



جامعة وهران 2 محمد بن أحمد

كلية الحقوق و العلوم السياسية

أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في الحقوق

تخصص القانون الخاص المعمق

تنفيذ عقد النقل البري للبضائع عبر الطرقات

من إعداد الطالب :

بن عبد السلام كمال

أعضاء لجنة المناقشة

رئيسا	جامعة وهران 2	أ. حمدان ليلي	أستاذة
مشرفة و مقررة	جامعة وهران 2	أ. بوخاتمي فاطمة	أستاذة
عضو مناقشا	جامعة وهران 2	أ. بولنوار مليكة	أستاذة
عضو مناقشا	جامعة مستغانم	أ. حيثالة معمر	أستاذ محاضر أ
عضو مناقشة	جامعة تيارت	أ. مكّي خالدية	أستاذة محاضرة أ
عضو مناقشا	جامعة مستغانم	أ. فنيخ عبد القادر	أستاذ محاضر أ

السنة الجامعية 2018/2017

شكر وتقدير

أتقدم بجزيل الشكر والتقدير إلى:

منبع العلم ومصدر سحاء والرأي السديد الأستاذة المشرفة: بوخاتمي فاطمة والتي طالما قدمت لنا نصائح وإرشادات تبقى راسخة إلى الأبد، حظي كبير أنك كنت مشرفتي في هذه الرسالة المتواضعة، أجزك عند الله وبارك الله فيك.

إلى أعز أساذتي الأستاذة بولنوار مليكة والأستاذة حمدان ليلي، لا ننسى أبدا جميع ما قدمته لنا من نصائح وتوجيهات السيدة، شكرا وألف شكر لكن .

إلى جميع من ساهم في تقديم لي معلومات حول هذه الرسالة المتواضعة.

قائمة المختصرات :

ق م ج : قانون المدني الجزائري

دج : الدينار الجزائري

ق ت ج : قانون التأمينات الجزائري

ق ت : قانون التجاري

ق ب ج : قانون البحري الجزائري

ج ر : جريدة الرسمية

ع : العدد

ع خ : عدد خاص

ج : جزء

ط : طبعة

م ت : المرسوم التنفيذي

م : المادة

ف : فقرة

éd : édition

p : page

T .R : transport routier

Opt cit : option citée

2 A : L'algérienne des assurances

T .P : transport privée

E .p .o : Entreprise portuaire d'Oran

M .V : marchandises en vrac

T.R.M : transport routier de la marchandise

D.R.T : droit des transports terrestres

TC : terminal a conteneur

C : conteneur

M : marchandises

I.A.T.A : International air transport association

مقدمة

ارتبط نشاط النقل منذ القديم إلى يومنا هذا بحركية الإنسان ووظائفه، إذ أضحي عاملا أساسيا في تنمية القطاعات الاقتصادية والتجارية للدول، ومن هذا المنطلق اعتبر النقل شريان الحياة الاقتصادية وعصب حركة تداول السلع والخدمات، ولا تقتصر أهمية النقل على المستوى التجاري والاقتصادي، بل له أهمية قصوى في تحقيق التنمية لبعض المناطق النائية، وتحقيق أهداف المخططات التنموية¹.

من بين أهم وسائل النقل، النقل البري الوارد على البضائع، هذا الأخير الذي بات يشكل دورا محوريا في توفير الوقت والجهد .

من خلال دراستنا تجنبا الأحكام الدولية، الخاصة بالنقل البري و أحكام نقل الأشخاص نظرا لكثافة عقد النقل البري عبر الطرقات.

كما أننا تجنبا النقل المعقد (المعلق) « transport complexes » ، الذي يحتوي على أحكام خاصة و مجال فقهي خاص به.

ركزنا كذلك على الأحكام الوطنية بالدرجة الأولى، حتى يتسنى لنا دراسة دقيقة حول كل ما يتعلق بالنقل البري للبضائع عبر الطرقات من جهة و الجانب الميداني من جهة أخرى.

على ما سبق ذكره يلجأ أغلب المتعاملين الاقتصاديين إلى مثل هذا النوع من النقل ، لاسيما عقد النقل البري للبضائع ؛ إلا أنه و ككل العقود قد تعثره ظروف من شأنها التأثير على السير العادي لتنفيذ هذا العقد ، خاصة من قبل المكلف بنقل البضائع وهو ما يصطلح على تسميته بالناقل (le transporteur) مع المرسل (l'expéditeur) لصالح المرسل إليه

(le receptionnaire)، زيادة على متدخلين آخرين معينين بعملية النقل (أعوان النقل).

1- عدنان إبراهيم علي أبو حسين، قطاع النقل العربي ودوره في تحقيق التكامل الاقتصادي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007، ص21.

يلاحظ أن شبكة النقل البضائع عبر الطرقات على مستوى الجزائر ملائمة، مما يسمح وصول السلع الى كل ولايات الجنوب، إضافة الى ذلك وجود مؤسسات خاصة تتكفل بهذا النوع من النقل، و تقوم بتوزيع البضاعة على كافة أنحاء الوطن، و لا سيما بلدنا ذات مساحة كبرى .

إن شبكة نقل البضائع عبر الطرقات تساعد في عدة مجالات منها الاقتصادي و التجاري و تقوم بفك العزلة على المناطق البعيدة خاصة بعض المناطق حدودية للجنوب الكبير في الجزائر هذا يعد من المؤشرات الدولية المعبرة عن التنمية الاقتصادية ، كما يجعل ذلك الاقتصاد الوطني في تطور مستمر، مثل : إنجاز طريق السيار شرق غرب يعد من مكتسبات التنمية الاقتصادية في الجزائر.

كما أن الجزائر تسعى إلى تحسين شبكة النقل و ذلك بوضع مخطط وطني لتهيئة الإقليم طبقا لقانون 02/10 يتضمن المصادقة على المخطط الوطني لتهيئة الإقليم².

يعتبر عقد نقل البضائع هو ذلك الاتفاق المبرم بين مرسل البضاعة و الناقل والذي يتعهد فيه هذا الأخير بنقل البضاعة بواسطة الوسيلة المخصصة لهذا النقل من مكان إلى آخر وذلك لقاء أجر محدد³.

أما المشرع الجزائري عرفه في المادة 36 ، ذلك العقد يندرج ضمن العقود التجارية المنصوص عليها في الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون التجاري، و

2- أنظر المادة الأولى من القانون 02/10 المؤرخ في 10 يونيو 2010 يتضمن المصادقة على المخطط الوطني لتهيئة الإقليم ج ر ع 61

ص 2

3- عبيد علي أحمد الحجازي، مشكلات النقل العربي البيئي للبضائع دراسة تحليلية تطبيقية، منشأة المعارف بالإسكندرية، 2007. ص 40.

المعدل و المتمم بالقانون رقم 02/05 المؤرخ في 06 فبراير 2005 ، على أنه " اتفاق يلتزم

بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين".

يتضح من هذا التعريف أن المشرع استعمل لفظ الشيء وهو أوسع من لفظ البضاعة،

ذلك أن البضاعة هي شيء قابل للتداول بضمن، أما الشيء فقد يكون قابلاً للتداول فيكون

بضاعة، وقد يكون غير قابل للتداول.

بالإضافة إلى خضوعه للقواعد مبعثرة و المكونة لترسانة واسعة تمثلت في:

-القانون رقم 09-11، المؤرخ في 5 يونيو 2011، المعدل والمتمم للقانون 01-13 المتضمن

توجيه النقل البري وتنظيمه.

من بين الأحكام التنفيذية نشير إلى:

- المرسوم التنفيذي رقم 91-195 المؤرخ في 07 نوفمبر 1991 الذي يحدد الشروط العامة لممارسة

نشاطات النقل البري للمسافرين والبضائع.

- المرسوم التنفيذي رقم 03 / 452 المؤرخ في 1 ديسمبر 2003 ، يحدد الشروط الخاصة بنقل

المواد الخطرة عبر الطرقات.

-المرسوم التنفيذي رقم 415/04 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004، يحدد شروط تسليم رخص

ممارسة نشاطات النقل الأشخاص و البضائع عبر الطرقات.

- المرسوم التنفيذي رقم 05-473 المؤرخ في 13 ديسمبر 2005، يحدد شروط تنظيم نشاطات

مساعدتي نقل البضائع وكيفيات ممارستها.

-المرسوم التنفيذي 07-220 المؤرخ في 14 يوليو 2007، يحدد شروط اعتماد خبراء ومحافظي العويرات وخبراء التأمين لدى شركة التأمين وشروط ممارسة مهامهم وشطبهم.

-المرسوم التنفيذي رقم 11-263 المؤرخ في 30 يوليو سنة 2011، المعدل والمتمم للمرسوم التنفيذي رقم 04-415 المؤرخ في 20 ديسمبر سنة 2004، الذي يحدد شروط تسليم رخص ممارسة نشاطات نقل الأشخاص والبضائع عبر الطرقات.

-المرسوم التنفيذي رقم 15-59 المؤرخ في 18 فبراير سنة 2015، يحدد العناصر المكونة للأجر الوطني الأدنى المضمون.

نستخلص أن عقد النقل البري عبر الطرقات هو ذلك العقد الذي يلتزم الناقل مقابل أجر محدد، بأن يقوم بوسائله الخاصة بنقل شيء من مكان لآخر، ويجمع المرسل، الناقل و المرسل إليه في علاقة تعاقدية خاصة لأحكام قانونية منظمة.

كما يعتبر عملا تجاريا بالنسبة للناقل، إذا تم في شكل مقالة طبقا لنص المادة 2 الفقرة الثامنة من القانون التجاري التي نصت على أنه " يعد عملا تجاريا بحسب موضوعه كل مقالة لاستغلال من النقل أو الانتقال".

يكون الناقل شخصا طبيعيا أو شخصا معنويا، تكون له صفة مؤسسة عمومية أو خاصة للنقل و يتعاقد مع المرسل إليه و تستعين مؤسسة النقل بسائقين وتكون هذه العلاقة علاقة عمل بين الطرفين بموجب عقد عمل طبقا لأحكام قانون العمل⁴.

4- دراسة الميدانية التي تمت في مدينة وهران في محطات الإنتظار للدخول الى الميناء وهران بتاريخ: 2015/03/17.

يبرم عقد النقل بين الناقل والمرسل إلا أنه قد يفترض التسليم إلى شخص ثالث يطلق عليه "المرسل إليه" ، وقد يكون المرسل والمرسل إليه شخص واحد⁵.

يقع عقد النقل في الأصل بين الناقل والمرسل ، أما المرسل إليه فهو أجنبي عن العقد إلا أنه مع ذلك تنشئ له بمقتضى العقد حقوقا لدى الناقل⁶، يستطيع بمقتضاها أن يطالبه بتسليم البضاعة عند وصولها ، وله أن يقاضيه بالتعويضات إذا ما وصلت البضاعة متأخرة عن الميعاد المتفق عليه أو وصلت تالفة⁷.

كثيرا ما يتدخل في عملية النقل شخص آخر هو الوكيل بالعمولة بالنقل، وهو الذي يلتزم بأن يبرم باسمه ولحساب موكله عقدا لنقل أشياء ، وبأن يقوم عند الاقتضاء بالعمليات المرتبطة بهذا النقل، وإذا تولى الوكيل بالعمولة النقل بوسائله الخاصة اعتبر ناقلا⁸، من هذه التعريفات نجد أن عقد نقل الأشياء يتمتع بعدة خصائص:

- عقد النقل عقد رضائي⁹، فهو يتم بمجرد تراضى طرفين و هو لا يتطلب إفراغه في شكل معين ، كما يتم عقد النقل وعقد الوكالة بالعمولة للنقل بمجرد الاتفاق ويجوز إثباته العقد بكافة طرق الإثبات كونه عقدا تجاريا¹⁰.

5- محمد علي عمران ،الإلتزام بضمان السلامة،دار الثقافة الجامعية ، سنة 1989، ص21.

6-حوياد حياة ،المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري و الأنشطة المرفئية،جامعة وهران كلية الحقوق ،السنة الجامعية-2010
2011،ص24

7 - إلياس ناصيف، موسوعة العقود المدنية والتجارية، الجزء 1 و 2، الطبعة 2، 1998، ص54.

8- هاني محمد دويدار ، العقود التجارية والعمليات المصرفية، دار الجامعية الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 1990، ص29.

9- المادة من 59 الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني الجزائري، المعدل والمتمم بالأمر رقم 05-10 المؤرخ في 20 جوان 2005، ج ر، ع 44، المؤرخة في 26 جوان 2005، ص30.

10- هاني محمد دويدار ، نفس المرجع ، ص68.

الأصل أن يبرم العقد بعد مناقشة حرة بين طرفيه، إلا أن الغالب أن يكون عقد النقل عقد إذعان يقتصر القبول فيه من طرف المرسل بمجرد الموافقة لشروط المقررة، يضعها الناقل ولا يقبل المناقشة فيها¹¹.

● عقد النقل من العقود الملزمة للطرفين¹²، أي أنه يترتب التزامات على عاتق كلا من طرفيه منذ لحظة إبرامه، وإذا أحل أحد المتعاقدين بتنفيذ إلتزامه جاز للمتعاقد الآخر طلب فسخ العقد، إلا أنه من النادر عمليا، أن يطالب احد الطرفين بفسخ العقد وإنما يقتصر الناقل على المطالبة بالتنفيذ بدفع الأجرة، ويلجأ الطرف الآخر إلى المطالبة بالتعويض عن التأخر أو عن هلاك البضاعة أو تلفها¹³.

● عقد النقل من عقود المعاوضة¹⁴، بما أن الناقل يلتزم بعملية النقل نظير أجرة يلتزم بدفعها المرسل، فلا يقوم الناقل بتنفيذ التزامه على وجه التبرع. إلا أنه لا يشترط أن يكون المقابل الذي يلتزم به المرسل متعادلا مع خدمة النقل التي يؤديها الناقل، ولكن يشترط أن لا يكون المقابل صوريا أو تافها وإلا اخذ حكم النقل المجاني¹⁵. والنقل المجاني لا يترتب عليه قيام تطبيق أحكام عقد النقل.

كما أن النقل يعتبر عقد معاولة يخضع لأحكام عقد المعاولة المنصوص عليها في القانون المدني طبقا للمادة 549 منه و ما يليها، وتظهر أهمية التفرقة عما إذا كان مدنيا

11- هاني محمد دويدار ، المرجع السابق ، ص75.

12- أنظر المادة 55 من ق م ج .

13- حمدي باشا، القضاء التجاري، ط1، دار العلوم للنشر والتوزيع، غابرة، الجزائر، 2000 ص33.

14- أنظر المادة 58 من ق م ج .

15- سمير جميل حسين الفتلاوي، العقود التجارية الجزائرية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2007.ص76.

أم تجاريا من حيث تطبيق أحكام مسؤولية الناقل، فلا تطبق إلا إذا كان العقد تجاريا بالنسبة للناقل، بصرف النظر عن الطرف الآخر¹⁶.

● عقد النقل من العقود الفورية، مهما طال الزمن الذي يستغرقه النقل فهو فوري ما دام الالتزام الناشئ عنه يقتضى تنفيذا فوريا أي يتم دفعة واحدة، أما إذا كان الإتفاق بأن يقوم الناقل بنقل شحنات متعددة على فترات معينة وكان التزامه هذا ناشئا عن عقد واحد كان عقدا مستمرا.¹⁷

أما فيما يخص نطاق عقد النقل يمكن أن يشمل تنفيذ عقد النقل العمليات السابقة واللاحقة على إتمام العمل المادي المتمثل في التحريك المادي للأشياء المراد نقلها، كعمليات الشحن والتفريغ وإيداع البضائع لدى الناقل لحين تسليمها للمرسل إليه، ويمكن الإتفاق على أن العمليات القبلية و البعدية يقوم بها المرسل أو شخص آخر¹⁸.

أما بالنسبة لإثبات عقد النقل يخضع للقواعد الخاصة في المجال التجاري، أين يجوز الإثبات بكل الطرق بما فيها البينة والقرائن في مواجهة الناقل، حيث أن النقل بالنسبة له يعد عملا تجاريا وتختلف كيفية الإثبات بالنسبة للمرسل والمرسل إليه بحسب طبيعة العقد، بالنسبة لكل منهما فإذا كان العقد تجاريا بالنسبة لهما جاز إثباته بكافة طرق الإثبات، وإذا كان مدنيا فإنه يتعين إتباع قواعد الإثبات المدنية¹⁹.

16- فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط الأوجه القانونية والتجارية، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، 2005. ص 98.

17- عمورة عمار، العقود والمحل التجاري في القانون الجزائري، دار الخلدونية، 2011. ص 87.

18- موسى سليمان أبو الملوح، الوجيز في القانون التجاري الجزائري، عقود التجارة، مطبعة جامعة قسنطينة، الجزائر، السنة الجامعية، 1982 ص 23.

19- أنظر المادة 30 من ق ت ج.

كما أنه إذا كانت الكتابة ليست شرطاً لإنعقاد عقد النقل البري، ولا لإثباته ولا تعتبر ركناً من أركانه، ومن ثم يخضع إثبات عقد النقل البري للقواعد الخاصة، بما أن التراضي يكفي لإنعقاد العقد. إن القانون 01-13 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه حدد في المادة 14 منه أنماط

النقل في مفهوم هذا النقل هم ثلاث:

- النقل بالسكك الحديدية.
- نقل الأشخاص عبر الطرقات.
- نقل البضائع عبر الطرقات.

عرفت المادة 2 من هذا القانون كما يلي: " كل نشاط يقوم من خلاله، مستغل بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر عبر الطريق أو السكة الحديدية أو السلك على متن مركبة ملائمة، من جهة أخرى نجد أن نفس القانون، قام بتفرقة بين النقل العمومي و النقل للحساب الخاص و عرف النقل العمومي على أنه نقل يتم بمقابل و لحساب الغير يقوم به مستغلون مرخص لهم لهذا الغرض.

أما النقل للحساب الخاص عرفه على أنه نقل تقوم به أشخاص طبيعية أو معنوية لحاجاتهم الخاصة بواسطة مركبات يملكونها²⁰.

إن أحكام عقد النقل تحدد الإطار القانوني لهذا النشاط و بما أن العلاقة التعاقدية تتم بين المرسل والناقل . تنشأ على هذه العلاقة إلتزامات على الأطراف، كما تنشأ مسؤولية عقدية و مسؤولية جزائية جراء هذا العقد.

20- أنظر المواد من 2 إلى 14 من القانون رقم 09-11، المؤرخ في 5 يونيو 2011، المعدل والمتمم للقانون 01-13 المتضمن توجيه النقل

البري وتنظيمه، ج ر، ع 32 المؤرخة في 08 يونيو 2011، ص 10.

العنصر الأساسي في العقد هو الناقل بصفته صاحب التنفيذ أي هو من يقوم بنقل البضاعة من مكان الى مكان آخر يتفق عليه مع المرسل.

تكمن رغبتنا في دراسة موضوع نقل البضائع عبر الطرقات نظرا لأهميته من الناحية الاقتصادية خاصة أن هذا المجال تطور في الجزائر، و أصبح يشمل القطاع العام و الخاص ، من ناحية أخرى نجد فيه قلة الدراسات و المراجع في قانون النقل البري للبضائع عبر الطرقات من ناحية المستجدات التي ظهرت منذ أواخر القرن الماضي وركزنا على طابعه الجديد من خلال تلك المستجدات و ركزنا على طابعه الجديد .

إرتأينا إتباع مختلف مراحل تنفيذ عقد النقل بصفة زمنية، ذلك إنطلاقا من نقطة حساسة و هي الميناء بعد تفرغ البضاعة و إستلامها للمرسل إليه في عقد النقل البحري .

تجدر الإشارة أن مختلف مراحل تنفيذ عقد النقل تبدو عمليا معقدة مقارنة مع ما تقتضي به الأحكام القانونية في هذا المجال التي تبسط تلك العمليات: نلاحظ أن تنفيذ عقد النقل عمليا يستوجب متدخلين و عمليات و إجراءات قبلية و بعدية لمرحلة النقل.

تكاد هذه الإجراءات التنظيمية و العرفية تعرقل تنفيذ نظرا لتعقيدها و هذا ما يعبر بالإكتظاظ المينائي .

و منه فالإشكال الذي ننطلق منه متعلق بإلتزامات الأطراف المتعاقدة لكل من المرسل و الناقل و المرسل إليه و دور المستجدات القانونية و المادية لعقد نقل البضائع عبر الطرقات المتمثلة في عقد تأمين البضائع و تدخل أعوان النقل طبقا للمادة 40 من قانون 09-11 المتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه ، النقل المتعدد الوسائط و الحاويية، الوثائق الإلكترونية المستحدثة هذا من جانب، و من جانب آخر المسؤوليات نتيجة إخلاله بإلتزاماته .

يشير هذا الموضوع عدة تساؤلات، على أن عملية نقل البضاعة برا قد تحول دون تسليمها إلى المكان المحددة . ما قد يؤثر على البضاعة وبالتالي تضرر صاحبها كتحول تلفها أو ضياعها، أو هلاك جزء منها، أو التأخر في تسليمها²¹.

قد يكون هناك حالات لقيام مسؤولية الناقل وفترة قيام هذه المسؤولية و طبيعتها القانونية كما يوجد هناك حالات الإعفاء الناقل من المسؤولية نص عليها المشرع²².

كما أن المسؤولية قد تنشأ عنها مسؤولية دعوى تتمثل في الاختصاص القضائي للمسؤولية وصاحب الحق في الدعوى وكيفية تقدير الدعوى وحالات سقوط دعوى المسؤولية²³.

وبالتالي يتبين لنا أن مسؤولية الناقل محددة ولها جانب تعفي الناقل ، وتنشأ دعوى المسؤولية في حالة الإخلال بها في الأحكام الموضوعية للمسؤولية أثناء تنفيذ عقد النقل البضائع عبر الطرقات هذا من جهة ومن جهة أخرى الأحكام الإجرائية للمسؤولية أثناء تنفيذ عقد النقل البضائع عبر الطرقات.

كما أنه يمكن طرح تساؤل هام ألا و هو :

فيما تتمثل الإلتزامات التعاقدية للأطراف و مستجدات عقد نقل البضائع و ما ينجم عنه من مسؤولية ؟

وللإجابة على هذه الإشكالية، قسمنا بحثنا إلى باين، الباب الأول إلى : الإلتزامات الواردة على أطراف عقد النقل البري للبضائع عبر الطرقات ومكانة المستجدات القانونية و المادة ، أما الباب الثاني سنتطرق فيه إلى : المسؤولية الناشئة عن تنفيذ عقد النقل البري للبضائع عبر الطرقات

21- سوزان على حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة، 2003.ص101.

22- د ندى البدوي النجار، احكام المسؤولية ، المرجع السابق ،ص 27.

23- عبد العزيز أسامة، التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات، مصر، منشأة المعارف، 2004.ص66.

وسنتطرق للمسؤوليات المختلفة التي تنشأ على الإخلال بالالتزامات على ضوء المستجدات المذكورة.

الباب الأول: الالتزامات الواردة على أطراف عقد النقل البري للبضائع ومستجداته

يرتب عقد النقل البري للبضائع التزامات على عاتق كل الأطراف المتمثلة في المرسل والناقل والمرسل إليه، بالنسبة للمرسل يلتزم بتسليم البضاعة الى الناقل و ذلك من خلال إلتزاماته السابقة المتمثلة في تقديم البيانات الصحيحة للبضاعة المنقولة ، كما يلتزم بالتصريح أمام المؤسسة المينائية، إن كان النقل ينطلق من الميناء، كذلك يلتزم بدفع للناقل أجرة النقل المتفق عليها.

يجب عليه أيضا إعداد البضاعة قبل تسليمها للناقل البري، أما الناقل إلتزامه الاساسي يتمثل في نقل البضاعة من مكان التسليم الى الوجهة النهائية التي يحددها المرسل، أما فيما يخص المرسل اليه يلتزم بدوره بتسلم البضاعة من الناقل في الوقت و المكان المتفق عيله مع الناقل ، كما أن هذه الالتزامات تختلف من طرف إلى آخر و التزامات متسلسلة من بداية إبرام العقد إلى غاية تنفيذه.

إن مجال المستجدات التي عرفها عقد نقل البضائع عبر الطرقات، تمتثل في مستجدات قانونية (عقد تأمين البضائع، تدخل أعوان النقل) ، كذلك المستجدات المادية هي النقل المتعدد الوسائط ، الحاوية ، الوثائق الإلكترونية المستحدثة في عقد النقل.

الفصل الأول: التزامات الواردة على أطراف عقد النقل

سوف نتطرق إلى التزامات الأطراف المتعاقدة بدايتا بالمرسل باعتباره المنطلق في عقد النقل البري للبضائع من خلال إلتزاماته المتعددة (المبحث الأول)، ثم الناقل الذي له دور مهم في العلاقة التعاقدية باعتباره ملزم بنقل البضاعة و المحافظة عليها أثناء نقلها عبر الطرقات (المبحث الثاني)، وفي الأخير نتساءل عن التزامات المرسل إليه باعتباره متسلم البضاعة (المبحث الثالث).

المبحث الأول: التزامات المرسل

إن إلتزامات المرسل متعددة ، بدايتا بالتزام بتقديم البيانات الصحيحة عن البضاعة المرسله من طرفه (المطلب الأول) ، أما (المطلب الثاني) سنخصصه في مجال إعداد البضاعة للنقل .

كما تجب الإشارة أننا إتخذنا كنقطة إنطلاق الميناء كونه المكان الذي تفرغ فيه البضاعة قصد نقلها برا و أن الميناء يعد نقطة جوهرية في شبكة النقل و عملية توزيع البضائع إقليميا.

المطلب الأول: تقديم البيانات الصحيحة عن البضاعة المرسله

تعتبر هذه الجزئية المرحلة الأساسية ومن بين أهم الإلتزامات القانونية، و تنفرع الى الإلتزام بالتصريح أمام المؤسسة المينائية و المصالح الجمركية، و بالتزام بتقديم بيانات للنقل البري

الفرع الأول : التصريح أمام المؤسسة المينائية و المصالح الجمركية

يتم التصريح أمام المؤسسة المينائية من قبل المرسل ويتم تدخل المرسل اليه بصفته مالك للبضاعة أمام المؤسسة المينائية و المصالح الجمركية عن طريق وكيله المعتمد لدى الجمرك²⁴ ، و تقديم كل ما لديه عن البضاعة سواء من حيث الوثائق المرفقة للحاوية والبضاعة ، و تتمثل هذه الوثائق²⁵ في:

24- أنظر المرسوم التنفيذي 288-10 المؤرخ في 14 نوفمبر 2010 المتعلق بالأشخاص المؤهلين بالتصريح المفصل للبضائع الصادر في

ج ر، ع 71، ص 32.

32- أسامة أحمد شتات، قانون التجاري وفقا لأخر تعديلاته، دار الكتب القانونية، القاهرة، مصر، 1997 ص 102.

● شهادة المنشأ:

وهي وثيقة تثبت بلد نشأة البضاعة بلد المصدر و منشأ البضاعة ، و تعتبر وثيقة ضرورية للتعرف على جنسية البضاعة، بغية تقدير نسب الرسوم التي ستستوفي عليها أو المعاملات التفضيلية التي ستمنح لها²⁶. ويستفاد منها في التحكم في منع تسرب السلع المقاطعة اقتصاديا أو الممنوعة.

● فاتورة تجارية:

فاتورة تبين كمية وقيمة البضائع المرسلّة ومواصفاتها و شرط التسليم المقترن بالسعر و التي تصدر عن البائع²⁷.

● سند الشحن البحري:

وثيقة تصدرها الشركة الناقلة تعبر عن عقد نقل بين المصدر/الشاحن²⁸ والشركة الناقلة وتبين ميناء الشحن وميناء الوصول ووسيلة النقل وأجرة الشحن وكيفية دفعها. ويعتبر سند الشحن تأكيدا من قبل الشركة الناقلة باستلام البضاعة لممثله وكيل السفينة²⁹، وهي أيضا عقد تملك للجهة المصدرة إليها حيث تصف سند البضاعة والجهة المرسلّة إليها³⁰.

26-يمنح إتفاقات الشراكة بين الجزائر و الاتحاد الاوروبي عدة تخفيضات في الرسومات للبضائع الاتية من دول الاتحاد الاوربي .

27- هاني دويدار .النظام القانوني للسلامة والصحة في مجال النقل .دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية، 2002 ص 201 .

28-أنظر أحكام قانون 05-98 المتضمن القانون البحري الجزائري في المواد من 748 و ما بعدها

29- أنظر قانون المتضمن النظام القانوني لأعوان النقل في مادته 25 و أحكام قانون القانون البحري الجزائري 05-98 المتضمن القانون

البحري الجزائري لمادة 748منه.

30- هاني دويدار ، نفس المرجع السابق ، ص 202 .

● شهادة صحية:

تبين هذه الشهادة بيانات تحليلية للبضاعة المطلوبة وماهية المواد الداخلة في صناعتها

وتشهد أن المنتج صالح للاستهلاك البشري مثال في حالة إستيراد الحيواني، أو المواد

الغذائية³¹.

بعد تسليم البضاعة إلى صاحب البضاعة يتم تسليمها للناقل البري وتتم عملية

التسليم بعد فحص البضاعة إذا توجب الأمر من طرف الناقل البري وذلك من تأكد على

سلامة البضاعة أو إدراج تحفظات إن إقتضاه الأمر عمليا.

بعد تفقد البضاعة، تقوم المؤسسة المينائية بتسليم للناقل البري وصل استلام بعدد

من النسخ الأولى باللون الأبيض تبقى مجوزة الناقل وذلك في حالة مرافقة الحاوية أثناء سيرها

براء، والثانية باللون الأصفر تسلم للجمرك، أما وصل الاستلام بلون الأزرق يتم تسليمه لشرطة

الميناء³².

أما الفرع الثاني سنعالج فيه كيفية تقديم البيانات الضرورية المتعلقة بالبضاعة للناقل البري.

الفرع الثاني: تقديم البيانات للناقل البري

تجب الإشارة الى أن في عقد النقل البحري المرسل إليه هو الذي يتسلم البضاعة من

الناقل البحري و يصبح المرسل في عقد النقل البري للبضائع.

31- سترجع هذه المهمة للمصالح وزارة التجارة المتمركزة في الميناء.

32 -دراسة ميدانية بميناء وهران بتاريخ 2016/09/15 مع عامل بصفته مسؤول بمؤسسة ميناء وهران زواوي محمد.

أولاً: محتوى البيانات

يتوجب على المرسل بصفته صاحب البضاعة أن يقوم بتقديم جميع البيانات الصحيحة للناقل البري، وذلك من أجل التواصل بمعرفة جميع المعلومات حول البضاعة المرسله طبقاً لما أتت به المادة 41 من القانون التجاري الجزائري في فقرتها الأولى التي تنص على أنه: "يلتزم المرسل بتقديم البيانات الخاصة بالبضاعة و هوية المرسل إليه ومكان تسليم البضاعة، كما يلتزم بان تكون هذه البيانات صحيحة وكافية".

وعليه يستخلص من الفقرة الأولى لنص المادة 41 انه "على المرسل توضيح وتقديم جميع المعلومات الكافية لمعرفة كل ما يتعلق بالبضاعة المرسله حتى يتمكن الناقل من اتخاذ الاحتياطات الواجبة نحو طبيعة البضائع لتصل سالمة و إلا تحمل المرسل مسؤولية عدم تقديم بيانات صحيحة عن البضاعة".

أما الفقرة الثانية من نص المادة 41 والتي تنص على أن المرسل مسؤولاً تجاه الناقل والغير عن أي ضرر ناشئ يرجع سببه إهمال في تقديم بيانات صحيحة وكافية وبالتالي يصبح المرسل مسؤولاً اتجاهه في خلل وخطأ يصدر من هذا الأخير، و من خلال الاضطلاع على المادة 41 بفقرتها نجد أنها تؤدي إلى تحديد طبيعة البضائع المنقولة (كميتها، وزنها، مواصفاتها) من طرف الناقل³³.

33- الأمر رقم 59/75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون التجاري، معدل ومنتعم إلى غاية قانون رقم 05-02 المؤرخ في 6 فبراير 2005 في مادته 41 منه.

وبالتالي يسأل المرسل عما يصيب البضائع من إضرار أو تلف، كما يسأل عما يتسبب نتيجة هذه المعلومات غير الصحيحة من إضرار لبضائع الغير، والتي تكون منقولة بجوار البضائع محل النقل.

من بين أهم البيانات نجد اسم المرسل إليه وعنوانه وذلك في وثيقة النقل وتكون موقعة من طرف الناقل البري، أو وصل استلام البضائع محل النقل موقع من الناقل عند عدم تحديد الوثيقة يؤدي أيضا إلى تحديد وبيان طبيعة البضائع محل النقل، لأنها وثيقة مكتوبة لها حجية في مواجهة الناقل بما تحتويه من بيانات موقع عليها منه³⁴.

نستخلص أن للبيانات أهمية معتبرة و تتمثل في التعرف عن طبيعة وذاتية البضائع محل النقل، من الضروري أن تكون صحيحة فقد حدد المشرع مسؤوليتها عند عدم توضيح البيانات .
أما الجزئية الثانية خصصناها لطبيعة سند النقل بإعتباره له حجية إثبات.

ثانيا: طبيعة سند النقل

هو سند يعبر عن عملية نقل البضائع عبر مختلف وسائل النقل البرية ، ويصبح سند النقل تجاريا عندما يصدر أو يظهر للحامل أو لأمر، كما هو عقد رضائي ، يمكن إثباته بكافة طرق الإثبات³⁵.

تقضي المادة 543 مكرر 8 من القانون التجاري الجزائري على انه : "يصبح سند النقل وثيقة تمثل ملكية البضائع، سندا تجاريا عندما يصدر أو يظهر للحامل أو لأمر ، ويجب أن يحتوي

34- العريايوي نبيل، رسالة ماجستير، التامين في النقل البري، جامعة تلمسان سنة 2004، ص 102.

35- المادة 30 من الأمر سابق الذكر من ق ت ج

على اسم الشخص الطبيعي أو المعنوي للشاحن واسمه التجاري ومهنته وغرض شركته ومقر سكنه أو عنوان شركته وطبيعة البضاعة والبيانات التي تسمح بالتعرف عنها وعن قيمتها"³⁶.

تقضي المادة 543 مكرر 9 من نفس القانون تنص على أنه: " يأخذ سند النقل حسب الشروط المنصوص عليها في المادة السابقة، شكل السند التجاري سواء كانت البضاعة في طريق النقل أو وصلت إلى الجهة المقصودة".

إستخلاصا من هذه النصوص يمكن إعتبار أن سند النقل من الأوراق التجارية قانونا ، كون أضافه المشرع في قائمة الأوراق التجارية (المادة 389 و ما بعدها)، والبيانات المفروضة هي نفسها التي توجد في المادة 41 من القانون التجاري و التي سبق و أن عددناها.

كما أنه يتعارض موقف المشرع الجزائري مع النظرية الكلاسيكية للأوراق التجارية التي تقوم على أساس أنه يجب أن يكون محل الورقة التجارية مبلغ نقدي و ليست بضاعة ، كما هو الشأن في سند النقل المشار إليه في المادة 543 مكرر للقانون التجاري الجزائري.

هذا فيما يخص المطلب الأول ، أما المطلب الثاني سنعالج فيه كيفية إعداد البضاعة للناقل البري، من خلال تجهيزها و تهيئتها للنقل عبر الطرقات.

المطلب الثاني: إعداد البضاعة للنقل

نتساءل عن كيفية إعداد البضاعة من أجل تسليمها للناقل و التي يكمن في الالتزام بتقديم الوثائق للناقل بإعتبارها ضرورية أثناء نقل البضاعة وسريانها برا. هذا الجانب في الفرع الأول،

36-مرسوم تشريعي رقم 93-08 مؤرخ في 25 ابريل سنة 1993 يعدل و يتم الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر سنة 1975

المتضمن القانون التجاري. ج ر رقم 27 المؤرخة في 27 أبريل 1993 .

أما الفرع الثاني سنتناول الالتزام بدفع الأجرة بنوعيتها المتعلقة بالقانون التجاري وقانون علاقات العمل رقم 90-11 ومصروفات النقل المستحقة عند إرسال البضاعة³⁷.

الفرع الأول: تسليم البضاعة ووثائقها للناقل

سنتطرق الى إلتزام المرسل بتسليم البضاعة للناقل و الوثائق المرفقة للبضاعة

أولا: تسليم البضاعة للناقل

قبل مرحلة تسليم البضاعة يجب على المرسل الالتزام بإعداد البضاعة بعناية خاصة، وذلك من حيث التعبئة والتغليف أو الحزم، ويجب أن تكون التعبئة والتغليف سليمة ووقائية، وذلك حسب طبيعة البضاعة، صناعة التعبئة و التغليف قصد النقل و لها أهمية بالغة من حيث سلامتها و تأمينها و مسؤولية المرسل³⁸.

إن العبرة بإعداد البضاعة قبل تسليمها هو وصولها سليمة ولا يلحقها أي ضرر أو هلاك أو تلف لحين وصولها بين أيدي المرسل إليه.

ورجوعا إلى نص المادة 43 من القانون التجاري الجزائري بقولها: "إذا كانت طبيعة البضاعة للشيء تتطلب تحزيمه، وجب على المرسل القيام بالتحزيم بشكل وقائي من الضياع والتلف ولا يؤدي لضرر الأشخاص والمعدات أو غيرها من الأشياء المنقولة".

ومن خلال استقراءنا لهذا النص يتبين أن الالتزام بإعداد البضاعة يختلف من بضاعة لأخرى، والسبب يرجع إلى المواد سريعة التلف فهذه المواد يجب أن تغلف بطريقة مناسبة من أجل

37- القانون 11/90 المتعلق بعلاقات العمل، ج ر ، ع 17 ، المؤرخة في المؤرخ في 1990/04/21 ، ص 562 و المعدل و المتمم

بالقانون 91-29 المؤرخ في 14 جمادى الثانية عام 1412 الموافق ل 21 ديسمبر 1991 .

