكنولوجيا، فظهرت صورة أخرى له، كالتأمين عن حوادث المرور، والتأمين ضد مخاطر النقل البري.¹

فقبل سنة 1974 كان الحق في التعويض يقوم على المسؤولية المدنية، كما ورد ذلك في أحكام القانون المدني الفرنسي. لدى فإن تحديد مبلغ التعويض كان خاضعاً للسلطة التقديرية للقاضي، فمن جهة كان تعويض الأضرار الجسمانية يراعي آنذاك درجة مسؤولية الضحايا وبالتالي فقد كانت الضحايا التي تنسب لها مسؤولية الحادث وذوي حقوقها لا تستفيد من التعويض، بل وحتى كانت في بعض الحالات تحرم من ذلك بشكل تام.² ومن جهة أخرى، فعدم وجود إطار عام يحدد نظام موحد للتعويض يفسر سبب اختلاف مبالغ التعويضات الممنوحة للضحايا من حالة إلى أخرى.

ونتيجة لذلك أصدر المشرع الجزائري الأمر 15/74 بتاريخ 30 جانفي 1974 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار المادية والجسمانية الناتجة عن حوادث السيارات.

أ- أسباب ودوافع صدور الأمر 15/74:

- اختلاف مبالغ التعويضات المحكوم بها من محكمة لأخرى ومن ضحية لأخرى بسبب غياب نظام موحد للتعويض.

- حرمان عدد كبير من الضحايا من التعويض بسبب تحملهم جزءاً من المسؤولية في الحادث.

¹ أنظر أكثر تفصيلاً د عبد الرزاق بن خروف: مرجع سابق، ص 220. د جديدي معراج: مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، طبعة 2000، ص 123 - 124.

² د سعيد مقدم: مرجع سابق، ص 36.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

- طول وتعقيد إجراءات التقاضي وتعدد وسائل الطعن من كلا الطرفين (سواء من جهة الضحية أو ذوي حقوقها، أو من جهة المسؤول المدني)، لذلك كان من الضروري تجاوز هذه التناقضات والنقائص لتكفل الحقيقي

بكل ضحايا حوادث المرور ووضع نظام قانوني وعادل يسوي بين كل الحالات المتشابهة.¹

- بروز حوادث الطرق كظاهرة تستحوذ على مزيد من الاهتمام والعناية في كافة المجتمعات الحديثة.

- عدم تلاءم المفهوم التقليدي للمسؤولية مع المفاهيم الاقتصادية والاجتماعية الحديثة وخاصة في مجال الأضرار التي

تسببها وسائل النقل.² وبالتالي أصبح من الضروري الأخذ بالمفهوم الحديث للمسؤولية، وهو مفهوم يتفق مع

مبدأ ضرورة توفير الحماية للمتضرر من حوادث الطرق، وتطبيقا لقاعدة (على أن من يتضرر من استعمال سيارة

يجب أن ينال التعويض فور إثبات الضرر).

- تراكم ملفات الحوادث على مستوى المحاكم ومؤسسات التأمين بسبب الإجراءات القضائية وتعقدها.

- زيادة عدد السيارات والسكان بصورة كبيرة مع استمرار سوء حالة الطرق وعدم تجهيزها، مما أدى إلى زيادة

عدد الحوادث التي تقع على الطريق، وكذلك زيادة الخسائر والأضرار المترتبة على تلك الحوادث.

- طول المنازعات المتعلقة بحوادث المرور بسبب تأخر المحاكم في الفصل فيها.

- الاختلاف الكبير الذي ظهر في أحكام القضاء بسبب عدم وجود ضوابط أو معايير تحدد قيمة التعويض،

واعتماد المحاكم على السلطة التقديرية للقاضي، مما أدى بالاختلال بمبدأ المساواة بين ضحايا حوادث المرور في

التعويض.³

¹ د جديدي معراج: شرح قانون التأمين الجزائري الجديد، ص 125.

² إن المشرع اعتمد في هذا الأمر 74-15 على المادة 08 على نظرية الخطر أو الضرر وليس نظرية الخطأ كمبدأ عام لتعويض ضحايا حوادث المرور أو ذوي حقوقهم مع مراعاة الاستثناءات الواردة عليه .

³ قبل سنة 1974 كان يطبق النظام التقليدي للمسؤولية المدنية، وتعتمد هذه المسؤولية على ثلاثة عناصر هي الخطأ، الضرر والعلاقة السببية بينهما، وإذا تخلف شرط من هذه الشروط الثلاثة لا يستحق الضحية أي تعويض.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

- حرمان عدد كبير من ضحايا حوادث المرور من الاستفادة من التعويض بسبب مسؤوليتهم في الحادث، مما جعل هؤلاء الضحايا أو ذوي حقوقهم يعيشون مشاكل اجتماعية حادة، وذلك في غياب نصوص تشريعية تحمي الأشخاص المصابين في حالة الحادث.¹

ب- أهداف الأمر 15/74:

- توفير الحماية الضرورية للمتضررين من حوادث النقل على أساس أن من يتضرر من استعمال سيارة يجب أن ينال التعويض فور إثبات الضرر.²

- إلزامية التأمين لتغطية الأضرار التي تسببها حوادث المرور، فالمؤمن (شركة التأمين)³ أصبح يعرض حوادث المرور كوفاء بالتزام عن وقوع الخطر موضوع التأمين، وما ينجم عنه من أضرار مادية وجسمانية.⁴

- تضامن المؤمن لهم بحيث يستفيد من هذه التعويضات المقررة كل من الضحية غير المسؤولة والضحية المتسببة في الحادث، فعلاقة السببية بين الضرر المتسبب والمسؤولية الشخصية لا تشكل إلى حد ما الأثر المحذ للتعويض.

جاء الأمر 15/74 بفكرة أساسية هي إلغاء عنصر الخطأ لقيام المسؤولية المدنية حيث نصت المادة 08 منه على أنه " كل حادث سير سبب أضرارا جسمانية يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها، وإن لم تكن للضحية صفة الغير تجاه الشخص المسؤول مدينا عن الحادث، ويشمل هذا التعويض كذلك المكتتب في التأمين ومالك المركبة كما يمكن أن يشمل سائق المركبة ومسبب الحادث ضمن الشروط المنصوص عليها في المادة 13 بعده".⁵

¹ بن عبيدة عبد الحفيظ: إلزامية تأمين السيارات ونظام تعويض الأضرار الناشئة عن حوادث المرور في التشريع الجزائري طبعة 2002، ص 12.

² د مقدم سعيد: مرجع سابق، ص 36.

³ M. Milcamps ,Sociétés et organismes d'assurances, Juris-class,Sociétés Vol .n 9 Fasc. 180 ;J P Moreau, sociétés d'assurances Idem Fasc. 182. J.Bigot et autres, Traité de droit des assurances ;entreprises et organismes d'assurances.LGDJ 1992.

⁴ إن عدم الامتثال لإلزامية التأمين يعاقب عليه القانون، وذلك في المواد 190 من الأمر 07/95.

⁵ يستفاد من الأمر 15/74 والقانون 31/88 المعدل له أن نظرية المسؤولية التي كانت مبنية على الخطأ استبدلت بنظرية الخطر التي تتمثل في التعويض التلقائي دون مراعاة مسؤولية أي طرف في حادث المرور (قرار 90/07/09، ملف رقم 66203. جيلا لي بغداداي: المرجع السابق، ص 334).

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

فالتعويض كمنظومة قائمة في مجال التأمين وفقا لأحكام الأمر رقم 15/74 قائم على نظرية تحمل التبعة أي على أساس المسؤولية بدون خطأ، بحيث يكفي إثبات وقوع الضرر وفقا للمادة 08 من المرسوم المذكور للحصول على التعويض عن الأضرار الجسمانية الناتجة عن حوادث المرور لكل ضحية أو ذوي الحقوق.¹

فبعدها كان يشترط من أجل الحصول على التعويض عن الأضرار الجسمانية التي لحقت الضحية أن يكون السائق مخطئا، فلم تعد للخطأ في منظومة التأمين وظيفة معتبرة فالتأمين هو آلية لضمان التعويض وحماية المضرورين على اعتبار أن الأضرار الناجمة عن حوادث المرور تشكل خطرا اجتماعيا تقع مسؤولية التكفل به على المجتمع.²

فالتعويض طبقا لنص المادة 08 يستفيد منه المضرور من الحادث الذي تسبب فيه المركبة، والمضرور قد يكون الغير كالراجلين والمارة أو الراكبين سواء كانوا من أفراد عائلة المؤمن له أو أقاربه أو أي شخص آخر، فالعبرة هنا بمسئولية المتسبب في الحادث لا بعقد التأمين.

فالسائق يستفيد من التعويض ولو كان متسببا في الحادث متى أصيب بضرر بغض النظر عن خطئه ومسئوليته عن الحادث.

وقد أنشئ صندوق خاص بتعويض ضحايا حوادث المرور بموجب الأمر 69 - 107 المؤرخ في 31 ديسمبر 1969 يشرف عليه الوزير المكلف بالمالية وينظمه الأمر 15/74 ونظمه المرسوم 37/80.

وهدف إنشاء هذا الصندوق هو تعويض المتضررين جسمانيا من حوادث المرور أو ذوي حقوقهم عندما ترفض شركات التأمين طلباتهم بسبب الاستثناءات من التعويض المنصوص عليها في المرسوم 34/80.

ج- النصوص التطبيقية للأمر 15/74:

إن الأمر 15/74 يشكل داخل النظام القانوني الجزائري تقنيا مستقلا يدون مجموعة الأحكام التي تتصل بالتعويض عن الأضرار الناجمة عن حوادث المرور، وأضيف إلى هذا الأمر مراسيم تطبيقية يتم تناولها تبعا:

¹ د عبد الرزاق بن خروف: التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري، الجزء الأول، التأمينات البرية، 2000، ص 221 - 222.

² د محمد حسين منصور: تدخل السيارة في حادث مرور مناط مسؤولية القائد، ص 56.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

1- المرسوم رقم 34/80 المؤرخ في 16 فيفري 1980 المتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 07 من الأمر رقم 15/74:

يتحدث هذا المرسوم عن مدى إلزامية التامين على حوادث المرور، حيث تنص مادته الأولى على أنه "تعوض الأضرار الجسمانية أو المادية التي تحصل بسبب حوادث المرور أو بغيره وهذه الأضرار هي:

- الحوادث والحرائق والانفجارات التي تسببها المركبة والتوابع والمنتجات التي تستعملها والأشياء والمواد التي تنقلها.

- سقوط تلك التوابع أو الأشياء أو المواد أو المنتجات المذكورة أعلاه".

كما يسقط حسب هذا المرسوم طبقا لنص المادة 05 حق السائق أو مالك المركبة في التعويض بسبب نقله وقت الحادث أشخاصا بدون عوض وإذن مسبق قانوني في حالة ما إذا تعرض هؤلاء لأضرار جسمية.¹

كما يسقط الحق في الضمان عن السائق الذي يحكم عليه وقت الحادث بقيادة المركبة وهو في حالة سكر²، أو تأثير الكحول أو المخدرات أو المنومات المحظورة³.

ويسقط كذلك حق السائق أو المالك بسبب نقله أشخاصا أو أشياء في ظروف غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان والمحددة بمقتضى أحكام قانونية وتنظيمية، ولكن لا يحتج بسقوط الحق في الضمان على الأشخاص المنقولين وذوي حقوقهم، كما لا يحتج بسقوط الحق في الضمان على ذوي حقوق السائق أو للمالك في حالة الوفاة.

¹ يشترط قانون المرور لقيادة السيارات رخصة تسلمها السلطات المختصة، ويعاقب جزئيا كل من يخالف هذه الأحكام سواء كان مدنيا أو عسكريا (ملف رقم 36658، قرار بتاريخ 83/12/27، المجلة القضائية عدد 4 لسنة 94، ص 282).

² M. Leroi, Fondement de l'indemnisation des victimes de la circulation routière. 1980 Chr.57.

³ تثبت سياقة سيارة في حالة سكر أو تحت تأثير مشروب كحولي بواسطة التحليل الدموي، ويشترط وجوب احتواء الدم على نسبة تعادل أو تزيد عن 0.20 غ في الألف (1000 ملل) المادة 2 من الأمر رقم: 03-09 و الموافق ل 22 يوليو 2002 يعدل و يتمم القانون رقم 01-14 الموافق ل 19 غشت 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرقات و سلامتها و أمنها .
إن حالة السكر لا تنفي عن مرتكب حادث المرور مسؤوليته الجزائية حتى ولو كان فاقد الشعور وكان الحادث الذي تسبب فيه غير خطير (قرار صادر يوم 8/12/87، في الطعن رقم 46257).

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

كما تستبعد المادة 03 من نفس المرسوم الأضرار التي يتسبب فيها المؤمن له عمداً، فالتأمين على حوادث المرور لا يغطي الأضرار التي يتسبب فيها السائق الذي لا يحمل رخصة السياقة أو السائق الذي لم يكن وقت الحادث بالغاً السن المطلوبة للسياقة.

ولا يشمل الضمان حسب المادة 04 من نفس المرسوم الأضرار التي تحدث بسبب المنافسات أو السباق أو الاختبارات في مجال السياقة والتي يشارك فيها المؤمن له إلا إذا اتفق على خلاف ذلك.

2- المرسوم رقم 35/80 المؤرخ في 16 فبراير 1980 المتضمن تجديد شروط التطبيق الخاصة بإجراءات التحقيق في الأضرار ومعاينتها ، المتعلقة بالمادة 19 من الأمر رقم 15/74:

وفقاً لنصوص مواد هذا المرسوم، فإنه يجب أن يكون كل حادث مرور يتسبب في أضرار جسمية موضوع تحقيق يقوم به أعوان الشرطة القضائية، أو أعوان الأمن العمومي أو كل شخص يؤهله القانون لذلك. ويتم بعد ذلك تحرير محضر يتضمن ظروف الحادث وأسبابه الحقيقية وإثبات مدى الأضرار، كما يتضمن جميع البيانات الخاصة بأطراف الحادث¹.

ويجب على المصاب في حادث المرور أن يحصل على شهادة طبية أولى تثبت مدى الضرر الذي لحق به، وترسل هذه الشهادة خلال 08 أيام ابتداء من تاريخ الحادث، إلا في حالة القوة القاهرة وتبعاً لذلك يمكن الاستعانة بطبيب مختص لفحص الضحية وتحديد نسبة عجزه².

¹ طبقاً لنص المادة 19 من المرسوم رقم 03-09 فإنه في حالة وقوع حادث مرور جسيماً، يجري ضبطاً و أعوان الشرطة القضائية على كل سائق أو مرافق للسائق المتدرب من المحتمل أن يكون في حالة سكر و التسبب في وقوع الحادث، ملية الكشف عن تناول الكحول عن طريق عملية زفر الهواء و عملية الكشف عن استهلاك المخدرات أو المواد المهلوسة عن طريق جهاز تحليل اللعاب.

² ففي حالة وقوع حادث مرور يقدم الملف مع مرتكب الحادث في الجريمة المتلبس بها خاصة في حالة السكر إلى وكيل الجمهورية المختص محلياً، ويجوز لوكيل الجمهورية طبقاً لقواعد قانون الإجراءات الجزائية أن يأمر بحبس مرتكب الجنحة (جنحة القتل الخطأ) المتلبس بها بعد استجوابه وأن يحيله فوراً إلى المحكمة لمحاكمته.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

3- المرسوم رقم 36/80 المؤرخ في 16 فبراير 1980 يتضمن تحديد شروط التطبيق الخاصة بطريقة تقرير

نسب العجز ومراجعتها التي تتعلق بالمادة 20 من الأمر رقم 15/74:

تضمن هذا المرسوم على أن نسبة عجز المصاب من الحادث تحدد على أساس نوع الحادث الذي أصابه، وذلك بالاعتماد على طبيعة العاهة التي أصابته وحالته العامة وسنه وقواه البدنية والعقلية، وكذلك مؤهلاته المهنية. ويمكن أن تراجع نسبة العجز بعد الشفاء في حالة تفاقم أضرار المصاب، غير أنه لا يمكن أن تطلب هذه المراجعة إلا بعد مرور ثلاث سنوات ابتداء من تاريخ الشفاء.

4- المرسوم رقم 37/80 المؤرخ في 16 فبراير 1980 يتضمن شروط تطبيق المادتين 32-34 من الأمر

رقم 15/74 والمتعلقين بقواعد سير الصندوق الخاص بالتعويضات والأجهزة الضابطة لتدخله:

تضمن المرسوم 37/80 قواعد سير الصندوق الخاص بالتعويضات، حيث قرر المشرع أن الصندوق الخاص بالتعويضات يتحمل دفع كل أو جزء من التعويضات المقررة لضحايا الحوادث الجسمانية أو ذوي حقوقهم في الحالات الآتية:

- حالة بقاء المسؤول عن الأضرار مجهولا.

- حالة سقوط حق المسؤول عن الضرر في الضمان أثناء الحادث.

- حالة انعدام التأمين على السيارة المتسببة في إحداث الضرر.

- الحالة التي يكون فيها المتسبب في الضرر معروفا ولكنه غير قادر على دفع التعويضات الواجبة للمضرور.¹

وتجدر الإشارة إلى انه يجوز للمصاب أو ذوي حقوقهم أن يطالبوا بتعويض جزئي من أشخاص وهيئات

معينة، ففي هذه فإن الصندوق الخاص بالتعويضات لا يتحمل إلا الجزء المكمل للتعويض.

¹ قرار المحكمة العليا بتاريخ 1997/01/17 جاء في حثياته (... في حالة عدم وجود عقد تأمين تتدخل هيئة خاصة وهي الصندوق الخاص بالتعويضات لتتحمل عبء التعويض لصالح المتضررين.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ولا يمكن في أي حال أن يلزم الصندوق الخاص بالتعويضات بدفع ما قدمه الأشخاص أو الهيئات من التعويض إلى المضرور أو ذوي حقوقه بسبب الحادث الذي تعرض له، ذلك لأن الصندوق غير مسؤول أساس عن الضرر وغير ضامن له.

- تدخل الصندوق الخاص بالتعويضات في الدعوى:

يتدخل الصندوق الخاص بالتعويضات أمام المحاكم المدنية أو الجزائية، وفي جميع الدعاوى القائمة بين المصابين جسمانيا وذوي حقوقهم من جهة، وبين المسؤولين عن الأضرار غير المضمونين على السيارات أو بتأمين متنازع فيه من قبل المؤمن من جهة أخرى.¹

ويكون الغرض من تدخل الصندوق هو المحافظة على حقوقه وتمكينه من استخدام طرق الطعن المفتوحة لحماية مصالحه.

وطلب التعويض قد يرفع أمام القسم الجزائي تبعا للدعوى الجزائية، وقد يرفع أمام القسم المدني المختص أصلا. وفي هذه الحالة يتعين على المصابين أو ذوي حقوقهم أن يعلنوا الصندوق باليوم المحدد للجلسة، وذلك بموجب رسالة موصى عليها.²

ويجب أن تتضمن هذه الرسالة البيانات المتعلقة بتاريخ الحادث ومكان وقوعه ومميزات المركبة والجهة التي حررت التقرير أو محضر التحقيق وهوية السائق والمالك المسؤول عن الأضرار، وكذلك الجهة القضائية الفاصلة في الدعوى العمومية وتاريخ الجلسة.³

أما إذا رفعت الدعوى أمام المحكمة المدنية فيجب على المصابين أو ذوي حقوقهم أن يوجهوا ضمن ظرف موصى عليه مع الإشعار بالوصول نسخة من عريضة افتتاح الدعوى الموجهة ضد مرتكب الحادث أو المسؤول

¹ قرار بتاريخ 87/03/03 " ... لما كان مرتكب حادث المرور قاصرا ولا يحمل رخصة للسياسة تعين استدعاء الصندوق الخاص بالتعويض في النزاع، وتطبق المادة 07 من الأمر المؤرخ في 30 يناير 1974 " .

² المادة 03 من المرسوم 37/80 الموافق لـ 16 فبراير 1980 الجريدة الرسمية العدد 08 لسنة 1980

³ المادة 11 من المرسوم 37/80 الموافق لـ 16 فبراير 1980 الجريدة الرسمية العدد 08 لسنة 1980

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

المدني عندما تكون المركبة المتسببة في الحادث غير مؤمن عليها، ويجب أن تتضمن العريضة أو ترفق بالبيانات الكافية عن الحادث وأطرافه ومكانه.¹

– الدعوى المقامة ضد الصندوق الخاص بالتعويضات:

يجب على المضرور من الحادث أو ذوي حقوقه أن يقدموا طلبات التعويض إلى الصندوق الخاص بالتعويضات قبل رفع أي دعوى قضائية، وإذا كان قد سبق صدور حكم قضائي ضد المسئول عن الحادث وجب إرفاق طلب التعويض بنسخة من ذلك الحكم.²

وقد حدد المشرع للصندوق مهلة شهرين لإبداء رأيه في طلب التعويض، يبدأ سريانها من تاريخ استلام الطلب، وإذا انقضت هذه المهلة دون أن يبدي الصندوق رأيه جاز للمضرور أو ذوي حقوقه رفع الدعوى ضد الصندوق الخاص بالتعويضات أمام المحكمة المختصة التي وقع في دائرتها الحادث الذي نشأ عنه الضرر.³

ويمكن للصندوق أن يحل محل المتضرر من أجل المطالبة بالتعويض ضد المتسبب في الحادث أو المسئول المدني، وكذلك المطالبة بالفوائد القانونية عن المدة الفاصلة بين تاريخ دفع التعويضات لغاية تسديدها من طرف المدين المسئول عن إحداث الضرر.

ويجب تقديم الطلب إلى الصندوق الخاص بالتعويضات في أجل 05 سنوات ابتداء من تاريخ وقوع الحادث سواء كان المسئول عن الحادث مجهولا أو معروفا.

ثانيا: تطور التعويضات بمقتضى القانون رقم 31/88:

مع التطور الاقتصادي والاجتماعي للمجتمع، أصبح الأمر 15/74 لا يتماشى مع هذا التطور، فكان لزاما على المشرع الجزائري أن يعدل هذا الأمر، فتم إصدار القانون رقم 31/88 الصادر بتاريخ

1988/07/19م.¹

¹ المادة 13 من المرسوم 37/80. الموافق لـ 16 فبراير 1980 الجريدة الرسمية العدد 08 لسنة 1980
² أنظر المادة 15 من المرسوم 37/80. الموافق لـ 16 فبراير 1980 الجريدة الرسمية العدد 08 لسنة 1980
³ المادة 16 من المرسوم 37/80. الموافق لـ 16 فبراير 1980 الجريدة الرسمية العدد 08 لسنة 1980

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وعلى الرغم من أن الأمر 15/74 حقق نتائج ايجابية، وذلك بقلبه للنظام التقليدي للمسؤولية المدنية، وضمائه التعويض لكافة ضحايا حوادث المرور، إلا أن هذه النتائج لم تكن كافية بسبب المشاكل التي اعترضت تطبيقه من الناحية العملية، ومن بين هذه المشاكل المبالغ الضئيلة التي يحددها والتي لا تتناسب مع تطور مستوى المعيشة.²

ومن بين الأسباب التي أدت إلى صدور القانون رقم 31/88 هي:

- عدم التزام المحاكم بتطبيق الأمر 15/74، وذلك راجع لأنه يحد من السلطة التقديرية للقضاة، كما أنه يحدد مبالغ تعويض زهيدة لا تتناسب مع ارتفاع مستوى المعيشة.

- اعتماد الأمر 15/74 على مبالغ ثابتة في التحديد الجزائي للتعويضات، لذلك تجاوزها الزمن بسرعة بسبب الارتفاع السريع لظروف المعيشة في السنين الأخيرة في الوقت الذي كان من الأفضل الاعتماد منذ البداية على مبالغ متحركة.³

- عدم رضي الضحايا وذوي الحقوق بالجدول الحالي للتعويض، بحيث أصبحوا يرفضون اقتراحات التسوية الودية التي تقدمها شركات التأمين، ويلجئون إلى القضاء بحثاً عن تعويضات أفضل، مما أدى إلى تراكم الملفات على مستوى شركات التأمين.

وأمام هذه السلبيات جاء تعديل الأمر 15/74 مستهدفاً تجاوز هذه النقائص عن طريق تحسين مستوى التعويضات، وإدخال وسائل قانونية وتقنية مناسبة لتسهيل إجراءات التعويض والإسراع بها.

¹ القانون رقم 31/88 الصادر بتاريخ 1988/07/19 الجريدة الرسمية رقم 29 لسنة 1988.

² و قد تطور نظام التعويضات في فرنسا أنظر

F.Chabas, le droit des accidents de la circulation après la réforme du 5 juillet 1985, Paris litec, 2ème éd.88.

³ إن الأمر 15/74 لم يتغير منذ 12 سنة في حين أن مستوى المعيشة ومبالغ التأمين ارتفعت عما كانت عليه منذ سنة 1974 بحوالي 03 مرات، فعلى سبيل المثال الحد الأدنى للأجر المعتمد عليه لحساب التعويضات في ملحق الأمر 15/74 هو 4500 دج تقابله نقطة استدلالية 500، فالمبلغ الذي يتحصل عليه عامل بسيط لا يعيله لا هو ولا أسرته، كما أن هذا المبلغ لا يعوض الشخص المصاب على الضرر الذي أصابه.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ولكي يستمر نظام التعويض مسايرا لتطور المجتمع أصدر المشرع قانون رقم 31/88 وذلك بغية رفع مستوى التعويضات وإخضاع التأمين على السيارات لإرادة المجتمع، وذلك من أجل حماية الأرواح والممتلكات نظرا للمخاطر التي تحدثها السيارات وآثارها المأسوية على الأشخاص والاقتصاد الوطني.¹

كما جاء هذا القانون من أجل استبدال الملحق المحدد للتعويضات الممنوحة لضحايا المرور الوارد بالأمر 15/74 بجدول جديد أكثر دقة يسمح بإعادة تقييم التعويضات الممنوحة وذلك وفقا لارتفاع الأجر الوطني الأدنى المضمون.²

الفرع الثالث: أنواع التأمينات البرية

إن التأمين البري كما سبق التعرض إليه هو حديث النشأة، وظهر في القرن السابع عشر في إنجلترا، وأول شكل ظهر فيه هو التأمين من الحريق ثم بعده التأمينات الأخرى إلى ما وصل إليه اليوم.

إن التشريع الجزائري قد انفرد على غيره من التشريعات الأخرى بضمه المجالات الكبرى للتأمين، التأمين البري والتأمين البحري والتأمين الجوي في قانون واحد خلافا للتشريعات الأخرى.³

وتنقسم التأمينات البرية إلى تأمينات على الأضرار وتأمينات على الأشخاص، وهذا هو التقسيم الذي اتبعه المشرع الجزائري في الأمر المتعلق بالتأمينات، حيث خصص الباب الأول من الكتاب الأول للتأمينات البرية وقسمه إلى ثلاثة فصول تناول في الفصل الأول أحكاما عامة وخصص الفصل الثاني لتأمينات الأضرار (أولا)، والفصل الثالث لتأمينات الأشخاص (ثانيا).

¹ بموجب قانون 31/88 استبدل جدول التعويض الممنوح لضحايا حوادث المرور، وذلك بمقتضى المادة الثالثة منه، حيث تعتبر هذه المادة جوهر قانون 31/88، بحيث أن الضحية في ظل أمر 15/74 كان لا يمكن أن يتحصل إلا على مبلغ 173.000 دج كحد أقصى ومبلغ 50.000 دج كحد أدنى، أما في قانون 31/88 أصبحت الضحية تتحصل على مبلغ 1.326.000 دج كحد أقصى ومبلغ 318.000 دج كحد أدنى.

² جاء قانون 31/88 من أجل تحسين التعويضات وإدخال وسائل قانونية وتقنية مناسبة لتسهيل إجراءات التعويض والإسراع بها.

³ على عكس التشريع المصري والفرنسي.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

أولاً: التأمين على الأضرار:

التأمين من الأضرار هو تأمين يكون فيه الخطر المؤمن منه أمراً يتعلق بمال المؤمن له لا بشخصه، وهو يخضع بكل أنواعه إلى المبدأ التعويضي، فإذا كان الخطر المؤمن منه يتعلق بالمال وما قد يلحقه من ضرر، فالتأمين يدخل في نطاق التأمين من الأضرار، ويتفرع التأمين من الأضرار إلى فرعين رئيسيين: التأمين على الأشياء والتأمين من المسؤولية.

– التأمين على الأشياء:

وهو يهدف إلى تأمين المؤمن له من ضرر يصيب ماله بطريق مباشر، وأهم أنواعه التأمين من الحريق وتوجد أنواع أخرى كالتأمين من هلاك الحيوانات والتأمين من الأخطار المناخية، والتأمين من أخطار نقل البضائع.¹

فالتأمين على الأشياء يضمن ويغطي الأضرار التي تصيب المؤمن له في ماله، كأن يحترق منزله أو تسرق أمتعه أو تتعرض محصولاته الزراعية للتلف، وقد يكون الشيء المؤمن عليه معين بالذات كالتأمين على منزل معين من الحريق، أو يكون شيئاً غير معين إلا بنوعه كالتأمين على أية بضاعة توجد في مخزن معين أو التأمين على أية بضاعة توجد في مخزن معين أو التأمين على أية أمتعة توجد في منزل معين.²

إن التأمين على الأشياء قد يكون تأميناً على مبلغ من النقود، كالتأمين من السرقة أو الضياع على ما يقبضه الصراف من النقود أو التأمين على ما يخسره التاجر من الأرباح بعد احتراق محله.

– التأمين من المسؤولية:

يقصد به العقد الذي بموجبه يؤمن المؤمن المؤمن له من الأضرار التي تلحق به من جراء رجوع الغير عليه بالمسئولية أو بعبارة أخرى هو تأمين المؤمن له من الرجوع عليه بالمسئولية. فالضرر المؤمن منه هنا ليس ضرراً

¹ تضمن الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات التأمين من الحريق في المواد من 44 إلى 48 والتأمين من هلاك الحيوانات والأخطار المناخية من المواد 49 إلى 54 وتأمين البضائع المنقولة في المادة 55 منه.

² أنظر أكثر تفصيلاً السهوري: المجلد 7، عقد الغرر، عقد التأمين، 1998م، ص 1520.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

يصيب المال بطريق مباشر كما في التأمين على الأشياء، بل هو ضرر ينجم عن نشوء دين في ذمة المؤمن له بسبب تحقق مسؤوليته التقصيرية كما في المسؤولية عن حوادث السيارات، أو بسبب تحقق مسؤوليته العقدية كما في مسؤولية المستأجر عن الحريق.¹

على هذا يوصف التأمين من المسؤولية بأنه "تأمين دين"، وهو يدخل في نطاق التأمين من الأضرار لا في نطاق التأمين على الأشخاص سواء نشأت المسؤولية عن ضرر أصاب المال أو أصاب الجسم.

فالتأمين على الأشياء يبرز شخصين اثنين، المؤمن والمؤمن له، أما التأمين من المسؤولية فيظهر فيه أشخاصا ثلاثة، المؤمن والمؤمن له (المسؤول عن الحادث) والمضروب.

والخطر المؤمن منه في التأمين من المسؤولية ليس هو الضرر الذي يصيب المضروب بل هو الضرر الذي يصيب المؤمن له من رجوع المضروب عليه، لذلك لا يتحقق الخطر المؤمن منه بمجرد وقوع الضرر على المضروب بل لا يتحقق إلا برجوع المضروب على المؤمن له، وعند ذلك لا يمكن للمؤمن له أن يطالب المؤمن بالضمان.²

- مبادئ التأمين من الأضرار:

أ- المصلحة في التأمين من الأضرار:

تقضي المادة 621 من القانون المدني على أنه "تكون محلا للتأمين كل مصلحة اقتصادية مشروعة تعود على الشخص من عدم وقوع خطر معين".³

¹ د السهوري: مرجع سابق، ص 1520. د عبد القادر العطر: مرجع سابق، ص 262. د مقدم سعيد: مرجع سابق، ص 50.
- ومهما يكن من أمر فالتأمين من المسؤولية يدخل في نطاق التأمين من الأضرار، بل هو أحد فروع الرئسيين، حتى لو كانت مسؤولية المؤمن له ناشئة عن إصابة المضروب في جسمه، فلو أن شخصا أمن نفسه من المسؤولية عن حوادث سيارته، واصطدم شخصا في الطريق، فرجع عليه المضروب، فإن المؤمن في هذه الحالة لا يؤمن المضروب من الضرر الذي لحق به في جسمه حتى يقال أن التأمين هنا تأمين على الأشخاص، بل هو يؤمن المسؤول لا المضروب من الضرر المالي الذي لحق المسؤول من جراء رجوع المضروب عليه بالتعويض.

² المحل في التأمين من المسؤولية يكون عادة غير معين، فهو تأمين من مسؤولية لم تتحقق بعد حتى يعرف مداها، لذلك يعتمد المؤمن في كثير من الأحيان إلى تعيين حد أقصى يطالب به المؤمن إذا تحقق مسؤوليته، وفي أحيان أخرى يعتمد إلى تأمين غير محدد يعوض بموجبه تعويضا كاملا أيا كان مدى مسؤوليته التي تحققت.

³ تقابلها نص المادة 749 من القانون المدني المصري والمادة 715 من القانون المدني السوري.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

والمقصود بالمصلحة هو أن يكون للمؤمن له أو للمستفيد مصلحة في عدم وقوع الخطر المؤمن منه، ومن أجل هذه المصلحة أمن هذا الخطر، ويجب أن تكون المصلحة اقتصادية أي ذات قيمة مالية، لأن المؤمن عليه في التأمين من الأضرار هو المال.

كما يجب أن تكون المصلحة مشروعة بمعنى أن الخطر المؤمن منه يجب أن يكون مشروعاً أي غير مخالف للنظام العام أو الآداب.

وقد أكدت المادة 29 من الأمر المتعلق بالتأمينات المصلحة كعنصر في التأمين بنصها على أنه (يمكن لكل شخص له مصلحة مباشرة أو غير مباشرة في حفظ مال أو في عدم وقوع خطر أن يؤمنه).

فالمصلحة في التأمين من الأضرار هي القيمة المالية للشيء المؤمن عليه، وهي القيمة المعرضة للضياع إذا ما تحقق الخطر المؤمن منه، ومن أجل هذا حرص المؤمن له على أن يؤمن نفسه من هذا الخطر، حتى لا تضيع هذه القيمة عليه إذا تحقق.

والمحل في التأمين من المسؤولية يكون عادة غير معين، لأن عند التأمين المسؤولية لم تتحقق بعد حتى يعرف مداها، ولذلك يلجأ المؤمن له تعيين حد أقصى يطالب به المؤمن إذا تحققت مسؤوليته، وفي أحيان أخرى يعتمد إلى تأمين غير محدد يعرض بموجبه تعويضاً كاملاً أي كان مدى مسؤوليته التي تحققت.¹

كما يوجد تأمين من المسؤولية معين المحل، ويكون ذلك إذا أمن الشخص على مسؤولية عن شيء يجوزه ويجب عليه رده لملكه، كما في تأمين المستأجر على مسؤوليته عن الحريق فهنا محل التأمين معين وهو العين المؤجرة التي يجب على المستأجر ردها للمؤجر.²

فالمؤمن يضمن للمؤمن له رجوع الغير عليه عند تحقق مسؤوليته ويستوي أن تكون هذه المسؤولية مسؤولية عقدية أو تقصيرية بفعل المؤمن له الشخصي غير العمدي أو بفعل تابعيه وأيا كانت نوعية الخطأ المرتكب وخطورته.

¹ راجع د السهوري: المجلد 7، عقد الغرر، عقد التأمين، 1998، ص 1524.

² أنظر أكثر تفصيلاً د السهوري: المرجع السابق، ص 1523.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

والمصلحة الاقتصادية في التأمين من الأضرار تتخذ أشكالا مختلفة، فمصلحة المالك للشيء تتجسد في العلاقة المالية التي تربط الشخص بملكه والقيمة المالية لهذا الشيء هي المعرضة للخطر، فيؤمن عليه من الحريق ومن السرقة ومن الهلاك بسبب الكوارث الطبيعية بحيث إذا تحقق خطر من هذه الأخطار ترتب عليه إلحاق خسارة مالية بملك الشيء تتمثل في القيمة للشيء الذي هلك بسبب تحقق الخطر.¹

ويظهر جليا أنه إذا لم تكن للمؤمن له في التأمين من الأضرار مصلحة اقتصادية مشروعة في عدم تحقق الخطر المؤمن منه، فإن عقد التأمين يكون باطلا لانعدام المحل أو لعدم مشروعيته.

وتقاس المصلحة في التأمين من الأضرار بالقيمة المالية التي تكون للشيء المؤمن عليه، فمن أمن من مسؤوليته من حوادث السيارات يكون قد أمن على مصلحة قيمتها المادية هي القيمة المالية للدين الذي يترتب في ذمته إذا تحققت مسؤوليته.²

والأصل أن التعويض عن الضرر يشمل التعويض عن إلحاق الخسارة والتعويض عن فوات الكسب، ومن ثم يؤدي الضرر إلى حرمان المؤمن له من فرصة ربح منتظر، ولم يكن في القدم جائزا تأمين الربح المنتظر، إذا كان هذا الربح يعتبر أمرا غير محقق فانقلب بتأمينه إلى أمر محقق، وبالتالي يكون التأمين هنا مصدرا للربح، وهذا لا يجوز في التأمين من الأضرار فهو تأمين يقتصر على تعويض الضرر الواقع.³

لكن مع التطور جعل التأمين على الربح المنتظر جائز، وقد أقر بذلك التشريع الفرنسي⁴، وقد أجاز المشرع الجزائري هذا التأمين وذلك في نص المادة 29 السالفة الذكر، فالربح المنتظر هو احد عنصري التعويض، إذ التعويض الكامل يشمل الخسارة التي لحقت المضرور والربح الذي فاته، لكن يشترط أن ينص عليه العقد صراحة. ولا بد أن يكون الربح المنتظر مؤكدا فلا تأمين على الربح الاحتمالي، كما أن تقديره يجب أن يكون قائما على

¹ د أحمد شرف الدين: أحكام التأمين، الطبعة الثالثة مصر، 1991، ص 186.

² وعلى سبيل المثال: من أمن على منزله من الحريق يكون قد أمن على مصلحة قيمتها المادية هي القيمة المالية للمنزله عند احتراقه إذا احترق.

³ المادة 182 من القانون المدني الجزائري.

⁴ قانون التأمين الفرنسي السابق م 32 من قانون 13 جويلية 1930.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

أسس ثابتة، فإذا توافرت هذه الشروط جاز التأمين على الربح المنتظر، كالتأمين على البضائع بقيمتها وقت الوصول.¹

ب- صفة التعويض:

تنص المادة 623 من القانون المدني الجزائري على أنه (لا يلتزم المؤمن في تعويض المؤمن له إلا عن الضرر الناتج من وقوع الخطر المؤمن منه بشرط ألا يتجاوز ذلك قيمة التأمين).

يُخلص من النص أن عقد التأمين المنصوص عليه فيه هو عقد تعويض بمعنى أنه يخضع لمبدأ التعويض، وهذا النص جاء مطلقا لا يميز بين تأمين وآخر، إضافة إلى أن هذه المادة موضوعة في الأحكام العامة لعقد التأمين التي تسري على جميع الأنواع سواء في ذلك ما تعلق بالتأمين من الأضرار أو بالتأمين على الأشخاص.

إلا أن هذا النص مقصور على التأمين من الأضرار على اعتبار أن هذا التأمين يقوم على المبدأ التعويضي وهو مبدأ يمنع المؤمن له من أن يتقاضى تعويضا يزيد على قيمة الضرر الذي أصابه، لذلك لا يحدد التعويض في التأمين على الأضرار إلا بتحديد قيمة الضرر.

1- تحديد معنى الصفة التعويضية:

يقوم التأمين من الأضرار على الصفة التعويضية، فهو عقد يهدف إلى تعويض المؤمن له عن الضرر الذي يلحقه من جراء تحقق الخطر المؤمن منه، لكن التعويض يكون في حدود الضرر الذي يلحقه دون أن يتجاوز ذلك، وبخاصة دون أن يكون مصدرا لإثرائه.²

¹ وقد ثار خلاف آخر حول تأمين القرض أو الائتمان وهو تأمين يضمن القروض التجارية دون القروض الاستهلاكية، ويقوم أساسا على خطر ضياع الدين بسبب إعسار المدين، فهو نظام يمكن الدائن من ضمان الوفاء بالديون من طرف مدينتهم ويتعلق الأمر بالدائنين العاديين، فهم على خلاف الدائنين الممتازين لا يملكون حقوقا عينية تبعية يمكن بمقتضاها التنفيذ على أموال خاصة، فالدائن العادي لا يؤمن على مال معين ولا يحل محل المالك في تقاضي مبلغ التأمين في حالة عدم استيفاء حقه كما هو الحال بالنسبة للدائن الممتاز، وفي الأمر 07/95 لم يستبعد من أحكامه تأمين القرض أو الائتمان بنص خاص وبالتالي فهو يبقى خاضع لأحكام الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات.

² د جليدي معراج: مرجع سابق، ص 115. د السنهاوري: مرجع سابق، ص 1529.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

فلا يجوز أن يكون المؤمن له بفضل عقد التأمين في مركز أفضل بعد تحقق الخطر مما كان عليه قبل تحققه، كما لا يحق للمؤمن له أن يتقاضى من المؤمن في حالة وقوع الخطر (الحادث)، تعويضا أكبر من مبلغ التأمين المنصوص عليه في وثيقة التأمين بل أيضا من قيمة الضرر الذي لحقه.¹

وتقضي المادة 30 من قانون 06 - 04 المعدل للأمر 07/95 على أنه " يعطي التأمين على الأملاك للمؤمن له في حالة وقوع حادث منصوص عليه في العقد، الحق في التعويض حسب شروط عقد التأمين، وينبغي أن لا يتعدى التعويض مبلغ قيمة استبدال الملك المنقول المؤمن أو قيمة إعادة بناء الملك العقاري المؤمن عند وقوع الحادث ". فالصفة التعويضية تستمد في التأمين من الأضرار من فكرة أن التأمين مصدر عقدي لتعويض الأضرار مقابل الالتزام بدفع الأقساط في مواجهة الخطر.² فإذا كان الضرر الذي لحقه أكبر في قيمته من مبلغ التأمين، فإنه لا يتحصل إلا على مبلغ التأمين كما هو منصوص عليه في عقد التأمين. وإذا كان مبلغ التأمين أكبر من قيمة الضرر فإنه لا يتقاضى إلا قيمة الضرر كما تقضي به الصفة التعويضية للتأمين.³

والصفة التعويضية للتأمين من الأضرار تهدف إلى منع تعمد تحقق الخطر المؤمن منه على اعتبار أن التأمين من الأضرار محله المال، فإذا أمن شخص على ماله مقابل حصوله على تعويض أكبر من قيمة الضرر، فإن من شأنه أن يغري المؤمن له بإتلاف المال حتى يتحقق الخطر.⁴

إلا أنه يرد على ذلك بأن إثبات تعمد المؤمن له بإحداث الضرر أمر صعبا، ويستطيع المؤمن له في كثير من الأحيان أن يتعمد إحداث الضرر أو إتلاف المال دون أن ينكشف أمره، ولو لا الصفة التعويضية التي للتأمين من الأضرار لكان التأمين سببا خطيرا من أسباب إتلاف المال.⁵

¹ د رمضان أبو السعود: أصول الضمان، دراسة لعقد التأمين من الناحيتين الفنية والقانونية، بيروت، لبنان، 1992، ص 216 وما يليها.

² راجع د مقدم سعيد: مرجع سابق، ص 50. د السنهوري: مرجع سابق، ص 1530 وما يليها.

³ الصفة التعويضية لصيقة بعقد التأمين، وقد ظهرت منذ ظهوره وأقرها العمل والقضاء منذ زمن بعيد.

⁴ المادة 12 من الأمر المتعلق بالتأمينات: تسقط حق المؤمن له في الحصول على التعويض في حالة تعمده إحداث الضرر.

⁵ وفي هذه الحالة يقدم الكثير من المؤمن لهم على تعمد إتلاف أموالهم المؤمن عليها من اجل الحصول على الربح والكسب.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

والصفة التعويضية للتأمين من الأضرار تعتبر من النظام العام فلا يجوز الاتفاق على ما يخالفها، ولا يمكن

للمؤمن له أن يشترط تقاضي مبلغ التأمين كاملا ولو كان الضرر الذي لحقه قيمته أقل من هذا المبلغ.

2- ما يترتب على الصفة التعويضية في التأمين من الأضرار:

يترتب على الصفة التعويضية للتأمين من الأضرار أمران أساسيان هما: أنه لا يجوز للمؤمن له أن يتقاضى

تعويضا أعلى من قيمة الضرر، وأنه يجوز أن يتقاضى المؤمن له تعويضا أقل من قيمة الضرر .

2-1- عدم تقاضي تعويض أعلى من قيمة الضرر: بمعنى لا يمكن أن يتجاوز مبلغ التأمين من الأضرار قيمة

الضرر الناتج من وقوع الخطر المؤمن منه، أي تعويض الضرر في حدود المبلغ المتفق عليه، ومبلغ التأمين المذكور في

عقد التأمين لا يلزم المؤمن بدفعه كله تعويضا للمؤمن له عند تحقق الخطر، فهذا المبلغ يعتبر حدا أقصى للتعويض

الذي يدفع للمؤمن له فلا يجوز أن يدفع أكثر منه حتى لو كانت قيمة الضرر تزيد عليه.¹

كما أن هناك نتيجتين هامتين تترتب على عدم جواز تقاضي تعويض أعلى من قيمة الضرر في التأمين من

الأضرار، وهما تعدد التأمين ، وعدم جواز الجمع بين مبلغ التأمين والتعويض.

2-1-1- تعدد التأمين:

المقصود بتعدد عقود التأمين هو أن يتعدد المؤمنون لشيء واحد ولمصلحة واحدة ومن خطر واحد، وأن

تكون عقود التأمين عن وقت واحد وفي مستوى واحد، وتقضى على حالة تعدد التأمين المادة 05 من القانون

06 - 04 والتي عدلت المادة 33 من الأمر 07/95 وهي تنص على انه " لا يحق لأي مؤمن له إلا

اكتتاب تأمين واحد ومن نفس الطبيعة لنفس الخطر.