38- معروف حيدر حسن، مذكرة ماجستير، النقل البري الداخلي الخارجي وزيادته في تسويق السياحي في القطر العربي السوري جامعة تشرين

2002، ص 95.

حمائتها من أي ضرر يتعرض لها أثناء نقلها، كما يوجد بعض المواد سريعة الكسر وبالتالي يجب تعبئتها في ظروف مناسبة تفاديا لأي ضرر يلحق بها، و الأصعب في إعداد البضائع ذات المواد السائلة فهي بطبيعتها سريعة التلف والضياع، وبالتالي نجد أن تغليفها يخضع لشروط خاصة من أجل المحافظة عليها³⁹.

أما فيما يخص نص المادة 44 من القانون التجاري الجزائري فهي تحمل المرسل يكون المسؤولية عن الإضرار الناشئة عن عيب في التحزيم أو التعبئة أو التغليف أو إنعدامه.

يجب على المرسل تسليم الأشياء المراد نقلها للناقل بحالتها المتفق عليها في العقد، و يعتبر هذا الالتزام من بين الالتزامات الأساسية التي يرتبها عقد النقل البري في مرحلة تنفيذ العقد.

وعليه يبقى تحضير البضاعة إما في محل المرسل أو المكاتب أو محطات النقل أو على أداة النقل ذاتها، ويمكن تسليم البضاعة في النقطة المتفق عليها و قد يوجب الاتفاق أو العادة على إعداد البضاعة بتغليفها وحزمها و التي يجب أن تكون بطريقة جيدة تقي البضاعة خطر الهلاك أو التلف خلال النقل.

يقع على المرسل إلتزام التصريح بالتدابير التي يجب إتخاذها من طرف الناقل و معالجتها أثناء النقل⁴⁰.

فالتسليم هو التزام ينشأ حين يرم العقد، وإذا تطلب النقل استعداداً خاصاً فعلى المرسل إخطار الناقل بذلك قبل تسليم البضاعة إليه بوقت كاف. حيث ترجع أهمية التزام المرسل بتسليم

39- براسي محمد. الشروط المنظمة للمسؤولية في عقد النقل البري، مذكرة ماجستير ، جامعة جيلالي اليابس سيدي بلعباس، 2004، ص

.40

40- عمورة عمار، العقود و المحل التجاري في القانون الجزائري، دار الخلدونية، طبعة 2011، ص 115.

البضاعة إلى انه شرط لتمكين الناقل من البدء في تنفيذ التزامه الأساسي، ألا وهو نقل البضاعة ولا يتصور هذا التنفيذ ما لم يتم تسلمها إلى الناقل فعلا.

فيلتزم المرسل بتسليم البضاعة في الموعد وحسب الشروط المتفق عليها في العقد، وذلك حفاظا على انتقال البضاعة في عملية سليمة، كما قد يكون الاتفاق حول تسليم البضاعة مسبقا وهذا في حالة وجود حاويات تستلزم نقلها برافعات و تجهيزات خاصة، لهذا يجب إخطار الناقل مسبقا بموعد التسليم ليكون الاتفاق في الوقت المناسب وبدون أي تعطيل من الطرفين سواء المرسل أو الناقل⁴¹.

أما بالنسبة لثبوت الحق إلى المرسل في التصرف بالبضاعة، في البداية ننوه أن حق التصرف في البضاعة وهي لا تزال في الطريق مستقل تماما عن حق ملكية هذه البضاعة لأن انتقال ملكية البضاعة خلال النقل أمر تنظمه القواعد العامة ولا يهم الناقل إلا في الحدود التي يستتبع فيها انتقال الملكية تغيير المرسل إليه، فكلا الحقلين مستقل عن الآخر⁴².

• حق التصرف في البضاعة

المقصود بحق المرسل في التصرف في البضاعة يكمن في حقه تغيير مكان الوصول أو تغيير المرسل إليه أو إسترجاع البضاعة إلى مكان المغادرة مما يعد تعديلا لعقد النقل، والأصل أن حق التصرف في البضاعة يعود للمرسل لأنه هو الذي أبرم عقد النقل. إن للمرسل حق التصرف في البضاعة وتوجيهها عندما تطرأ ظروف تدعو المرسل إلى تغيير وجهتها، كما لو أن المرسل إليه قد أفلس مثلا.

41- سمير جميل حسين الفتلاوي، العقود التجارية الجزائرية. ديوان المطبوعات الجزائرية، الساحة المركزية، بن عكنون، الجزائر، الطبعة

الثانية، 1994، ص 75.

42- عباس حلمي العقود والأوراق التجارية، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر السنة 1983 ص 26.

نذكر على سبيل المقارنة النقل الجوي أين للمرسل حق التصرف في البضاعة وذلك إما بسحبها من مطار المغادرة أو مطار المقصد النهائي، إما بوقفها أثناء الطريق عند أي هبوط⁴³، إما بطلب تسليمها في جهة الوصول أو أثناء الطريق إلى شخص آخر غير المرسل إليه، وإما بطلب إعادتها إلى مطار القيام. وهو نفس الحكم الذي جاء به المشرع الجزائري في قانون الطيران المدني⁴⁴. وتجدر الملاحظة أن النقل الجوي قد استعمل عبارة "التصرف" علما أن الأمر لا يتعلق بتاتا بملكية البضاعة، فانتقال هذه الملكية خلال عملية النقل يعد شأنًا خاضعا للقواعد العامة، ولذلك يفضل بعضهم تسمية هذا الحق بالحق في توجيه البضاعة ووفقا للقواعد القانونية العامة يظل المرسل مالكا للبضائع المنقولة جوا على الرغم من تسليمها للناقل الجوي وانتقال حيازتها المادية إليه⁴⁵.

أما في القانون النقل البحري يجوز تغيير المرسل إليه على أساس تظهير سند الشحن البحري أو إعادة تظهيره لمستفيد آخر كون هذا السند، سند حيازة للبضاعة⁴⁶. أما في الفرع الثاني سنتحدث حول وثيقة النقل.

ثانيا: وثيقة النقل البري، تعبر عن عقد النقل البري feuille de route

تعتبر وثيقة النقل البري للبضاعة بمثابة حيازة البضاعة المنقولة بالرغم من أن البضاعة المنقولة بحوزة الناقل البري، ولم تصل بعد إلى محطة الوصول، وعليه فوثائق البضاعة هي الممثل

43- اتفاقية فارسوفي وارسو الدولية لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الصادرة بتاريخ 12.10.1929 والمتضمنة واحد وأربعين مادة.

44- قانون رقم 98-06 يحدد القواعد العامة بالطيران المدني، المؤرخ في 3 ربيع الاول 1419 الموافق ل 27.06.1998 ج ر ع 48، سنة 1998.

45- فريد العربي القانون الجوي النقل الجوي الداخلي والدولي دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية السنة 1997 ص 110.

46- المادة 749 من ق ب ج .

للبضاعة المنقولة، فهذه الوثائق تمكن كل شخص في التصرف في البضاعة المنقولة، وذلك من الواجب أن يكون المتصرف بالبضاعة الحامل القانوني أو الشرعي لوثيقة النقل⁴⁷.

بالرجوع إلى البيانات الضرورية لوثيقة النقل يستخلص أنه وجوباً أن يتضمن كبيان إلزامي "اسم و عنوان المرسل إليه"، كذلك هذا ما أكدته اتفاقية النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية. وعليه فإن الطبيعة القانونية لوثيقة النقل البري يصدر لشخص معين وبالتالي وثيقة النقل البري للبضائع سواء على الشاحنات أو السكك الحديدية غير قابل للتداول بالطرق التجارية⁴⁸.

و من خلال دراستنا الميدانية حول وثيقة النقل البري، تمكنا من الحصول على وثيقة النقل التابعة لشركة خاصة لنقل البضائع و التي بدورها تقدم خدمات النقل عبر كامل التراب الوطني .

تبين هذه الوثيقة ، جدول يحدد جميع المعلومات حول عقد النقل عبر الطرقات ،فبداية

نجد أنها تحدد بيانات حول مكان إنطلاق الشاحنة و مكان وصول الشاحنة ،تاريخ الشحن

البضاعة ،نوع البضاعة، البضاعة إذا كانت معبئة أو بضاعة سائبة،عدد شحنات البضاعة إذا قابلة

لتعدادها،وزن البضاعة بالوحدة،الوزن الكلي للبضاعة،معلومات حول الشاحنة رقم التسلسلي

للشاحنة ،خانة مخصصة لوضع ملاحظات حول البضاعة إذا كان هناك جزء من البضاعة تلفت أو

تضرر بأي شكل من الأشكال فيجب تحديد وزنها و عددها⁴⁹.

47- طارق جمعة سيف، تأمين النقل الدولي البحري الجوي البري النهري دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، طبعة 2007 ص 21.

48- الحبيب خضر. تقاوم الخطر في التأمين البري. دار الكتب القانونية نفس المرجع السابق . ص 65.

49- أنظر الملحق رقم 1 من رسالة ، من أجل تمكن من معرفة المعلومات الموجودة في كل خانة من الجدول.

أما الجانب الخلفي للوثيقة يحدد شروط عقد النقل المتمثلة في الشروط الأساسية لنقل حول مصاريف النقل ، طريقة دفع مقابل النقل ، طريقة النقل ، إجراءات خاصة في حالة نزاع حول عقد النقل⁵⁰ .

فيما يخص الفرع الثاني سنسلط الضوء حول دفع الأجرة المستحقة للناقل و المصروفات المرتبطة بالنقل.

الفرع الثاني: دفع أجرة الناقل و مصروفات النقل المستحقة عند الإرسال

سيتم معالجة في هذا الفرع نقطتين أساسيتين: النقطة الأولى الالتزام بدفع أجرة الناقل، أما النقطة الثانية سيتم معالجة التزام بدفع المصروفات النقل المستحقة عند إرسال البضاعة.

أولاً: دفع الأجرة

يعتبر السائق المكلف من طرف الناقل البري للبضائع عبر الطرقات (مؤسسة خاصة لنقل البضائع) ، فهو أساس في العلاقة التعاقدية بين المرسل والمرسل إليه، وتكون أجرة السائق حسب نص المادة 82 من قانون 90-11 الذي ينظم علاقات العمل⁵¹ ، والتي تكون فيها احتساب الأجر إما عن طريق الالتزام أو القطعة أو حسب رقم الأعمال أو العمل بخصم وهذا ما يقابلها المادة 40 من القانون التجاري التي لم تحدها وإنما دفعها بنصوص عمومية وبقي الأمر في هذه المادة على أن دفع الأجر يتمثل في المصاريف المترتبة عن الأشياء المنقولة هذا فيما يتعلق بالجانب الأول أما الجانب الثاني فيتعلق الأمر بأن السائق عامل في شركة عمومية ففي هذه الحالة تطبق عليه

50- المرجع السابق ، للإيضاح أكثر أنظرالى الملحق من أجل معرفة الشروط التي تتناولها الوثيقة بدقة.

51-القانون 11/90 المؤرخ في 21/04/1990 المتعلق بعلاقات العمل.المرجع السابق.

أحكام المرسوم التنفيذي 06-395 الذي يحدد الأجر الوطني الأذنى المضمون، فيخضع الناقل إلى هذه الأحكام باعتباره عاملاً في شركة لنقل البضائع عمومية مثال عن ذلك : شركة عمومية لنقل البضائع SNTR⁵².

كما تجب الإشارة أنه في عقد النقل البري للبضائع عبر الطرقات في حالة ما إذا يكون الناقل غير مالك للشاحنة فيعتبر عاملاً (السائق) بإعتباره ممثل شركة خاصة، و يتعاقد مع شركة النقل بموجب عقد عمل وتطبق عليه أحكام عقد العمل في ظل قانون 90-11 المتعلق بعلاقات العمل فيتلقى السائق باعتباره عامل أجره نقل البضاعة من مالك الشاحنة، أو قد يكون عاملاً في شركة عمومية أو خاصة لنقل البضائع عبر الطرقات.

فتحديد أجره السائق قد تختلف من جانب إلى آخر وهذا ما يدفعنا إلى طرح الإشكالية التالية: هل يتم تحديد أجره الناقل حسب المادة 82 في ظل قانون 90-11 المتضمن لعلاقات العمل أو يتم تحديده من في ظل المرسوم الرئاسي 06-395 الذي يحدد الأجر الوطني الأذنى المضمون؟ فأجره السائق قد تختلف هذا ما سوف نتطرق إليه في الخطة التالية في الجانب الأول سوف نتطرق إلى أجره ناقلي البضائع حسب قانون 90-11 متضمن لعلاقات العمل أما الجانب الثاني يتعلق بأجره السائق في ظل المرسوم الرئاسي 06-395 الذي يحدد الأجر الوطني الأذنى المضمون.

52-المرسوم التنفيذي 06-395 الذي يحدد الأجر الوطني الأذنى المضمون.

1 -أجرة سائق البضائع في ظل قانون علاقات العمل

تنقسم أجرة سائق البضائع عبر الطرقات إلى أجرة العمل بالتزام هذا ما سوف نتطرق إليه في الجزء الأول، أما الجزء الثاني يتعلق بأجرة الناقل البضائع بقطعة.

• أجرة العمل بالتزام:

بالرجوع إلى نص المادة 81 من قانون علاقة العمل والتي تنص على أنه: "يفهم من عبارة الدخل المتناسب مع نتائج العمل الأجرة حسب المردود ، لاسيما العمل بالتزام..."⁵³.

ومقارنتنا بالمادة 40 من القانون التجاري التي تنص على أنه: "على المرسل إليه صاحب البضاعة دفع أجرة النقل والمصاريف المترتبة عن الأشياء المنقولة، وإذا اشترط دفع الأجرة عند الوصول الأشياء المنقولة فيكون الناقل و المرسل إليه الذي صدر منه القبول ملزمين بإدائها بالتضامن بينهما " فالقانون التجاري لم يحدد الأجر و إنما دفعها بنصوص عمومية.

كما حدده الفقه على أنه يتم تحديده إما بحسب الحجم البضاعة أو وزنها، وقد جرى العرف على تحديد الأجرة إما بحسب الوزن وتضاف إلى الأجرة النقل المصروفات الإضافية التي أنفقها الناقل كمصروفات الوزن والإيداع. وهذا ما يتعلق بالجانب الأول أما الجانب الثاني يتعلق بأجرة العمل بالقطعة.

53- المادة 81من القانون 11/90 المؤرخ في 21/04/1990 المتعلق بعلاقات العمل نفس المرجع .

• أجرة العمل بالقطعة :

إن أجرة العمل بالقطعة نصت عليها المادة 82 من قانون 90-11 المتعلق بعلاقات العمل ففي هذا العمل يبقى حسب ما اتفق عليه الأطراف حول هذا العمل.

فبعد دراسة ميدانية حول أجرة السائق الخاص للشاحنات ذات مقطورة مخصصة للحاويات فتتنقل بضاعة من الميناء إلى مكان تسليم البضاعة بأجرة محددة فنجد غالبية الشاحنات يقودها السائق ليس مالك الشاحنة وإنما هو عامل لدى مالك الشاحنة، فالأجرة تكون عن طريق كل خدمة يقدمها السائق للصاحب البضاعة وذلك يكون عن طريق حساب ثمن الخدمة ويقسم إلى ثلاث أجزاء بمعنى إذا كان ثمن نقل البضاعة ب 30.000 ألف دج فأجرة السائق تكون مقدرة ب 10.000 دج، كما أن هذا العمل أصبح يقوم به أصحاب الشاحنات الصغيرة⁵⁴.

أما فيما يتعلق بالتأمينات الاجتماعية لا يوجد تأمين عن السائق أو أي منحة مثل منحة الساعات الإضافية أو العمل الليلي المحددة قانونا فمبلغ 10.000 دج هو يعتبر بمثابة دفع أجرة مع المنح والتأمين الاجتماعي.

كما يعتبر التفاوض جزءا من عقد النقل البري للبضائع عبر الطرقات، وهذه في حالة واحدة وهي أنه يوجد بعض الشاحنات ملكا للخواص ومهمتهم قيام بخدمة النقل فهم في إطار قانوني، لديهم سجل تجاري، مقيدون أمام مصلحة الضرائب، فالأسعار بالنسبة لهم غير محددة كتابيا وإنما محددة نوعا ما باتفاق شفوي بين الخواص أي أصحاب تلك الشاحنات فلكل سائق يحدد سعر بكل حرية وهو ليس مرتبط بأية قيود تؤدي به إلى تحديد ثمن محدد.

54- دراسة ميدانية تمت مع السائقين حول وضعية ناقلين في محطات خدمة النقل بوهان بتاريخ: 2015/04/09.

هذا بالنسبة للسائقين التابعين لشركات خاصة بالنقل و الخدمات اللوجيستية ، أما الجزئية الثانية سنعالج فيها أجرة السائق في التابع لشركات عمومية للنقل.

2- أجرة الناقل حسب مرسوم الرئاسي 06-395 الذي يحدد الأجر الوطني الأدنى

المضمون

سنستطرق في الجانب الثاني إلى مكونات الأجر الوطني الأدنى .

• مكونات الأجر الوطني الأدنى المضمون:

يتكون الأجر الوطني الأدنى المضمون من جزئيين الجزء الأول الأجر الثابت والذي يتفرع إلى الأجر الأدنى الوطني المضمون و لتعويضات الثابتة الملحققة أو مرتبطة بمنصب العمل أما الجزء الثاني الأجر المتغير والذي يتفرع إلى التعويضات مثل العمل الليلي وإلى المكافآت والحوافز ففي أجرة السائق. ومقارنتا بالشركات العمومية والخاصة⁵⁵.

يوجد مجموعة من الشركات خاصة مختصة في النقل ولوازم النقل أي تختص في نقل البضائع بموجب عقد غير قابل للتفاوض فتحسب الأسعار حسب المسافة المقطوعة وحسب الولاية المعنية بتسليم البضاعة. فقد تم مثال على ذلك شركة transtouest وجمع شركة numilog transport et logistique والتي لديهما شاحنات خاصة بنقل البضائع عبر الطرقات فقد يحدد ثمن البضاعة من ولاية وهران إلى الجزائر العاصمة بـ 50.000 دج .

55- المادة 6 من من المرسوم الرئاسي 06-395 الذي يحدد الأجر الوطني الأدنى المضمون .

أما بالنسبة لأجر السائق تتراوح ما بين 50.000 دج إلى 70.000 دج وهذا باحتساب كل المنح و تتكون هذه المنح من منحة العمل الليلي والتي تقدر في شركة transouest بـ 4.000 دج أما الساعات الإضافية قدرت بـ 300 دج للساعة الواحد أما منحة الخطر فقدرت بـ 4.000 دج أما الأجر القاعدي قدر بـ 35.000 دج هذا فيما يتعلق بشركة سابقة الذكر.

أما الشركة الثانية فقدر الأجر القاعدي بـ 38.000 دج بالنسبة للساعات الإضافية في العمل قدر بـ 500 دج للساعة الواحدة أما منحة العمل الليلي قدر بـ 5.000 دج أما منحة الخطر قدرت بـ 4.500 دج و مقارنة بالشركة الأولى نجد أن الشركة الثانية قد أضافت أجرا شهري أكثر من الشركة الأولى⁵⁶.

• حساب الأجرة:

أما فيما يخص كيفية حساب الأجر من طرف الشركة الوطنية لنقل البضائع لمجمع SNTR فهي تقوم كذلك بإدماج شاحنات ملك للخوادم مرفقة بسائق لتلك الشاحنة وهذا ما سيتم توضيحه عن كيفية تحديد أجرة السائق.

تقوم شركة سابقة الذكر بحساب الأجر الوطني الأدنى المضمون بـ 18.000 دج وهو ما يندرج ضمن الأجر الثابت، أما المنح المرفقة للأجر الوطني الأدنى المضمون فتتمثل في:

- 1- منحة المردودية تحسب عن طريق كلم الواحد بـ 3.75 دج .
- 2- منحة التنقل تحسب كذلك بكلم الواحد بـ 1.75 دج ذهابا إلى صاحب البضاعة ورجوعا بالحاوية فارغة تحتسب بـ 1 دج للكلم الواحد .

56- مقابلة مع ممثلي شركة Transtouest ومجمع شركة Transport et Numilog Logistique بتاريخ 2015/04/08.

3 - منحة المردودية في أماكن الأشغال العمومية تحتسب كذلك ب 8.35 للكلم الواحد.

4- منحة التوقف: في حالة ما إذا قام بتفريغ البضاعة لمدة يوم أو يومين في نفس مكان

تحتسب له كأنه قام بقطع 150 كلم في اليوم الواحد⁵⁷.

فيما يخص القرار الصادر عن المحكمة العليا قضية بين عامل ومدير شركة للنقل البري موضوعها دعوى استرداد المبالغ المدفوعة على سبيل الاشتراك إلى صندوق البطالة، بعد إلغاء قرار الإحالة على البطالة، ترفع من طرف الصندوق الوطني للتأمين على البطالة وليس المستخدم ففي حيثيات القضية يستخلص انه صدر قرار من مجلس قضاء بشار الناطق بقبول الاستئناف شكلا وفي الموضوع إلغاء الحكم المستأنف والتصدي من جديد بإلزام العامل برده للمدير شركة النقل البري مبلغ 30.000 دج.

أما المحكمة العليا فقد ذكرت في حيثياتها الأخيرة إن " دعوى رد الدفع غير مستحق للمؤسسة تعد دعوى شخصية بالاسترجاع تتم بين كل من دفع و من تسلم على سبيل الوفاء و ليس ضد كل من تم الدفع له كما هو الحال في هذه الدعوى و ذلك لأن المسهومات المدفوعة كانت على أساس الالتزام القانوني الذي يستوجب على المستخدم بدفعها للصندوق الوطني للتأمين على البطالة الذي هو الهيئة المسيرة لنظام التأمين عن البطالة وبالتالي لا تربطه أية علاقة مباشرة مع المستفيد من التعويض عن البطالة"⁵⁸.

يستخلص من قرار المحكمة العليا أن المسهومات المدفوعة كانت على أساس قانوني محظ، و هو

من واجب المستخدم دفعها لصندوق الوطني للتأمين على البطالة.

57- مقابلة مع ممثلي شركة Transtouest ومجمع شركة Transport et Numilog Logistique المرجع السابق.

58- مجلة المحكمة العليا قرار رقم 288492 المؤرخ في 2005/02/16 عدد الأول 2005 .

خلاصة القول أن السائق تختلف أجرته من نوع إلى آخر فقد تكون وفق المادة 81 من

القانون 11/90 المتعلق بعلاقات العمل⁵⁹، كما قد يكون وفق المادة 6 الذي يحدد الأجر الوطني الأدنى المضمون من المرسوم الرئاسي 06-395 الذي يحدد الأجر الوطني الأدنى المضمون و المعدل و المتمم بالمرسوم تنفيذي رقم 15 - 59⁶⁰، كما قد يكون على حساب ما يقتضيه العرف بين ناقلي البضائع وهذا ما هو ملاحظ في الجانب الميداني.

و على سبيل المقارنة بالنقل الجوي فيعتبر أن التزام بدفع أجرة لنقل البضاعة هو الإلتزام الرئيسي الذي يقع على عاتق المرسل ويعني تسديد أجرة نقل البضاعة من مكان إلى آخر بطريق الجو، وغالبا ما يتضمن العقد قواعد تحديد الأجرة وأحكام الوفاء بها، ويلحق بالأجرة هذه مصاريف الإيداع والشحن والتفريغ وغيرها من المصاريف التي يتحملها الناقل وتكون لازمة لإتمام عملية نقل، بالتالي لا نجد هناك إختلاف بين نقل البضائع جوا و نقل البضائع عبر الطرقات⁶¹.

و تجب الإشارة أنه دائما يتم مراجعة التسعيرات الخاصة بدفع أجرة النقل سواء بالنسبة للمسافرين أو البضائع. وغالبا ما تكون الأجرة مستحقة مقدما عند القيام ما لم يتفق على غير ذلك، كأن يتم الإتفاق على دفع الأجرة في مطار الوصول، وإذا لم يتم المرسل بإدائها في مطار القيام جاز للناقل أن يمتنع عن تسلم البضاعة لأجل نقلها⁶².

و للناقل حق إمتياز على البضائع المنقولة لا يسقط لمجرد التنازل عن حيازتها، لكن هذه الشروط لا تلزم إلا أطراف عقد النقل ولا تسري على الغير على أنه يتفق على أجرة النقل في مطار

59- المادة 81 من القانون 11/90 المتعلق بعلاقات العمل.

60- مرسوم تنفيذي رقم 15 - 59 مؤرخ في 18 ربيع الثاني عام 1436 الموافق 8 فبراير سنة 2015 يحدد العناصر المكونة للأجر الوطني الأدنى المضمون .

61- احمد بن إبراهيم الشيخ :المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي دار النهضة العربية القاهرة، 2008 ص 54.

62- إلياس حداد، القانون الجوي، منشورات جامعة دمشق سوريا، طبعة 2005 ص 78.

القيام مع الأخذ في الاعتبار وزن البضاعة وحجمها⁶³، مقارنة مع عقد نقل البضائع عبر الطرق
حق الإمتياز على قيمة البضاعة المرسله له أو المودعة أو المؤمنة لديه بفعل الإرسال وحده طبقاً لنص
المادة 56 من القانون التجاري .

ويفرض هذا الإلتزام نظراً لطبيعة الدولية للنقل الجوي الذي يتخطى حدود الدول، فلا
يسمح بمرور أو تفرغ البضاعة ما لم يبرز الناقل بعض المستندات اللازمة حيث إن إعداد هذه
المستندات يقع على عاتق المرسل وليس الناقل، فليس عليه الإحاطة علماً بقوانين كل الدول لمعرفة
ما هي المستندات التي تشترطها قوانينها وإن هذا الإلتزام يقع على المرسل⁶⁴ .

كما تشمل الأجرة في عقد النقل الجوي بالإضافة إلى معناها الإعتيادي كل المصاريف
الضرورية لإجراء النقل دفع قسط التأمين ورسوم الخزن والأرضية والرسوم الجمركية وغيرها من الرسوم
التي يجب دفعها. أي بمعنى آخر لا يدخل في أجرة النقل الأصلية أجرة المصروفات الإضافية التي
يجب أن يدفعها المرسل مقابل خدمات الإيداع والتأمين والمصروفات الأخرى تكون ضرورية لنقل
البضاعة.

يفترض أن المرسل هو الذي يلتزم بإدائها يضمنها المصاريف المذكورة ما لم يتفق على
تحمل تلك المصاريف المرسل إليه ولكن المرسل إليه قد لا يكون مسؤولاً عن دفع الأجرة إلا إذا
قبل البضاعة ومع ذلك فإن التزام المرسل بدفع الأجرة لا يسقط بل يظل التزامه قائماً إلى جوار
التزام المرسل إليه بدفعها. وفي حالة امتناع المرسل إليه عن دفع الأجرة فإن حق الناقل أن يجبس

63- إلياس حداد، القانون الجوي، نفس المرجع ص 95.

64- إبراهيم شحاتة: القانون الجوي الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، طبعة 19 مصطفى كمال طه،، العقود التجارية وعمليات البنوك،

دط، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، 2010 ص 72.

البضاعة تطبيقاً للقواعد العامة وهذا مما يؤدي إلى إسراع المرسل إليه في دفع الأجرة المستحقة للناقل يمكن إستخلاص أنه مقارنة مع النقل الجوي لهم نفس العناصر التي يتضمنها الأجر في عقد نقل البضائع عبر الطرق⁶⁵.

أما الجزئية الثانية تتعلق بكل المصروفات النقل المستحقة عند إرسال البضاعة.

ثانياً: مصروفات النقل عند إرسال البضاعة

إن عقد النقل من عقود المعاوضة، فدفعة ثمن النقل من بين أسباب العقد بالنسبة للناقل، باعتباره من العقود الملزمة للجانبين، حيث يلتزم المرسل بدفع ثمن النقل المتفق عليه، مقابل نقل البضاعة، إلى المكان المتفق عليه، وهذا حسب ما نصت عليه، المادة 36 من القانون التجاري الجزائري.

يعتبر التزام بدفع مصروفات النقل الملحقه عند الإرسال، التزام ضروري يقع على المرسل كالتزام أساسي في العلاقة التعاقدية، بحيث يقوم المرسل بهذا الالتزام، مقابل التزام الناقل بنقل البضاعة إلى المكان المتفق عليه، وبالتالي يبقى الاتفاق بين الأطراف حول التزام بدفع مصروفات النقل عند شحن البضاعة وقبل انطلاق الناقل بنقلها في المكان المتفق عليه، أو عند وصول البضاعة المرسله.

إن المادة 40 من القانون التجاري على أن هذا الالتزام وارد قانوناً بمعنى أنه مدون في القانون التجاري الجزائري.

65- طارق جمعة سيف، تأمين النقل الدولي البحري الجوي البري النهري دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، طبعة 2007، ص 142.

قضت محكمة الاستئناف Montpellier الغرفة الثانية في قرارها بتاريخ 15 جويلية 1986 في قضية Sermatau ضد Cat أنه: " لم يبين المرسل ما إذا كان النقل مستحقا عند الإرسال أو الوصول، فان المرسل أو الوكيل بالعمولة للنقل الذي تفاوض مع الناقل على طلب النقل هو الملتزم بدفع الأجرة ، وبمعنى آخر يعتبر المرسل المدين العادي بنفقات النقل، وإذا رغب في تحويل تحملها للمرسل إليه أو الغير فلا بد أن يبين أن يعلم بذلك بدون غموض"⁶⁶.

وعلى سبيل المقارنة بالنقل البري للمسافرين نجد أن ثمن النقل الأصل في تحديده يكون بصفة رضائية ما بين طرفي النقل الناقل والمسافر، وقد نجد محمدا عن طريق التنظيم الخاضع له، في تقدير تسعيرة تذكرة النقل.

فدفع ثمن النقل قد يدفع قبل بد عملية النقل إذا كانت شروط وتعليمات التي يضعها الناقل تتطلب الحصول على تذكرة النقل قبل دخول المسافر إلى وسيلة النقل، كما هو الحال في نقل القطارات، وقد يكون دفع ثمن النقل بعد بدء عملية النقل وبلد دخول المسافر وسيلة النقل، كما هو الحال في سيارات النقل العامة⁶⁷.

فيجب على المسافر أن يأخذ مكان في الدرجة المحددة والمبينة في التذكرة والتي دفع ثمن تسعيرتها، فإذا قام المسافر بالجلوس في مكان بدرجة أقل من ثمن التذكرة بمحض إرادته، فهنا لا يطرح إشكال بالنسبة للناقل. أما وقع خطأ وإنعدام الأماكن بالدرجة المعنية، فإنه، يمكن للمسافر المطالبة بالتعويض.

أما إذا قام المسافر بالجلوس في مكان بدرجة أكثر من ثمن تسعيرة التذكرة، هنا وجب عليه، بدفع الفارق، وكذلك يمكن للناقل أن يلزم المسافر على دفع ثمن إضافي غير ثمن النقل المحدد،

66 - B. MERCADAL: droit des transport terrestres et aériens - dalloz delta 1996p 96.

67- علي حسن يونس، عقد النقل، دطندار الفكر العربي، القاهرة، 1996 ص 41.

وذلك مقابل القيام بخدمة إضافية يطلب المسافر من الناقل، كتقديم الطعام أثناء عملية النقل، إذا كانت تعليمات الناقل لا تسمح بتقديم هذه الخدمات إلا مقابل ثمن إضافي يدفع من طرف المسافر، وبالمقابل يجوز للمسافر أن يطلب من الناقل برد الثمن الإضافي إذا لم تقدم الخدمات الإضافية التي تقابل ثمن المضاف إلى ثمن الاعتيادي⁶⁸.

وفي حالة عدم قيام الناقل بتنفيذ التزامه، بسبب يرجع إلى تابعيه، أو إلى وسيلة النقل التي يستعملها، فمن حق المسافر اختيار وسيلة نقل أخرى، وعلى الناقل تحمل مصاريف إيصاله، إلى المكان المتفق عليه، وإذا حالت القوة القاهرة دون مباشرة النقل أو قامت قبل مباشرته، ظروف تجلله، خطرا على الأرواح، فلا يستحق الناقل ثمن النقل طبقا للأحكام الجزائية⁶⁹.

الضمانات القانونية لأجرة النقل البضائع عبر الطرقات:

للناقل ضمانات تضمن له، الحصول على ثمن النقل إذا لم تكن مدفوعة قبل بدء عملية النقل، وهي حق حبس البضاعة، وحق الامتياز على ثمنها إذا بيعت استيفاء لمبلغ الأجرة. هذا ما نصت عليه، المادة 200 من القانون المدني، وفي حالة ضياع البضاعة أو تلفها في هذه الفترة لا تترتب عليه، أية مسؤولية، هنا نقول أن المرسل هو متسبب في الحبس لعدم الوفاء بالتزامه، وعليه تحمل مصاريف الحبس وفقا للقواعد العامة.

68- عدلى أمير خالد، عقد النقل البري، عقد النقل البري في ضوء القانون الجديد، دار الجامعية الجديدة، الاسكندرية 2010 ص 142.

69- كما جاءت به النصوص التنظيمية : المرسوم التنفيذي الخاص بالتسعيرات في السكك الحديدية، والمرسوم التنفيذي الخاص بتسعيرة

الحافلات والمرسوم التنفيذي الخاص بالتسعيرات النقل الخاصة بالسيارات الأجرة في المسافات التي تقل عن 30 كلم، والمرسوم التنفيذي 96-

39 الخاص بالتسعيرات النقل الخاص بالسيارات الأجرة في المسافات التي تزيد عن 30 كلم.

إن استعمال الناقل حقه في حبس البضاعة المنقولة لا يعفيه من واجب المحافظة عليها في فترة احتباسها ، بل عليه أن يبذل في حفظها وصيانتها من العناية ما يبذله الشخص العادي، وهذا ما عبرت عنه المادة 201 من القانون المدني الجزائري بقولها " وعلى الحابس أن يحافظ على الشيء وفقا لأحكام رهن الحيازة، وعليه أن يقدم حسابا عن غلته".

هذا فيما يتعلق باختصار بالتزامات المرسل، أما المبحث الثاني سنتطرق إلى التزامات الناقل البري مع محمول تحديد جميع التزاماته خلال نقل البضاعة.

المبحث الثاني: التزامات الناقل البري

سنتطرق في هذا المبحث إلى التزامات الناقل البري و تتمثل في الالتزام بتسليم البضاعة المنقولة وشحنها (المطلب الأول) ، إما فيما يخص (المطلب الثاني) يتعلق بالتزام الناقل بنقل البضاعة ومعاينتها أثناء مرحلة النقل.

المطلب الأول: تسليم البضاعة المنقولة وشحنها

سنحاول بدايتنا معالجة كيفية تسليم البضاعة المنقولة (الفرع الأول)، والذي يتفرع بدوره إلى كيفية استلام من قبل المؤسسة المينائية هذا فيما يتعلق بالجزء الأول، أما الجزء الثاني يتعلق بإستلام البضاعة المنقولة من قبل المرسل .

الفرع الأول: تسليم البضاعة من قبل المرسل

هو أول التزام من الالتزامات التي يرتبها العقد على عاتق الناقل، وهذا الالتزام يقابل التزام المرسل بتسليمها إليه، ويعتبر هذا الالتزام على أنه عمل قانوني يقع على الناقل ويعتبر أول خطوة في تنفيذ عقد النقل، باستلام الناقل البضاعة يبدأ بتنفيذ العقد، وهذا ما أكدته محكمة النقض الفرنسية

في قرارها الصادر بتاريخ 1986/01/01 بقولها: "أن عقد النقل سواء كان بریا أو بحریا يبدأ في وقت تسلّم الناقل للبضاعة".

إن تسلّم الناقل للبضاعة تعريف يختلف عن تسلّم البضاعة للمرسل إليه، فقد عرفه بعض الفقهاء على أنه "العمل القانوني الذي بموجبه يقبل نقل البضاعة و بمناسبةه تستطيع شركة النقل ممارسة حقها في فحص البضاعة المعترف بها بموجب التعريفات في النقل المنظم، و بموجب اتفاق الأطراف في باقي أنماط النقل الأخرى"⁷⁰.

عند تسلّم الناقل للبضاعة و جب عليه وضعها في الأماكن المعدة لها بالسيارات أو الشاحنات أو القطارات على اعتبار أن الشحن عملية قبلية لعملية النقل على أن يتم وضع البضاعة بطريقة تقنية تستبعد التلف أو الهلاك أثناء النقل و هذه العملية يطلق عليها الرص.

كما أن القضاء الفرنسي يرى أن استلام الناقل للبضاعة عمل قانوني و عمل مادي وهذا ما أكدته محكمة استئناف الفرنسية باريس في قرارها الصادر بتاريخ 1995/05/05 بقولها: "أن التسليم عمل مادي و قانوني في نفس الوقت بموجبه يجوز لناقل البضاعة حيازة فعلية و يقبل نقلها". كما يجب أن يتسلم الناقل البري البضاعة المنقولة في المكان المقرر لتنفيذ النقل، سواء أكان مقر الناقل أو مقر أحد مكاتبه أو مخازنه حسب ما يتفق عليه الأطراف المتعاقدة"⁷¹.

70 -خالد، أمير عدلى عقد النقل البري، المرجع السابق، ص 87

71-خالد، نفس المرجع ، ص 91

• دور المنصات اللوجيستية

• تعريف المنصات اللوجيستية

يقصد بها أماكن محددة المساحة مخصصة، لجلب اهتمامه التحكم بتدفق المنتجات والخدمات سواء كانت بضائع أو معلومات أو طاقة أو حتى موارد بشرية وتتابعها بدءاً من منطقة الإنتاج ووصولاً إلى منطقة الاستهلاك، وتؤدي المنصات اللوجيستية دوراً في غاية الأهمية في مخطط سير التجارة وعملياتها سواء استيراد أو تصدير؛ إذ يستحيل إتمام هذه العمليات دون وجود الدعم اللوجستي الاحترافي.

للمنصات اللوجيستية دوراً هاماً في جميع مراحل نقل البضاعة عبر الطرقات، كما تسهل مهام

النقل خاصة ما نجده في آونة الأخيرة مثل: شركة نوميلوف (Numilog) سيفيتال، التي

تأسست في سنة 2012 نوميلوف، يتفرع نشاطها إلى:

- دعم نمو نشاطات مجموعة سيفيتال (بما في ذلك جميع فروعها) من خلال الخدمات اللوجستية .
- تقترح للفاعلين الاقتصاديين والصناعيين بالجزائر خدمات اللوجستية عبر كامل تراب الوطني.
- تقترح المتابعة في ما يخص الاستشارات والحلول اللوجستية.

كما تتوجه نوميلوف (Numilog) للزبائن الحريصين حول جودة الخدمة وتعرف بأنها

شريك مستديم للشركات. وتقدم خدمة كاملة من سلسلة التوريد: من الرفع إلى توزيع المنتجات

في جميع أنحاء التراب الوطني، من خلال تخزين بسعة تصل إلى 150 000 منصة منها

35 000 مع التحكم في درجة الحرارة. تعد نوميلوف (Numilog) بمثابة ممثل رئيسي

في السلسلة اللوجيستية.

أما فيما يخص الأرقام الرئيسية يوجد 4 منصات إجمالاً 3 في الجزائر وواحدة في فرنسا،

ودرجة الحرارة ثلاثية ومساحة لوجستية بسعة 250 000 م² و 800 شاحنات نقل.

لقد حاولنا الإشارة إلى عنصر مهم و هو المنصات اللوجيستية، وعليه سنحاول التطرق إلى

الجزئية الأولى المتعلقة إستلام الحاوية من قبل المؤسسة المينائية، و لقد إختارنا الحاوية كنموذج بما

أنها تمثل المشكل العادي في نشاط النقل.

أولاً: استلام الحاوية من قبل المؤسسة المينائية

تقوم المؤسسة الميناء بتسليم الحاوية إلى الناقل البري باسم المرسل أو المرسل إليه، فتكون

العلاقة التعاقدية إما بين المؤسسة المينائية والمرسل أو المؤسسة المينائية والمرسل إليه، فالناقل البري

التزامه في هذا الشأن استلام الحاوية من قبل مؤسسة الميناء مع واجب احترام تعليمات مؤسسة

الميناء في تسييره وتوجيهه في المكان المناسب من أجل تسليم الحاوية.

فأول شيء يقوم به الناقل البري تقديمه الوصل الذي يتحصل عليه المرسل أو المرسل إليه

من قبل المؤسسة المينائية أثناء وصول الحاوية من السفينة إلى الميناء، ويحدد هذا الوصل مكان تواجد

الحاوية بالضبط، وهذا ضمن التسيير المينائي، كما يكون الوصل حامل لرقم محدد مع أوصاف

الحاوية ونوع البضاعة المتواجد فيها و ذلك حسب الإرشادات وكيل السفينة ووكيل المعتمد لدى

الجمرك⁷².

72 -دراسة ميدانية بمؤسسة ميناء وهران مع عمال التسليم الحاوية بتاريخ : 2015/06/09.

و في هذه المرحلة أثناء تواجد الناقل في الميناء يقوم بذهاب الى الميزان المخصص للشاحنات من أجل أخذ وزنها الصافي و بعد شحن البضاعة يرجع مرة ثانية الى الميزان من أجل وزنه و هذا تفاديا للحمولة الزائدة و تحديد الكمية التي تسلمها الناقل و هذه المرحلة تخص البضاعة السائبة .

ثم يتم توجيهه الى مكان تواجد البضاعة التي سوف يتم بنقلها إما من قبل المرسل إليه أو ممثل المرسل إليه وهو وكيل العبور أو وكيل المعتمد لدى الجمارك .

فتقوم مؤسسة الميناء بإعداد تعليمات للعامل المختص مفادها تقديم الحاوية إلى الشاحنة مع العلم أنّ العامل المختص يضطلع على وصل الحاوية حتى يتأكد من صحة الوصل ومكان تواجد الحاوية ، فيقوم العامل بإحضار الحاوية ووضعها مباشرة في الشاحنة المستقبلة، كما أنّ للناقل البري الحق في الاضطلاع على البضاعة حتى يتأكد من مدى مطابقتها للبضاعة مع ما اتفق سابقا مع المرسل أو المرسل إليه، وبعد تسلم الناقل البري الحاوية وإعطائه حق مراقبة عن مدى سلامة البضاعة المتفق عليها مع المرسل أو المرسل إليه.

ثم تقوم مؤسسة الميناء بتحرير وصل استلام الحاوية من قبل الناقل البري ويكون هذا الوصل متعدد النسخ، كما يقوم الناقل البري بإمضاء على وثيقة تحمل جميع بيانات الحاوية وعلى أنّه استلم الحاوية بتاريخ محدد والتوقيت المحدد⁷³.

وفي الأخير أثناء وصول الناقل البري وهو في طريقه للخروج من الميناء تبقى آخر مراقبة من قبل أعوان الميناء المستقبلين المكلفين بالمراقبة ، وذلك باضطلاعهم على نسخة الوصل الأولى (بيضاء اللون) من أجل السماح له بالمرور وإخراج الحاوية من الميناء⁷⁴.

73-دراسة ميدانية بمؤسسة ميناء وهران مع عمال التسليم الحاوية بتاريخ : 2015/06/11.

سبق و ان تطرقنا باختصار حول كيفية إستلام البضاعة من قبل المؤسسة المينائية، أما الجزئية الثانية تتعلق بإستلام البضاعة من قبل المرسل بإعتباره عنصرا أساسيا في العقد.

ثانيا: استلام البضاعة من قبل المرسل و تحفظات الناقل

إن الناقل عند استلام البضاعة من المرسل يجب أن يتحقق من مطابقتها للبيانات والأوصاف التي تضمنها مستند النقل ، من حيث النوعية والكمية ، قيمتها وحالتها وسلامة تغليفها أو حزمها ، وهو ما يعرف بحق الفحص.

كما يجب أن يتسلم الناقل البري البضاعة المنقولة في المكان المقرر لتنفيذ النقل، سواء أكان مقر الناقل أو مقر أحد مكاتبه أو مخازنه حسب ما يتفق عليه الأطراف المتعاقدة.

بالتالي للناقل الحق في فحص الأشياء المطلوب نقلها للتحقق من حالتها ومن صحة البيانات التي أدلى بها المرسل ، بشأنها فإذا احتاج الناقل في فحص الأشياء المراد نقلها فض الأغلفة أو الأوعية فعليه أن يخطر المرسل بذلك لحضور الفحص، فإذا لم يحضر الفحص برغم إخطاره فيحق للناقل إتمام عملية الفحص بدون حضوره ويرجع الناقل في جميع الأحوال بمصروفات الفحص على المرسل أو المرسل إليه بحسب الملتزم بدفع أجرة⁷⁵.

فإذا ما تبين للناقل مطابقة الأشياء المراد نقلها للبيانات التي ذكرها المرسل في وثيقة النقل فعليه استلامها والمضي في تنفيذ عقد النقل. أما إذا تبين من الفحص أن حالة الأشياء المراد نقلها

74- إجراء مقابلة مع عامل بمؤسسة ميناء وهران حول طريقة، تسليم الحاوية للناقل البري وكيفية خروجها من الميناء إلى الوجهة

النهائية2015\06\19.

75- إجراء مقابلة مع عامل بمؤسسة ميناء وهران حول طريقة، تسليم الحاوية للناقل البري وكيفية خروجها من الميناء إلى الوجهة النهائية

نفس المرجع.

لا تسمح بنقلها دون ضرر فيجوز للناقل الامتناع عن تنفيذ عملية النقل لإخلال المرسل بما التزم به من مطابقة الأشياء المراد نقلها للبيانات المتفق عليها في عقد النقل⁷⁶.

وللناقل أن يطلب من المرسل وثيقة النقل ليثبت حالة الأشياء المطلوب نقلها وإقرار المرسل بعلمه بحالتها بعد الفحص الذي أجراه الناقل ، و إذا تبين من الفحص أن حالة الشيء تسمح بنقله دون ضرر ، جاز للناقل رفض النقل أو تنفيذه بعد اخذ إقرار من المرسل بعلمه بحالة الشيء ورضائه بالنقل ويجب إثبات حالة الشيء وإقرار المرسل في وثيقة النقل⁷⁷.

إن تسلم الناقل البضاعة دون أن يقوم بفحصها أو دون أن يتحفظ بشأن حالتها، يفترض انه تسلم الأشياء المطلوب نقلها بحالة جيدة ومطابقة للبيانات المذكورة في وثيقة النقل إلا أن هذه القرينة بسيطة، ويجوز للناقل أن يثبت انه بالرغم من عدم تحفظه على حالة الأشياء أثناء تسلمه لها إلا أن حالتها وكميتها ونوعها لم يكن يتطابق لما اتفق عليه في عقد النقل .

كأن يثبت انه لم يكن لديه الوقت الكافي لفحص الأشياء و تسلم الناقل الأشياء المطلوب نقلها دون تحفظ يفيد انه تسلمها بحالة جيدة ومطابقة للبيانات المذكورة في وثيقة النقل فإذا ادعى عكس ذلك فعليه الإثبات⁷⁸.

أما بخصوص تحفظات الناقل عند تسلمه البضاعة من المرسل

76- إجراء مقابلة مع عامل بمؤسسة ميناء وهران حول طريقة، تسليم الحاوية للناقل البري وكيفية خروجها من الميناء إلى الوجهة النهائية

المرجع السابق.

77- نفس المرجع السابق.

78- عزيز العكلي، الوسيط في شرح التشريعات التجارية، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، عمان ، الاردن 2007ص34.

تعرضنا إلى أول إلتزام وهو من أهم إلتزامات عقد نقل البضائع، أما الفرع الثاني سنتناول إلتزام بشحن البضاعة ، يقوم به الناقل و عون من أعوان النقل .

الفرع الثاني: شحن البضاعة، إلتزام يقوم به الناقل أو عون من أعوان النقل

الشحن هو وضع البضاعة في الأماكن المعدة لها، إما عن طريق الحاوية أو البضاعة السائبة الذي سيتم نقلها بواسطة، ويقوم الناقل بهذه العملية عادة بواسطة عماله وآلاته ،حيث أن أجرة الشحن تدخل ضمن قيمة أجرة النقل، ويرتبط بالشحن عملية فنية وهي رص البضاعة بشكل معين يحميها من التلف أثناء النقل والرص ذلك، يعد من التزامات الناقل حتى ولو كان المرسل هو الذي يتولى الشحن⁷⁹ ، كما يجوز أن يتفق الأطراف ان يتم الشحن من طرف المرسل و على عاتقه.

يتصل الشحن و الرص اتصالا وثيقا ومباشرا بسلامة النقل، لأن الناقل بما لديه من وسائل

وإمكانيات ادرى من المرسل بما تقتضيه هذه السلامة من متطلبات.

وبالتالي يجب عليه أن يبذل العناية الواجبة أثناء عملية الشحن و الرص حتى لا يحدث تلف

للبضائع المشحونة، لأن ما يصيب البضاعة أثناء الشحن يتحمل به الناقل⁸⁰ .

يستخدم الشحن البري في النقل من مكان إلى مكان آخر، ويتميز الشحن البري في

حالات عديدة بسعر اقل عن الشحن البحري وبالطبع الشحن الجوي، حيث يتم توفير بند الشحن

الداخلي في حالة الشحن الداخلي، وفي حالة الشحن البحري والجوي من مكان المصنع أو التاجر

إلى المطار أو الميناء ،ويمكن أن تستخدم أكثر من وسيلة شحن للشحنة الواحدة مثل النقل البحري

79- عزيز العكلي، الوسيط في شرح التشريعات التجارية ، نفس المرجع ص 41

80 - محمد فهمي الجوهري ، القانون التجاري العقود التجارية ، دار النشر و التوزيع ،طبعة الاولى ، سنة 2007 ،ص 67

ثم النقل البري و هذا ما يسمى بالنقل المتعدد الوسائط و يستلزم في ذلك وجود منصات لوجيستية تسمح بتغيير وسط النقل المراد إستعماله⁸¹

وفي عقد النقل الجوي للبضائع يقصد بالشحن وضع البضائع في الأماكن المخصصة لها على متن الطائرة، أما الرص فيقصد به ترتيب البضاعة على متن الطائرة بطريقة فنية لا تؤثر على الطائرة، لذلك يتعين على الناقل بعد أن يتسلم البضاعة أن يتحقق من صحة البيانات المتعلقة بها ويتبين أنها مطابقة لما ورد بخطاب النقل أن يقوم بشحنها على الطائرة ورصها بطريقة لا تؤثر على سلامة البضاعة أو الإخلال بتوازن الطائرة وسلامتها .

هذا الأمر يتصل اتصالا وثيقا بسلامة الرحلة الجوية.والناقل بحسبانه المسؤول عن سلامة الطائرة وبما لديه من خبرة ووسائل فنية أقدر من المرسل على النهوض بهذه المهمة، فقد يستلزم الرص مثلا الفصل بين البضائع بحواجز خشبية أو إسفنجية لوقايتها من الاهتزاز أو الاصطدام ببعضها أو إنكسارها أو أن يتم توزيع البضاعة داخل الطائرة بشكل يحفظ توازنها⁸².

أولا: شحن البضاعة عن طريق الحاوية

يتم شحن البضاعة عن طريق الحاوية التي لها دور هام في النشاط الإقتصادي هذا ما سنعالجه في هذه الجزئية من خلال مميزات الحاوية و انواع الحاويات.

81 -محمد فهمي الجوهري ، القانون التجاري العقود التجارية ، نفس المرجع السابق،ص 73.

82 -ابو زيد رضوان ،القانون الجوي قانون الطيران التجاري ،دار الفكر العربي،القاهرة ،الطبعة الثانية ، سنة 1980، ص 24 .

1- مميزات الحاوية

من ناحية الشحن أدى استعمال الحاوية إلى توفير الكثير من المال أثناء عمليات النقل، إذ يمكن لشاحنة الحاوية بنقل البضاعة في جزء من الزمن الذي تستغرقه سفينة الشحن التقليدية لإتمام أي من العمليتين، وهكذا فإن تكاليف الشحن والتفريغ تنخفض، كما يساعد ذلك على سرعة ومرونة تداول وانتقال البضائع إلى عدد أكبر من العملاء، وبالتالي سرعة التسليم و تخفيض كلفة النقل⁸³.

كما أنه وباعتبار الحاوية عازلة وصلبة وغير قابلة للكسر، فهي إلى حدّ الآن وسيلة التغليف الأكثر أماناً، إذ تعتبر واقية للبضائع، إنها تقلّل من خطورة هلاك وتلف البضائع، فالنقل بالحواية المبردة يسمح بالمحافظة على المواد الغذائية القابلة للتلف من الحرارة والبرودة والرطوبة ومن جميع التقلبات الجوية ، ناهيك عن الحدّ من حالات السرقة كون أنّ الحاوية تغلق بإحكام⁸⁴.

من ناحية النقل قدمت الحاوية الحل الأمثل لمنظومة النقل ، كونها سهّلت النقل من وسيط إلى آخر وهي معبّئة دون تفريغ أو إعادة تصنيف محتوياتها ، كما مكّنت الناقل البحري من تقليل المساحات الضائعة داخل السفينة دون خوف على البضائع الموجودة بداخلها من التلف ممّا أدى إلى استغلال السفينة على أكمل وجه⁸⁵.

من ناحية الموانئ البحرية، فقد أدى استخدام الحاوية إلى ظهور محطات تداول الحاوية لتفريغ وشحن السفن بدلا من شركات الشحن والتفريغ النمطية، كما أدى تطوّر سفن

83 - سوزان على حسن، عقد نقل البضائع بالحوايات، المرجع السابق ص129.

84-سوزان على حسن، عقد نقل البضائع بالحوايات، المرجع السابق ص.161.

85- عبد العزيز أسامة ، التنظيم القانوني للنقل بطريق الحوايات ، المرجع السابق ، ص 85

الحاوية إلى تطوير وزيادة طاقات محطات تداول الحاوية بالموانئ وتزويدها بمعدات حديثة لتفريغ وشحن سفن الحاوية ، وإلى إنشاء موانئ متخصصة للحاويات⁸⁶ .

وبالتالي أصبح النقل بواسطة الحاوية ينظم نقل تجارة البضائع المصنعة، وهي النسبة الأكبر في التجارة العالمية. فنتج عنه تغيير في أنماط وممارسات النقل، حيث تزايد نقل البضائع من الباب إلى الباب واكتسب النقل متعدد الوسائط أهمية كبرى، وهذا راجع إلى ما يتميز به النقل بالحاوية من إيجابيات⁸⁷

2- أنواع الحاويات

الحاوية عبارة عن حجرة من الحديد ذات مساحة محددة ومعروفة ويمكن رص البضاعة

بداخلها لحفاظ على البضاعة وهي كالآتي:

1- حاوية تكون طولها حوالي 6 متر مع عرض معين حدود 2.5 متر وارتفاع معين حدود 2.6 متر.

2- حاوية تكون طولها حوالي 12 متر مع عرض معين حدود 2.5 متر وارتفاع معين 2.6 متر.

3- حاوية : HIGH CUBEHQ تكون نفس طول ال12 متر ونفس العرض مع

اختلاف الارتفاع 3 متر .

4- حاوية : OPEN END تكون طولها ال12 متر مع نفس عرض وتختلف أن السقف مفتوح

86- عبد العزيز أسامة ، التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات ، المرجع السابق، ص 90

87-سوزان على حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات،المرجع السابق،ص.154.

وتستخدم في حالة البضاعة لها ارتفاعات مختلفة مثل بعض الماكينات حيث يصعب وضعها في سقف محدود⁸⁸.

كما تتنوع الحاوية وفقا لنوع البضائع المراد نقلها، ويمكن تقييمها إلى نوعين:

حاويات البضائع العامة : وهي حاويات غير مصنوعة لنوع معين من البضائع، وهذا النوع بدوره مقسم إلى أنواع وفقا لأساسات الحاوية وطرق الوصول إلى داخلها للتعبئة والتفريغ، من أهمها: حاويات ذات الاستعمال العام : وهي حاويات مغلقة بشكل تام ، سقفها وجوانبها صلبة، أحد جوانبها إلى الأقل فيه باب وخصص لنقل أنواع مختلفة من البضائع أي البضائع الجافة أو السائلة متى كانت معبأة في علب معنية أو بلاستيكية.

حاويات ذات السقف المفتوح : حاويات تشبه حاويات الاستعمال العام باستثناء وجود سقف متحرك وقابل للنقل مصنوع من القماش أو البلاستيك ، ويمكن تثبيته بالنواحي الأربع للسقف، ويستخدم هذا النوع لنقل البضائع الثقيلة جدا أو ذات الحجم الكبير ، كما تستخدم لشحن البضائع التي لا يمكن رفعها إلا بالمرافع العلوية.

حاويات مسطحة : أي من دون أساسات عليا، ولكن لها نفس طول وعرض الحاوية العادية ومجهزة بزوايا بهدف التمكين من مناولتها وأحيانا بعجلات تسمح لها بالتدحرج لتسيير عمليات الشحن والتفريغ والرص على أرضية الموانئ.

حاويات ذات قوائم وذات جوانب مفتوحة : وهي تتميز بأن جوانبها غير ثابتة.

حاويات البضائع الخاصة : وهي حاويات ذات تصميم خاص، فتتنوع أشكالها حسب نوع البضائع

88 -سوزان على حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات،المرجع السابق،ص111.

ومنها:

حاويات ذات مواصفات حرارية : وهي ذات جوانب وأرضية وسقف معزولين حراريا لتخفيض تبادل الحرارة بين داخل وخارج الحاوية .

حاويات حرارية مسخنة : وهي ذات مواصفات حرارية ومزودة بجهاز منتج للحرارة.

حاوية مبرّدة : وهي ذات مواصفات حرارية، مزودة بجهاز مبرّد تضمن الاحتفاظ بالبرودة عند مستوى معيّن⁸⁹ .

حاويات الخزانات : وهي التي تستخدم في نقل الزيوت والحوامض أو لنقل الغاز المضغوط أو الغاز المسيل، فهي غالبا ما تكون على شكل خزانات معنية محكمة.
وهنا تجدر الإشارة إلى أنّه يجب أن تطبع على الحاوية المعلومات التالية بشكل واضح وبمكان مناسب ومرئي:

- هوية صاحبها أو مشغلها الرئيسي .

-علامات وأرقام تحديد الحاوية ، والمخصصة من قبل صاحبها أو مشغلها الرئيسي .

-وزن الحاوية فارغة بما فيها تجهيزاتها المركبة بشكل ثابت⁹⁰ .

هذا فيما يخص البضاعة داخل الحاوية ، أما الجزئية الثانية سنتناول فيها كيفية شحن البضاعة السائبة .

89-سوزان على حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات،المرجع السابق ص.143.

90-سوزان على حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات،المرجع السابق ص.149.

ثانياً: شحن البضاعة السائبة

يتم نقل بعض المنتجات على هيئة بضائع سائبة مثل الكميات الكبيرة من سوائل المواد الكيميائية، والنفط والمواد الصلبة كالسكر، والقمح.

كما يتم نقل البضائع السائبة عبر البحر والأرز المثل هذا النوع من البضائع باستخدام سفن معينة تستخدم خصيصاً للمواد الجافة أو سائلة، سواء لبضائع السائبة المجزأة، البضائع السائبة المجزئة مصفوفة على منصات ومرفوعة عادة ما تكون داخل وخارج السفينة.

ومن الأمثلة الشائعة للمنتجات الشائعة للبضائع السائبة المجزئة هي القضبان الحديدية، والأنايب، و جذوع الأشجار⁹¹.

و عليه حاولنا التطرق إلى شحن البضاعة بنوعيتها، داخل الحاوية و البضاعة السائبة، أما المطلب الثاني سنحاول عرض فيه إلتزام جوهري و هو نقل البضاعة و بدل العناية اللازمة أثناء نقلها.

المطلب الثاني: نقل البضاعة وعنايتها أثناء النقل

سنتعرض في هذا المطلب إلى التزام بنقل البضاعة باعتباره من التزامات الرئيسية في العلاقة التعاقدية (الفرع الأول)، والذي يتفرع بدوره إلى طريقة نقل البضاعة بالحاوية والى طريقة نقل

91 - شريف أحمد الطباخ المحامي، التعويض عن النقل البري و البحري و الجوي في ضوء القضاء و الفقه و المعاهدات الدولية، دار الفكر

الجامعي، مصر، 2005، ص 76

البضاعة السائبة مثل القمح، أما الفرع الثاني سنحاول التطرق إلى التزام بعناية السليمة للبضاعة أثناء نقلها.

الفرع الأول: نقل البضاعة، إلتزام أصلي للناقل

يعتبر نقل البضاعة الإلتزام الأساسي في العلاقة التعاقدية بين الناقل والمرسل، و هو جوهر العقد، فمن واجب الناقل في أداءه هذا الإلتزام أن يقوم به من المكان والزمان انطلاق عملية النقل إلى مكان تسليم مع مراعاة الزمان المتفق عليه، فإذا لم يتم النقل في المواعيد المحددة يكون الناقل مسؤولاً عن أي تأخير لوصول البضاعة إلى المرسل إليه⁹².

كما لا يجوز له أن يملك طريقاً مغايراً الغير المتفق عليه بأن يسلكه أثناء النقل، إلا في حالة وجود ظرف طارئ كوجود حادث مرور قد يعرقل حركة المرور لعدة ساعات، أو في حالة وجود قوة قاهرة.

يمكن تغيير الطريق المتفق عليه من أجل نقل البضاعة في الوقت المناسب فتبقى في هذه الحالة الحرية الكاملة للناقل في أن يتبع الطريق المناسب والمختصر من أجل تسليم البضاعة في المكان والزمان المتفق عليه⁹³.

وعلى سبيل المقارنة بالنقل الجوي للبضائع يعتبر الإلتزام الرئيسي الذي يقع على عاتق الناقل هو نقل البضاعة من مطار القيام إلى مطار الوصول عبر الجو⁹⁴ وأثناء نقل البضاعة يجب

92-شريف أحمد الطباخ ،التعويض عن النقل البري و البحري و الجوي في ضوء القضاء و الفقه و المعاهدات الدولية،المرجع السابق ،

ص 89

93-شريف أحمد الطباخ ، نفس المرجع ، ص 93

94- هاني دويدار .النظام القانوني للسلامة و الصحة في مجال النقل .دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية .2002.ص24

على الناقل الجوي أن يقوم بتنفيذ عملية النقل، وقد جرى العرف بين شركات الطيران على التعاون فيما بينها حيث تعطى شروط الآياتا الجمعية الدولية للنقل الجوي I.A.T.A الإتحاد الدولي للنقل الجوي للناقل الحق في أن ينسب عنه ناقلا آخر أو يستعمل طائرة أخرى في تنفيذ عملية النقل⁹⁵.

وعلى سبيل المقارنة فيما يخص التزام الناقل للمسافرين بالنقل فإن وصول المسافر وأمتعته، هو سبب عقد النقل بالنسبة للمسافر وهدفه، من التعاقد، لذا من واجب الناقل بإيصال المسافر وأمتعته، إلى المكان والزمان المتفق عليهما في العقد⁹⁶.

كما نصت المادة 62 من القانون التجاري: "يجب على ناقل الأشخاص أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافر وأن يوصله، إلى وجهته، المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد...". يتضح لنا من نص المادة أنه، يجب على الناقل أثناء عملية نقل المسافرين أن يحرص على سلامة المسافر ويؤمن له، الراحة والسلامة أثناء وقت النقل وأن يقوم بتنفيذ العقد بإيصال المسافر إلى المكان المقصود في حدود الوقت المقصود والمعين بالعقد.

ومن هنا يظهر لنا الالتزام الملقى على عاتق الناقل هو الالتزام بتحقيق نتيجة، وكل إخلال ومخالفة لهذا الالتزام يكون موجبا للتعويض، لاسيما في حالة التأخير، إذا لم يحم الناقل بتنفيذ التزامه، اتجاه المسافر وجب على المسافر طلب فسخ العقد مع طلب التعويض عن الضرر اللاحق به⁹⁷.

95- D , BARAULT ;L'evolution des causes dexonération du transporteur aérien de la convention de varsovie 1929 a la convention de monteréal 1999,P 63 .

96-إبراهيم عساف ،المسؤولية التعاقدية في عقد نقل الاشخاص ،مقال منشور في مجلة القانون 1999 ،دمشق ،سوريا ،العدد 59

ص 71.

97- المرجع السابق.

أولاً: طريقة نقل البضاعة بالحاوية

أصبح النقل بواسطة الحاوية ينظم النقل العادي للبضائع المصنعة،⁹⁸ حيث تزايد نقل البضائع من الباب إلى الباب واكتسب النقل متعدد الوسائط أهمية كبرى، وهذا راجع إلى ما يتميز به النقل بالحاوية من إيجابيات⁹⁹.

تمثل الحاوية الحل الأمثل لنقل البضائع، لأنها سهّلت مهمة النقل من وسيط إلى آخر وهي معبئة دون تفريغ أو إعادة تصنيف محتوياتها، كما مكّنت الناقل من تقليل المساحات الضائعة دون خوف على البضائع الموجودة بداخلها من التلف مما أدى إلى استغلالها على أكمل وجه¹⁰⁰.

إضافة إلى أنّ السفن الحاملة للحاويات أصبحت تمكث في الموانئ من 20% إلى 30% من مدة الرحلة، على عكس السفن العادية التي تمكث 60% من وقت رحلتها، وهذا ما يؤدي إلى الزيادة في التكاليف.

إلا أنّ هذه الامتيازات الموجودة في استخدام الحاوية، لا تمنع من وجود نقائص تتركز خاصة في عدم التوازن في تدفقات البضائع مما يجعل الحاوية تعود فارغة أو يتم استيرادها فارغة لإعادة تصديرها معبئة، وفي ذلك خسارة لمالك الحاوية أو مستأجرها، زيادة عن التأخير تفاديا لهذه الخسارة المالية، نظم المجهزين كيفية تعويضهم عند عدم إرجاعها لهم أو إرجاعها لهم متأخرة مما جعل نزيق للعملة الصعبة لصالحهم و ناتج عن إهمال المستوردين في إرجاع الحاويات و المواعيد التنظيمية¹⁰¹.

98- HEMARD.ET BOULOC :vente .transport et autre contrats commerciaux ;RTD 1983

99-مهندس روجي لطفى جمال ،مبادئ النقل البري (طرق و سكك) و الجوي و البحري،نيسان،عمان ، 1997،ص 109

100- F. PEYREL ,Le transport routier de marchandises ,éd,GEATA , 1999 ,p 56

101 -هاني محمد دويدار ، العقود التجارية و العمليات المصرفية ،دار الجامعية الجديدة للنشر ،الاسكندرية ،مصر ، 1990 ص 32

سبق و أن تطرقنا إلى نقل البضاعة داخل الحاوية أما الجزئية الثانية سنتناول فيها نقل البضاعة السائبة.

ثانيا: طريقة نقل البضاعة السائبة

يتم نقل البضاعة السائبة من طرف مجموعة متخصصة في نقل البضاعة السائبة عن طريق آلات ومعدات من الميناء إلى الشاحنة المتوجهة إلى الوجهة البرية، إلا أنه من أجل القيام بنقل هذه البضاعة من طرف عمال الميناء، يجب على صاحب البضاعة، أن يقوم بتسليم وصل استلام البضاعة إلى العامل الذي يقوم بدوره بنقل البضاعة.

تعتبر هذه الوثيقة أساسية للبضاعة المراد نقلها لأنه لايقوم بشحن البضاعة من الميناء إلى الشاحنة إلا بوجود وصل الإستلام من المؤسسة المينائية، كما أنه بعد القيام بهذا الإجراء يتم شحن البضاعة السائبة مباشرة، و من هذه المرحلة يمكن للنقل الخروج من الميناء إلى الوجهة النهائية المتفق عليها هذا من جهة، و من جهة أخرى قد تكون البضاعة في أماكن المخصصة للتخزين، يتم شحنها بواسطة معدات و آلات تابعة لشركات خاصة و نكون هنا أمام الخدمات اللوجستية التي تقوم بها الشركات الخاصة¹⁰².

تناولنا بإختصار طريقة و كيفية نقل البضاعة داخل الحاوية و البضاعة السائبة، أما الفرع الثاني سنتناول إلتزام بدل العناية اللازمة لنقل البضاعة.

102- دراسة ميدانية بميناء وهران مع عمال الميناء بتاريخ : 2017/05/09

الفرع الثاني: بدل العناية السليمة للبضاعة المنقولة

يلتزم الناقل أثناء نقل البضاعة بالمحافظة عليها، وذلك ببذل العناية العادية في حفظها وصيانتها التي تكفل وصولها سليمة بالقدر اللازم لتنفيذ التزامه بالنقل ويعد هذا الالتزام تابعا للالتزام الأساسي والجوهري للناقل بضمان النقل السليم للبضاعة¹⁰³.

غير أن هذا الرأي يجزئ التزام الناقل ويخلط عملية النقل بغيرها من العمليات، فالمرسل عندما يسلم البضاعة إلى الناقل لم يقصد مجرد إيداعها ولكنه قصد نقلها، فإذا كان النقل يستوجب احتفاظ الناقل بالبضاعة المسلمة إليه، لحين تمام النقل فإن هذا العمل لا يكون منفصلا عن عملية النقل تلك، ولذلك يستند التزام الناقل بالمحافظة على البضائع المنقولة إلى عقد النقل وليس لعقد الوديعة بأجر، ولا يكون ذلك مجردا من الأثر، لأن الالتزام بالمحافظة على الأشياء يختلف في كلتا الحالتين.

فبينما يلتزم المودع لديه بتقديم العناية اللازمة على حسب طبيعتها فإن الناقل يلتزم بالمحافظة على البضائع المنقولة بالقدر اللازم لتنفيذ التزامه بالنقل ولا تقتضي العناية العادية من الناقل مجرد الحفظ فقط، وإنما ما يلزم البضاعة من أعمال إيجابية للعناية والصيانة التي تقتضيها عملية النقل¹⁰⁴، والتي تدخل في نشاطه المهني كناقل.

ولكنه لا يلتزم بأعمال العناية الاستثنائية التي تقتضيها طبيعة البضاعة ما لم يوجد اتفاق أو نص قانوني يقضي بخلاف ذلك. وفي هذه الحالة المرسل ملزم بذكرها في مستند النقل وعند الاقتضاء على البضاعة.

103- هاني محمد دويدار ، المرجع السابق ،ص 65

104- هاني محمد دويدار ، نفس المرجع ،ص 59

وعلى سبيل المقارنة نجد أن عقد النقل البري للأشخاص لا يختلف عن عقد النقل البري للبضائع إذ يرتب على عاتق الناقل التزاما بتحقيق هدف ملين وهو وصول المسافر وأمتعته، سالما إلى المكان المتفق عليه، وفي الميعاد المحدد. فالتزام الناقل وحرصه على سلامة المسافر هو أهم التزام وهذا ما نصت عليه، المادة 62 من القانون التجاري صراحة إن الناقل ملزم بضمان سلامة المسافر منذ ركوبه وسيلة النقل إلى غاية وصوله، إلى المكان المقصود.

هذا باختصار حول تسليم البضاعة للمرسل إليه، أما فيما يخص تفريغ البضاعة المنقولة سواء إفراغ البضاعة التي تكون داخل الحاوية أو البضاعة السائبة و تسليمها للمرسل إليه سنعالجه في المطلب الثالث.

المطلب الثالث: تفريغ البضاعة المنقولة و تسليمها للمرسل إليه

يعتبر هذا الالتزام إجتماعي لأنه بدونه لا تتم العلاقة التعاقدية ، سنحاول تقسيمه إلى فرعين، الأول يتعلق بالالتزام بتفريغ البضاعة المنقولة والثاني يتعلق بتسليم البضاعة المنقولة للمرسل إليه.

الفرع الأول: تفريغ البضاعة المنقولة

يلتزم الناقل البري بتفريغ البضاعة وبعد وصوله الناقل بتفريغها، ويعتبر التفريغ عملية مادية تابعة لعقد النقل البري للبضائع عبر الطرقات وتعني إفراغ الحاوية أو البضاعة السائبة من وسيلة النقل (الشاحنة) لتسليمها للمرسل أو للمرسل إليه.

وعملية التفريغ تعتبر عملية ملحقمة بعملية النقل، يتولاها الناقل ويكون مسؤولا عنها ما لم يوجد إتفاق على غير ذلك، كأن يتفق على أن عملية التفريغ تقع على عاتق المرسل أو المرسل إليه، وفي هذه الحالة الأخيرة لا يسأل الناقل عن الضرر الذي يقع بسبب التفريغ¹⁰⁵.

أولاً: طريقة تفريغ البضاعة المنقولة

يقوم الناقل بإتباع تعليمات المرسل أو المرسل إليه من أجل توافق حول كيفية تفريغ البضاعة فتكون عملية التفريغ البضاعة بمقاول مختص أو شخص متخصص من أعوان النقل في طريقة التفريغ، فالغالب ما هو موجود من الناحية التطبيقية أن المرسل أو المرسل إليه هو الذي يحضر الوسائل اللازمة من أجل تفريغ البضاعة إما الحاوية أو البضاعة السائبة.

ثانياً: تفريغ البضاعة في المكان المتفق عليه

يعتبر من واجب الناقل أن يقوم بتفريغ البضاعة في المكان والزمان المتفق عليه وذلك وفق التعليمات التي يقدمها له المرسل أو المرسل إليه، ويسرى العرف في حالة عدم الإتفاق على وقت معين لتفريغ البضاعة، فقد قضت محكمة استئناف باريس الغرفة الخامسة في قرارها الصادر بتاريخ 04 ماي 1985 في قضية **ALEMAYNA FRANCE ET AUTRE ضد TRASPECIAL** بأن: " العرف في فرنسا جرى على قيام المؤسسات الفرنسية بتفريغ شاحنات التموين بالبضائع في الفترة الصباحية وتخصيص الفترة المسائية للشحن المركبات التي تأمن توزيعها للزبائن"¹⁰⁶.

تطرقنا إلى طريقة تفريغ البضاعة، أما الفرع الثاني سنتطرق فيه إلى تسليم البضاعة للمرسل إليه.

105-J.BELLOTTI K ,le transport intrernational de marchandises,vuibert paris 1992 ,p 154

106- J. BELLOTTI K ,le transport intrernational de marchandises , opt cit , p 189.

الفرع الثاني: تسليم البضاعة للمرسل إليه

إن التزام بتسليم البضاعة للمرسل إليه هو آخر التزام يقوم به الناقل من أجل تنفيذ عقده ويكون قد أنهى مهامه على أحسن وجه.

إن تسليم البضاعة المنقولة يتم في المكان والزمان المتفق عليهما، ولا يشترط لصحة التسليم أن يتم في المكان والزمان المتفق عليهما فقط، بل أن يرد على ذات البضاعة المبينة في مستند النقل، وأن يحصل لصاحب الحق في استلام البضاعة وهو إما المرسل إليه الشرعي أو وكيله.

يضع تسليم البضاعة المنقولة حدا لتنفيذ عقد النقل البضائع عبر الطرقات وبه تنتهي المسؤولية الملقاة على عاتق الناقل بمقتضى نص المادة 46 من القانون التجاري، وتتحول مسؤولية ضرر البضاعة إلى المرسل إليه.

كما يحق للناقل عدم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه في حالة ما إذا إتفقا الناقل و المرسل إليه على دفع أجرة أو مصروفات المستحقة التي في عاتق المرسل إليه، ففي هذه الحالة يمتنع على تسليم البضاعة إلى غاية تسديد الأجرة أو المصاريف المتفق عليها سابقا.

كما يجب على الناقل أن يسلم للمرسل إليه البضاعة بعد التأكد من وجود اسمه و بيانات المحددة في وثيقة النقل ، خاصة إذا كانت معاملته الأولى معه .

للمرسل إليه حقوق منها:

● الحق في فحص البضاعة المسلمة إليه و هذا من أجل التأكد من سلامة البضاعة عند وصولها.