¹ ويرى جانب من الفقه أنه كان يجب في الحالتين أن يلزم المؤمن بالمبلغ المتفق عليه، لأن العقد شريعة المتعاقدين، غير أنه من الناحية العملية هو أن المؤمن لا يلزم بدفع المبلغ المتفق عليه إلا في حدود قيمة الضرر الناتج عن وقوع الخطر المؤمن منه، لأن المشرع الجزائري اعتبر مبلغ التأمين تعويضا عن هذا الضرر.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وفي حالة حسن النية إذا تعددت عقود التأمين ينتج كل واحد منها آثاره تناسباً مع المبلغ الذي يطبق عليه في حدود القيمة الكلية للشيء المؤمن، يؤدي اكتتاب عدة عقود تأمين لنفس الخطر بنية الغش إلى بطلان هذه العقود".¹

ونكون في حالة تعدد التأمين إذا تمت تغطية خطر واحد من طرف عدة مؤمنين، وبالتالي يمكن أن يتجاوز مجموع التعويضات التي يتقاضاها المؤمن له من هؤلاء المؤمنين وبمقتضى عدة عقود.²

أما إذا كان مؤمن واحد أبرم عقود تأمين متعددة على شيء واحد ولمصلحة واحدة وعن خطر واحد وعن وقت واحد، وفي مستوى واحد. فهذه العقود كلها تأخذ حكم عقد واحد ولا مجال لتعدد عقود التأمين.

- شروط تعدد التأمين:

2-1-1-1-2- تعدد المؤمنين:

هنا يشترط أن تبرم عدة عقود في آن واحد، فإذا لم تتزامن العقود وفصل بينها وقت معين، لم نكن بصدد تعدد التأمين.³ فلو عقد تأمين على نفس الشيء والمصلحة والخطر التي أبرم في شأنها عقد سابق على أن يلي العقد الثاني في التاريخ العقد الأول، فهنا لا يكون تعدد التأمين.

2-1-1-2- وحدة الخطر:

يجب أن يكون التأمين من خطر واحد، فلو أمن شخص على سيارته من السرقة، ثم أمن عليها من الحريق، ثم من المسؤولية عن الحوادث، لا يكون هناك تعدد في عقود التأمين لأن كل عقد من العقود الثلاثة السابقة يؤمن من خطر يختلف عن أخطار العقود الأخرى.⁴

¹ المادة 33 من الأمر المتعلق بالتأمينات المعدلة كانت تقضي بأنه (لا يحق لأي مؤمن له اكتتاب تأمين واحد من نفس النوع وعلى نفس الخطر، وإذا تعددت عقود التأمينات لا يصح إلا العقد الأكثر ملائمة، غير أنه إذا تبين أن ضمانات هذا التأمين غير كافية تتمم في حدود المال المؤمن عليه بوثائق التأمينات الأخرى المكتتبه عن المال نفسه).

² فلو أمن شخص عند مؤمن على سيارته، ثم أمن عند نفس المؤمن على منزله لا يكون هناك تعدد لعقود التأمين.

³ د السنهوري: المجلد 7، عقد الغرر، عقد التأمين، 1998، ص 1613.

⁴ يجب أن تكون النتائج المضمونة في نفس الخطر متطابقة كتغطية الخطر الإيجاري، وفقد الأجرة ورجوع الجار وفوات الكسب، فلا يعتبر تعدد تأمين تغطية نتائج مختلفة لنفس الخطر.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

2-1-1-3- وحدة المصلحة:

يجب أن يكون التأمين لمصلحة واحدة، فلو أمن المؤمن له على شيء مملوك له وأمن من أودع عنده هذا الشيء من مسؤوليته لما تعدد عقد التأمين، لأن كل عقد من العقود السابقة يتعلق بمصلحة مستقلة عن المصلحة التي تضمنها العقد الآخر.¹

2-1-1-4- وحدة الشيء المؤمن عليه:

يجب لقيام تعدد التأمين أن تبرم عقود التأمين المختلفة بشأن شيء واحد، فلو أمن شخص على سرقة بضائع معينة لدى مؤمن وأمن على سرقة بضائع أخرى لدى مؤمن آخر لا تكن هنا بصدد تعدد التأمين. وتدرج عادة في عقد التأمين (وثيقة التأمين) شروط تقضي بضرورة الإخطار عند تعدد المؤمن، فيجب على المؤمن له عند تعدد عقود التأمين، أن يخطر المؤمن السابقين والمؤمنين اللاحقين عن هذا التعدد، ولا يوجد شكل خاص لهذا الإخطار، لكنه عادة يكون برسالة موصى عليها مصحوبة بالإشعار وبالاستلام. فبمجرد علم المؤمن له بتعدد التأمين يجب أن يبادر إلى تبليغ كل المؤمن المتعددين بأسماء المؤمن الآخرين وبمبالغ التأمين الأخرى.

ويجب التمييز في تعدد عقود التأمين كما تضمنته المادة 05 من القانون 06 - 04 بين تعدد عقود التأمين في حالة حسن نية المؤمن له وسوء نيته.

2-1-1-5- حالة حسن النية:

إذا تعددت عقود التأمين وكان المؤمن له حسن النية، أو لم يثبت المؤمن غش المؤمن له كان عقود التأمين المتعددة كلها صحيحة، ولكن بشرط ألا يتجاوز مجموع ما يتقاضاه المؤمن له من المؤمن قيمة الشيء المؤمن عليه وقت تحقق الخطر، وذلك تطبيقاً لمبدأ التعويض.

¹ يشترط القضاء الفرنسي بالإضافة إلى وحدة المصلحة أن يكون التأمين عن طبيعة واحدة وعلى سبيل المثال لا يوجد تعدد تأمين بين تأمين على حريق أمتعة خلال النقل لحساب ذي المصلحة وتأمين من مسؤولية إكتبه الناقل.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

فإذا وقع الخطر، وكانت كل مبالغ التأمين التي يقدمها المؤمنون لا تزيد على قيمة الشيء المؤمن عليه وقت

تحققه، يتقاضى المؤمن له من كل مؤمن مبلغ التأمين المستحق.¹

2-1-1-6- حالة سوء النية:

يعتبر تعدد عقود التأمين تعددا بنية الغش أو التدليس إذا قصد المؤمن له من ورائه الحصول على أرباح غير مشروعة بأن يجعل مجموع مبالغ التأمين في هذه العقود المتعددة يزيد على قيمة الشيء المؤمن عليه، وبالتالي يتقاضى مبالغ تزيد على الضرر الذي لحق به.²

هذا يعتبر غش وتدليس من جانب المؤمن له، فإنه يجوز للمؤمن المطالبة بإبطال هذه العقود (المادة 05 من القانون 06 - 04 الفقرة 03). ويقع على المؤمن إثبات غش المؤمن له، ولم يحدد المشرع الجزائري ما المقصود بسوء النية في المادة السابقة على عكس ما تضمنه في جزاء التصريح بالبيانات والظروف مخالفة للحقيقة في التزامات المؤمن له.³

ويعتبر عدم تبليغ المؤمن له للمؤمن بتعدد عقود التأمين، قرينة قاطعة على سوء نيته فتبطل جميع العقود، وهذا البطلان هو بطلان من نوع خاص لأنه في مقابل غش المؤمن له يحق المؤمن قبل تحقق الخطر أو بعده أن يطلب إبطال العقد. ويحتفظ بالأقساط التي دفعت وله الحق في المطالبة بالأقساط اللاحقة والتي حان أجل استحقاقها، وإذا كان قد دفع للمؤمن له مبالغ معينة على سبيل التعويض، فله أن يطالبه بردها كل هذا جزاء للغش وللسوء النية.

¹ فإذا أمن مؤمن له لدى ثلاثة مؤمنين، ومبالغ التأمين كانت على التوالي 6000 دج و 4000 دج و 2000 دج، وقيمة الشيء المؤمن عليه وقت تحقق الخطر هي: 10.000 دج فالمؤمن لا يتقاضى من المؤمنين الثلاثة إلى 10.000 دج قيمة الخطر المتحقق.

² أنظر المادة 30/ ف 1 و 2 من قانون التأمين الفرنسي الصادر في 13 جويلية 1930.

³ المادة 18-19-20 من الأمر 07/95 وتحدثت على التزام المؤمن له بالتصريح بجميع البيانات والظروف المطابقة للحقيقة، وفي حالة اكتشاف المؤمن أن المؤمن له أغفل بيانات وكان حسن النية فهنا فرق المشرع بين اكتشاف الحقيقة قبل تحقق الخطر فهنا يلزم المؤمن له بدفع قسط إضافي، أما إذا كان بعد تحقق الخطر فهنا يلزم المؤمن بدفع التعويض لكن بخفض، أما في حالة سوء نية المؤمن له فهنا الجزاء هو البطلان.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

2-1-2- عدم الجمع بين مبلغ التأمين والتعويض:

تطبيقاً لمبدأ التعويض في التأمين من الأضرار، لا يجوز للمؤمن له أن يجمع بين مبلغ التأمين والتعويض، وبمعنى آخر لا يحق للمؤمن له أن يستلم مبلغ التأمين من المؤمن بمقتضى عقد التأمين عند تحقق الخطر ويطلب في نفس الوقت المسؤول عن الضرر بالتعويض عن هذا الضرر.

فعلى المؤمن له أن يختار بين الرجوع على المؤمن أو الرجوع على الغير المسؤول وعادة ما يختار المؤمن له الرجوع على المؤمن لأنه أبرم معه عقد التأمين لضمان تعرضه لأضرار، ومن ثم لا يجوز له الرجوع على الغير المسؤول بل المؤمن هو الذي يحل محله في دعوى الرجوع.

2-1-2-1- رجوع المؤمن على الغير بدعوى الحلول في تأمين الأضرار:

يفترض في هذه الحالة أن الخطر قد تحقق بخطأ الغير، كما أن هذا الخطر غير مستبعد من نطاق التأمين بشرط صريح وعليه تسري آثار عقد التأمين ويكون المؤمن ملزماً بالتعويض.

ففي حالة تعرض المؤمن له لخطر بفعل فاعل¹، يلتزم المؤمن بدفع مقدار الضرر الذي لحق المؤمن له، كما أن للمؤمن له حق في مطالبة مسبب الضرر بدفع التعويضات اللازمة، إذ أن المؤمن له يكون بالخيار فهو إما أن يرجع على شركة التأمين لتعوضه عما لحقه من ضرر أو يعود مباشرة على مسبب الضرر للغاية نفسها.

إلا أنه لا يجوز للمؤمن له المضروب أن يثري بمقتضى عقد التأمين الذي يخضع للمبدأ التعويضي ولا بمقتضى المسؤولية المدنية، لذلك لا يمكنه أن يرجع على المؤمن وعلى المسؤول في آن واحد بمبلغ التعويض، وإلا تلقى تعويضين عن ضرر واحد، وهذا يتنافى مع المبدأ التعويضي في التأمين على الأضرار.

ومبدأ التعويض الذي يسود عقد التأمين من الأضرار إنما يمنع المؤمن له من أن يرجع على المؤمن بمبلغ عقد التأمين من الأضرار، إنما يمنع المؤمن له من أن يرجع على المؤمن بمبلغ أكبر من الضرر الذي لحق به، فهو مقصور على العلاقة ما بين المؤمن له والمؤمن، ولا يتعدى إلى العلاقة ما بين المؤمن له والمسؤول.¹

¹ كما لو حدث الحريق المؤمن عليه بفعل الغير عن عمد أو عن أو عن إهمال أو كما لو تسبب شخص ما في موت مواشي المؤمن له وكما لو كان إتلاف المزروعات المؤمن عليها راجعاً إلى فعل الغير.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وعلى ذلك فإن المؤمن له يلجأ عادة إلى المؤمن يتقاضى منه التعويض اللازم عما لحقه من ضرر جراء تحقق الخطر المؤمن منه، ومن ثم يحل المؤمن محله في مطالبة مسبب الضرر عما دفعه للمؤمن له وهو ما يطلق عليه بحق المؤمن بالرجوع أو بالحلول على الغير مسبب الضرر، وهذا الرجوع أو الحلول يعتبر ضمان للمؤمن مقابل ما يتحمله من مسؤوليات في مواجهة المؤمن له، فهو يقدم له التعويض إذا تحقق الخطر بخطأ الغير.

2-1-2-2- أساس دعوى الحلول:

لقد اختلفت الآراء التي قيلت في أساس دعوى الرجوع أو الحلول، فمنها من ذهب إلى أن المؤمن يرجع على المسؤول عن الضرر لمطالبته بما دفع للمؤمن له على أساس المسئولية التقصيرية، إذ أن المسؤول عن وقوع الخطر ارتكب خطأ سبب ضرر للمؤمن مما يرتب له الضمان.²

إلا أن ما يأخذ على هذا الرأي هو أن المؤمن يلتزم بتقديم مبلغ التأمين للمؤمن له بمقتضى عقد التأمين وأن المسؤول عن الحادث لم يسبب ضررا للمؤمن.

ويرى رأي ثاني أن المؤمن يرجع على المسؤول عن الضرر بدعوى الحلول طبقا للقواعد العامة، إذ بتقديمه مبلغ التأمين للمؤمن له يكون قد أوفى بدين المسؤول عن تحقق الخطر، إلا أنه ما يأخذ على هذا الرأي هو أن المؤمن يفني بدين عليه ناجم عن عقد التأمين لا بدين غيره.³

وهناك من أرجع دعوى المؤمن على المسؤول عن الحادث في حوالة الحق المدينة إلا أن هذا مردود عليه، ذلك أن حوالة الحق المدنية تتطلب رضا المحال عليه أو قبوله (المادة 241 من القانون المدني الجزائري)، مما يعني أن المؤمن لا يمكنه الرجوع على المسؤول عن الضرر إلا إذا قبل هذا الرجوع أو رضي به، وهو أمر يتنافى مع المنطق، لأنه لا يعقل أن يقبل شخص برجوع جهة ما عليه لمطالبته بالوفاء بما دفعته هذه الجهة للمضرور.

¹ أنظر أكثر تفصيلا د عبد القادر العطير: مرجع سابق، ص 243. د جديدي معراج : مرجع سابق، ص 105.

² أنظر في هذا الشأن د عبد القادر العطير: المرجع السابق، ص 244.

³ Yvonne Lambert Faivre. Droit des Assurances 9^{ème} édition 1995. P 259 – 262

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فقد قضت المادة 38 من الأمر المتعلق بالتأمينات على أنه¹، "يجل المؤمن محل المؤمن له في الحقوق والدعاوى تجاه الغير المسؤولين في حدود التعويض المدفوع له، ويجب أن يستفيد أولويا المؤمن له من أية دعوى رجوع حتى استيفائه التعويض الكلي حسب المسؤوليات المترتبة).

من ذلك يتضح أن الحلول يجد أساسه في النص القانوني وفي المبدأ التعويضي وعليه فلا داعي للبحث عن أي أساس له طالما أنه حق قانوني مقرر بنص القانون.

2-1-2-3- شروط الحلول:

عقد التأمين من الأضرار هو عقد تعويض يهدف إلى تعويض المؤمن له عما يلحق به من خسارة ناجمة عن تحقق الخطر المؤمن عليه ويتبع ذلك أنه لا يجوز للمؤمن له أن يجمع بين التعويض من مسبب الضرر وبين مبلغ التأمين من المؤمن حتى لا يثري بغير سبب مشروع على حساب الغير.

لا يمكن للمؤمن أن يجل محل المؤمن له في الرجوع بدعوى المسؤولية على المسؤول الذي تسبب في وقوع الخطر إلا إذا توافر الشرطان التاليان:

– أن يكون المؤمن قد دفع فعلا مبلغ التأمين للمؤمن له:

فلا يمكن للمؤمن أن يجل محل المؤمن له في دعوى المسؤولية بدون هذا الوفاء، إذ العبرة في حلول المؤمن محل المؤمن له هو تاريخ واقعة دفع المؤمن التعويض للمؤمن له وليس بتاريخ الإقرار بذلك. وتقول المادة 38 السالفة الذكر على أنه يجل المؤمن محل المؤمن له في حدود التعويض المدفوع له.

وإذا لم يتم دفع مبلغ التأمين للمؤمن له كسقوط الحق في التعويض أو كوقف الضمان لم يكن للحلول محل، ولو لم يدفع المؤمن إلا جزءا من مبلغ التأمين لم يجل محل المؤمن له إلا في الجزء الذي دفعه، وفي حالة تعدد

¹ وهذا النص يجد مثيلا له في كثير من التشريعات الخاصة بالتأمين منها المادة 926 من القانون المدني الأردني، المادة 771 مدني مصري، 801 مدني كويتي، 772 قانون الموجبات اللبناني، 737 مدني سوري.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

المؤمنين بسبب تعدد عقود التأمين فإنهم يحلون جميعاً محل المؤمن له كل واحد منهم بالنصيب الذي دفعه له، فإذا لم يكن التعويض كان للوفاء بكل حقوقهم اقتسموه بينهم قسمة غرماء.¹

– أن تكون هناك دعوى مسؤولية يرجع بها المؤمن له على المسؤول:

فيحل فيها المؤمن محل المؤمن له، ودعوى المسؤولية هذه قد تكون دعوى مسؤولية عقدية كدعوى التي تقرر للمؤمن له على الناقل إذا سبب تلف البضاعة المؤمن عليها.²

و بمجرد توافر هذين الشرطين يحل المؤمن بحكم القانون محل المؤمن له في الرجوع على المسؤول، لكن هذا الحل جوازيًا للمؤمن لا وجوباً عليه، فله إن شاء أن يستعمل حقه في الحل وإن شاء امتنع وذلك من نص المادة 38 من الأمر المتعلق بالتأمينات.

2-1-2-4- آثار الحلول:

من نص المادة 38 من الأمر المتعلق بالتأمينات يحل المؤمن محل المؤمن له في الرجوع على المسؤول بمقدار ما دفعه المؤمن للمؤمن له، ولو كان هذا المقدار أقل مما في ذمة المسؤول للمؤمن له، فلو كان مبلغ التأمين أقل من التعويض الواجب في ذمة المسؤول فإن المؤمن له يرجع بالباقي من التعويض على المسؤول.³

فالمؤمن يستعمل دعاوى المؤمن له قبل متسبب الضرر سواء أكانت هذه الدعاوى قائمة على أساس المسؤولية التقصيرية أو العقدية، وعليه يحق لشركة التأمين أن تحل محل المؤمن له في مطالبة من تسبب في الضرر بما دفعته.⁴

¹Cass . Civ. 27 Oct. 1982, RGAT. 1983. p 355.

² ولا يلزم الحلول إجراءات خاصة بل يتم الحلول بحكم القانون طبقاً لنص المادة 38، ولا يشترط أن تكون المخالصة التي حصل عليها المؤمن من المؤمن له ثابتة التاريخ حتى تسري في حق دائني هذا الأخير، ومن ثم لا يجوز لهم الحجز تحت يد المسؤول وهو مدين مدينهم من وقت صدور المخالصة، ولو لم يكن لها تاريخ ثابت، إلا أن يثبتوا أن التاريخ العرفي للمخالصة قد قدم غشاً ليكون سابقاً على الحجز.

³ د عبد الرزاق بن خروف: مرجع سابق، ص 259. د مقدم سعيد: مرجع سابق، ص 52. د جديدي معراج: مرجع سابق، ص 106.

⁴ أنظر أكثر تفصيلاً د رمضان أبو السعود: أصول الضمان، دراسة لعقد التأمين من الناحيتين الفنية والقانونية، بيروت لبنان، الدار الجامعية، 1992م، ص 237.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ويبقى رجوع المؤمن على المسؤول المتسبب في إحداث الضرر خاضعا لنفس الأحكام التي كان يخضع لها رجوع المؤمن له على المسؤول من حيث الاختصاص ومن حيث التقادم ومن حيث الحقوق والضمانات ومن حيث الدفع¹.

وتتقدم دعوى المسؤولية بانقضاء ثلاث سنوات كما تتقدم الحقوق الناشئة عن عقد التأمين²، ويحتج المسؤول على المؤمن بنفس الدفع التي كان يحتج بها على المؤمن له كان يحتج بانقضاء الحق في التعويض بالمقاصة أو بالتقادم أو بالإجراء أو غير ذلك من طرق الانقضاء³.

وإذا حل المؤمن محل المؤمن له في التعويض حل بمقدار ما قدمه له من مبلغ التأمين فإذا كان مبلغ التأمين يقل عن التعويض الذي يلتزم به المسؤول، فلا يرجع المؤمن إلا بقدر ما دفعه للمؤمن له وما بقي من التعويض يكون حقا للمؤمن له. فالمؤمن له حق التقدم على المؤمن في الجزء المتبقي من التعويض، إذ تقضي المادة 38 من الأمر المتعلق بالتأمينات "... يجب أن يستفيد المؤمن له من أي دعوى رجوع حتى استيفائه التعويض الكلي حسب المسؤوليات المترتبة".

فإذا كان مبلغ التأمين الذي يقدمه المؤمن للمؤمن له غير كاف لتغطية قيمة الضرر وكان المسؤول معسرا وكان المبلغ الذي لديه لا يكفي إلا لتغطية الجزء المتبقي تقاضاه المؤمن له كاملا، فالمؤمن له يتقدم في الحق.

2-1-2-5- الاستثناءات على مبدأ الحلول:

استثنت الفقرة الثالثة من المادة 38 من الأمر المتعلق بالتأمينات من أحكام الحلول القانوني عدة أشخاص لا يصح حلول المؤمن محل المؤمن لهم في حالة تحقق الخطر بخطئهم غير العمدي، وهم الأقارب ويشملون الأصول والفروع والأصهار المباشرين وهم والدي الزوج أو الزوجة، وكذلك العمال التابعون للمؤمن له.

¹ راجع د السنهوري: مرجع سابق، ص 1629.

² المادة 624 من القانون المدني والمادة 27 من الأمر 07/95.

³ ولا يرجع المؤمن بدعوى الحلول على المسؤول فحسب، بل يرجع أيضا بالدعوى المباشرة التي قد تكون للمؤمن له تجاه مؤمن آخر يكون المسؤول قد أمن من مسؤوليته عنده.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وتضيف المادة إلى هؤلاء الأشخاص أولئك الذين يعيشون عادة مع المؤمن له وهذا الاستثناء له ما يبرره، إذ كيف نعطي المؤمن حق الرجوع على من يكون المؤمن له مسؤولاً عنهم ذلك أن المؤمن له لا يرجع عليهم لاقتضاء التعويض منهم بسبب علاقته الخاصة بهم فإذا كان المؤمن له لا يرجع عليهم، فأولى بالمؤمن ألا يرجع.¹ أما فيما يتعلق بالأشخاص الذين يكون المؤمن له مسؤولاً عن أفعالهم، كالعمال منع القانون المؤمن من الرجوع عليهم بدعوى الحلول ليس فحسب من أجل العلاقة الخاصة التي تربطهم بالمؤمن له، بل لأن المؤمن لو رجع عليهم وكانوا معسرين لجاز له الرجوع على المؤمن له باعتباره مسؤولاً عنهم.²

وهذا الحكم يعتبر من النظام العام لا يجوز الاتفاق على ما يخالفه، ومن ثم لا يجوز للمؤمن أن يشترط الرجوع على هؤلاء بدعوى الحلول، ولا أن يتفق مع المؤمن له على تحويل حق هذا الأخير إليه. وتجدد الإشارة إلى أن منع رجوع المؤمن على الأشخاص المذكورين سابقاً مشروط بأن تحقق الفعل الضار الصادر منهم كان بخطئهم غير العمدي، فإذا كان ذلك بخطأ عمدي فإن للمؤمن حق الرجوع عليهم شخصياً دون حقه بالرجوع على المؤمن له بصفته مسؤولاً مدنياً عن فاعل الضرر وهو ما تؤكد المادة 3/38 المشار إليها.

2-2- النتائج التي تترتب على جواز تقاضي تعويض أقل من قيمة الضرر:

من أجل تدعيم المبدأ التعويضي وتحقيق التعاون بين المؤمن لهم، مكن المشرع المؤمن من إدراج شروط في وثيقة التأمين تهدف إلى جعل المؤمن له يبذل عناية وجهد في المحافظة على الشيء المؤمن عليه، وذلك بتحميله جزء من الأضرار، وهنا يتقاضى المؤمن له تعويضاً أقل من قيمة الضرر.

¹ أنظر أكثر تفصيلاً د البشير أبو زهر: أحكام التأمين، ص 145.

² د عبد القادر العطر: التأمين البري في التشريع الأردني، القواعد العامة و الأحكام الخاصة بعقود التأمين من المسؤولية، عمان، الأردن، مكتبة دار الثقافة، 1995م، ص 250.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

2-2-1- قاعدة النسبية:

قاعدة النسبية تضمنها المشرع الجزائري في نص المادة 32 من الأمر المتعلق بالتأمينات التي تقضي على أنه: "إذا اتضح أن تقديرات قيمة المال المؤمن عليه تفوق المبلغ المضمون يوم الحادث وجب المؤمن له تحمل كل الزيادة في حالة الضرر الكلي وتحمل حصة نسبية في حالة الضرر الجزئي إلا إذا كان هناك اتفاق مخالف".

يتضح من هذا النص أن قاعدة النسبية تعمل عندما يكون مبلغ التأمين أقل من قيمة الشيء المؤمن عليه أي في التأمين البخس، ولا يظهر عمل هذه القاعدة في التأمين البخس إلا إذا تلف من الشيء المؤمن عليه جزء منه فقط، لأنه إذا تلف كله تقاضى المؤمن له أقل المبلغين دون حاجة إلى إعمال قاعدة النسبية.

فإذا تلف جزء من الشيء المؤمن عليه، فيجب البحث عن نسبة هذا الجزء إلى الشيء كله وأخذ ما يعادل هذه النسبة من مبلغ التأمين.

وتعمل قاعدة النسبية في ميدان التأمين على الأشياء والتأمين من المسؤولية كما لو أمن الناقل من مسؤوليته عن البضاعة التي ينقلها بمبلغ أقل من قيمة هذه البضاعة، ولا تطبق هذه القاعدة في التأمين على الأشخاص لأن مبلغ التأمين يكون محددًا في العقد.

- الشروط الواجب توافرها لإعمال قاعدة النسبية:

يجب لإعمال قاعدة النسبية توافر ثلاثة شروط:

2-2-1-1- أن تكون هناك قيمة مقدرة أو قابلة للتقدير: فالتأمين على الأشياء يؤمن فيه عادة على شيء معين، وهذه هي القيمة المؤمن عليها المقدرة أو القابلة للتقدير، وأمثلة ذلك التأمين من الحريق يؤمن فيه الشخص على منزله وقيمته المؤمن عليها قابلة للتقدير، وهو يؤمن على كل ما يحتوي عليه المنزل من أمتعة وعلى الأجهزة وعلى المدة التي يعاد فيها بناء المنزل.¹

¹ أنظر أكثر تفصيلاً د السنهاوري: مرجع سابق، ص 1637.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وفي التأمين من المسؤولية إذا كان الخطر معين، توجد قيمة مؤمن عليها مقدرة أو قابلة للتقدير، ومن ثم تعمل فيه قاعدة النسبية، أما التأمين من المسؤولية على خطر غير معين كالتأمين من المسؤولية عن حوادث السيارات، فهو لا توجد فيه قيمة مقدرة أو قابلة للتقدير، ولا يشتمل إلا على مبلغ التأمين، ومن ثم لا تعمل فيه قاعدة النسبية.

2-2-1-2-2- أن يكون التأمين بحسب: وهذا التأمين يوجد على الأخص في مجال التأمين على الأشياء، فالمؤمن له حر في التأمين على قيمة الشيء كلها أو على جزء منها، وفي التأمين البخس يكون مبلغ التأمين أقل من مقدار القيمة المؤمن عليها وقت تحقق الخطر، فقد يقصد المؤمن له أن يخس مبلغ التأمين حتى لا يرتفع القسط.¹

2-2-1-3- تحقق الخطر تحقفا جزئيا:

إذا تحقق الخطر تحقفا جزئيا تظهر عمل قاعدة النسبية، إذ لا يتقاضى المؤمن له إلا نسبة من قيمة الضرر الذي لحق به، أما إذا تحقق الخطر كليا فإن المؤمن له يتقاضى جميع مبلغ التأمين فلا يظهر عمل قاعدة النسبية ومع ذلك فإن قاعدة النسبية تعمل حتى في هذا الغرض - الخطر الكلي - لأن المؤمن له قد تقاضى كل مبلغ التأمين. لأن الشيء قد تلف كله، ويبقى جزء من الشيء غير مؤمن عليه وتحمله المؤمن لأن الأقساط التي دفعها المؤمن له لا تغطي كل الخطر.²

2-2-2- شرط عدم التغطية الإجباري:

وهو شرط يقضي بجعل المؤمن له يتحمل جزءا معيناً من الضرر الذي يصيبه بسبب تحقق الخطر المؤمن منه، وهنا يتحتم عليه أن يستبقي جزءاً من هذا الخطر غير مؤمن، وهنا لا يستطيع المؤمن له تأمينه لا عند المؤمن نفسه ولا عند أي مؤمن آخر.

¹ وقد لا يقصد المؤمن له أن يخس قيمة التأمين، كأن يقدر قيمة الشيء المؤمن عليه تقديراً خاطئاً فيخس قيمته ويقدر على هذا الأساس مبلغ التأمين.

² على الأساس يمكن القول بأن الشرط الثالث ليس شرطاً في قاعدة النسبية فهي موجودة حتى في حالة الخطر الكلي، وإنما هي شرط لظهور هذه القاعدة بوضوح.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

والغرض من هذا الشرط هو جعل المؤمن له أن يتخذ كل الاحتياطات اللازمة لمنع تحقق المسؤولية، أو لتضييق نطاقها لأنه إذا علم المؤمن له بأنه إذا تحققت مسؤوليته وترتب دين في ذمته فسيساهم في هذا الدين فيكون هذا الأمر كفيلا إلى اعتزازه من المسؤولية بقدر المستطاع.¹

وقد تضمنت المادة 30 الفقرة الثانية من الأمر المتعلق بالتأمينات هذا الشرط بنصها على أنه (... يمكن أن ينص العقد على تحمل المؤمن له تخفيضا من التعويض في شكل حق يقتطع منه على أن يحدد ذلك مسبقا).

2-2-3- التخفيض أو الاقتطاع الجزائي (La Franchise) :

وهو شرط يقضي بعدم تغطية مقدار معين من قيمة الضرر أو بنسبة معينة من هذه القيمة²، أو بمعنى آخر هو عبارة عن مبلغ من النقود أو جزء من الضرر يتحمله المؤمن عند تحقق الخطر.³

وهذا الشرط ليس الغرض منه إيجاد وسيلة لدفع المؤمن له لالتخاذ الاحتياطات لمنع وقوع الخطر كما هو الحال في عدم التغطية الإجباري، بل المقصود منه هو استبعاد الأخطار الصغيرة من نطاق التأمين، ولا يدخل في هذا النطاق إلا الأخطار الكبيرة أو المتوسطة.

ويسمى هذا الشرط أيضا بشرط عدم تغطية الكوارث الصغيرة، وقد يكون شرطا فلا يغطي إلا الأخطار الصغيرة في حدود معينة، أما الأخطار التي تجاوزت هذه الحدود فيغطيها تغطية كاملة.

والمؤمن في هذا الشرط لا يغطي إلا الأخطار التي تقل قيمتها أو تتساوى مع الحد المبين في العقد، وهنا قد يتعمد المؤمن له إلى زيادة الخطر حتى يصل إلى تغطية كاملة⁴، وهناك حالات يعمد المؤمن فيها إلى خصم مبلغ معين من أي حادث يتحقق صغيرا أم كبيرا فيجعل المؤمن المؤمن له يتخذ احتياطات في ألا يتحقق الخطر إطلاقا.⁵

¹ من شأن هذه الشروط أنها تؤدي إلى إثناء أخلاقيات التأمين التي طالما انتقدت لكونها تشجع المؤمن على عدم المبالاة بالأضرار التي يسببها الغير وبالنتائج التي تحدثها الأخطار المختلفة.

² راجع د السنهوري: مرجع سابق، ص 1534.

³ د عبد الرزاق بن خروف: مرجع سابق، ص 246.

⁴ هذا ما يعرف بالتخفيض البسيط.

⁵ يعرف بالتخفيض المطلق، وهو في هذه الحالة يشبه عدم التغطية الإلزامي.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ثانياً: التأمين على الأشخاص:

تقضي المادة 10 من القانون رقم 06 - 04 المعدل والمتمم للأمر 07/95 المتضمن قانون التأمينات بأن التأمين على الأشخاص هو عقد احتياطي يكتب بين المكتتب والمؤمن يلتزم بواسطته المؤمن بدفع مبلغ محدد في شكل رأسمال أو ريع، في حالة وقوع الحادث أو عند حلول الأجل المحدد في العقد للمؤمن له أو المستفيد المعين يلتزم المكتتب بدفع الأقساط حسب جدول استحقاق متفق عليه.

فالتأمين على الأشخاص هو تأمين يكون فيه الخطر المؤمن منه أمراً يتعلق بشخص المؤمن له لا بماله، وذلك على عكس التأمين على الأضرار الذي يكون الخطر فيه هو أمر يتعلق بمال المؤمن له لا بشخصه.

والخطر الذي يتعلق بشخص المؤمن له قد يكون هو الموت كما في التأمين على الحياة لحالة الموت¹، وقد يكون هو الحياة كما في التأمين على الحياة لحالة البقاء²، وقد يكون إصابات التي تسبب عجز دائم أو عجز مؤقت كما في التأمين من الإصابات³، وقد يكون الخطر هو المرض كما في التأمين من المرض⁴، وقد يكون هو الزوج أو الأولاد كما هو الحال في تأمين الأزواج أو الأولاد⁵.

المبادئ التي يقوم عليها التأمين على الأشخاص:

- عدم خضوع التأمين على الأشخاص للمبدأ التعويضي:

يقوم التأمين على الأشخاص على مبدأ رئيسي هو انعدام التعويض، فالتأمين على الأشخاص ليس بعقد تعويض، فمبلغ التأمين في التأمين على الأشخاص هو مبلغ محدد في العقد يتعهد المؤمن بأدائه عند وقوع الخطر منه سواء كان هذا الخطر الوفاة أو البقاء أو الحادث الجسماني أو المرض، باستثناء مصاريف العلاج التي تخضع للمبدأ التعويضي والتي غالباً ما تكون تكملة لما يدفعه صندوق الضمان الاجتماعي.

¹ المادة 64 من الأمر المتعلق بالتأمينات.

² المادة 64 الفقرة الثانية من الأمر المتعلق بالتأمينات.

³ المادة 63 من الأمر المتعلق بالتأمينات.

⁴ المادة 67 من الأمر المتعلق بالتأمينات.

⁵ المادة 13 - 14 من القانون 06 - 04 المعدل للأمر 07/95 .

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ويتفرع عن مبدأ انعدام صفة التعويض في التأمين على الأشخاص عدة مبادئ هامة هي: جواز تعدد التأمين على الخطر الواحد والجمع بين مبلغ التأمين والتعويض الذي يكون مستحقا للمؤمن له ، وعدم حلول المؤمن محل المؤمن له في الرجوع على المسئول .

أ- جواز تعدد التأمين على الخطر الواحد:

يجوز للمؤمن له في التأمين على الأشخاص أن يعدد عقود التأمين من خطر واحد فيجمع بين مبالغ التأمين الواجبة بكل هذه العقود، فله مثلا أن يؤمن على حياته تأمينا مختلطا برأس مال في إحدى شركات التأمين، ويؤمن في شركة أخرى نفس التأمين المختلط برأس مال أو تأمينا مختلطا، فإذا وقع الخطر المؤمن منه المؤمن له رأس المال من الشركة الأولى والثانية.¹

ب- الجمع بين مبلغ التأمين والتعويض:

يستطيع المؤمن له في التأمين على الأشخاص أن يجمع بين مبلغ التأمين والتعويض الذي قد يستحقه قبل الغير، وتنص المادة 61 من الأمر المتعلق بالتأمينات في فقرتها الثانية على أنه (يمكن جمع التعويض الذي يتوجب على الغير المسئول دفعه للمؤمن له أو لذوي حقوقه مع المبالغ المكتتبة في تأمين الأشخاص). وقد سبق لنا أن رأينا أن هذا الجمع غير جائز في التأمين على الأضرار نتيجة لخضوعه للمبدأ التعويضي، أما في التأمين على الأشخاص فيمكن للمؤمن له أن يجمع بين مبلغ التأمين الذي يتعهد به المؤمن وبين التعويض الذي يكون مستحقا للمؤمن له في ذمة الغير المسئول عن الخطر. ويكون المتسبب عن الحادث ملزما بأداء التعويض للمضرور على أساس مسؤليته التقصيرية فيجمع المؤمن له بين التعويضين.²

¹ في التأمين على الأشخاص يطلب المؤمن من المؤمن له أن يقدر ما إذا كانت هناك عقود تأمين أخرى من نفس الخطر، وفي التأمين من الإصابات يطلب منه أيضا أن يبلغه عن عقود التأمين اللاحقة، وليس الغرض من ذلك أن هذه العقود تخضع لمبدأ التعويض فهي لا تخضع له ، وإنما هدف المؤمن هو أن يتأكد ما إذا كان المؤمن له بتعدد لعقود التأمين كان غرضه المغامرة فلا يتعاقد معه المؤمن.

² القاضي عند فصله بالتعويض عند النظر في دعوى المسؤولية لا يأخذ بعين الاعتبار في تقديره لهذا التعويض مبلغ التأمين الذي يستحق للمؤمن له بموجب العقد.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ج- عدم حلول المؤمن محل المؤمن له في الرجوع على المسئول:

تطبيقاً لمبدأ الجمع بين مبلغ التأمين والتعويض، يجب القول بأن المؤمن لا يحل محل المؤمن له في الرجوع على المسئول، فبعد ما تقدر أن للمؤمن له حق الرجوع على المسئول عن الحادث بالتعويض ويجمع بين التعويض ومبلغ التأمين، فلم يعد هناك مجال لأن يحل المؤمن محل المؤمن له في الرجوع على المسئول عن الحادث. وهذا المبدأ أكدته المادة 61 من الأمر المتعلق بالتأمينات التي تقضي فقرتها الأولى على أنه (لا يحق للمؤمن بأي حال القيام بدعوى رجوع ضد الغير المسئولين عن الحادث)، وهذا الحكم يعتبر من النظام العام ولا يجوز للمؤمن أن يشترط حلوله محل المؤمن له أو المستفيد في حقوقه قبل المسئول عن الحادث.¹

المطلب الثاني : التأمين من المسئولية و صورته و إلزاميته

إن التأمين البري كما سبق ذكره، ظهر في القرن السابع عشر في صورة تأمين ضد الحريق و استمر تطور التأمين في ظهور صور جديدة للتأمين، وذلك نتيجة للثورة الصناعية وانتشار الآلات الميكانيكية وتطور وسائل النقل والمواصلات المختلفة. مما أدى إلى ازدياد نشاط الفرد و بالتالي تعددت صور المسئولية، مما دفع الأفراد إلى تأمين مسؤوليتهم الناجمة عن استخدام هذه الوسائل.

ومن هذه الصور التأمين من المسئولية، و ظهر هذا النوع لأول مرة في سنة 1881 م كنظام تابع للتأمين البحري، حيث سمح لمجهز السفينة بأن يؤمن ضد أخطار الزبائن، وفي مجال التأمين البري ظهر كنظام تابع للتأمين على الأشياء حيث كان يؤمن الجار على مسؤوليته تجاه جاره الناشئة عن الحريق كنظام تابع للتأمين الأصلي للحريق.²

¹ التأمين على الحوادث الجسمانية عندما يتعلق الأمر بالمصاريف الطبية والصيدلانية، فهذه المصاريف تخضع للتأمين على الأضرار وبالتالي يحق للمؤمن هنا أن يحل محل المؤمن له في الرجوع على الغير المسئول عن الحادث، لأن التأمين هو تأمين على أضرار.

² أنظر أكثر تفصيلاً د سعد واصف: التأمين من المسئولية، دراسة في عقد النقل البري، جامعة القاهرة، 1958، ص 20 و ما يليها. د محمد شكري سرور: التأمين ضد الأخطار التكنولوجية، دار الفكر العربي، ص 1987 م .

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وشهد التأمين تطورا كبيرا خلال القرن العشرين، أدى إلى زيادة عمليات التأمين وظهور أنواع جديدة كالتأمين ضد السرقة، وضد الإصابات البدنية والتأمين الإجباري من المسئولية المدنية للمهندسين عن حوادث البناء، وكذا إمكانية التأمين ضد الأخطار التكنولوجية.

ونتناول في هذا المطلب إبراز أهمية التأمين من المسئولية وضرورته (الفرع الأول)، ثم نتعرض إلى صور هذا النوع من التأمين (الفرع الثاني) وبعدها إلى إلزاميته (الفرع الثالث).

الفرع الأول: التأمين من المسئولية و ضرورته

نتناول في هذا الفرع إلى إبراز مفهوم التأمين من المسئولية (أولاً)، و إلى ضرورته وفوائده في النظام القانوني للمسئولية(ثانياً).

أولاً: التعريف بالتأمين من المسئولية:

التأمين من المسئولية عقد يضمن بموجبه المؤمن الأضرار التي تعود على المؤمن له من دعاوى الغير عليه بالمسئولية¹، ويعرف كذلك على أنه تأمين من الأضرار وهو يهدف إلى تأمين المؤمن له من الرجوع عليه بالتعويض على إثر قيام مسؤوليته عن الفعل الضار. وعرفته المادة 56 من الأمر المتعلق بالتأمينات على أن "المؤمن يضمن التبعات المالية المترتبة على مسؤولية المؤمن له المدنية بسبب الأضرار اللاحقة بالغير".

ثانياً: ضرورة التأمين من المسئولية:

نشأ التأمين من المسئولية على هامش القانون، ثم عاد حظيرة القانون ولم يلبث أن أصبح إجباريا بنص القانون، وهذا اعتراف تشريعي كامل بمزاياه وفوائده وضرورته.

وقد استشعرت كثرة من الدول ضرورة هذا النظام وأهميته، وجعلت منه نظاما إجباريا بنص القانون ومثال ذلك فرنسا وألمانيا والولايات المتحدة وبلجيكا وبلغاريا واسبانيا وسويسرا والدنمارك والسويد وتونس.

¹ رسالة دكتوراه، الدكتور سعد واصف: التأمين من المسئولية، دراسة في عقد النقل البري، 1958، ص 23.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

أما في الجزائر وفي سنة 1995 عرف قطاع التأمين نظاما جديدا بصدور الأمر رقم 07/95 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المتعلق بالتأمينات، وقد ألغى هذا الأمر في المادة 278 منه جميع الأحكام المخالفة لاسيما القانون رقم 63 - 201 المؤرخ في 08 جوان 1963 المتعلق بالالتزامات والضمانات المطلوبة من مؤسسات التأمين التي تمارسها نشاطها في الجزائر، والأمر رقم 66 - 127 المؤرخ في 27 مايو سنة 1966، والمتضمن إنشاء احتكار الدولة لعمليات التأمين، وكذا إلغاء القانون رقم 80 - 07 المؤرخ في 09 أوت سنة 1980 والمتعلق بالتأمينات. وقد نظم المشرع الجزائري في الأمر رقم 95 - 07 المتعلق بالتأمينات، التأمينات الإلزامية في الكتاب الثاني، وخصص الفصل الأول من هذا الكتاب للتأمينات البرية الإلزامية وقسمه إلى ستة أقسام خصص القسم الأول لتأمينات المسؤولية المدنية والقسم الثاني للتأمين من الحريق، والقسم الثالث للتأمين الإلزامي في مجال البناء والقسم الرابع للوقاية على إلزامية التأمين وعقوبتها، والقسم الخامس للمسؤولية المدنية عن الصيد والسادس للمسؤولية المدنية المتعلقة بالسيارات.

-التأمين من المسؤولية بين أنواع التأمين:

ينقسم التأمين إلى قسمين رئيسيين: التأمين على الأضرار، والتأمين على الأشخاص فهل يندرج التأمين من المسؤولية تحت واحد من هذين القسمين أو يندرج تحتها معا، أم أنه نظام قائم بذاته؟. إن التأمين من المسؤولية هو تأمين من الأضرار وليس تأمينا على الأشخاص، لأنه ليس تأمينا على الحوادث، وهناك فارق كبير بين التأمين من المسؤولية والتأمين على الحوادث التي تلحق بجسم الإنسان الذي هو تأمين على الأشخاص.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

والفارق بين التأمين من المسؤولية والتأمين من الحوادث يتلخص فيما يلي:

1- في التأمين من الحوادث لا يوجد إلا مؤمن ومؤمن له فقط، ويلتزم المؤمن قبل المؤمن له الذي يجمع إلى صفته كمؤمن له صفته كمستفيد، وفي التأمين من المسؤولية يوجد ثلاثة أشخاص المؤمن له وهو غالباً المكتتب في وثيقة التأمين والمؤمن والمصاب.¹

2- في التأمين من الحوادث لا بد من حادثة بينما في التأمين من المسؤولية لا ضرورة لحادثة دائماً وإنما قد تتحقق المسؤولية بمجرد وجود خطأ ارتكب أثناء تأدية الوظيفة.²

3- التأمين من الحوادث باعتباره تأمين من الأشخاص لا يخضع لمبدأ التعويض، على عكس التأمين من المسؤولية الذي هو تأمين تعويضي يخضع لقواعد ومبادئ التأمين على الأضرار.³

لضمان حق المضرور في التعويض فرض المشرع نظام التأمين الإجباري من المسؤولية، بدأ ذلك التأمين على مسؤولية صاحب العمل لمصلحة عماله، ثم المسؤولية عن حوادث السيارات لمصلحة الغير المضرور، واتسع نطاق هذا التأمين الإجباري في فرنسا وكثير من الدول الأوروبية ليغطي كافة أوجه النشاط.⁴

لا شك أنه كان لنظام التأمين الإجباري أثراً ملحوظاً على تطور ملامح المسؤولية المدنية واتساعها وتدعيمها وضمان حقوق المضرور، حيث توسع القضاء وتساهل في إقرار المسؤولية من جهة، وازدياد منحه للتعويضات المقضي بها من جهة أخرى وتفادي مخاطر إعسار المدين من جهة ثالثة.⁵

¹ رسالة دكتوراه سعد واصف: مرجع سابق، ص 25.

² رسالة دكتوراه سعد واصف: المرجع السابق، ص 26.

³ د عبد الرزاق بن خروف: مرجع سابق، ص 206. د السنهوري: الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، المجلد الثاني (7) عقود الغرر وعقد التأمين، 2005، ص 1642.

⁴ رسالة دكتوراه فايز عبد الرحمن خليل: بعنوان أثر التأمين على الالتزام بالتعويض، دراسة مقارنة في القانونين المصري والفرنسي والشريعة الإسلامية، سنة 1995، ص 200.