● تأكد المرسل إليه من مدى مصداقية المرسل على حسب ما إتفق عليه مسبقا

على العناصر عقد التجاري للبضاعة.

• تأكد وفحص البضاعة من أجل دفع المسؤولية في حالة وجود أي نقص أو تلف

كلي أو جزئي للبضاعة¹⁰⁷.

تم عرض أهم النقاط حول إلتزام الناقل بتسليم البضاعة للمرسل إليه، أما المبحث الثالث سنعرض أهم إلتزامات المرسل إليه.

المبحث الثالث: إلتزامات المرسل إليه

إلتزامات المرسل إليه تتمثل في إلتزام باستلام البضاعة من الناقل و الإلتزام المرسل إليه بدفع الأجرة للناقل البري و المصروفات المستحقة عند وصول بضاعة إلى المكان المتفق عليه .

المطلب الأول: استلام البضاعة من الناقل

يكون الناقل ملزما أمام المرسل إليه بتسلم البضاعة المنقولة من الناقل من أجل مواصلة عملية تنفيذ العقد ، كما أن المرسل إليه ملزم بتحديد مكان تسليم البضاعة وعلى الناقل إلا أن يتقيد من مكان وزمان تسليم البضاعة. إلا أنه ورد استثناء على هذه القاعدة في نص المادة 45 من قانون التجاري والتي تنص على أنه: في حالة نقل الشيء غير مشروط تسليمه إلى الموطن، وجب على الناقل إخطار المرسل إليه بان وقت الذي يمكن له تسليمه بمجرد ما يكون في استطاعة الناقل وضعه تحت تصرفه".

ما يمكن استخلاصه من هذا النص أنه في حالة عدم تحديد المرسل إليه مكان وزمان لتسليم البضاعة، وجب على الناقل تحديد المكان وذلك بإخطاره مسبقا عن المكان والزمان الذي يكون مناسباً للناقل من أجل تنفيذ العقد.

107- J. BELLOTTI K ,le transport intrenational de marchandises , opt cit , p 192.

كما يضم قانون التجاري إستثناءً حول عدم مواصلة إجراءات تسليم البضاعة إلى المرسل إليه في نص المادة 46 والتي تقضي: "فيما عدا الحالات المنصوص عليها في المادة 54 إذا لم يرفع الشيء المنقول من المكان الموجه إليه، وجب على الناقل أن يخبر المرسل بذلك وأن يطلب منه التعليمات بهذا الشأن و أن ينتظر هذه التعليمات و يجب عليه في هذه الحالة إيداع الشيء في مكان أمين".

حسب بعض الأراء الفقهية يجب على الناقل في هذه الحالة إيداع البضاعة في مكان أمين على انه يجوز له بيع الشيء المنقول إذا كان من الأشياء التي يخشى عليها من التلف المناسب ويسمح بهذا البيع بمقتضى أمر صادر في ذيل العريضة من طرف رئيس المحكمة المختصة¹⁰⁸.

وفضلا عن ذلك فانه يمكن إتلاف أو طمره إذا كان صالح للاستهلاك و تتم معاينة هذه الحالة الخاصة بعدم صلاحية الشيء للاستهلاك بموجب محضر معد من قبل رئيس المجلس الشعبي البلدي ورئيس أمن الدائرة أو ممثليهما بحضور مسؤول عن مصلحة حفظ الصحة بالمجلس الشعبي البلدي ومواطنين اثنين يمارسان النشاطات التجارية¹⁰⁹، أما فيما يخص موقف المشرع الجزائري في هذا المجال هو نفسه بنفس الإجراءات طبقا لنص المادة 46 الفقرة الرابعة من القانون التجاري.

سبق وأن تطرقنا إلى إستلام المرسل إليه البضاعة من الناقل ، أما المطلب الثاني سنتطرق فيه إلى دفع أجرة الناقل و المصروفات المستحقة عند الوصول.

108-F.COLLART DULLILAUT et P. DEL BECQUE ,contrat civils et commerciaux ,éd , Dalloz ,paris ,5éme , édition

,2001 , P 70 .

109- F.COLLART DULLILAUT et P. DEL BECQUE ,contrat civils et commerciaux,opt cit ,p 76.

المطلب الثاني: دفع أجرة للناقل ومصروفات المستحقة عند الوصول

سنتطرق في هذا المطلب عن إلتزام المرسل بدفع الأجرة النقل للناقل البري و تحدد حسب المسافة المقطوعة والمسار المتفق عليه من نقطة الانطلاق إلى غاية نقطة الوصول، كما أن للمرسل إليه إلتزام بدفع المصروفات المستحقة عند وصول و ذلك حسب ظروف التي تنقل فيها البضاعة.

الفرع الأول: دفع أجرة للناقل (إلتزام نسبي)

سبق وأن إستخلصنا أن المرسل هو ملزم بالدرجة الأولى بدفع مستحقات النقل إلا أنه قد يتم إتفاق المرسل مع المرسل إليه على أن مصاريف النقل تبقى على عاتق المرسل إليه فبمجرد وصول البضاعة إلى المرسل إليه يصبح هذا الأخير ملزما بدفع مصاريف النقل طبقا لنص المادة 40 من القانون التجاري.

كما يمكن أن يكون المرسل هو نفسه المرسل إليه ففي هذه الحالة يلتزم صاحب البضاعة بدفع أجرة النقل .

تكون أجرة الناقل كذلك بتضامن المرسل و المرسل إليه و تدفع هذه الأجرة أثناء تسلّم الناقل للبضاعة و نكون هنا أمام حالة دفع أجرة الناقل إلتزام نسبي.

كما أن تكاليف النقل يتفق عليها الناقل والمرسل قبل إستلام الناقل البضاعة وهذا ما جرت عليه العادة من أجل تنفيذ عقد النقل البري للبضائع عبر الطرقات.

الفرع الثاني: دفع مصروفات المستحقة عند الوصول و مبدأ تضامن المرسل و المرسل

إليه

عند إتفاق الأطراف المتعاقدة على دفع التكاليف والمصاريف الملحقة للبضاعة عند

الوصول، يقع هذا الالتزام على المرسل إليه¹¹⁰.

كما يمكن للناقل أن يطلب تسبيقات من طرف المرسل من أجل حماية حقه هذا من

جهة، ومن جهة أخرى يتفادى مصاريف النقل من ماله الخاص¹¹¹. ولقد ورد في نص المادة 40

من القانون التجاري على أنه: "أنّ مصاريف الواردة لنقل البضاعة قد تكون بالتّضامن بين المرسل

والمرسل إليه، حسب الحالات ففي هذه الحالة لا يكون المرسل نفسه المرسل إليه".

كما أنّ المادة القانونية السابقة الذكر يستشف منها أنّه ليس فقط المرسل إليه تحمل

مصاريف النقل، بل لا يكون معفي المرسل من التزامه بدفعها، فيظل للناقل حق الرجوع على المرسل

بما يستوفه من المرسل إليه، فيكون كلا من المرسل والمرسل إليه ملزمين بدفعها بالتّضامن، كما

جاءت المادة 40 من القانون التجاري على أنّه: إذا اشترط دفع الأجرة عند وصول الأشياء المنقولة،

فيكون المرسل والمرسل إليه الذي صدر منه القبول ملزمين بإدائهما بالتّضامن بينهما".

فهناك حالة خاصة، تتمثل في عجز المرسل إليه عن دفع مستحقات النقل ويجوز الرجوع إلى

المرسل من أجل استحقاق تلك المبالغ (مصاريف النقل)، وهذا ما أكدته محكمة النقض الفرنسية في

قرارها الصادر بتاريخ 20 فيفري 1990 بقولها: "إنّ الإرسال المستحق عند الوصول لا يترتب عليه

110- سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة، 2003، ص. 12.

111- مهندس روجي لطفي الشريف، مبادئ النقل البري (طرق وسكك) والجوي والحجري، نيسان، عمان، 1997، ص. 110.

استبدال المرسل كمدين بالأجرة بالمرسل إليه، بل يبقى ملزماً بأدائها في حالة عجز المرسل إليه من دفع المصاريف المستحقة لعقد النقل¹¹².

وعليه نجد أنّ الناقل قد منح له القانون والاجتهاد القضائي ضمانات كافية من أجل تحقيق المصاريف والأجرة التي هي مقابل نقله للبضاعة من مكان إلى مكان، وفي زمان معين خاصة إذا كانت البضاعة سريعة التلف .

ما يمكن الاتفاق عليه كذلك أنّ المرسل هو من يقوم بدفع جميع تكاليف النقل بما فيها أجرة النقل ومصاريف النقل حتى وصول إلى المكان المتفق عليه و يعتبر هو المدين الأصلي كونه العنصر المتعاقد مع الناقل.

وهناك استثناء في حالة وجود شركة نقل خاصة بنقل البضائع ففي هذه الحالة إجبارياً يقوم المرسل بدفع جميع مستحقات النقل إلى شركة أثناء تسليمه البضاعة للشركة ، و تتكفل بدورها بنقلها والشركة هي من تقوم بدفع الأجرة للسائق بمقتضى عقد عمل يجمع الشركة و السائق¹¹³.

مخاتمة للفصل الاول

إنحصر هذا الفصل إنحصر على دراسة إلتزامات كلا الاطراف المتعاقدة و ذلك من مكان و زمان إنطلاق البضاعة لنقلها الى غاية الوجهة النهائية لها ، فلكل طرف إلتزاماته الخاصة مجبر على تنفيذها بحيث للمرسل إلتزامات جوهرية في العقد من بينها دفع الأجرة ، كما للناقل البري إلتزامات و جوهرها نقل البضاعة من مكان تسلمها من المرسل الى غاية تسليمها النهائي الى المرسل اليه .

112 – Bar thélény MERCADAL, Droit des terrestier et aériens, Dalloz, Delta, 1996, p. 86.

113- شريف أحمد الطّباخ، التّعويض عن النقل البري والبحري والجوي في ضوء القضاء والفقّه والمعاهدات الدولية، دار الفكر الجامعي،

الإسكندرية، 2005، ص. 39.

يكون هذا الاخير إما المرسل نفسه أو الطرف الثالث في العقد و إلتزامه الرئيسي إلا و هو تسلم البضاعة من الناقل البري في المكان و الزمان المتفق عليه و دفعه للأجرة إن كان الإلتفاق يصرح عن ذلك.

فيما يخص الفصل الثاني سنتناول فيه مكانة المستجندات القانونية و المادية على عقد النقل البري و التي طرأت في أواخر القرن الماضي و تتجزأ إلى عقد التأمين البضاعة، و مدى مكانة التأمين البضاعة المنقولة عبر الطرقات، و أعوان النقل .

هناك مستجندات مادية تتمثل في النقل المتعدد الوسائط و الحاويئية و الوثائق الإلكترونية.

الفصل الثاني مستجدات عقد النقل البري.

تعتبر المستجدات القانونية و المادية من أهم المظاهر التي عرفها عقد نقل البضائع عبر الطرقات، سوف نتطرق إلى التأمين بإعتباره مظهر من مظاهر التأمين الاجتماعي العلمي المنظم، يعد عقد التأمين ذلك العقد الذي يلتزم بمقتضاه المؤمن أن يؤدي إلى المؤمن له إيراداً أو أي تعويض مالي آخر، في حالة وقوع حادث أو تحقق الخطر المبين في العقد، وذلك مقابل القسط أو دفعة تالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن، عرفه المشرع الجزائري في القانون 06-04 المؤرخ في 20 فيفري 2006 والمعدل والمتمم لأمر 95-07، المتضمن قانون التأمينات.

ثم نواصل بدراسة أعوان النقل، و قد عرفهم المرسوم التنفيذي رقم 05-473 المؤرخ في 13 ديسمبر 2005، يحدد شروط تنظيم نشاطات مساعدي نقل البضائع وكيفية ممارستها، كما يلي:

نتناول المستجدات المادية و منها النقل المتعدد الوسائط و الحاوية بإعتبارهما عنصران أساسيان في نقل البضائع ، ثم الوثائق الإلكترونية المستحدثة كوسيلة معاصرة في نقل البضائع عبر الطرقات.

المبحث الأول: المستجدات القانونية

تتمثل أهم المستجدات القانونية في مكانة التأمين في عقد النقل للبضائع و دور أعوان النقل.

المطلب الأول: عقد تأمين البضائع و المنازعات الناشئة عنها

لعقد التأمين أحكام خصصها المشرع في قانون التأمينات 04/06 نظرا لأهمية هذه العملية في عقد النقل البضائع و الأخطار التي تواجهها البضاعة إثر هذه المرحلة.

الفرع الأول : إبرام عقد التأمين البضائع و الأخطار التي تواجهها

يخضع إبرام عقد التأمين على أحكام عامة و خاصة.

أولاً: إبرام عقد التأمين البضائع

يعرف عقد التأمين في المادة 619 من القانون المدني على أنه "عقد يلتزم بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي إشتراط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق المبين بالعقد و ذلك مقابل قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن".

يعتبر تأمين البضاعة الوسيلة القانونية لحماية البضاعة، حيث يبدو الإهتمام هنا بأطراف العقد وتعهدات كل طرف والمصلحة التي تعود عليه من التعاقد، كما يعني ضمانات لتنفيذ التزام أي الضمانات التي تؤمن الدائن من خطر عدم الوفاء بالدين¹¹⁴.

لقد إهتم المشرع الجزائري بأحكام عقد التأمين التي يرد على نقل البضائع من المادة 55 إلى المادة 56 من قانون 04/06 من قانون التأمينات .

114-جديدي معراج ، محاضرات في قانون التأمين الجزائري ،ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر، ص 44.

كما أنّ التأمين للبضاعة المنقولة برّاً هي تأمين مجمل البضاعة لتفادي الخسارة الكبيرة المحتملة¹¹⁵، وإنه عقد التأمين عقد تجاري بين طرفين يعرفان بالمؤمن والمؤمن له، بقصد مواجهة الأخطار التي تحل بالمؤمن له، وفي حالة وقوع الخطر يلتزم المؤمن بدفع مبلغ التأمين للمؤمن له مقابل التزام المؤمن له بدفع قسط التأمين للمؤمن، فتأمين البضاعة يعتبر حماية من الخسائر المادية التي تتعرض لها وسائل النقل والبضائع والسلع المنقولة عليها من الأخطار المختلفة التي تتعرض له، وتختلف وسائل التأمين هنا طبقاً لإختلاف الشيء موضوع التأمين فتتنقسم إلى نوعين أساسيين وهما:

- التأمين على وسائل النقل نفسها:

ويهدف هذا النوع من التأمين إلى حماية وسائل النقل بأنواعها المختلفة من خطر الحريق أو فقدان الكلي أو الجزئي.

- التأمين على البضائع:

ويهدف هذا النوع من التأمين إلى تعويض أصحاب البضائع المنقولة أو أصحاب المصلحة فيها من الخسائر المادية التي تتعرض لها هذه البضائع من الأخطار المختلفة أثناء عمليات الشحن أو النقل أو التفريغ¹¹⁶.

115-جمال الدين مكناس، التأمين (عقد التأمين)، منشورات جامعة دمشق، كلية الحقوق، 2000.ص.90.

116- أنور طلبة، العقود الصغيرة (عقد التأمين البري)، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2005، ص. 55.

فيما يخص الشكلية التي يفرضها المشرع فقد نصت المادة 08 من قانون التأمينات:

"يجر عقد التأمين كتابيا، بحروف واضحة و ينبغي أن تحتوي إجباريا، زيادة على توقيع الطرفين

المكتتبين على البيانات التالية:

- اسم كل من الطرفين المتعاقدين و عنواهما.
- الشيء أو الشخص المؤمن له.
- طبيعة المخاطر المضمونة .
- تاريخ الاكتتاب.
- تاريخ سريان العقد ومدته.
- مبلغ الاشتراك التأمين.
- مدة التأمين سارية المفعول.
- رقم عقد التأمين.

من بين البيانات التي يشمل عليها عقد التأمين، مدته ويجب أن تكون مكتوبة بشكل

ظاهر ، وتكون مدة العقد صريحة أو ضمنية إذا كانت طبيعة العقد تدل على ذلك¹¹⁷ ، و قد تكون

لمدة لا تزيد عن سنة بالنسبة لتأمين لحوادث النقل، حيث تكون مدة التأمين هي المدة التي يتم

تأمينها.

تعرف العناصر الأساسية لعقد التأمين كما يلي :

117-بن عبدة عبد الحفيظ، إلزامية تأمين السيارات ونظام تعويض الأضرار الناشئة عن حوادث المرور في التشريع الجزائري، الديوان الوطني

للأنشغال التريوية، 2000، ص 37 .

- المؤمن: يمثل شركة التأمين التي تدفع مبلغ التأمين للتعويض، وهو ممثل في شركة التأمين المتخصصة التي تتولى إجراءات التعاقد مع المؤمن له، بالمعنى أن المؤمن هو شركة التأمين.
- المؤمن له: وهو الطرف الثاني في العملية التأمينية للبضائع المنقولة والتي تتولى دفع الأقساط وفقا للعقد مع الشركة نظير حصوله هو أو المستفيد من التأمين على التعويضات المقررة أو المحددة في العقد¹¹⁸.

كما أنه على المؤمن له أن يلتزم المؤمن بتغطية الخطر المؤمن منه و يلتزم المؤمن بتعويض المؤمن له عن كافة الخسائر المادية التي ألحقت بالشيء المؤمن لديه ، وهذا ما دام أن مصلحة المؤمن له تتضرر من جراء وقوع الخطر وهو ما يعرف بمبدأ التعويضي في عقود التأمين¹¹⁹ ، بالإضافة إلى خضوعها إلى مبدأ الحلول الذي يقتضي حلول المؤمن محل المؤمن له والجدول على التعويض من الشخص المسؤول عن إحداث الضرر وهذا الحلول يتم تلقائيا وبقوة القانون بين مبلغ التأمين ومبلغ التعويض، لأن مبلغ التأمين هو تغطية الضرر الذي وقع له من جراء وقوع الخطر المؤمن عليه . أما الأضرار التي يلتزم المؤمن بتغطيتها فقد حددها المشرع الجزائري إستنادا للمادة الثانية عشر من نفس القانون وهي:

- الخسائر والأضرار الناتجة عن الحالات الطارئة .
- الخسائر والأضرار التي يتسبب فيها أشخاص يكون المؤمن له مسؤولا معنا عنها .
- الخسائر والأضرار الناتجة عن خطأ غير متعمد من المؤمن له.

118 - بن عبيدة عبد الحفيظ، إلزامية تأمين السيارات ونظام تعويض الأضرار الناشئة عن حوادث المرور في التشريع الجزائري، نفس المرجع ص 48 .

119 - محمد حسن قاسم، إنهاء عقد التأمين بعد وقوع الكارثة، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2005. ص 24.

- الخسائر والأضرار التي تسببها الأشياء أو الحيوانات التي يكون المؤمن له مسؤول عنها،

و عليه فإن تأمين الأضرار قد يكون تأميناً على الأشياء وقد يكون تأميناً من المسؤولية¹²⁰.

إن تأمين عن الأضرار التي تهدف إلى حماية المؤمن له من الأضرار التي تلحقه بسبب مسؤوليته قبل الغير، قد تتمثل في التعويض الذي يحكم عليه الغير، أو تتمثل في الخسائر التي يتكبدها لدفع المسؤولية عنه إذا لم يتمكن من الرجوع بهذه الخسائر بدعوى المسؤولية بسبب إفساره، ذلك أن تأمين المسؤولية لا يقتدر على تغطية الأضرار التي تلحق بالمؤمن له، نتيجة تحقق مسؤوليته قبل الغير، بل يغطي أيضاً الأضرار التي تلحق من مطالبة الغير الذي يدعي المسؤولية على غير أساس. وقد تناول قانون التأمين الجزائري تأمين مسؤولية في المواد من 90 إلى 99 من قانون التأمينات، بالإضافة إلى النصوص الواردة في الفصل الرابع من الباب الأول من هذا القانون التي تفرض التأمين الإجباري بشأن بعض أنواع المسؤولية المعنية الناشئة عن ممارسة بعض أوجه النشاط المختلفة¹²¹.

كما ينتهي العقد بتحقيق الخطر المؤمن منه ففي هذه الحالة يكون المؤمن ملتزماً بدفع مبلغ التأمين.

120- المادة 10 من قانون 04/06 المؤرخ في 20 فيفري 2006 و المعدل و المتمم لأمر 07/95 المتضمن قانون التأمينات، المرجع السابق.

121-أنظر المواد من م 90 الى م 99 من قانون 04/06 المؤرخ في 20 فيفري 2006 و المعدل و المتمم لأمر 07/95 المتضمن قانون التأمينات، نفس المرجع.

منح المشرع الجزائري الحق في فسخ العقد في حالة عدم الوفاء بالقسط أو في حالة التصريحات بتفاقم الخطر من قبل المؤمن له أو في حالة تصريحات غير مضبوطة أو في حالة الإفلاس له أو قبوله في التسوية القضائية¹²².

كما يلتزم المؤمن له بدفع قسط التأمين طبقا للمادة 15 من قانون 04/06 من قانون التأمينات.

كذلك للمؤمن حق الفسخ عقد التأمين فللمؤمن له كذلك الحق في الفسخ العقد وذلك في حالة زوال تفاقم الخطر ورفض المؤمن تخفيض مبلغ القسط، أو في حالة إفلاس المؤمن وقبوله في التسوية القضائية¹²³.

يرتب عقد التأمين على عاتق المؤمن له مجموعة من الالتزامات أشارت إليها المادة 15 من قانون التأمينات، وهي تتحدد كما يلي:

التدريج عند اكتتاب العقد بجملة البيانات والظروف المعروفة لديه ضمن إستمارة لازمة للمؤمن بتقدير الأخطاء التي يتكفل بها، دفع القسط أو الاشتراك في الفترات المتفق عليها في العقد. التدريج الدقيق بتغير الخطر أو تفاقمه بفعل المؤمن له احترام الالتزامات التي اتفق عليها مع المؤمن وتلك التي يفرضها التشريع الجار به العمل.

إن تبليغ المؤمن عن كل حادث ينجر عنه الضمان بمجرد إطلاعه عليه وأن يزوده بجميع الإيضاحات لذلك ، منها الإلتزام بدفع القسط ، الإلتزام الإدلاء بالبيانات المتعلقة بالخطر عند التعاقد.

-الإلتزام بالإعلان عن الظروف التي تؤد إلى زيادة الخطر أثناء سريان العقد،

تاريخ الإضطلاع 2016/09/08 : www.arblaws.com/board/showthead - 122

123- نفس المرجع.

-الإلتزام بوقف الخطر أو تضييق نطاقه والإبلاغ عنه عند وقوعه¹²⁴.

أما فيما يخص مكان أداء قسط التأمين فالأصل أنه يتم في موطن المدين وهو موطن المؤمن له ، ولكن يعتبر بمثابة إرهاب للمؤمن ، إذ ينجم عليه أن ينتقل إلى موطن المؤمن له في كل دفعة تأمينية من أجل استلام قسط أو أقساط التأمين، لذلك فخلافا لقاعدة أن الدين مطلوب لا محمول المؤمن له يلتزم بإنتقال إلى مقر المؤمن من أجل دفع الأقساط عند حلول أجل استحقاقها¹²⁵.

وبرجوعنا إلى النصوص نجد أن المشرع الجزائري، يأخذ بالقاعدة الكلاسيكية التي تقضي بأن الدين المطلوب وليس محمولا، حيث أن الوفاء بالالتزامات ماعدا الأشياء المعينة بالذات، يكون وقت الوفاء أو في المكان الذي يوجد فيه مركز مؤسسته وهو ما أخذ به أيضا المشرع الفرنسي. إلا أن القاعدة ليست من النظام العام وإعتبارا إلى طبيعة نشاط شركات التأمين فإنه في الواقع يلتزم المؤمن له بالإنتقال إلى موطن شركة التأمين يدفع أقساط التأمين، وهو ما تنص عليه وثيقة التأمين، كما يجوز للطرفين الإتفاق على مكان آخر للدفع مادام أن هذه القاعدة ليست من النظام العام.

أما بالنسبة إلى طريقة دفع القسط يتم دفع القسط نقدا، حيث يقوم المؤمن له¹²⁶ ، بدفعه للشخص الذي تكلفه الشركة بقبض أقساط التأمين المفوض وقد يتم الدفع عن طريق حوالة بريدية

124 -مصطفى محمد جمال، أصول التأمين (عقد ضمان) دراسة مقارنة للتشريع والفقہ والقضاء في ضوء الأسس الفنية للتأمين، منشورات حلي الحقوقية، بيروت، لبنان، 1999، ص 80.

125-بن عبدة عبد الحفيظ، إلزامية تأمين السيارات ونظام تعويض الأضرار الناشئة عن حوادث المرور في التشريع الجزائري، نفس المرجع ، ص 53.

126-قانون 04/06 المؤرخ في 20 فيفري 2006 و المعدل و المتمم لأمر 07/95 المتضمن قانون التأمينات ، المرجع السابق أنظر م 99 ف 1 2 3.

أو تحويل المبلغ من رصيد المؤمن له في البنك، أو عن طريق شيك لمصلحة المؤمن، وفي هذه الحالة لا تبرأ ذمة المؤمن له إلا بعد قبض المبلغ من طرف المؤمن¹²⁷.

إن معايير تقدير قسط التأمين تعتبر من أصعب العمليات التي يقوم بها المؤمن، نظرا للطابع التقني للعمليات التأمينية، وعادة ما تعتمد شركات التأمين على بعض المعايير من أجل حساب القسط، كطبيعة ونوعية الخطر ودرجة احتمال وجوده، ونفقات اكتتاب وتسيير الخطر، أو عنصر تقني يتعلق بالتعريف الخاصة بكل عملية من عمليات التأمين.

كما تعتمد شركات التأمين أيضا على الطرق والأساليب الإحصائية من أجل قياس الخطر وتحديد أقصى الخسائر المحتمل وقوعها والتي تتحملها الشركة¹²⁸.

إن المؤمن له ملزم بدفع القسط، ولكن إذا لم يتم بتنفيذ هذا الالتزام فإن هناك إجراءات يتعين على المؤمن استنفاذها للجدول على القسط، أو فسخ العقد في حالة عدم استجابة المؤمن له، وهناك جزآن يترتبان عن عدم الوفاء بقسط التأمين، فإما أن يقوم المؤمن بإيقاف الضمان وإما أن يلجأ إلى فسخ العقد، إلا أنه لا يمكن اللجوء إلى هذا إلا بعد إعدار المؤمن له.

يلتزم المؤمن بداية بتذكير المؤمن له قبل حلول أجل الاستحقاق بتاريخ استحقاق

القسط، وهذا قبل شهر على الأقل من تذكيره بالمبلغ الواجب دفعه، وأجل الدفع، وهذا حسب ما تنص عليه المادة 02 الفقرة الأولى من قانون التأمينات، ومنحه أجل 15 يوما على الأكثر تحسب من تاريخ الاستحقاق، ويلتزم المؤمن له بالدفع خلال هذا الأجل، فإذا لم يستجب لهذا الإعدار ولم

127 - بن عبيدة عبد الحفيظ، إلزامية تأمين السيارات ونظام تعويض الأضرار الناشئة عن حوادث المرور في التشريع الجزائري، نفس

المرجع ص 66 .

128 - راشد راشد، التأمينات البرية على ضوء قانون التأمينات في ضوء قانون التأمينات الجزائري، المؤرخ في 1980/08/09 ديوان

المطبوعات المركزية، الجزائر، 1992، ص 92.

يدفع في الوقت المخول له من طرف المؤمن، وإنقضت المدة القانونية ففي هذه الحالة يقوم هذا الأخير بإعذاره و هذا عن طريق رسالة مضمونة الوصول مع الإشعار بالإستلام بدفع القسط المطلوب، وهذا خلال أجل ثلاثين يوماً التالية لانقضاء المهلة الأولى¹²⁹.

إن التزام المؤمن له بالإدلاء وقت التعاقد بالبيانات المتعلقة بالخطر، فهو إلتزام قانوني تفرضه القوانين، فهو إلتزام لا ينشأ العقد و إنما ينشأ بسببه، وقد أصبح هذا الإلتزام من المبادئ المسلم بها في مجال التأمين، وهذا جرى العرف التأميني عليها.

ذلك أن هذا الإلتزام إنما ينبع من طبيعة التأمين ذاتها، ولذلك يعمل بهذا الإلتزام حتى ولو لم يرد بشأنه نص في التشريع الوضعي، ويتضح مما سبق أن الإلتزام الرئيسي للمؤمن له في هذه المرحلة من مراحل إبرام عقد التأمين يتمثل في حتمية توافر الشفافية والإفصاح التام عن طبيعة الدقة والمصلحة التأمينية لطالب التأمين.

فضلا عن الإدلاء بكل ما يعلمه أو يتوافر لديه من معلومات عن محل التأمين وقيمتها والظروف المحيطة بالخطر المؤمن منه¹³⁰.

يترتب على اعتبار مبدأ حسن النية ، هو الأساس القانوني لإلتزام المؤمن له بالإدلاء نتيجة مؤداها أن يتحمل المؤمن له مغبة إخفاؤه للبيانات والعوامل المؤثرة في احتمالية تحقق الخطر أو أية بيانات جوهرية أخرى، إذ تعتبر إرادة المؤمن عند إبرام العقد قد شابها عيب من عيوب الرضا نتيجة

129 - أنظر المادة 02 الفقرة الأولى من قانون التأمينات سابق الذكر.

130 - محمد فريد العريني، د محمد السيد الفقي، قانون النقل، منشورات حلبى الحقوقية، الطبعة الأولى، 2011، ص67.

الإخفاء المتعمد للحقائق الجوهرية التي لو علمها لما أبرم العقد، أو أبرمه وفقاً لشروط أو أسعار مغايرة لتلك التي جدل عليها المؤمن له نتيجة إخفاؤه لتلك الحقائق¹³¹.

إن المؤمن له مسؤول عن التدرج بالبيانات التي تتضمنها وثيقة التأمين¹³²، لذلك فقد رتب المشرع بعض الجزاءات في حالة تقديم تدرجات غير كافية عن الخطر المؤمن منه، وكذلك إذا أقدم المؤمن له عن التدرج ببيانات كافية. وفي كل الأحوال فإن هذه الجزاءات تختلف بالنظر إلى حسن أو سوء نية المؤمن له، وعلى غرار هذا المبدأ نرى من الضروري التمييز بين الإخلال بالإلتزام بالتدرج في حالة حسن النية، والإخلال به بسوء نية المؤمن له¹³³، لأن طبيعة الجزاء تختلف بين الحالتين:

- أن طبيعة ومحدودية عقد التأمين، أدى بالمشرع إلى إلتزام الصرامة في تنظيم الجزاءات المترتبة عن الإخلال بالبيانات المدر بها، حتى ولو كان له حسن النية فلو يحقق المؤمن قبل وقوع الخطر المؤمن، بأن المؤمن قد صرح ببيانات غير حقيقية أو بيانات ضرورية في تقدير القسط ومبلغ

131 - مصطفى محمد جمال، أصول التأمين (عقد ضمان) دراسة مقارنة للتشريع والفقه والقضاء في ضوء الأسس الفنية للتأمين، نفس المرجع ، 1999، ص102

132- جهاد عبد الفتاح الدهور، التزام المؤمن بدفع مبلغ التعويض وحالات الإعفاء منها، نفس المرجع ، ص 39. مع الملاحظة : وثيقة التأمين هي محرر يدون فيه عقد التأمين بين المؤمن و المؤمن له، حيث جرت العادة على إعداد نماذج مطبوعة، فإذا قبلت شركة التأمين أن تؤمن ضد الخطر المطلوب ضمانه، فإنها تعد محرر بعدة نسخ موقعة من ممثلها القانوني، وتقدمه إلى المؤمن له الذي يوقعه ويحتفظ بنسخة منه مع دفع مبلغ التأمين، وتتضمن وثيقة التأمين نوعين من الشروط والبيانات، شروط عامة لا تختلف من وثيقة لأخرى بالنسبة لوثائق النوع الواحد من أنواع التأمين وشروط خاصة مثل تأمين عن البضائع المنقولة برا تطبع نسخ متعددة ويتم إمضاءها من قبل المؤمن والمؤمن له.

133 - مصطفى محمد جمال، أصول التأمين (عقد ضمان) دراسة مقارنة للتشريع والفقه والقضاء في ضوء الأسس الفنية للتأمين، نفس المرجع ، ص116

التأمين، في هذه الحالة يمكن له الإستمرار في العقد مقابل قسط التأمين إذا قبل المؤمن له ذلك.

● أما إذا رفض دفع الزيادة فيمكن للمؤمن اللجوء إلى فسخ العقد ، إن المؤمن ملزم بتبليغ المؤمن له في هذه الحالة وبالمقابل يلتزم هذا الخير بالرد قبولاً أو رفضاً في مهلة خمسة عشرة يوماً، هذا في حالة الفسخ فإن المؤمن يرد جزء من قسط التأمين للمؤمن له عن المدة التي لا يسر فيها عقد التأمين، إما إذا تحقق بعد وقوع الحادث من نقص البيانات أو عدم تحققها، ففي هذه الحالة وحسب المادة 19 من قانون التأمينات، أن المؤمن يخفض التعويض بقدر الإقساط المدفوعة أو المستحقة فعلاً من طرف المؤمن له، مع تعديل العقد بالنسبة للمستقبل¹³⁴.

و تعتبر سوء النية من المؤمن له في حالة تعمدته في إخفاء أو كتمان التدرجات أو تقديم بيانات كاذبة، ويقع عبء إثبات سوء النية على عاتق المؤمن، فإذا أثبت ذلك فبإمكانه إبطال عقد التأمين، ولكن هذا الإبطال يجب أن يتوافق مع خصوصيات عقد التأمين¹³⁵ بإعتباره من العقود الزمنية، والزمن هو المقياس الذي يقدم به محل العقد، وهو ينشئ إلتزامات مستمرة بالنظر إلى فترات تنفيذه.

وعليه فإن طبيعة هذا العقد جعلت المشرع يلجأ للقواعد العامة التي تقضي بأنه في حالة إبطال أو بطلان العقد، يعاد المتعاقدين إلى الحالة التي كان عليها قبل إبرامه، وفي حالة استحالة ذلك جاز الحكم بتعويض معادل.

134 -أنظر المادة 19 من قانون التأمينات سابق الذكر .

135- العرابوي نبيل، التأمين في النقل البري، مذكرة ماجستير، جامعة تلمسان، 2004، ص 61 .

هذا ما أكدته المحكمة العليا في العديد من قراراتها بتقرير إعادة المتعاقدين إلى الحالة التي كان عليها قبل إبرامه.

فإستنادا إلى القواعد العامة فقد تضمن قانون التأمينات حكما خاصا مراعاة لكون أن عقد التأمين من العقود الزمنية حيث تقضي المادة 21 من هذا القانون، بأنه تعويضا بإدلاء الضرر. تبقى الأقساط المدفوعة حقا للمؤمن الذي يكون له الحق أيضا في الأقساط التي حان أجلها مع مراعاة الأحكام المتعلقة بتأمينات ، وإذا وقع خطر للمؤمن له فهذا لا يؤدي إلى بطلان العقد إذا لم يتجاوز الخطر المحددة في وثيقة التأمين¹³⁶ ، يترتب عن هذا الخطأ حالتين:

أ - إذا كان القسط المدفوع أكثر من القسط المستحق فإنه يتعين على المؤمن إرجاع ما زاد عليه بدون فائدة.

ب- إذا كان القسط المدفوع أقل من القسط المستحق خفضت المبالغ المؤمن عليها بنسبة القسط المقبوض إلى ما يتطابق مع الخطر الحقيقي للمؤمن له، بينما إذا تجاوز الخطر المؤمن له أو حدود ما عليه في عقد التأمين ففي هذه الحالة يبطل عقد التأمين.

سبق و أن تطرقنا إلى إبرام عقد التأمين للبضائع ، أما الجزئية الثانية سنحاول عرض الأخطار التي تتعرض لها البضاعة أثناء نقلها.

ثانيا: الأخطار التي تواجهها البضاعة

يتفاقم الخطر المؤمن منه، بعد إبرام العقد سواء بفعل المؤمن له، أو بسبب أجنبي عنه، لا يد له فيه في كل الأحوال فإن المؤمن له ملزم بهذا التدرج المؤمن، نصت عليه المادة 18 من قانون

136- المادة 21 من قانون التأمينات سابق الذكر .

التأمين، "يمكن للمؤمن في حالة زيادة وقوع الخطر المؤمن منه¹³⁷ أن يقترح معدلا جديدا خلال ثلاثين يوما، يتم حسابها من تاريخ اطلاقه على التفاقم"، وهو ما تضمنه المشرع الفرنسي. إلا أن المشرع الفرنسي ميز بين حالة تفاقم الخطر بفعل المؤمن له وبين الحالة التي لا يرجع سبب التفاقم لإرادته، بخلاف المشرع الجزائري الذي لم يميز بين الحالتين، مما يعني أن الجزاء المترتب عن عدم التدرج ينطبق على الحالتين¹³⁸.

أما المقصود بالإلتزام بزيادة أو تفاقم الخطر هي تلك الأحداث التي تطرأ بعد انعقاد العقد سواء بفعل المؤمن أو غيره مما يؤدي إلى زيادة احتمال وقوع الخطر المؤمن منه، فلو كان المؤمن يعلمها لأثرت على قبوله وتقديره للأقساط مثلا، ترك المكان الذي توجد فيه البضاعة المؤمن عليها لفترة طويلة مما يؤدي إلى تعرض هذه الأخيرة للسرقة، ووضع مواد قابلة للاشتعال للبضائع المؤمنة من الحريق، أو تغيير المهنة التي كان يمارسها المؤمن له إلى مهنة أكثر خطورة.... الخ.

إن عقد التأمين كما سبق التأكيد عليه هو من عقود حسن النية، والبيانات التي يدلي بها المؤمن له للمؤمن وهي التي يقدر غرارها هذا الأخير مبلغ التأمين، فإذا حدث أن تغيرت الظروف التي أبرم فيها العقد إلى زيادة الخطر أكثر مما كان عليه في السابق¹³⁹، فمن شأن هذا التفاقم أن يؤدي إلى إثقال كاهل المؤمن ومما لا شك فيه أن عقود التأمين من العقود التي تتطلب مراعاة التوازن بين التزامات كلا الطرفين¹⁴⁰.

137 - أنظر المادة 18 من قانون التأمينات سابق الذكر .

138 - A Favre , ROCHEX . GRY , GOURTIEU , le droit de contrat d'assurance terrestre , édition Delta , librairie , générale de droit et de jurisprudence , E . J. A. 1998. p 115, 116.

139- A Favre , ROCHEX . GRY , GOURTIEU , le droit de contrat d'assurance terrestre ,OPT CIT . p 123

140 -جديدي معراج محاضرات في قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2008،ص.33

ففي حالة الإخلال بهذا التوازن فإن الأمر يتطلب إعادة هذا التوازن إلى ما تم الإتفاق عليه في البداية، وهنا ظهر أهمية التدرج بزيادة أو تفاقم احتمال وقوع الخطر، فإذا لم يلتزم المؤمن له بإعادة التوازن المالي للعقد، ويكون هذا غالبا برفع قيمة القسط بما يتماشى وتطور الخطر، فيإمكان المؤمن أن ينهي العقد، ولا يهم إن كانت الزيادة بفعل المؤمن أو بسبب لا يرجع إلى إرادة.

نشير في هذا الصدد أن نقص الخطر لا يؤثر في قيمة إلتزامات الأطراف، وبالتالي لا يمكن للمؤمن له مطالبة المؤمن بتخفيض قيمة الأقساط بسبب نقص الخطر. من خلال معرفتنا لأهمية التدرج بالخطر ، يمكن أن نستخلص الشروط التي تؤد إلى ترتيب هذا الإلتزام على عاتق المؤمن له أهمها:

- أن يكون تفاقم الخطر لاحقا لإبرام العقد .
- أن يؤد التفاقم إلى زيادة الخطر أو جسامته .
- زيادة الخطر في علم المؤمن له لا المؤمن.
- ألا تتعلق العملية التأمينية بالتأمين على الحادث فقط .
- أن يتم التدرج ضمن الآجال القانونية: وفي هذه الحالة المؤمن ملزم بالتدرج بتفاقم الخطر سواء كان هذا التفاقم بإرادته أو بسبب أجنبي عنه¹⁴¹ ، و هنا فرق المشرع الجزائري بين

حالتين:

- أن يكون تفاقم الخطر خارج عن إرادة المؤمن له: في هذه الحالة يلتزم المؤمن له بالتدرج في مدة أقصاها سبعة أيام، تسري ابتداء من يوم اطلاعه على الزيادة للخطر، باستثناء حالة القوة القاهرة، أو الظروف الطارئة¹⁴²

141 -CH . JAMIN ET M. BILIAN ; traité de droit civil, les effets du contrat .L.G.D.J.1995.P 89.

فيما يخص دراستنا الميدانية مع شركة التأمين 2A إستخلصنا مايلي :

- يتم تقديم تأمين مفتوح لمدة سنة بالنسبة لنقل البضائع الخاص وبعد إتمام عمليات النقل يقوم بتأمينها لدى شركة التأمين وتقديم المعطيات اللازمة حول البضاعة المنقولة.
- يتم التأمين البضائع المنقولة لدى الخاص إما بتغطية الشاملة ويشمل حتى شحن والتفريغ أو التأمين عن أي حادث يقع قد يتلف البضاعة.
- من أجل التأمين البضاعة المنقولة سواء الحاوية أو سائبة يجب أن يقدم المؤمن له نسخة أصلية من فاتورة الشراء حتى يتمكن المؤمن من تقييم البضاعة وتحديد مبلغ التأمين.
- عند تقييم البضاعة لا يتم وزنها بالكيلو غرام وإنما حسب الحمولة المقيدة للمقطورة الشاحنة 10طن أو عشرون هذا بالنسبة إلى البضاعة السائبة أما تقييم البضاعة المحملة في الحاوية والتي تحتوي على أغلفة وقائية فتقدر على حسب طبيعتها .
- بالنسبة للبضاعة السائبة مثل قرانيط أو مواد مصنوعة من الزجاج لا يمكن أن تكون محل تأمين شامل tout risque وإنما تقييم في حالة حادث مرور¹⁴³ .

إن عقد التأمين البضاعة ينصب على بضاعة تواجهها أخطار متعددة و خطيرة¹⁴⁴ .

و ذلك من أجل حماية البضاعة من مكان تسليمها الى غاية وصولها الى الوجهة النهائية¹⁴⁵ ، و في بعض الأحيان تكون مؤمنة في جميع مراحل نقلها إلى غاية توزيعها أو بيعها¹⁴⁶ ، فهذه الأخطار

142 - راشد راشد، التأمينات البرية على ضوء قانون التأمينات في ضوء قانون التأمينات الجزائري، نفس المرجع ، ص 87.

143 -أنظر الى الملحق المتعلق بشروط التأمين البضاعة.

144- محمد حسن قاسم، إنهاء عقد التأمين بوقوع الكارثة، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2005، ص 232.

145- الحبيب خضر، تقاوم الخطر في التأمين البري، دار الكتب القانونية، تونس، 2005، ص.85.

146- أسامة عزمي سلام الشقيري نوري موسى، إدارة الخطر والتأمين، دار الحامد، ط1، عمان، 2007، ص.28.

تنجم بكثرة في مرحلة نقل البضاعة و هي أخطر مرحلة قد تسبب بتلف البضاعة جزئيا أو كليا أو تعرضها إلى ضرر ناجم من عدم مراعاة الناقل لحفاظ على سلامة البضاعة¹⁴⁷ ، و ذلك راجع الى نوعية البضاعة خاصة تلك البضاعة التي تكون سريعة التلف منها المواد الغذائية المجمدة التي تستلزم محافظة مثقنة من غاية تسلمها من المرسل الى غاية تسليمها الى المرسل إليه¹⁴⁸ ، فهذه المواد تستلزم المحافظة وفق معايير محددة ففي حالة توقف غرفة التبريد ، تكون شركة التأمين في هذه الحالة غير مسؤولة عن تأمين عن التلف الذي لحق بها جراء توقف غرفة التبريد¹⁴⁹ .

يندرج في تنفيذ عقد النقل للبضائع منازعات في عقد التأمين تحل حسب أحكام تشريعية معينة.

الفرع الثاني: المنازعات المتعلقة بالتأمين البضائع عبر الطرقات

في بعض الأحيان تطرأ مشاكل تتعلق بالمؤمن أو المؤمن له، لا يمكن أن يستمر في تنفيذ العقد، كإحلال المؤمن له بدفع القسط المستحق من أجل مواصلة العقد وهو التزام أساسي في العلاقة التعاقدية¹⁵⁰ ، كما أنّ المؤمن قد يخل بالتزاماته كعدم تنفيذ العقد حسب البنود المتفق عليها، فقد يؤثر على تلك العلاقة مما يؤدي إلى البحث في حل ذلك النزاع، وذلك بإختيار الحل الأمثل لحل منازعات المتعلقة بتلك البضاعة.

147 – F. YVONNE, Assurance entreprise et des professions, 3ème édition, Dalloz, Paris, France, P108.

148 –F.Chabas, le droit des accidents de la circulation après la réforme du 5 juillet 1985, Paris litec, 2ème éd, 88.p 69

149 –مقابلة مع مسؤول لشركة التأمين 2A بتاريخ : 2017/09/23

150 –Lambert, Faivre, Réflexion sur la nature juridiques des assurances des responsabilités, mélonge, Vincent 1981 P

تتم تسوية المنازعات بين الأطراف المتعاقدة بطريقتين، إما تسوية المنازعات عن عقد تأمين البضائع بطريقة ودية (الفرع الأول) وهذه أول حالة يتطرق له الطرفان من أجل فك النزاع حول اتفاق أو التزام قد تم الإخلال به، فيبقى هذا الحل هو مرشح من أجل حل يرضي به الطرفان. أما الطريقة الثانية لحل النزاع يكون بتسوية المنازعات عن طريق القضاء (الفرع الثاني) وهو حل ثاني ليكون بعد إجراء حل ودي إلا وأن أطراف المتعاقدة، عامة لا ترضى به نظراً لعدم وجود حل يرضي طرفان أو أحد الأطراف المتعاقدة.

أولاً: تسوية المنازعات بطرق ودية

تعتبر هذه الطريقة الحل الأمثل للأطراف المتعاقدة خاصة بالنسبة لشركات التأمين من أجل تفادي تسوية المنازعات عن طريق القضاء، وهذه الطريقة تمتاز بحل الوسيط بين الطرفين مع حل النزاع في ظرف قياسي.

تدفع شركة التأمين لزيائنها مثلاً مبلغاً من المال كتعويض شامل عن وقوع الحادث المؤمن له، يكون مأساوياً للخسارة التي تعرضوا لها، ويوقع الطرفان على إيصال مخالصة¹⁵¹، كما يحدد لتقدير مبلغ الضرر بخبراء مختصين مؤهلين معتمدين كل حسب مجاله في الاختصاص، وقد حدد المرسوم 220-07¹⁵²، المؤرخ في 14 يوليو 2007، شروط اعتماد خبراء ومحافظي العواريات وخبراء التأمين لدى شركات التأمين وشروط ممارسة مهامهم وشطبهم، فالخبير هو كل شخص مؤهل

151- مصطفى محمد جمال، أحوال التأمين (عقد ضمان)، دراسة مقارنة للتشريع والفقه والقضاء في ضوء الأسس الفنية للتأمين، مرجع سابق الذكر. ص. 109-110-111-221.

152- المرسوم التنفيذي 220-07 المؤرخ في 14 يوليو 2007 يحدد شروط اعتماد خبراء ومحافظي العواريات وخبراء التأمين لدى شركة التأمين وشروط ممارسة مهامهم وشطبهم، ج.ر.، الصادرة في 21 جانفي 1996، ع.5.

لتقديم الخدمة في مجال البحث عن الأسباب وطبيعة امتداد الخسائر وتقييمها والتحقق من ضمان التأمين.

حاولنا تطرق إلى الحل الودي التي يقع بين صاحب البضاعة و شركة التأمين حول مدى تأمين البضاعة المنقولة ، أما الجزئية الثانية سنعرض فيها المنازعات التي تلجأ إلى القضاء لتسوية النزاع بين أطراف العقد.

ثانيا: تسوية المنازعات عن طريق القضاء

تعرضنا إلى الطريق المختصر وهو التسوية الودية لحل المنازعات، إلا أنه في بعض الأحيان قد لا يجدي نفعا، فيلجأ أحد الأطراف المتعاقدة سواء المؤمن أو المؤمن له إلى الحل القضائي.

فللمؤمن الحق في رفع دعوى هي دعوى المطالبة بالأقساط المستحقة في حالة تقاعس المؤمن له على تنفيذ التزامات أو أي بند من البنود المتفق عليها¹⁵³، كما له الحق بأن يسترجع ما تحصل عليه المؤمن له من تعويضات غير مستحقة، وذلك في حالة وقوع حادث وتأثرت البضاعة المنقولة سواء جزئيا أو كليا، ويتحصل المؤمن له على تعويضات إضافية أو زائدة ليست من حقه التحصل عليها¹⁵⁴.

فللمؤمن حق رفع دعوى من أجل المطالبة بها، خاصة وبعد إعدار المؤمن له من أجل إرجاع المحددة ويمدد له أجال في بعض الحالات إلى 08 أيام قبل اللجوء إلى المتابعة القضائية طبقا

153- عبد الرزاق بن خروف، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري، التأمينات البرية، ج الأول، 2000، ص95.

154- هيثم حامد المصاورة، عقد التأمين الإلزامي في المسؤولية المدنية لحوادث المركبات، منشورات زين، ط1، 2009، ص34

لنص المادة 180 من القانون المدني الجزائري، وبعد هذا الإعذار يلجأ المؤمن (شركة التأمين) بمتابعته على أساس تحصله على مبلغ تعويض غير مستحق إضافة إلى تعويضات عن الإجراءات القضائية.

كما للمؤمن له الحق في رفع نوعين من دعويين من أجل تحصيل ما يطلبه قضائيا نظرا لعدم تحصله عليه وديا، فالدعوى الأولى تتعلق بدعوى المطالبة بمبلغ التأمين عند وقوع الحادث¹⁵⁵.

فللمؤمن له الحق بالمطالبة بالتعويض حول الحادث المتعلق بضرر البضاعة المنقولة خاصة إذا عرفت البضاعة المنقولة ضررا كبيرا، فبعدم الاستجابة من طرف شركة التأمين لتعويضه عن الأضرار اللاحقة به، يلجأ للمطالبة القضائية ويمهل شركة التأمين (المؤمن) مهلة 08 أيام بإعذار قانوني من أجل التحصل على التعويضات المستحقة كما سبق ذكرها بالنسبة لشركة التأمين (المؤمن) بمطالبة المؤمن له قضائيا أن تقدم إعذار يقوم به المؤمن له ضد شركة التأمين عند المطالبة القضائية، يطلب المؤمن له تعويضا آخر عن الضرر المتواصل وعلى تأخر المؤمن (شركة التأمين) المؤمن حسب ما يراه مناسبا.

كما له الحق بأن يرفع دعوى استرجاع ما دفعه المؤمن له من أقساط زائدة.

في هذه الحالة يكون المؤمن له قد قام بدفع أقساط زائدة خاصة في حالة عدم الإتفاق على بعض البنود التي تشمل تأمينات إضافية للبضاعة المنقولة ويتراجع عنها أحد الأطراف المتعاقدة أثناء إبرام العقد¹⁵⁶، وبعدم استجابة شركة التأمين (المؤمن) بإرجاع المبالغ التي دفعها المؤمن له أثناء إبرام العقد، يحق له رفع دعوى قضائية من أجل تحصيل تلك المبالغ التي تكون إضافية عند العقد المبرم.

155 - Daniel Veaux, contrats et obligations, j.cl.civ.Fascicul. Paris 1987, p 12, p 122 à 124.

156 - محمد على عرفة، التأمين والعقود الصغيرة، القاهرة، ص 33.

نشير إلى قرار صادر عن مجلس قضاء وهران متعلق بتقادم رفع دعوى ضد الناقل و قضى المجلس أن الدعاوى التي ترفع ضد الناقل بسبب الحسائر التي تلحق البضائع المنقولة تتقادم بسنة إبتداء من تاريخ التسليم أو من التاريخ المقرر للتسليم .

حيث أنه بالرجوع الى حيثيات القرار نجد هناك طعن بالنقض لشركة أجنبية في القرار الصادر عن مجلس قضاء وهران في 2006/01/08، الذي أيد حكم محكمة وهران المؤرخ في 2004/10/25، مبدئيا فيما قضى على الطاعنة بأن تؤدي للمطعون ضدها مبلغ 10967447, 73 دج ، و عدله بجذف المبلغين المحكوم بحما مقابل الخبرة و التعويض¹⁵⁷ .

وجدنا آخر حول كيفية تسوية النزاعات عن طريق القضاء في مجلة المحكمة العليا ، نزاع بين (ق ، ش) ضد (رئيس بلدية بني بني و من معه) ، تمثل موضوع النزاع حول حادث مرور و التعويض عن الأضرار جسمانية و مدى تقادمها .

رجوعا الى حيثيات القرار يتبين من القرار المطعون فيه أن القضاة المجلس قصرُوا في تسبب قرارهم باكتفائهم بالقول أن وفقا للمادة 624 من القانون المدني دعوى الطاعن سقطت بالتقادم لرفعها بعد مضي ثلاثة سنوات من تاريخ الحادث الذي نشأت عنه ، ذلك أن المجلس بهذا التعليل أهمل تبيان أسباب اعتبارهم أن القرار الجزائي المذكور إجراء غير قاطع لمدة التقادم إذ وفقا للمادة 28 فقرة 2 من قانون التامين رقم 07/95 الذي هو القانون الخاص الخاضعة له دعوى الحال.

157-مجلة المحكمة العليا، الغرفة المدنية، العدد الأول 2008 الملف رقم 414140 قرار بتاريخ 2008/06/18، نشرة القضاة، عدد

يمكن قطع التقادم لأسباب الانقطاع العادية كما حددها القانون و يستفاد من احكام

المادة 317 من القانون المدني، أن التقادم ينقطع بالمطالبة القضائية و لو رفعت الدعوى الى المحكمة الغير المختصة .

وعليه يستخلص من القرار أنه يمكن قطع تقادم الدعوى الناشئة عن عقد التأمين المستهدفة

للتعويض عن اضرار الناجمة عن حادث مرور ،بأسباب الانقطاع المدة المحددة قانونا¹⁵⁸ .

كما لدينا مثال آخر في مجال الإجتهد القضائي من مجلة المحكمة العليا ، قضية بين الشركة

الوطنية للتأمين ضد (ت.ع) ، تمثل موضوع النزاع حول عقد التأمين ضمانه و تعويضه و

الاجال التي من واجب المؤمن له التصريح في حالة سرقة .

رجوعا الى حيثيات القرار يتبين من القرار المطعون فيه قد إرتكر في حيثياته حول الامر رقم

07/95 المؤرخ في 1995/01/25 المتعلق بالتأمينات إذا كان قد ألزم المؤمن عن السرقة في مهلة

ثلاثة أيام طبقا لما نصت عليه المادة 15 منه فان تقاعس عن التصريح بالسرقة لا يترتب عليه

سقوط الحق في الضمان إذ كل ما في الامر و طبقا للمادة 22 من الامر رقم 07/95 المشار اليه

أعلاه فإن المؤمن له إذا خالف الالتزامات المنصوص عليها بالفقرة 05 من المادة 15 المذكورة و هي

تشمل السرقة ، فإنه يجوز للمؤمن تخفيض التعويض في حدود الضرر الفعلي الذي لحق به إذا ترتبت

عن مخالفة المؤمن له بعدم التصريح بالسرقة في الوقت المناسب ،نتائج ساهمت في الأضرار أو اتساع

مداها.

158 -مجلة المحكمة العليا ، الغرفة المدنية ، العدد الأول 2008 الملف رقم 414140 قرار بتاريخ 2008/06/18 ، ص 23

حيث أنه لما كانت النتيجة التي توصل اليها القضاة الموضوع سليمة و السبب الذي بني عليه القرار المطعون فيه خاطئ و غير قانوني فإن المحكمة العليا وطبقا للمادة 376 من قانون الاجراءات المدنية و الادارية تستبدل هذا السبب بالسبب المذكور أعلاه و تم ثم رفض الطعن.

وعليه يستخلص من القرار على أنه لا يترتب عن تصريح المؤمن له بالسرقة ، في مهلة ثلاثة أيام ، سقوط الحق في الضمان ، كما يجوز للمؤمن تخفيض التعويض الى حدود الضرر الفعلي ، في حالة التصريح بالسرقة في الأجل المقرر¹⁵⁹ .

في نفس المجال فيما يخص الإجتهد القضائي من مجلة المحكمة العليا، قضية بين الشركة الجزائرية للتأمينات النقل "كات" ضد (ف.ح) ، (ف.م) ، تمثل موضوع النزاع حول حق شركة التأمين في الإستئناف في المسؤولية المدنية .

رجوعا الى حيثيات القرار يتبين من القرار المطعون فيه قد إرتكز في حيثياته أن الاستئناف من جانب واحد لا يضار به المستأنف ما دامت له مصلحة في ذلك .

كما أنه ما هو ثابت في قضية أن المستأنفة الشركة الجزائرية للتأمينات النقل "كات" إستأنفت حكم 2008/10/22 الذي حكم حكم عليها بصفتها ضامنة لمؤمنها المسمى (ح،أ) . بذلك تكون لها مصلحة فضلا عن أنها ضامنة و بالتالي يجوز لها أن تستأنف وحدها دون إدخال مؤمنها.

159 -مجلة المحكمة العليا ، الغرفة المدنية ، العدد الثاني 2010 الملف رقم 581675 قرار بتاريخ 2010/11/10،ص1

وعليه يستخلص من القرار على أنه يحق لشركة التأمين ، باعتبارها ضامنة ، الطعن وحدها بالاستئناف ، عند توفر المصلحة و لا يتوقف قبول استئناف شركة التأمين على ادخال المؤمن له في القضية¹⁶⁰ .

تطرقنا في المطلب السابق لعقد تأمين البضائع و المنازعات الناشئة عنها ، أما المطلب الثاني سنخصصه لأعوان النقل باعتبارهم عنصر فعال في عمليات النقل البضاعة عبر الطرقات ، خاصة أثناء مرحلة إستلام البضاعة للمرسل إليه أو تسلمها إلى الناقل من قبل المرسل .

المطلب الثاني : تدخل أعوان النقل

سنتناول أهم المستجدات القانونية المتمثلة في أعوان او مساعدي نقل البضائع عبر الطرقات حسب ما جاء في المرسوم التنفيذي المنظم لنشاطهم، و حاولنا تحديد شروط تنظيم نشاطات الأعوان في (الفرع الأول) ، أما (الفرع الثاني) سنعالج مهام أعوان النقل .

الفرع الأول شروط تنظيم نشاطات الأعوان

يستوجب نقل البضاعة مساهمة بأعوان متخصصين يقومون بعملية قبلية أو بعدية لعملية النقل .

قبل أن نتطرق إلى شروط تنظيم مهنة اعوان النقل يجب تعريف مساعدي نقل البضائع عبر الطرقات هم اشخاص طبيعيين أو معنويون خاضعون للقانون الجزائري يمارسون خدمات الاستئجار، التجميع، التخزين، التسليم، التوزيع، الوكالة ، عمولة النقل و سمسرة الشحن¹⁶¹ .

160 -مجلة المحكمة العليا ، الغرفة المدنية ، العدد الثاني 2012 الملف رقم 673874 قرار بتاريخ 2011/07/21،ص13

تخضع ممارسة مهنة مساعدي نقل البضائع عبر الطرقات للحصول المسبق على اعتماد و

القيود في السجل التجاري، غير أن الأشخاص المعنويين يجب أن يكونوا مؤهلين بموجب قانون

أساسي الخاص بهم للتصرف بصفة مساعدي نقل البضائع¹⁶².

أما بالنسبة لشروط الإلتحاق لممارسة المهنة تتمثل في :

يجب على صاحب الطلب :

- أن يفوق سنه تسع عشرة سنة،
- أن يتمتع بحقوقه المدنية والوطنية،
- إثبات بالنسبة لأصحاب عمولة نقل البضائع عبر الطرقات وسماحة الشحن تأهيلا مهنيا (أي حيازة شهادة دراسات عليا) و أو خبرة مهنية (جمع خبرة ثلاث (03) سنوات على الأقل في منصب مسؤولية له صلة مباشرة بنشاط نقل البضائع عبر الطرقات أو الامداد).
- يكون هذا الشرط مطلوبا أيضا بالنسبة للمالكين و مسيري الأشخاص المعنويين.
- أن تتوفر لدى وسطاء الشحن والمجمعين و المخزنيين و الموزعين و الوكلاء و اصحاب عمولة نقل البضائع عبر الطرقات على ملكية أو ايجار على محل ذي استعمال تجاري ومساحة ملائمة تسمح بممارسة المهنة بشكل لائق و معقول و يكون مجهزا بوسائل اتصال،

161 - المادة 3 من المرسوم التنفيذي رقم 05-473 المؤرخ في 13 ديسمبر 2005، يحدد شروط تنظيم نشاطات مساعدي نقل البضائع

وكيفيات ممارستها، ج ر، ع08، المؤرخة في 14 ديسمبر 2005، ص15.

162- المادة 13 من المرسوم التنفيذي رقم 05-473 ، نفس المرجع.

- أن يتوفر لدى المسلمین وسائل نقل مطابقة¹⁶³.

يسلم اعتماد مساعدي نقل البضائع عبر الطرقات من طرف مدير النقل للولاية المختص إقليميا.

أما بخصوص ملف طلب اعتماد مساعد نقل البضائع عبر الطرقات يتمثل فيمايلي :

بالنسبة للأشخاص الطبيعية :

- طلب يبين فيه الحالة المدنية، مقر إقامته و كذا مقره الإجتماعي،
- مستخرج من شهادة الميلاد،
- مستخرج من صحيفة السوابق القضائية (صحيفة رقم 3) لا يتجاوز تاريخ إصداره ثلاث(3) أشهر،
- إثبات التأهيل المهني أو الخبرة المهنية،
- عقد ملكية أو إيجار محل¹⁶⁴.

بالنسبة للأشخاص المعنوية :

- طلب يبين فيه تسمية الشركة و شكلها القانوني, عنوان المقر الإجتماعي إضافة الى الحالة المدنية و كذا مقر إقامة الممثل القانوني المؤهل لتقديم الطلب،

163- المادة 16 من المرسوم التنفيذي رقم 05-473 ، المرجع السابق .

164- المادة 16 من المرسوم التنفيذي رقم 05-473 ، نفس المرجع..

• مستخرج من صحيفة السوابق القضائية (صحيفة رقم 3) لا يتجاوز تاريخ إصداره

ثلاث (3) أشهر للمدير العام أو المسير،

• القانون الأساسي لتأسيس الشركة،

• نسخة من المداولة التي تم فيها تعيين الرئيس و عند الإقتضاء، المدير العام أو المسير إلا إذا

كانوا أعضاء تأسيسيين،

• مستخرج من شهادة ميلاد المدير العام أو المسير،

• وثيقة إثبات التأهيل المهني أو الخبرة المهنية للمدير العام أو المسير،

• عقد ملكية أو إيجار المحل¹⁶⁵.

يتعين على مدير النقل للولاية المختصة إقليمياً الرد على صاحب الطلب في أجل شهر من تاريخ

إستلام طلب الإعتماد¹⁶⁶.

في حالة ما إذا تم رفض الطلب، يكون هذا الرفض مبني على أحد من السببين التاليين :

• إذا لم تتوفر في صاحب الطلب الشروط المطلوبة .

• إذا كان صاحب الطلب محل سحب نهائي للإعتماد.

165- المادة 17 من المرسوم التنفيذي رقم 05-473 ، نفس المرجع السابق ، المادة 17 منه.

166- المادة 17 منه المرسوم التنفيذي رقم 05-473 ، نفس المرجع.

كما يجب أن يبرر مدير النقل قرار الرفض و يبلغه إلى صاحب الطلب برسالة موصى
عليهامع وصل الإستلام.

في حالة إستلام صاحب الطلب الرفض من مدير النقل ، يمكن له أن يقدم طعنا كتابيا إلى
وزير المكلف في أجل شهرين من تاريخ تبليغ الرفض¹⁶⁷.

و في هذه الحالة ، يتعين على الوزير المكلف بالنقل أن يفصل في الطعن في أجل شهر واحد.

كما تجب الإشارة أن الإعتماد يكون شخصيا و قابلا للإلغاء، فلا يمكن أن يتنازل عنه و لا
يمكن أن يكون محل إيجار أيا كان شكله¹⁶⁸.

و يمنح الإعتماد لمدة غير محددة و يمنح له الحق في ممارسة المهنة على كامل التراب الوطني.

كما يجب أن يقيد مساعد نقل البضائع المعتمد في سجل مساعدتي نقل البضائع عبر
الطرق المفتوح لدى مدير النقل في الولاية المختصة إقليميا¹⁶⁹.

نظم المشرع كيفية ممارسة نشاط أعوان النقل.

167- المادة 18 من المرسوم التنفيذي رقم 05-473 ، المرجع السابق.

168- المادة 18 من المرسوم التنفيذي رقم 05-473 نفس المرجع.

169- المادة 4 من المرسوم التنفيذي رقم 05-473 نفس المرجع.

الفرع الثاني: كيفية ممارسة النشاط

النشاطات المسموح ممارستها من طرف العون تعدد كما يلي : بدايتنا بالإستئجار ، و هو قيام بنقل البضائع بواسطة مركبات النقل العمومي للبضائع عبر الطرقات بسائق أو بدونه و يتم في الوقت أو عند الرحلة .

يعني التجميع جمع البضائع الصادرة عن المرسل أو المرسلين متعددين بهدف إيصالها في حصص إلى المرسل إليه على التوالي¹⁷⁰ .

أما التخزين فهو إيداع البضاعة تحت مسؤولية المستودع في أحسن الظروف من حيث الحفظ و تسليمها إلى صاحبها في الحالة التي إستودعت إياه¹⁷¹ .

التسليم و هو قيام مساعد النقل في تأدية البضاعة فعليا إلى المرسل إليه أو إلى ممثله الذي يقبلها¹⁷² .

يعني بالتوزيع في وضع تحت التصرف بضاعة مستودعة لهذا الغرض و للحساب الخاص أو تخصيصها أو تعميمها¹⁷³ .

أما الوكالة تتجه إلى الوكيل ، بموجب توكيل يتلقاه في الحلول محل المالك في جميع العمليات الخاصة بإستلام البضائع و إيصالها أو تسليمها بدلا عنه .

170- المادة 5 من المرسوم التنفيذي رقم 05-473 ، المرجع السابق.

171- المادة 6 من المرسوم التنفيذي رقم 05-473 ، نفس المرجع.

172- المادة 6 من المرسوم التنفيذي رقم 05-473 ، نفس المرجع.

173- المادة 8 من المرسوم التنفيذي رقم 05-473 ، نفس المرجع.

و لديه أيضا ما تسمى بعمولة النقل و هي عقد الذي يلتزم بموجبه صاحب عمولة نقل البضائع عبر الطرقات بالقيام تحت مسؤوليته و بإسمه الخاص بنقل البضائع لحساب الزبون ، وعند الإقتضاء بالعمليات المرتبطة بها¹⁷⁴ .

كما نجد آخر ممارسة يقوم بها مساعد النقل المتمثلة في سمسة الشحن في ربط الصلة بين المرسل البضائع و ناقل عمومي للبضائع عبر الطرقات بهدف إبرام هؤلاء عقد النقل¹⁷⁵ .
لقد أهتم المشرع بتنظيم أعوان النقل كون دورهم التكميلي و الجد هام لعملية النقل.

المبحث الثاني : المستجدات المادية

إن أهم المستجدات المادية المتمثلة في النقل المتعدد الوسائط (المطلب الأول) ، أما المطلب الثاني سنحاول التطرق إلى الوثائق الإلكترونية.

المطلب الأول : النقل المتعدد الوسائط و الحاوية

ساير النقل المتعدد الوسائط ظهور الحاوية .

الفرع الأول : النقل المتعدد الوسائط

إن النقل المشترك ما بين الأنماط هو خدمة نقل ينجزها مستغل بواسطة سند نقل وحيد و بنمطين مختلفين من النقل على الأقل و تغطي النقل من بدايته الى نهايته، تحت مسؤولية مستغل وحيد¹⁷⁶ .

174- المرسوم التنفيذي رقم 05-473 المؤرخ في 13 ديسمبر 2005، يحدد شروط تنظيم نشاطات مساعدتي نقل البضائع وكيفيات ممارستها، نفس المرجع، المادة 9 منه.

175- المرسوم التنفيذي رقم 05-473 المؤرخ في 13 ديسمبر 2005، يحدد شروط تنظيم نشاطات مساعدتي نقل البضائع وكيفيات ممارستها، نفس المرجع، المادة 10 منه.

يكون هذا النوع من النقل دولياً أو وطنياً، كما يعرف على أنه نقل البضائع بواسطة مختلفتين مختلفتين على الأقل من وسائل النقل على أساس عقد نقل من مكان في دولة ما يأخذ فيه متعهد النقل البضائع في عهده إلى مكان التسليم النهائي في الدولة الأخرى¹⁷⁷.

أما بالنسبة للنظام القانوني الذي يحكم هذا النقل يتمثل فيما يلي:

أ- أن تصدر وثيقة نقل واحدة تغطي كافة مراحل النقل.

ب- أن تتعدد المسؤولية عن البضاعة خلال جميع مراحل النقل لشخص واحد (يتولى تنظيم المسؤولية عن البضاعة خلال جميع مراحل النقل شخص واحد) يقوم بنقل البضاعة ويسأل في مواجهة المرسل عما قد يصيبها من الهلاك أو التلف أو التأخير في تسليمها.

ج- أن يحصل متعهد النقل متعدد الوسائل على أجره نقل شاملة تغطي كافة مراحل نقل البضاعة.

أما فيما يخص حدود مسؤولية النقل متعدد الوسائل من لحظة استلام البضاعة إلى وقت

تسليمها ويسأل عن فقد أو تلف أو التأخير في تسليمها . وبمجرد ان يسلم المرسل متعهد النقل

بضاعته يفض يده مما يلي ذلك من مهام وإجراءات تتصل بعملية النقل فلا شأن له بخط سير

وسائل النقل ولا بعقود الشحن والتفريغ ولا التخزين ولا بعمليات التأمين والتخليص الجمركي¹⁷⁸.

176- المادة 2 من القانون رقم 09-11، المؤرخ في 5 يونيو 2011، المعدل والمتمم للقانون 01-13 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه،

المرجع السابق .

177- نادية محمد معوض، المرجع السابق. ص 85.

178- فاروق ملش، المرجع السابق. ص 98.

تأتي أهمية هذا نظام النقل متعدد الوسائط استجابة للتغيرات في المجالات الاقتصادية

والتجارية والتصنيع مثل:

أ- القوى الاقتصادية العالمية التي تعكس النظام العالمي الجديد والضوابط التجارية التي تتحكم في اسواق .

ب-ازدياد القيمة التقنية للتجارة وانشطة القيمة المضافة وترشيد نفقات النقل والتكلفة اللوجستية.

ج-تعاظم الاتجاه نحو تحقيق تكامل وسائط النقل على المستوى الوطني وتعدد ادارة انشطة النقل والتكلفة اللوجستية¹⁷⁹ .

د-تطور انواع واحجام وحمولات وتقنيات وانواع النقل المختلفة خاصة نقل البضائع عبر الطرقات والاتجاه المتزايد نحو الاستفادة من مبدأ اقتصاديات الحجم مع توفر شبكات المعلومات التي تعتبر بمثابة العمود الفقري لأداء النظام.

إن للنقل متعدد الوسائط وظائف جديدة ومزايا عديدة على مستوى الإقتصادي وتتمثل هذه

الوظائف وهي:

أ-الإستغلال الاقتصادي الأمثل للحجم المتاح عن طريق ملئ الفراغات داخل السفينة لتخفيض التكلفة.

179- فاروق ملش، المرجع السابق ، ص 104.

ب- الاستغلال الاقتصادي الامثل لتخزين الحاويات بطريق الرص الراسي مما يزيد من الطاقة

التخزينية بالموانئ دون الحاجة الي زيادة مساحات التخزين، وهي فائدة عظمت تنبثق من استخدام

نظام النقل متعدد الوسائط ومن ثم انخفاض التكلفة.

ج-زيادة انتاجية الموانئ نتيجة لانخفاض فترة بقاء السفن للإنتظار، الشيء الذي يؤدي لزيادة عدد

السفن التي تتردد على الميناء.

د-الاستخدام الامثل لوسائط النقل والبنية الاساسية , بمعني استخدام كل وسيلة نقل في مرحلة تمثل

ميزة نسبية لها في النقل مما يعد اضافة للطلب بهدف استغلال الطاقة النقلية المتاحة الي اقصي حد

ممكن ومن ثم الوصول بالطاقة الفائضة للحد الأدنى وهذا يعني انخفاض التكلفة.

هـ - يعمل النقل متعدد الوسائط علي خلق فرص عمل جديدة في مجال النقل¹⁸⁰.

و- ساعد النقل متعدد الوسائط لانعاش كثير من انواع النقل الاخري غير النقل البحري مثل نقل

البضائع عبر الطرقات.

ع-ساعد النقل متعدد الوسائط علي امكانية استخدام نقل البضائع عبر الطرقات في منظومة النقل

نتعدد الوسائط رغم ارتفاع التكلفة وذلك لنقل بعض انواع البضائع مثل الخضروات والفواكة

واللحوم لارتباطها بعنصر الوقت¹⁸¹.

تم تقديم أهم المعطيات لنقل المتعدد الوسائط ، و سوف نتطرق إلى دور الحاويية في نقل

البضائع عبر الطرقات.

180- فاروق ملش، المرجع السابق ، ص 112.

181- فاروق ملش، نفس المرجع ، ص 123.

الفرع الثاني : الحاويتية

وردت عدّة تعريفات بشأن الحاويات أهمّها :

التعريف الأول يقصد بالحاوية وحدة من معدات نقل البضائع صالحة للاستخدام المتكرر ذات متانة تكفي للمناولة في الموانئ وعلى السفن مصمّمة خصيصا لنقل البضائع بوسيلة أو أكثر من وسائل النقل ودون عملية إعادة تحميل وسيطة ولكي تجري رصتها و/أو مناولتها بسرعة ، بحيث تكون مزودة بتجهيزات مفيدة لهذه الأغراض وذات حجم تكون فيه المساحة المحصورة بالأركان السفلية الخارجية الأربعة¹⁸² .

وتتضمن الحاوية اللوازم والتجهيزات التي تناسب نوعها شريطة أن تكون تلك اللوازم

والتجهيزات محمولة على الحاوية ، ولا يتضمن اصطلاح "الحاوية" السيارات أو لوازمها أو قطع

غيرها ، أو مواد الطلبات وتعتبر الهياكل القابلة للتفكيك حاويات¹⁸³ .

من خلال هذين التعريفين – بالإضافة إلى تعريفات أخرى – نجد الاتفاق في تعريف الحاوية

منصبا على كونها : أداة نقل ذات طابع دائم ، وهي صلبة بما يكفي ليتسنى استعمالها مرارا وتكرارا

مصمّمة خصيصا لتسهيل نقل البضائع خلال واحدة أو أكثر من وسائط النقل من دون الحاجة إلى

تحريك البضائع الموجودة بداخلها كما يتناسب تصميمها مع آليات المناولة ، إضافة إلى كونها

مصممة بشكل يسهل عمليات التعبئة والتفريغ¹⁸⁴ .

182- الماحي فاطيمة زهرة شريفة،الشراكة المينائية :إمتياز نهائي الحاويات ،رسالة دكتوراه،جامعة وهران 2محمد بن أحمد،السنة

الجامعية :2016/2017.ص 73.