⁵ رسالة دكتوراه فايز عبد الرحمن خليل: المرجع السابق، سنة 1995، ص 201.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وأصبحت المسؤولية بمثابة خطر اجتماعي تتحمل الجماعة عبئها من خلال نظام التأمين الذي يساهم في توزيع عبء الأضرار على الأفراد على نحو متكامل من خلال الأقساط المدفوعة بغض النظر عن وجود الخطأ والعناصر التقليدية للمسؤولية، بل الفيصل هو تعويض المضرور من جراء النشاط الاجتماعي.¹

الفرع الثاني: صور التأمين من المسؤولية

الخطر المؤمن منه في التأمين من المسؤولية هو مطالبة المضرور للمؤمن له بالتعويض سواء كانت هذه المطالبة على أساس أو على غير أساس أي سواء تحققت مسؤولية المؤمن أو لم تتحقق.²

ولابد أن يطالب المضرور المؤمن له بالتعويض، أي لابد من أن يتحقق الخطر المؤمن منه كمرحلة أولى في رجوع المؤمن له على المؤمن بالضمان، ولا يلزم أن تكون المطالبة مطالبة قضائية بدعوى ترفع أمام القضاء، بل يكفي أن تكون مطالبة ودية خارج القضاء.³

أولاً: المطالبة الودية:

قد لا يرفع المضرور دعوى المسؤولية ولكن يطالب المؤمن له بالتعويض ودياً، وفي رسالة موصى عليها أو عقد غير قضائي كإعذاره عن طريق محضر، ولا يوجد ما يمنع من أن يتفق المؤمن له والمضرور على تسوية ودية للمسؤولية الناجمة عن الحادث.⁴

فقد يقنع المؤمن له المضرور بأن الحادث الذي نتج عنه الضرر، لم يقع بخطأ منه وإنما يرجع إلى السبب الأجنبي أو خطأ الغير، فإذا اقتنع المضرور بذلك، وتنازل عن مطالبته للمؤمن له، استفاد المؤمن من هذا التزلو، ولم يكن هناك محل لرجوع المؤمن له عليه بالضمان.¹

¹ فايز عبد الرحمن خليل: المرجع السابق، ص 202.

² قد يتحقق الخطر المؤمن منه دون أن تتحقق المسؤولية، إذا طالب مدعي المسؤولية المؤمن له بالتعويض و كان على غير حق في هذه المطالبة و قد رأينا أن المؤمن له يرجع في هذه الحالة بالمصروفات على المؤمن و قد تتحقق المسؤولية دون أن يتحقق الخطر المؤمن منه، إذا سكت المضرور عن مطالبة المؤمن له بالتعويض .

³ د سليمان مرقس: مرجع سابق، ص 553.

⁴ أنظر أكثر تفصيلاً د عبد الرزاق السنهوري: الوسيط في شرح القانون المدني الجديد 7، المجلد الثاني، عقود الضرر وعقد التأمين، الطبعة الثالثة الجديدة، 2005، ص 1655.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

أما إذا كانت ظروف الحادث واضحة، وثبتت مسؤولية المؤمن له، فإن هذا الأخير قد يقر بمسؤوليته، لكن هذا الإقرار لا يمكنه الاحتجاج به في مواجهة المؤمن إن لم يكن هذا الأخير مشتركا معه²، هذا ما قضت به المادة 58 من الأمر المتعلق بالتأمينات التي تنص على أنه "لا يحتج على المؤمن بأي اعتراف بالمسؤولية ولا بأية مصلحة خارجة عنه، ولا يعد الاعتراف بحقيقة الأمر إقرار بالمسؤولية".

ويبرز منع المؤمن المؤمن له أن يقر بمسؤوليته هو خشية أن يتواطأ المؤمن له مع المضرور بالمسؤولية على مبلغ كبير، بل أيضا احتمال أن يرهب المؤمن له تهديد المضرور باتخاذ إجراءات جزائية ضده ليحملة ذلك على الإقرار أو الاعتراف³.

ولا يشترط شكل معين لهذا الإقرار، فيمكن أن يتم كتابة أو شفاهة، والاعتراف بالوقائع المادية لا يعتبر اعترافا بالمسؤولية من الناحية القانونية، وبذلك يمنع على المؤمن له أن يعترف وحده بمسؤوليته بل يجب عليه أن يترك ذلك للمؤمن أو ينتظر مطالبة المضرور له قضائيا⁴.

والمقصود بالإقرار هو أن يقر بمبدأ المسؤولية من الناحية القانونية، أما إذا أقر بالوقائع المادية دون أن تظهر مسؤوليته، فإن هذا لا يعد إقرارا، إذا أنه في هذه الحالة اقتصر الإقرار على سرد ما حدث ماديا دون أن يتطرق إلى المسؤولية من الناحية القانونية، وواجب الصدق و الأمانة يقتضي منه أن يروي الحادث كما وقع ماديا دون أن يكتب شيئا⁵.

¹ Cass. Civ. 27 Nov. 1967, RGAT 1968, P. 394

² د عبد الرزاق السنهوري: الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، المجلد 1، ص 615.

³ أما إذا صدر الإقرار من شخص يكون المؤمن له مسؤولا عنه كتابيا فلا يدخل في هذا المنع ولا يسقط حق المؤمن في الضمان.

⁴ د عبد الرزاق السنهوري: مرجع سابق، ص 1658م.

⁵ راجع د عبد القادر العطير: التأمين البري في التشريع الأردني، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان 1995 م، ص 114.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وإذا اتفق المؤمن له والمضروب إلى تسوية ودية كان له أن يرجع بعد ذلك على المؤمن بالضمان، ويكون هذا الرجوع وديا إذا وافق المؤمن، وإما أن يكون رجوعا قضائيا عن طريق رفع دعوى أصلية على المؤمن في حالة رفضه للمطالبة الودية.¹

وسواء كانت تسوية الضمان مع المؤمن تسوية ودية أو تسوية قضائية، ففي الحالتين يكلف المؤمن له بإثبات تحقق مسؤوليته نحو المضروب، وأن تكون هذه المسؤولية يغطيها ضمان المؤمن.²

فعلى المؤمن له أولا أن يثبت تحقق مسؤوليته نحو المضروب، ويكون في مقابل ذلك أن يتمسك المؤمن بأي نوع آخر صالح التمسك به، كأن يدفع بأن مسؤولية المؤمن له قد سقطت بالتقادم وقد أهمل هذا أن يتمسك بالتقادم في مواجهة المضروب.³

وعلى المؤمن له أن يثبت ثانيا أن تحقق مسؤوليته كان داخل نطاق عقد التأمين فإن ثبتت أن الحادث وقع خارج مدة العقد، يكون المؤمن في هذه الحالة ألا يضمن المؤمن له لعدم سريان عقد التأمين.

ثانيا: المطالبة القضائية:

وقد يقع ألا تتم تسوية المسؤولية مع المضروب إلا عن طريق القضاء، ويرجع ذلك إلى أنه قد بالغ المضروب في تقديره التعويض منذ المطالبة الودية، وبالتالي قد لا يقيم المؤمن على التسوية الودية حتى يتجنب دفع المؤمن لها بمختلف الدفوع، ويترك المضروب يطالب بحقه أمام القضاء.⁴

والمؤمن له في مواجهته لدعوى المسؤولية التي يدفعها المضروب يكون بين ثلاثة احتمالات: فإما أن يواجهها و حده دون إخطار أو إدخال المؤمن كطرف في المؤمن، وإما أن يدخل المؤمن خصما في الدعوى، أو أن يدخل المؤمن من تلقاء نفسه وإما يتولى المؤمن إدارة و تسيير الدعوى بنفسه نيابة عن المؤمن له.

¹ راجع د السنهوري: مرجع سابق، ص 1659 وما يليها.

² والفقه في فرنسا ومصر، لا يمنع مثل هذا الشرط لأنه لا يمثل خروجا على مبدأ الصفة التعويضية، حيث أنه يعوض ضررا فعليا لحق بالمؤمن له إلا أنه يشترط لصحة هذا الشرط وهو شرط تأمين القدم أن يكون تكميليا لا تأمينا أصليا.

³ د السنهوري: المرجع السابق، ص 1660 وما يليها.

⁴ د السنهوري: المرجع السابق، ص 1661 وما يليها. وكذلك د عبد القادر العطر: مرجع سابق، ص 115 وما يليها.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

أ- مواجهة المؤمن له لدعوى المسؤولية وحده:

وهذا الاحتمال يعتبر نادرا، إذ انه الغالب ما يكون المؤمن خصما في الدعوى، ولكن مع ذلك قد يواجه

المؤمن له الدعوى وحده، إذا لم يتمكن لسبب أو لأخر إدخال المؤمن في الدعوى.¹

فإذا واجه المؤمن له الدعوى وحده، وقضى عليه بالإدانة، وقدم التعويض إلى المضرور فإنه يكون له في

هذه الحالة الرجوع بالضمان على شركة التأمين (المؤمن).²

والمؤمن له يحق له الرجوع على المؤمن إما وديا أو قضائيا، ويستطيع المؤمن أن يدفع هذا الرجوع بالوسائل

القانونية، فإذا تم إدانة المؤمن له جزائيا، فإن الحكم الجزائي يكون حجة على المؤمن من حيث مبدأ المسؤولية.

ويكون للمؤمن حق مناقشة الشق المدني خاصة إذا كان هناك خطأ من المضرور فيتم تقسيم المسؤولية.³

أما إذا قضي على المؤمن له مدنيا- القسم المدني- فإن الحكم الصادر لا يكون حجة على المؤمن

لاختلاف الخصوم و المحل و السبب، ولكن يمكن أن يصلح الحكم المدني دليلا على تحقق الخطر المؤمن

بالضمان.ويمكن للمؤمن أن يثبت بوجود تواطؤ بين المؤمن له و الغير بقصد الإصدار بمصالحته، وله أن يثبت

كذلك أن الحكم قد صدر بناء على إقرار المؤمن له بالمسؤولية أو على صلح مع المضرور، كما له أن يدفع

بسقوط الضمان لوجود حالة من حالات السقوط.⁴

ب- إدخال المؤمن أو دخوله خصما في الدعوى:

وهنا بمجرد رفع المضرور دعوى المسؤولية ضد المؤمن له، يقوم هذا الأخير بإدخال المؤمن في النزاع،

ويمكن للمؤمن بمجرد علمه بالدعوى أن يتدخل من تلقاء نفسه ليدافع عن مصلحته في دفع المسؤولية عن المؤمن

له، أو دفع الضمان عن نفسه.

¹ و يواجه المؤمن له، الدعوى وحده إما من أجل التواطؤ مع الغير المضرور، أو لأنه يعتقد بألا مسؤولية عليه.

² راجع د عبد الرزاق بن خروف: مرجع سابق، ص 212-213.

³ Yvonne Lambert – Faivre, droit des assurances, 4 éme éd 1982, Dalloz, P.346 ; Cass.Civ. 12 juin. 1968, JCP .1968 ,II 15584,note lindon , P.249,note Besson ; Cass. Civ. 10 oct.1972, RGAT. 1973, II ,17542 note Bellamy.

⁴ ولقد تضمن المرسوم 34/80 الذي سبق الإشارة إليه سابقا بأن شركة التأمين تطلب الإخراج النزاع في حالة سكر، أو قيادة السيارة دون وجود رخصة السياقة (المواد 4-5).

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

فتتأج الدعوى لا تهم المؤمن له بقدر ما تهم المؤمن، فإن تدخل في الدعوى أو تولى إدارتها بنفسه فإن سوف يبذل كل ما في وسعه من عناية من أجل دفع المسؤولية، ويتعين على المؤمن له إخطار المؤمن وتسليمه كل الأوراق والمستندات الخاصة بالدعوى وتقارير الخبراء.¹

وفي هذه الحالة يكون الحكم الصادر في دعوى المسؤولية حجة على المؤمن، ويتحمل هو المصاريف القضائية إذا ثبتت مسؤولية المؤمن له، وصدر الحكم لصالح المضرور وذلك طبقاً لنص المادة 57 من الأمر المتعلق بالتأمينات.

ج- تولى المؤمن إدارة الدعوى بنفسه:

قد تتضمن وثيقة التأمين شرطاً يضعه المؤمن يقضي باحتفاظه وحده بالحق في مباشرة دعوى المسؤولية، فيكون هنا بمثابة وكيل ونائب عن المؤمن له، والفرق بين إدخال المؤمن في الدعوى إلى جانب المؤمن له، وبين توليه بنفسه إدارة هذه الدعوى، أنه في الحالة الأولى يباشر الدعوى باسمه دفاعاً عن مصلحته الشخصية و يكون الحكم حجة عليه.² أما في الحالة الثانية فيباشر الدعوى باسم المؤمن له و نيابة عنه ودفاعاً عن مصلحته، ولا يكون الحكم حجة على المؤمن، ودخول المؤمن خصماً في الدعوى لا يحتاج إلى شرط خاص بذلك في وثيقة التأمين فالؤمن أن يدخل خصماً في الدعوى ما لم يمنعه شرط خاص من الدخول.³

أما تولى المؤمن إدارة الدعوى بنفسه فلا بد فيه من شرط خاص، وإذا لم يوجد هذا الشرط لا يجوز للمؤمن أن يتولى إدارة الدعوى بنفسه، ويمكن للمؤمن أن يتولى إدارة الدعوى باسم المؤمن له ويدخل خصماً فيها باسمه الشخصي حتى أمام محكمة الاستئناف.⁴

¹ حتى وإن يتم المؤمن له بإدخال المؤمن في الدعوى، فإنه يحق للمؤمن أن يدخل من تلقاء نفسه خصماً ثالثاً، وهو في هذا يدافع عن مصلحته الشخصية باسمه هو، ولا ينوب عن المؤمن له.

² أنظر د فيصل زكي عبد الواحد: المفهوم القانوني للمستفيد من التأمين الإجباري من المسؤولية الحديثة عن حوادث المركبات الآلية، دار النهضة العربية القاهرة، 1993هـ، ص 57 و ما يليها.

³ أنظر أكثر تفصيلاً د السنهوري: مرجع سابق، ص 1665 و ما يليها.

⁴ د طلبه وهبة خطاب: مرجع سابق، ص 355.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البرى على نقل البضائع والأشخاص

وغاية المؤمن لدعوى المسؤولية بنفسه، هي أن الحكم الصادر فيها يعنيه باعتباره أنه هو الطرف الذي سيدفع التعويض الذي يحكم به لمصلحة المضرور، وتولي المؤمن إدارة الدعوى بنفسه، تجعله يبذل في ذلك جهداً لا يبذله المؤمن له.¹

وقد سبق التعرض إلا أن اعتراف المؤمن له بمسئوليته لا يكون حجة على المؤمن²، فيحق للمؤمن أن يشترط بأنه لا يجوز للمؤمن له أن يقر للمضرور بمسئوليته وأن يقوم بتسليمه المستندات للدفاع في الدعوى.³ فيتخذ المؤمن موقفه من المضرور وهو على علم من حيث المسؤولية ومن حيث الضرر الذي وقع. وإذا اشترط المؤمن تسيير الدعوى بنفسه كان الشرط صحيحاً، ويكون دور المؤمن له هنا سلبياً، ولكن المؤمن له يبقى ظاهراً في الدعوى لأنه المؤمن يباشر للدعوى باسمه بالنيابة عنه، ويكيف الشرط على أنه توكيل صادر من المؤمن له للمؤمن في إدارة الدعوى في جميع مراحلها من البداية إلى النهاية.⁴

وإذا حكم على المؤمن له في محكمة أول درجة، كان للمؤمن وحده الحق في أن يقرر ما إذا يستأنف الحكم أولاً، فإذا قرر الاستئناف جاز له ذلك حتى وإن عارض المؤمن له. وعند الحكم نهائياً في دعوى المسؤولية، لا يكون الحكم الصادر فيها قوة الأمر المقضي بالنسبة إلى المؤمن، لأنه إنما تولى إدارة وتسيير الدعوى باسم المؤمن له ونيابة عنه، ولكن الحكم يعتبر دليلاً قوياً على تحقق الخطر المؤمن منه، ويرجع المؤمن له على المؤمن بالضمان ودياً أو قضائياً.

ثالثاً: الدعوى المباشرة:

إن عقد التأمين ينشأ علاقة قانونية بين المؤمن والمؤمن له، وهو يترتب التزامات في ذمة المؤمن (شركة التأمين)، وأخرى في ذمة المؤمن له. وفي المنطق القانوني المحض لا توجد علاقة مباشرة بين المضرور والمؤمن،

¹ لأن التأمين ينمي في نفوس المؤمن لهم الإهمال، فالمؤمن له عالم بأن وراء تأميننا يقبه الخسارة حتى لو حكم عليه.

² المادة 58 من الأمر المتعلق بالتأمينات.

³ د سعد واصف: مرجع سابق، ص 13 و ما يليها. د السنهوري: مرجع سابق، ص 1665 .

⁴ د السنهوري: المرجع السابق، ص 1667 و ما يليها.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

والعلاقة المباشرة إنما توجد أولاً بين المضرور والمؤمن له وحكمها دعوى المسؤولية، وتوجد ثانياً بين المؤمن له والمؤمن ويحكمها عقد التأمين.¹

فالمضرور ليس طرفاً في عقد التأمين حتى يستمد منه حقاً مباشراً قبل المؤمن. بموجب هذا العقد، كما أن المؤمن ليس شريكاً للمؤمن له في العمل الذي أوجب مسؤوليته حتى يرجع عليه المضرور مباشرة بدعوى المسؤولية. إن حق المؤمن له في رفع دعواه على المؤمن مباشرة قصد مطالبته بالتعويض عن الضرر الناتج عن مسؤولية المؤمن له عن الحادث لا يجد مصدره في الاشتراط لمصلحة الغير، لأن التأمين ليس إلاحماً لدمية المؤمن له من هذه المطالبة وليس اشتراطاً لمصلحة المضرور.²

فالمضرور ليست له علاقة مع المؤمن إلا عن طريق مدينة المؤمن له، ويستطيع المضرور الرجوع بالدعوى غير المباشرة على المؤمن، ويستعمل في ذلك حق مدينة المؤمن له قبل مدين مدينة المؤمن. ومن ثم يرجع بالتعويض المستحق له في ذمة المؤمن له بالدعوى غير المباشرة على المؤمن في حدود القيمة المؤمن عليها.³

لكن هذه الدعوى غير المباشرة⁴، لا تسعف المضرور كثيراً، لأنه يكون مزاحماً من طرف دائني المؤمن له الآخرين. فمن حقهم أيضاً استعمال هذه الدعوى للرجوع على المؤمن، وقد لا يكون مبلغ التأمين كافياً للوفاء بكل هذه الديون، فيقسمه الدائنون فيما بينهم قسمة غرماء وقد يكون المؤمن له في حالة سيئة من الإعسار، فلا ينال المضرور بطريق الدعوى غير المباشرة إلا جزءاً يسيراً من التعويض المستحق له.⁵

لذلك وجب أن يكون للمضرور دعوى مباشرة يرجع بها على المؤمن بالتعويض المستحق له في ذمة المؤمن له. نصت عليها المادة 59 من الأمر المتعلق بالتأمينات التي تقضى علي أنه " لا ينتفع بالمبلغ الواجب على المؤمن

¹ راجع د عبد الرزاق بن خروف: مرجع سابق، ص 215.

² د إدريس الضحاك: الوجيز في حوادث السيارات، التأمين الإجباري للسيارات، الطبعة الثانية، الدار البيضاء، 1989، ص 68.

³ د عبد الرزاق السنهوري: عقد التأمين، عقد الغرر، المجلد 7، 1998، ص 1671.

⁴ المادة 189 من القانون المدني التي تنص على أنه (لكل دائن ولو لم يجل أجل دينه أن يستعمل باسم مدينه جميع حقوق هذا المدين، إلا ما كان منها خاصاً بشخص أو غير قابل للحجز ولا يكون استعمال الدائن لحقوق مدينه مقبولاً إلا إذا أثبت أن المدين أمسك عن استعمال هذه الحقوق، وأن هذا الإمساك من شأنه أن يسبب عسره، أو أن يزيد فيه. ولا يجب على الدائن أن يكلف مدينه بمطالبة حقه غير أنه لا بد أن يدخله في الخصام).

⁵ د إدريس الضحاك : المرجع السابق، ص 68 - 69.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

أو بجزء منه، إلا الغير المتضرر أو ذو حقوقه ما دام هذا الغير لم يستوف حقه في حدود المبلغ المذكور من النتائج المالية المترتبة عن الفعل الضار الذي بسبب مسؤولية المؤمن له ".¹

يتضح من هذا النص بأنه بفضل الدعوى المباشرة أصبح المضرور يؤمن مزاحمة المؤمن له، وينال التعويض المستحق له كاملا من المؤمن، وهو عادة على جانب كبير من اليسار ما دام هذا التعويض في حدود القيمة المؤمن عليها.

فالمؤمن له لم يكسب حقه إلا بثمن دفعه المضرور هو الضرر الذي أصابه والذي حقق مسؤولية المؤمن له، فمن العدل إذن أن يستأثر المضرور وحده بالحق الذي استقل بدفع ثمنه، وأن يرجع مباشرة على المؤمن دون أن يزاحمه سائر دائني المؤمن له.¹

وقد حاول الفقه أن يجد لهذه الدعوى المباشرة أساسا، فذهب رأي إلى أن حق المضرور يقوم على أساس الاشتراط لمصلحة الغير، فيكون المؤمن له أثناء التعاقد مع المؤمن قد اشترط عليه أن يدفع مبلغ التأمين للمضرور.² ولكن انتقد هذا الرأي وذلك بأن المؤمن له يتعاقد عادة لمصلحته هو لا لمصلحة المضرور، وبغرض أن يحصل على مبلغ التأمين تعويضا لما أصابه من الضرر من وراء تحقق مسؤوليته قبل المضرور، كما أن المؤمن يتعاقد مع المؤمن له لا مع المضرور، وعند تحقق مسؤولية المؤمن له فالمؤمن يعوضه هو لا المضرور.³

وذهب فريق آخر واعتنق مذهب **لابيه (LABBE)** المعروف، فثبتت حق امتياز للدائن على حق مدينه في ذمة مدين إذا كان هذا الحق قد ثبت للمدين مقابل غنم جناه المدين من الدائن كما في الإيجار من الباطن، ورجوع المؤجر مباشرة على المستأجر من الباطن، أو مقابل غرم تحمله الدائن بفعل المدين كما في التأمين من المسؤولية ورجوع المضرور مباشرة على المؤمن.⁴

¹ Cass .Civ.17 nov.1965 ,RGAT 1966 .p.394.Obs .AB. voir D. Veaux et P. Veaux Fournier, Précité ; fasc. 11-6,n 44.

² د عبد القادر العطير: التأمين البري في التشريع، دراسة مقارنة، 2006، ص 234.

³ د عبد الرزاق بن خروف: مرجع سابق، ص 215. د عبد الرزاق السنهوري: مرجع سابق، ص 1672.

⁴ د السنهوري: مرجع سابق، ص 1673.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ولكن بالإجماع قام على أن نظرية لاييه هذه لا تصلح إلا من أجل توجيه المشرع في أن يستند إليها عند وضعه للتشريع المتعلق بماته المسئولية.

أ- من له حق ممارسة هذه الدعوى؟

يستطيع ممارسة هذه الدعوى ومطالبة المؤمن بالتعويض كل من الضحية وأصحاب الحقوق من ورثة وغيرهم، كما يحق لكل الأشخاص المتضررين من الحادث بصفة غير مباشرة نتيجة اضطرارهم لدفع إيرادات أو أي شكل آخر من التعويض للضحية أو لأصحاب حقوقه¹، إذا كان هؤلاء هم المدعون في الدعوى المباشرة. فإن المدعى عليه هو المؤمن مع لزوم إدخال المؤمن له في الدعوى خاصة بالنسبة للتأمين من المسئولية المدنية الناتجة عن حوادث السيارات.

وعلة اشتراط إدخال المؤمن له في الدعوى رغم العديد من الانتقادات الموجهة له من طرف كثير من الفقهاء، هي أنه لا يمكن مناقشة المسئولية المدنية لمرتكب الحادث دون أن يكون حاضرا في الدعوى المسئول عن هذا الحادث.²

وقد يتعدد المضرورين في حادث واحد، وفي هذه الحالة يكون لكل واحد منهم الحق في رفع الدعوى المباشرة، وإذا لم يكن مبلغ التأمين كافيا لتعويضهم جميعا اقتسموه بينهم قسمة غرماء.

ب- إثبات المسئولية والتأمين في الدعوى المباشرة:

يجب على المدعى (المضرور) أن يثبت مسئولية المؤمن له، ويمكن له أن يواجه المؤمن (شركة التأمين) بحيثيات الحكم القاضي بالإدانة بناء على الخطأ وتكون لهذه الحيثيات قوة الشيء المقضي به.

أما الأحكام المدنية الصادرة بين المضرور والمؤمن له فإنها لا تكتسي قوة الشيء المقضي به تجاه المؤمن، إلا إذا كان هذا الأخير على علم بالدعوى. وبالإضافة إلى ذلك فإنه يجب على المدعى أن يثبت أن الضرر الذي أصابه هو مشمول بضمان عقد التأمين، كما يجب أن يثبت وجود عقد التأمين. وجرت العادة أن المؤمن له أو المؤمن هما

¹ C.Jamin , La notion d'action directe, LGDJ,1991, P.263.

² د إدريس الضحاك: مرجع سابق، ص 70 - 71.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

الذدان يقومان بتسليمه العقد، وإذا افترضنا امتناعهما عن ذلك، فللمدعى استعمال كل الوسائل لإثبات وجود عقد التأمين. وإذا وجدت حالة من حالات سقوط الحق في الضمان، فإن من مصلحة المؤمن إثبات أن الحادث الذي تسبب فيه المؤمن له كان غير مشمول بالضمان، وبالتالي يطلب إخراجهم من النزاع ويتحمل المؤمن له مسؤولية الحادث.¹

ج- تقادم الدعوى المباشرة:

تنص المادة 624 من القانون المدني على أنه (تسقط بالتقادم الدعوى الناشئة عن عقد التأمين بانقضاء ثلاث سنوات من وقت حدوث الواقعة التي تولدت عنها هذه الدعوى)، وقد كررت هذا الحكم المادة 27 من الأمر المتعلق بالتأمينات فنصت على انه (يحدد أجل تقادم جميع دعاوى المؤمن له أو المؤمن الناشئة عن عقد التأمين بثلاث سنوات ابتداء من تاريخ الحادث الذي نشأت عنه).

يتبين من النصين السابقين أن المدة التي تقادم بها الدعوى الناشئة عن عقد التأمين هي ثلاث سنوات، وهذه الدعوى هي إما أن تكون للمؤمن فيرفعها ضد المؤمن له وإما أن تكون للمؤمن له فيرفعها ضد المؤمن. ودعاوى المؤمن تتمثل في دعوى المطالبة بالأقساط، ودعوى بطلان عقد التأمين ودعوى الفسخ. ودعاوى المؤمن له تتمثل في دعوى المطالبة بمبلغ التأمين، ودعوى الإبطال، ودعوى الفسخ التي يقررها القانون.² ولما كانت الدعوى المباشرة التي يرفعها المضرور على المؤمن ليس مصدرها عقد التأمين، بل مصدرها هو القانون، فهي لا تسري عليها مدة التقادم الخاصة بعقد التأمين، فهي تخضع للقواعد العامة وتكون مدة تقادمها هي خمس عشرة سنة.³

¹ المواد 4 - 5 من المرسوم 34/80 الصادر بتاريخ 1980/02/16 والذي يتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 7 من الأمر 15/74 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار.

² غادة همج: حوادث السير وآثارها القانونية، الطبعة الأولى، 2000، ص 54.

³ د إدريس الضحاك: الوجيز في حوادث السير، التأمين الإجباري للسيارات، الطبعة الثانية، 1989، ص 61.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

الفرع الثالث: إلزامية التأمين من المسؤولية

يتنوع التأمين من المسؤولية بتنوع ميادين النشاط وانتشر هذا التأمين بتقدم الآلات الميكانيكية والابتكارات الحديثة. وأول نوع ظهر من أنواعه كان التأمين من المسؤولية عن الحريق¹، ثم تلي ذلك التأمين من المسؤولية عن حوادث العمل، وانتشر هذا النوع من التأمين انتشارا كبيرا مع تقدم الصناعة وازدهارها، لكن هذا النوع من التأمينات انتقل إلى التأمينات الاجتماعية².

وجاء بعد ذلك التأمين من المسؤولية عن حوادث النقل³، وعن حوادث السيارات وعن حوادث المرور بوجه عام. وبرز التأمين من المسؤولية عن حوادث السيارات في هذا الميدان بوزن واضح وانتشر انتشارا واسعا لضرورته وشدة الحادة إليه، هو ما جعل معظم التشريعات العالمية تجعله إجباريا على غرار المشرع الجزائري.

ثم برز فيما بعد التأمين من المسؤولية عن الأنشطة المهنية كالتأمين من المسؤولية عن نشاط الأطباء والمهندسين والصيدلة، وانتهى الأمر إلى التأمين من المسؤولية عن النشاط بوجه عام كالتأمين من المسؤولية المدنية لمشيدي البناء والعمارات.

نظم المشرع الجزائري التأمينات الإلزامية في الكتاب الثاني من الأمر رقم 07/95 المتعلق بالتأمينات وخصص الفصل الأول من هذا الكتاب للتأمينات البرية الإلزامية، وقسمه إلى ستة أقسام خصص القسم الأول لتأمينات المسؤولية المدنية، والقسم الثاني للتأمين من الحريق والقسم الثالث للتأمين الإلزامي في مجال البناء، والقسم الرابع للوقاية على إلزامية التأمين وعقوبتها، والقسم الخامس للمسؤولية المدنية عن الصيد، والقسم السادس للمسؤولية المدنية المتعلقة بالسيارات.

والتأمينات الإلزامية يجب الامتثال لإلزاميتها وإخضاع عدم الامتثال لها لعقوبة خاصة ينص عليها القانون¹. ويجب على شركة التأمين أن تغطي أي خطر يخضع لإجبارية التأمين، وهذا ما تقضي به المادة 201 من

¹ أنظر المواد 44 - 48 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات.

² أنظر قانون 08 - 01 المؤرخ في 15 محرم 1429 الموافق لـ 23 يناير 2008 يتمم القانون رقم 38 - 11 المؤرخ في 21 رمضان 1403 الموافق لـ 02 يوليو 1983 المتعلق بالتأمينات الاجتماعية .

³ الأمر 15/74 والمواد 165 - 166 من الأمر المتعلق بالتأمينات 07/95.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

الأمر المتعلق بالتأمينات وذلك في الفقرة الأولى التي تنص على أنه (يجب على شركات التأمين تغطية أي خطر يخضع بموجب هذا الأمر لإلزامية التأمين بالنسبة لعمليات التأمين التي اعتمدت من أجلها).

وفي حالة اعتراض المؤمن له على التعريفه يخطر إدارة الرقابة بهذا الاعتراض وتقوم هذه الأخيرة بإقرار التعريفه الواجب تطبيقها وهذا بعد استشارة الهيئة المكلفة بالتعريفه.²

فالمؤمن ملزم بأن يستجيب لكل شخص يرغب في التعاقد معه، ويتعين على كل من المؤمن والمؤمن له احترام الشروط والقيود التي يفرضها التنظيم. ويجب أن يكون الضمان المكتتب في عقد التأمين كافيا سواء بالنسبة للأضرار الجسمانية أو بالنسبة للأضرار المادية، إضافة إلى أنه يمكن أن يتضمن عقد التأمين على سقوط أي حق يمكن أن يحتج به على الضحايا أو ذوي حقوقهم، وذلك حسب نص المادة 173 من الأمر المتعلق بالتأمينات.

وتعتبر التأمينات الإلزامية بمثابة حماية قانونية واجتماعية لجميع ضحايا الحوادث بحيث أنها تضمن لهم تعويضا عن الأضرار التي تلحقها بسبب مسؤولية المؤمن له. فالتأمين من المسؤولية نشأ على هامش القانون، ثم عاد ودخل حظيرة القانون ولم يلبث أن أصبح إجباريا بنص القانون، وهذا اعتراف تشريعي كامل بمزاياه وفوائده وضرورته.³

وفي مجال التأمين من مسؤولية الناقل ازدهر هذا النظام بصفة خاصة منذ سنة 1911 بعد صدور حكم النقض الشهير في 1911/11/21 الذي شدد المسؤولية على عاتق الناقل فيما يتعلق بنقل الأشخاص إذا اعتبر أن في ذمته التزاما ضمينا تعاقديا بسلامة الأشخاص.⁴

Obligation de conduire le voyageur sain et sauf à destination.

¹ نص المادة 02/201 من الأمر المتعلق بالتأمينات 07/95.

² أنظر المواد 199 إلى 200 من الأمر 07/95 المتعلقة بمراقبة إلزامية التأمين وعقوباتها، حيث تنص المادة 199 على أنه يعاقب على عدم الامتثال لإلزامية التأمين المنصوص عليها في المواد 192 و 193 و 194 و 195 و 196 أعلاه بدفع غرامة من 5.000 دج إلى 100.000 دج، وتنص المادة 200 على أنه يعاقب على عدم اكتتاب التأمين وفقا لأحكام المادتين 194 و 197 المذكورين أعلاه بدفع غرامة 1% من قيمة البضائع ومواد التجهيز بمبلغ أقصاه 100.000 دج، ولا تفرض هذه الغرامة عندما لا تتجاوز قيمة البضائع أو مواد التجهيز 500.000 دج.

³ أنظر أكثر تفصيلا د سعد واصف : مرجع سابق، ص 60.

⁴ د سعد واصف : المرجع السابق، ص 61.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وأسس هذا الحكم قضائه على أن عقد النقل من عقود حسن النية وهذا الالتزام مفروض أنه يدخل في نية المتعاقدين ضمناً.¹ أما بالنسبة لنقل الأشياء وكتيجة لصدور قانون رابيه سنة 1905 بإبطال اتفاقات الإعفاء من المسؤولية، فقد شدد القانون على الناقلين المسؤولية ولا يحق لهم الخلاص منها إلا بإلقاء عبئها على شخص من الغير يقبل ذلك وكان هذا الشخص هو المؤمن.²

وتلزم المادة 166 من الأمر المتعلق بالتأمينات الناقلين العموميين عن طريق البر أن يؤمنوا من مسؤوليتهم المدنية عن الأضرار التي يتعرض لها الأشخاص أو البضائع التي ينقلونها سواء عبر الطريق أو عبر السكك الحديدية.

أ- نقل الأشخاص:

تقضي المادة 166 من الأمر المتعلق بالتأمينات على أنه (يجب على الناقلين العموميين للمسافرين عن طريق البر أن يكتبوا تأميناً يغطي مسؤوليتهم المدنية تجاه الأشخاص المنقولين).

ويبدو أن عدم كفاية النصوص قد أسهم إلى حد كبير في تطور مسؤولية الناقل تطوراً يميل إلى التشديد في هذه المسؤولية، وإلى التوسيع فيها، وذلك لتهيئة أكبر قدر ممكن من الحماية للمضروب.

ففي حالة إصابة المسافر بضرر أثناء عملية النقل تنعقد مسؤولية الناقل، واعتبر أنه مخلاً بالتزامه ولا يسمح للناقل أن ينفي خطأه أو يثبت أنه قام بالاحتياطات اللازمة، وإنما له حتى يتحلل من مسؤوليته أن يثبت السبب الأجنبي أو خطأ المسافر أو خطأ الغير.

ومن ناحية إثبات السبب الأجنبي كدفع للمسؤولية، ضيق القضاء هذه الدائرة على الناقل ينبغي من وراء ذلك أنه في كل مرة تضيق هذه الدائرة تتسع دائرة المسؤولية.

وأصبح النقل يشكل أكبر ضمان وحماية للمسافر في ظل شيوع نظام التأمين ونظم التكافل الاجتماعي.

¹ راجع د سعد واصف: مرجع سابق، ص 70 - 71.

² ويسأل الناقل مسؤولية تعاقدية أمام المرسل باعتباره متعاقداً معه، ويسأل أيضاً مسؤولية تعاقدية أمام المرسل إليه، ورغم عدم وجود عقد بينه وبين المرسل إليه وقد قيل في تبرير ذلك أن المرسل يشترط في تعاقد مع الناقل اشتراطاً لمصلحة المرسل إليه، ومن أجل هذا يكون للمرسل إليه دعوى مباشرة ضد الناقل.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ب- نقل البضائع:

أما فيما يتعلق بنقل البضائع فقد نصت المادة 166 من الأمر المتعلق بالتأمينات في فقرتها الثانية على أنه (يجب على الناقلين العموميين للبضائع عن طريق البر أن يكتبوا تأميناً يغطي مسؤوليتهم المدنية تجاه الممتلكات التي ينقلونها).

وطبقاً لنص هاته المادة يمكن التأمين على الأضرار والخسائر المادية التي تلحق البضائع أثناء نقلها، وكذا الأضرار التي تلحقها أثناء عملية الشحن وعملية التفريغ وذلك حسب ما تقضي به نص المادة 55 من الأمر المتعلق بالتأمينات.

فالناقل ملزم بالمحافظة على البضائع محل النقل، وهو يسأل عنها إذا أوصلها معيبة أو تالفة، وهذا الالتزام ينبع من فكرة الوديعة التي تعاصر عقد النقل وتجعل منه عقداً مركباً.¹

ويمكن التأمين على كل البضائع أياً كان نوعها وحجمها وقيمتها سواء لرحلة واحدة أو لعدة رحلات لمدة زمنية قصيرة أو غير محددة، ويجب تحديد طبيعة البضاعة في وثيقة التأمين.²

وتستبعد من نطاق التأمين حسب المادة 35 من الأمر المتعلق بالتأمينات هلاك البضاعة أو تلفها أو فقدانها بسبب تخزيم غير كاف أو رديء من المؤمن له أو عيب ذاتي في الشيء المؤمن عليه، ولكن يمكن لطرفي العقد أن يتفقا على إدخالها في الضمان.

¹Cass. com. 23 mai. 1989, BT 1989.550 ; Cass.com.5 juill.1988, BT 1988.545 ; Cass.civ.1 er,18 juin 1985, Bull.I.p.168, BT 1985.520.

²أنظر المواد (29 - 43) من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

المطلب الثالث : علاقات التأمين بالمسؤولية المدنية وتأثير تأمين المسؤولية

على نظام المسؤولية المدنية:

يشير العديد من الفقهاء إلى أن المسؤولية المدنية أصبحت تواجه في وقتنا الحالي العديد من المشكلات، وهذا راجع إلى التقدم العلمي والصناعي والتوسع الكبير في استخدام الآلات، وما ترتب على ذلك من تزايد مخاطر الحوادث. حيث أصبح النظام التقليدي للمسؤولية المدنية غير قادر على حماية ضحايا الحوادث. وحاجة الأفراد إلى الحماية، قد دفعت الفقهاء إلى البحث على أنظمة كثيرة تساهم في تخفيف ما قد يتعرض إليه الأفراد من أضرار، ولعل أهم هذه الأنظمة هو نظام تأمين المسؤولية المدنية. وأصبح التأمين يدخل على المسؤولية تغييرات ومعطيات وحلول جديدة حول مشكلة الضرر الذي تعرض إليه الغير، وهذه التغييرات هي التي سميت بتأثير التأمين على المسؤولية المدنية. فالتأمين والمسؤولية نظامان متنافسان، فالمسؤولية تهدف إلى تعويض الغير عن طريق تحميل المسؤول عن الضرر، أما التأمين فيسعى إلى توزيع الأضرار على الأفراد.

ونظرا للعلاقات الموجودة بين التأمين والمسؤولية، ارتأينا إلى التعرض إليها في هذا المطلب من عدت جوانب. ونقسم هذا المطلب إلى أربعة فروع، نتعرض في الفرع الأول إلى التزامات أطراف عقد التأمين، وفي الفرع الثاني إلى المشكلات المتعلقة بإسناد المسؤولية والتعويض عنها. أما الفرع الثالث فنخصصه إلى دراسة الطبيعة القانونية لتأمين المسؤولية ونعالج في الفرع الرابع إلى تأثير التأمين على نظام المسؤولية المدنية.

الفرع الأول: التزامات أطراف عقد التأمين

سبق الذكر، عند تعرض لتعريف عقد التأمين بأنه عقد يلتزم بمقتضاه المؤمن بضمان سلامة المؤمن له من رجوع الغير عليه، أو بمعنى آخر هو عقد يلتزم فيه المؤمن بأن يدفع التعويض إلى المؤمن له عند تعرض هذا الأخير لضرر مقابل الأقساط التي يقدمها إليه. وستعرض أولا لالتزامات المؤمن ثم ثانيا لالتزامات المؤمن له.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

أولاً: التزامات المؤمن:

إن واجب المؤمن هو أداء مقابل التأمين أو المبلغ المؤمن به عند تحقق الخطر المؤمن منه أو عند حلول الأجل المتفق عليه في العقد. فالعقد هو مصدر التزامات المؤمن وبموجبه يلتزم بضمان مسؤولية المؤمن له ضد رجوع الغير عليه.

هذا ما تضمنته المادة 56 من الأمر 07/95 التي أُلقت على عاتق المؤمن بضمان التبعات المالية المترتبة على مسؤولية المؤمن له المدنية بسبب الأضرار اللاحقة بالغير. كما حمل المشرع المؤمن المصارف القضائية الناجمة عن أية دعوى تعود مسؤولياتها إلى المؤمن له إثر وقوع حادث مضمون.¹

فعقد التأمين يقع أثره لا بمجرد انعقاده فيلتزم المؤمن بالضمان والمؤمن له بدفع القسط ابتداء من وقت تمام العقد، لكن التزام المؤمن بتعويض المؤمن له لا يتحقق إلا بوقوع الخطر المؤمن منه في الزمان والمكان المتفق عليهما في وثيقة التأمين.²

فالمؤمن ضامن للمؤمن له كلما قام الضحية بمطالبة المؤمن له بالتعويض ودياً أو قضائياً، فقد لا يرفع المضرور دعوى المسؤولية ولكن يطالب المؤمن له بالتعويض ودياً برسالة موصى عليها أو بأي عقد غير قضائي كأعداره عن طريق محضر. فالمؤمن لا يلتزم بالتعويض في التأمين من المسؤولية إلا بعد وقوع الفعل الضار المنصوص عليه في العقد وقيام الغير المضرور بمطالبة المؤمن له.

ويستطيع المؤمن له إقناع المضرور بعدم مسؤوليته عن الخطر كما لو أثبت له السبب الأجنبي أو خطأ الغير، وقد يقر له بما أو يتصالح معه ولكنه لا يمكن للمؤمن له والمضرور الاحتجاج بهذا الاعتراف أو هذه المصالحة في مواجهة المؤمن إذا لم يكن هذا الأخير مشتركاً معه فيهما. هذا ما نصت عليه المادة 58 من الأمر المتعلق بالتأمينات التي قضت على أنه (لا يحتج على المؤمن بأي اعتراف بالمسؤولية ولا بأية مصالحة خارجة عنه ولا يعد الاعتراف بحقيقة الأمر إقراراً بالمسؤولية).

¹ راجع د السنهوري: مرجع سابق، ص 1650. د عبد الرزاق بن خروف: مرجع سابق، ص 212.

² د سعيد مقدم: مرجع سابق، ص 59 - 60.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ويبرر منع المؤمن للمؤمن له من أن يقر بمسؤوليته هو خشية من أن يتواطأ المؤمن له مع المضرور بالمسؤولية أو يصلح على مبلغ كبير من جهة، ومن جهة أخرى احتمال تهديد المضرور للمؤمن له باتخاذ إجراءات جزائية ضده ليحمله بذلك على الإقرار أو الصلح.¹

وقد يلجأ المؤمن له إلى الاعتراف والإقرار بمسؤوليته في ظل وجود تأمين يغطي مسؤوليته دون مراعاة لظروف وقوع الحادث.

ولا يعتبر إقرارا بالمسؤولية ما يقدمه المؤمن له للمضرور عقب الحادث من إسعافات يفرضها عليه واجب الإنسانية، كأن يدبر له الإسعافات الأولية أو ينقله إلى منزله أو إلى مستشفى من أجل إسعافه.²

كما لا يعتد بالإقرار الصادر من المؤمن له دون تفكير وتحت تأثير الانفعال فور وقوع الحادث، إذا رجع عنه ويتبين فيما بعد أنه كان مخطئا في إقراره، كما لا يعتبر إقرارا أن يقر المؤمن له عقب وقوع الحادث بسبب رد الفعل المفاجئ أو خشية سوء العاقبة.

وإذا صدر حكم من محكمة الدرجة الأولى قضى فيه بمسؤولية المؤمن له، فإذا لم يطعن هذا الأخير في الحكم، لا يعتبر إقرارا منه بالمسؤولية. فالمقصود بالإقرار هو أن يقر بمبدأ المسؤولية من الناحية القانونية، أما إذا أقر بالوقائع المادية كما حدثت دون أن يستخلص منها أنه مسؤول قانونا، فإن هذا لا يعد إقرارا إذ أن المؤمن له اقتصر على سرد ما حدث ماديا دون أن يتطرق إلى المسؤولية من الناحية القانونية.³

فالغرض من التأمين من المسؤولية هو ضمان المؤمن له ضد الأضرار التي يمكن أن يتحملها بفعل مسؤوليته، ويكفي للمدعى أن يدعى بقيام مسؤولية المؤمن له ليجوز له التزام المؤمن.

فهدف عقد التأمين هو تأمين الحماية القانونية للمؤمن له بصفة أساسية، فلا يمكن للمؤمن التخلص من دفاعه عن المؤمن له، فهو ملزم في حدود التزام المؤمن له بدفع التعويض.

¹ د عبد القادر العطر: التأمين البري في التشريع، 2000، ص 236.

² د السنهوري: مرجع سابق، ص 1657.

³ قد يكون الإقرار بالمسؤولية صريحا في ورقة مكتوبة يقر فيها بالمسؤولية ويتعهد بدفع تعويض أو شفويا كما يكون ضمنا باتخاذ موقف لإيداع مجالاً للشك في الإقرار.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وفي العلاقة ما بين المؤمن والمستفيد والمضروب، فإن التزام المؤمن بأداء الضمان أو المبلغ المستحق لا ينتج أثره إلا إذا قام المتضرر بمطالبة المستفيد (في حالة من المسؤولية) بتعويضه عما لحقه من ضرر جراء وقوع الحادث المؤمن منه والذي نُجِمت عنه مسؤولية المستفيد.

ثانياً: التزامات المؤمن له تجاه الضحية:

التأمين من المسؤولية هو قسم من أقسام التأمين، لا يختلف في طبيعته عن سائر عقود التأمين، فهو تأمين من الأضرار يخضع للمبدأ التعويضي ويتفق في ذلك مع التأمين على الأشياء، ولكنه يختلف عن التأمين على الأشياء في أنه تأمين لدين في ذمة المؤمن له. في حين أن التأمين على الأشياء تأمين لشيء مملوك للمؤمن له، فمحل التأمين على الأشياء هو ما للمؤمن له من مال.¹

أما محل التأمين من المسؤولية فهو ما على المؤمن له من مال والتأمين من المسؤولية لا يقتصر على شخصين اثنين المؤمن والمؤمن له، بل يمتد إلى شخص ثالث هو المضروب، فيوجد علاقات متميزة ما بين المؤمن والمؤمن له من جهة وما بين المؤمن والمضروب من جهة أخرى.²

فالمؤمن له يسعى من خلال تعاقدته مع المؤمن إلى تأمين وضعه أو إعادته إلى الحالة التي كان عليها قبل وقوع الضرر، ولا يطالب المؤمن بأكثر من ذلك، غير أن المؤمن إذا لم يكن ملزماً إلا في حدود التعويض الملزم به المؤمن له، فإنه يكون ملزماً بكل التعويض إلا في حالة الاتفاق على خلاف ذلك.

لا توجد في المنطق علاقة مباشرة بين المضروب والمؤمن، والعلاقة المباشرة إنما توجد بين المضروب والمؤمن له وحكمها دعوى المسؤولية وتوجد ثانياً بين المؤمن له والمؤمن ويحكمها عقد التأمين.

فالمؤمن له في حالة ارتكابه لأخطاء ضد المضروب يكون مسؤولاً مسؤولية تقصيرية وحق المضروب تجاه المؤمن يكون أيضاً تقصيرياً، فالمؤمن في حالة وقوع الحادث يلتزم بدفع التعويضات والفوائد عن التأخير تجاه الضحية الذي يرفع الدعوى المباشرة.

¹ د السنهوري: مرجع سابق، ص 1641.

² د سعيد مقدم: مرجع سابق، ص 61.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ويكون للمضرور دعوى مباشرة يرجع بها على المؤمن بالتعويض المستحق له في ذمة المؤمن له في حدود

القيمة المؤمن عليها، فالمؤمن في المسؤولية لا يلزم بأكثر مما ينبغي أن يسأل عنه.

ففي التأمين من المسؤولية لا يجوز أن يتقاضى المؤمن له من المؤمن تعويضا يزيد عن مبلغ التأمين المتفق

عليه في العقد أو يزيد على قيمة الضرر الذي لحقه. فالصفة التعويضية تأتي أن يكون التعويض مصدرا لإثراء المؤمن

له على حساب المؤمن أو يجعله في مركز مالي أفضل من الذي كان عليه قبل تحقق الخطر، وهذا من أجل القضاء

على فكرة أن يكون إحداث الخطر متعمدا من المؤمن له.

وقد تضمنت المادة 30 من قانون رقم 06 - 04 على أن المؤمن لا يسأل أكثر من قيمة موضوع التأمين،

وذلك بنصها على أنه " يعطى التأمين على الأملاك للمؤمن له في حالة وقوع حدث منصوص عليه في العقد الحق

في التعويض حسب شروط عقد التأمين، وينبغي أن لا يتعدى التعويض مبلغ قيمة استبدال الملك المنقول المؤمن أو

قيمة إعادة بناء الملك العقاري المؤمن عند وقوع الحدث "

ويلاحظ أن المشرع الجزائري في الأمر المتعلق بالتأمينات (07/95) اكتفى على أن المؤمن لا يلزم إلا بدفع

التعويض أو المبلغ المحدد في العقد في أجل تنص عليه الشروط العامة لعقد التأمين، فالمشرع لم يحدد موعدا لتنفيذ

المؤمن لالتزامه وترك ذلك لعقد التأمين أي لما يتم عليه الاتفاق بين طرفي هذا العقد.

وإذا لم يدفع المؤمن التعويض في الآجال المحددة في الشروط العامة لعقد التأمين يحق للمستفيد طلب هذا

التعويض بإضافة الفوائد عن كل يوم تأخير على نسبة إعادة الخصم.¹

ويجب أن يكون مبلغ التعويض في مجال تأمين المسؤولية كافيا لإعادة الشيء إلى حالته قبل وقوع الضرر

دون إنقاصه، وذلك تجنباً لتحمل الضحية بدون وجه حق لجزء من الضرر.

¹ قانون رقم 06 - 04 المؤرخ بتاريخ 20 فبراير 2006 يعدل ويتمم الأمر رقم 07/95 المتعلق بالتأمينات الجريدة الرسمية العدد 03.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

الفرع الثاني: الطبيعة القانونية للتأمين من المسؤولية

لا بد من تحديد الطبيعة القانونية لتأمين المسؤولية، لأن هذا التأمين قد تطور تطوراً كبيراً في عصرنا الحالي، وقد صاحب ذلك تطور قانوني وقضائي للمسؤولية المدنية خاصة في مجال مسؤولية الناقل، ومسؤولية حارس الأشياء غير الحية، وهذا كان له انعكاس في التوسع في دائرة الأخطاء القابلة للتأمين.¹

وتطور تأمين المسؤولية واتساع نطاقه قد أدى إلى التأثير كثيراً إلى طبيعة المسؤولية المدنية ووظائفها، ومن المهم جداً تحديد الطبيعة القانونية للمسؤولية، حيث أن ذلك يرتبط بمدى تأثيره على أساس ووظائف المسؤولية المدنية.² فاعتبار تأمين المسؤولية، تأميناً لدين المسؤولية يرتبط منطقياً بثبوت مسؤولية المؤمن له، بغض النظر عن كيفية هذا الإثبات، أي سواء بمقتضى خطأ واجب الإثبات، يقع العبء على المضرور، أم بمقتضى خطأ مفترض، بحيث ينقل عبء الإثبات على عاتق المضرور إلى عاتق المسؤول. لأنه في عقد التأمين تدخل المؤمن بتعويض المضرور يكون مرهوناً بثبوت مسؤولية المؤمن له، لأنه تضمن دين في ذمة هذا الأخير.

أما إذا كان تأمين المسؤولية تأميناً لحق المضرور، فإن التزام المؤمن يتحقق بتعرض المضرور للضرر، بصرف النظر عن ثبوت مسؤولية المؤمن له، وهنا كل ما يلزم هو ثبوت حق المضرور في مواجهة المؤمن له.

والفقه انقسم في تحديد الطبيعة القانونية لتأمين المسؤولية بين فقه تقليدي مقتضاه أن تأمين المسؤولية إنما يتجه لضمان دين المسؤولية في مواجهة المضرور (أولاً)، والفقه الحديث الذي يرى أن تأمين المسؤولية يجب أن يتجه لضمان حق المضرور مباشرة (ثانياً).

أولاً: النظرية التقليدية (تأمين دين المسؤولية):

يتجه الفقه التقليدي إلى تعريف تأمين المسؤولية على أنه تأمين لدين المؤمن له المسؤول، وليس تأميناً لحق المضرور في التعويض، فالخطر المؤمن في تأمين المسؤولية لا يتمثل في الضرر التي أحدثته المؤمن له في مواجهة الغير³،

¹ أنظر أكثر تفصيلاً د محسن عبد الحميد إبراهيم البنية: حقيقة أزمة المسؤولية المدنية و دور تأمين المسؤولية، 1993م، ص 34.

² د أيمن إبراهيم العشاوي: تطور مفهوم الخطأ كأساس للمسؤولية المدنية، 1998، ص 176.

³ وقد عرف البعض تأمين المسؤولية بأنه "عقد بموجبه يؤمن المؤمن له من الأضرار التي تلحق به من جراء رجوع الغير عليه بالمسؤولية".

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ولكن في مطالبة المضرور بالتعويض في مواجهة المؤمن له، فالمؤمن يتحمل تبعات النتائج الضارة التي أحدثها المؤمن له.

فالمؤمن في عقد التأمين لا يضمن الضرر الذي يتحمله المضرور، و لكن الضرر الذي يحدث للمؤمن له نتيجة دين المسؤولية، فعند تحقق الخطر المؤمن منه، يقع خطأ المؤمن له الذي يتبعه حذر يصيب المضرور، فيقوم المضرور بمطالبة المؤمن له بدفع التعويض، وهنا يثبت دين المؤمن له.¹

والخطأ (الكارثة) تتمثل في مطالبة الغير (المضرور) للمؤمن له بالتعويض، لأن الأزمة المالية للمؤمن له لا تتأثر إلا من يوم إثبات مسؤولية المؤمن له من طرف المضرور ومطالبته له بالتعويض، سواء كانت المطالبة على أساس أو بدون أساس.

فتأمين المسؤولية، يهدف وفقا لهذا الاتجاه إلى ضمان الأضرار التي يحدثها المؤمن له للغير، وكذلك الأضرار التي تلحق من مطالبة الغير له بالتعويض ولو كانت هذه المطالبة ليس لها أساس.

وعليه فان ضمان المؤمن لا يطبق إلا مند مطالبة المضرور للمؤمن له بالتعويض فالمؤمن له ليس له الحق في الرجوع على المؤمن إلا عندما يطالبه الغير بالتعويض.

وتأمين المسؤولية هو قسم من أقسام تأمين الأضرار، وليس تأمين الأشخاص، وهذا الأمر قد يبدو بديهي، إلا أن المفيد الإشارة إليه، وهذا من أجل تجنب الخلط بين تأمين المسؤولية وتأمين الإصابات.²

وتأمين الإصابات يستعمل بالنسبة لبعض أنواع تأمين المسؤولية، خاصة بالنسبة للتأمين من حوادث المرور أو حوادث العمل، هذه الإصابات قد تتسبب في وفاة المؤمن له أو في عجزه كلياً أو جزئياً عن العمل بصفة دائمة أو بصفة مؤقتة، وتأمين الإصابات من نوع من أنواع التأمين على الأشخاص لا يخضع للمبدأ التعويضي.³

¹ راجع د محسن عبد الحميد إبراهيم البنية : مرجع سابق، ص 36-37 .

² وهو ما تضمنه المادة 67 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات.

³ انظر أكثر تفصيلاً د سعد واصف: مرجع سابق، ص 24-29. د السنهوري: مرجع سابق، ص 1641.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وعلى العكس، فإن تأمين المسؤولية هدفه وضع المؤمن له في مأمن من الرجوع عليه بالمسؤولية من الغير. بالتالي لا يقصد بالتأمين من المسؤولية تأمين الغير من الإصابات التي تقع عليه من المؤمن له، وإلا أصبح تأميننا على الأشخاص، وإنما يقصد به تأمين المؤمن له نفسه من ضرر يقع على ذمته المالية بسبب رجوع الغير بدعوى المسؤولية ومن ثم كان هذا التأمين تأميننا على المال، أي تأميننا من الأضرار.

فالمؤمن لا يشترط لمصلحة الغير في عقد التأمين، بل يتصرف لمصلحته الشخصية وفي تأمين المسؤولية لا يقوم المؤمن له بهذا الاضطرار، لأن هذا التأمين يعد من عقود المعاوضة، وهدفه هو تعويض الضرر الحقيقي الذي سببه الخطر على اثر مطالبة المضرور للمؤمن له.¹

وذهب القضاء الفرنسي²، إلى أن تأمين المسؤولية يتجه ليكون وسيلة حماية مباشرة للمضرور، وأصبحت هذه الوظيفة تحتل مكانا هاما في نظام تأمين المسؤولية خاصة بعد منح المضرور حق رفع الدعوى المباشرة ضد المؤمن.

ويختلف تأمين المسؤولية عن تأمين الأشياء، فإذا كان المؤمن يضمن في التأمينين الضرر الذي يترتب على الخطر الذي أصاب المؤمن له، فإن محل تأمين الأشياء هو حماية المؤمن له من ضرر يتمثل في خسارة أو نقص لحق عيني أو لحق شخصي. والمؤمن يغطي المؤمن له من خطر ضياع أو هلاك هذا الحق، أما محل تأمين المسؤولية هو حماية المؤمن له من رجوع المضرور عليه، وهو التزام يثقل ذمته مما يسبب جانب سلب لها.³

ويختلف التأمين من المسؤولية عن شرط الإعفاء من المسؤولية، إذ هو على النقيض من هذا الشرط يؤكد المسؤولية لا ينفئها، والغرض من شرط الإعفاء من المسؤولية هو نفي المسؤولية عن المسؤول عن الحادث، وجعل

¹ د السنهوري: مرجع سابق، ص 1642.

² M. Picard et A. Besson. Op. cit n, 444 et p 696

³ في تأمين المسؤولية يكون المضرور مصلحة في تنفيذ عقد التأمين، كما أن شركة التأمين تهتم بتحديد دقيق لدين المؤمن له، وهذا ما يميز هذا النوع من التأمين، و في جميع الأحوال يتدخل المؤمن في الدعوى التي يرفعها المضرور على المؤمن له.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

المضرور يتحملها وحده. أما الغرض من التأمين من المسئولية هو بقاء المسئولية على عاتق المسئول، وجعل المؤمن يتحمل تبعاتها.¹

فكل من تأمين المسئولية وشرط الإعفاء من المسئولية، ينتهي إلى رفع عبء المسئولية عن المسئول على الحادث، إلا أن شرط الإعفاء من المسئولية يحمل المضرور هذا العبء، على عكس التأمين من المسئولية، فإنه يزيحه عن عاتقه.²

ودفع المؤمن له الأقساط عند إبرامه لعقد التأمين، فإنه يساهم في الوفاء بالتعويض لأنه بهذا الوفاء يكون قد ساهم مع الأقساط التي يدفعها المؤمن لهم الآخرون بتعويض المضرورين.

فالنظرية التقليدية يرى أصحابها أن تأمين المسئولية هو تأمين لدين المسئول أي المؤمن له وليس تأميناً لحق المضرور. ويحق لهذا الأخير أن يرفع دعوى مباشرة ضد المؤمن، وهذا لا يتفق مع الطبيعة الخاصة لتأمين المسئولية. كما تم تحديدها والتي من مقتضاها اعتبار المضرور أجنبياً عن العلاقة التعاقدية بين المؤمن والمؤمن له، ولعل هذا كان من بين الأسباب التي أدت بظهور النظرية الحديثة التي يرى أصحابها أن تأمين المسئولية هو تأمين لحق المضرور.

ثانياً: النظرية الحديثة: (تأمين حق المضرور):

يرى أصحاب هذه النظرية أن في تأمين المسئولية، يكون المضرور أجنبياً عن عقد التأمين عند إبرامه، حيث تكون شخصيته غير معروفة، لكنه يدخل في العقد عند وقوع الكارثة، ومن هنا تأتي أهمية تحديد المقصود بهذه الكارثة في تأمين المسئولية.

¹ د السنهوري: المرجع السابق، ص 1643.

² وقد قامت اعتراضات على التأمين من المسئولية، فإن من شأن هذا التأمين أن ينمي التقصير و الإهمال في جانب المؤمن لهم، وقد ساعد هذا التأمين على ازدياد دعاوى المسئولية ازديادا كبيرا، فهو كذلك يشجع المضرور على رفع دعوى المسئولية ما دام شركة التأمين تكون مرشدة غالبا

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وفي نطاق المسؤولية المدنية، فإن الضرر هو الذي ينشئ حق المضرور في التعويض، ولكن إذا لم يطالب المضرور من المؤمن بالتعويض، فإن هذا الحق لا يظهر إلى الوجود. ورغم ذلك فإن المطالبة بالتعويض تعد خطوة هامة من أجل الحكم به، ولكنها ليست منسئة للحق الذي يكون مند وقوع الضرر.¹

ويجب أن تقع الكارثة في عقود التأمين خلال مدة الضمان، أي أن تقع بين بداية العقد لهذا لكي يغطي التأمين دين المسؤولية، يجب أن يتحقق الضرر خلال مدة سريان العقد، حتى وإن كانت مطالبة المضرور للتعويض لاحقة على انقضاء هذا العقد.

- بداية سريان مدة إعلان الخطر:

في القانون الفرنسي، يجب على المؤمن له أن يصرح للمؤمن بوقوع الخطر خلال مدة خمسة أيام²، أما في القانون الجزائري وحسب نص المادة 15 الفقرة الخامسة من الأمر المتعلق بالتأمينات فإنه يجب على المؤمن له أن يصرح للمؤمن عن كل حادث يوجب الضمان في ميعاد سبعة (07) أيام إلا في الحالة الطارئة أو القوة القاهرة.³ ففي عقود تأمين المسؤولية فإنها تتضمن شرطا ملزما للمؤمن له بأن يصبح إلى المؤمن خلال المدة المحددة في العقد عن كل حادثة يسري ضمان المؤمن عليها وإلا سقط حقه. وعلى هذا الأساس لو كانت الكارثة متمثلة حقا في مطالبة المضرور بالتعويض فإن هذه المطالبة تكون غير مشروعة، لأنها لم تقم إلا بعد انقضاء المدة المحددة لإعلان الكارثة.⁴

فتأمين المسؤولية يعتبر كضمان لدين مسؤولية المؤمن له، ويقتى المضرور في مركز خارجي عن العلاقة بين المؤمن والمؤمن له، طبقا للنظرية الحديثة. فإن النتائج القانونية الناتجة عن عقد التأمين، تتجه إلى تحقيق غاية جديدة، وهي تعويض المضرور.

¹ Lambert - Faivre , Réflexion sur la nature juridiques des assurances des responsabilités , mélonge, Vincent 1981, page 193.

² المادة 113 من قانون التأمين الفرنسي.

³ وضع المشرع الجزائري ميعاد عام للإخطار و هو مدة 07 أيام، إلا في الحالة الطارئة أو القوة القاهرة، و استثناءات لا تطلق فيه أجل السبعة أيام على التأمين من السرقة و البرد و هلاك الماشية، و فيها قصر المشرع الميعاد فجعل الميعاد 3 أيام في السرقة و 4 أيام في البرد و 24 ساعة في هلاك الماشية.

⁴ و سيري ميعاد إعلان الكارثة من يوم علم المؤمن له بالكارثة.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ويرى بعض الشراح، في القانون الفرنسي أن التعريف التقليدي لتأمين المسؤولية بأنه ضمان لدين مسؤولية المؤمن له، يتناقض مع كثير من قواعد القانون الوضعي التي توحى بأفكار مختلفة شيئاً ما، طبقاً لموضوع تأمين المسؤولية، وإن كانت تتمثل في ضمان حق المضرور في التعويض.¹

ويتأكد المفهوم الجديد لتأمين المسؤولية من خلال محورين رئيسيين هما الحرية التعاقدية، ونسبية آثار العقد، خاصة من خلال قواعد القانون الفرنسي والمصري.

أ- الحرية التعاقدية:

في بداية تطور تأمين المسؤولية المدنية، كان أساس المسؤولية هو الخطأ، والمسؤول الذي ثبت في جانبه الخطأ، يجب أن يتحمل بنفسه عبء تعويض الضرر الذي ترتب على هذا الخطأ.

لكن اكتشفت الدائرة المدنية لمحكمة النقض الفرنسي معنى بمقتضاه يمكن وجود مسؤولية موضوعية دون خطأ، وكان ذلك بحكمها الصادر في 16 يونيو سنة 1896، ثم تلاه ذلك المشرع الفرنسي بإصداره قانون في 9 أبريل سنة 1898 م، الذي تضمن مسؤولية دون خطأ واجب الإثبات على عاتق أصحاب الأعمال فيما يتعلق بحوادث العمل.²

ومنذ ذلك الوقت أخذ ينطلق تأمين المسؤولية، وأصبح يمثل أحد الضمانات القوية لتعويض المضرور، ولقد رأى البعض أن هذا الأمر قد خلق وضعاً متناقضاً، لأن ضمان حصول المضرور على التعويض إنما يعتمد على حسن نية المسؤول، الذي يقبل بإرادته مسبقاً أن يكتب تأميناً ضد مسؤوليته المدنية.³

وفي النصف الثاني من القرن العشرين، أعلن المشرع الفرنسي تنازله عن حرية التعاقد في مجالات مهمة، وأنشأ التزامات بإبرام تأمين للمسؤولية المدنية، ومثل ذلك التأمين الإلزامي للمسؤولية المدنية لحوادث السيارات بالقانون الصادر في 27 / 2 / 1958 م.¹

¹ انظر أكثر تفصيلاً د محسن عبد الحميد إبراهيم البنية: مرجع سابق، ص 38.

² د محسن عبد الحميد إبراهيم البنية: مرجع سابق، ص 39.

³ راجع د سعد واصف: مرجع سابق، ص 20-23.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وبعد ذلك تكرر تدخل المشرع الفرنسي، وفرض إلزامية التأمين من المسؤولية وخاصة في مجال النقل والنشاطات الرياضية. والمشرع لا يفرض إبرام تأمين للمسؤولية بهدف ضمان دين مسؤولية محدث الضرر، وإنما كوسيلة لضمان الوفاء بالحق في التعويض لمن يصاب بالضرر بسبب المسؤول، والتي تمثل حمايتهم أساس نظام تأمين المسؤولية.²

- حرية تحديد مضمون العقد:

إن من بين خصائص عقد التأمين أنه عقد إذعان، حيث أن شركات التأمين تنفرد بتحديد شروط العقد و تحريره دون إشراك المؤمن له في ذلك. ومن أجل وضع حد لتعسف شركات التأمين في التعاقد مع المؤمن له تدخل المشرع الفرنسي بقانون التأمين الصادر في 13 جويلية 1930 م³، وذلك من أجل حماية المؤمن لهم لتحقيق هذا الهدف، ونفس الأمر لجأ إليه المشرع الجزائري من خلال إصداره لقانون 07/80 الصادر بتاريخ 09 أوت 1980 م المتعلق بالتأمينات.⁴

فمبدأ الحرية التعاقدية يسمح لأطراف العقد، وخاصة المؤمن الذي يجرر العقد، أن يحدد المخاطر التي يقبل ضمانها. ويمكن له أن يستبعد بعض المخاطر كي يضيق من محل العقد، ويجب أن يحدد في عقد التأمين المخاطر المضمونة، والضمانات التي يلتزم بها المؤمن، و المخاطر التي يسمح المؤمن باستبعادها من نطاق الضمان. فالغرض من تأمين المسؤولية هو ضمان حق المضرور في الحصول على التعويض، أكثر من ضمان المسؤول وأصبح يكفي تحقق الضرر بفعل نشاط المؤمن له حتى يحصل المضرور على التعويض، دون حاجة لإثبات خطأ في جانب المؤمن له المسؤول.

¹ أما في مصر صدر قانون التأمين الإجباري ضد حوادث السيارات سنة 1955.

² د مقدم سعيد: مرجع سابق، ص 47-48.

³ قانون التأمين الصادر بتاريخ 13 جويلية 1930 م المعدل و المتمم بموجب المرسومين 666/76 و 667/76 بتاريخ 21 جويلية 1976.

⁴ قانون 07/80 ألغي بمقتضى الأمر 07/95 الصادر بتاريخ 25 جانفي 1995 م.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ب- نسبة أثر العقد:

إبرام العقد يترتب عليه نشوء التزامات و تقابلها حقوق، ومن البديهي أن هذه الالتزامات والحقوق تقع على عاتق طرفي العقد، أي المتعاقدين. غير أن اصطلاح المتعاقدين يشمل كذلك من يمثلهما، فتتصرف آثار العقد إلى الخلف العام والخلف الخاص.

والأصل ألا تتصرف آثار العقد إلى الغير، فيقتصر العقد على أطرافها الذين قبلوا الالتزام في الرابطة العقدية، ويظل الغير خارج النطاق العقدي. إلا أن هذا المنطق المجرد يؤدي إلى نتائج غير عادلة، حيث أن عوض التأمين الذي يكون في ذمة المؤمن له، أصبح ضمن عناصر الضمان لدائنيه، وبالتالي سيستغرق كلياً أو جزئياً، ويصبح المضرور دون تعويــــــــض.

لهذه الأسباب استخلص القضاء الفرنسي مبدأ الدعوى المباشرة لمصلحة المضرور ضد المؤمن (شركة التأمين)، وقد أقرته محكمة النقض الفرنسية حق المضرور في الدعوى المباشرة و ذلك بحكمها الصادر في 28 مارس سنة 1939 م، وهذا الحل هو ما استقر عليه القضاء الجزائري والمصري.¹

ويستطيع المؤمن أن يحتج على المضرور بكل الدفع التي يمكن أن يتمسك بها في مواجهة المؤمن له، و يكون موضوع هذه الدفع وجود أو صحة عقد التأمين نفسه، كالدفع بالبطلان أو الفسخ، أو أن تكون هذه الدفع مؤسسة على وجود أو مدى الضمان الناشئ من العقد، مثل الدفع بوقف الضمان لعدم الوفاء بالأقساط، أو الدفع بعدم كفاية الضمان.²

¹ و قد تضمن المشروع الجزائري الدعوى المباشرة في نص المادة 619 من القانون المدني و المادة 59 من الأمر المتعلق بالتأمينات.
² و قد حددت محكمة النقض الفرنسية منذ سنة 1931م، حق المضرور في مواجهة المؤمن، و ذلك مند وقوع الخطر، فعاش التأمين الفرنسي يوفر حماية فعالة للمضرور، و يتمتع المؤمن بحق الرجوع على المؤمن له بعد تعويضه للمضرور إذا ثبت تقصير في جانبه لذلك فان موضوع تأمين المسؤولية هو المضرور و ليس دين المؤمن له المسؤول.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وخلاصة القول، أن تأمين المسؤولية طبقاً للاتجاه المعاصر يتجه نحو ضمان حق المضرور أكثر من ضمانه لدين المسؤول، وهذا الأمر من شأنه أن يؤثر على طبيعة المسؤولية المدنية ووظائفها. و لم يعد الاهتمام مركزاً على وجود واجب الإثبات أو مفترض في جانب المؤمن له، بل أصبح الهدف هو ضمان حق المضرور في التعويض.¹

الفرع الثالث: المشكلات المتعلقة بإسناد المسؤولية والتعويض عنها:

إن من أهم المشكلات التي تعترض الشخص المضرور، وتؤدي إلا حرمانه من الحصول على التعويض، هي مشكلة عدم معرفة الشخص المسؤول عن الحادث (أولاً)، وكذا مشكلة إثبات الخطأ الموجب للمسؤولية (ثانياً)، إضافة إلى تأخر حصول المضرور على التعويض (ثالثاً)، وأخيراً عدم تناسب التعويض مع الضرر الذي تعرض إليه المضرور (رابعاً).

أولاً : مشكلة تعويض الضرر الجسدي الذي يسببه شخص غير معلوم:

المشكلة التي نعالجها هي كثيرة الوقوع، تتمثل في أن شخصاً قد أصيب بأذى في جسمه كان مصدره عملاً غير مشروع صادر من الغير، ولا يعرف شخص الفاعل على وجه التحديد.² فقد يقع حادث من سيارة مجهولة، يفر قائدها دون أن يتمكن أحد من ضبطه أو معرفة بيانات أو أرقام السيارة مرتكبة الحادث، فهنا الفرض قائم وهو أنه يوجد مضرور جسدياً ولا يجد أمامه من يمكن الرجوع عليه بالتعويض، وتندم فرصة المضرور بالرجوع على المؤمن له، لأن شرط الرجوع يستلزم ثبوت مسؤولية هذا الأخير.³

والسؤال الذي يثور هو على من يرجع المضرور بطلب تعويضه عما لحقه من أضرار جسدية وما نتج عنها من

أضرار أخرى مالية وغير مالية وما هي الجهة المختصة بتعويض المضرور؟

¹ لذلك ادعى الكثير بوجود أزمة معاصرة للمسؤولية المدنية توشك سببها أن تفقد مبدأ وجودها، لأن تعاضد دور تأمين المسؤولية يدفع إلى إعادة البحث في عنصر الخطأ كأساس للمسؤولية المدنية.

² راجع د طه عبد المولى إبراهيم: مشكلات تعويض الأضرار الجسدية في القانون المدني في ضوء الفقه والقضاء، الطبعة الأولى 2000، دار الفكر والقانون، ص 221، وما يليها.

³ أنظر أكثر تفصيلاً د محمد شكري سرور: مشكلة تعويض الضرر الذي يسببه شخص غير محدد من بين مجموعة محددة عن الأشخاص، طبعة 1983م، ص 17 وما يليها.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

إن أهم الموانع التي تحول دون حصول المضرور على حقه في التعويض هو مانع السببية، ذلك المانع الذي يؤدي إلى قطع الصلة بين الخطأ المنسوب لشخص وبين الضرر الحاصل للمضرور، وبالتالي يجب على المضرور إثبات مرتكب الفعل الضار لكي يحصل على التعويض.¹

في الجزائر أصدر المشرع الجزائري المرسوم 37/80 الصادر بتاريخ 16 فبراير سنة 1980م يتضمن شروط تطبيق المادتين 32 و34 من الأمر 15/74 المتعلقين بقواعد سير الصندوق الخاص بالتعويضات، هذا الصندوق يتدخل لتعويض ضحايا حوادث المرور في حالة عدم معرفة مرتكب الحادث.

والمشكلة التي تثار كذلك، تتمثل في كيفية تعويض الضرر الجسدي الذي يسببه شخص مجهول من بين مجموعة معلومة من الأشخاص، وجوهر المشكلة يتمثل في أنه حتى وانعدم الدليل على معرفة الشخص المسؤول عن الحادث، إلا أنه يكون أحد هؤلاء الأشخاص المحددين.

في هذا الشأن انقسم الفقه والقضاء في فرنسا بين معارض لحق المضرور في التعويض، وبين مؤيد له.² غير أن الرأي الراجح³، هو وجوب حصول المضرور على التعويض بإلزام مجموعة الأشخاص بتعويض المضرور، وهذا حتى لا يضيع حقه في التعويض.

ويركز هذا الاتجاه موقفه على فكرة الاعتراف لهذه المجموعة عن الأشخاص بقدر من الشخصية الاعتبارية وتعتبر كوحدة واحدة، فتندعم أهمية الوقوف على الشخص المتسبب في الضرر من بين أعضاء هذه المجموعة.⁴ وقد عالج المشرع الجزائري مشكلة تعويض الضرر الذي يسببه أكثر من شخص في المادة 126 من القانون المدني والتي نصت على أنه "إذا تعدد المسؤولون عن فعل ضار كانوا متضامنين في التزامهم بتعويض الضرر، وتكون المسؤولية فيما بينهم بالتساوي إلا إذا عين القاضي نصيب كل منهم في الالتزام بالتعويض".

¹ د طه عبد المولى إبراهيم: مرجع سابق، ص 225.

² د يحي أحمد موافي: المسؤولية عن الأشياء في ضوء الفقه والقضاء (دراسة مقارنة)، ص 38 وما يليها.

³ د طه عبد المولى إبراهيم: مرجع سابق، ص 226 وما يليها.

⁴ د سمير سهيل دنون: مرجع سابق، ص 172 وما يليها.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

والمقصود بالتضامن أن كل من المسؤولين يكون مسؤولاً اتجاه المضرور بأداء كامل التعويض، ويستطيع المضرور مطالبهم جميعاً. كما يستطيع أن يختار منهم من يشاء، ويشترط لقيام التضامن أن يكون كل من المدعي عليهم قد ارتكب خطأ، وأن تكون الأخطاء كلها أحدثت الضرر¹، وأن يكون الضرر المطلوب التعويض عنه هو ذات الضرر الذي نتج خطأ كل منهم.

ثانياً : مشكلة إثبات الخطأ الموجب للمسؤولية:

في هذه الحالة يكون الفاعل معلوم، غير أن الشخص المضرور يجد صعوبة في إسناد المسؤولية قبله، إما لأن الخطأ المقرر لقيام المسؤولية خطأ شخصي واجب الإثبات، وإما لأن المسؤول بإمكانه أن يدفع مسؤوليته بتوافر السبب الأجنبي. فإن أثبت وجود هذا السبب المتمثل في خطأ المضرور أو خطأ الغير أو الحادث المفاجئ أو القوة القاهرة، فإنه يعفى من المسؤولية وبالتالي من التعويض.²

ففي حالة المسؤولية التي تقوم على الخطأ الشخصي واجب الإثبات المقدر بنص المادة 124 مدني جزائري والمادتين 1382، 1383 مدني فرنسي، يتعين على مدعي الضرر أن يثبت خطأ الشخص الذي أحدث الفعل الضار، إضافة إلى علاقة السببية بين الخطأ والضرر الذي وقع، فإذا لم يتمكن من إثبات الخطأ، انتفت المسؤولية المدنية وامتنع بالتالي على المضرور بحقه في التعويض.³

والإشكالية في هذه المسألة، هي الخلاف الواقع في الفقه والقضاء على حد سواء في وصف الفعل بأنه خطأ أم لا. وسبب هذا الاختلاف هو أن أغلب التشريعات أغفلت عن عمد وضع تعريف للخطأ وأناطت لشراح القانون القيام بهذه المهمة. وقد بذل كل الفقهاء مجهودات في سبيل وضع تعريف للخطأ، فالفقهاء الأوائل ضيقوا من تعريف الخطأ، وذلك رغبة في تقييد المسؤولية وبالتالي الوصول إلى الإعفاء من التعويض.

¹ د إبراهيم الدسوقي : مرجع سابق، ص 263. د طه عبد المولى: مرجع سابق، ص 227.

² أنظر في هذا المجال سليمان مرقس: مرجع سابق، ص 1040 وما بعدها.

³ تقابل المادة 124 من القانون المدني الجزائري ، المادة 163 مدني مصري.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

في حين ذهب المعاصرون في التوسع في مفهوم فكرة الخطأ، رغبة منهم في تسهيل ثبوت المسؤولية المدنية

وبالتالي الالتزام بالتعويض. أما تعريف الخطأ فقد عرفه بلانيول بأنه الإخلال بواجب سابق¹، وعرفه البعض الآخر

بأنه إخلال بواجب قانوني مقترن بإدراك المحل إياه.²

وتعددت المسألة أكثر بسبب تعقد وتداخل الأنشطة الصناعية والاقتصادية التي ينجم عنها ضرر جسدي

وذلك عندما يتدخل أكثر من شخص في الفعل الضار، وعندئذ يثور التساؤل بشأن تحديد المسؤول عن الضرر

فمثلا وقوع حادث مرور هل ترجع المسؤولية إلى الناقل أو إلى وسيلة النقل؟

فالقضاء رغبة منه في حماية الشخص المضروب، يحاول أن يضع من المبادئ التي تكفل صيانة الجسم وضمآن

سلامته من أي مساس في مواجهة التطور الرهيب في الحياة الاقتصادية لاسيما في ميدان التكنولوجيا، إلا أنه على

الرغم من ذلك يجد المضروب صعوبة في إسناد الخطأ إلى شخص معين بالذات.³

وتتحلى أهمية إثبات الخطأ في حق مرتكب الفعل الضار، تكمن في أن ثبوت مسؤوليته عن العمل غير

المشروع، يعد شرطا لازما لتحقيق مسؤولية الغير، ممن ألزمه القانون أو العقد بدفع التعويض، كالمتبوع أو المؤمن

لديه في حالة التأمين الإجباري.⁴

فشركة التأمين لا تدفع مبلغ التأمين للمضروب إلا إذا كانت السيارة التي وقع منها الحادث مؤمنا عليها لديها،

وأن تثبت مسؤولية قائدها عن الضرر.⁵

¹ وقد عرفت محكمة النقض المصرية الخطأ الموجب المسؤولية التقصيرية بأنه "الإخفاق عن السلوك العادي، المألوف وما يقتضيه من يقظة وتبصر حتى لا يضر بالغير، وفي حكم آخر بأنه الإخلال بالالتزام قانوني يفرض على الفرد أن يلتزم في سلوكه بما يلتزم به الأفراد العاديون من اليقظة والتبصر حتى لا يضروا بالغير، فإن انحرف من هذا السلوك الذي يتوقعه الآخرون وقيمون تصرفاتهم على أساس من مراعاته يكون قد أخطأ" مذكور في كتاب د طه عبر المولى إبراهيم: مرجع سابق، ص 245.

² د يحي أحمد موافي: مرجع سابق، ص 197 وما يليها.

³ راجع د سمير سهيل دنون: مرجع سابق، ص 202 وما يليها.

⁴ د محمد إبراهيم الدسوقي: مرجع سابق، ص 298 وما يليها.

⁵ أنظر المادة 13 من الأمر المتعلق بالتأمينات.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ثالثا : مشكلة تأخر الحصول على التعويض:

ينشأ حق المضرور للمطالبة بتعويضه عن الأضرار الجسدية التي أصابته بسبب وقوع الفعل الضار، من وقت وقوع الحادث. والحكم الذي يصدر في دعوى التعويض هو حكم مقرر وليس منشأ لحق المضرور.¹

والقاعدة أن دعوى التعويض عن الفعل الضار هي دعوى مدنية تختص بها الأقسام المدنية وفقا لقواعد الاختصاص النوعي، غير أنه في أغلب الأحوال فإن الحادث هو الذي يقع على الشخص المضرور يرتب مسؤولية جزائية، فينشأ، إضافة عن دعوى التعويض دعوى أخرى هي الدعوى الجزائية.²

فإذا كان الحادث رتب مسؤولية مدنية، فيقيم المضرور دعواه أمام المحكمة المدنية المختصة محليا ونوعيا وقيما بنظرها³، وعليه أن يثبت الضرر الذي أصابه وكذلك الخطأ الذي يدعيه وعلاقة السببية بينهما، فإذا أثبت ذلك حكم له بالتعويض الذي يقدره القاضي.

أما إذا رتب الفعل الضار جريمة، يجب على المحكمة المدنية أن توقف السير في دعوى المرفوعة أمامها إلى أن يتم الفصل نهائيا في الدعوى الجزائية. وهذه القاعدة متعلقة بالنظام العام، وتعتبر نتيجة لازمة لمبدأ تقيد القاضي المدني بالحكم الجزائي.

فالقضاء الجزائي أوسع سلطة، وأسرع إجراءات في تحري الواقع في الدعاوي، فيكون في ذلك اقتصاد في الوقت والجهد اللازمين لنظر دعوى التعويض أمام المحاكم المدنية. لذلك فالحكم الجزائي الصادر في موضوع الدعوى العمومية تكون له حجية أمام القاضي المدني الذي ينظر دعوى التعويض.⁴

¹ أنظر في هذا الشأن د محسن عبد الحميد إبراهيم البنية: مرجع سابق، ص 96 وما يليها . كذلك د فيصل ذكي عبد الواحد: مرجع سابق، ص 27 وما يليها.

² أنظر أكثر تفصيلا د إبراهيم عساف: مرجع سابق، ص 31 وما يليها. د أيمن إبراهيم العشماوي: مرجع سابق، ص 204 وما يليها.

³ أنظر المواد 32، 33، 34، 35، من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

⁴ راجع د طه عبد المولى إبراهيم: مرجع سابق، ص 265 وما يليها. د عبد الحكيم فودة: مرجع سابق، ص 50 وما يليها.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ولقد أثبت الواقع العملي أن دعاوى التعويض عن الأضرار الجسدية كثيرا ما يتأخر الفصل فيها، حيث أن الفصل في الدعوى المدنية، وهي غالبا إما أن ترفع أمام ذات المحكمة الجزائية، أو أمام المحكمة المدنية المختصة، يتوقف حتى يتم الفصل في الدعوى الأولى بحكم نهائي، وهذا التوقف قد يستمر لمدة طويلة.¹

وهذه المشكلة تبدو أكثر حدة في الجزائر، إذ أن كثيرا من قضايا التعويضات عن الأضرار الجسدية تأخذ وقتا في المحاكم، والسبب الرئيسي يتمثل في صعوبة إثبات ركن الخطأ في حق مرتكب الفعل الضار، إضافة إلى منازعة المسؤول عن الحادث للمضروب في دعوى المسؤولية.²

ولا شك أن تأخر الفصل في دعوى التعويض، يترتب أضرارا خاصة إذا كان المضروب هو العائل الوحيد للأسرة، وبالتالي لا بد على المشرع أن يتخذ إجراءات لحل هاته المشكلة، من بينها زيادة الأقسام المدنية التي تنظر في دعاوى التعويض عن الأضرار الجسدية.

كذلك ينبغي على شركات التأمين أن تدفع التعويض بسرعة، وأن لا تتماطل في ذلك، لأن من شأنه الإضرار بضحايا حوادث النقل. وفضلا عن ذلك فإنه لا يمنع مانع من أن يحكم القاضي الذي ينظر دعوى التعويض بنفقة مؤقتة للمضروب، يلتزم بدفعها المسؤول على أن تخصم عن التعويض النهائي الذي سيقضي له به في الدعوى.

رابعا : مشكلة عدم تناسب التعويض مع الضرر:

إن قاض الموضوع يتمتع بسلطة تقديرية مطلقة في تقدير التعويض عن الأضرار الجسدية، وقد أقرت له هذه السلطة نصوص القانون. والأضرار الجسدية ليست ذات طبيعة واحدة أو نوع واحد، فهي متعددة ومتنوعة، فمنها الأضرار المادية أو الأدبية، ويتعين أن يكون كل عنصر من هذه العناصر تحت نظر القاضي عند نظره دعوى التعويض.

¹ د محمد المنجي: مرجع سابق، ص 90 وما يليها. د محمد أحمد عابدين: مرجع سابق، ص 195 وما يليها.

² د محمد المنجي: المرجع السابق، ص 93.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وفي فرنسا تذهب بعض المحاكم¹، إلى أن تقدير التعويض يجب أن يشمل كل الآثار والنتائج التي تولدت عن الفعل الضار. وأن الفصل بين هذه النتائج ومقابلة كل منها بجزء من مبلغ التعويض يعرض القاضي لخطر الفصل بين أضرار متداخلة، يصعب الفصل بينها، وقد يترتب على ذلك احتمال تعويض الضرر الواحد أكثر من مرة. وينتقد الفقه²، هذا الرأي على أساس أنه غير علمي، ومن ثم تعطي المتقاضين انطبعا بقله الاهتمام بحقوقهم الأساسية لاسيما حق الحياة. ويرى الفقه أن التعويض يجب أن يشمل حق الإنسان في حياته وفي سلامة جسمه، باعتبار أن الحق المعتدى عليه هو أسمى الحقوق التي يحرص عليها كل إنسان، فلا يرضى أي إنسان كان محل الاعتداء لا يقدم إليه تعويض.

ومن ثم فإن مسألة حماية حقوق المضرورين جسديا، هي من المسائل التي يلعب فيها التطبيق القضائي دورا حاسما، لأن تقدير التعويض يختلف من قاض إلى آخر، وهذا أمر بديهي لأن القانون منح القضاة تحديد مقدار التعويض، استنادا إلى سلطة تقديرية واسعة منحها لهم.

-الحلول القضائية والتشريعية لمشكلات إسناد المسؤولية:

كان من الضروري معالجة أهم المشكلات التي يواجهها المضرور في سبيل حصوله على حقه في التعويض، ولما كان من الثابت أن المشكلة التي تواجهه المضرور بصفة أساسية تكمن في صعوبة إثبات الخطأ في حق المسؤول من جهة، وإمكانية دفع المسؤولية من جانب الأخير من جهة أخرى.

لقد كان الفقه التقليدي يؤسس المسؤولية المدنية على أساس الخطأ، فالقاعد السائدة هي أنه لا مسؤولية بدون خطأ، قد تأخر واضعوا القانون المدني الفرنسي بهذه النظرة، فقد ربطوا بين المسؤولية المدنية وبين الخطأ³.

وقد انعكس هذا الأمر في الواقع العملي بحيث لم يعد بالإمكان إلزام المسؤول عن الحادث بدفع التعويض، إلا إذا أثبت المضرور خطأه. غير أنه مع التقدم الصناعي وتطور التكنولوجيا، تعددت مصادر الأخطار التي يتعرض

¹ د طه عبد المولى طه: التعويض عن الأضرار الجسدية في ضوء الفقه وقضاء النقض الحديث، طبعة 2002، ص 208 وما يليها.

² د طه عبد المولى طه: المرجع السابق، ص 270.

³ د إبراهيم محمد الدسوقي: مرجع سابق، ص 236 وما يليها. كذلك د عبد الحكيم فودة: مرجع سابق، ص 113.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

لها الإنسان في سلامة جسمه وحياته. وما أدى إليه ذلك من صعوبة إثبات الخطأ أحيانا في جانب المسؤول، بدأت تتحول فكرة إقامة المسؤولية على الخطأ وحده، وربطها بالضرر، حماية للمضروب في مواجهة المسؤول.¹

وقد كان لتطور الظروف الاقتصادية والاجتماعية والسياسية قد ساعدت على التحول نحو إسباغ الحماية للمضروب، ومساعدته في الحصول على التعويض. فظهر وسائل النقل الحديثة، وشيوع استعمال الآلات الميكانيكية في جميع نواحي النشاط الإنساني، وما صاحب ذلك من زيادة عدد الحوادث الضارة بالإنسان، ثم ظهور وانتشار التأمين من المسؤولية، وما ترتب على هذا النظام من كثرة الحوادث، نتيجة اطمئنان المؤمن له وعدم مسؤوليته في حالة إهماله، كل ذلك أدى إلى ضرورة إعادة النظر في أساس المسؤولية المدنية.²

وقد حمل الفقه والقضاء، وبعدهما المشرع في كل من فرنسا ومصر هذا الأمر من أجل حماية المضروب، فأعتبر القضاء في بداية الأمر أن بعض الحوادث تحصل بخطأ المتسبب فيه وعلى سبيل المثال تصادم القطارات أو سقوط أحد الركاب من العربة.

وقد جاء التوسع في تحديد مضمون الخطأ بالإستعانة إلى وسيلة متقدمة في صالح المضروب، تمثلت في التدخل في العلاقات التعاقدية بين المضروب وبين الشخص الذي يتقاعد معه. وتجسد ذلك في إنشاء مبدأ الالتزام بالسلامة في بعض العقود، لاسيما عقد النقل، وذلك بغرض حماية الإنسان في جسمه وفي حياته.

وقد سبق التعرض عند دراستنا لمبدأ الالتزام بضمان السلامة بأن الناقل يلتزم بمقتضى عقد النقل بتأمين سلامة الراكب، فإذا أصيب هذا الأخير أثناء النقل تحققت مسؤولية الناقل، والتزامه هنا هو التزام بتحقيق نتيجة، ومسؤوليته عقدية وليست مسؤولية تقصيرية.³

¹ د سميح سهيل دنون: مرجع سابق، ص 134 وما يليها. و د عاطف النقيب: مرجع سابق، ص 390 و 391.

² إن المسؤولية التقصيرية قد تطورت منذ صدور القانون المدني الفرنسي تطورا عميقا، ودار تطورها حول فكرة الخطأ فأخذت هذه الفكرة تضعف شيئا فشيئا حتى كادت تختفي في بعض الحالات، طور تحت ستار الخطأ المفروض فرضا قابلا لإثبات العكس، وطور تحت ستار الخطأ المفروض فرضا لا يقبل إثبات العكس، بل حتى اختفت وأخذت مكانها نظرية تحمل التبعة.