183- عبد العزيز أسامة، ، نفس المرجع ، ص 76

184- عبد العزيز أسامة، التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات، المرجع السابق ، ص 92

أصبح النقل بواسطة الحاويات ينظم نقل تجارة البضائع المصنعة ، وهي النسبة الأكبر في التجارة العالمية. فنتج عنه تغيير في أنماط وممارسات النقل ، حيث تزايد نقل البضائع من الباب إلى الباب واكتسب النقل متعدد الوسائط أهمية كبرى، وهذا راجع إلى ما يتميز به النقل بالحاويات من إيجابيات¹⁸⁵ .

كما تتمثل النصوص الأساسية المتعلقة بالحاويات في :

-المرسوم رقم 78-01 المؤرخ في 21-01-1978 المتضمن مصادقة الجزائر على اتفاقية جنيف المتعلقة بسلامة الحاويات المبرمة في 02-12-1972 ، سمح بالإعتماد بدرجة عالية على سلامة للعنصر البشري عند استعمال الحاويات ، بإعتبار أنّ الاتفاقية تضبط المواصفات التي يجب أن تتوفر فيها ، كما أنّها ستمكن من تيسير عمليات النقل الدولي والبري والبحري¹⁸⁶ .

تعرضنا في الفرع الثاني إلى دور الحاوية، كما لا ننسى أهمية الوثائق الإلكترونية دورها في نشاط نقل البضائع عبر الطرقات و التي سوف نتناولها في المطلب الثاني.

المطلب الثاني : الوثائق الإلكترونية

سبق وأن تطرقنا إلى وثائق نقل البضائع الورقية ، إلا أنه تطرقنا إلى الوثائق الورقية، نلاحظ إنتشار إستعمال الوثائق الإلكترونية التي تصدرها الأطراف المتعاقدة و أهميتها في نشاط النقل.

185- عبد العزيز أسامة، ، المرجع السابق ، ص 97

186- يعتبر هذا المرسوم أول مرسوم يتضمن المواصفات التي تتضمنها الحاويات و طريقة المعاملة بالحاويات سواء عن طريق البحر أو

البر و هذا ما يضمن زيادة النشاط الإقتصادي في البلاد.

تظهر الوثيقة الإلكترونية على أنها وسيلة مرنة وسهلة يمكن من خلالها تعبئة البيانات بالشكل الصحيح، وضمان صحتها¹⁸⁷، إضافة الى انها ستحكم العلاقة بين أطراف عملية النقل، كما ان وجود وثيقة نقل معبأة حسب الاصول، يمكن لأطراف عملية النقل من المطالبة بحقوقهم.

كما أن استخدام هذه الوثيقة يعتبر جزءا من مشروع المنظومة الإلكترونية لوثيقة النقل والتي تضمن حقوق أطراف عملية النقل من خلال وجود وثيقة نقل رسمية مرنة وسهلة تضمن صحة البيانات المتعلقة بعمليات الشحن والنقل، حيث ستكون هذه الوثيقة بدلا من الوثيقة الورقية المعمول بها حاليا¹⁸⁸.

إن وثيقة النقل البري الإلكترونية ستسهم برفع مستوى المواثمة بين الاتفاقيات الدولية في مجال نقل البضائع على الطرق والقوانين والتشريعات وتسهيل حركة مرور الشاحنات عبر المنافذ الحدودية وعلى الطرق الدولية، وزيادة السلامة على الطرق من خلال معرفة خطورة المواد المنقولة، وكيفية التعامل معها إضافة الى الحد من تدخل الأشخاص او الشركات في عملية الاتجار بوثيقة النقل¹⁸⁹.

كما أنها تهدف للمضي بإجراءات التحول الإلكتروني والتطوير المؤسسي لتحسين الخدمات، والتأكيد على أن توفير الخدمات الإلكترونية أصبح ضرورة ملحة في السعي لتحسين بيئة الأعمال

190

تاريخ الإضطلاع: 2018/03/19 - <http://bara.sy.com/news/view/6441.html> - 187

تاريخ الإضطلاع: 2018/03/20 - www.droit.org 2016 - 188

تاريخ الإضطلاع: 2018/03/22 - <http://www.arab.ency.com/index.php/module=pnencyclopedia&func> . - 189

190- نفس المرجع السابق.

كما تهدف كذلك الى استكمال جميع العمليات والخدمات للناقلين سواء الشركات والأفراد

العاملون على نقل البضائع على الطرق ضمن انماطها المتعددة¹⁹¹.

لقد أورد المشرع في المادة 323 مكرر من القانون المدني تعريفا للكتابة بالنص على أنها: ينتج

الإثبات بالكتابة من تسلسل حروف وأوصاف وأرقام وأية علامات أو رموز ذات معنى مفهوم مهما

كانت الوسيلة التي تتضمنها، وكذا طرق إرسالها فالمقصود بالكتابة في الشكل الإلكتروني.

حسب هذا النص ذلك التسلسل في الحروف أو الأوصاف أو الأرقام أو أية علامات أو

رموز ذات معنى مفهوم، المكتوبة على دعامة إلكترونية ومهما كانت طرق إرسالها، ومثال ذلك

تلك المعلومات والبيانات التي تحتويها الأقراص الصلبة أو المرنة، أو تلك التي يتم كتابتها بواسطة

الكمبيوتر وإرسالها أو نشرها على شبكة الأنترنت.

الملاحظ أن هذا النص الذي يعتبر أول نص عرف من خلاله المشرع الكتابة التي يمكن

استعمالها كوسيلة إثبات للتصرفات القانونية بصفة عامة، والتصرفات الإلكترونية بصفة خاصة،

وذلك لتفادي الجدل الذي قد يثور حول الإعراف بالكتابة الإلكترونية كدليل إثبات، كون

الكتابة بمفهومها " التقليدي " كان مرتبطا بشكل وثيق بالدعامة المادية أو الورقة، إلى درجة عدم

إمكانية الفصل بينهما، وبالتالي لم يكن القانون يعترف بالكتابة المدونة على دعامة إلكترونية

إفتراضية، والتي لا تترك أثرا ماديا مدونا له نفس الأثر المكتوب على الورق في الإثبات.

كما أن مفهوم المادة سابقة الذكر، يفهم منه أن المشرع يعتد لإثبات التصرفات القانونية بأية

دعامة كانت عليها الكتابة سواء كانت على الورق أو على القرص المضغوط أو على القرص المرن،

ويتسع المفهوم إلى كل الدعائم التي يمكن أن تفرز عنها التطورات التكنولوجية في المستقبل، وهذا

191- المرجع السابق.

المبدأ الذي يعتد المشرع أيضا في مفهوم الكتابة بأية وسيلة من وسائل نقلها، فيشمل بذلك تعريف الكتابة في الشكل الإلكتروني التي تكون منقولة عن طريق اليد، والتي تكون منقولة على شبكات الإتصال المختلفة.

نصت المادة 323 مكرر 1 من القانون المدني على أنه: "يعتبر الإثبات بالكتابة في الشكل الإلكتروني كإثبات بالكتابة على الورق، بشرط إمكانية التأكد من هوية الشخص الذي أصدرها أن تكون معدة ومحفوظة في ظروف تضمن سلامتها."

إن موقع المادة 323 مكرر من القانون المدني المقابلة لنص المادة 1316 القانون المدني الفرنسي المتعلقة بتعريف الكتابة الواردة ضمن الباب المخصص بإثبات الإلتزام وتحديد في الفصل الأول الخاص بالإثبات بالكتابة قد أثار جدلا فقهيًا، خاصة في فرنسا عما إذا كانت الكتابة في صورتها الحديثة في الشكل الإلكتروني، تعادل في وهو نفس المبدأ الذي كرسه القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية في المادة السادسة منه التي تنص: "عندما يشترط أن تكون المعلومات مكتوبة، تستوفي رسالة البيانات ذلك الشرط إذا تيسر الإطلاع على البيانات الواردة فيها على نحو يتيح استخدامها بالرجوع إليها لاحقاً"¹⁹².

إن التعاقد الإلكتروني، لاسيما الذي يتم عن طريق الأنترنت يثير مسألة هامة تتعلق بإمكانية تأكيد التعاقد من هوية المتعاقد معه، أي توثقه من أن الشخص الذي يخاطبه هو فعلا ذلك الذي قدم له إسمه وعنوان بريده الإلكتروني، وغير ذلك من المعلومات، وقد يمتد هذا الإشكال في حالة

192- ملاحظة: استعمل المشرع في تعريف الكتابة عبارة "أيا كانت الوسيلة التي تتضمنها" والصحيح هو "أيا كانت الدعامة التي تتضمنها"

حسب الترجمة الفرنسية للنص: "...quels que soient leur support...." واستعمل المشرع أيضا مصطلح الكتابة في الشكل الإلكتروني وليس

الكتابة الإلكترونية، كون شكل الكتابة هو الذي تغير وليس طبيعتها.

المنازعة حول حجية هذا العقد، فما الذي يضمن للقاضي أن الوثيقة الإلكترونية المقدمة له كدليل إثبات صادرة أو متعلقة بذلك الشخص أو ذاك، وتعد هذه الإشكاليات من بين أهم الإشكاليات التي تواجه العقود الإلكترونية.

وقد أخذت معظم التشريعات التي اعترفت بحجية الكتابة في الشكل الإلكتروني في الإثبات بهذه الوسيلة للتأكد من هوية الشخص الذي صدر منه الإيجاب أو القبول،

وبالرجوع إلى القانون الجزائري، نجد أنه لم يحدد إلى يومنا هذا كيفية تطبيق هذا الشرط

المقرر بالمادة 323 مكرر من القانون المدني المتعلق بكيفية التأكد من هوية الشخص الذي صدرت منه الكتابة في الشكل الإلكتروني أو الوثيقة الإلكترونية، وفي انتظار صدور المرسوم التنفيذي الذي يحدد كيفية تطبيق هذه المادة، فإن تطبيقها يبقى معلقاً، كونه يصعب على القاضي التثبت من هوية من صدرت عنه الكتابة، لذا يبقى إنشاء مثل هذه الهيئات أفضل حل لهذا المشكل في الوقت الحاضر، هذا فيما يخص الإطار القانوني في التشريع الجزائري.

رجوعاً إلى نطاق العمل بوثائق النقل الإلكترونية سيضمحل أنماط نقل البضائع الدولي والمحلي

كافة، خاصة وأن أطراف عملية النقل ليست لديهم معرفة بأهمية وثيقة النقل ودورها بتحسين

خدمات النقل، إضافة إلى عدم وجود آلية للتأكد من صحة البيانات المدخلة على وثيقة النقل

ومدى مطابقتها مع البيان الجمركي¹⁹³.

و تجب الإشارة إلى أن أهم البيانات الواجب أن تحتويها وثيقة النقل إلكترونية هي إسم

الناقل والشاحن والمرسل إليه، وعنوان كل منهم وأرقام هواتفهم، وأجرة النقل وما إذا كانت قد

دفعت أو سيتم تسديدها في مكان الوصول وأي نفقات إضافية والجهة التي تتحمل دفعها، علاوة

193- المرجع السابق.

على مدة السماح للقيام بعمليات تحميل البضائع وتفريغها دون أجر، وأي من المهام الأخرى المتعلقة بالنقل وأسس احتساب الأجر التي يستحقها الناقل عند تجاوز المدد المقررة لها لأسباب تعود الى الشاحن او المرسل إليه، وبيان غرامات التأخير المترتبة على الناقل عند تجاوز المدة المحددة بفعل منه.

كما يجب أن تحتوي على وصف البضائع وحالتها الظاهرة وطبيعتها العامة وخطورتها مع ذكر تصنيف البضائع الخطرة المقبولة للنقل دولياً وتحديد شروط النقل لها.

أما بالنسبة للفاتورة التجارية الإلكترونية هي سجل او دليل على العملية التجارية (الصفة التجارية) بين المصدر والمستورد بناء على الشروط التي وافق عليها الطرفان مسبقاً. وحين تصبح البضاعة جاهزة يتم إصدار فاتورة تجارية من قبل المصدر للمستورد، والذي بدوره يقوم بتوقيع نسخة عنها وإرجاعها للمصدر مرة أخرى¹⁹⁴.

ولا يطلب نموذج محدد من الفاتورة التجارية. ويجب تسليم الفاتورة الأصلية مع نسخة واحد الأقل عنها، وبشكل عام لا يوجد هناك حاجة لتوقيع الفاتورة، ولكن جرت العادة أن يتم توقيع الفاتورة التجارية الأصلية ونسخة عنها. ويمكن أن تكتب الفاتورة بأية لغة¹⁹⁵.

ويجب أن تشمل هذا الوثيقة (الفاتورة) أكبر قدر ممكن من التفاصيل، وهذا هو الحد الأدنى من التفاصيل المطلوب تضمينها:

- معلومات عن المصدر والمستورد .

194- المرجع السابق.

195- نفس المرجع.

- تاريخ إصدار الفاتورة
- رقم الفاتورة
- وصف كامل عن البضاعة .
- وحدة القياس
- كمية البضاعة
- قيمة الوحدة
- قيمة جميع الوحدات
- قيمة كامل الفاتورة، والعملية التي ستم عملية الدفع بها .
- شروط الدفع
- شروط توصيل البضاعة باستخدام المصطلحات التجارية الدولية.
- وسيلة النقل¹⁹⁶ .

خاتمة الفصل الثاني :

يعتبر التأمين الوسيلة الأنجع من أجل سلامة البضاعة المنقولة ، فأثناء نقلها قد تتعرض لأخطار عدة خاصة أثناء سيرها عبر الطرقات ، فقد تتعرض الى تلف كلي أو جزئي أو الى سرقة و ما غيرها من ذلك . فالتعويض عن الأضرار الناجمة عن خسارة البضاعة ترجع بالفائدة على صاحبها و بالتالي يبقى التأمين الوسيلة الضرورية لحماية البضاعة بنوعيتها (الحاوية ، السائبة).

196- المرجع السابق.

أما أعوان النقل لهم دور مهم في سيرورة نشاط نقل البضائع عبر الطرقات، كما أن القانون فتح له المجال من أجل ضمان السير الحسن لنشاط النقل .

خاتمة الباب الأول:

يمكننا القول ان إلتزامات المرسل متعددة من مرحلة لأخرى و أول إلتزام يلتزم به هو تسليم الحاوية أو البضاعة مهما كان نوعها إلى الناقل البري، مع إلتزامه بالتصريح بجميع المعطيات الضرورية للبضاعة حتى يتمكن الناقل من معرفتها، كما أنه ملزم بدفع أجرة النقل و يكون بتراضي الطرفان(المرسل، الناقل).

أما بخصوص الناقل دوره الأساسي يكمن في نقل البضاعة إلى الوجهة النهائية المتفق عليها مع المرسل، مع المحافظة اللازمة و الضرورية و على حسب نوع كل بضاعة، أما المرسل إليه يكون هو المرسل نفسه فيلتزم هذا الأخير بتسليم البضاعة في النقطة النهائية المتفق عليها مسبقا و في بعض الأحيان يكون المرسل إليه هو الطرف الثالث فإلتزامه هو نفس إلتزام المرسل بتسلم البضاعة في المكان و الزمان المتفق عليه.

أما فيما يتعلق بتأمين البضاعة فهو أمر ضروري لا محال، لأن التأمين هو عنصر أساسي في عملية نقل البضاعة، فلتأمين دور مهم خاصة في مجال التعويض في حالة حدوث أي عنصر ضرر يتلف البضاعة أو حادث مرور قد يؤدي إلى تلفها جزئيا أو كليا بشرط أن يكون خارج يد الناقل.

كما نجد أن دور المستحقات القانونية من تأمين البضاعة و ووثائق إلكترونية و المستحقات المادية من النقل المتعدد الوسائط و الحاويية و أعوان نقل البضائع عبر الطرقات هام و أساسي في

نشاط النقل ، بحيث يمكن لعون النقل أن يقوم مقام المرسل و المرسل إليه هذا ما يضمن السير الحسن لنقل البضائع .

أما الباب الثاني سيتم معالجة قيام المسؤولية جراء تنفيذ العقد في جوانبه المختلفة، للناقل ، الوكيل بالعمولة ، و الأحكام الصادرة من المحاكم جراء عدم تنفيذ العقد .

الباب الثاني: المسؤولية الناشئة عن تنفيذ عقد النقل البري للبضائع عبر

الطرق

تعتبر المسؤولية الناشئة عن تنفيذ عقد النقل البري للبضائع عبر الطرق من نتائج العلاقة التعاقدية بين المرسل و الناقل و المرسل إليه ، ذلك من خلال أي ضرر يصيب البضاعة، أو أي إخلال بالإلتزامات التعاقدية سواء من طرف المرسل أو الناقل أو المرسل إليه أثناء تنفيذ العقد فتقوم المسؤولية العقدية جراء عدم الإلتزام بنود عقد النقل، كما من الممكن قيام المسؤولية الجزائية المعاقب عليها في ظل أحكام قانون العقوبات و قانون الإجراءات الجزائية كوقوع حادث مرور متعمد من طرف الناقل مما يؤدي إلى تلف البضاعة و تقوم على إثرها المسؤولية الجزائية في حق الناقل و هي في الغالب تقوم على هذا الأخير ، فأهم مرحلة هي مرحلة التي تنقل فيها البضاعة و تبدأ مسؤولية الناقل عن تلك البضاعة المنقولة إلى غاية وصولها إلى النقطة النهائية (المرسل إليه).

الفصل الأول: الأحكام القانونية لمسؤولية الناقل البري

سنتطرق في هذا الفصل إلى نطاق مسؤولية الناقل البري (المبحث الأول) و الذي سيخصص الطبيعة القانونية للمسؤولية و نقل البضاعة الخطرة ، أما فيما يخص (المبحث الثاني) سنتطرق فيه لمستجدات مسؤولية الناقل البري لتحديد مسؤوليته أثناء نقله للبضائع من مكان الانطلاق إلى غاية النقطة النهائية لتسليم البضاعة.

المبحث الأول: نطاق مسؤولية الناقل البري

سنحاول التطرق في هذا المبحث إلى خصوصية مسؤولية الناقل البري في (المطلب الأول) أما (المطلب الثاني) سنتحدث عن حالات إعفاء الناقل البري من المسؤولية و هذه الحالات تتحدد فيها مسؤولية الناقل أثناء تنفيذه للعقد وتبدأ مسؤوليته منذ بداية تسلمه للبضاعة من المرسل إلى غاية أن يقوم الناقل بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه .

المطلب الأول: خصوصية مسؤولية الناقل البري

سنتناول في هذا المطلب الطبيعة القانونية للمسؤولية في (الفرع الأول) ، أما (الفرع الثاني) سنعالج نقل البضائع الخطرة .

الفرع الأول : الطبيعة القانونية للمسؤولية

تنشأ المسؤولية بوجود عقد نقل، يستوفي شروط الأساسية للعقد المتمثلة في الرضا، المحل السبب ، إلا أنه متى قام الناقل بالإخلال بأحد التزاماته المترتبة عن هذا العقد تقوم المسؤولية و التي يجب أن تتوافر أركانها المتمثلة في الخطأ، السبب و العلاقة السببية¹⁹⁷ ، فمسؤولية الناقل مسؤولية عقدية ناتجة عن الإخلال بواجبه أثناء تنفيذ العقد.

197- براسي محمد، الشروط المنظمة للمسؤولية في عقد النقل البري، مذكرة ماجستير، جامعة جيلالي اليابس، 2004 ، ص 65

إن عقد النقل البضائع عبر الطرقات ينشأ على عاتق الناقل إلتزام بسلامة البضاعة ، فإذا أصيبت البضاعة أثناء تنفيذ العقد ، قامت مسؤولية الناقل التي لا يستطيع دفعها إلا بإقامة دليل قاطع مادي، يثبت أن الحادث خارج يد الناقل .

ويعتبر الناقل مخطئا و مسؤولا بمجرد عدم تحقيق هذه النتيجة و تقوم المسؤولية في هذه الحالة¹⁹⁸ .

بعد الإنتهاء من تحديد المسؤولية ، سيتم التعرض إلى نقل البضائع الخطرة .

الفرع الثاني : نقل البضائع الخطرة

يمكن تعريف المادة الخطرة على أنها كل منتج وبضاعة يعرضان الى الخطر أو يسببان أضرارا أو يضران بصحة السكان والبيئة ويتلفان الممتلكات والمنشآت القاعدية، أما فيما يخص نقل المواد الخطرة فهي تتم بنقل هذه المواد من نقطة الى أخرى بواسطة سيارات ملائمة يقودها مستخدمون مؤهلون ووفقا للشروط والمقاييس الأمنية المطلوبة.

أما الرزم فهو كل جهاز يستعمل لاحتواء المادة الخطرة المنقولة وضمان أمنها وتفادي أى ضرر كان سواء للأشخاص أو البيئة، أما فيما يخص الطرد فهو كل بضاعة أو مجموعة بضاعة متجانسة موضبة في رزم وحيد¹⁹⁹ .

حاولنا تحديد مختلف التعريفات حول البضاعة الخطرة ، أما أصنافها تتمثل فيما يلي :

أولا : أصناف المواد الخطرة

1 - الصنف الأول : المواد والأشياء المتفجرة،

198- براسي محمد، الشروط المنظمة للمسؤولية في عقد النقل البري، نفس المرجع ، ص 75

199 - المادة أولى من المرسوم تنفيذي رقم 03 / 452 المؤرخ في 1 ديسمبر 2003، يحدد الشروط الخاصة بنقل المواد الخطرة عبر

الطرقات ، ج ر ع 75 ص 9 .

2 - الصنف الثاني : الغاز المضغوط، والسائل المميع تحت الضغط أو المميع بجمارة شديدة الإنخفاض،

3 - الصنف الثالث : المواد السائلة القابلة للإلتهاب،

4 - الصنف الرابع : المواد الصلبة القابلة للإلتهاب، والمواد التي تشتعل تلقائيا والمواد التي تصدرغازات قابلة للإلتهاب عند احتكاكها بالماء،

5 - الصنف الخامس : المواد المحرقة وفوق أكسيدية العضوية،

6 - الصنف السادس : المواد السامة والمواد المعدية،

7 - الصنف السابع : المواد المشعة،

8 - الصنف الثامن : المواد القارضة،

9 - الصنف التاسع : المواد الخطرة المتنوعة²⁰⁰.

للمواد الخطرة عدة أصناف، لكن من أجل القيام بنقلها وجب إحترام عدة شروط صارمة تتمثل في:

ثانيا :الشروط الخاصة المتعلقة بنقل المواد الخطرة عبر الطرقات

* يخضع نقل المواد الخطرة لرخصة مسبقة من الوزيرالمكلف بالنقل.

* يجب أن تكون كل مادة خطرة منقولة محتواة في رزم ملائم حسب الصنف المرتبة فيه.

* يجب ان يكون الرزم مقاوما للضغوط والهزات والصدمات والحرارة والرطوبة التي يتعرض لها أثناء النقل.

* يجب ان يكون، زيادة على ذلك، عازلا وألا يقبل التأثر بالمحتوى أو يشكل معه تركيبات ضارة وأن يكون مطابقا لمقاييس المناولة حسبما يكون محمولا أو مدحرجا.

200- المادة 4 من المرسوم تنفيذي رقم 03 / 452 ، المرجع السابق .

* يجب أن تفصل الرزوم وترتب ويحافظ عليها صالحة للإستعمال وتراقب دوريا بحيث تبقى مستجيبة لجميع التعليمات والتخصيصات التنظيمية .

* يجب ان يكون صانع اى نموذج من نماذج الطرود أو مرسله أو مستعمله حائزا شهادة تبين أن خصوصيات النموذج المعين قد روعيت تماما.

* يجب أن يثبت الصانع ان المواد المستعملة مطابقة لخصوصيات النموذج المعتمد.

* يجب أن تلصق على كل طرد يحتوى على مادة خطرة بطاقات تكتب عليها بكتابة واضحة غير قابلة للمحو عبارات تحدد من الخارج طبيعة المادة الخطرة والخطر و/أو الأخطار التي تنطوى عليها قصد لفت إنتباه مختلف المتدخلين أثناء مناولته ونقله الى ما يجب اتخاذه من تدابير واحتياطات.

* يجب ان يصمم الطرد على نحو يسمح بتداوله بسهولة وفي أمان تام نظرا لكتلته وحجمه وشكله²⁰¹.

* يجب ان تربط الطرود التي تحتوى على مواد خطرة وتسد بعناية.

* يمنع شحن مواد خطرة على وسائل النقل مع مواد غذائية،

* يمنع شحن مواد خطرة متعارضة على نفس السيارة،

* يمنع تكديس أو وضع طرود لمواد خطرة غير متلائمة بعضها فوق بعض سواء كانت تنتمى الى

نفس الصنف أو الى أصناف مختلفة،

* يمنع نقل مواد خطرة صلبة سائبة²⁰².

201- المواد 11/10/09/08 من المرسوم تنفيذي رقم 03 / 452 ، المرجع السابق .

202- المادة 12 من المرسوم تنفيذي رقم 03 / 452 ، نفس المرجع .

* يجب أن توضع حدود الوزن حسب ماتقتضيه حالة الطرد من امكانية رفعه أو دحرجته أو تزويده بدويبلبات تفاديا لمخاطر السقوط أثناء عمليات المناولة أو النقل وللحد من الأضرار في حالة تمزق الرزم.

* يجب ان تفصل طرود المواد الخطرة عن الطرود الأخرى حتى يسهل تمييزها وفي كل لحظة بعضها عن بعض لتيسير عمليات المناولة والشحن والتفريغ.

* يجب أن تشتمل السيارات الناقلة للمواد الخطرة على اشارة واضحة خاصة بكل صنف لتحديد طبيعة الخطر و/أو الأخطار التي قد تسببها.

* يجب ان تصمم السيارات وتكيف وطبيعة المادة الخطرة الواجب نقلها ومميزاتها.

* يجب ان تخضع سيارات نقل المواد الخطرة لمراقبة المطابقة ولمعاينات المراقبة التقنية الدورية طبقاً للأحكام المتعلقة بالتنظيم المعمول به²⁰³.

* يجب تنظيف السيارة التي استخدمت لنقل المواد الخطرة بعد تفريغها، لتخليصها من كل أثر خطر وضرر وعدوى قبل كل عملية شحن لاحقة الا اذا كانت الحمولة الجديدة تتكون من مادة متلائمة مع المادة السابقة دون المساس بالأحكام المتعلقة بحماية البيئة.

* يجب ان يكون سائق السيارة الناقلة للمواد الخطرة حائزا شهادة مهنية تثبت أنه تابع تكويننا خاصا في هذا الميدان.

* يجب على سائق السيارة الناقلة للمواد الخطرة ان يكون مستعدا، لتقديم الوثائق التي تبرز بالخصوص طبيعة هذه المواد وصنفها ووزنها، زيادة على الوثائق التي لها صلة بالسيارة والتي يقتضيها التشريع والتنظيم المعمول بهما، كلما طلبت منه ذلك السلطات المؤهلة لهذا الغرض²⁰⁴.

203- المادة 14 من المرسوم تنفيذي رقم 03 / 452 ، المرجع السابق .

يمكن أن تسمح تدابير خاصة توافق عليها السلطة المؤهلة، بنقل بعض المواد الخطرة بغض النظر عن التعليمات الواردة في هذا المرسوم والنصوص المتخذة لتطبيقه.

يجب ان يتضمن طلب الموافقة جميع المعلومات اللازمة التي تسمح للسلطة المؤهلة بترخيص نقل هذه المواد.

يخضع نقل المواد الخطرة عبر الطرقات لأحكام القانون رقم **14-01** وللقواعد الخاصة بمرور كل صنف من أصناف المواد الخطرة والمتعلقة بما يأتي :

- قدرة السائقين والمرافقين،
- سرعة المرور،
- تشكيلة المواكب²⁰⁵،
- الحراسة الموكبة،
- خط السير ومصدرالمنتوجات ومكان شحنها ووجهتها ومكان تفريغها،
- الوقوف، الحراسة،
- مواقيت السير،
- التجهيزات الحساسة²⁰⁶.

تنفذ مخططات التدخل حسب درجة خطورة ورقعة انتشار الأثارالناجمة عن الحوادث التي تقع أثناء نقل المواد الخطرة.

204- المادة 20 من المرسوم تنفيذي رقم 03 / 452 ، المرجع السابق.

205- المادة 21. من المرسوم تنفيذي رقم 03 / 452 ، نفس المرجع .

206- المادة 21 من المرسوم تنفيذي رقم 03 / 452 ، نفس المرجع.

ويمكن الوزير المكلف بالنقل أن يفرض، عند الضرورة، قيودا على خطوط السير ومواقيت

السير²⁰⁷.

ثالثا: نقل المواد الخطرة الصلبة القابلة للإلتهاب و المواد التي تشتعل تلقائيا و المواد

التي تصدر غازات قابلة للإلتهاب عند إحتكاكها بالماء (الصنف 4)

تتضمن مواد الصنف 4 ثلاثة (3) أقسام :

القسم 1.4 : المواد الصلبة أو العجينية القابلة للإلتهاب

تتشكل مواد القسم 1.4 أيضا من :

أ : مواد عضوية قابلة للإلتهاب صلبة،

ب : مواد غير عضوية قابلة للإلتهاب صلبة،

ج : مواد قابلة للانفجار في حالة غير متفجرة،

د : مواد كاشفة ذاتيا²⁰⁸ ،

هـ : رزم فارغة غير مطهرة.

تخصص لمختلف أرقام تصنيف هذه المواد حروف أ، ب و ج حسب درجة خطورتها :

أ) - جد خطرة،

ب) - خطرة،

ج) - تشكل درجة خطورة دنيا²⁰⁹.

القسم 2.4 : المواد المعرضة للإلتهاب تلقائيا هي :

207- المادة 22 من المرسوم تنفيذي رقم 03 / 452 ، المرجع السابق .

208- المادة 23 من المرسوم تنفيذي رقم 03 / 452 ، نفس المرجع .

209- المادة 24 من المرسوم تنفيذي رقم 03 / 452 ، نفس المرجع .

تشكل مواد الصنف 2.4 أيضا من :

أ) مواد عضوية قابلة للالتهاب تلقائيا،

ب) مواد غير عضوية قابلة للالتهاب تلقائيا،

ج) تركيبات عضوية معدنية قابلة للالتهاب تلقائيا،

د) رزم فارغة غير مطهرة²¹⁰.

تخصص لمختلف أرقام تصنيف هذه المواد حروف أ, ب و ج حسب درجة خطورتها :

أ - قابلة للالتهاب تلقائيا،

ب - مسخنة ذاتيا،

ج - قليلة التسخين ذاتيا²¹¹.

القسم 3.4 : المواد التي تصدر غازات قابلة للالتهاب عند احتكاكها بالماء هي المواد التي تصدر

غازات قابلة للالتهاب من شأنها أن تشكل خليطا متفجرا مع الهواء, عند تفاعلها مع الماء.

تشكل مواد القسم 3.4 أيضا من :

أ - مواد عضوية وتركيبات عضوية معدنية ومواد في محلات عضوية تصدر غازات قابلة

للالتهاب عند احتكاكها بالماء,

ب - مواد غير عضوية تصدر غازات قابلة للالتهاب عند احتكاكها بالماء,

ج - رزم فارغة غير مطهرة.

تخصص لمختلف أرقام تصنيف هذه المواد حروف أ, ب و ج حسب درجة خطورتها :

أ) جد خطرة, تفاعل سهل مع الماء,

210- المادة 25 من المرسوم تنفيذي رقم 03 / 452 ، المرجع السابق .

211- المادة 26 من المرسوم تنفيذي رقم 03 / 452 ، نفس المرجع .

ب) خطرة, تفاعل سهل مع الماء,

ج) تشكل درجة خطورة دنيا, تفاعل بطيء مع الماء²¹².

رابعا: الشروط الخاصة المتعلقة بنقل المواد الخطرة من الصنف الرابع عبر الطرقات

يجب أن تكون كل مادة أو منتج من الصنف الرابع موضوع رزم ملائم وكلمة رزم تعنى أي جهاز يستعمل لاحتواء المادة.

ينبغي أن يكون الرزم :

1- قادرا على مقاومة الضغوط والهزات والصدمات والرطوبة التي تعترض النقل.

2- عازلا وألا يقبل التأثير بالمحتوى أو يشكل معه تركيبات ضارة.

3- أن يتقيد بمقاييس المناولة حسب الحالة التي ينقل بها حملا أو درجة²¹³.

- يجب أن تصمم الرزم بحيث تجنب الطرد المجهز للإرسال كل ضياع للمحتوى الذي قد يحصل في الظروف العادية للنقل, لاسيما في حالة وقوع ارتجاجات أو تغيير في درجة الحرارة أو الرطوبة أو الضغط. لا يجب أن تلصق أية مادة خطرة خارج الطرود. تطبق هذه الأحكام في أن واحد على الرزم الجديدة والرزم المعاد استعمالها.

- يجب أن تحضر طرود هذه المواد المخصصة للنقل بحيث تصل إلى المكان المقصود في حالة جيدة ولا تشكل أثناء النقل أي خطر على الأشخاص والبيئة.

إذا كانت الرزم مملوءة بالسوائل، يجب أن تتضمن حدا كافيا من التعبئة لتفادي أي تسرب للمحتوى أو اعوجاج دائم لهذه الأوعية بفعل تمطط السائل تحت تأثير درجات الحرارة التي يمكن أن تطرأ أثناء النقل.

212- المادة 27 من المرسوم تنفيذي رقم 03 / 452 ، المرجع السابق .

213- عمارة محمد ، نقل البضائع الخطرة ، دار العلوم للنشر و التوزيع ، الجزائر، 2001،ص45.

-ينبغي ترتيب الرزم الداخلية في رزم خارجية بحيث ينجب، في الظروف العادية للنقل، كسرهما أو ثقبها أو تسرب محتواها في الرزم الخارجية.

-ينبغي أن تلف الرزم الداخلية السهلة الانكسار أو الثقب مثل الأوعية الزجاجية أو الخزفية أو الحثية أو المصممة من بعض المواد البلاستيكية في الرزم الخارجية وتتوسطها مادة حشو ملائمة.
وينبغي ألا يسبب تسرب المحتوى أي تغيير ذي شأن في الخصائص الوقائية لمواد الحشو أو الرزم الخارجية.

-يجب أن تصمم الرزم بحيث يتجنب انخفاض درجة الماء أو الكحول الخام المضاف لجعل المادة هامة، أثناء النقل²¹⁴.

-ينبغي أن ينظر في كل رزم فارغ احتوى على مادة من الصنف 4 على أنه رزم مملوء ما لم يظهر من بقايا هذه المادة.

-يجب أن تكون الرزم المستعملة للمواد الصلبة التي قد تتحول إلى مواد سائلة بفعل تغير درجة الحرارة أثناء النقل، صالحة لاحتواء هذه المواد وهي في حالة الميوعة.

لايجوز لوحدة النقل المعبأة بمواد الصنف الرابع أن تحتوى بأي حال من الأحوال، على أكثر من مقطورة واحدة.

-يجب أن تعبأ الطرود التي تتشكل رزمها من مواد سريعة التأثير بالرطوبة داخل شاحنات مغلقة أو مغطاة.

-يجب أن تكون الشاحنات، مزودة بجهاز مضاد للتوقيف :

214- عمارة محمد ، نقل البضائع الخطرة، المرجع السابق ، ص50.

- الشاحنات ذات محرك (الجرارات والحاملات) التي يتجاوز وزنها الإجمالي المرخص به للشحن 16 طناً,

- المقطورات (أي المقطورات الكاملة أو نصف المقطورات والمقطورات ذات محور مركزي) التي يتجاوز وزنها الإجمالي المرخص به للشحن 10 أطنان,

- الشاحنات - الصهاريج,

- الشاحنات الصهاريج الناقلة للحاويات - الصهاريج التي تفوق كميتها 3000 لتر²¹⁵.

- يجب أن تكون وحدات النقل المحددة مزودة بجهاز مطبئ يسمح بالتحكم في السرعة في طريق منحدر دون اللجوء إلى المكبح الاستعجالي أو مكبح التوقف. يمكن أن يكون جهازاً بسيطاً أو مركباً من عدة أجهزة بحيث يكون لكل جهاز مقود خاص به.

- يجب أن يتضمن الجهاز المبطن عدة مستويات في الفعالية تشتمل على مركز مخفف يكون مطابقاً لشروط السير في الفراغ.

- يجب أن تكون الشاحنات المزودة بجهاز مطبئ موضوع وراء الجانب الخلفي للحجرة، مجهزة بعازل للحرارة يكون مثبتاً بطريقة جيدة لتفادي كل تسخين ولو متمركز بجانب الصهريج أو الحمولة عندما تشكل المادة المنقولة خطر لهوية.

- يجب أن يستوفى التجهيز الكهربائي لوحدات النقل الشروط الآتية

- يجب أن تكون القنوات ذات أبعاد ملائمة قصد تفادي الحرارة المرتفعة، وتكون معزولة بكيفية ملائمة، تكون مربوطة بأحكام وموضوعة بطريقة تحميها من الصدمات والمقذوفات من الحجارة

215- عمارة محمد ، نقل البضائع الخطرة ، المرجع السابق ، ص56.

والحرارة التي تصدر عن جهاز الانفلات. ويجب أن تكون التيارات غير تلك التي تربط البطاريات بألة إدارة المحرك أو لمولد التيار, محمية من شدة التيارات بواسطة نواقل أو فواصل تلقائية.

- يجب أن تكون النواقل الكهربائية لجميع القنوات مصنوعة من كوابل مغطاة بواسطة واقية مجردة من أية خياطة وغير معرضة للصدأ. تكون هذه الواقية من مادة البلاستيك مقاومة, أو لوحة معدنية مغطاة بالبلاستيك أو أية واقية أخرى توفر مقاومة مطابقة,

- يجب أن يشتمل التركيب الكهربائي على قاطع تيار البطاريات.

فضلا عن ذلك إذا كانت المراكم غير موضوعة تحت الغطاء المعدني للمحرك, يجب أن تثبت داخل صندوق مهوى معدني أو من مادة أخرى توفر مقاومة مطابقة مع جوانب داخلية عازلة للكهرباء²¹⁶.

لايجوز للوحدات الناقلة لمواد الصنف الرابع أن تتوقف بعيدا في الهواء الطلق دون مراقبة أو داخل مخزن أو بملحقات مصنع ما لم تكن جميع الضمانات الأمنية متوفرة.

وإذا لم تكن إمكانيات التوقف الخاصة هذه متوفرة, يجوز لوحدة النقل, بعد اتخاذ الإجراءات الأمنية الملائمة, أن تتوقف في مكان بعيد يكون مستوفى الشروط المنصوص عليها:

(1) حظيرة توقف تحت حراسة عون يكون على علم بطبيعة الحمولة وبمكان وجود السائق.
(2) حظيرة توقف عمومية أو خاصة لاتتعرض فيها وحدة النقل لأي ضرر قد يلحق بها من طرف شاحنات أخرى.

(3) فضاء خال يوجد بعيدا عن الطرق العمومية الكبرى والأماكن السكنية, لا يستعمل عادة للعبور أو أماكن للتجمع.

216- عمارة محمد ، نقل البضائع الخطرة ، المرجع السابق ، ص60.

-لايجوز استعمال حظائر التوقف المرخص بها في الفقرة 2 إلى في حالة عدم توفر تلك المشار إليها في الفقرة 1 وبالنسبة لتلك المذكورة في الفقرة 3, لايجوز استعمالها إلى في حالة عدم توفر تلك المشار إليها في الفقرتين 1 و2.

-لايجوز لأية وحدة من وحدات النقل لمواد الصنف الرابع أن تتوقف ما لم يشدد مكبحها للتوقف.

-لا يجب أن تخصص أماكن لتوقف الشاحنات الناقلة لمواد هذا الصنف لاحتياجات الخدمة, بالقرب من المواقع السكنية أو أماكن التجمع. لايمكن امتداد مكان توقف هذه الشاحنات في مثل هذه المواقع إلا بموافقة السلطات المختصة²¹⁷.

-يجب أن تلتصق بالشاحنات الناقلة للطرود والرزم الإضافية والصهاريج أو الحاويات لوحة الإعلانات القانونية المحددة في الملحق على الجهتين الجانبيتين الخارجيتين للشاحنة وجهتها الخلفية الخارجية.

عندما لاتتوفر الشاحنة على جهات، يمكن أن تثبت لوحات الإعلانات مباشرة على الحاوية شريطة أن تكون واضحة. وبالنسبة للصهاريج الكبيرة أو حاويات النقل الكبيرة، تكون لوحات الإعلانات الملصقة بالصهريج أو حاوية النقل كافية. ويجب نزع لوحات الإعلانات التي ليس لها علاقة بالمحتوى.

- يجب أن تلتصق بالطرود المعبأة بمواد القسم 1.4 علامة تكون مطابقة للنموذج رقم 1.4 .
- يجب أن تلتصق بالطرود المعبأة بمواد القسم 2.4 علامة تكون مطابقة للنموذج رقم 2.4 .
- يجب أن تلتصق بالطرود المعبأة بمواد القسم 3.4 علامة تكون مطابقة للنموذج رقم 3.4 .

217 - عمارة محمد ، نقل البضائع الخطرة ، المرجع السابق ، ص67.

-يجب أن تلتصق أيضا بالطرود الخاصة بهذا الصنف والمعبأة بأوعية هشة غير مرئية من الخارج على الجهتين.

-يجب أن تلتصق بالوحدات الخاصة بنقل مواد هذا الصنف عموديا، لوحتا إعلانات مستطيلتان اثنتان ذواتا لون برتقالي معاكس للنور، تبلغ قاعدتهما 40 سم بينما يساوى ارتفاعهما 30 سم .
-يجب أن تحمل هاتان اللوحتان شريطا أسودا يبلغ 15 مم على الأكثر²¹⁸.

-يجب أن تثبت إحداهما في مقدمة وحدة النقل والأخرى في المؤخرة تعامدا للمحور الطولى لهذه الأخيرة. ويجب أن تكونا واضحتين.

ويجب أن يكتب على هاتين اللوحتين رقم تعريف المادة المنقولة (الجزء الأسفل) ورقم الخطر (الجزء الأعلى).

وعندما يتعلق الأمر بشاحنات صهاريج أو وحدات نقل تتألف من صهريج واحد أو عدة صهاريج تفوق سعتها الإجمالية 3000 لتر و/أو يتجاوز وزنها الأقصى المرخص .
به 3,5 طنا، يجب أن تلتصق نفس اللوحات على جوانب كل صهريج أو خانة صهريج بالتوازي مع المحور الطولى للشاحنات بشكل مرئى بوضوح.

عندما يتعلق الأمر بالحاويات الصهاريج، يجوز استبدال اللوحتين بورقة لصوق ذاتيا أو رسم أو غيرها من الطرائق شريطة أن تكون المادة المستخدمة لهذا الغرض مقاومة للتقلبات الجوية وتضمن إشارة دائمة²¹⁹.

-يجب أن يوضع المصباحان البرتقاليان المذكوران في الطريق في حالة التوقف ليلا أو نهارا بسبب رداءة الرؤية أو في حالة عدم اشتعال أضواء الشاحنة :

218- عمارة محمد ، نقل البضائع الخطرة ، المرجع السابق ، ص74.

219-بوزيد كمال ، نقل البضائع الخطرة عبر الطرقات ،دار هومة ، الجزائر ،2004،ص34.

- أحدهما على بعد 10 أمتار من مقدمة الشاحنة،

- والأخر على بعد 10 أمتار من مؤرخة الشاحنة.

يؤذن بعمليات الشحن والتفريغ ليلا مع مراعاة الشروط الخاصة بالإضاءة والأمن.

- يجب على كل وحدة نقل معبأة بمواد هذا الصنف أن تكون مزودة بما يأتي :

أ) جهاز محمول خاص بمكافحة الحريق تقدر سعته الدنيا بـ 2 كلغ من البودرة، أو ذو سعة مطابقة لعامل إطفاء آخر مقبول قادر على إخماد نار تنشب في محرك²²⁰.

ب) جهاز محمول خاص بمكافحة الحريق تقدر سعته الدنيا بـ 6 كلغ من البودرة، قادر على إخماد نار تنشب في العجلات والمكابح.

في حالة ما انفكت نصف مقطورة مابعيدا عن الشاحنة الحرارة وتركت معبأة على الطريق العمومي، يجب أن تتوفر على الأقل على مطفأة تكون مطابقة لأحكام الفقرة ب أعلاه.

ج) حقيبة أدوات لتصليح مؤقت لكل عطب قد يحدث للشاحنة.

د) ركيزة واحدة على الأقل في كل شاحنة ذات أبعاد ملائمة لوزن الشاحنة وقطر العجلات.

هـ) مصباحان محمولان برتقاليان دائمان²²¹.

- يجب على كل سائق شاحنة ناقلة لمواد الصنف الرابع وتحت مسؤولية الهيئة الناقلة أن تكون بجوزته

تعليمات مكتوبة تبين بطريقة واضحة ما يأتي :

1) طبيعة الخطر المرتبط بالمواد المنقولة وكذا إجراءات الأمن الواجب اتخاذها لمواجهة الخطر،

2) الإجراءات الواجب اتخاذها والإسعافات التي يجب امدادها في حالة احتكاك الأشخاص

بالبضائع المنقولة أو بالمواد التي قد تنبعث منها.

220 - بوزيد كمال ، نقل البضائع الخطرة عبر الطرقات ، المرجع السابق ، ص 38.

221 - بوزيد كمال ، نفس المرجع ، ص 48.

3) الإجراءات الواجب اتخاذها في حالة نشوب حريق وبالخصوص الوسائل أو أنواع الوسائل الخاصة بالإطفاء التي لا ينبغي استعمالها،

4) الإجراءات الواجب اتخاذها في حالة إتلاف الرزم أو المواد الخطرة المنقولة، لاسيما في حالة تسرب المواد الخطرة في الطريق²²²،

5) فيما يخص الشاحنات - الصهاريج أو وحدات النقل التي تشتمل على صهاريج أو حاويات - صهاريج والتي تفوق سعتها الإجمالية 3000 لتر و/أو يتعدى وزنها الأقصى المرخص به 3,5 طنا، يجب أيضا ذكر إسم المادة أو المواد المنقولة، والأرقام وأحرف التعداد، وأرقام تعريف المادة والخطر.

6) الإجراءات الواجب اتخاذها لتفادي أو التقليل من الأضرار في حالة تسرب المواد التي تعتبر ملوثة للمحيط المائي، بالإضافة إلى الأخطار المشار إليها في علامات الخطر،

7) الإدارة التي يجب إبلاغها في حالة وقوع حادث أو عارض.

- يجب أن تنقل الحاويات - الصهاريج الفارغة التي احتوت على مواد خطرة بنفس ضمانات العزل كما لو كانت مملوءة.

- يجب أن تطهر الشاحنات التي قامت بنقل حمولة طية من مواد هذا الصنف بصفة جيدة قبل أية عملية شحن أخرى إلا إذا كانت الحمولة الجديدة تحتوي على نفس المادة التي شكلت الحمولة السابقة، يطبق هذا الإجراء أيضا على الشاحنات التي قامت بنقل هذه المواد في رزم، إذا لاحظنا أن هذه الأخيرة تركت جزءا من محتواها يتسرب.

222 - بوزيد كمال ، نقل البضائع الخطرة عبر الطرقات ، المرجع السابق ، ص 52.

- يجب أن ترسل مواد هذا الصنف عبر الطريق الأكثر مباشرة وفي حالة ما استوجب تناقلها، يجب اتخاذ الاحتياطات خلال هذه العملية حتى يتم تداول هذه المواد برفق وبدون تأخير ومراقبتها. لا يتم شحن الشاحنات وتفريغها على الطريق العمومي ما لم تتخذ إجراءات أمنية كافية، لاسيما، بوضع حزام أمني²²³.

يمنع ما يأتي :

- التدخين أثناء عمليات المناولة قرب الطرود والشاحنات المتوقفة أو بداخلها،
- نقل مسافرين في الوحدات الناقلة لمواد هذا الصنف، غير المستخدمين على متنها،
- شحن وتفريغ هذه المواد في مكان عمومي خارج التجمعات السكنية دون تبليغ السلطات المختصة،

- شحن مواد هذا الصنف مع المواد الغذائية.

مع مراعاة الحالات التي يكون فيها استعمال المحرك ضروريا في تشغيل المضخات وغيرها من الميكانيزمات التي تضمن شحن الشاحنات وتفريغها. يجب إيقاف المحرك خلال عمليات الشحن والتفريغ.

- تخضع كل شاحنة - صهريج لرخصة سير تسليم من طرف المصالح المكلفة بالمناجم تحرر الرخصة عند تقديم محضر اختبار الصهريج، وشهادة فحص ربط الصهريج ومحضر معاينة الشاحنة.
- تسلم رخصة السير على شكل بطاقة برتقالية لمدة ثلاث (3) سنوات يخضع بعدها الصهريج لاختبار جديد.

223 - بوزيد كمال ، نقل البضائع الخطرة عبر الطرقات ، المرجع السابق ، ص 55 ص 59.

-يجب أن تلتصق بكل نوع من أنواع الصهاريج أو حاويات الصهاريج لوحة معدنية تثبت بشكل دائم على الوعاء وفي كل يسهل بلوغه قصد الفحص, وتحمل اسم وعنوان الصانع والبلد، الرقم التسلسلي، والسنة التي تم فيها صنع الحاوية الصهريج أو الصهريج، والحجم بالتر، والضغط الأقصى المسموح استعماله، وضغط الاختبار (الضغط)، وتاريخ الاختبار وختم مصالحي المناجم.

يمكن أن تكتب هذه المعلومات مباشرة على جانب الوعاء بما أنه سميك بما فيه الكفاية ودون أن يؤثر ذلك على الوعاء.

لا يجوز لأي شخص أن يقوم بنقل مواد هذا الصنف دون رخصة نقل²²⁴.

خامسا: طلب رخصة لنقل المواد الخطرة: الإجراءات

يجب أن يتضمن طلب رخصة النقل المقدم للمصالح المختصة للوزارة المكلفة بالنقل، المعلومات الآتية :

- الاسم واللقب، الصفة أو اسم الشركة، عنوان الطالب،

- اسم ولقب السائقين،

- تأهيل المستخدمين المعيّنين لنقل المواد الخطرة،

- رقم التسجيل وعلامة الشاحنات،

- خطوط السير،

- فترة التنقل،

- نسخة من رخصة السير،

- نسخة من دفتر صيانة الجرار قيد الصلاحية،

224 -بوزيد كمال، المرجع السابق، ص 61 ص 67.

- نسخة من دفتر صيانة الصهريج ونصف المقطورة أو المقطورة قيد الصلاحية،

- نسخة من رخصة سير الصهريج قيد الصلاحية (البطاقة البرتقالية)،

- المعلومات المرتبطة بالمادة المنقولة.

- يجب أن يكون بحوزة سائقي الشاحنات المخصصة لنقل هذا الصنف شهادة أهلية تسلم من طرف الهيئة المختصة أو أية منظمة معترف بها من طرف هذه السلطة²²⁵، تشهد فيه على أنهم تابعوا تكويننا ونجحوا في الاختبار المتعلق بالمتطلبات الخاصة الواجب استيفائها أثناء نقل مواد خطرة.

- يجب تقديم طلب رخصة النقل قبل 15 يوما على الأقل من التاريخ المحدد لعملية النقل لمصالح الوزارة المكلفة بالنقل بمكان انطلاق النقل، على أن تفصل فيه خلال ثمانية (8) أيام ابتداء من تاريخ استلام الطلب. وكل رفض بمنح رخصة يجب أن يكون مبررا. تسلم رخصة النقل إما في الوقت المحدد أو أثناء السفر، ولا يجوز أن تتعدى فترة صلاحية هذه الرخصة مدة صلاحية الوثائق .

ويجوز أن تتضمن الرخصة قيودا تتعلق بالتوقيت وأيام المرور وخطوط السير. كما يجوز أن تحدد حراسة مواكبة تبعا لطبيعة الأخطار الخاصة بالمادة المنقولة.

ترسل مصالح الوزارة المكلفة بالنقل نسخة من رخصة النقل إلى مصالح الحماية المدنية المختصة إقليميا²²⁶.

لاتخضع الكميات الدنيا التالية لنظام رخصة النقل :

225 -بوزيد كمال، المرجع السابق، ص 170 ص 74.

226 -بوزيد كمال، نقل البضائع الخطرة عبر الطرقات، المرجع السابق، ص من 80 الى ص 85.

- الطرود من القسم 1.4 التي يساوي وزنها الموحد أو يقل عن 3 كلغ وتقدر حمولتها القصوى بـ 12 كلغ²²⁷،

- الطرود من القسم 3.4 التي يقدر حجمها الموحد بلتر واحد (سائل) وكيلو غرام واحد (1 كلغ) (صلب) وتقدر حمولتها القصوى بـ 3 كلغ²²⁸.

أما المطلب الثاني سنعالج فيه الإعفاءات التي نص عليها القانون التجاري بأن الناقل معفي تلقائيا طبقا للقانون أو بموجب إتفاق بين الأطراف المتعاقدة.

المطلب الثاني: إعفاءات الناقل البري من المسؤولية

تعتبر المسؤولية الناقل التعاقدية مرهقة على النحو الذي بيناه سالفًا، لا سيما أنه على عاتقه الجانب الأكبر من عبئ الإثبات، وعبء الإثبات كما نعلم هو الذي يحدد من يلتزم أخيرا بالتعويض في أغلب الحالات، أدرج الناقلون منذ وقت طويل العمل على تخفيف مسؤولية وذلك باشتراط عدم مسؤولية على الأضرار التي تلحق البضاعة أو تحديد هذه المسؤولية.

وقد نظم المشرع مسألة الإعفاءات المتمثلة في الإعفاء القانوني من المسؤولية و الذي سنحاول التطرق إليه في الفرع الأول، أما الفرع الثاني سنتناول الإعفاء الإتفاقي من المسؤولية لتحديد أثناء نقل البضائع من مكان الانطلاق إلى غاية النقطة النهائية لتسليم البضاعة للمرسل إليه.

الفرع الأول: الإعفاءات القانونية

نصت المادة 48 من القانون التجاري على حالات إعفاء الناقل من المسؤولية بقولها يمكن إعفاء الناقل من مسؤوليته الكلية أو الجزئية من جراء عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال أو التأخير فيها

227 -بوزيد كمال ، المرجع السابق، ص 87 ص 93.

228 -بوزيد كمال ، نفس المرجع، ص 101 ص 109.

وذلك عند إثبات حالة القوة القاهرة أو عيب خاص بالشيء أو الخطأ المنسوب للناقل أو المرسل إليه، حيث جاء في نص المادة 125 من القانون المدني: " إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه، كحادث مفاجئ، أو قوة قاهرة، أو خطأ صدر من المضرور أو خطأ من الغير، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر، ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك." يتضح لنا من نص هذه المادة على أنه، إذا أثبت شخص، وكلمة شخص في هذه الحالة نعني بها الناقل إذا أثبت أن الضرر الذي حدث بالبضاعة، قد نشأ عن سبب لا يد له فيه، وثبت أن الضرر وقع بسبب أجنبي كحادث مفاجئ، أو قوة قاهرة، أو خطأ من الغير، يعفى الناقل من الالتزام بتعويض الضرر الذي حدث للبضاعة جراء تنفيذ التزامه، ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك²²⁹.

يتضح من المادتين أن أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية²³⁰ هي:

القوة القاهرة و التي سوف نعالجها في الجزئية الأولى ، العيب الذاتي في البضاعة المنقولة و خطأ المرسل أو المرسل إليه و التي سنحاول التطرق إليه في الجزئية الثانية.

أولا : القوة القاهرة المعفية لمسؤولية الناقل البري

تنتفي مسؤولية الناقل إذا أثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير ناشئ عن قوة قاهرة، والقوة القاهرة هي حدث تتسبب فيه قوة تفرق قوة الإنسان، بحيث لا يستطيع هذا الأخير أن يتجنبها أو أن يتحكم فيها، كما تتميز القوة القاهرة أيضا بطابع عدم قدرة الإنسان على توقعها²³¹.

229- أنظر المادة 125 من ق م ج..

230- المادة 48 من ق ت ج.

231- سمير جميل حسين الفتلاوي، العقود التجارية الجزائرية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2007، ص 45.

ذهب بعض من الفقه إلى التفرقة بين القوة القاهرة والحادث الجبري بخصوص عقد النقل، وقالوا بأن القوة القاهرة يجب أن تكون حادثاً خارجياً لا علاقة له بنشاط الناقل كالزلازل والصواعق والعواصف والفيضانات، أما الحادث الجبري فهو حادث داخلي ينبعث من نشاط الناقل دون أن يكون للناقل دخل في حدوثه كأنفجار إطار الشاحنة²³²، و إذا كانت القوة القاهرة تعفي الناقل من المسؤولية، فإنه يظل مسؤولاً عن الحوادث الجبرية باعتبارها من المخاطر العادية للاستغلال غير أن الملاحظ أن هذه التفرقة لا تخلو من الصحة، وقد كان القصد من المناداة الحد من حالات القوة القاهرة وتوسيع مسؤولية الناقل، وكانت هذه التفرقة من العوامل التي أدت إلى انزلاق المسؤولية التقصيرية من نطاق الخطأ إلى المسؤولية التي لا تترتب بلا خطأ على أساس تحمل تبعه المخاطر.

ويلاحظ أن المشرع الجزائري لم يأخذ التفرقة كمنظيره الفرنسي بخلاف المشرع المصري والعراقي. ومن أمثلة القوة القاهرة حوادث الحرب، والظروف الجوية الاستثنائية كالفيضانات، العواصف، سقوط الثلوج، الجليد، الحرارة غير العادية المضرة بالبضاعة، استيلاء السلطة العامة على وسائل النقل، قيود الحجز الصحي الاستثنائية، الفتن و لا يعتبر حادث الحريق أو السرقة بمثابة قوة القاهرة إلا إذا وقع في ظروف جعلت توقعه غير مفروض، أما الإضراب عن العمل فلا يعد من قبيل القوة القاهرة إلا إذا بررته أسباب خارجة عن إرادة المؤسسة لا دخل لها فيها، وكان لمدة استثنائية ويشكل بالنسبة لها حادثاً لا يمكن دفعه.

كما أن الحادث لا يعتبر بذات قوة القاهرة، بل تثبت له هذه الصفة تبعاً للملابسات وظروف الحال، ولا يكفي استنباط القوة القاهرة من انتفاء خطأ الناقل أو تابعيه، بل لا بد من

232-فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط الأوجه القانونية والتجارية، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، 2005. ص 67.

تعيين الحادث وإثبات أنه لم يكن متوقعا وأنه يجعل الوفاء مستحيلا، ويقع عبء هذا الإثبات على الناقل²³³، فإذا عجز عن إثبات السبب الحقيقي للضرر ظل مسؤولا.

فإذا كانت مسؤولية الناقل العقدية تتحقق في حالة المساس بسلامة البضاعة والتأخير في نقلها، وإيصالها²³⁴، إلى المكان المتفق عليهما، فإن هناك بعض الحالات تعتبر منفذا للناقل يستطيع بها الإفلات من هذه المسؤولية.

كما يتضح لنا أن المشرع الجزائري، أعطا للناقل إمكانية إدلاء المسؤولية عنه، وذلك بالتمسك بإحدى الوسائل التي حددها له، وهي القوة القاهرة، الحادث الفجائي. وإذا كان المشرع جعل من القوة القاهرة سببا معفيا من المسؤولية في حالة المساس بسلامة البضاعة أثناء عملية النقل فإنه كذلك جعل من الحادث المفاجئ سببا لإعفاء الناقل من المسؤولية فالقوة القاهرة أو الحادث المفاجئ هو الذي لا يد للإنسان في حدوثه، ولا يمكن توقعه²³⁵، لا زمانا ولا مكانا وبنفس الوقت.

لا يمكن دفعه، كالحوادث المرتبطة بالحروب أو الكوارث الطبيعية كالزلازل والعواصف والفيضانات أو الحرائق أو ما شابه²³⁶.

يتضح لنا من هذا حتى تكتسي صبغة القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ يجب أن تكون غير متوقعة، وأن يكون الناقل غير قادر على دفعها، وأن تجعل الواقعة تنفيذ الالتزام مستحيلا²³⁷.

233- فاروق ملش، المرجع السابق، ص 77.

234- فوزي محمد سامي، محمد فواز المطالفة، شرح القانون التجاري، ج1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009. ص 25.

235- الحبيب خضر، تقاوم الخطر في التأمين البري، دار الكتب القانونية، 2008. ص 45.

236- الحبيب خضر، نفس المرجع، ص 54.

237- الحبيب خضر، نفس المرجع، ص 62.

وهكذا فالحريق اعتبره المشرع قوة قاهرة، إلا أن القول بذلك يجب أن يقدر بحسب الظروف فهو لا يلد كذلك إذا كان من داخل وسيلة النقل ونتاجاً عن إهمال في صيانة وإصلاح هذه الأخيرة، كذلك الفيضانات هي من الأمور المتوقعة في فصل الكتاب في ظل التطور التقني والتقدم التكنولوجي الذي أصبح يسمح في الوقت الراهن برصد جميع الظواهر والعواصف الجوية، ما باتت معه²³⁸، إمكانية توقع هذه الأخيرة أمراً متاحاً، الكي الذي ينفي عنها طابع القوة القاهرة ولكي يعفى الناقل من المسؤولية بسبب قوة قاهرة يجب أن يتوفر فيها العناصر التالية:

-عدم التوقع؛

-عدم الدفع؛

-سبب الحادث يكون خارجي²³⁹.

ثانياً: العيب الذاتي في البضاعة المنقولة و خطأ المرسل أو المرسل إليه

سنحاول التطرق في هذا الفرع إلى جزئين هامين من عناصر إعفاء الناقل من مسؤوليته ألا و هما العيب الذاتي في البضاعة المنقولة سنحاول شرحه في الجزء الأول، أما الجزء الثاني سنعرض فيه خطأ المرسل أو المرسل إليه.

1 -العيب الذاتي في البضاعة المنقولة

تنتفي كذلك مسؤولية الناقل إذا أثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير يرجع للعيب الخاص في البضاعة المنقولة، وهو الذي ينبع من الطبيعة الذاتية للبضاعة المنقولة، أو من أسباب سابقة على تسليمها للناقل²⁴⁰.

238- البشير زهرة، التأمين البري، ط2، مؤسسات عبد الكريم بن عبد الله، تونس 1981.ص56.

239- خالد، أمير عدلى عقد النقل البري، قواعد و أحكام مصر، المرجع السابق.ص30.

240- خالد، أمير عدلى عقد النقل البري، المرجع السابق، ص 32.

و يؤدي من غير تدخل الناقل إلى تلف البضاعة أو هلاكها²⁴¹، ومن أمثلته أن تكون الحيوانات مريضة وتوفيت في أثناء النقل، أو أن تكون البضاعة قابلة للتلف بطبيعتها كبعض أنواع الفواكه والخضراوات، وأن تكون سوائل تتبخر بسرعة²⁴²، أو بضائع ينقص وزن إذا جفت، وكذلك قلة مقاومة الإسمنت الذي صنعت منه المصاعد التي سقطت أثناء نقلها، وكذا سوء تغليف البضاعة وتعبئتها²⁴³.

وغالبا ما يكون العيب الذاتي في البضاعة ظاهرا للناقل أو يتوقف ظهوره على فحص البضاعة، وفي هذه الحالة يلتزم الناقل بتنبية المرسل إليه حتى يتجنب وقوع الضرر للبضاعة، ويكون الناقل قد أبرأ ذمته إذا قام بذلك ولو لم يستجب المرسل إلى نصائحه. أما إذا لم يتم الناقل بتنبية المرسل بالرغم من ظهور العيب فيتحمل المسؤولية بالقدر الذي ساهم به هذا الإخلال في إحداث الضرر. و أما إذا كان العيب غير ظاهر فإن الناقل لا يكلف بفحص البضاعة قبل نقلها من أجل معرفة عيوب لأن ذلك لا يدخل في نطاق التزامه بالنقل، فضلا على أن الفحص يحتاج إلى وقت من شأنه أن يعرقل وسيلة النقل²⁴⁴.

فإذا انفجرت مثلا أنبوبة الأكسجين المضغوط بسبب يرجع لهيئتها وتكوينها الداخلي، فإن المسؤولية عن الضرر الذي يحدثه هذا الانفجار لا تقع على عاتق الناقل، وإنما على عاتق الحارس الأصلي لها لأن الناقل لا تثبت له السيطرة الفعلية على البضاعة المنقولة إلا في الحدود

241-خالد، أمير عدلي، نفس المرجع، ص34.

242-هاني محمد دويدار، النظام القانوني للسلامة والصحة في مجال النقل، دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية، 2002 ص113.

243-سوزان على حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة، 2003 ص32 .

244-سيف طارق جمعة، تأمين النقل الدولي نص مطبوع، البحري، الجوي، البري، النهري. الإسكندرية، دار الفكر الجامعي، 2007 ص55.

التي يستلزمها نقلها²⁴⁵، وبالتالي فإن له تسلط على المظهر الخارجي لها فقط، بينما المظهر الداخلي لها تثبت السيطرة الفعلية عليه للمرسل و قد تؤدي العيوب الذاتية للبضاعة إلى إلحاق الضرر بغيرها من البضائع المشحونة على نفس وسيلة النقل، كما هو الحال بالنسبة للخضر أو الفواكه وانتقل منها إلى بضائع أخرى مشحونة معها، وفي هذه الحالة يكون المرسل مسؤولاً عن تعويض هذا الضرر لأنه ارتكب خطأً عندما شحن بضاعة معينة ينجم عنها الضرر لغيرها من البضائع المشحونة معها²⁴⁶، وكذلك يسأل المرسل اتجاه الناقل إذا سببت البضاعة المنقولة بسبب عيوب الخاصة ضرراً لوسيلة النقل.

سبق و أن تطرقنا في الجزئية الأولى المتعلقة بالعيوب الذاتي للبضاعة ، أما الجزئية سنحاول التطرق إلى خطأ المرسل أو المرسل إليه.

2- خطأ المرسل أو المرسل إليه.

من أمثلة خطأ المرسل عدم إحكام حزم البضاعة أو سوء تغليفها، وعدم قيام المرسل بتنبيه الناقل إلى الخصوصيات غير الظاهرة أو الخطيرة للبضاعة محل النقل، وكذلك قد يرتكب المرسل خطأً في شحن البضاعة ومن أمثلة خطأ المرسل إليه تأخره في استلام البضاعة السريعة التلف²⁴⁷ بالرغم من إخطاره بوصولها بالموعد المناسب مما أدى إلى تلفها ولكن قد يساهم خطأ الناقل مع أحد الأسباب السالفة الذكر في إحداث الضرر، ففي هذه الحالة لا يعفى الناقل كلياً من المسؤولية²⁴⁸.

245- سيف طارق جمعة، تأمين النقل الدولي نص مطبوع، البحري، الجوي، البري، النهري نفس . المرجع ص 68.

246-براسي محمد، الشروط المنظمة للمسؤولية في عقد النقل البري، المرجع السابق ص.87

247-براسي محمد، الشروط المنظمة للمسؤولية في عقد النقل البري، نفس المرجع، مذكرة ماجستير، ص88.

248-براسي محمد، الشروط المنظمة للمسؤولية في عقد النقل البري، نفس المرجع، ص89.

إنما يعنى بصورة جزئية من المسؤولية أو يتحمل قدرا من المسؤولية يعادل مقدار مأسهم به خطأه في تحقيق الضرر .ومثال ذلك أن تهطل أمطار غير عادية فتتلف البضاعة التي لم يعتن الناقل بتغطيتها أصلا بالغطاء الواقي من الأمطار المعتادة أو أن تكون البضائع سيئة التغليف أو وضعها الناقل في المكان غير المناسب مما أدى إلى إتلافها كلية بينما كانت لا تتلف إلا جزئيا لو وضعت في المكان المناسب، ففي هذه الأحوال تكون مسؤولية الناقل جزئية، ويقدر قاضي الموضوع نسبة مساهمة كل سبب في إحداث الضرر²⁴⁹ .

وأما إذا ارتكب الناقل خطأ ولو لا هذا الخطأ ما حدثت القوة القاهرة التي أهلكت البضاعة فإنه يتحمل كامل المسؤولية، كما هو الحال إذا لم يتم بنقل البضاعة في الميعاد المتفق عليه واحترق المخزن الذي توجد فيه، في الوقت الذي يجب أن تكون فيه البضاعة في الطريق، إذ بالرغم أن الحريق لم يكن بخطأ الناقل وأنه يعتبر سببا أجنبيا، إلا أن هذا السبب الأجنبي ما كان يرتب الضرر الذي حصل للبضاعة لو لا خطأ الناقل الذي أخرج نقل البضاعة دون أن يكون هذا التأخر ناشئا من سبب أجنبي عن الناقل²⁵⁰ .

وعلى سبيل المقارنة نجد أن عقد النقل البري للأشخاص لا يختلف عن عقد النقل البري للبضائع عبر الطرقات فيعتبر الناقل مسؤولا عن الأضرار التي قد تصيب المسافر وأمتعته، أثناء فترة التنقل، والمسؤولية التي تقع على عاتق الناقل مصدرها الالتزام بضمان سلامة المسافر وأمتعته، ويعفى الناقل عن مسؤولية عدم تنفيذ التزامه، إلا بإثبات السبب الأجنبي أي خطأ المسافر أو خطأ الغير أو القوة القاهرة²⁵¹ .

249- براسي محمد، الشروط المنظمة للمسؤولية في عقد النقل البري، المرجع السابق، ص 91.

250- مهندس روجي لطفي الشريف، مبادئ النقل البري (طرق وسكك) والجوي والبحري، نيسان، عمان، 1997، ص 87.

251- مهندس روجي لطفي الشريف، نفس المرجع، ص 95.

وجاء كذلك في نص المادة 169 فقرة 2 من القانون المدني " : يعفى من هذه المسؤولية، الحارس للشئ إذا أثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه، مثل عمل الضحية، أو عمل الغير، أو الحالة الطارئة أو القوة القاهرة"²⁵² .

ويعفى من المسؤولية الحارس الناقل إذا أثبت أن الضرر الحادث عن البضاعة التي تكون حتى مسؤوليته، أن وقع عليها الضرر بسبب لم يكن يتوقعه، مثل كان سببه، أو من طرف الغير أوفي حالة قوة قاهرة و يترتب عن ذلك إعفاء الناقل²⁵³ من هذه المسؤولية إما عن طريق:

• خطأ الغير كعامل معفيا لمسؤولية الناقل:

إن خطأ الغير يعفي الناقل من المسؤولية الملقاة على عاتقه، فيشترط فيه، ألا يكون في مقدور الناقل توقعه، أو تفاديه، وأن يكون هذا وحده هو سبب الضرر الواقع على البضاعة المتضررة، وخطأ الغير يقع جراء سبب أجنبي بموجبه، يعفى الناقل، كما يجب أن يكون هذا الفعل غير ممكن التوقع²⁵⁴ .

ويعتبر عقد نقل البري للبضائع من الأعمال التجارية، لذا يجب على الناقل أن يخضع إلى القوانين التجارية في ممارسة عمله، فان للناقل مسؤولية تعامله، على تنفيذ عقده بإيصال البضاعة ، سالمة إلى المكان المقصود وفي حال إخلاله، بالتزامه، يتحمل مسؤولية الضرر الحاصل على المسافر

252-أنظر المادة 169 من ق م ج.المرجع السابق.

253- إبراهيم أبو الليل، المرجع السابق. ص.34.

254-مختار رحمانى محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، دار هومه، للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر،

2003.ص 36.

كما يمكن إعفاء الناقل من هذه المسؤولية طبقا للقوانين التي جاء بها المشرع الجزائري في القانون التجاري²⁵⁵.

وقد جاء في نص المادة 63 من القانون التجاري "يجوز إعفاء الناقل من المسؤولية الكلية أو الجنائية من أجل عدم تنفيذ التزاماته، أو الإخلال بها أو التأخير فيها بشرط يثبت أن ذلك نشئ عن قوة قاهرة...."²⁵⁶.

ويتضح لنا من نص المادة أنه، في حالة وقوع ضرر يصيب البضاعة وكان هذا الضرر ناتج عن قوة قاهرة وعدم قدرة الناقل على تنفيذ التزامه، يجوز إعفاء الناقل كليا أو جزئيا من المسؤولية إذا تم إثبات ذلك، فقد أبرز المشرع في نص المادة كل من القوة القاهرة، ولم يتطرق إلى الخطأ المحتمل من طرف الغير فيمكن القول أن في نظر المشرع الجزائري في نص هذه المادة أن خطأ الغير لا يعفي الناقل من المسؤولية الناشئة في ذمته، بموجب القانون التجاري²⁵⁷.

وجاء كذلك في نص المادة 60 من القانون التجاري "يكون باطلا كل شرط بإعفاء الناقل كليا أو جزئيا من مسؤوليته، المتسببة عن الأضرار التبعية الحاصلة...."²⁵⁸.

يتضح من نص المادة، أنه قد يقوم الناقل بوضع شروط في العقد تعفيه، كليا أو جزئيا من المسؤولية في حالة حدوث أضرار معنوية للبضاعة، فإن هذه الشروط تكون باطلة لأن الناقل ملزم بضمان سلامة البضاعة أثناء عملية النقل وإيصال البضاعة سالمة إلى المكان المقصود، بموجب عقد النقل المبرم بين الناقل والمرسل أو المرسل إليه.

255-مختار رحمانى محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، نفس المرجع، ص77.

256-أنظر المادة63 من ق ت ج .

257- أنظر المادة 63 من ق ت ج.

258- أنظر المادة 63 من ق ت ج.

وإذا تعرضت البضاعة بضرر أثناء تنفيذ العقد، لا يمكن للناقل أن يتهرب من المسؤولية الملقاة على عاتقه، بحجة أنه، تم الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية الناشئة عن الالتزام بضمان سلامة البضاعة، وعلى الناقل في هذه الحالة أن يقوم بالتعويض عن الأضرار التي سببها للبضاعة²⁵⁹.

تنص المادة 66 من القانون التجاري " : يجوز للناقل، استنادا لاشتراط كتابي مدرج في سند النقل و مطابق للقوانين و الأنظمة الجاري بها العمل و مبلغ للمسافر، و فيما عدا حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب من مستخدميه، إعفائه كليا أو جزئيا من مسؤوليته، عن التأخير أو الأضرار غير المعنوية الحاصلة للبضاعة"²⁶⁰.

الفرع الثاني: الإعفاءات الإتفاقية

ستتطرق في هذا الفرع إلى الشروط المحددة للإعفاء في الجزئية الأولى، أما الجزئية الثانية ستتطرق إلى إشتراط حالة التأخير كسبب إعفاء الناقل.

أولا: الشروط المحددة للإعفاء

إن تحديد المسؤولية يكون بوسائل مختلفة، فقد يتم بناء على وضع حد أقصى لمقدار ما يمكن أن يلتزم به الناقل كتعويض، وفي هذه الحالة لا يلتزم الناقل إلا في حدود هذا الحد الأقصى ولكن إذا كان الضرر الذي أصاب البضاعة أقل، التزم الناقل بتعويض الضرر الحقيقي دون زيادة وقد يتم التحديد على أساس تقدير مبلغ معين لكل وحدة من البضاعة المنقولة، فلا يلتزم الناقل بأكثر منه ولو كانت قيمة هذه الوحدة تتجاوزها، كذلك يحدد الناقل مسؤوليته بنسبة معينة من

259- أنظر المادة 60 من ق ت ج.

260- أنظر المادة 66 من ق ت ج.