³ راجع د مصطفى كمال طه: مرجع سابق، ص 216 وما يليها. وكذلك د حسن المصري: مرجع سابق، ص 375 وما يليها.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وهنا ظهرت بعض الآراء التي أصبحت تنادي بضرورة الاعتماد على أفكار جديدة، خاصة في ظل زيادة وقوع الحوادث، وإمكانية إفلات المسؤول من دفع التعويض، وقد أدى ذلك إلى المناداة بضرورة الاعتماد على نظرية تحمل التبعة. وأصبحت المسؤولية المدنية تقوم على مجرد وقوع الضرر، وعمل الفقه الحديث وبذل جهداً من أجل التوسيع من نطاق المسؤولية القائمة على الضرر.¹

ويذهب البعض² إلى أن اتساع وانتشار التأمين من المسؤولية قد أدى إلى اتساع المسؤولية الموضوعية، وإضعاف دور الخطأ في المسؤولية المدنية. فتطور التأمين قد أدى إلى اختفاء المسؤول وتحصنه خلف المؤمن، حيث أصبح المضرور يتجه إلى المؤمن للحصول على التعويض عن طريق الدعوى المباشرة، ولم يعد حصول المضرور على التعويض من المؤمن (شركة التأمين) متوقفاً على إثبات مسؤولية المؤمن له الشخصية.

الفرع الرابع : تأثير التأمين على نظام المسؤولية المدنية.

نعالج في هذا الفرع التأثيرات التي يحدثها التأمين على المسؤولية المدنية من خلال معرفة مدى تأثير التأمين على الخطأ كأساس للمسؤولية المدنية (أولاً)، والمحالات التي تأثرت بتطور تأمين المسؤولية (ثانياً). وكيفية تداخل نظام التأمين مع نظام المسؤولية (ثالثاً)، ودور التأمين في التأثير على وظائف المسؤولية المدنية (رابعاً).

أولاً: تأثير تأمين المسؤولية المدنية على الخطأ كأساس للمسؤولية المدنية:

إن قانون المسؤولية المدنية قد تراجع في العصر الحديث، على الأقل في بعض الميادين التي تؤدي فيها دوراً مهماً، وهو مجال الأضرار الجسدية. حيث أصبحت هذه الأخيرة تعوض بواسطة نظام التأمين، وأهم صوره ألا وهو تأمين المسؤولية.

وفي الدول الصناعية الحديثة أصبحت المسؤولية مجرد نظام ثانوي لتعويض ضحايا الحوادث الجسمانية، فتطور نظام التأمين المسؤولية قد غير كثيراً في مضمون المسؤولية المدنية. فعندما تتحقق مسؤولية شخص كالناقل مثلاً، عن ضرر تسبب فيه للغير، فإن هذه المسؤولية تكون مجرد مسألة شكلية، إذ أن المسؤول (الناقل) لن يدفع شيئاً،

¹ د سليمان مرقس: المسؤولية المدنية، الأحكام الخاصة، ص 196. د عاطف النقيب: مرجع سابق، 387.

² أنظر أكثر تفصيلاً د سعد واصف : مرجع سابق، ص 159.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وإنما يقع هذا العبء على شركة التأمين ويصبح الناقل غير مسؤول عن وقوع الحادث، إلا في نطاق ضيق جدا وهو دفع قسط التأمين.¹

فقانون المسئولية المدنية تكون في وقت لم يكن يوجد فيه ضمان اجتماعي حقيقي ولا نظام تأمين متقدم، وفي عصرنا الحالي فإن قانون المسئولية المدنية أصبح مهددا في طبيعته الشخصية بتطور هذين النظامين المتعلقين بتوزيع الأضرار الاجتماعية.²

ومع التطور الفني والصناعي، أصبحت فرص زيادة أخطاء الأشخاص أكثر من ذي قبل. لذلك فقانون المسئولية المدنية أصبح في حاجة لإعادة النظر فيه، والاعتداد ببعض النظم البديلة ومنها نظام تأمين المسئولية. فتأمين المسئولية قد تطور كبيرا في وقتنا الحالي، وقد صاحب ذلك التطور القانوني والقضائي للمسئولية المدنية، خاصة في مجال مسئولية الناقل، ومسئولية حارس الأشياء غير الحية، وهذا بدوره أدى إلى ازدياد الأخطار القابلة للتأمين.

ثانيا:مجالات المسئولية المدنية التي تأثرت بتطور تأمين المسئولية :

لقد سبق الذكر أن المسئولية المدنية أصبحت لا تتأسس في جميع الحالات على الخطأ، وأن أنظمة أخرى تتمتع بقدر كبير من المرونة. وأهم هذه الأنظمة تأمين المسئولية، ولقد تطورت فعلا بعض صور المسئولية المدنية وتقلص مقابل ذلك دور الخطأ، وكان السبب الرئيسي لهذا التطور هو تأمين المسئولية ويظهر ذلك من خلال استعراض بعض الصور التي تتعلق بمهاته المسألة.

أ- المسئولية بغير خطأ :

إن تأثير تأمين المسئولية على العناصر التقليدية للمسئولية المدنية، وخاصة عنصري الخطأ ورابطة السببية، قد ظهر بوضوح في مجال المسئولية عن فعل الأشياء. وتمكن القضاء من استبعاد الخطأ والتقليل منه إلى حد كبير، وأصبحت القوانين المعاصرة تفترض أن كل حارس لآلة يكون مسؤول عن وقوع الحادث.¹

¹ وقد اعترف القضاء الفرنسي بمشروعية تأمين المسئولية المدنية منذ النصف الأول للقرن التاسع عشر.

² د مقدم سعيد: مرجع سابق، ص 145 وما يليها. د محسن عبد الحميد إبراهيم البنية: مرجع سابق، ص 83 وما يليها.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ولم يعد الخطأ عنصراً جوهرياً، ولا شك أن التطورات لنظام المسؤولية المدنية عن فعل الأشياء قد دفعت إليه كثرة الحوادث التي كانت نتيجة استعمال الآلات والأدوات الميكانيكية. فانتشار وتطور نظام تأمين المسؤولية في مجال استعمال هذه الأشياء، قد أدى إلى التقليل من أهمية عنصر الخطأ، إما بالإعفاء من عبء إثباته²، وافترضه بما لا يقبل إثبات العكس إلا إذا توافر السبب الأجنبي. وبعبارة أخرى نكون أمام مسؤولية دون خطأ، أي مسؤولية موضوعية وهذا هو نظام الضمان.

وأصبح اليوم المضرور يحصل على التعويض من شركة التأمين، خاصة بعد أن أصبح الإنسان يمارس نشاطاته من خلال مشروعات كبيرة، كما أصبح النشاط يجلب العديد من المخاطر الجديدة.

وبناء على ذلك فإن تأمين المسؤولية أصبح إجبارياً بالنسبة لكل شخص يستعمل وسيلة أو آلة تحتاج في حراستها إلى عناية خاصة. فتأمين المسؤولية هو الذي سمح للمسؤولية المدنية بالتطور والوصول إلى ما هي عليه الآن. وأصبح التأمين شاملاً، لأن عقد التأمين قد يغطي في نفس الوقت المسؤولية المدنية ومخاطر أخرى، ونظام تأمين المسؤولية في وضعه الحالي، سوف تكون له انعكاسات سلبية على قانون المسؤولية المدنية، ويكون له تأثير سلبي على الشروط التقليدية للمسؤولية المدنية. ويبدو هذا الأمر جلياً خاصة في مواجهة المضرور المؤمن فهنا يكاد يختفي دور المسؤول، بينما يحتمل المؤمن المكانة المتقدمة في حوادث النقل.

ب- إختفاء المسؤول خلف المؤمن :

إن إختفاء الشخص المسؤول عن الحادث خلف مؤمن المسؤولية، يتأكد بالاعتراف المضرور بحق رفعه للدعوى المباشرة، وبحق خاص من مواجهة المؤمن. وكذلك بتحمل هذا الأخير لعبء الدفاع عن المسؤول ضد المضرور.

¹ قد اتجه الفقه إلى محاولة تشديد مسؤولية الحارس فأصبح التزامه الحقيقي بالضمان، وإلغاء إمكانية الإعفاء من المسؤولية بإثبات السبب الأجنبي.

² راجع د محسن عبد الحميد إبراهيم النبية : مرجع سابق، ص 117.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ج- الدعوى المباشرة:

لقد سبق التعرض للدعوى المباشرة وأحكامها في المبحث الأول من هذا الفصل، فتمتع المضرور بدعوى مباشرة ضد شركة التأمين، لا يعني في نظر القضاء اختفاء المسؤول لأن نجاح الدعوى المباشرة مرتبط بوجود المؤمن له. ومع ذلك فإن من المؤكد أنه بفضل الدعوى المباشرة يتجه المضرور إلى المؤمن بصفة أساسية، ولم يستطع القضاء أن ينكر هذا المركز الواقعي.¹

فإذا كانت مسؤولية المؤمن له ثابتة من قبل بحكم قضائي أو باعتراف بها من قبل المؤمن فهنا لا تطرح أي مشكلة، أما إذا أصبحت مقاضاة المؤمن له غير ممكنة لعدم إمكان إثبات مسؤوليته، فإن من الممكن أن ترفع الدعوى المباشرة دون وجود المؤمن له أي بين المضرور والمؤمن.²

د- الحق الخاص للمضرور :

إن مباشرة الدعوى المباشرة من طرف المضرور في مواجهة المؤمن، يؤدي إلى تلاشي دور المسؤول، وفي هذا الإطار تعتبر هذه الدعوى وسيلة "لحق خاص" للمضرور في مواجهة المؤمن. ولهذا السبب لم يعد يظهر المضرور كخلف عام للمؤمن له ولكنه يظهر كدائن مباشر للمؤمن. هذا المركز يسمح له باستيفاء حقه من عقد التأمين، هذا الأمر يساعده في تجنب المنافسة مع دائني المؤمن له الأخيرين. وفضلا عن ذلك فإن بعض الدفوع التي يستطيع المؤمن أن يمسك بها في مواجهة المؤمن له، الاعتراض على استفادته من التأمين لا يمكنه الاعتراض بها في مواجهة المضرور، وأصبح اليوم حق المضرور ضد المؤمن أكثر إنعاشا وقوة من حق المؤمن له نفسه.³

¹ أنظر المواد 56 وما يليها من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات.

² في التأمين من مسؤولية فإن المضرور يثبت له حق مباشر في ذمة المؤمن منذ وقوع الحادث.

³ د إبراهيم الدسوقي: مرجع سابق، ص 264 وما يليها. د عاطف النقيب : مرجع سابق، ص 349.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

- توجيه المؤمن لدعوى المسؤولية:

غالباً ما يشترط المؤمن في عقد التأمين أن يعهد إليه بتولي إجراءات الدفاع عنه في دعوى المسؤولية التي يرفعها المضرور ضده. فالمؤمن له يعهد إلى المؤمن بالنيابة عنه اتخاذ كل الأعمال المتجهة إلى القيادة دعوى المسؤولية والتي سيتحدد بها مبدأ المسؤولية ومقدار التعويض.¹

فالمؤمن ينهض في مواجهة المضرور بدور المدافع بالنسبة للتأمين وكذلك في موضوع المسؤولية لدرجة أنه لا يستطيع أن يحتج عليه بعد ذلك باعتبار من الغير كي يتصل من الحكم الصادر في دعوى المسؤولية التي كانت مرفوعة بين المضرور والمؤمن له.²

فنظام تأمين المسؤولية أصبح يحتل مكان الصدارة وقد تغير اقتصاد النظام القانوني لمصلحة تأمين المسؤولية، فالمسؤول أصبح يتحدد بقدرته على التأمين ولم يعد يلعب إلا دور سلمي بين المضرور والمؤمن.

ثالثاً: تداخل التأمين والمسؤولية المدنية:

من خلال ما سبق يتضح لنا أن المسؤولية المدنية في طريقها إلى التلاشي بفعل التطور وانتشار نظام التأمين وتأثيره طالما أن المسؤولية أصبحت موضوع تأمين.

ولهذا فهناك تداخل بين منظومتين، فالإبقاء على المسؤولية المدنية يقتضي تحديد مجال التأمين، فالتأمين يغطي الأخطاء التي يرتكبها المسؤول حتى وإن كانت أخطاء جزئية. فقيام الناقل بمخالفة أثناء عملية النقل وارتكابه لجريمة القتل الخطأ والجروح الخطأ، لا يجرمه من الاستفادة من التأمين على الرغم من تحققه مسؤوليته³، فالتأمين من الجانب الفني يغطي الأخطار التي تحتوي على عنصر الاحتمال.

¹ إلى نظام التأمين أحدث عهداً من المسؤولية المدنية، وهو يتجه تدريجياً كي يحتل مكان الصدارة، فالمسؤول أصبح يتحدد بقدرته على التأمين، ولم يعد في الواقع إلا وسيط يلعب دوراً سلبياً بين المضرور والمؤمن.

² أنظر المادة 58 من الأمر 07/95 السابقة الذكر.

³ المادة 67 من الأمر رقم 09 - 03 الصادر بتاريخ 22 جان سنة 2009 يعدد ويتمم القانون رقم 01 - 14 والمنغلق بتطلبه حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، حيث تقضي هذه المادة على أنه يعاقب طبقاً لأحكام المادتين 288 و289 من قانون العقوبات، كل سائق ارتكب جريمة القتل الخطأ أو الجرح الخطأ نتيجة خطأ منه أو تهاونه أو تغافل أو عدم امتثاله لقواعد حركة المرور في الطرق

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

فالمؤمن أصبح يعمل على إضفاء طابع شخصي على التأمين للزيادة في الأقساط التي يدفعها المؤمن له، وهذا التعديل غايته إضفاء طابع أخلاقي على التأمين والحث على تفادي وقوع الحوادث لاسيما في مجال تأمين السيارات.

فتطبيق تأمين المسؤولية من شأنه تقليص نطاق المسؤولية المدنية إلا أن هذا القول لا يسري على كافة أنواع التأمين. فهو يتعلق بالتأمين على الأضرار حيث يمكن للمؤمن بعد دفعه للتعويض للمؤمن له أن يحل محل هذا الأخير في رجوع على الغير الذي تسبب بفعله في إحداث الضرر مثيرا بذلك مسؤولية المؤمن.¹

رابعا: التأثير المتبادل بين التأمين والمسؤولية:

بعد الثورة الصناعية في أوروبا، تعددت الحوادث الناجمة عن استغلال التقنيات الجديدة التي لم يكن العمال يتحكمون فيها بدقة، وكانوا يذهبون ضحيتها خاصة في ظل استعمال وسائل النقل التي كانت في انتشار وتوسع مستمر.

وأمام ازدياد الحوادث وعجز نظام المسؤولية عن التكفل بضحايا الحوادث فكثير من ضحايا حوادث النقل تم حرمانها من الحصول على التعويض، في ظل صعوبة إثبات المصدر الحقيقي للضرر.² وبدل الفقه والقضاء جهدا كبيرا لمراجعة قانون التعويض الأضرار، لاسيما تلك المترتبة عن الحوادث الجسمانية، ومحاولات الفقه والقضاء لم تمكن سهلة نظرا للتطور السريع للتكنولوجيا وما صاحبها من قوة في تطور وسائل النقل وتنوعها.³

ومع بداية القرن 19 بدأت الأسس التي قامت عليها قواعد القانون المدني الفرنسي تتعرض لانتقادات مما أدى إلى إهمال بعضها، لذا يقال بأن المسؤولية المدنية تمر بأزمة حقيقية خاصة في الدول المتقدمة. وهذه الأزمة أثرت على الدعاوي المرفوعة في إطار نظام المسؤولية المدنية، وتم حرمان العديد من الضحايا من الحصول على التعويض.¹

¹ سبق الذكر عند التعرض للتأمين على الأضرار لدعوى الحلول طبقا لنص المادة 38 من الأمر 07/95 وهذه الدعوى تكون في التأمين على الأضرار ولا توجد في التأمين على الأشخاص.

² أنظر أكثر تفصيلا د سميير سهيل دنون : مرجع سابق ، ص 180 وما يليها. وكذلك د إبراهيم دسوقي: مرجع سابق، ص 275 ، 278.

³ د أحمد حسن الحمادي: الحكم بالمبادرة وأثره في مبدأ التعويض، الطبعة الأولى ، 2000 من 148 وما يليها.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

فالتأمين سمح بالتطور الحديث للمسؤولية كأداة يعتمد عليها القضاء، فهنا يظهر أنه يوجد تسابق حقيقي بين

التأمين والمسؤولية. وأصبح واضحا بالنسبة حوادث المرور بأن التأمين هو أكثر الأنظمة مرونة وسهولة في مجال

التعويض مقارنة بنظام المسؤولية.

فالفقه الحديث²، يرى أن نظام المسؤولية المدنية لا يسمو على غيره من الأنظمة في مجال التعويض لذلك

عملت التشريعات على ضرورة إيجاد انسجام بين مختلف الأنظمة وذلك تفاديا للجمع بين أكثر من تعويض³.

وقد عمل القضاء والتشريع على إدخال إصلاحات على قانون المسؤولية المدنية، وجعل أحكامه تتماشى

ووظيفته الحديثة، ومن ثم تم تجاوز النطاق التقليدي للمسؤولية المدنية، وأصبح اليوم لا يمكن التحدث عن إثارة

المسؤولية المدنية دون وجود التأمين.

فالعلاقة بين التأمين والمسؤولية المدنية، لم تعد تقتصر على الجانب الفني، وإنما أيضا للجوانب الأساسية

للنظامين. فالتأمين يعتبر تقنية جديدة للتعويض، بهدف إدخال تغييرات على المسؤولية المدنية من بين هذه التغييرات

هو إضفاء الوظيفة الاجتماعية على المسؤولية ليصبح المؤمن مسؤولا عن التعويض الذي يلتزم به اتجاه الغير

المضروب⁴.

وتجد الإشارة إلى أن وظيفة تعويض المضروب، تعتبر إحدى الوظائف الجوهرية للمسؤولية المدنية، وطبعا للفقيه

(تانك) فإن هذه الوظيفة المعتبرة للمسؤولية المدنية أصبحت اليوم أقل وضوحا في تعويض المضروب بالمقارنة بنظامي

التأمين الضمان الإجتماعي⁵.

¹ ولا شك أن الأزمة التي تعاني منها المسؤولية المدنية لا يجهلها الفقه المعاصر، خاصة منذ أن توقف الأساس التقليدي، وهو الخطأ على أن يكون أساسا كافيا لها.

² Voie Camille Gauffert la responsabilité civile en matière d'accident d'automobiles. Paris, 1964. P 248 et 249.

³ د غادة همج: حوادث السير وآثارها القانونية، الطبعة الأولى، 2000م، ص 155 وما يليها. وكذلك د. فيصل كي عبد الواحد: المرجع السابق، ص 83 وما يليها.

⁴ لا يكفي وجود التأمين بل ينبغي أن يستفيد من الضحايا، ولتحقيق هذا الهدف يتعين إعادة تهذيب وترتيب قواعد المسؤولية وفق هذا المنظور وتكييفها مع التأمين.

⁵ Tunc.les problème contemporains de la responsabilité délictuelle, Rev Int Dr Comp 1967 p 757 et s. rapport sur les fondements et les fonctions de la responsabilité civiles. Au colloque. Franco. Germano suisses de Bâle de 1968. édité sous la direction de E Klein En 1973 p3 et s.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ووظيفة تعويض المضرور هي صعبة التطبيق في مجال الأضرار الجسدية، حيث يصعب تقديرها بل تكون غير قابلة للتطبيق في أحياء أخرى ويكون دورها ملحوظا عندما تتعلق بمشروع كبير يستطيع أن يعيد توزيع أثر المسؤولية على الجمهور أو بواسطة تأمين المسؤولية.¹

فقانون المسؤولية المدنية يجب أن يسعى دائما إلى تحقيق نوع من التوازن بين الحرية والأمان فهو يضمن للمضرور التعويض نتيجة الضرر الذي تعرض إليه. والتأمين يساعد على توزيع أعباء التعويض والأضرار، وتوزيع الأضرار يجب أن يكون واجبا على المجتمع، ويجب أن تساهم المسؤولية المدنية في تحقيق هذه المهمة.

فالمسؤولية المدنية يمكن أن تؤدي إلى توزيع عبء الأضرار من خلال نظام التأمين وإما مباشرة فالمسؤولية تكون مغطاة بالتأمين، وبالتالي تقوم بتوزيع عبء الأضرار عن طريق نظام التأمين، فالمسؤولية المدنية وتأمين المسؤولية لا يتوقفان على التطور المستمر.²

وأخيرا فإن المسؤولية تقوم بوظيفة لا تقل أهميتها عن الوظائف السابقة، ألا وهي ضمان حقوق الأفراد. وطبقا للبعض فإن هذه الوظيفة تمثل الوظيفة الرئيسية للمسؤولية، حتى وإن لم يكونوا ضحايا لخطأ الآخرين، هذا الأمر ينظر إليه اليوم على أنه معقول ومؤسسا على توزيع عبء الأضرار.³

لأنه من الصعب اليوم قبول ترك فرد يعاني من كارثة وقعت له بسبب نشاط أو تصرف فرد آخر. فالمحاكم تتحيز لمصلحة الراجلين ضد السائقين السيارات، حتى عندما يكون هؤلاء الراجلين ضحايا لأخطائهم الشخصية.

هذا الغير ليس ظاهرة جديدة وإنما ناشئة عن التأثير بالنواحي الأخلاقية، وكذا مسايرة المسؤولية، فالشعور الاجتماعي متجه إلى ضرورة تعويض من يضر من خسارة ناجمة عن الحوادث.¹

¹ إن وظيفة تعويض المضرور، تعتبر إحدى الوظائف الجوهرية للمسؤولية المدنية، ولا مجال للشك فيها أن هذه الأخيرة تهدف إلى تهديب السلوك الإنساني.

² فالمسؤولية المدنية تستطيع أن تقوم مباشرة بتوزيع عن الأضرار، عندما تصب على شخص بصفة الفردية، ولكن على شخص من خلال علاقته مع جماعة من الأفراد.

³ أنظر في هذا الشأن د محسن عبد الحميد إبراهيم البنية: مرجع سابق، ص 254 وماليها.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وإن التأمين لم يظهر كبديل لنظام المسؤولية، لأن المؤمن لا يتدخل إلا في حالة عدم معرفة المسؤول، وكذا من أجل حماية المضرور. وأصبح اليوم يتدخل في كل مجالات المسؤولية تقريبا، ففي مجال حوادث المرور سبق وأن رأينا بأن المسؤولية قائمة دون خطأ، وأن المؤمن يقوم بتعويض المؤمن له حتى وإن كان خطأ.

فالضحية يحصل على كل المعلومات المتعلقة بالسائق المتسبب في الحادث، من أجل الرجوع على شركة التأمين. هذا يظهر لنا قيمة التأمين وتأثيره على نظام المسؤولية المدنية، وأصبح التساؤل يطرح حول مستقبل نظام المسؤولية المدنية في مجال تعويض الأضرار.

فظهور التأمين وانتشاره، ثم تأمين المسؤولية، وأصبح المؤمن يعرض الغير عن الأضرار اللاحقة به من جراء مسؤولية المؤمن له مقابل إلتزام هذا الأخير بدفع القسط المحدد له.

خامسا: دور المشرع الجزائري في إضعاف دور الخطأ كأساس رئيسي للمسؤولية المدنية:

على غرار دور القضاء ساهم التشريع بشكل واسع في اختفاء الخطأ كأساس للمسؤولية في مجال حوادث المرور. وكان أول نص أنشأ هو المسؤولية بدون خطأ طبقا للمادة 8 من الأمر 15/74 ومع تطور مختلف وسائل النقل.

ألزم المشرع التأمين على المسؤولية في العديد من المجالات وعلى سبيل المثال التأمين من مسؤولية الناقل، وكذلك المهندسين المعماريين والمقاولين إلخ

وإذا انتقلنا إلى تحديد طريقة تأثير تأمين المسؤولية المدنية في القانون الجزائري، فلا بد أن نعترف أن هذا التأثير أقل وضوحا فيها مقارنة بالتشريعات الأخرى.² ويرجع ذلك نظرا إلى عدم تطور نظام التأمين في الجزائر بنفس الدرجة التي وصل إليها في الدول الأخرى. إضافة إلى ضعف الوعي القانوني بالنسبة للمواطنين كما يلاحظ أن شركات التأمين تعد الطرق القوي في عقد التأمين، وتكون لها القدرة في متابعة دعاوي المسؤولية أقدر من

¹ ويقدر البعض من بينهم (تانك) أن فكرة ضمان حقوق الأفراد تستحق أن تحمل مكانا أكثر أهمية في قانون المسؤولية المدنية، ونقطة الانطلاق لقانون المسؤولية تعتمد على مبدأ أمن مقتضاه أن أي شخص يصاب بضرر يسبب تصرف شخص أو شيء يخص شخص آخر يكون له الحق في مطالبة هذا الأخير بالتعويض.

² من بين هذه التشريعات التشريعات الإنجليزي الذي يعتمد على الخطأ والتأمين، والتشريع الفرنسي الذي تأخر علاقة السببية والتأمين .

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

المضرورين فضلا عن وجود محامين لدى هاته الشركات يقومون بمتابعة الدعاوى وبالتالي يكون لهم القدرة في اكتشاف التغيرات القانونية لتجنب دفع الشركة للتعويض.

كما أن القضاء عندما يرتبط ارتباطا شديدا بالتقاليد القانونية وإخلاصة للنصوص القانونية. هذا الأمر قد يبعد القاضي من الأخذ ببعض العناصر الواقعية والاقتصادية التي قد تبعده عن التطبيق الحرفي للقواعد القانونية خاصة في مجال المسؤولية المدنية.

وكخلاصة لموضوع المسؤولية المدنية ودور تأمين المسؤولية، فالمسؤولية المدنية لا تعاني من أزمة وإنما هي مرحلة تطور طبيعي سببه تطور الوسائل العلمية الحديثة والتوسع في استخدام الآلات والتقنيات المتقدمة، وما نجم عن ذلك من زيادة في وقوع الحوادث وتنوع الأضرار.

إضافة إلى ظهور نظام التأمين وتغطيته لنظام المسؤولية فالخطأ كأساس تقليدي للمسؤولية المدنية سيظل الأساس الرئيسي لها. وإن كان يكتفي في بعض الحالات من بينها حوادث المرور، كما يجب التأكيد بأن المسؤولية الشخصية لم تختف بعد.

إن الخطأ كأساس للمسؤولية المدنية يجسد مفهوما ساميا للإنسانية، وهو يحقق الأمل في الحرية التي ترتبط بالمسؤولية الشخصية. ومقابل ذلك يجب الاعتراف بوجود أنظمة أخرى للتعويض من بينها نظام التأمين، وفي هذا النظام يتمتع المضروور بميزة مهمة وهي الإعفاء من عبء إثبات خطأ المسؤول.

وفي الواقع العملي يجب على القاضي أن يدرك بأن الخطأ فكرة متغيرة في شكلها وتنوع من مجرد الإهمال إلى الخطأ العمدي، ويتم التفرقة بين هذه الأنواع المختلفة فالأخطاء اليسيرة ليست مثل الأخطاء الجسيمة، فلا يجوز الخلط بين الخطأ ومجرد الغلط.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

المبحث الثاني: تحديد التعويض المستحق على الناقل

متى تثبت مسؤولية الناقل يكون للمضرور اقتضاء التعويض، ففي حالة قيام مسؤولية الناقل العقدية فإن الحق في رفع دعوى المسؤولية يثبت للمرسل أو المرسل إليه، الأول بوصفه طرفا متعاقدا في عقد النقل، والثاني استنادا إلى الدعوى المباشرة.¹

فالتعويض هو الأثر المترتب عن ثبوت المسؤولية نتيجة إقامة الدعوى على الناقل فمتى تثبت مسؤولية الناقل فإنه يلتزم بتعويض الضرر اللاحق بالراكب.

وغالبا ما يكون التعويض عبارة عن مبلغ من المال يحكم به للمرسل أو المرسل إليه أو للراكب المتضرر، أو لورثته في حاله وفاته. فإذا ما ثبتت مسؤولية المدعي عليه عما لحق المدعي من ضرر، فإنه يتعين على القاضي أن يلزم المسؤول بما يعوض المضرور ويجبر الضرر الذي أصابه.

وتعرف دعوى التعويض على أنها وسيلة قضائية يستطيع بها المضرور الحصول على التعويض من جراء الإصابة التي لحقت به ونتج عنه ضررا ماديا أدبيا عن طريق إقامة دعوى الحصول على تعويض مناسب من جراء هذا الضرر إذا لم يسلم به قانونا.²

وتعرض في هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب: نبحت في المطلب الأول إلى كيفية تقدير القاضي للتعويض، وفي المطلب الثاني إلى أحكام التعويض في حالة الهلاك أو تلف محل النقل أو التأخير، وفي المطلب الثالث إلى تعويض المضرور في عقد نقل الأشخاص.

المطلب الأول: تقدير التعويض

لم يتضمن القانون التجاري الجزائري نصوصا تتعلق بالتعويض في مسؤولية الناقل، و بالتالي ستخضع مسؤوليته عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها للقواعد العامة. ووفقا لهذه القواعد يجب على الناقل

¹ www.legicite.com 02/ 2010

² شريف الطباخ: قضايا التعويضات، الطبعة الثانية 2008/2007، ص 11.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

تعويض الضرر الذي لحق المرسل أو المرسل إليه ما لم يثبت أن الضرر كان لسبب أجنبي لا يد له فيه.¹ وتعرض فيما يلي لتعريف التعويض ونطاقه (الفرع الأول) ثم لتحديد أنواع التعويض (الفرع الثاني) و بعد ذلك لمدي حجية وثيقة النقل في تقدير التعويض (الفرع الثالث) وذلك على النحو التالي:

الفرع الأول: التعويض و نطاقه - معنى التعويض -

لم يتضمن القانون التجاري أحكام تتعلق بالتعويض في مجال مسؤولية ناقل البضائع²، وقدما أن مسؤولية الناقل قبل المرسل أو المرسل إليه مسؤولية تعاقدية. وبالتالي تخضع المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في وصولها للقواعد العامة. وسوف نتعرض لتعريف التعويض مع تبيان أحكامه (أولاً)، ثم نتطرق لنطاقه (ثانياً)، وبيان قواعده (ثالثاً).

أولاً : تعريف التعويض:

التعويض هو الحكم الذي يترتب على تحقيق المسؤولية وهو جزاؤها، ويسبق ذلك دعوى المسؤولية ذاتها، وموضوع دعوى المسؤولية هو التعويض على الضرر يقدره المدعي كما يراه، ولا يمكن للقاضي أن يزيد عما طلبه المدعي وإلا قضى فيما لم يطلبه الخصوم ولكن يمكنه أن يقضي بأقل.³

ويرى أحد الفقهاء أن للتعويض وظيفتان وظيفة رادعة و وظيفة إصلاحية، ومناطق التعويض الرادع هو تحقق الخطأ المتميز في جسامة، فإن التعويض الإصلاحي على العكس من ذلك هو ذلك التعويض الذي يستند إلى الفكرة الاجتماعية.⁴

ومن أجل ربط الوظيفة الإصلاحية بهذه النظرة الاجتماعية وابتعادها عن فكرة اللوم أو الجزاء فإنه يجب عدم التقييد بالتعويض الكامل، بل بما يكفي لجبر الضرر من وجهة النظر الاجتماعية، فالوظيفة الإصلاحية للتعويض

¹ CA. Paris. 2 déc. 1980, BT. 1981.38.

² هذه الأحكام تخص شروط تحديد المسؤولية، و تقدير قيمة البضائع، و إمكانية الترك و حكم الوفاء بالتعويض ثم العثور على البضائع، و كذلك الالتزام بالتعويض في حالة تعدد الناقلين.

³ د سميح عبد السميع الأذون: الحق في التعويض بين تأمين حوادث السيارات، ص 17.

⁴ د سميح عبد السميع الأذون: المرجع السابق، ص 18.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

يكفي لتحقيقها تعويض عادل هذا التعويض العادل يجب لبلوغه سلوك كافة السبل، وذلك عن طريق التشريع في صورة التعويضات الجزافية أو المحددة بحد أقصى أو عن طريق الأطراف أنفسهم في صورة التعويض الإتفاقي أو عن طريق القضاء بالأخذ في الاعتبار بخلو أساس المسؤولية من الذنب الأخلاقي أو بالتزام توصية المشرع بالأخذ بالعدالة في التعويض أو بما يوجهه من استبعاد أنواع معينة من الأضرار عند تقدير التعويض.

فالتعويض يجب أن يكون عادلاً بحيث يكون كافياً لجبر المضرور من وجهة النظر الاجتماعية، على أن هذا التعويض العادل لا يعني التجرد من الذاتية بالنسبة إلى المضرور ومعاملة جميع المضرورين بمعيار موحد أو بتعويض مجرد أو استبعاد أنواع معينة من الأضرار من التعويض.

ثانياً: تقدير التعويض:

تنص المادة 131 من القانون المدني على أنه "يقدر القاضي مدى التعويض عن الضرر الذي لحق المصاب طبقاً لأحكام المادتين 182 و 182 مكرر مع مراعاة الظروف الملائمة، فإن لم يتيسر له وقت الحكم أن يقدر مدى التعويض بصفة نهائية، فله أن يحتفظ المضرور بالحق في أن يطالب خلال مدة معينة بالنظر من جديد في التقدير".

والمادتين 182 و 182 مكرر المشار إليهما نذكر محتواه من أجل التوضيح.

تنص المادة 182 من القانون المدني على أنه (إذا لم يكن التعويض مقدراً في العقد أو في القانون فالقاضي هو الذي يقدره، ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو للتأخر في الوفاء به، ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوفاه ببدل جهد معقول.

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

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وتنص المادة 182 مكرر من القانون المدني على أنه (يشمل التعويض عن الضرر المعنوي كل مساس بالحرية أو الشرف أو السمعة).

من النصوص السابقة، نجد أن القاضي هو الذي يقدر التعويض من الضرر الذي لحق المضرور وعليه في هذا الصدد أن يأخذ بعين الاعتبار الظروف الملازمة.

والتعويض في المسؤولية مقياسه الضرر المباشر¹، فالتعويض في أية صورة كانت يقدر بمقدار الضرر المباشر الذي أحدثه الخطأ، سواء كان هذا الضرر ماديا أو أدبيا، وسواء كان متوقعا أو غير متوقع، وسواء كان حالا أو مستقبلا ما دام محققا.²

والضرر المباشر يتضمن الخسارة التي لحقت المضرور والكسب الذي فاتته، فهذان العنصران هما اللذان يقومهما القاضي بالمال. فلو أن شخصا أتلف سيارة مملوكة لآخر وكان صاحب السيارة اشتراها بخمسة مائة ألف دينار وحصل على وعد من الغير أن يشتريها منه بستة مائة ألف دينار، فخمسة مائة ألف دينار هي الخسارة التي لحقت صاحب السيارة، وعشرة آلاف دينار هي الكسب الذي فاتته، وكلاهما يعتبر ضرر مباشر و يجب أن يكون الضرر متوقعا أو غير متوقع.³

ففي المسؤولية التقصيرية يشمل التعويض كل ضرر مباشر، متوقعا كان هذا الضرر وغير متوقع. أما المسؤولية العقدية فيقتصر التعويض على الضرر المتوقع في غير حالتي الغش والخطأ الجسيم.

ويقدر التعويض على قدر الضرر الذي أصاب المضرور، وتقول المادة 131 من القانون المدني أن القاضي يراعي في تقدير التعويض "الظروف الملازمة".

¹ يكون التعويض في المسؤولية العقدية من الضرر المباشر و المتوقع الحصول فقط، هذا ما أخذ به المشرع الجزائري في المادة 182 مدني، إلا إذا وقع من المدين المتعاقد غش أو خطأ جسيم فحينئذ يسأل من الضرر المتوقع وغير المتوقع، فضياع حقيبة من الناقل يجعله مسؤولا عن الثياب التي بداخلها، لأن هذا ضرر متوقع ولكن لا يجعله مسؤولا عما بها من مجوهرات لأن هذا ضرر غير متوقع إذ ليس من المتوقع أن توضع المجوهرات في طرد عادي، لكن إذا حصل غش أو خطأ جسيم من الناقل أو أحد عماله، فإن الناقل يكون مسؤولا عن كل ما بداخل الحقيبة ولو كان غير متوقع فيسأل عما بها من ثياب و مجوهرات معا.

² CA. Paris. 21 oct . 1981, BT 1982. 12 ; CA. Dijon. 10 janv. 1985 BT 1985.399.

³ د السنهوري: مرجع سابق، ص 1098. د محمود جلال حمزة: العمل غير المشروع باعتباره مصدر للالتزام، سنة 1985 ص 154.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ويقصد بالظروف الملازمة الظروف الشخصية التي تحيط وتتصل بحالة المضرور الصحية والمالية والعائلية.¹

كل هذا يدخل في حساب القاضي عند تقديره للتعويض، أما الظروف الشخصية التي تحيط بالمسؤول وجسامة الخطأ الذي صدر منه، فلا يدخل في الحساب على خلاف في الرأي بالنسبة إلى جسامة الخطأ.

فالظروف الشخصية التي تحيط بالمضرور تدخل في الاعتبار، لأن التعويض يقاس بمقدار الضرر الذي أصاب المضرور بالذات فيقدر على أساس ذاتي لا على أساس موضوعي.²

أما الظروف الشخصية التي تحيط بالمسؤول فلا تدخل في الحساب عند تقدير التعويض سواء كان المسؤول غنيا أو فقيرا، وسواء كان لا يعول إلا نفسه أو يعول أسرة كبيرة، فهو يدفع التعويض بقدر ما حدث من الضرر دون مراعاة الظروف الشخصية. إذ أن العبرة في تحديد مدى الضرر بالظروف الشخصية التي تحيط بالمضرور لا بالمسؤول.³

وإذا تحققت المسؤولية يقدر التعويض بقدر جسامة الضرر لا بقدر جسامة الخطأ ومهما كان الخطأ يسيرا فإن التعويض يجب أن يكون عن الضرر المباشر الذي أحدثه هذا الخطأ اليسير، ومهما كان الخطأ جسيما فإن التعويض يجب ألا يزيد من هذا الضرر المباشر.⁴

إلا أنه عادة يدخل القضاء في اعتباره جسامة الخطأ في تقدير التعويض وهذا أمر طبيعي يستولي على القاضي، فما دام التعويض مستندا إلى سلطته التقديرية فهو يميل إلى الزيادة فيه إذا كان الخطأ جسيما وإلى التخفيف منه إذا كان الخطأ يسيرا.

¹ ويكون محلا للاعتبار حالة المضرور الجسيمة، ومن كان مريضا بالسكر و يصاب بجرح، كانت خطورة هذا الجرح أشد بكثير من خطورة الجرح الذي يصيب الشخص السليم وكذلك الأمر بالنسبة للشخص المضرور الذي يعيل زوجة و أطفال يكون ضرره أشد من ضرر الأعزب الذي لا يعول إلا نفسه.

² د السنهوري: مرجع سابق، ص 1099.

³ د السنهوري: المرجع السابق، ص 1101. د محمود جلال حمزة: مرجع سابق، ص 154. د محمد زهور: مرجع سابق، ص 55. د علي سليمان: مرجع سابق، ص 64.

⁴ وهنا يختلف التعويض المدني عن العقوبة الجزائية، فالتعويض المدني شيء موضوعي لا يراعي فيه إلا الضرر، و العقوبة الجزائية شيء ذاتي تراعي فيه جسامة الخطأ.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

كما أن القاضي يدخل في حسابه عند تقدير التعويض تطور الإصابة من يوم وقوع الحادث على يوم صدور الحكم. فلو أن شخص صدمته سيارة فأصيب بكسر في يده، وعندما طالب بالتعويض كان الكسر قد تطور فأصبح أكثر خطورة، وعند صدور الحكم انقلب إلى عاهة مستديمة، فهنا يقدر القاضي التعويض وفقا لما آلت إليه الإصابة.

كما يجوز للقاضي أثناء نظره لدعوى المسؤولية أن يحكم بنفقة مؤقتة يدفعها المسؤول عن الحادث من قيمة التعويض الذي سيقضي له به في النهاية.

ويشترط في هذه الحالة أن تكون المسؤولية ثابتة على عاتق المسؤول، وأن يكون المضرور في حاجة ملحة إلى هذه النفقة، وأن يكون مبلغ النفقة الذي يقدره القاضي أقل من مبلغ التعويض التي سيقدر به الضرر.¹ في حالة خلو عقد النقل من شروط خاصة بكيفية تقدير التعويض، أو خلوه من أحكام خاصة بتحديد مسؤولية الناقل، يتولى القاضي تقدير التعويض طبقا للقواعد العامة.² وتطبيقا لذلك يجب على الناقل تعويض المرسل أو المرسل إليه عما لحقه من خسارة وما فاته من كسب. والأصل أن التعويض يشمل الأضرار المباشرة والأضرار غير المباشرة، بشرط ثبوت صلة هذه الأخيرة بعدم تحقق النتيجة.

وعلى هذا يشمل التعويض الأضرار المرتفعة وغير المتوقعة ضد إبرام العقد، ما لم يتفق على خلاف ذلك، وبشرط عدم ارتكاب الناقل غشا أو ما يقاس من خطأ جسيم.

واقضاء التعويض يكون من قبل المضرور على عاتق الناقل الأصلي، لأن الهلاك أو التلف أو التأخير لا يثبت إلا عقب فراغ الناقل من إنجاز عملية النقل.

ويلاحظ أن تقدير التعويض يكون في حالات الهلاك و التلف، فإذا هلكت البضائع هلاكا كلياً يصعب تقدير الضرر الذي يلحق بالمرسل أو المرسل إليه خاصة إذا لم تكن قيمة البضائع مبينة في إيصال النقل. لذلك يقع

¹ قيمة النفقة تقدم قبل صدور الحكم القضائي، وذلك عندما تكون عناصر تقدير التعويض لا تزال في حاجة إلى وقت طويل من أجل تقديره.

² www.bon-genie.com 03/2010.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

على عاتق المرسل بإعلام الناقل بوجود البضائع وبقيمتها، وفي هذه الحالة يتولى القاضي تقدير التعويض على أساس قيمة الأشياء المبينة.

أما إذا لم تكن القيمة مبينة فللمحكمة أن تقبل كافة الأدلة لإثبات الضرر الذي يلحق بالمدعي بالمسئولية، بما فيها توجيه اليمين.¹ أما في حالة الهلاك الجزئي أو التلف، فيتم تقدير التعويض على أساس المحضر الذي يجب تحريره لإثبات العجز التلف الذي أصاب البضاعة.

ويكون المحضر بحضور الناقل أو أحد وكلائه، ويتم تقدير التعويض على أساس ما يشتمل عليه المحضر، دون أن يخل ذلك بجواز الطعن فيما ورد به. وقد يتم تقدير التعويض بناء على خبرة لتقدير قيمة الخسائر، كما يحق للمحكمة تعيين خبرة لأداء هذه المهمة.

ويأخذ في عين الاعتبار أثناء تقدير التعويض الاعتداء بقيمة البضائع في مكان الوصول، لأنه يفترض أن قيمتها في هذا المكان تفوق قيمتها في مكان القيام. ويجب كذلك الأخذ في الاعتبار ما يطرأ على قيمة البضائع من ارتفاع أثناء نظر الدعوى، فتكون العبرة بقيمة البضائع يوم صدور الحكم بالتعويض.

إضافة إلى المصروفات التي أنفقها المدعي بالمسئولية في حالة تسلمه بضائع يعترتها تلف أو هلاك جزئي مثل نفقات الإصلاح ونفقات الإيداع إلى حين إثبات حالتها.

ثالثا: قواعد التعويض:

يشمل التعويض ما لحق المرسل أو المرسل إليه من خسارة وما فاتته من كسب بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعته لهلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعة المرسل أو المرسل إليه أن يتوقاه ببذل جهد معقول (المادة 182 من القانون المدني الجزائري).

¹ أنظر أكثر تفصيلا د هاني محمد دويدار: النظام القانوني للتجارة، العقود التجارية، العمليات المصرفية، لإسناد التجارية، الإفلاس، ص 102.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ومادام أن مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية فإنه لا يلتزم إلا بتعويض الضرر الذي كان يمكن توقعه عادة وقت التعاقد. ومع ذلك يسأل عن تعويض الضرر كاملا إذا ارتكب غشا أو خطأ جسيما سواء كان الضرر متوقعا أو غير متوقع عند التعاقد (المادة 3/182 من القانون المدني الجزائري).

ولا يقتصر التعويض على الضرر المادي فقط بل يشمل الضرر الأدبي أيضا وفقا للقواعد العامة (المادة 182 مكرر مدني جزائري).¹

ويجوز للمتعاقدين أن يقدرا مسبقا التعويض عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها في العقد أو في اتفاق لاحق، ولا يكون هذا التعويض مستحقا إذا أثبت الناقل أن المرسل أو المرسل إليه لم يلحقه ضرر (المادة 183 من القانون المدني).

ويجوز للمحكمة أن تخفض التعويض عما هو متفق عليه إذا أثبت الناقل أن التقرير كان مبالغا فيه إلى درجة كبيرة أو أن الالتزام قد نفذ جزء منه.

وإذا جاوز الضرر قيمة التعويض المتفق عليه فلا يجوز للمرسل أو المرسل إليه أن يطالب بأكثر من هذه القيمة إلا إذا أثبت أن الناقل قد ارتكب غشا أو خطأ جسيما (المادة 184 من القانون المدني).

وإذا اشترك خطأ الناقل مع خطأ المرسل أو المرسل إليه في إحداث الهلاك أو التلف أو التأخير دون أن يستغرق أحد الخطأ من الآخر حكمت المحكمة بإنقاص التعويض بما يقابل خطأ المرسل أو المرسل إليه.

الفرع الثاني: أنواع التعويض

تنص المادة 132 من القانون المدني على أنه (يعين القاضي طريقة التعويض تبعا للظروف، ويصح أن يكون التعويض مقسطا، كما يصح أن يكون إيرادا مرتبا، ويجوز في هاتين الحالتين إلزام المدين بأن يقدر تأميننا. ويقدر التعويض بالنقد على أنه يجوز للقاضي تبعا للظروف وبناء على طلب المضرور أن يأمر بإعادة الحالة إلى ما كانت عليه، أو أن يحكم وذلك على سبيل التعويض بأداء بعض الإعلانات تتصل بالفعل غير المشروع.

¹ د علي يونس: مرجع سابق، ص 239. د أكثم الخولي: مرجع سابق، ص 337، 338.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

يتضح من نص هاته المادة أن الأصل في التعويض أن يكون تعويضا نقديا، ذلك أن التعويض بمعناه الواسع إما أن يكون تعويضا عينيا وهذا هو التنفيذ العيني، و أما أن يكون تعويضا بمقابل ، والتعويض بمقابل أما أن يكون تعويضا غير نقدي أو تعويضا نقديا

أولا: التعويض الإتفاقي:¹

الأصل في التعويض هو جبر الضرر المتحقق، وعلى هذا الأساس فإنه متى تم إثبات مسؤولية الناقل من طرف المرسل أو المرسل إليه أو الراكب فإنه يلتزم بالتعويض. وتطبق القواعد العامة في التعويض لانعدام ما يخالفها، فيشمل التعويض ما أصاب المرسل من ضرر وما فاتته من كسب.²

ويقصر التعويض على الضرر المتوقع عادة وقت التعاقد لأن المسؤولية تعاقدية بينما يكون التعويض كاملا في حالة الغش أو الخطأ الجسيم من الناقل (المادة 182 مكرر من القانون المدني).

وتطبقا للقواعد العامة كذلك فإنه يجب أن يقرر التعويض بقيمة الضرر يوم صدور الحكم باستثناء حالة قيام المرسل إليه بشراء بضاعة مماثلة، كما يجب في تعرض البضاعة للتلف أو الهلاك أن يقدر التعويض بقيمة البضاعة في مكان الوصول.³

ويخضع التعويض لتقدير المحكمة، فهي تقدر خسارة المدعى من جراء تأخير وصول البضاعة، وهي تضع في اعتبارها ما كان متعينا من وصل البضاعة في مناسبة معينة يجري بيعها خلالها، ثم فوات الوقت دون وصولها. أما في حالة التلف فتقدر المحكمة التعويض على أساس الفرق بين قيمة البضاعة تالفة وقيمتها سليمة في مكان الوصول.⁴

أما في حالة هلاك البضاعة في الطريق هلاكا كليا (أو ضياعها) فقد يصعب تقدير التعويض لعدم وجود ضوابط تحدد ذلك، لذا وضع المشرع التجاري قواعد بهذه الحالة وردت في نص المادة 52 من القانون التجاري

¹ راجع عدلي أمير خالد: مرجع سابق، ص 102.

² د هاني محمد دويدار: مرجع السابق، ص 173. د عبد الفضيل محمد أحمد: مرجع سابق، ص 203 وما يليها.

³ لأن غالبا ما تكون قيمة البضاعة في مكان الوصول مرتفعة عن قيمتها في مكان الإرسال.

⁴ Cassation commerciale. 26 Mai.1992, bulletin civil de la cour de cassation, 1992, IV, n° 211.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

التي نظمت أحكام هاته الحالة. وقد قضت الفقرة الأولى والثانية من نص المادة على أنه¹: " فيما عدا حالة الاشتراط الكتابي المدرج بسند النقل والمطابق للقوانين والأنظمة الجاري بها العمل والمبلغ لعلم المرسل، يجوز للناقل عدا حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب منه أو من مستخدميه.

- تحديد مسؤوليته بسبب الضياع أو التلف بشرط ألا يكون التعويض المقرر أقل بكثير من قيمة الشيء نفسه بحيث يصبح في الحقيقة وهمياً".

ومسئولية الناقل التعاقدية هي مسؤولية مرهقة لأن عبء الإثبات يقع على عاتقه، وعبء الإثبات هو الذي يحدد من يلتزم بدفع التعويض. لذلك فإن الناقلين منذ فترة طويلة حاول التخلص من هذه المسئولية أو بوضع شروط تحددها مدرجة في عقد النقل.

وتعتبر الشروط الاتفاقية التي تُحدد مسؤولية الناقل صحيحة لأنها تتفق مع ما تقتضيه القواعد العامة (المادة 203 من القانون المدني). وتحديد المسئولية يكون بوضع حد أقصى لمقدار التعويض الذي يلتزم الناقل بدفعه، وفي حالة ما إذا تعرض الشيء المنقول لضرر أقل من الحد الأقصى المحدد التزم الناقل بتعويض الضرر الحقيقي دون زيادة.

وقد يتم تحديد المسئولية على أساس تقدير مبلغ معين لكل وحدة من البضاعة المنقولة فلا يلتزم الناقل بأكثر منه. كذلك قد يحدد الناقل مسؤوليته بنسبة معينة من الضرر، وفي هذه الحالة يجب تقدير الضرر الحقيقي قبل معرفة مقدار التعويض الذي يلتزم به الناقل.

ومما يؤخذ على المشرع الجزائري أنه لم يحدد قيمة التعويض التي يلتزم الناقل بدفعها في حالة تعرض البضاعة للتلف أو الهلاك كما فعلت مختلف التشريعات الأخرى¹، فقد اكتفى فقط بالإشارة إلى تحديد مسؤولية الناقل، وهذا على حسب وجهة نظرنا يعتبر قصورا من جانب المشرع.

¹ تقابل نص المادة 1/246 من القانون المصري التي تقضي على أنه: " يجوز للناقل أن يشترط تحديد مسؤوليته عن هلاك الشيء كلياً أو جزئياً أو تلفه بشرط ألا يقل المتفق عليه عن ثلث قيمة البضاعة المنقولة في مكان وزمان نقلها، وكل اتفاق على تعويض يقل عن هذا الحد يزداد إليه".

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

فمن الأحسن على المشرع أن يصدر مواد جديدة وخاصة بأحكام عقد النقل البري تتضمن أحكام التعويض، سواء عن تلف البضاعة أو التأخر في وصولها، لأنه في غياب النص القانوني يكون لزاما علينا الرجوع إلى القواعد العامة الموجودة في القانون المدني والتي نعتقد أنها لا تتطابق كلية مع طبيعة عقد النقل ومسئولية الناقل.

ثانيا: التعويض القانوني:

الأصل أن تكون قيمة البضائع مقدرة في وثيقة النقل، فالقيمة تعتبر من البيانات التي يجب أن تشتمل عليها وثيقة النقل بوجه خاص. إلا أنه يمكن إنجاز عملية النقل دون إصدار وثيقة نقل، كما يمكن إغفال ذكر قيمة البضائع في الوثيقة بالرغم من صدورها.²

وينص القانون التجاري في المادة 51 منه على أنه: "إذا كانت الأشياء المنقولة مما تنقص وزنا أو كيلا على العموم من جراء النقل فيضمن الناقل فقط مقدار النقص الزائد عما جرى العرف بالتسامح فيه.

ولا يجوز التمسك بحدود المسؤولية على الوجه المذكور بالفقرة السابقة إذا ثبت بناء على ظروف الواقع أن النقص الحاصل لم ينشأ عن الأسباب المبررة للتسامح".

وإذا كانت الأشياء المنقولة بموجب تذكرة نقل واحدة موزعة على عدة أجزاء أو طرود فيحسب التسامح بالنسبة لكل جزء أو طرد إذا كان وزنه عند الإرسال مذكورا على حدة بتذكرة النقل أو كان من الممكن إثباته بطريقة أخرى".³

¹ المشرع المصري وذلك في نص المادة 1/246 والتي تنص على عدم جواز أن يقل التعويض المتفق عليه عن ثلث قيمة البضاعة المنقولة، وكل اتفاق على تعويض يقل عن هذا الحد يزداد إليه والمادة 177 من القانون التجاري الكويتي.

² راجع د محمد هاني دويدار: مرجع سابق، ص 173 وما يليها.

³ يقابل نص المادة 247 من القانون التجاري رقم 199/17 التي تنص على أنه: "إذا هلك الشيء أو تلف دون قيمته مبينة في وثيقة النقل، قدر التعويض على أساس قيمته الحقيقية في مكان الوصول وزمانه، إلا إذا نص القانون أو اتفق على غير ذلك، وفيما عدا حالة الهلاك الكلي يراعى عند تقدير التعويض قيمة النقص المتسامح فيه وفقا للمادة 242 من هذا القانون.

- وإذا كانت قيمة الشيء مبينة في وثيقة النقل جاز للناقل أن ينزاع في هذه القيمة وان يثبت بكافة طرق الإثبات القيمة الحقيقية للشيء، وفيما عدا حالتي الغش والخطأ الجسيم من الناقل أو من تابعيه لا يسأل الناقل عن هلاك ما عهد إليه بنقله من نقود أوراق مالية أو مجوهرات أو تحف أو غير ذلك من الأشياء الثمينة إلا بقدر ما قدمه المرسل بشأها وقت تسليمها من بيانات كتابية.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

وقد بينت المادة 1/51 تجاري كيفية تقدير البضاعة في حالة تلف الشيء أو هلاكها وذلك بنصها على أنه في حالة نقل أشياء مما ينقص وزنا من جراء عملية النقل، فإن الناقل يلزم بالتعويض على أساس نسبة النقص الوارد في قيمة البضائع.

ويتضح من ذلك أنه يلزم تقدير قيمة البضائع على أساس قيمتها الحقيقية أي دون الاعتداء بأي نقص، وبعبارة أخرى لا بد من تقدير قيمة البضائع بفرض أنها كاملة وسليمة ثم يحسب التعويض في حالة الهلاك الجزئي أو التلف على أساس نسبة الهلاك، ثم يحسب التعويض في حالة الهلاك الجزئي أو التلف على أساس نسبة الهلاك أو التلف إلى القيمة الحقيقية للبضائع.¹

وفي حالتي الهلاك الجزئي والتلف توجب المادة 51 السالفة الذكر مراعاة قيمة النقص المتسامح فيه عند تقدير التعويض، ويقصد بالنقص المتسامح فيه هو ما يلحق البضاعة عادة بحكم طبيعتها من نقص في الوزن أو الحجم أثناء النقل، والذي لا يسأل الناقل عنه ما لم يثبت أن النقص نشأ عن سبب آخر (المادة 1/51 من القانون التجاري).

وغالبا ما يتم الرجوع إلى العرف لتحديد نسبة عجز الطريق بالنسبة للأنواع المختلفة من البضائع، ولا بد من خفض مبلغ التعويض بقيمة النقص المتسامح فيه إلا في حالة الهلاك الكلي للبضائع والذي يكون دليل قاطع على أن هلاك البضائع لا يعود إلى طبيعتها وظروف نقلها.²

وإذا كانت قيمة الأشياء المنقولة مذكورة في وثيقة النقل، فإن هذه القيمة لا تكون حجة على الناقل. إذ أن له أن ينازع فيها، إذ يمكنه أن يبالغ المرسل في تقدير قيمة بضائعه تحسبا لإمكانية المطالبة بالتعويض في حالة

¹ راجع علي بونس: مرجع سابق، ص 240. د علي البارودي: مرجع سابق، ص 198.

² أما إذا كانت البضاعة التي تلفت لم تحدد قيمتها في وثيقة النقل قدر التعويض على أساس السعر الحقيقي لهذه البضاعة في جهة الوصول، إذ أن هذه القيمة هي التي فقدت.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

هلاكها أو تلفها. ويجوز للناقل في هذه الحالة أن ينازع في القيمة المذكورة في وثيقة النقل، وعليه أن يثبت بكافة الطرق القيمة الحقيقية للشيء.¹

لكن فيما يخص الأشياء الثمينة كالنقود والأوراق المالية والتحف وغيرها، لا يسأل الناقل عن هلاك ما عهد إليه بنقله منها إلا بقدر ما قدر به المرسل بشأنها وقت تسليمها من بيانات كتابية. ففي هذه الحالة الناقل يكون عالما بالقيمة الثمينة للأشياء المنقولة فيستطيع اتخاذ كل التدابير للمحافظة عليها، فإذا هلكت أو تلفت فتتحقق مسؤوليته تبعا لذلك. أما إذا لم يتم المرسل بإعطاء الناقل معلومات كافية عن هذه الأشياء، لا يكون الناقل مسؤولا عن تعويض هلاكها أو تلفها في ضوء قيمتها الحقيقية.²

ثالثا: التعويض النقدي:

وهو التعويض الذي يغلب الحكم به في دعاوى المسؤولية التقصيرية، فكل ضرر يمكن أن يقوم بالنقد، ففي استحالة التنفيذ العيني ولا يرى القاضي فيها سبيلا إلى تعويض غير نقدي يحكم بتعويض نقدي. والتعويض النقدي هو الأصل، ومن نصت الفقرة الثانية من المادة 132 من القانون المدني على أنه (ويقدر التعويض بالنقد).

والأصل أن يكون التعويض النقدي مبلغا معينا يقدم دفعة واحدة لكن هذا لا يمنع القاضي من الحكم تبعا للظروف بتعويض نقدي مقسط أو أن يكون التعويض إيرادا مرتب مدى الحياة. والاختلاف الموجود بين الصورتين هو أن التعويض المقسط يدفع على أقساط تحدد مداها ويعين عددها، ويتم استيفاء التعويض بدفع آخر قسط منها. أما الإيراد المرتب مدى الحياة فيدفع هو أيضا على أقساط تحدد

¹ أنظر المادة 247 فقرة 3 من القانون التجاري المصري، ولا يوجد ما يقابلها في التشريع الجزائري.

² Cassation commerciale. 26 Mai. 1992, bulletin civil de la cour de cassation, 1992, IV, n° 211.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

مداها، ولكن لا يعرف عددها لأن الإيراد مرتبط ببقاء الشخص على قيد الحياة ولا يتوقف دفع الإيراد إلا بعد وفاة صاحبه.¹

وللقاضي هو الذي يحكم بالتعويض المقسط إذا رأى أن هذه الطريقة هي المناسبة للتعويض، ومثال ذلك إصابة شخص بعجز عن العمل لمدة معينة من الزمن، فيحكم له القاضي بتعويض مقسط حتى يتعافى من إصابته. ويمكن للقاضي أن يحكم بإيراد مرتب مدى الحياة إذا كان العجز عن العمل هو عجز دائم، فيحكم للمضروب بإيراد يتقاضاه ما دام حيا كتعويض له عما أصابه من الضرر بسبب هذا العجز الكلي أو الجزئي.

والمسؤول بدفع التعويض المقسط أو الإيراد المرتب هو المدين، وقد يبقى الدين المترتب في ذمته وقتنا طويلا. فقد يرى القاضي أن يلزمه بتقديم تأمين، وهذا ما تقضي به الفقرة الأولى من المادة 132 من القانون المدني إذ تنص على أنه: "يعين القاضي طريقة التعويض تبعا للظروف ويصبح أن يكون التعويض مقسطا، كما يصح أن يكون إيراد مرتبا ويجوز في هاتين الحالتين إلزام المدين بأن يقدر تأمينا".

الفرع الثالث: مدى حجية وثيقة النقل عند تقدير التعويض

في حالة تحقق مسؤولية الناقل عن التأخير في وصول البضاعة، فهنا لا صعوبة في تقدير القاضي للتعويض، حيث سيسترشد بالميعاد المعين لوصول البضاعة وميعاد التسليم وما تضمنه عقد النقل أو وثيقة النقل من شروط. وتثور الصعوبة في تقدير التعويض عند هلاك البضاعة أو تلفها أو ضياعها، وهنا يلزم تقدير التعويض على أساس القيمة الحقيقية للبضاعة.²

ويحق لقاضي الموضوع الاعتماد على ما ورد في وثيقة النقل بشأن هذه القيمة، وليس الناقل أن يتضرر في اعتماد هذه الوثيقة كوسيلة للإثبات، لأنه كان بوسعه أن يباشر الحق الذي منحه له القانون في فحص البضاعة قبل استلامها من المرسل وذلك لمراعاة مدى مطابقة إقرار المرسل بقيمة البضاعة لحالتها التي سلمتها بها.¹

¹ د عبد الرزاق السنهوري: الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، المجلد الثاني، الطبعة الثالثة، 2005، ص 1094. د محمد المنجي: دعوى تعويض حوادث السيارات، الطبعة الأولى، 1993، ص 76.

² راجع د علي يونس: مرجع سابق، ص 239. د أكثم الخولي: مرجع سابق، ص 377 و 338.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ويحق للناقل إثبات عكس ما ورد في وثيقة النقل من بيانات تتعلق بقيمة البضاعة²، أما الإشكالية التي تثار

هي إذا لم تتضمن تذكرة النقل البيانات المتعلقة بالبضاعة، فكيف يتم تقدير التعويض في حالة هلاك البضاعة؟

لم يتضمن المشرع الجزائري أي نص في القانون التجاري يحدد طريقة التعويض في حالة هلاك أو ضياع

البضاعة على عكس بعض التشريعات.³

فإذا لم تكن قيمة البضائع محددة في وثيقة النقل، وتلفت أو ضاعت فإن التعويض يقدر على أساس القيمة

الحقيقية لما ضاع أو تلف في جهة الوصول وفي اليوم المحدد له طبقا للسائد في السوق. وإذا لم يكن لهذه

البضاعة سعر، حددت قيمتها على أساس خبير يعين من طرف رئيس المحكمة.

كما أنه يجب على المرسل أن ينبه الناقل بقيمة البضاعة التي كانت كبيرة حتى يوفر لها الناقل كل

الاحتياطات اللازمة من رعاية وحراسة، فإذا هلكت البضاعة أو تلفت فلا يسأل الناقل إلا بقدر ما أصاب البضاعة

وفقا للمعلومات التي تلقاها بشأنها عند التعاقد.⁴

وهنا على المشرع الجزائري أن يتدخل بوضوح في مواد القانون التجاري يتضمن طريقة تقدير التعويض في

حالة هلاك و تلف البضاعة أو التأخير في وصولها حتى لا يكون هناك منازعات بشأن قيمة التعويض المقدمة.

المطلب الثاني: أحكام التعويض في حالة هلاك أو تلف محل النقل أو التأخير

متى تثبت مسؤولية الناقل فإنه يلتزم بالتعويض، ويشمل التعويض من الضرر المادي وفقا للقواعد العامة ما

لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو التأخر في

الوفاء به (المادة 182 من القانون المدني).

¹ د حسن المصري: مرجع سابق، ص 373 . أكنم الخولي: مرجع سابق، ص 339.

² وحق إثبات عكس ما ورد في وثيقة النقل ليس حقا مقررًا للناقل فقط، وإنما هو حق مقرر للمرسل أو المرسل إليه، فيجوز لكل الأطراف المنازعة في قيمة البضاعة و إثبات أن قيمتها أقل من القيمة المذكورة بوثيقة النقل.

³ أنظر المادة 176 من القانون التجاري الكويتي.

⁴ وهو ما تضمنته المادة 174 من القانون التجاري الكويتي.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

فإذا كان النقل بمقابل تكون مسؤولية الناقل تعاقدية، فإنه لا يلتزم إلا بتعويض الضرر الذي كان يمكن توقعه عادة وقت التعاقد ما لم يرتكب غشا أو خطأ جسيما ، حيث يلتزم في هذه الحالة بتعويض الضرر المباشر متوقعا كان أم غير متوقع المادة 182/2 من القانون المدني.

أما في حالة النقل المجاني حيث تكون مسؤولية الناقل تقصيرية فيلتزم الأخير بتعويض الضرر المباشر متوقعا كان أم غير متوقع. وتسري نفس القاعدة بالنسبة للدعوى الشخصية التي يرفعها الغير المطالبة بتعويض الأضرار التي شخصيا نتيجة وفاة المسافر أو إصابته. و نعرض في هذا المطلب إلى ضوابط تقدير التعويض في حالة الهلاك أو التلف (الفرع الأول). وعدم الجمع بين تعويضين و استرداد الشيء المنقول بعد التعويض عن فقده (الفرع الثاني).

الفرع الأول: ضوابط تقدير التعويض في حالة الهلاك أو التلف

أولا: قيمة التعويض في حالة الهلاك أو التلف إذا كانت قيمة البضاعة محل النقل محددة في وثيقة النقل:

إذا كانت قيمة البضاعة محل النقل مذكورة صراحة في وثيقة النقل، وهلكت البضاعة أو تلفت هلاكا كليا يكون تقدير التعويض على أساس قيمة هذه البضاعة المحدودة في وثيقة النقل. ولم يتضمن المشرع الجزائري في القانون التجاري نصوص تتضمن تقدير التعويض في حالة هلاك أو تلف البضاعة.¹

فالناقل يسأل في حالة هلاك البضاعة أو تلفها عن تقدير البضاعة الموضح بوثيقة النقل، فإذا لم يوضح المرسل عددها أو قيمتها الحقيقية و اكتفى ببيان قيمة جزء منها بوثيقة النقل فلا يسأل الناقل إلا في حدود ما ذكر كتابة فيما يتعلق بها.² ويستثنى من ذلك حالة خطأ الناقل الجسيم أو غشه أو ما يصدر من تابعيه من غش أو خطأ جسيم، حيث يسأل الناقل عن كامل قيمة ما ذكر كتابة أو يثبت المرسل من بضاعة كانت محلا للنقل.³

¹ وتنص على هذه الحالة المادة 2/247 من القانون التجاري المصري على أنه إذا كانت قيمة الشيء مبينة في وثيقة النقل، جاز للناقل أن ينازع في هذه القيمة و أن يثبت بكافة طرق الإثبات القيمة الحقيقية للشيء.

² انظر هذا الشأن د أحمد محمد محرز: مرجع سابق ص221 . وكذلك د سميحة القليوبي: مرجع سابق ص501،502.

³ وفي ذلك تنص المادة (3/247) على أنه (وفيما عدا حالي الغش أو الخطأ، الجسيم من الناقل أو من تابعيه، لا يسأل الناقل عن هلاك ما عهد إليه بنقله من نقود أو أوراق مالية أو مجوهرات أو تحف أو غير ذلك من الأشياء الثمينة إلا بقدر ما قدمه المرسل بشأنها وقت تسليمها من بيانات كتابية).

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ثانيا: في حالة عدم إثبات الأشياء بوثيقة النقل:

لم يحدد المشرع طريقة تقدير التعويض في حالة هلاك البضاعة أو تلفها سواء كانت قيمتها محددة في وثيقة النقل أو غير محددة، مما يتعين على القاضي الرجوع إلى القواعد العامة المحددة للتنفيذ العيني والتنفيذ بطريق التعويض المنصوص عليها في المواد (176-187 من القانون المدني).

فإذا هلك الشيء أو تلف دون أن تكون قيمته مبينة في وثيقة النقل فإنه يقدر التعويض على أساس قيمته الحقيقية في مكان الوصول وزمانه إلا إذا نص القانون أو اتفق على غير ذلك.¹

وقد قدر المشرع الجزائري في المادة 51 من القانون التجاري على السماح والتجاوز عن النقص في البضاعة عند التسليم بسبب النقل. فيضمن الناقل فقط مقدار النقص الزائد عما جرى العرف بالتسامح فيه، كما لو كانت البضاعة المنقولة حبوبا فأكل يسيرا منها أثناء النقل، أو تمزق كيسا، ففاضت بعض الحبوب على الطريق أثناء السير فنقص وزنها خلال فترة النقل.

وحسم المشرع هذا الأمر بعدم مسؤولية الناقل عما يلحق الشيء عادة بحكم طبيعته من نقص في الوزن أو الحجم أثناء النقل، ما لم يثبت أن النقص نشأ عن سبب آخر كما إذا ثبت صدور غش أو خطأ جسيم من الناقل أو من احد تابعيه. وهو ما تقرر في المادة 2/51 بنفسها على أنه "...ولا يجوز التمسك بحدود المسؤولية على الوجه المذكور بالفقرة السابقة إذا ثبت بناء على ظروف الواقع أن النقص الحاصل لم ينشأ عن الأسباب المبررة للتسامح".

وإذا كانت وثيقة النقل تشمل على عدة أشياء أو مجموعات أو طرود حدد النقص المتسامح فيه على أساس وزن كل مجموعة أو كل طرد إذا كان الوزن معينا على وجه الاستقلال في وثيقة النقل أو كان من الممكن تعيينه. وفي ذلك تنص المادة 3/51 من القانون التجاري... (و إذا كانت الأشياء المنقولة بموجب تذكرة نقل

¹ هو ما تقدر في المادة (1/247) من القانون التجاري التي نصت على أنه إذا هلك الشيء دون أن تكون قيمته مبينة في وثيقة النقل، قدر التعويض على أساس قيمته الحقيقية في مكان الوصول وزمانه، إلا إذا نص القانون أو اتفق على غير ذلك).

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

واحدة موزعة على عدة أجزاء أو طرود فيسحب التسامح بالنسبة لكل جزء أو طرد و إذا كان وزنه عند الإرسال المذكورا على حدة بتذكرة النقل أو كان من الممكن إثباته بطريقة أخرى).¹

الفرع الثاني: عدم الجمع بين تعويضين

و استرداد الشيء المنقول بعد التعويض عن فقده²

أولاً: عدم جواز الجمع بين تعويضين:

لم يتطرق المشرع لهاته المسألة في نصوص القانون التجاري، ومعنى ذلك أنه في حالة تعرض البضاعة محل النقل لهلاك كلي مع التأخير في وصولها إلى محطة الوصول ففي هذه الحالة لا يجوز الجمع بين تعويضين عن الهلاك الكلي والتعويض عن التأخير.³

أما إذا تعرضت البضاعة لهلاك جزئي، فإن الناقل لا يلزم بدفع التعويض عن التأخير إلا بالنسبة إلى الجزء الذي لم يهلك. وفي جميع الأحوال لا يجوز أن يزيد التعويض الذي يحكم به على ما يستحقه المرسل أو المرسل إليه في حالة تلف البضاعة كلياً.⁴

وبالتالي فإنه لا يمكن الجمع بين التعويض عن الهلاك الكلي والتعويض عن التأخير فإذا هلك الشيء محل النقل فإن الناقل يلتزم بالتعويض عن حالة الهلاك الكلي، ولا محل لاستحقاق التعويض عن تأخير وصول الشيء في الميعاد المتفق عليه حتى لا يثري المرسل أو المرسل إليه على حساب الناقل.⁵

¹ وهو ما تضمنته المادة 248 من القانون التجاري المصري على أنه "لا يجوز الجمع بين التعويض عن هلاك الكلي و التعويض من التأخير—

— ولا يقتضي بالتعويض من التأخير، في حالة الهلاك الجزئي إلا بالنسبة إلى الجزء الذي لم سلك.

— وفي جميع الأحوال لا يجوز أن يزيد التعويض الذي يقضي به على ما يستحق في حالة هلاك الشيء كلياً.

— ويرى جانب من الفقه على أنه يمكن الجمع بين التعويض عن الهلاك الكلي و التأخير لأن كل من التعويضين سببه المستقل من الآخر— أنظر د/ أحمد محرز، ص 212.

² د فايز نعيم رضوان: المرجع السابق ، ص 315.

³ د أحمد محمد محرز: مرجع سابق، ص 213.

⁴ أنظر المادة 248 من القانون التجاري المصري.

⁵ وهو ما قضت به الفقرة الثانية من المادة 248 من القانون المصري، وذلك بنصها على أنه: " وفي جميع الأحوال لا يجوز أن يزيد التعويض الذي يقضي به على ما يستحق في حالة هلاك الشيء كلياً".

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ويتم تقدير قيمة البضاعة في حالة هلاكها على أساس قيمتها المبينة في تذكرة النقل¹، أما إذا كانت البضاعة التي تلفت لم يسبق بيان قيمتها قدر التعويض على أساس السعر الحقيقي لهذه البضاعة في جهة الوصول. إذ أن هذه القيمة هي التي فقدت ، وهذا تطبيقا للقاعدة التي توجب أن يكون التعويض مساويا للضرر. وعلى ذلك فإذا كانت قيمة البضاعة في محطة الوصول أقل منها في محطة الإرسال وجب الأخذ بقيمتها في محطة الوصول²، وفي حالة تلف البضاعة تقارن قيمتها في جهة الوصول بالقيمة التي تكون لها في حال سلامتها، وفي هذه الجهة ويدفع الناقل على سبيل التعويض الفرق بين القيمتين³.

وإذا لم يكن للبضاعة سعر في السوق تحدد قيمتها بمعرفة خبير يتم بموجب أمر من رئيس المحكمة.

ثانيا: التعويض مقابل التخلي عن الشيء المنقول (ترك البضائع):

أجاز القانون لصاحب الحق في تسلم البضائع تركها للناقل الذي تثبت مسؤوليته عن تلف البضائع أو التأخير في تسليمها. ويكون هذا الترك في مقابل الحصول على تعويض يقدر على أساس قيمة هلاك الشيء كلية. ولم يتعرض القانون التجاري الجزائري لهذه المسألة بعكس قانون التجارة المصري⁴، والتعويض المقدر في هذه الحالة يمثل أقصى ما يمكن إلزام الناقل بدفعه لذلك فإذا كان التلف الذي لحق البضاعة يحول دون تحقيق الغرض الذي خضعت له، أو إذا ترتب على التأخير في وصولها إلى زوال الحاجة إليها، أمكن للمرسل أو المرسل إليه ترك البضاعة للناقل مقابل الحصول على تعويض يمثل قيمتها⁵.

¹ راجع د فايز نعيم رضوان: مرجع سابق، ص315.

² أنظر أكثر تفصيلا د سميحة القليوبي: مرجع سابق، ص504.

³ راجع د عبد الحمي حجازي : مرجع سابق، ص 231.

⁴ المادة 249 من القانون رقم 99/17 المصري تنص على أنه (إذا تلف الشيء أو تأخر وصوله بحيث لم يعد صالحا للغرض منه وثبتت مسؤولية الناقل عن التلف أو التأخير، جاز لطالب التعويض أن يتخلى له عن الشيء مقابل الحصول على تعويض يقدر على أساس هلاك الشيء كليا).

⁵ أنظر أكثر تفصيلا د محسن شفيق: مرجع سابق، ص 120. د محمد هاني دويدار: مرجع سابق، ص175 وما يليها. وكذلك عدلي أمير خالد: مرجع سابق، ص 106.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ثالثا: العثور على البضاعة بعد الوفاء بالتعويض:

كما سبق ذكره لم يتناول المشرع الجزائري مسألة التعويض في حالة هلاك البضاعة أو التأخير في وصولها، ماعدا ما ورد ذكره في قواعد القانون المدني فيحكم للمرسل أو المرسل إليه عما لحقه من خسارة وما فاتته من كسب.

وقد رأينا سابقا أنه في حالة عدم تسليم البضائع خلال المدة المتفق عليها في عقد النقل، فإن هلاكها يفترض وهو ما يسمح للمرسل أو المرسل إليه اقتضاء التعويض عن هلاك البضائع. ولكن قد يحدث أن تكتشف البضائع بعد أن يقوم الناقل بتعويض المضرور، وهنا يطرح التساؤل حول مصير البضائع والتعويض في هذه الحالة.

لم يعالج المشرع التجاري هذه الحالة في القانون التجاري، وعالجتها بعض التشريعات على غرار المشرع المصري الذي تطرق إليها في المادة 250 من القانون التجاري، وتضمنت هذه المادة على أنه إذا دفع الناقل التعويض بسبب هلاك البضائع، ثم وجدت خلال سنة من تاريخ الوفاء وجب على الناقل أن يخطر فوراً من حصل على التعويض مع إعلامه بحالة البضائع ودعوته للحضور لمعاينتها في المكان الذي وجدت فيه، أو في مكان الإرسال أو في مكان الوصول حسب اختيار من قبض التعويض.¹

فمسئولية الناقل لا تقتضي بدفع التعويض عن هلاك البضائع للمالكها، فقد ألزمه القانون عند عثوره على البضائع بإخطار من تحصل على التعويض، ولا يكون الناقل حراً في التصرف في هذه البضائع على اعتبار أنه قام بدفع التعويض.²

ويجب على الناقل أن ينتظر مدة خمسة عشر يوماً من تاريخ تقديمه للإخطار من أجل تلقي تعليمات من الشخص الذي تحصل على التعويض، فإذا لم يرسل من قبض التعويض تعليمات أو لم يحضر لمعاينة البضائع في

¹ راجع د سيمر الشرفاوي: مرجع سابق، ص 111. د صفوت ناجي بهنساوي: مرجع سابق، ص 96.

² ويجب على المرسل أو المرسل إليه أن يقوم بالتحري والدقة عند تقديره للتعويض، لأنه في حالة حصول مالك البضاعة التي هلكت على تعويض، وبعد ذلك ظهرت البضاعة الضائعة وأثبت الناقل أن قيمتها الحقيقية أقل من مبلغ التعويض، فإنه يجوز للمحكمة إلزام المدعى عليه (المرسل إليه) بأن يدفع للناقل ضعف الفرق بين القيمة المعلنة والقيمة الحقيقية.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

الميعاد الذي حدده الناقل، وكذلك إذا حضر من قبض التعويض ورفض استرداد البضائع، فإنه يمكن للناقل حينئذ أن يتصرف فيها.¹

فالشخص الذي قبض التعويض - المرسل أو المرسل إليه - هو وحده صاحب الحق في التصرف في البضائع. فهو اضطر إلى قبول التعويض لعدم وصول البضائع، أما بعد ظهور البضائع فيسترد من قبض التعويض حقه في تسليم البضائع، وله كذلك الحق في عدم تسليمها وهنا يكون قد اعمل حق الترك، فتنتقل ملكية البضائع في هذه الحالة إلى الناقل الذي يجوز له أن يتصرف فيها.²

أما إذا استرجع من قبض التعويض البضائع، فعليه عندئذ رد التعويض الذي تحصل عليه، ذلك أنه قبضه على أساس أن البضائع محل النقل هلكت والفرض هنا أن البضائع لم تهلك.

وهناك مصروفات تنشأ عند ممارسة من قبض التعويض حق الاسترداد كمصاريف المعاينة ومصروفات تسليم البضاعة، لذلك إذا طلب المرسل أو المرسل إليه استرداد البضائع، وجب أن يرد التعويض الذي قبضه بعد خصم المصاريف وما يقابل الضرر الذي حدث بسبب التأخير في تسليم البضائع.³

¹ راجع د علي يونس: مرجع سابق، ص 241. د علي البارودي: مرجع سابق، ص 199.

² المادة 250 من قانون 99/17 تنص في فقرتها الثانية على أنه: (فإذا لم يرسل من قبض التعويض تعليماته خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ تسلمه الإخطار أو أرسل التعليمات ولم يحضر للمعاينة في الميعاد الذي حدده الناقل، أو حضر ورفض استرداد الشيء جاز للناقل التصرف فيه).

³ وهنا مسؤولية الناقل عن الهلاك ترفع بوجود البضاعة، إلا أن مسؤوليته عن التأخير في تسليمها قد ثبت في حقه.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

المطلب الثالث: تعويض الراكب في نقل الأشخاص:

التعويض هو الأثر المترتب عن ثبوت المسؤولية نتيجة إقامة الدعوى على الناقل فإنه يلتزم بتعويض الضرر

اللاحق بالراكب.¹

إذا أصيب الراكب أثناء عملية النقل، فإنه يستحق تعويضا ومثال ذلك إصابته بأضرار جسمانية (الفرع الأول)، أو عند حصول تأخير له، أو إذا لم يمكنه الناقل من الحصول على الراحة والامتيازات في الدرجة المتعاقد عليها، وكذلك في حالة تعرض أمتعة الهلاك أو التلف (الفرع الثاني)، وكذا تعويض الراكب في حالة وفاته (الفرع الثالث)، وسوف نتولى بيان تعويض المضرور تباعا.²

الفرع الأول: تعويض الراكب عن الأضرار البدنية

يكون الناقل مسؤولا مسؤولية تعاقدية عن تعويض الراكب عن الإصابة التي تعرض لها أثناء عملية النقل، والتي أدت إلى إحداث جروح به والتعويض يشمل الضرر المباشر المتوقع وغير المتوقع.

والراكب يعرض عما لحقه من خسارة وما فاتته من كسب ويشمل هذا التعويض مصاريف العلاج، ومنها أجهزة الأطباء والمستشفى وثمان الدواء، وكذلك المصاريف والرسوم وأتعاب الحمامة التي أنفقها الراكب عند إقامة الدعوى على الناقل.

كما يشمل التعويض فترة توقف الراكب عن العمل بسبب الإصابة، أما التعويض الذي يستحق الراكب عن الضرر الأدبي فيتمثل في المعاناة النفسية التي عاناه الراكب من جراء الحادث.³

¹ في هذا السياق قضت محكمة النقض المصرية بأنه " من المقرر في قضاء هذه المحكمة على أن محكمة الموضوع أن تتقصى من تلقاء نفسها الحكم الصحيح المنطبق على العلاقة بين طرفي دعوى التعويض و ان تنزل على الواقعة المطروحة عليها دون اعتداد بالتكييف أو الوصف الذي يصيغه الخصوم على تلك العلاقة و لا بعد ذلك منها تغييرا لسبب الدعوى و موضوعها إذ أن كل ما تولد به للمضرور من حق في التعويض عما أصابه من ضرر قبل ان أحدثه أو تسبب فيه يعتبر هو السبب المباشر لدعوى التعويض مهما اختلف أسانيدها. (نقض جلسة 81/44/29 س 32. ص 1328). مذكور في كتاب عبد الفتاح مراد: مرجع سابق، ص 482.

² وقد اهتمت القوانين الجزائرية بتعويض هذه الأضرار، وذلك من خلال المواد 71 من قانون الطيران المدني، المادة 842 من القانون البحري.

³ لم يستقر القضاء الفرنسي على الأخذ بمبدأ التعويض عن الضرر المعنوي إلا في أوائل القرن 19 م، عندما أصدرت محكمة النقض الفرنسية حكما الشهير بتاريخ 15 جوان 1833م الذي أخذ مبدأ وجوب التعويض عن الضرر المعنوي، وكان الهدف من ذلك هو حماية مصالح الأشخاص و دفع أي اعتداء قد يلحق بالحقوق العائلية.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ويرجع تقدير التعويض في الأصل لسلطة القاضي التقديرية بناء على مجموعة من المعطيات و الظروف وما منحه القانون، لكن في مجال النقل والأخص حوادث السيارات يأخذ بعكس ذلك حيث يتدخل المشرع لوضع قواعد و كفاءات يتم على أساسها احتساب المبالغ المستحقة للضحايا، ونعرض هذه النماذج كما تضمنها قانون 31/88 المتعلق بحساب التعويضات.

أولاً: حالة العجز الكلي المؤقت:

يعوض عن العجز المؤقت عن العمل على أساس 100% من أجر المنصب أو الدخل المهني للضحية، ويتم احتساب التعويض عن الضرر على أساس الدخل الشهري للضحية وإذا كان بدون عمل فيسحب على أساس الأجر الوطني الأدنى المضمون (SNMG). بحيث يتحصل المصاب على تعويض مساوي لمقدار الأجر أو الدخل الوطني الأدنى المضمون في الأيام أو الشهور أو السنوات التي يكون فيها عاطلاً عن العمل.

ثانياً: المصاريف الطبية و الصيدلانية:

ويتم دفع وتعويض المصاريف الطبية و الصيدلانية بكاملها وتشمل هذه المصاريف على ما يلي :

- مصاريف الأطباء والجراحين وأطباء الأسنان والمساعدين الطبيين.

- مصاريف الإقامة في المستشفى.

- مصاريف طبية وصيدلانية.

- مصاريف الأجهزة والتبديل.

- مصاريف سيارة الإسعاف.

- مصاريف الحراسة النهارية و الليلية.

= في القانون الجزائري لدينا بعد القرارات:

- قرار مؤرخ في 13/07/1980 ملف رقم 2/176 نشرة القضاة 1980 م ص 90.

- قرار مؤرخ في 10/12/1981 م ملف رقم 24500 ص 87.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

- مصاريف النقل للذهاب إلى الطبيب.¹

ثالثا: حساب التعويض عن العجز الدائم الجزئي أو الكلي²:

يتم حساب التعويض عن العجز الدائم الجزئي أو الكلي على أساس حساب النقطة الاستدلالية المقابلة للدخل السنوي للضحية، وتضرب هذه النقطة في نسبة العجز، فيتحصل الضحية على تعويض. وإذا كانت الضحية بدون عمل فيحسب الدخل السنوي على أساس الأجر الوطني الأدنى المضمون عند وقوع الحادث.³

رابعا: التعويض عن الضرر الجمالي:

ويتم التعويض عن العمليات الجراحية اللازمة لإصلاح الضرر الجمالي وذلك بموجب خبرة طبية.

خامسا: ضرر التألم:

يتم التعويض عن ضرر التألم المحدد بموجب خبرة طبية و يصنف هذا الضرر على نصفين:

أ- ضرر التألم المتوسط: ويعادل مبلغه مرتين المبلغ الشهري للأجر الوطني الأدنى المضمون وقت الحادث.

ب- ضرر التألم الهام: ويعادل مبلغه أربع مرات المبلغ الشهري للأجر الوطني الأدنى المضمون وقت وقوع الحادث.

¹ هذا ما حددته المادة 3 من قانون 31/88 المعدل و المتمم للأمر رقم 15/74.

² يكون في حالة ارتكاب مخالفات، يجب أن تكون رخصة السياقة في جميع الحالات موضوع احتفاظ، ويسلم السائق وثيقة تثبت الاحتفاظ، ولا يتم رد رخصة إلا دفع الغرامة الجزافية، ويمكن للجهة القضائية المختصة عندما يحال عليها محضر إثبات إحدى المخالفات، القيام بتعليق رخصة السياقة حسب درجة خطورة المخالفات.

³ قرار بتاريخ 90/03/28، مذكور في كتاب جيلالي بغداداي: ص 334 حيث جاء في حيثياته على أنه (الأصل في حساب التعويضات المستحقة هو مرتب الضحية أو مدخولها المهني، فإن لم يثبت للضحية أي نشاط مهني أو كان المحني عليه قاصرا اتخذ الأجر الأدنى الوطني المضمون كقاعدة لحساب التعويض.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

الفرع الثاني: تعويض الراكب عن التأخير وعن عدم توفير الراحة

و المكان وعن هلاك أو تلف الأمتعة

أولاً: التأخير:

يسأل الناقل عن ضرر التأخير الذي يستوجب التعويض ويقدر بحسب نوع الضرر الذي ينتج عن التأخير، ويجب أن يثبت الراكب أنه ثمة ضرر قد لحقه من جراء هذا التأخير لكي يستحق تعويضاً عنه. وأمثلة ذلك عديدة منها عدم تمكن الناقل من إيصال المسافر إلا المكان المقصود، فيتأخر الراكب نتيجة ذلك، فيتحمل هذا الأخير مصاريف جديدة كالإقامة خلال مدة التأخير أو إكمال السفر بوسائل أخرى، وهاته الأمور كلها تعتبر بمثابة ضرر مادي يجب التعويض عنه.¹

وقد يكون الضرر الناجم عن التأخير ضرراً أدبياً، كتأخر الراكب عن حضور تشييع جنازة أحد أقاربه، فالتأخير هنا مجرد ذاته شكل ضرر للراكب، فيستحق هذا الأخير التعويض عن الضرر المباشر المتوقع، ويشمل أيضاً الضرر غير المتوقع في الأحوال التي يعلم فيها الناقل بقصد الراكب من الرحلة، وارتكب غشاً أو خطأ جسيماً أدى إلى تأخير الراكب وحصول ضرر له سبب تفويت الغرض الذي كان يهدف إليه.²

ثانياً: عدم توفير الراحة و المكان:

من بين الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل و التي سبق الإشارة إليها عند التعرض للالتزامات الناقل، هي أنه ملزم بتوفير المكان للراكب في الدرجة المتعاقد عليها. وهذه الأمور لها دور كبير خاصة في الرحلات الطويلة، و عدم توفيرها من شأنه إحداث ضرر معنوي بالراكب يتمثل في الضيق و التعب الذي سيعانيه أثناء الرحلة.

ويحق للراكب طلب التعويض من الضرر الأدبي الذي لحقه وذلك طبقاً لنص المادة 182 مكرر من القانون

المدني.

¹ د علي البارودي: مرجع سابق، ص 228.

² د حسن المصري: مرجع سابق، ص 389.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

ثالثاً: هلاك أو تلف الأمتعة:

يكون الناقل مسؤولاً عن أمتعة المسافر بما فيها أمتعة المسافر التي يحتفظ بها لديه طالما أن الضرر حدث أثناء النقل، ومعنى آخر جعل من مسؤولية الناقل مسؤولية مفترضة.

وتعد مسؤولية الناقل قائمة من جميع الأضرار وجميع الأمتعة بما فيها الأمتعة غير مسجلة، وسواء كانت الأضرار الناتجة عن الضياع أو التلف، بشرط أن يكون الضرر قد حدث في وسيلة النقل.

فنقل الأمتعة يخضع لأحكام القواعد المتعلقة بنقل البضائع حيث تنص المادة 68 من القانون التجاري على أنه (يخضع نقل الأمتعة المسجلة لأحكام المواد 46 و 47 و 48 ومن 52 إلى 61).

وبالتالي ومن خلال نص هاته المادة يتضح أن نقل الأمتعة تطبق عليها المواد المتعلقة بنقل البضائع، ويكون التعويض على حسب قيمة الأمتعة المسجلة في حالة ضياعها أو تلفها.¹

ولكن غالباً ما يعلن المسافر عن قيمة البضائع، وهنا يظهر جلياً صعوبات التعويض لعدم معرفة مضمون هذه الأمتعة، وهنا يكون التعويض في حالة فقدان الأمتعة عن الضرر المتوقع حصوله فيما عدا حالي الغش و الخطأ الجسيم، حيث يكون التعويض عن الضرر المباشر المتوقع وغير المتوقع.

وحسب وجهة نظرنا فإن تقدير التعويض يخضع للسلطة التقديرية للقاضي، وذلك بتقدير حجم الأمتعة وقيمتها، والغرض من السفر وقيمة التذكرة.

¹ وهو نفس الحكم الذي تضمنته المادتان 72 من قانون الطيران المدني و المادة 843 من القانون البحري، وتنص المادة 72 من قانون الطيران المدني على أنه(الناقل بواسطة الطائرة مسؤول عن الخسائر و الأضرار الناتجة عن ضياع الأمتعة غير المسجلة أو تخطيمها أو فسادها إذ احتفظ الشخص المنقول بحراستها بشرط أن تكون الواقعة التي تسببت فيها الخسارة قد حدثت فيما بين الفترة التي صعد فيها الشخص داخل الطائرة و الفترة التي نزل فيها منها) وتنص المادة 843 من القانون البحري على أنه(يفترض خطأً أو إهمال الناقل أو مندوبيه و المشار إليهما في المادة السابقة، إلا إذا ثبت العكس، وكانت الوفاة أو الإصابات الجسدية للراكب أو الخسائر أو الأضرار لحقت بأمتعة الحجره مسببة من جراء عرق أو اصطدام أو جنوح أو انفجار أو حريق أو أي شيء له علاقة بإحدى هذه الحوادث.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

الفرع الثالث: التعويض في حالة الوفاة¹:

يتفق الفقه والقضاء على اعتبار حالة الوفاة ضرراً مادياً يستوجب تعويض المصاب عنه، لأن الحياة أعر ما يملكه الإنسان. وهذا الحق ينتقل من بعد وفاة الراكب إلى ورثته فالتعويض في حالة الوفاة يأخذ قسمين أولهما التعويض المستحق للراكب عند وفاته، وثانيهما التعويض المحصص للغير بسبب وفاة الراكب.

أولاً: التعويض المستحق للراكب عند وفاته:

عند وفاة الراكب، فإنه ينشأ حق في التعويض، وهذا التعويض لا يختلف عما يستحقه في حالة الإصابة الجسدية، فهو يشمل التعويض عن الضرر المادي والأدبي، وعندما ينشأ في ذمة الراكب هذا التعويض ينتقل من بعده إلى ورثته وهم الأزواج، الأبناء، والوالدين.²

إن التعويض عن الضرر المادي ينتقل إلى الورثة في حالة وفاته، أما الضرر الأدبي³، فيثير صعوبة في انتقاله إلى الورثة، فقد ذهب فريق من الفقهاء إلى القول بانتقال هذا الحق للورثة دون اشتراط حصول المطالبة به حال حياة المتوفي مادام لم يتنازل عنه، لأن الراكب حتماً عانى من آلام الإصابة إضافة إلى آلام لحظات الموت. وبالتالي فإن حرمان ورثته من انتقال هذا الحق، بمجرد عدم المطالبة به من قبل الراكب المتوفي، فيه مجافاة للعدالة.⁴ وبالنسبة للقانون التجاري الجزائري فإنه لم يرد نص يتعلق بالتعويض، وبالرجوع إلى القانون المدني فإنه أكد جواز التعويض عن الضرر المعنوي وذلك في نص المادة 182 مكرر إذ تقضي على أنه (يشمل التعويض من الضرر المعنوي كل مساس بالحرية أو الشرف أو السمعة).

¹ يعاقب السائق في حالة ارتكاب حادث مرور و يتسبب في القتل طبق لأحكام المواد 280-289 من قانون العقوبات، ويعاقب من سنتين إلى خمس سنوات كل سائق ارتكب جريمة القتل الخطأ وهو في حالة سكر. وعندما يكون القتل خطأً بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل، يعاقب السائق بالحبس من خمس سنوات إلى عشرة سنوات. المواد 67-68 من المرقم 09-03.

² راجع د عادل المقدادي: مرجع سابق، ص 268.

³ اشترطت بعض القوانين لانتقال حق التعويض عن الضرر الأدبي للورثة، أن يكون هناك اتفاق سابق بين المسؤول عن التعويض ومن بينها قانون التجارة العراقي و ذلك في المادة 205.

⁴ إذا ما أصابة الإصابة إلى وفاة الراكب من قبل رفع دعواه فإنه يكون أهلاً فيما يسبق الموت و لو بلحظة لكسب الحقوق و من بينها حقه في التعويض عن الضرر الذي لحقه، و حسبما يتطور عليه هذا الضرر و يتفاهم و يتفاهم، و متى ثبت له هذا الحق قبل وفاته، فإن ورثته يتلقونه عنه في تركته و يحق له المطالبة به تأسيساً على تحقيق مسؤولية عقد النقل الذي كان الموروث طرف فيه.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البرى على نقل البضائع والأشخاص

والضرر الأدبي قابل للتعويض، وكل من أصيب به له الحق في المطالبة بالتعويض عنه، فإذا كان الضرر الأدبي هو موت شخص، وجب التمييز بين الضرر الذي أصاب الميت نفسه، ويراد أن ينتقل حق التعويض عنه بموته إلى ورثته، والضرر الذي أصاب أقارب الميت و ذويه في عواطفه من جراء موته.¹

أما الضرر الذي أصاب الميت نفسه، فلا ينتقل حق التعويض عنه إلى ورثته لأن التعويض عن الضرر الأدبي لا ينتقل بالميراث إلا إذا تحدد بمقتضى اتفاق أو طالب الدائن به أمام القضاء، وفي حالة موت الشخص لا يمكن تصور هذا لأنه لا يمكن أن يكون التعويض قد تحدد بمقتضى إتفاق مع الميت أو طالب به أمام القضاء.²

تنازل الراكب عن حقه قبل الوفاة:

إذا تنازل الراكب قبل وفاته عن حقه في التعويض، فإن هذا التنازل يمنع من انتقال حقوقه لورثته، لأن تلك الحقوق تتصل بشخصه لكن هذا التنازل لا يمنع الورثة من المطالبة بما أصابهم من ضرر شخصي لأن حقهم في الضرر الذي أصابهم شخصيا من تلك الوفاة.

ثانيا: تعويض الغير بسبب وفاة الراكب:

يجق للورثة المطالبة بالتعويض عن الضرر الذي لحقهم شخصيا من جراء وفاة مورثهم، وهذا الضرر لا علاقة له بالضرر الأصلي الذي أصاب الراكب (المورث)، وإنما أساسه الضرر المرتد عليهم بسبب الوفاة. ويشمل هذا التعويض الضرر المادي والأدبي معا، ويتمثل الضرر المادي في حرمان الورثة من الحصول على النفقة، والضرر الأدبي فيتمثل في الألم والحزن الذي عاناه هؤلاء الورثة.

وقد حدد قانون 31/88 التعويضات التي تمنح للورثة في حالة وفاة الراكب من جراء حوادث المرور

وذلك على النحو الآتي :

أ- التعويض في حالة وفاة ضحية بالغة:

في حالة وفاة الراكب وكان بالغا يستحق ذوي الحقوق التعويض ويتم تقديره على النحو التالي :

¹ د السنهوري: الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، المجلد الثاني، نظرية الالتزام، الطبعة الثالثة الجديدة، 2005، ص 981.

² د السنهوري: المرجع السابق، ص 986-987.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

- حساب الدخل السنوي للعامل المتوفي، و إن كان بدون عمل بحسب على أساس الأجر الوطني الأدنى المضمون، ثم نبحت عن النقطة الاستدلالية التي تقابل الدخل السنوي وذلك بالاعتماد على الجدول المرفق بقانون 31/88. ثم بعد ذلك نضرب هذه النقطة الاستدلالية في المعاملات التالية التي حددها المشرع لكل واحد من ذوي الحقوق:

- الزوج أو الأزواج : 30%

- لكل واحد من الأبناء القصر تحت الكفالة: 15%

- الأب و الأم: 10% لكل واحد منهما 20% في حالة عدم ترك الضحية زوج و ولد.

- الأشخاص الآخرون تحت الكفالة بمفهوم الضمان الاجتماعي 10% لكل واحد منهم¹.

ويستفيد الأولاد اليتامى بأقسام متساوية من شطر التعويض المقرر في حالة وقوع حادث بالنسبة لزوج الضحية، ولا يمكن أن يتجاوز مبلغ الرأسمال التأسيسي المدفوع لذوي الحقوق قيمة النقطة المطابقة للأجر أو الدخل المهني السنوي للضحية المضروب في مائة (100). وفي حالة تجاوز هذه القيمة ستكون الحصة العائدة لكل فئة من ذوي الحقوق موضوع تخفيض نسبي.

- مصاريف الجنازة: يعطي القانون الجزائري للضحية المتوفي الحق لورثته للمطالبة بمصاريف الدفن، ويحدد التعويض الممنوح لقاء مصاريف الجنازة بخمسة (05) أضعاف المبلغ الشهري للأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث.

ب- التعويض في حالة وفاة ضحية قاصرة:

يتم التعويض في حالة وفاة ولد قاصر لا يمارس نشاطها لفائدة الأب و الأم بالتساوي أو الولي كما

يلي :

- أقل من ست سنوات: يستحق الأب والأم بالتساوي تعويضا قدرة مرتين المبلغ السنوي الأجر الوطني الأدنى المضمون وقت وقوع الحادث.

¹ أنظر في هذا الشأن د جديدي معراج: مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ص 140-142. د بن عبيدة عبد الحفيظ: مرجع سابق، ص 49-48.

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص

- من 6 سنوات إلى تسعة عشرة (19 سنة): يكون التعويض قدرة ثلاث مرات المبلغ السنوي للأجر الوطني الأدنى المضمون وقت وقوع الحادث.

وفي حالة وفاة الأب أو الأم يتقاضى المتبقي متهما على قيد الحياة التعويض بكامله ولا يشمل هذا التعويض على مصاريف الجنازة.¹

التعويض عن الضرر الأدبي:

وهو الضرر الذي يلحق بالشخص المصاب في عواطفه ومشاعره واعتباره وحرية وكرامته ويسبب له جرحا أمام المجتمع وآلاما نفسية وجسمانية. ويمكن التعويض عن الضرر المعنوي بسبب الوفاة لكل أم أو أب وزوج وأولاد الضحية.

وقد نصت المادة 131 من القانون المدني على أنه (يقدر القاضي مدى التعويض عن الضرر الذي لحق المصاب طبقا لأحكام المادتين 182 و 182 مكرر مع مراعاة الظروف الملابسة، فغن لم يتيسر له وقت الحكم أن يقدر مدى التعويض بصفة نهائية، فله أن يحتفظ للمضروور بالحق في أن يطالب خلال مدة معينة بالنظر من جديد في التقدير).

وقد نصت المادة 182 مكرر على أنه (يشمل التعويض عن الضرر المعنوي كل مساس بالحرية أو الشرف أو السمعة). وقيمة التعويض المعنوي هي: ثلاثة أضعاف قيمة الأجر الشهري الوطني المضمون عند تاريخ الحادث.

¹ انظر في هذا الشأن د يوسف دلاندة: نظام التعويض عن حوادث المرور، ص 16.

الختامة

إن تحديد نظام المسؤولية الذي يخضع له الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص كان محلاً لتساؤل طرحناه في مقدمة المذكرة. وقد رأينا من خلال الدراسة كيف أن المسألة قدمت - في فرنسا على الأخص - بتطور كان على عدة مراحل.

وقد بينا أن عقد النقل، كغيره من العقود التجارية يجوز إثباته بكافة طرق الإثبات عملاً بمبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية. إلا أن الكتابة تحتملها الضرورة العملية، و لم يضع المشرع التجاري جزاء على عدم تحرير وثيقة النقل، و بالتالي يكون للمتعاقدين حرية تحريرها أو عدم تحريرها.

و لاحظنا أن وثيقة النقل تلعب دوراً قانونياً واقتصادياً خطيراً يتمثل في صلاحيتها لتمثيل البضاعة محل النقل بحيث يعتبر حيازة الوثيقة بمثابة حيازة البضاعة ذاتها. و بالتالي يجوز لحائز الوثيقة التصرف في البضاعة قبل وصولها إليه بمجرد التصرف في الوثيقة سواء بالبيع أو بالرهن ، وهذا بقصد التشجيع على تداول البضاعة . وقد أوضحنا أن عقد النقل يتم بين الناقل والمرسل في عقد نقل البضاعة وبين الناقل و الراكب في نقل الأشخاص ، و قد يكون الرسل أو المرسل إليه شخصاً واحداً إذا اتفقا على تسليم البضاعة للمرسل في مكان الوصول ، وقد يكون المرسل إليه شخصاً آخر فيصبح العقد ثلاثة أطراف المرسل و المرسل إليه و الناقل .

وخلصنا بأن مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع هي مسؤولية عقدية، إذن إن عقد النقل يلقي على عاتق الناقل إلزاماً بضمان وصول الأشياء المراد نقلها سليمة إلى المرسل إليه، وهذا الالتزام هو التزام بتحقيق نتيجة أو بتحقيق غاية و ليس التزاماً ببدل عناية. فإذا تلفت هذه الأشياء أو هلكت فإنه يكفي أن يثبت المرسل إليه أن ذلك حدث أثناء تنفيذ عقد النقل. ويعتبر هذا إثباتاً منه لعدم قيام الناقل بالتزاماته فتقوم مسؤولية الناقل عن هذا الضرر بغير حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانبه. ولا ترفع هذه المسؤولية إلا إذا أثبت هو أن التلف أو الهلاك أو التأخير ناشئ عن قوة قاهرة أو عيب ذاتي في الشيء أو خطأ المرسل أو المرسل إليه .

الخاتمة

وقد بينا كذلك أن عقد نقل الأشخاص يلقي على عاتق الناقل التزاما بضمان سلامة الراكب. بمعنى أن يكون ملزما بأن يوصله إلى الجهة المتفق عليها سالما. وهذا الالتزام هو التزام بتحقيق غاية فإذا أصيب الراكب فإنه يكفي أن يثبت أنه أصيب أثناء تنفيذ عقد النقل.

ويعتبر هذا منه إثباتا لعدم قيام الناقل بالتزامه فتقوم مسؤولية الناقل عن هذا الضرر بغير حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من قبل الناقل .

ومن خلال استقراءنا لمبدأ الالتزام بضمان السلامة خلصنا إلى أن هذا المبدأ كان من خلق القضاء المصري والفرنسي وذلك بدعم من الفقه، وكانت التجربة الفرنسية أوضح من نظيرتها في مصر خلال المدة التي استغرقتها إنشاء هذا الالتزام.

وقد تبين لنا من هذه الدراسة أن الالتزام بضمان سلامة المسافر هو التزام عقدي بتحقيق نتيجة تقع على عاتق الناقل، هي وصول المسافر سليما معافى إلى جهة الوصول، وقد قنن المشرع الجزائري هذا المبدأ في القانون التجاري في نص المادة 62 منه.

وقد رأينا أن هذا الالتزام يتطلب توافر عنصرين أساسيين، أولهما هو وجود عقد نقل بين الناقل والمسافر ويجوز إثباته بكافة طرق الإثبات القانونية، وثانيهما أن تحدث إصابة المسافر أثناء تنفيذ عقد النقل.

أما فيما يتعلق بإعفاء الناقل من المسؤولية، فقد رأينا بأنه يقع باطلا كل شرط يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك الشيء كلياً أو جزئياً أو تلفه في عقد نقل البضائع، كما أنه لا يجوز الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية أو حتى تخفيف مسؤوليته عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة.

ورأينا - أيضا - إلى أنه لا يمكن للناقل أن يدفع مسؤوليته إلا بإثبات السبب الأجنبي، قوة قاهرة أو حادث مفاجئ، أو خطأ المسافر، أو فعل الغير هذا في عقد نقل الأشخاص. أما في عقد نقل البضائع بالإضافة إلى السبب الأجنبي يمكن للناقل أن يدفع مسؤوليته بإثبات خطأ المرسل أو وجود عيب ذاتي في البضاعة.

الخاتمة

وبالنسبة للنقل بالمجان تبين لنا أن هذا النقل سواء كان على أساس المجاملة أو على مصلحة الناقل، لا ينشأ عنه عقد نقل. وبالتالي فإنه لا مجال لترتيب المسؤولية عن إصابة الراكب على أساس إخلال الناقل بالتزام السلامة، وإنما تقوم المسؤولية في النقل بالمجان على أساس قواعد المسؤولية عن حراسة الأشياء.

وقد اقترحنا تعديلا تشريعيا على المادة 61 والمادة 74 من القانون التجاري والمتعلقين بالتقادم، فمدة التقادم في دعوى المسؤولية الناشئة عن إخلال الناقل بالتزامه في عقد نقل البضائع هي مدة سنة واحدة تبدأ من يوم تسليمه الشيء المنقول. وتتقادم دعوى التعويض الناشئة عن الإخلال بالتزام ضمان سلامة الراكب أو المسافر بمضي 03 سنوات من تاريخ الوفاة أو حصول الضرر. فتعتبر مدة التقادم في عقد النقل البري مدة قصيرة جدا تتنافى مع إجراءات الحصول على التعويض، وتتنافى كذلك مع دواعي إنشاء مبدأ الالتزام بضمان السلامة.

ولقد تبين لنا من دراسة عقد الوكالة بالعمولة للنقل أن مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل في القانون الداخلي تخضع لنظام يتناسب مع المهمة التي تعهد بتنفيذها. ونظرا لأن الوكيل بالعمولة بالنقل يلتزم بتحقيق نتيجة ألا وهي وصول البضاعة إلى مكان الوصول، فهي يفترض فيه المسؤولية عن أفعاله الشخصية و كذلك عن أفعال الغير.

و لقد تبين لنا كذلك أن القواعد الموجودة في القانون التجاري، و التي تنظم مهنة الوكيل بالعمولة للنقل، تحاول تنظيم هذه المهنة. فيعتبر الوكيل بالعمولة للنقل مسؤول عن أفعال كل الأشخاص المتدخلين في عملية النقل. فالمسؤولية الملقاة على عاتق الوكيل طبقا لنص المواد 56- 69 من القانون التجاري هي مسؤولية وهمية. وذلك لأن الدراسة العملية أبرزت أن الوكيل بالعمولة لا يضمن أفعال الأشخاص الذين فرضهم عليه موكله، إضافة إلى أنه لا يسأل إلا في حدود مسؤولية الناقل المتسبب في الضرر.

كما أنه يحق للوكيل بالعمولة للنقل الإعفاء من مسؤوليته عن الأخطاء التي يسببها الغير أو تحديدها بواسطة شروط يدرجها في عقد الوكالة. إلا أن هذه الشروط من شأنها أن تفقد عقد الوكالة بالعمولة للنقل أهميته، لأنه تفقد الثقة من جانب الشاحن.

الخاتمة

و بالتالي نحن نأمل أن يتدخل المشرع التجاري من أجل الحد من إستخدام الشروط المتعلقة بالإعفاء من المسؤولية أو بتحديدتها . و لقد تبين لنا بوضوح مساوئ الفراغ التشريعي الذي يعاني منه الوكيل بالعمولة للنقل. و تجدر الإشارة هنا إلى عدم إهتمام المشرع بعقد الوكالة بالعمولة للنقل، و يظهر ذلك جليا في عدم وجود نصوص قانونية تتماشى و التطور الذي عرفته هذه المهنة في السنوات الأخيرة. فالمشرع لم يستطع التوفيق بين النصوص التشريعية الوطنية منها و الدولية مع التطور الحاصل لعملية النقل وهذا من شأنه أن يؤثر على الإقتصاد الوطني.

فالمشرع الجزائري في الحقبة الأخيرة عني للتقليل من ظاهرة حوادث المرور، و ذلك من خلال النصوص القانونية التي أصدرها و كان آخرها الأمر 03 /09 المتعلق بتنظيم النقل البري و تسييره. و من جهة أخرى لم يلق الإهتمام بعقد النقل البري و مسؤولية الناقل الأمر الذي نتج عنه فراغ تشريعي خطير في مواد القانون التجاري، لا سيما فيما يتعلق بتنظيم عقد النقل البري، و إلتزامات الناقل ، و مبدأ الإلتزام بضمان السلامة و الناقل بالجان. وقد بينا أنه نتيجة لازدياد حوادث المرور و تزايد عدد المضرورين من جراء تلك الحوادث، أوجد المشرع الجزائري التأمين الإلزامي وذلك في نص المادة الأولى من الأمر 15/74، و المادتين 165 و 166 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات.

والهدف من هذا التأمين حماية المضرور ووضوحنا بأن عقد التأمين هو عقد يتم بين المؤمن و شركة التأمين و بين المؤمن له وهو طالب التأمين وفي الغالب يكون مالك وسيلة النقل (المركبة). ورأينا ما المقصود بالغير حسب نظام التأمين الإلزامي، فالمشرع الجزائري فرق بين الركاب والغير المضرورين. ووفر حماية تأمينية للأضرار الجسدية أو الوفاة التي يتعرض لها كل شخص من جراء حوادث المرور. وتناول كذلك آثار عقد التأمين من حيث الإلتزامات الواقعة على المؤمن له، فأى ضرر يتسبب فيه المؤمن له اتجاه الغير، يرتب لهذا الأخير حق مباشر اتجاه شركة التأمين، و هذا الحق يتمثل في الدعوى المباشرة حيث يستطيع أن يطالب شركة التأمين بالتعويض مباشرة بعد ثبوت مسؤولية المؤمن له أو قائد المركبة.

الخاتمة

و وضحنا أن المسؤولية المدنية أصبحت لا تتأسس في جميع الحالات على الخطأ، فهناك أنظمة أخرى تتمتع بقدر كبير من المرونة، و من بينها نظام تأمين المسؤولية. و أصبح المضرور يياشر الدعوى المباشرة في مواجهة المؤمن، مما يؤدي إلى تلاشي دور المسؤول.

و اتضح لنا أن المسؤولية المدنية في طريقها إلى التلاشي بفعل التطور و انتشار نظام التأمين و تأثيره طالما أن المسؤولية أصبحت موضوع تأمين. فالتأمين سمح بالتطور الحديث للمسؤولية، و أوضحنا أنه يوجد تسابق حقيقي بين التأمين و المسؤولية، و أصبح واضحا بالنسبة لحوادث المرور، و النقل بأن التأمين هو أكثر الأنظمة مرونة و سهولة في مجال التعويض مقارنة بنظام المسؤولية.

و كان لنا بعض الملاحظات على النظام القانوني لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع و الأشخاص و هذه الملاحظات هي:

أولا : أن المشرع الجزائري لم يهتم بعقد النقل البري كما فعلت غالبية التشريعات الأخرى فلم يتضمن إلا فصلا من الباب المتعلق بالعقود التجارية.

ثانيا: متى انعقد عقد النقل صحيحا يرتب التزامات على كل من طرفيه وهما مرسل الأشياء أو المسافر من جهة، و الناقل من جهة أخرى. إلا أنه من خلال دراستنا وبحثنا في هذا الموضوع تبين لنا أن هناك قصور واضح في تحديد هذه الالتزامات من جانب المشرع التجاري.

ثالثا: لم يحدد المشرع الجزائري في عقد نقل البضائع والأشخاص كيفية تحديد أجره النقل و اكتفى فقط بالإشارة إليها كالتزام يقع على عاتق المرسل والراكب. كما لم ينص القانون الجزائري على حق الناقل في حبس الأشياء محل النقل في حالة امتناع المرسل عن دفع الأجرة.

رابعا: لم يتعرض المشرع الجزائري لحالة امتناع المرسل إليه عن استلام الشيء محل النقل ورفضه دفع أجره النقل والمصاريف المستحقة عليه، و كذلك لم يتعرض لحالة توقف النقل أثناء تنفيذه، كما لم يتناول المشرع لحق التصرف في البضاعة أثناء عملية النقل عندما تكون البضاعة في حوزة الناقل.

الخاتمة

خامسا: إن المشرع الجزائري قد أقر بمسؤولية الناقل إذا ثبت هناك غش أو خطأ جسيم

سادسا: إن المشرع الجزائري في القانون التجاري لم يتعرض إلى طريقة تقدير التعويض في حالة ثبوت مسؤولية الناقل، فهنا تطبق القواعد العامة في التعويض لانعدام ما يخالفها. إلا أن هناك قواعد ومسائل لم يتعرض لها كعدم جواز الجمع بين تعويضين، والتعويض مقابل التخلي عن الشيء المنقول واسترداد الشيء المنقول بعد التعويض عن فقده.

بناء على ما سبق من خلال دراستنا لمسؤولية الناقل البري للأشخاص والبضائع في القانون الجزائري خرجنا

ببعض التوصيات التالية:

أولاً: لعله من الواجب على المشرع الجزائري أن يعدل قواعد القانون التجاري المتعلقة بعقد النقل البري، بوضع مواد تتماشى والتطور الحاصل في هذا القطاع.

ثانياً: ضرورة معالجة القصور في تحديد التزامات كل طرف من أطراف عقد النقل سواء تعلق الأمر بعقد نقل البضائع أو نقل الأشخاص.

ثالثاً: أن يقوم المشرع بتوضيح المقصود بالناقل والمرسل والمرسل إليه والراكب. بموجب نص صريح.

رابعاً: ضرورة تضمين القانون التجاري الجزائري مواد توضح مفهوم القوة القاهرة في عقد النقل، حتى لا يعفى الناقل من المسؤولية بمجرد إثباته السبب الأجنبي. فالقوة القاهرة تكون في حالة انفجار وسائل النقل أو احتراقها أو خروجها عن مسارها، أو حوادث ترجع إلى أدوات أو آلات يستعملها الناقل في تنفيذ النقل.

خامساً: ضرورة تضمين القانون التجاري الجزائري مواد تتعلق بعدم استحقاق الناقل لأجرة النقل عند هلاك الأشياء محل النقل بفعل القوة القاهرة.

سادساً: من الواجب على المشرع التجاري أن يحدد طريقة دقيقة في تقدير التعويض في حالة هلاك البضاعة أو تلفها، وأن يحدد كيفية تقدير قيمة التعويض إذا لم يكن الشيء معين القيمة، وكذلك إذا كانت قيمة الشيء مبينة في وثيقة النقل.

الخاتمة

سابعاً: وجوب أن يتضمن القانون التجاري الجزائري نص على عدم جواز الجمع بين التعويض عن الهلاك الكلي والتعويض عن التأخير.

ثامناً: ضرورة تحديد بداية سريان مسؤولية الناقل، فعقد النقل يشمل الفترة الواقعة بين شروع الراكب في الصعود إلى وسيلة النقل بالسكك الحديدية فيشمل تنفيذ عقد النقل الواقعة بين دخول الراكب إلى الرصيف في مكان القيام وخروجه من الرصيف في مكان الوصول.

تاسعاً: وجوب إلزام شركات التأمين بدفع التعويض في أسرع وقت ضماناً لحماية ضحايا حوادث المرور، مع تفعيل دور الصندوق الخاص بالتعويضات في منح التعويضات للضحايا.

إحدى عشر: تطوير إجراءات التقاضي في المحاكم، وتكوين قضاة متخصصين في قضايا التأمين على حوادث المرور، تسهيلاً لحصول المضرور على تعويضات مناسبة عن الضرر الذي أصابه.

اثني عشر: نقترح أن يتم اعتماد المسؤولية المطلقة وذلك بأن يكون تعويض كافة المصابين من جراء حوادث المركبات بغض النظر عن أساس المسؤولية خاصة في ما يتعلق بالإصابات الجسدية.

وأخيراً فإن تطور القانون والتشريع لأي دولة ما يعتبر انعكاس لرقبها وتطورها، وبالتالي فإن تطور النظام القانوني لمسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص. والتأمين الإلزامي ضد حوادث المرور يكون له أثر كبير في تطور المجتمع إضافة إلى تطور النقل بشقيه الداخلي والخارجي مما يوفر حماية لضحايا حوادث النقل، ويوفر الحماية اللازمة للمضرور، وهذا ما نطمح إلى تحقيقه.

قائمة المراجع

قائمة المراجع.

أولاً: المراجع باللغة العربية.

1- الكتب.

أ- المراجع العامة.

- 1- د أنور سلطان: الموجز في مصادر الالتزام، منشأة المعارف الإسكندرية، 1970م.
- 2- د إبراهيم الدسوقي أبو الليل : الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث السيارات ، الطبعة الأولى ، منشورات ذات السلاسل بالكويت ، سنة 1985م.
- 3- د أحمد عبد التواب محمد بهجت، إنعقاد عقد التأمين بين الشكلية و العينية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1995.
- 4- د إبراهيم عساف: المسؤولية المدنية التقصيرية والتعاقدية الناتجة عن استعمال السيارة، دمشق، سوريا، 1959م.
- 5- أ القرعاوي نجتح نبت مقبل: شبكة الطرق البرية في المنطقة الشرقية من المملكة العربية السعودية، دراسة في جغرافية النقل، مكتبة التوبة، 1996 م.
- 6- د أنور العمروسي: الصيغ القضائية الحديثة في العقود معلقا عليها بالفقه وأحكام النقض، العقود المدنية، التجارية والإدارية، دار المطبوعات الجامعية، 1991م.
- 7- د إلياس ناصيف: موسوعة العقود المدنية والتجارية، الطبعة الثانية، بيروت، لبنان 1992-1998م.
- 8- د أحمد السعيد شرف الدين: التعويضات عن الأضرار الجسدية، عناصر الضرر، تقدير التعويض، مباشرة دعوى التعويض، مصر، مطبعة الحضارة العربية، 1986م.

قائمة المراجع

- 9- د أحمد حسن الحمادي: الحكم بالبراءة وأثره في مبدأ التعويض، الدوحة، قطر، دار الثقافة، 2000م.
- 10- د أحمد حسن الحمادي: الحق في التعويض ومدى انتقاله إلى الخلق العام، دراسة مقارنة في التعويض بين الشريعة والقانون، الدوحة، قطر، 1995م.
- 11- د أحمد شرف الدين: أحكام التأمين في القانون والقضاء، دراسة مقارنة، الكويت، 1983م.
- 12- د البشير زهرة: التأمين البري، الطبعة الثانية، تونس، 1981م
- 13- د أنور طلبة: العقود الصغيرة عقد التأمين، أركان عقد التأمين، الإسكندرية، مصر، المكتب الجامعي الحديث، 2004م.
- 14- د أيمن إبراهيم العشماوي: تطور مفهوم الخطأ كأساس للمسؤولية المدنية، دار النهضة العربية، 1998م.
- 15- د أحمد السعيد شرف الدين: التعويض عن الأضرار الجسدية، بدون طبعة، بدون سنة.
- 16- د إبراهيم عساف: المسؤولية المدنية التقصيرية والتعاقدية الناتجة عن استعمال السيارة، الطبعة الأولى، 1959م.
- 17- د حسن حنتوش رشيد الحسناوي: التعويض القضائي في نطاق المسؤولية العقدية، دراسة مقارنة، عمان، الأردن، دار الثقافة، 1999م.
- 18- د خليل مصطفى، رجوع المؤمن على المؤمن له في التأمين الإلزامي على المركبات في الأردن و لبنان ، جامعة العلوم التطبيقية، كلية الحقوق ، بدون ناشر، عمان ، بدون سنة نشر.
- 19- د سليمان مرقس: المسؤولية المدنية، الأحكام العامة، معهد البحوث والدراسات العربية، 1971م
- 20- د سمير الأمين: صيغ العقود والدعاوى القانونية، دعاوى المدني، دعاوى التعويضات، مصر، 1997م.

قائمة المراجع

- 21- د سامي عفيف حاتم: التأمين الدولي، الخطر والتأمين، تأمينات النقل الدولي، الطبعة الثانية بيروت، لبنان، الدار المصرية اللبنانية، 1988م.
- 22- د سليمان بن إبراهيم بن ثنيان: التأمين وأحكامه، بيروت، لبنان، 1993م.
- 23- د طه عبد المولى طه: التعويض عن الأضرار الجسدية في ضوء الفقه وقضاء النقض الحديث، ماهية وعناصر الأضرار الجسدية، مصر، دار الكتب القانونية، 2002م.
- 24- د طه عبد المولى طه: التعويض عن الأضرار الجسدية في ضوء الفقه وقضاء النقض الحديث، دار الكتب القانونية، 2003م.
- 25- د عبد الرزاق السنهوري: الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، نظرية الالتزام بوجه عام الإثبات، آثار الالتزام، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2005م.
- 26- د عبد الرزاق أحمد السنهوري: الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، المجلد الثاني، نظرية الالتزام بوجه عام مصادر الالتزام، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2005م.
- 27- د عبد الرزاق السنهوري: الوسيط في شرح القانون المدني الجديد (7) المجلد الثاني، عقود الغرر وعقد التأمين، الطبعة الثالثة الجديدة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2005م.
- 28- د علي عبد الواحد وافي: المسؤولية والجزاء، الطبعة الخامسة، دار النهضة مصر، 1987م.
- 29- د عبد القادر العطير: التأمين البري في التشريع الأردني، القواعد العامة والأحكام الخاصة بعقود التأمين من المسؤولية، عمان (الأردن) 1995 م.
- 30- د عبد الرشيد مأمون، علاقة السببية في المسؤولية المدنية، دار النهضة العربية، القاهرة، دون سنة نشر.
- 31- د عبد الله ميروك النجار، الوجيز في عقد التأمين، دون ناشر، القاهرة، 1997.
- 32- أ عبد اله بن علي بن حمد الفريح: النقل البري في منطقة الرياض، دراسة في جغرافية النقل، الرياض السعودية، 2001م.

قائمة المراجع

- 33- د عمرو عيسى الفقي: الموسوعة القانونية في المسؤولية المدنية، دعوى التعويض، دار الكتب القانونية، 2002م.
- 34- د عبد العزيز المرسي حمود، مدى حق المؤمن البري في الرجوع على الغير المسؤول عن الحادث المؤمن منه " دراسة مقارنة" دار النهضة العربية، القاهرة 1998.
- 35- د عبد العزيز فهمي: هيكل مبادئ التأمين، بيروت، لبنان، الدار الجامعية، 1987م.
- 36- د عبير يوسف بن المكّي: الخطر وتأمين المسؤولية المدنية، طرق التعويض في حوادث المرور، 2007م.
- 37- د رمضان أبو السعود: أصول الضمان، دراسة لعقد التأمين من الناحيتين الفنية والقانونية بيروت، لبنان، الدار الجامعية، 1992م.
- 38- د عبد الفتاح عبد الباقي: مصادر الإلتزام، نظرية العقد، دار الكتاب الحديث بالكويت، سنة 1988م.
- 39- د فتحي قباني: عقد التأمين على المركبات الآلية في الجمهورية العربية السورية، دمشق سوريا، 1994م.
- 40- د محمد السيد عمران: تعويض الأضرار الناتجة عن أفعال عديم التمييز التحول من قانون المسؤولية إلى قانون التأمين، الدار الجامعية، 1992م.
- 41- د محمد أمين المصري: المسؤولية، الطبعة الثانية، دار الأرقم، 1980م.
- 42- د ندى البدوي النجار: أحكام المسؤولية، طرابلس، لبنان، المؤسسة الحديثة للكتاب، 1997م.
- 43- د مقدم سعيد: نظرية التعويض عن الضرر المعنوي، الجزائر، 1992م.
- 44- د معوض عبد التواب: صيغ العقود والدعاوى التجارية، الطبعة الثانية، الإسكندرية، مصر، دار الفكر الجامعي، 2001م.
- 45- د محمد السيد عمران: تعويض الأضرار الناتجة عن أفعال عدم التمييز التحول من قانون المسؤولية إلى قانون التأمين، بيروت، لبنان، الدار الجامعية، 1992م.

قائمة المراجع

- 46- د محمد سعيد أحمد الرحو، فكرة الحراسة في المسؤولية المدنية عن الأشياء غير الحية " دراسة مقارنة" الطبعة الأولى، الدار العلمية الدولية للنشر و التوزيع و دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2001.
- 47- د محمد الدين سوار، شرح القانون المدني،ه النظرية العامة للإلتزام، الجزء الأول، الطبعة التاسعة، دمشق، 2001-2002.
- 48- د محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء الثاني، مطبعة جامعة القاهرة، القاهرة، 1990.
- 49- د محمد علي عمران، الوجيز في عقد التأمين ، دون ناشر، القاهرة، 1979-1980.
- 50- د مصطفى أحمد الزرتا: نظام التأمين، حقيقته والرأي الشرعي فيه، دراسة جوانب التأمين القانونية والاقتصادية، بيروت، لبنان، 1984م
- 51- د مصطفى محمد الجمال: أصول التأمين، عقد الضمان، دراسة مقارنة للتشريع والفقهاء، بيروت، لبنان، منشورات الحلبي الحقوقية، 1999م.
- 52- د محمد ناصر: أساسيات التأمين بمفهومها النظري والتطبيقي، دار التواصل العربي ، الجزء الأول، 2006م.
- 53- محمد أحمد عابدين: التعويض بين الضرر المادي والأدبي والموروث، 2003م.
- 54- د محمد جودت ناصر: أساسيات التأمين بمفهومها النظري والتطبيقي، دار التواصل العربي، 2006م.
- 55- د محمد حسن قاسم: إنهاء عقد التأمين (الضمان) بعد وقوع الكارثة وضرورات حماية المؤمن له (المضمن)، دراسة في القانون الفرنسي والمصري واللبناني، 2006م.
- 56- د مقدم سعيد: التأمين والمسؤولية الحديثة، الطبعة الأولى، أفريل، 2008م.
- 57- د محسن عبد الحميد إبراهيم البينة: حقيقة أزمة المسؤولية ودور تأمين المسؤولية، 1993م.
- 58- د نبيلة رسلان: أحكام التأمين، مصر، 1989م.

قائمة المراجع

59- د هدى صليبا شربتجي: تسويق التأمين وتنمية المهارات والكفاءات التسويقية في شركات التأمين، بدون سنة.

ب- المراجع الخاصة:

1- د الحكم محمد عثمان: أصول قانون المعاملات التجارية (رقم 18 لسنة 1993)، الجزء الأول، العقود وعمليات المصارف التجارية، 1994م.

2- د إبراهيم الدسوقي: مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي، و القانون الدولي، سنة ، دار النهضة العربية، 1980م.

3- د العزالي أبي القاسم محمد: الطرق والنقل البري والتغيير الاجتماعي والاقتصادي في الجماهيرية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية، تحليل جغرافي، المنشأة الشعبية، 1981م.

4- د أحمد الشالجي: توحيد أحكام العقود التجارية من البلاد العربية، دمشق سوريا، 1957م.

5- د أحمد السيد الفقي: القانون التجاري، الأوراق التجارية، الإفلاس، العقود التجارية، عمليات البنوك، بيروت ، لبنان، منشورات الحلبي الحقوقية، 2002م.

6- د أحمد محمد محرز: القانون التجاري، العقود التجارية، الأوراق التجارية، دار الكتب القانونية، 2003م.

7- د إدريس الضحاك: الوجيز في حوادث السيارات، التأمين الإجباري للسيارات، الطبعة الثانية، الدار البيضاء، 1989م

8- د أكرم يا ملكي: القانون التجاري الأردني (دراسة مقارنة) في الأعمال التجارية والتاجر والمتجر والعقود التجارية، 1998م.

9- د إبراهيم سيد أحمد: العقود والشركات التجارية، الطبعة الأولى، 1999م.

10- د أحمد محمد محرز: العقود التجارية، الإفلاس وفقا لأحكام قانون التجارة الجديد القاهرة 2003م.

قائمة المراجع

- 11- د أكنم الخولي: الوسيط في القانون التجاري، الجزء الرابع، الطبعة الأولى، 1958م.
- 12- د إدريس الضحاك: الوجيز في حوادث السير، التأمين الإجباري للسيارات، الطبعة الثانية، 1989م.
- 13- د إدوار عيد: العقود التجارية وعمليات المصارف، 1968م
- 14- د إبراهيم سيد أحمد: الوسيط في قضايا التعويضات ومسؤولية شركات التأمين في حوادث السيارات علما وعملا، دار الكتب القانونية، 2003م.
- 15- د أكرم يا ملكي: القانون التجاري، دراسة مقارنة، الجزء الأول، في الأعمال التجارية والتاجر والمتجر والعقود التجارية، 1998م.
- 16- د جلال وفاء محمدين: المبادئ العامة في العقود التجارية وعمليات البنوك، 1988م.
- 17- د جلال وفاء البدري محمدين: المبادئ العامة في القانون التجاري، 1995م.
- 18- د حمد الله محمد حمد الله: الوكيل بالعمولة للنقل، دراسة مقارنة في القانونين المصري والفرنسي، دار النهضة العربية، 1992م.
- 19- د بن عبيدة عبد الحفيظ: إلزامية تأمين السيارات ونظام تعويض الأضرار الناشئة عن حوادث المرور في التشريع الجزائري، 2002م.
- 20- أ بلخضر مخلوف: النصوص القانونية والتنظيمية مع الاجتهادات القضائية، دار الهدى، 2004م.
- 21- د عبد الرزاق بن خروف: التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري. الجزء الأول، التأمينات البرية، 2000م.
- 22- د جديد معراج: شرح قانون التأمينات الجزائري الجديد، 2005م.
- 23- د حسني المصري: العقود التجارية في القانون الكويتي والمصري والمقارن، الطبعة الأولى 1989 - 1990.

قائمة المراجع

- 24- د زهير عباس كريم: مبادئ القانون التجاري. دراسة مقارنة، الأعمال التجارية، التاجر المحل التجاري، العقود التجارية، عمان، الأردن، مكتبة در الثقافة، 1995 م.
- 25- د زكي زكي الشعراوي: العقود التجارية في القانون والفقهاء والقضاء المصري، دار النهضة العربية، 1994.
- 26- د زهير عباس كريم: مبادئ القانون التجاري، دراسة مقارنة، 1995 م.
- 27- المحامي. شريف أحمد الطباخ: التعويض عن النقل البري والبحري والجوي في ضوء القضاء والفقهاء والمعاهدات الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005 م.
- 28- د رمضان أبو السعود: أصول الضمان، دراسة لعقد التأمين من الناحيتين الفنية والقانونية بيروت، لبنان، 1992 م.
- 29- د رزق الله الطاعى: الوجيز في الحقوق التجارية البرية، الطبعة الثالثة، 1956 م.
- 30- د سعد واصف: التأمين من المسؤولية، دراسة في عقد النقل البري، جامعة القاهرة 1958 م.
- 31- د سمير سهيل دنون: المسؤولية المدنية عن فعل الآلات الميكانيكية والتأمين الإلزامي عليها دراسة مقارنة، المؤسسة الحديثة للكتاب، 2005 م.
- 32- د سميحة القليوبي: شرح العقود التجارية، دار النهضة العربية، 1987 م.
- 33- د سمير السميع الأودن: الحق في التعويض بين تأمين حوادث السيارات والتأمين الاجتماعي والمسؤولية المدنية، الإسكندرية، مصر، مكتبة الإشعاع الفنية، 1999 م.
- 34- د سمير سهيل دنون: المسؤولية المدنية عن فعل الآلات الميكانيكية والتأمين الإلزامي إليها دراسة مقارنة، طرابلس، لبنان، المؤسسة الحديثة للكتاب، 2005 م.
- 35- د سميحة القليوبي: شرح قانون التجارة المصري رقم 17 لسنة 1999، العقود التجارية وعمليات البنوك، الطبعة الثالثة، دار النهضة العربية، 2000 م.

قائمة المراجع

- 36- د سمير سهيل دنون: المسؤولية المدنية عن فعل الآلات الميكانيكية والتأمين الإلزامي عليها دراسة مقارنة، 2005م.
- 37- د سعيد الجدار: عقد نقل البضائع في القانون التجاري الجديد رقم 17 لسنة 1999، دار المطبوعات الجامعية.
- 38- د سعيد السيد قنديل: المسؤولية المدنية لشركات التأمين في ضوء عقدي التأمين والوكالة، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2005م.
- 39- د سوزان علي حسن: مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل في النقل الداخلي والدولي والمتعدد الوسائط، منشأة معارف الإسكندرية، 1999.
- 40- د سوزان علي حسن: الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل وفقا لقانون التجارة رقم 17 لسنة 1999، 2003م.
- 41- د سوزان علي حسن: مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، دار الجامعة الجديدة، 2003م.
- 42- د صبحي سلوم: المسؤولية الجزائية والمدنية في حوادث السير، نصوص تشريعية اجتهادات المحاكم، دمشق، سوريا، 1984م.
- 43- د صفوت ناجي بيسناوي: العقود التجارية، دار النهضة العربية، بدون سنة.
- 44- د صلاح الدين الناهي: الوسيط في شرح القانون التجاري العراقي، الجزء الأول، الطبعة الثالثة، بدون سنة.
- 45- د طلبة وهبة خطاب: المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص بالجمان، دراسة قضائية مقارنة، دار الفكر العربي، القاهرة، بدون سنة نشر.
- 46- د طه عبد المولى إبراهيم: مشكلات تعويض الإضرار الجسدية في القانون المدني في ضوء الفقه والقضاء، الطبعة الأولى، 2000م.

قائمة المراجع

- 47- د غادة همج: حوادث السير وآثارها القانونية، دمشق، سوريا، 2000م.
- 48- د عبد الحي حجازي: العقود التجارية، 1954م.
- 49- د عزيز العكيلي: شرح القانون التجاري. الجزء الأول، الأعمال التجارية، التجار، المتجر العقود التجارية، 1998م.
- 50- عدلي أمير خالد: عقد النقل البري، قواعد وأحكام في ضوء قانون التجارة الجديد. دار الجامعة الجديدة، 2006م.
- 51- د عبد الحميد الشواربي: القانون التجاري، العقود التجارية، منشأة معارف الإسكندرية، بدون سنة.
- 52- د عبد الحميد الشواربي: الالتزامات والعقود التجارية وفقا لقانون التجارة رقم 17 لسنة 1999، الفقه، القضاء، التشريع، الجزء الثاني، بدون سنة.
- 53- د عبد المجيد عامر شيبوب: التعويض عن الأضرار البدنية الناشئة عن حوادث المرور في ضوء أحكام قانوني الدية والتأمين الإجباري، دراسة فقهية مقارنة، 2006م.
- 54- د عبد المجيد عامر شيبوب: التعويض عن الأضرار البدنية الناشئة عن حوادث المرور، دار الكتب القانونية، 2006م.
- 55- د عبيد يوسف بن المكّي: الخطر وتأمين المسؤولية المدنية، طرق التعويض في حوادث المرور، 2007م.
- 56- د عبد القادر العطير: التأمين البري في التشريع الأردني، القواعد العامة والأحكام الخاصة بعقود التأمين من المسؤولية، عمان، الأردن، مكتبة دار الثقافة، 1995م.
- 57- د علي البارودي، محمد فريد العريني: القانون التجاري، العقود التجارية، عمليات البنوك، الجزء الثاني، 2000م.
- 58- د عبد الفضيل محمد أحمد: العقود التجارية وعمليات البنوك طبقا لأحكام القانون رقم 17 لسنة 1999م.

قائمة المراجع

- 59- د علي حسن يونس: عقد النقل، جامعة بيروت العربية، بدون سنة.
- 60- د عبد الحكيم فودة: التعويض المدني (المسؤولية المدنية التعاقدية والتقصيرية)، بدون سنة.
- 61- د عبد الفضيل محمد أحمد: العقود التجارية وعمليات البنوك طبقاً لأحكام القانون رقم 17 لسنة 1999.
- 62- د علي البارودي: العقود وعمليات البنوك التجارية، بدون سنة.
- 63- د عبد المعين لطفي جمعة: موسوعة القضاء في المسؤولية المدنية، التقصيرية والعقدية الكتاب الثاني، 1979م.
- 64- د عبد الحميد الشواربي: القانون التجاري، العقود التجارية، منشأة معارف الإسكندرية
- 65- د علي جمال الدين عوض: العقود التجارية، 1959م.
- 66- د عبد الحكم فودة: شركات الأموال والعقود التجارية في ضوء قانون الشركات الجديد رقم 03 لسنة 1998، سنة 1999.
- 67- د عادل علي المقدادي: مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص، دراسة مقارنة عمان، 1997م.
- 68- د عبد القادر العطير: التأمين البري في التشريع، دراسة مقارنة، دار الثقافة، 2006م.
- 69- د عبد الفضيل محمد أحمد: القانون التجاري، العقود التجارية، الإفلاس، عمليات البنوك.
- 70- د عبد الرزاق بن خروف: أنواع التأمينات البرية في القانون الجزائري
- 71- د عبد الفتاح مراد: شرح العقود التجارية والمدنية وفقاً لأحكام قانون التجارة الجديد.
- 72- د عزيز العكيلي: الوجيز في القانون التجاري، الشركات التجارية، الأوراق التجارية، الأعمال التجارية.
- 73- المحامية غادة همج: حوادث السير وآثارها القانونية، الطبعة الأولى، 2000م.
- 74- د فايز أحمد عبد الرحمن: التأمين من المسؤولية عن حوادث السيارات، دار المطبوعات الجامعية، 2006م.
- 75- د فؤاد سلوم: التأمين وتأمين السيارات، دمشق، سوريا، 1995م.

قائمة المراجع

- 76- د فوزي محمد سامي: شرح القانون التجاري، مصادر القانون التجاري، الأعمال التجارية التاجر، المتجر، العقود التجارية، الجزء الأول.
- 77- د فيصل زكي عبد الواحد: النظام القانوني لدعوى ضحايا حوادث المركبات الآلية وفقا للتشريعين المصري والكويتي، 1993م.
- 78- د فايز نعيم رضوان: الوجيز في العقود التجارية، دار النهضة العربية، 1998م.
- 79- د فتحي قباني: التأمين على المركبات الآلية.
- 80- د فيصل زكي عبد الواحد: المفهوم القانوني للمستفيد من التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات الآلية، وفقا للقانونين الكويتي والمصري، الكويت، 1994م.
- 81- د فوزي محمد سامي: شرح القانون التجاري، الجزء الأول.
- 82- المحامي لؤي أبو الهيجاء: التأمين ضد حوادث السيارات. دراسة مقارنة، الأردن ومصر، 2005م.
- 83- د كمال حمدي: مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 08 لسنة 1990، سنة 1995م.
- 84- د مختار حماني محمد: المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية دراسة مقارنة في ضوء الفقه والقضاء، 2003م.
- 85- د محمد حسين إسماعيل: القانون التجاري الأردني. الأعمال التجارية - التاجر - المحل التجاري، العقود التجارية، عمان الأردن، دار عمار 1985م.
- 86- د محمد المنجمي: دعوى تعويض حوادث السيارات، الدعوى المدنية المباشرة للمضروب ضد شركة التأمين، الإسكندرية، مصر، منشأة المعارف، 1993م.
- 87- محمد بلهاشمي الشولي: التعويض عن حوادث السير، القانون في خدمة المجتمع، مراكش، المغرب، 1997م.

قائمة المراجع

- 88- د محمد محمود الكاشف: التأمين على السيارات من الناحيتين النظرية والتطبيقية، مصر، دار النهضة العربية، 1982م.
- 89- د مصطفى كمال طه: أساسيات القانون التجاري والقانون البحري، الدار الجامعية.
- 90- د مصطفى كمال طه: العقود التجارية وعمليات البنوك، دار المطبوعات الجامعية، 2002 م.
- 91- د محمود سمير الشرقاوي: العقود التجارية وعمليات البنوك، الجزء الثاني، 1984م.
- 92- د مصطفى كمال طه: العقود التجارية وعمليات البنوك وفقا لقانون التجارة الجديد رقم 17 لسنة 1999، دار المطبوعات الجامعية، 2002 م.
- 93- د محمد أحمد عابدين: التعويض بين المسؤولية العقدية والتقصيرية، 1985 م.
- 94- د محمد المنجي: دعوى تعويض حوادث السيارات، الدعوى المدنية المباشرة للمضرور ضد شركة التأمين، الطبعة الأولى، 1993 م.
- 95- د محمد حسن الجبر: العقود التجارية وعمليات البنوك في المملكة العربية السعودية، جامعة القاهرة.
- 96- د محمود سمير الشرقاوي: العقود التجارية وعمليات البنوك، القانون التجاري، الجزء الثاني، 1984 م.
- 97- د مصطفى كمال طه: القانون التجاري، الأوراق التجارية، العقود التجارية، عمليات البنوك الإفلاس، ديوان المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1999 م.
- 98- د محمد حسين منصور: المسؤولية عن حوادث السيارات والتأمين الإجباري منها، جامعة الإسكندرية، 2007 م.
- 99- د محمد إبراهيم دسوقي: التأمين من المسؤولية، كلية الحقوق، جامعة أسيوط، 1995م.
- 100- د محمد حسين منصور: المضرور المستفيد من التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة من حوادث السيارات، 2000.

قائمة المراجع

- 101- د محمد حسين إسماعيل: القانون التجاري الأردني، الأعمال التجارية، التاجر، المحل التجاري، العقود التجارية، الطبعة الأولى، 1985 م.
- 102- د مهندس محمد البديوي فؤاد: تنظيم نقل البضائع بالسيارات للمشروعات.
- 103- د محمود جمال الدين زكي: مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء الثاني، جامعة بيروت، 1984م.
- 104- محمد علي عمران : الالتزام بضمان السلامة ، دار الثقافة الجامعية، سنة 1989م.
- 105- د محمود جمال الدين زكي: مشكلات المسؤولية المدنية الجزء الثاني جامعة القاهرة، سنة 1990 م.
- 106- د هاني محمد دويدار: العقود التجارية والعمليات المصرفية، دار الجامعة الجديدة، 1994.
- 107- د هاني دويدار: القانون التجاري، العقود التجارية، العمليات المصرفية، بيروت، لبنان، منشورات الحلبي الحقوقية، 2008م.
- 108- د هاني محمد دويدار: النظام القانوني للتجارة، العقود التجارية، العمليات المصرفية، الأسناد التجارية، الإفلاس، 2002.
- 109- د هاني محمد دويدار: الوجيز في العقود التجارية والعمليات المصرفية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2003م.
- 110- د هشام فرعون: الحقوق التجارية والبرية، دمشق، 1957م.
- 111- د وجدي عبد الواحد علي: التعويض عن الإخلال بالتزام ضمان سلامة الراكب والمسافر الطبعة الأولى.
- 112- يحي أحمد موافي: المسؤولية عن الأشياء في ضوء الفقه والقضاء (دراسة مقارنة).
- 113- د يوسف دلا ندة: نظام التعويض عن الأضرار الجسمانية والمادية الناتجة عن حوادث المرور 2005م.

2- رسائل الدكتوراه:

- 1- أبو زيد عبد الباقي مصطفى: رسالة دكتوراه ، التأمين من المسؤولية المدنية عن حوادث السير دراسة مقارنة بين النظامين المصري والفرنسي، 1975م.
- 2- أحمد حسن الحمادي: رسالة دكتوراه، الحكم بالبراءة وأثره في مبدأ التعويض، الطبعة الأولى، 2000م.
- 3- أسامة عبد العزيز إبراهيم سعد: رسالة دكتوراه ،التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات.
- 4- الدكتور إبراهيم الدسوقي، الإعفاء من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، رسالة دكتوراه ، جامعة عين شمس، كلية الحقوق، 1975.
- 5- ثامر آل حسين محمد الصباغ: رسالة دكتوراه بعنوان الصفة التعويضية في تأمين الأضرار "دراسة في عقد التأمين البري" 1983م.
- 6- سلام عوني رجا: رسالة دكتوراه، الطرق البرية في سورية، جامعة عين شمس 1986م.
- 7- رمضان أبو السعود: رسالة دكتوراه ، الدعوى المباشرة ، جامعة القاهرة سنة 1974م.
- 8- د سعد واصف : رسالة دكتوراه ، التأمين من المسؤولية، دراسة في عقد النقل البري، لسنة 1958م.
- 9- فايز أحمد عبد الرحمن خليل: رسالة دكتوراه، أثر التأمين على الالتزام بالتعويض، دراسة مقارنة في القانونين المصري والفرنسي والشريعة الإسلامية 1995م.

3- رسائل الماجستير:

- 1- العرباوي نبيل صالح: رسالة ماجستير بعنوان التأمين في النقل البري في القانون الجزائري، سنة 2004.
- 2- جهاد عبد الفتاح الدهدور: رسالة ماجستير، التزام المؤمن بدفع مبلغ التعويض وحالات الإعفاء منه، القانون المدني الأردني، 2002م.
- 3- . دايبالا نذير عيسي: رسالة ماجستير النقل البري ودوره في نقل الركاب في مدينة دمشق 2004م.

قائمة المراجع

- 4- لؤي ماجد ذيب أبو الهيجاء: رسالة ماجستير، التأمين ضد حوادث السيارات، دراسة مقارنة، الأردن، مصر، القاهرة، بدون سنة.
 - 5- معروف حيدر حسن: رسالة ماجستير. النقل البري الداخلي والخارجي وزيادة فعاليته في التسويق السياحي في القطر العربي السوري، جامعة تشرين، 2002م.
 - 6- محمود فوزي حسين: رسالة ماجستير، التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات في القانون الأردني، 2002م.
 - 7- موسى جميل إبراهيم النعيمات: رسالة ماجستير، التأمين من المسؤولية المدنية في ضوء قواعد المسؤولية في التشريع الأردني، 2003م.
 - 8- مساعد زيد عبد الله المطيري: رسالة ماجستير بالدراسات القانونية بعنوان التأمين الإجباري من المسؤولية والقانون الكويتي (دراسة مقارنة)، القاهرة، 2004م.
- ### 4- المقالات القانونية:
- 1- دكتور إبراهيم الدسوقي: مقالة قانونية، النظام القانوني للمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في القانون الكويتي والقانون المقارن، السنة الثانية، العدد الأول، 1978م.
 - 2- دكتور بدر جاسم البيعقوب: مقالة قانونية، حوادث الطريق ومدى اعتبارها إصابات عمل، مجلة الحقوق والشريعة، السنة الخامسة، العدد الرابع، 1981م.
 - 3- مقالة الدكتور. زكرياء مصيلحي عبد اللطيف: مسؤولية الناقل في نقل الحاملة والنقل المجاني، مجلة إدارة قضايا الحكومة، العدد الثالث، السنة الثامنة عشرة، سبتمبر، 1974م.
 - 4- مقالة د وجدي عبد الواحد علي: التزام ضمان السلامة في عقود نقل الأشخاص برا، الجزء الثاني، مجلة اتحاد الجامعات العربية، العددان السابع عشر والثامن عشر، 2003م.

قائمة المراجع

5- مقالة وجدي عبد الواحد علي: التزام ضمان السلامة في عقود نقل الأشخاص برا، الجزء الأول، العددان السابع عشر والثامن عشر، 2003.

5- القوانين والأوامر والمراسيم:

- 1- القانون المدني الجزائري (الأمر رقم 75- 58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975) المعدل.
- 2- قانون العقوبات الجزائري (الأمر رقم 66- 156 الصادر بتاريخ 08 جوان 1966) المعدل والمتمم بالقانون رقم 06- 23 الصادر بتاريخ 20 ديسمبر سنة 2006.
- 3- قانون الإجراءات الجزائية (الأمر رقم 66- 155 الصادر بتاريخ 0 يونيو سنة 1966) المعدل والمتمم بالقانون رقم 06- 22 الصادر بتاريخ 30 ديسمبر سنة 2006.
- 4- القانون التجاري (الأمر رقم 75- 59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975) المعدل والمتمم بالقانون رقم 05- 02 الموافق لـ 06 فبراير سنة 2005 ، الجريدة الرسمية، العدد 11.
- 5- قانون رقم 08- 09 المؤرخ في 18 صفر عام 1429 الموافق لـ 25 فبراير سنة 2008 يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.
- 6- الأمر رقم 74- 15 الصادر بتاريخ 30 يناير سنة 1974، المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن حوادث المرور، الجريدة الرسمية عدد 15 لسنة 1974.
- 7- القانون رقم 31/88 المؤرخ في 19 جويلية 1988، الجريدة الرسمية، عدد 29 لسنة 1988.
- 8- المرسوم رقم 34/80 المطبق للمادة 07 من الأمر 15/74 الموافق لـ 16/02/1980، الجريدة الرسمية العدد 08 لسنة 1980.
- 9- المرسوم رقم 35/80 الصادر بتاريخ 16 فبراير 1980 يتضمن تحديد شروط التطبيق الخاصة بإجراءات التحقيق في الأضرار ومعاينتها، الجريدة الرسمية، العدد 08 لسنة 1980.

قائمة المراجع

- 10- المرسوم رقم 36/80 الصادر بتاريخ 16 فبراير 1980 يتضمن تحديد شروط تطبيق المادة 20 من الأمر رقم 15/74 ، الجريدة الرسمية، العدد 08 لسنة 1980.
- 11- المرسوم رقم 37/80 الصادر بتاريخ 16 فبراير 1980 يتضمن تحديد شروط تطبيق المادتين 32- 34 من الأمر رقم 15/74 المتعلقين بقواعد سير الصندوق الخاص بالتعويضات والأجهزة الضابطة لتدخله، الجريدة الرسمية، العدد 08 لسنة 1980.
- 12- الأمر رقم 95- 07 الصادر بتاريخ 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية، عدد 13 لسنة 1995.
- 13- قانون رقم 06- 04 المؤرخ في 01 محرم عام 1427 الموافق لـ 20 فبراير سنة 2006 يعدل ويتمم الأمر رقم 95- 07 الصادر بتاريخ 25 يناير سنة 1995 والمتعلق بالتأمينات الجريدة الرسمية، العدد 15.
- 14- الأمر رقم 09- 03 المؤرخ في 29 رجب عام 1430 الموافق لـ 22 يوليو سنة 2009، يعدل ويتمم القانون رقم 01- 14 الصادر بتاريخ 19 أوت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها ، الجريدة الرسمية، العدد 45.
- 15- القانون رقم 90- 35 المؤرخ في 25 ديسمبر 1990 المتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية، الجريدة الرسمية، العدد 56 بتاريخ 1990/12/26.
- 16- المرسوم التنفيذي رقم 93- 348 المؤرخ في 28 ديسمبر 1993 المحدد للقواعد المتعلقة بأمن واستغلال النقل بالسكك الحديدية، الجريدة الرسمية، العدد 27 بتاريخ 1993/12/29.

- 1- **Aubry et Rau** : droit civil, 8ème éd, Tome 6, responsabilité délictuelle, par Noël D. de la bâtie, 1989.
- 2- **A. Chao**. « le commissionnaire de transport variation sur une définition » B.T. 1988.
- 3- **Barthélémy Mercadal**, droit des transports terrestres et aériens, 1996.
- 4- **Camille Gauffert**, la responsabilité civile en matière d'accident d'automobiles. PARIS 1964.
- 5- **Chabas**, le droit des accidents de la circulation, paris 1985.
- 6- **Coviblant**, le caractère consensuel de contrat d'assurance, Ass. FR. 1991.
- 7- **C.Jamin** , La notion d'action directe, LGDJ,1991.
- 8- **Ch.Jamin et M. Billian** ; traité de droit civil, les effets du contrat .L.G.D.J.1995 .
- 9- **Daligand (L), lorife (R), Reynaud (CD), roche (L)** l'évaluation du dommage corporel, 3é édition, paris 1992.
- 10- **Flour. J. et Aupert (J.L)**, droit civil, obligation, T.2. P.1116 n°. 813, 1986.
- 11- **F. Chabas**, le droit des accidents de la circulation après la réforme du 5 juillet 1985,Paris litec, 2ème éd.88.
- 12- **G. Ripert - R. Roblot**, traité de droit commercial tome 2 , 17^e édition par Philippe Delebecque, Michel Germain.

- 13- **G. Ripert par - R. Roblot**, Traité de droit commercial tome 2 15 Edition par Philippe delebeque et Michel Germain.
- 14- **Henni Capitant**, Les grands arrêts de la Jurisprudence civile tome 2, 11ème édition 2000, par François Tené – Yves lequette.
- 15- **Hemard, et Bouloc**, « vente, transport et autres contrats commerciaux » R.T.D. 1983 .
- 16- **Jerome Huct**, traité de droit civil principaux contrat spéciaux 1996.
- 17- **Jacques boré** , la chambre civile a - t- elle crée une présomption de faute à la charge du transporteur bénévole- D 1963
- 18- **J.Bigot** et autres, Traité de droit des assurances ;entreprises et organismes d'assurances.LGDJ 1992.
- 19- **Lambert-Faivre**, le droit du dommage corporel, 2é édition Dalloz, paris 1993.
- 20- **Lambert- Faivre** , Réflexion sur la nature juridiques des assurances des responsabilités , mélonge, Vincent 1981.
- 21- **Legais (R)**, l'indemnisation des victimes d'accidents, Sirey, 1986.
- 22- **L.Peyrefitte**. « commission de transport » jur. Cl. Com. 1993
- 23- **M. Latrasse**, les grands principes de l'assurance, paris 1992.
- 24- **M. Picars et a - Besson**, les entreprises d'assurances 4ème édition L.G.D.J, paris 1977.
- 25- **M. planiol. G. Ripert. A. besson** - traite pratique de droit civil, français, T. 11, n° 1252.

- 26- **M. Latrasse** , Les grands principes de l'assurance ,Paris 1992.
- 27- **M. Milcamps** ,Sociétés et organismes d'assurances, Juris -class, Sociétés Vol .n 9 Fasc. 180 ;J P Moreau, sociétés d'assurances Idem Fasc. 182.
- 28- **M. Remond Guilloud**, Droit maritime, Pédone 1988.
- 29- **M. Tilche**, « auxiliaire de transport. Commissionnaire de transport, quelle responsabilité » B.T 1994 .
- 30- **M. Tilche**, « transport ferroviaire – constatations des dommages » BT . 1995 .
- 31- **M. Leroi**, Fondement de l'indemnisation des victimes de la circulation routière.1980.
- 32- **Philippe Delebecque et Michel Germain** , traité de droit commercial : Georges Ripert, René, Roblot tome 2, 15 édition par Philippe Delebecque et Michel Germain 1996.
- 33- **Pierre Brumat**, transport ferroviaire Lamy transport tome 2, 1996.
- 34- **Planiol et Ripert** - traité de droit civil français - Tome 6 - obligations par Esmein – 622.
- 35- **Rêne Rodiere - Refat Abadir - Andre chao** - le transport des personnes dans la jurisprudence, recueil systématique de jurisprudence commentée 1973.
- 36- **R. Achard**. « la responsabilité résultant du retard dans le transport international de marchandises par mer » D.M.F. 1990 .

- 37- **R.Rodiere**, Droit des transport n 707;F Collart Dutilleul et Ph. Delebeque, Contrats civils et commerciaux, D. 1991 .
- 38- **Sioufi** : le transport gratuit en droit libanais et en droit français, LGDJ, paris, 1996.
- 39- **Tunc**, les problème contemporains de la responsabilité délictuelle Rev Int Dr Comp 1967.
- 40- **Viret**, droit des assurances privées, Zurich 1991
- 41- **Viney g** , traité de droit civil - sous la direction de Jacques Ghestin t.2.les obligations - la responsabilité, Conditions.1982.
- 42- **Yvonne Lambert - Faivre**, droit du dommage corporel systèmes d'indemnisation, 3^e édition, 1996.
- 43- **Yvonne Lambert - Faivre**, droit du assurances, 10^{ème} édition, 1998.
- 44- **Y. Lambert - Faivre**, droit des assurances, 10^{éd} , paris Dalloz, 1998.
- 45- **Y. Lambert Faivre**, les méthodes de protection du consommateur en matière d'assurance, Bull. Ass, 1990.
- 46- **Yvonne Lambert Faivre**. Droit des Assurances 9^{ème} édition 1995.
- 47- **Y- Lambert - Faivre** , Le transport – Réflexions au sujet d'un revirement de Jurisprudence - D 1969 .

المواقع الإلكترونية:

- www.juridiconline.com.
- www.u-paris2.fr.
- www.lesannuaires.com
- www.droitonline.com.
- www.laportedudroit.com.
- www.bon-genie.com.
- www.legicite.com.
- www.e-droit.com.
- www.droit.org

الفهرس

1المقدمة

الباب التمهيدي: الأحكام العامة في عقد النقل البري

- 21 ❖ الفصل الأول: عقد نقل البضائع.....ع
- 22 ◆ المبحث الأول: تكوين عقد النقل وإثباته.....
- 23 ○ المطلب الأول: تكوين العقد وأطرافه.....
- 24 ● الفرع الأول: تكون العقد.....
- 24 - أولاً: الرضا.....
- 25 - ثانياً: المحل.....
- 25 - ثالثاً: السبب.....
- 26 ● الفرع الثاني: أطراف عقد نقل البضائع.....
- 26 - أولاً: الناقل.....
- 26 - ثانياً: المرسل.....
- 27 - ثالثاً: المرسل إليه.....
- 28 ○ المطلب الثاني: إثبات عقد النقل.....
- 29 ● الفرع الأول: وثيقة النقل.....
- 29 - أولاً: تعريف وثيقة النقل.....
- 29 - ثانياً: بيانات وثيقة النقل.....
- 30 - ثالثاً: دور مستندات النقل في الإثبات.....
- 35 - رابعاً: الإيصال واستلام البضاعة.....
- 37 ● الفرع الثاني: شكل وثيقة النقل.....
- 39 ◆ المبحث الثاني: آثار عقد النقل.....
- 39 ○ المطلب الأول: التزامات المرسل.....
- 40 ● الفرع الأول: الالتزام بتقديم بيانات صحيحة عن الشيء محل النقل.....
- 41 ● الفرع الثاني: التزام المرسل بإعداد البضائع محل النقل بالتعبئة أو التغليف المناسب.....
- 41 - أولاً: مسؤولية المرسل عن الأضرار التي تنشأ عن عيوب التعبئة أو التغليف.....
- 42 - ثانياً: حق الناقل في التحقق من صحة البيانات الخاصة بالأشياء محل النقل.....
- 43 - ثالثاً: مدى حق الناقل في الأجرة والمصاريف في حالة النقل القوه القاهره.....
- 44 - رابعاً: حق المرسل في استرداد ما دفع من أجرة النقل المتفق عليه.....

44	- خامسا: تسلم الناقل للأشياء محل عقد النقل دون تحفظ دليل على سلامة الأشياء وصحة بياناتها...
44	● الفرع الثالث: الالتزام بتسليم البضاعة إلى الناقل.....
48	● الفرع الرابع: الالتزام بدفع أجرة النقل.....
50	- أولا: ضمانات الوفاء بالأجرة.....
51	- ثانيا: أثر هلاك البضاعة بقوة قاهرة على الالتزام بدفع الأجرة.....
52	- ثالثا: أثر الظروف الطارئة على مقدار الأجرة.....
54	○ المطلب الثاني: آثار عقد النقل بالنسبة للناقل.....
54	● الفرع الأول: التزام الناقل بشحن الأشياء محل العقد.....
56	● الفرع الثاني: التزام الناقل بإتباع الطريق المتفق عليه بعقد النقل.....
57	● الفرع الثالث: تسليم البضاعة.....
62	● الفرع الرابع: رص البضاعة وتحميلها.....
64	● الفرع الخامس: نقل البضاعة وسلامتها وتفريغها وتسليمها إلى المرسل إليه.....
64	- أولا: نقل البضاعة.....
65	- ثانيا: المحافظة على الشيء وسلامته.....
66	- ثالثا: تفريغ البضاعة.....
66	أ. رفض المرسل إليه تسلم البضاعة.....
67	ب. حق المرسل إليه في فحص الأشياء قبل استلامها.....
67	ج. امتناع الناقل عن تسليم الأشياء.....
69	د. حق المرسل إليه في فحص الأشياء قبل استلامها.....
70	هـ. امتناع الناقل عن تسليم الأشياء.....
71	○ المطلب الثالث: آثار عقد النقل بالنسبة للمرسل إليه.....
72	● الفرع الأول: العلاقة المباشرة بين الناقل والمرسل إليه.....
74	● الفرع الثاني: الأساس القانوني.....
78	● الفرع الثالث: حقوق التزامات المرسل إليه.....
81	❖ الفصل الثاني: عقد نقل الأشخاص.....
83	◆ المبحث الأول: تكوين عقد نقل الأشخاص وإثباته.....
83	○ المطلب الأول: تكوين عقد الأشخاص.....
84	- أولا: الرضا.....
84	- ثانيا: المحل.....
84	- ثالثا: السبب.....
85	○ المطلب الثاني: إثبات عقد النقل.....
87	◆ المبحث الثاني: آثار عقد نقل الأشخاص.....
87	○ المطلب الأول: التزامات المسافر.....

87	• الفرع الأول: أداء أجرة النقل.....
89	- أثر القوة القاهرة أو تعطل و سيلة النقل على التزام الراكب بالأجرة.....
89	- أولاً: حالة القوة القاهرة.....
90	- ثانياً: حالة تعطل وسيلة النقل.....
90	- حق الراكب في التنازل عن تذكرة النقل كقاعدة عامة.....
90	- ضمانات الوفاء بالأجرة.....
91	• الفرع الثاني: إتباع التعليمات.....
93	• الفرع الثالث: حراسته للأمتعة.....
93	○ المطلب الثاني: التزامات الناقل.....
93	• الفرع الأول: القيام بعملية النقل.....
95	- أولاً: الأمتعة اليدوية.....
95	- ثانياً: الأمتعة المسجلة.....
96	• الفرع الثاني: الالتزام بضمان سلامة المسافر.....
96	- أولاً: تطور هذا الالتزام.....
97	أ. في فرنسا.....
100	ب. في مصر.....
102	1. مناقشته.....
107	- ثانياً: مضمونه و شروطه.....
107	أ. مضمونه.....
110	ب. شروطه.....

الباب الأول: الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البري لنقل البضائع والأشخاص

116	❖ الفصل الأول: النظام القانوني لمسئولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص.....
117	◆ المبحث الأول: أحكام مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع.....
117	○ المطلب الأول: أسباب المسؤولية ونطاقها الزمني.....
117	• الفرع الأول: أسباب مسؤولية الناقل.....
119	• الفرع الثاني: النطاق الزمني لمسئولية الناقل.....
122	○ المطلب الثاني: طبيعة مسؤولية الناقل وإثباتها.....
122	• الفرع الأول: طبيعة مسؤولية الناقل.....
123	• الفرع الثاني: إثبات المسؤولية.....
125	◆ المبحث الثاني: طبيعة مسؤولية الناقل البري على نقل الأشخاص وفي أساسها.....
126	○ المطلب الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البري على نقل الأشخاص.....

126	• الفرع الأول: طبيعة المسؤولية
129	• الفرع الثاني: طبيعة المسؤولية في فرنسا و مصر.....
129	-أولا: طبيعة المسؤولية في فرنسا.....
131	-ثانيا: طبيعة المسؤولية في مصر.....
132	○ المطلب الثاني: أساس مسؤولية الناقل.....
133	• الفرع الأول: النظريات الشخصية.....
134	- أولا: نظرية الخطأ.....
134	أ. مضمون النظرية.....
135	ب. تقييم النظرية.....
136	- ثانيًا: : نظرية الخطأ في الحراسة.....
136	أ. مضمون النظرية.....
141	ب. تقييم النظرية.....
143	-نقد النظريات الشخصية.....
144	• الفرع الثاني: النظريات الموضوعية.....
145	- أولا: نظرية الضمان.....
145	أ. مضمون النظرية.....
146	ب. تقييم النظرية.....
147	- ثانيًا: نظرية الضرر كأساس للمسؤولية.....
147	-مضمون النظرية.....
147	- ثالثًا: نظرية المخاطر أو تحمل التبعة.....
147	أ. مضمون النظرية.....
149	1-الصورة المطلقة أو العامة.....
150	2-الصورة الخاصة أو المقيدة.....
152	ب- تقييم نظرية المخاطر أو تحمل التبعة.....
153	• الفرع الثالث: النظريات المختلطة.....
154	○ المطلب الثالث: الطبيعة القانونية للنقل بالمجان و أساسها.....
155	• الفرع الأول:تطور مسؤولية الناقل المجاني.....
155	- أولا: فترة ما قبل سنة 1968.....
157	- ثانيًا: فترة ما بعد سنة 1968.....
158	• الفرع الثاني: الطبيعة القانونية للنقل بالمجان.....
158	- أولا: النقل القائم على مصلحة الناقل.....
159	أ. المصلحة محل إعتبار.....
161	ب. صورة النقل القائم على مصلحة الناقل.....

161	.....1- النقل القائم على مصلحة الناقل
161	.....2- نقل يتم للمصلحة المشتركة لكل من الناقل و الراكب
162	.....3- النقل مقابل خدمة يسديها المسافر للناقل
162	..... - ثانيًا: النقل مجاملة
164	.....أ-موقف القضاة
164	.....ب-أهمية تحديد بداية و نهاية النقل مجاملة
165	..... • الفرع الثالث: الأساس القانوني لمسؤولية الناقل بالمجان
165	..... - أولاً: الخطأ كأساس لمسؤولية الناقل بالمجان
178	..... - ثانيًا: حراسة الأشياء (تحول الاجتهاد إلى المسؤولية الناشئة على حراسة الأشياء)
187	..... ❖ الفصل الثاني: حالات مسؤولية الناقل البري عن تنفيذ عقد نقل البضائع والأشخاص ووسائل دفعها
188	..... ❖ المبحث الأول: حالات مسؤولية الناقل البري عن تنفيذ عقد نقل البضائع والأشخاص
188	..... ○ المطلب الأول: حالات مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع
189	..... • الفرع الأول: الهلاك و التلف
189	..... -أولاً: الهلاك
190	..... -ثانياً: التلف
191	..... • الفرع الثاني: التأخير
192	..... ○ المطلب الثاني: نشوء مسؤولية الناقل البري عن تنفيذ عقد نقل الأشخاص
193	..... • الفرع الأول: سريان مسؤولية الناقل البري من حيث الزمان
194	..... - أولاً: سريان المسؤولية في النقل بالسيارات
196	..... - ثانيًا: سريان المسؤولية في النقل بالسكك الحديدية
203	..... • الفرع الثاني: حالات مسؤولية الناقل البري عن نقل الأشخاص
206	..... -أولاً: حالات مسؤولية الناقل البري عن نقل الأشخاص التي تنشأ عن الإخلال بها المسؤولية التعاقدية
210	..... -ثانياً: الضرر
212	..... -ثالثاً: التأخير
212	..... ❖ المبحث الثاني: أسباب دفع مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص
214	..... ○ المطلب الأول: طرق دفع المسؤولية في عقد نقل البضائع
215	..... • الفرع الأول: الأسباب القانونية للإعفاء من المسؤولية
215	..... - أولاً: القوة القاهرة
217	..... - ثانيًا: العيب الذاتي في البضاعة
219	..... - ثالثاً: خطأ المرسل أو المرسل إليه
220	..... • الفرع الثاني: الإعفاء أو التحديد الاتفاقي للمسؤولية
223	..... - أولاً: الشروط الاتفاقية التي تحدد مسؤولية الناقل
224	..... - ثانيًا: الشروط الاتفاقية التي تعفى الناقل من المسؤولية

- 227المطلب الثاني: أسباب دفع مسؤولية الناقل البري على نقل الأشخاص..... ○
- 228الفرع الأول: الأسباب القانونية للإعفاء من المسؤولية..... ●
- 229أولا: القوة القاهرة..... -
- 230ثانيا: فعل الغير..... -
- 232ثالثا: فعل المسافر..... -
- 234الفرع الثاني: الأسباب الاتفاقية للإعفاء من المسؤولية..... ●
- 234أولا: بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية عما يصيب الراكب من أضرار بدنية..... -
- 234ثانيا: حالات الإعفاء أو تحديد المسؤولية..... -
- 236موقف الفقه..... -
- 237الرأي الأول: رأي الفقهاء الذين أجازوا إدراج الشروط المعفية و المحددة للمسؤولية..... -
- 237الرأي الثاني رأي الفقهاء الذين قالوا ببطلان الشروط المعفية للمسؤولية..... -
- 238موقف المشرع الجزائري..... -
- 239المبحث الثالث: مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل والنقل المتعاقب..... ◆
- 240المطلب الأول: مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل الأشياء..... ○
- 242الفرع الأول: الحاجة إلى الوكيل بالعمولة و خصائص عقد الوكالة للعمولة..... ●
- 242أولا: : الحاجة إلى الوكيل بالعمولة..... -
- 243ثانيا: خصائص عقد الوكالة للعمولة..... -
- 246الفرع الثاني: آثار عقد الوكالة بالعمولة..... ●
- 246أولا: علاقة المرسل بالوكيل بالعمولة للنقل..... -
- 250ثانيا : علاقة الوكيل بالعمولة للنقل بالناقل..... -
- 250ثالثا : آثار العقد بين المرسل و الناقل..... -
- 259الفرع الثالث: مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع وأسباب الإعفاء منها..... ●
- 259أولا: النظام القانوني للمسؤولية..... -
- 265ثانيا : حدود المسؤولية..... -
- 273ثالثا : الطبيعة القانونية للمسؤولية..... -
- 274أ. الفقه التقليدي.....
- 2741. الوكيل بالعمولة للنقل ضامن بقوة القانون.....
- 2752. الوكيل بالعمولة للنقل كفيل.....
- 2753. إستئجار الصناعة.....
- 276ب.الفقه الحديث.....
- 278رابعا: تطبيق المسؤولية..... -
- 278أ- إقامة دعوى المسؤولية.....
- 2781. إدعاء الموكل أو المرسل إليه.....

278	1-1-دعوى الموكل أو المرسل إليه ضد الوكيل بالعمولة للنقل.....
279	2-1-دعوى الموكل أو المرسل إليه ضد المتعاقدين مع الوكيل بالعمولة للنقل.....
279	3-1-الرجوع المباشر للموكل ضد الناقل.....
281	4-1-الرجوع المباشر للموكل أو المرسل إليه ضد الوكيل بالعمولة للنقل من الباطن..
283	2. إدعاء الوكيل بالعمولة للنقل.....
283	1-2 دعوى الرجوع.....
284	2-2-الدعوى الأصلية.....
294	○ المطلب الثاني: مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل الأشخاص.....
295	● الفرع الأول: تكوين عقد الوكالة بالعمولة لنقل الأشخاص وإثباته.....
296	● الفرع الثاني: آثار عقد الوكالة بالعمولة لنقل الأشخاص.....
301	○ المطلب الثالث: المسؤولية عند تعدد الناقلين بعقد نقل واحد.....
303	● الفرع الأول: مسؤولية الناقل الأول.....
304	● الفرع الثاني: مسؤولية الناقلين المتوسطين.....
307	● الفرع الثالث: مسؤولية الناقل الأخير.....

الباب الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري على نقل

البضائع والأشخاص

311	❖ الفصل الأول: أحكام دعوى مسؤولية الناقل البري في نقل البضائع والأشخاص.....
312	◆ المبحث الأول: دعوى المسؤولية في عقد النقل البري.....
312	○ المطلب الأول: أطراف دعوى المسؤولية في عقد النقل البري.....
313	● الفرع الأول: أطراف دعوى المسؤولية في عقد نقل البضائع.....
313	- أولاً: المدعى.....
313	- ثانياً: المدعى عليه.....
314	- ثالثاً: المدعى عليه في حالة الناقلين المتعاقبين.....
316	● الفرع الثاني: أطراف دعوى المسؤولية في نقل الأشخاص.....
316	- أولاً: المدعى.....
318	- ثانياً: المدعى عليه.....
319	○ المطلب الثاني: إجراءات دعوى المسؤولية و الدفع بعدم القبول.....
320	● الفرع الأول: إجراءات دعوى المسؤولية.....
321	● الفرع الثاني: الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية.....
322	- أولاً: الأساس القانوني لعدم القبول ومبرراته.....
323	- ثانياً: نطاق الدفع بعدم القبول من حيث الدعاوى.....
324	- ثالثاً: نطاق الدفع بعدم القبول من حيث الأشخاص.....

325	..... رابعا: شروط الدفع بعدم القبول
326	..... ■ الشرط الأول: إستلام الشيء المنقول.
327	..... ■ الشرط الثاني: دفع أجرة النقل.
328	..... ■ الشرط الثالث: عدم القيام بالإجراءات القانونية في المواعيد المحددة قانونيا.
331	..... - خامسا: طبيعة الدفع بعدم القبول وآثاره.
334	..... ◆ المبحث الثاني: المحكمة المختصة للفصل في دعوى المسؤولية.
334	..... ○ المطلب الأول: الاختصاص القضائي في منازعات عقد النقل.
334	..... ● الفرع الأول: اختصاص القضاء العادي.
335	..... - أولا: الاختصاص الولائي.
336	..... - ثانيا: الاختصاص النوعي.
336	..... - ثالثا: الاختصاص القيمي.
337	..... - رابعا: الاختصاص المحلي.
338	..... ● الفرع الثاني: اختصاص المحاكم الجزائية.
338	..... - أولا: اختصاص المحاكم الجزائية بالدعوى المدنية.
341	..... - ثانيا: الفصل في الدعوى المدنية.
342	..... ○ المطلب الثاني: الحكم الصادر في دعوى المسؤولية.
342	..... ● الفرع الأول: إصدار الحكم في المنازعات الناشئة عن عقد النقل.
342	..... - أولا: تعريف الحكم وإصداره.
344	..... - ثانيا: الطعن في أحكام منازعات النقل.
344	..... أ. الطعن بالاستئناف.
347	..... ب. الطعن بالنقض.
348	..... ● الفرع الثاني: حجية الحكم الصادر في المنازعات المتعلقة بعقد النقل.
349	..... - أولا: تحديد حجية الأمر المقضي به.
350	..... - ثانيا: حجية الحكم الجزائي على القاضي المدني.
350	..... أ. حجية الحكم الجنائي على القاضي المدني.
351	..... ب. مخاطر المبدأ.
352	..... ج. الأساس المشترك بين الدعوى الجزائية و الدعوى المدنية.
352	..... د. انتفاء المسؤولية الجزائية لا يتعارض مع ثبوت المسؤولية المدنية.
353	..... - ثالثا: شروط ثبوت الحجية المطلقة للحكم الجزائي أمام المحكمة المدنية.
354	..... - رابعا: وقف الدعوى المدنية.
355	..... ◆ المبحث الثالث: تقادم دعوى المسؤولية.
355	..... ○ المطلب الأول: مدة التقادم في القانون التجاري وسريانها.
356	..... ● الفرع الأول: الدفع بتقادم دعوى المسؤولية في نقل البضائع.

357	• الفرع الثاني: الدفع بتقادم دعوى المسؤولية في نقل الأشخاص.....
360	○ المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للتقادم وأثره.....
360	• الفرع الأول: الطبيعة القانونية للتقادم.....
362	• الفرع الثاني: بدء سريان التقادم والوقف والانقطاع.....
362	- أولا: بدء سريان التقادم.....
363	- ثانيا: وقف التقادم وانقطاعه.....
364	أ. وقف التقادم.....
365	ب. انقطاعه.....
366	- ثالثا: تحريم الاتفاق على تعديل مدة التقادم.....
366	- رابعا: من له حق التمسك بالتقادم وأثره.....
367	- خامسا: التزول عن التمسك بالتقادم.....
369	❖ الفصل الثاني: التأمين من مسؤولية الناقل البري وأحكام التعويض.....
370	◆ المبحث الأول: التأمين عن مسؤولية الناقل البري.....
371	○ المطلب الأول: مفهوم التأمين وتطوره وأنواعه.....
372	• الفرع الأول: تعريف التأمين.....
372	- أولا: التعريف القانوني.....
374	- ثانيا: المفهوم الفني للتأمين.....
377	- ثالثا: تعريف التأمين من الناحية الاقتصادية.....
377	- رابعا: تعريف التأمين من الناحية الاجتماعية.....
377	• الفرع الثاني: التطور التشريعي للتأمين في القانون الجزائري.....
381	- أولا: الأمر 15/74.....
381	أ. أسباب و دوافع صدور هذا الأمر.....
383	ب. أهداف الأمر 15/74. 377.....
384	ج. النصوص التطبيقية للأمر 15/74.....
385	1. المرسوم 34/80.....
386	2. المرسوم 35/80.....
387	3. المرسوم 36/80.....
387	4. المرسوم 37/80.....
389	- ثانيا: قانون رقم 31/88.....
391	• الفرع الثالث: أنواع التأمين البرية.....
392	- أولا: التأمين من الأضرار.....
393	مبادئ التأمين من الأضرار.....
393	أ. المصلحة في التأمين من الأضرار.....

396	.....ب. بصفة التعويض.
396	.....1-تحديد الصفة التعويضية.
398	.....2-ما يترتب على الصفة التعويضية في التأمين من الأضرار.
398	.....1-2-عدم تقاضي تعويض أقل من قيمة الضرر.
398	.....1-1-2-تعدد التأمين.
402	.....2-1-2-عدم الجمع بين التأمين و التعويض.
402	.....1-2-1-2-رجوع المؤمن على الغير بدعوى الحلول في تأمين الأضرار.
403	.....1-2-2-1-2-أساس دعوى الحلول.
404	.....1-2-1-2-3-شروط الحلول.
405	.....1-2-1-2-4-أثار الحلول.
406	.....1-2-1-2-5-الاستثناءات على مبدأ الحلول.
407	.....2-2-النتائج التي تترتب على جواز تقاضي تعويض أقل من قيمة الضرر.
408	.....1-2-2-قاعدة النسبية.
409	.....2-2-2-شروط عدم التغطية الإجباري.
410	.....2-2-3-التخفيض أو الاقتطاع الجزافي.
411	.....- ثانيا: التأمين على الأشخاص.
411	.....- المبادئ التي يقوم عليها التأمين على الأشخاص.
411	.....-عدم خضوع التأمين على الأشخاص للمبدأ التعويضي.
412	.....أ. جواز تعدد التأمين على الخطر الواحد.
412	.....ب.الجمع بين مبلغ التأمين و التعويض.
413	.....ج. عدم حلول المؤمن محل المؤمن له في الرجوع على المسؤول.
413	.....○ المطلب الثاني: التأمين من المسؤولية وصورته و الزاميته.
414	.....● الفرع الأول: التأمين من المسؤولية وضرورته.
414	.....- أولا: التأمين من المسؤولية.
414	.....- ثانيا: ضرورته.
417	.....● الفرع الثاني: صور التأمين من المسؤولية.
417	.....- أولا: المطالبة الودية.
419	.....- ثانيا: المطالبة القضائية.
420	.....أ. مواجهة المؤمن له لدعوى المسؤولية وحده.
420	.....ب. إدخال المؤمن أو دخوله خصما في الدعوى.
421	.....ج. تولي المؤمن إدارة الدعوى بنفسه.
422	.....- ثالثا: الدعوى المباشرة في مجال تأمين المسؤولية.
427	.....● الفرع الثالث: إلزامية التأمين من المسؤولية.

- 429 - أ: نقل الأشخاص.....
- 430 - ب: نقل البضائع.....
- المطلب الثالث: علاقات التأمين بالمسؤولية المدنية و تأثير تأمين المسؤولية على نظام المسؤولية المدنية
- 431 وصلته بالمسؤولية المدنية.....
- الفرع الأول: التزامات أطراف عقد التأمين.....
- 431 - أولا: التزامات المؤمن.....
- 432 - ثانيا: التزامات المؤمن له تجاه الضحية.....
- 434 - الفرع الثاني: الطبيعة القانونية للتأمين من المسؤولية.....
- 436 - أولا: النظرية التقليدية.....
- 436 - ثانيا: النظرية الحديثة.....
- 439 - الفرع الثالث: المشكلات المتعلقة بإسناد المسؤولية و التعويض عنها.....
- 444 - أولا: مشكلة تعويض الضرر الجسدي الذي يسببه شخص غير معلوم.....
- 444 - ثانيا: مشكلة إثبات الخطأ الموجب للمسؤولية.....
- 446 - ثالثا : مشكلة تأخر الحصول على التعويض.....
- 448 - رابعا: مشكلة عدم تناسب التعويض مع الضرر.....
- 449 - الحلول القضائية و التشريعية لمشكلات إسناد المسؤولية.....
- 450 - الفرع الرابع: تأثير تأمين المسؤولية المدنية على نظام المسؤولية المدنية.....
- 452 - أولا: تأثير تأمين المسؤولية المدنية على الخطأ كأساس للمسؤولية المدنية.....
- 452 - ثانيا: مجالات المسؤولية المدنية التي تأثرت بتطور تأمين المسؤولية.....
- 453 - ثالثا: تداخل التأمين و المسؤولية المدنية.....
- 456 - رابعا: التأثير المتبادل بين التأمين و المسؤولية.....
- 457 - خامسا: دور المشرع الجزائري في إضعاف دور الخطأ كأساس رئيسي للمسؤولية المدنية.....
- 460 - المبحث الثاني: تجديد التعويض المستحق على الناقل.....
- 462 ○ المطلب الأول: تقدير التعويض.....
- 462 ● الفرع الأول: التعويض ونطاقه.....
- 463 - أولا: تعريف التعويض.....
- 463 - ثانيا: تقدير التعويض.....
- 464 - ثالثا: قواعد لتعويض.....
- 468 ● الفرع الثاني: أنواع التعويض (طريقة التعويض.....
- 469 - أولا: التعويض الاتفاقي.....
- 470 - ثانيا: التعويض القانوني.....
- 472 - ثالثا: التعويض النقدي.....
- 474 ● الفرع الثالث: مدى حجية وثيقة النقل في تقدير التعويض.....
- 475

476	○ المطلب الثاني: أحكام التعويض في حالة الهلاك أو تلف محل النقل أو التأخير.....
477	● الفرع الأول: ظوابط تقدير التعويض في حالة الهلاك أو التلف أو التأخير.....
479	● الفرع الثاني: عدم جواز الجمع بين تعويضين و استرداد الشيء المنقول بعد التعويض عن فقده...
479	- أولاً: عدم جواز الجمع بين تعويضين.....
480	- ثانياً: التعويض مقابل التخلي عن الشيء المنقول (ترك البضائع):
481	- ثالثاً: العثور على البضاعة بعد الوفاء بالتعويض:.....
483	○ المطلب الثالث: تعويض الراكب في نقل الأشخاص.....
483	● الفرع الأول : تعويض الراكب عن الأضرار البدنية.....
486	● الفرع الثاني:تعويض الراكب عن التأخير و عن عدم توفير الراحة والمكان و عن هلاك أو تلف الأمتعة..
488	● الفرع الثالث:التعويض في حالة الوفاة.....
492	الخاتمة.....
500	قائمة المراجع.....