الضرر كالنصف أو الثلث أو الربع من هذا الضرر، ويلتزم حينئذ البدء بتقدير الضرر الحقيقي قبل معرفة مقدار التعويض المحدد الذي يلتزم به الناقل²⁶¹

كما أن شروط الإتفاقية التي يكتفي فيها الناقل بتحديد مسؤوليته صحيحة باعتبارها شروطا جزائية تتفق مع القواعد العامة في القانون المدني، حيث نصت المادة 189 من القانون المدني على ما يلي: "يجوز للمتعاقدين أن يحددا مقدما قيمة التعويض بالنص عليها في العقد أو في الاتفاق اللاحق، وتطبق في هذه الحالة أحكام المواد 176 إلى 181 .

غير أنه يشترط لتحديد مسؤولية الناقل ما يلي:

أ/ أن يتم الاتفاق على تحديد مسؤولية الناقل في حالة ضياع البضاعة أو تلفها فقط، أما في حالة التأخير فيجوز الاتفاق على إعفاء الناقل إعفاء كلياً أو جزئياً.

ب/ أن لا يكون التعويض وهمياً، فإذا اتفق الناقل مع المرسل على تحديد مسؤوليته بمبلغ يقل كثيراً عن قيمة البضاعة، فلا يعتد هذا الاتفاق لأن التعويض المتفق عليه يتناسب مع الضرر الذي لحق بالمرسل إليه، ويلتزم الناقل بالتعويض المناسب للضرر الحقيقي، الذي يقدره قاضي الموضوع.

ج/ ألا يكون التلف أو الضياع الذي لحق بالبضاعة راجعاً إلى الخطأ العمدي أو الخطأ الجسيم الصادر من الناقل أو أحد تابعيه، فإذا كان الضياع أو التلف سبب الخطأ العمدي أو الجسيم من جانبه أو من جانب أحد تابعيه فيلتزم بدفع التعويض المناسب للضرر الذي لحق بالمرسل أو المرسل إليه، لأنه لا يجوز له تحديد مسؤوليته في حالة الخطأ العمدي أو الخطأ الجسيم صادر منه أو من أحد تابعيه طبقاً لنص الفقرة الأولى من المادة 52²⁶² من القانون التجاري .

261- مختار رحمانى محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، المرجع السابق، ص 148.

262- أنظر المادة 52 من ق ت ج.

د / أن يلحق بالمرسل أو المرسل إليه ضرر، فإذا أثبت الناقل أن المرسل أو المرسل إليه لم يلحقه أي ضرر كأن يثبت أن البضاعة قد وصلت سليمة في الميعاد المتفق عليه، ففي هذه الحالة لا يستحق التعويض المتفق عليه.

هـ / أن لا يكون الضرر الذي لحق بالمرسل أو المرسل إليه يقل عن مقدار التعويض الإتفاقي، فإذا كان أقل منه فلا يستحق المرسل أو المرسل إليه كل المبلغ المتفق عليه، بل يستحق مقدار ما لحقه من ضرر؛ بمعنى آخر يجوز للقاضي إنقاص مقدار التعويض الإتفاقي حتى يكون معادلا لقيمة الضرر، أما إذا تجاوزت قيمة الضرر مقدار التعويض الإتفاقي، فلا يجوز للمرسل أو المرسل إليه أن يطالب بأكثر من هذه القيمة إلا إذا أثبت صدور غش أو الخطأ العمدي أو الخطأ الجسيم من الناقل أو من أحد تابعيه²⁶³، وحينئذ يلتزم الناقل بتعويض الضرر كاملا.

نلاحظ أخيرا أنه علاوة على الشروط السالفة الذكر يجب أن يكون شرط تحديد المسؤولية مكتوبا وإلا اعتبر كأن لم يكن. وإذا كان عقد النقل محررا على نموذج مطبوع، يجب أن يكون هذا الشرط واضحا ومكتوبا بكيفية تستدعي الانتباه، و إلا جاز للمحكمة اعتباره كأن لم يكن، وعليه إذا كان شرط تحديد المسؤولية عن الضياع أو التلف مكتوبا في مستند النقل بصورة واضحة ودقيقة لا يحمل أي شك في مقدار التعويض الإتفاقي عن الضياع أو التلف، وجب على محكمة الحكم على الناقل بالتعويض المتفق عليه²⁶⁴.

على سبيل المقارنة بالنقل البري للأشخاص يعتبر الناقل مسؤولا عن الأضرار التي قد تصيب المسافرين وأمتعته، أثناء فترة التنقل، والمسؤولية التي تقع على عاتق الناقل مصدرها الالتزام

263 - سوزان على حسن .عقد نقل البضائع بالحاويات .دار الجامعة الجديدة .2003.ص 47.

264- سوزان على حسن . نفس المرجع .ص 52.

بضمان سلامة المسافر وأمتعته، ويعفى الناقل عن مسؤولية عدم تنفيذ التزامه، إلا بإثبات السبب الأجنبي أي خطأ المسافر أو خطأ الغير أو القوة القاهرة.

حيث جاء في نص المادة 125 من القانون المدني " : إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يدل، فيه، كحادث مفاجئ، أو قوة القاهرة، أو خطأ صدر من المضرور أو خطأ من الغير، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر، ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك. " .
يتضح لنا من نص هذه المادة على أنه، إذا أثبت شخص، وكلمة شخص في هذه الحالة نعني بها الناقل إذا أثبت أن الضرر الذي حدث بالمسافر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه، وثبت أن الضرر وقع بسبب أجنبي كحادث مفاجئ، أو قوة القاهرة، أو خطأ من المسافر المضرور أو خطأ من الغير، يعفى الناقل من الالتزام بتعويض الضرر الذي حدث للمسافر جراء تنفيذ التزامه، ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك.

وجاء كذلك في نص المادة 169 فقرة 2 من القانون المدني " : و يعفى من هذه المسؤولية، الحارس الشيء إذا أثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه، مثل عمل الضحية، أو عمل الغير، أو الحالة الطارئة أو القوة القاهرة".

ويتضح لنا من نص المادة يعفى من المسؤولية الحارس للكي أي الناقل إذا أثبت أن الضرر الحادث عن الامتعة المسجلة التي تكون حتى مسؤوليته، أن وقع عليها الضرر بسبب لم يكن يتوقعه مثل كان سببه، خطأ المسافر.

و على سبيل المقارنة بمقتضى نص المادة 103 من القانون التجاري الفرنسي قرر فيها بطلان شرط الإعفاء من المسؤولية في عقد النقل، ففي الفقرة الأولى والثانية من هذه المادة تتعلق بمسؤولية الناقل عن ضياع أو تلف البضاعة، فإن البطلان يتعلق بشرط الإعفاء من المسؤولية عن

الضياع أو التلف فقط. في حين أن المسؤولية عن التأخير ينظمها نص المادة 104، ولذلك لا ينطبق عليها هذا القانون، وبالتالي يجوز الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية في حالة التأخير ولذلك إذا اتفق الناقل مع المرسل على إعفاء من المسؤولية في كل الحالات التي تتحقق بمقتضاها، فيبطل الاتفاق على الإعفاء من تحمل تبعة الضياع أو التلف و يلتزم الناقل بالتعويض بالرغم من وجود اتفاق على إعفائه من المسؤولية. و يعد في حكم الإعفاء من المسؤولية كل شرط من شأنه تحميل المرسل أو المرسل إليه دفع كل أو بعض نفقات التأمين على مسؤولية الناقل.

وكذلك كل شرط يقضي بتنازل المرسل أو المرسل إليه عن الحقوق التي تنشأ عن التأمين على البضاعة ضد مخاطر النقل لصالح الناقل و أما في حالة التأخير في توصيل البضاعة فيعفى الناقل من المسؤولية²⁶⁵ لأنه يجوز الاتفاق على ذلك، والإعفاء إما أن يكون كلياً، بحيث لا يدفع الناقل شيئاً إلى المرسل أو المرسل إليه كتعويض عن الضرر الذي لحق بأحدهما أو معا نتيجة التأخير، وإما أن يكون جزئياً، بحيث يتم الاتفاق على مبلغ محدد يمثل جزءاً من التعويض الواجب دفعه في حالة التأخير.

ولعل الحكمة التي استهدفها المشرع من تقريره بطلان الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية عن الضياع أو التلف، ترجع إلى خوفه من أن يدفع ذلك الاتفاق الناقل إلى التهاون والإهمال في تنفيذ عملية النقل وعدم المحافظة على البضاعة أثناء نقلها لأنه معفي من المسؤولية²⁶⁶. سبق و أن تطرقنا إلى الشروط المحددة للإعفاء ، أما الفرع سنتناول فيه شرط مهم للغاية و هو كشرط حالة التأخير كشرط يعفي الناقل من المسؤولية.

265- عدلى أمير خالد، عقد النقل البري، عقد النقل البري في ضوء القانون الجديد، المرجع السابق ص 126.

266- عدلى أمير خالد نفس المرجع. ص 134.

ثانياً: إشتراط حالة التأخير كسبب إعفاء الناقل

حتى يعفى الناقل من المسؤولية عن التأخير، لا يجب فقط أن يكون شرط الإعفاء مكتوباً بصورة واضحة ودقيقة على مستند النقل، بل يجب أن لا يكون التأخير ناشئاً عن الخطأ العمدي، أي الغش أو الخطأ الجسيم الصادر من جانب الناقل أو من جانب أحد تابعيه. فإذا أثبت المرسل أو المرسل إليه أن التأخير كان نتيجة الخطأ العمدي أو الخطأ الجسيم المرتكب منه أو من أحد تابعيه كان الناقل مسؤولاً عن تعويض المرسل أو المرسل إليه عن الأضرار التي لحقت به.

أما المبحث الثاني يتعلق بمستجدات مسؤولية الناقل البري الذي يشمل النقل المتعدد الوسائط و أعوان النقل من جهة ، و من جهة أخرى مسؤولية الوكيل بالعمولة.

المبحث الثاني : مستجدات مسؤولية الناقل البري

سنعالج في هذا المبحث المسؤولية في النقل المتعدد الوسائط و أعوان النقل في المطلب الأول، أما المطلب الثاني سنخصصه لمسؤولية الوكيل بالعمولة .

المطلب الأول : النقل المتعدد الوسائط و أعوان النقل

سنتناول في هذا الفرع المسؤولية في النقل المتعدد الوسائط في الفرع الأول، أما الفرع الثاني سنعالج فيها مسؤولية أعوان النقل.

الفرع الأول : النقل المتعدد الوسائط

سبق و أن تطرقنا إلى النقل المتعدد الوسائط ،من حيث تعريفه و أهميته لنقل البضائع عبر الطرق، إلا أنه تدرج على متعهد النقل مسؤولية عقدية جراء إخلاله بالإلتزامات التعاقدية .

يمكن تعريف متعهد النقل بأنه أي شخص يبرم بالأصالة عن نفسه أو عن طريق شخص

ينوب عنه، عقد نقل بضائع متعدد الوسائط ويتصرف بصفته أصيلاً لا بالوكالة أو بالنيابة عن

المرسل أو الناقلين المشتركين²⁶⁷.

أنت اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع لسنة 1980، بمسند واحد يحكم عملية النقل

بأكملها وهو مسند النقل الدولي متعدد الوسائط، ويعتبر مسند النقل متعدد الوسائط إيصالاً دالاً

على استلام البضائع ودليلاً كافياً على وجود العقد²⁶⁸.

كما أن مسند النقل الدولي يعتبر أداة ائتمان وفيما يتعلق بمسؤولية متعهد النقل الدولي

متعدد الوسائط فإن مسؤولية متعهد النقل هي مسؤولية عقدية قائمة بموجب عقد النقل متعدد

الوسائط المبرم بين المتعهد والمرسل والرأي الراجح أن التزام المتعهد هو التزام ببذل عناية²⁶⁹.

و لتحديد المسؤول عن الأضرار التي قد تلحق البضاعة أو عن التأخير في وصولها في هذه

الحالة، ينبغي التمييز بين مسؤولية الناقلين الأول و الأخير تجاه المرسل أو المرسل إليه و مسؤولية

الناقلين المتوسطين تجاه المرسل أو المرسل إليه و تجاه الناقلين الأول و الأخير.

يكون الناقل الأول و الناقل الأخير مسؤولين قبل المرسل أو المرسل إليه بالتضامن عن الضرر

الذي يلحقهما في أية مرحلة من مراحل النقل، ما لم يثبت أن الضياع أو التلف أو التأخير كان

بسبب أجنبي، إذ يحق للمرسل أو المرسل إليه الرجوع على الناقل الأول بكافة مبلغ التعويض كما

يحق لهما الرجوع على الناقل الأخير بكافة مبلغ التعويض، كما يحق لهما الرجوع عنهما معاً بكافة

مبلغ التعويض.

267- نادية محمد معوض، مسؤولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع، المرجع السابق، ص 85

268- نادية محمد معوض، نفس المرجع، ص 92

269- نادية محمد معوض، نفس المرجع، ص 93

فالناقل الأول و الناقل الأخير مسؤولين عن جميع الأخطاء التي تصدر من الناقلين المتوسطين في تنفيذ عملية النقل، و لا يستطيع أي منهما التنصل من المسؤولية بإلقاء العيب على ناقل آخر لأتأهما المسؤولان عن تسلأ و تسليم البضاعة المنقولة²⁷⁰.

كما أن الناقل الأول يضمأ عملية النقل كلها بصفته ناقلاً في الرحلة الأولى، و بصفته وكيلاً بالعمولة للنقل لعملية النقل، أما الناقل الأخير فيضمأ عملية النقل كلها بصفته ناقلاً في المرحلة الأخيرة و بصفته مسؤولاً عن تسليم البضاعة للمرسل إليه، و ما لذلك الالتزام ارتباط بمدى سلامة البضاعة، و كذلك بصفته وكيلاً عن باقي الناقلين في استيفاء أجرة النقل من المرسل إليه إذا كانت مستحقة عند الوصول²⁷¹، و هو ما أقره المشرع بموجب المادة 49 فقرة (1) من ق.ت.ج بنصها على أنه: إذا قام عدة ناقلين على وجه التعاقب بتنفيذ عقد يكون أول الناقلين و آخرهم مسؤولين بالتضامن فيما بينهم تجاه المرسل والمرسل إليه عن مجموع النقل و ضمن نفس الشروط المترتبة فيما لو قام كل منهما بتمام النقل.

كما أبطل المشرع الجزائري و جعلها عديمة الأثر كل الاشتراطات التعاقدية المخالفة بصفة مسبقة للمسؤولية التضامنية لكل من الناقلين الأول و الأخير و على كافة عملية النقل بما فيها المراحل التي قام بها الناقلين المتوسطين، و هذا طبقاً للمادة (77) فقرة (1) من ق.ت.ج التي تكون باطلة و عديمة الأثر جميع الاشتراطات المخالفة بصفة مسبقة.

أما بالنسبة للمشرع المصري فقد أقر بمسؤولية كل الناقلين، من الناقل الأول إلى الناقل الأخير بما فيهم الناقلين المتوسطين، و مسؤوليتهم مسؤولية تضامنية و دون تحديد، أي على كل عملية النقل بمختلف مراحلها، و هذا بنص المادة (252) فقرة (1) من ق.ت.م حيث إذا قام عدة

270- نادية محمد معوض، مسؤولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع، المرجع السابق، ص 96

271- نادية محمد معوض، نفس المرجع، ص 99

ناقلين على التعاقب بتنفيذ عقد نقل واحد كان كل منهم مسؤولاً : « نصت على أنه بالتزامن مع الآخرين قبل المرسل أو المرسل إليه كما لو كان قد قام بتنفيذه وحده ويقع باطلاً كل شيء خلاف ذلك²⁷² .

يكون كل واحد من الناقلين المتوسطين مسؤولين عن أخطائهم التي تسبب ضرراً للمرسل أو المرسل إليه أو الناقل الأول أو الناقل الأخير خلال المسافة التي يلتزم بالنقل خلالها، و لا يضمن أخطاء الناقلين الآخرين، أو الذين حدث الضرر خلال عملية النقل التي تدخل اختصاصهم، و على ذلك فإنه يجب على المرسل أو المرسل إليه، أو الناقل الأول و/أو الناقل الأخير عند رجوع أي منهم على ناقل متوسط أن يثبت أن وقوع الضرر حدث أثناء وجود البضاعة المنقولة في حيازة هذا الناقل المتوسط، أثناء قيامه بعملية النقل المعهودة إليه²⁷³

هذا ما أقره المشرع بموجب المادة (49) فقرة (2) من ق.ت.ج، حيث نصت على أن إذا قام عدة ناقلين على وجه التعاقب بتنفيذ عقد النقل ذاته: و يعد كل من الناقلين الوسيطاء تجاه المرسل و المرسل إليه و كذلك تجاه أول و آخر ناقل، مسؤولاً عن الضرر الحاصل بالنسبة للمسافة التي قطعها.

يلاحظ أن هذا الحكم يطبق في الحالة التي يكون فيها الناقل المتسبب في الضرر معلوماً أي يطبق في الحالة التي تكون فيها المرحلة التي وقع خلالها الضرر معلومة. أما إذا تعذر تعيين الناقل المسؤول أي تعذر تعيين المسافة التي حصل أثناءها الضرر فيكون للناقل الذي تحمل تعويض الضرر حق الرجوع الجزئي على كل واحد من الناقلين بقدر نسبة المسافة

272- نادية محمد معوض، مسؤولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع، المرجع السابق، ص 101

273- نادية محمد معوض، نفس المرجع، ص 112

التي قطعها، و يجب توزيع الحصص المطلوبة من المعسرین منهم على الجميع مراعاة نفس الشبه أي بقدر نسبة المسافة التي قطعها.

وهو ما نص عليه المشرع بنص المادة 50 من ق.ت.ج التي جاء فيها أنه يتعذر تعيين المسافة التي حصل أثناءها الضرر فيكون للناقل الذي تحمل تعويض الضرر حق الرجوع الجزئي على كل واحد من الناقلين على نسبة المسافة التي قطعها و يجب توزيع الحصص المطلوبة من المعسرین منهم على الجميع مع مراعاة نفس النسبة.

وبالنسبة لتقادم دعوى المسؤولية فالتقادم قصير نسبياً ولا يقوم هذا التقادم على قرينة الوفاء ومن ثم فهو غير قابل لإقامة الدليل على عكسه، ومدة التقادم فد تقف أو تنقطع، وقد أوردت الاتفاقية سابقة الذكر أخيراً المعايير التي يجب أن يتبعها الأطراف في تحديد المحكمة المختصة والتحكيم فيما يتعلق بالنزاعات التي قد تنشأ نتيجة تنفيذ عقد نقل البضائع متعدد الوسائط²⁷⁴. هذا بإختصار حول مستجدات المسؤولية للنقل المتعدد الوسائط ، أما الفرع الثاني سنتناول فيه أعوان النقل.

الفرع الثاني : أعوان النقل

سبق و أن تعرضنا إلى دور أعوان النقل و نشاطاتهم، أما فيما يخص مسؤولية عون النقل هي مسؤولية محددة تبدأ من استلام البضاعة المنقولة من المرسل إلى غاية تسليمها للمرسل إليه ففي هذه المرحلة يلتزم عون النقل بسلامة البضاعة إلى غاية تسليمها للمرسل إليه، ففي حالة أي إخلال بالتزامات المتفق عليها، مثلاً : عدم بدل العناية اللازمة أثناء نقلها، أو حالة تأخر في تسليم البضاعة، يكون عون النقل مسؤولاً على جميع الأضرار التي تصيب البضاعة.

274- نادية محمد معوض، مسؤولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع، المرجع السابق، ص 11

هذا فيما يخص مستجدات مسؤولية الناقل البري ، أما المطلب الثاني سنتناول فيه دور الوكيل بالعمولة و مسؤوليته إتجاه البضاعة المنقولة.

المطلب الثاني: مسؤولية الوكيل بالعمولة

الوكيل بالعمولة *commissionnaire* هو الشخص الذي يتعهد بأن يعقد باسمه الخاص، ولكن لحساب موكله بيعاً وشراءً وغيرهما من العمليات التجارية مقابل عمولة.

ويعد الوكيل بالعمولة تاجراً لاتخاذ القيام بالأعمال التجارية لحساب الغير حرفة له.

تعتبر الوكالة بالعمولة لنقل البضائع، عقد يلتزم بموجبه الوكيل بأن يتعاقد باسمه لحساب الموكل أو باسم موكله مع الناقل على نقل شيء أو شخص إلى جهة معينة، وبأن يقوم عند الاقتضاء بالعمليات المرتبطة بهذا النقل وذلك مقابل أجره يتقاضاها من الموكل (المرسل)، فيلتزم الوكيل بالعمولة لنقل البضائع بأن يحافظ على مصلحة موكله وأن ينفذ تعليماته، وبوجه خاص ما يتعلق باختيار الناقل ووسيلة النقل، والطريق الواجب إتباعه ومواعيد النقل، وأن يبذل في ذلك عناية التاجر العادي، ويلتزم الوكيل بأن يقيد في حساب موكله الأجر الفعلية المستحقة للناقل²⁷⁵.

كما يلتزم الوكيل بأن ينقل البضاعة إلى المكان المتفق عليه سواء باستخدام وسائله الخاصة أو بواسطة غيره، ويستعين بناقل أو أكثر، ورجوعاً إلى القانون التجاري الجزائري لم نجد تعريف محدد تعريفاً عاماً بأنّ الوكيل بالعمولة تكون أعماله باسم نفسه.

وبالرجوع إلى نص المادة 37 من القانون التجاري الجزائري: "يعتبر عقد العمولة للنقل اتفاق يلتزم بمقتضاه التاجر بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين"²⁷⁶. كما أنّ

275- سوزان علي حسن، مسؤولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع المرجع السابق، ص. 180.

276- أنظر المادة 37 من ق.ت.ج..

الوكيل بالعمولة له الحرية المطلقة باختيار الوسائل اللازمة من أجل نقل البضاعة وتهيئتها مسبقا لنقلها، ومن بين خصائص عقد الوكالة بالعمولة أنه:

- عقد رضائي: يتم عقد الوكالة بالعمولة بتراض بين المرسل والوكيل مع تطابق إيجاب وقبول الطرفين.

- عدم اشتراط الكتابة لعقد الوكالة بالعمولة: نجد أنّ كلا الطرفين لهم الرغبة في إبرام العقد، فلا يشترط أن يكون العقد مكتوبا، أو يخضع للرسمية²⁷⁷.

- عقد ملزم لجانبيين: لأنّ العقد ذو طرفين بحملهما بعد التعاقد التزامات متبادلة من أجل تنفيذ العقد على أحسن وجه.

- عقد معاوضة: يعتبر عقد الوكالة بالعمولة عقد تجاري، لأنّ المرسل ملزم بأن يدفع مبلغ مالي محدد يتفق عليه أثناء إبرام العقد، وبالمقابل يلتزم الوكيل بالعمولة بنقل البضاعة مع احترام معايير حفظ وسلامة البضاعة²⁷⁸.

وطبقا لنص المادة 56 يحق للوكيل أن يطالب بعمولة أو أجر عن وكالته²⁷⁹، وأمّا فيما

يخص مكونات هذا العقد فقد أشار المشرع الجزائري في ن المادة 38 من قانون التجاري الجزائري على ما يلي: "يتكون عقد النقل أو عقد العمولة للنقل باتفاق الطرفين وحده".

277- سميحة القيلوبي، المرجع السابق، ص. 980.

278- سميحة القيلوبي، المرجع السابق، ص. 492.

279- أنظر المادة 56 من ق.ت.ج..

كما أعطى المشرع الجزائري امتيازات للوكيل بالعمولة على قيمة البضاعة (البضائع) المرسلة له أو المودعة أو المؤمنة لديه بفعل الإرسال وحده، الإيداع أو التأمين.

كما يمتد على كل القروض، أو السلف أو المدفوعات المؤداة منه سواء ذلك قبل استلام البضائع أو وقت حيازته إياها، فيستخلص من هذا النص سابق الذكر إلى الوكيل بالعمولة بالنقل وفي إطار النيابة عن موكله يقوم بسداد جميع المصاريف التي يتطلبها النقل موضوع التعاقد.

وجاء الامتياز الذي أعطاه المشرع الجزائري للوكيل بالعمولة أن تكون لديه هذه الصفة. كما له حق حبس البضاعة في حالة عدم تسديد لمبالغ العمولة من قبل المرسل، فهذا الامتياز خوله له المشرع الجزائري حفاظا على الحدين الذي هو في عاتق المرسل²⁸⁰.

وقد تقع المسؤولية على عاتق الوكيل بالعمولة من سلامة البضاعة، كما أنه مسؤولا عليها في حالة التلف أو الهلاك، فيجب أن تحدد مسؤوليته مع المرسل أثناء إبرام العقد، وهذا ما سوف نتناوله في الفرع الأول، أما الفرع الثاني سنخصصه لحالات وأسباب التي تعفي الوكيل بالعمولة من المسؤولية أثناء نقله للبضاعة.

الفرع الأول: تحديد مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع

تبدأ مسؤولية الوكيل بالعمولة من نقطة انطلاق بالبضاعة إلى غاية وصوله إلى الوجهة النهائية، فالسير عبر الطرقات بالبضاعة يكون تحت مسؤوليته حتى يقوم بتسليمها إلى المرسل إليه، فمن الأحسن أن يضع المرسل والوكيل بالعمولة اتفاق مدرج فيه كل البنود من بداية نقله للبضاعة إلى غاية تسليمها للمرسل إليه.

280- أنظر المادة 56 من ق. ت. ج.

وهذا ما تم إدراجه في نص المادة 52 من القانون التجاري الجزائري، والتي سبق وأن تحدثنا عنها. فيحدد في هذه الاتفاقية جميع التعويضات التي تقع على عاتق الوكيل بالعمولة، ويقوم بتسديدها في حالة تحقق الضرر وتكون غالبا في حالة الهلاك أو تلف البضاعة، أو حالة التأخير في تسليمها.

كما يمكن لهما الاتفاق على حالة أخرى، ألا وهي حالة حريق البضاعة مع إثبات حالة تقاعس الوكيل بالعمولة أنه هو من تسبب في حريق البضاعة بتهاونه على المحافظة على سلامتها أثناء النقل²⁸¹.

وبما أنّ المشرع الجزائري سمح بوضع اتفاقية بين الطرفين فهذا الأمر قد يسهل مهام الطرفين وتكون الرضائية في عقد أكثر مما قد يكون عقد شفهي غير مكتوب، فقد يسبب إتهال كاهل الوكيل بالعمولة من المسؤولية، كما يسمح للوكيل بالعمولة أن يشترط إعفاؤه كلياً أو جزئياً من المسؤولية، ما عدا الخطأ الجسيم المرتكب منه، أو من استخدامه أو الناقل، إلا أنه لم يميز له أن يحدد مسؤوليه كما فعل في مسؤولية الناقل²⁸².

كما تحدد مسؤولية الوكيل بالعمولة، إذ من حكم بنقل بضائع الناقل ليس الوكيل بالعمولة شخصياً، ففي هذه الحالة لا يحاسب الوكيل بالعمولة على أفعال الناقل في حالة التأخير²⁸³.

281- سوزان علي حسن، مسؤولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع، المرجع السابق، ص. 195.

282- سوزان علي حسن، نفس المرجع، ص. 198.

283- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص. 122.

وبالتالي الوكيل بالعمولة للنقل ليس هو المتسبب في الضرر، فهو يستطيع ضمان الناقل من جميع المخاطر، ما عدا التي هو معفى منها بسبب القوة القاهرة، العيب الذي في البضاعة، خطأ المرسل، فيستفيد الوكيل بالعمولة للنقل من هدف الإعفاءات كما يستفيد منها الناقل إذا قام الوكيل بالعمولة للنقل بإدراج الناقل أثناء نقل البضائع²⁸⁴.

وما سبق ذكره لا يكون الوكيل بالعمولة للنقل مسؤولاً إلا إذا تم إدراج مسؤوليته كتابياً (باتفاق كتابي) عن أفعال الغير، وهذه الحالة ما إذا استعان بناقلين البضائع. أمّا إذا ارتكب الوكيل بالعمولة للنقل خطأ بنفسه وسبب ذلك تهاونه وعدم المحافظة على سلامة البضاعة أثناء النقل، فيحاسب على فعله شخصياً ويطالبه المرسل بالتعويض عن الضرر الذي لحق البضائع مع تأخيره في تسليمها له²⁸⁵.

هذا بإختصار بالنسبة لمسؤولية الوكيل بالعمولة، أما الفرع الثاني سنتطرق إلى أسباب إعفاء الوكيل بالعمولة من المسؤولية.

الفرع الثاني: أسباب الإعفاء الوكيل بالعمولة من المسؤولية

تنص المادة 57 من القانون التجاري الجزائري على ما يلي: "يجوز إعفاء الوكيل بالعمولة كلياً أو جزئياً من مسؤوليته عن عدم تنفيذ التزاماته أو تنفيذها الناقص أو المتأخر بشرط أن يثبت أنّ ذلك ناشئ عن القوة القاهرة أو عيب خاص بالشيء أو عن خطأ منسوب إماموكله أو للمرسل إليه".

284- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص. 143.

285- مصطفى كمال طه، نفس المرجع، ص. 153.

ورجوعا إلى المادة 59 من نفس القانون تصرح على ما يلي: "أنّه يجوز للوكيل بالعمولة، استنادا لاشتراط كتابي ومطابق للقوانين والأنظمة الجاري بها العمل ومبلغ للموكل، وفيما عدا حالة الخطأ الجسيم المرتكب منه بذاته أو من مستخدمه أو الناقل أو مستخدم هذا الأخير، أن يشترط إعفائه كليا أو جزئيا من المسؤولية".

فالمادة الأولى السابقة الذكر أعفت الوكيل بالعمولة في حالة عدم تنفيذ الالتزامات المتفق عليها مسبقا، وحالة التأخير بإثبات الوكيل بالعمولة أنّ ذلك التأخير يرجع إمّا لقوة قاهرة أو إلى سبب خارجي (أجنبي) عن العلاقة التعاقدية.

أمّا المادة الثانية المذكورة أعلاه، فقد أعفت الوكيل بالعمولة بشرط كتابي يدرج أثناء إبرام العقد، إلا في حالة خطأ جسيم صادر منه أو من ينوب عنه الناقل.

وتجب الإشارة إلى أنّه سمح المشرع الجزائري بإدراج شرط كتابي للوكيل بالعمولة، فهذا الشرط يعتد تلقائيا إلى الناقل في حالة تنفيذه في مكان الوكيل بالعمولة أو جزء من تنفيذ العقد²⁸⁶. وعلى سبيل المقارنة مع الوكيل بالعمولة لنقل الأشخاص نجد أنّ الوكيل بالعمولة في هذه الحالة يجوز إعفائه كليا أو جزئيا من مسؤوليته من أجل عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال بها بشرط أن يثبت أنّ ذلك ناشئ عن قوة قاهرة أو خطأ المسافر²⁸⁷.

286- أنظر المادة 59 من ق.ت.ج.

287- أنظر المادة 70 من ق.ت.ج.

كما أبطل المشرع الجزائري كل شرط بإعفاء الوكيل بالعمولة لنقل الأشخاص كلياً أو جزئياً من مسؤوليته عن الأضرار البدنية الحاصلة على المسافرين²⁸⁸.

فالملاحظ من خلال ما سبق في الفقرة الأخيرة أنّ المشرع الجزائري لن يعفي الوكيل بالعمولة لنقل الأشخاص من المسؤولية التي تمس المسافرين بدنياً ويعاقب في هذه الحالة وفق قانون العقوبات، لأنّ مثل هذا الإعفاء أمر يمكن أن يتجاوز الأطراف المتعاقدة و يسمح به القانون لأنّه قد يؤدي إلى جرائم وحوادث مرور قد تؤدي في بعض الأحيان إلى موت المسافرين.

كما أنّ المشرع الجزائري أجاز للوكيل بالعمولة لنقل الأشخاص استناداً على اشتراط كتابي أي اتفاق مدرج بينهما، ويكون هذا الاتفاق مطابقاً للقوانين والأنظمة المعمول بها ومبلغ للمسافر، وباستثناء حالة الخطأ العمدي أو الجسيم والمرتكب إمّا منه بنفسه أو من مستخدمه، وإمّا من الناقل أو مستخدم هذا الأخير، أن يشترط إعفائه كلياً أو جزئياً من مسؤوليته عن التأخير أو الأضرار البدنية الحاصلة للمسافر²⁸⁹.

وبالتالي تختلف إعفاءات الوكيل بالعمولة لنقل البضائع على الإعفاءات التي يمتاز بها الوكيل بالعمولة لنقل الأشخاص، وذلك ما يمكن ملاحظته بأنّ هذا الأخير لديه امتيازات أكثر من الوكيل بالعمولة لنقل البضائع.

وعليه فإنّ الأسباب التي يعفي منها الوكيل بالعمولة لنقل البضائع نستخلصها فيما يلي:

288- أنظر المادة 71 من ق.ت.ج. السالفة الذكر.

289- أنظر المادة 72 من ق.ت.ج. السالفة الذكر.

- أنّ العيب الذاتي والقوة القاهرة وخطأ المرسل سبب قانوني يعني منه الوكيل بالعمولة أثناء نقله للبضاعة²⁹⁰.

- أنّ اشتراط الكتابي للاتفاقية أثناء نقل البضاعة يحدد فيه أسباب إعفائه من بعض المسؤوليات.

نظرا إلى نوعية البضاعة ومكان نقلها فيه وحدوث بعض الطوارئ، قد تطرأ عليه أثناء نقلها لهذا يقدم أسباب إعفائه منها حتى يتفادى مساءلته القانونية عن سبب تلفه للبضاعة أو سبب تأخيره لتسليمها للمرسل إليه²⁹¹.

ويرى بعض الفقهاء أنّ الوكيل بالعمولة للنقل يلتزم بتحقيق نتيجة، وهي وصول البضاعة إلى المكان المحدد في الميعاد المتفق عليه، وبالشروط التي حدّدها الموكل.

وفي حالة إدراج شروط إعفائه من المسؤولية، فإنّ الوكيل بالعمولة ملزم بأداء التعويض عن ضرر الموكل، كأن يلتزم بتعويض صاحب البضاعة في حالة هلاكها أو تلفها أو حالة التأخير أو حريقها أو سرقتها ويكون احتساب جميع الأضرار التي لحقت بالبضائع.

290- سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 205.

291- سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 230.

مخاتمة للفصل الأول

تتنوع مسؤولية الناقل منها ما تكون مجبرة التعويض من طرف شركة التأمين و تخرج من إطار مسؤولية الناقل و ذلك من خلال إعفاءه كليا من المسؤولية.

كما تحدد مسؤولية الناقل مع المرسل بموجب إتفاق مكتوب مبني على شروط تقييد الطرفان و توضح متى يكون الناقل مسؤولا و متى يكون المرسل غير مسؤولا .

أما فيما يخص النظام القانوني لنقل المواد الخطرة أو البضائع الخطرة عبر الطرقات تتميز بشروط إستثنائية عن النقل العادي للبضائع عبر الطرقات ، هذا من خلال القانون التطرق إليه في جميع عناصره .

أما بالنسبة للفصل الثاني سنتناول الأحكام الإجرائية للمسؤولية أثناء تنفيذ العقد من خلال إجراءات الدعوى ومدى تقدير التعويض للمحكمة.

الفصل الثاني : الأحكام الإجرائية للمسؤولية الناشئة عن تنفيذ عقد النقل البري للبضائع عبر الطرقات

سنحاول التطرق في هذا الفصل حول الاحكام الإجرائية أثناء تنفيذ العقد وتكون هذه

الإجراءات صارمة إتجاه مخالف بنود العقد ، و سنعالج إجراءات دعوى المسؤولية بطريقة مفصلة

(المبحث الأول)، أما (المبحث الثاني) سنتاول فيه تقادم دعوى المسؤولية و مدى تقدير التعويض

للمحكمة.

المبحث الأول : إجراءات دعوى المسؤولية

سنحاول عرض في هذا المبحث دعوى المسؤولية (المطلب الأول)،أما (المطلب الثاني)

الأحكام الصادرة عن دعوى المسؤولية .

المطلب الأول : دعوى المسؤولية

سنعالج في هذا المطلب أطراف الدعوى (الفرع الأول) ،أما (الفرع الثاني) سنتطرق الى المحكمة

المختصة في النزاع.

الفرع الأول : أطراف الدعوى

يتقرر حق الإدعاء للمرسل كذلك إذا أبرم العقد بوساطة وكيل عنه أظهر صفته هذه

لناقل عند إبرام العقد أو كان هذا الأخير يعلم أنه لا يتعاقد مع المرسل الحقيقي وإنما مع وكيل عنه

أما المرسل إليه فيحق له رفع الدعوى ضد الناقل وضد كل من ينوب عنه، إذا استلم البضاعة، لأن

استلامه للبضاعة دليل على قبوله العقد، أما إذا رفض استلام البضاعة فإنه يبقى طرفاً أجنبياً عن

العقد، وبالتالي لا يحق له الإدعاء ضد الناقل إلا إذا كان رفضه مبرراً بسبب له علاقة بعمل الناقل،

ففي هذه الحالة لا يرفض العقد في حد ذاته، وإنما يرفض فقط البضاعة محل العقد وبالتالي يستطيع

إذن الإدعاء ضد الناقل و تثبت صفة المرسل إليه للشخص الذي يظهر اسمه في خانة المرسل إليه

على مستند النقل، غير أنه إذا لم يظهر اسمه على مستند النقل هذه الصفة فإنه لا يفقد حقه في الإدعاء ضد الناقل²⁹².

أما بالنسبة للنقل الجوي للبضائع مقارنة بنقل البضائع برا عبر الطرقات، تقام دعوى المسؤولية بحسب الأصل من المرسل باعتباره الطرف الأصيل في عقد النقل الجوي، وقد ترفع من طرف المرسل إليه مادام هو المستفيد من عقد النقل وإن كان الفقه قد اختلف في الأساس القانوني لذلك، كما ترفع دعوى المسؤولية من طرف المؤمن إذا كانت البضاعة مؤمن عليها.

كما يحق لكل من المرسل والمرسل إليه رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي طبقاً للمادة 14 من إتفاقية وارسو 1929 ، حيث قضت أنه للمرسل الحق في دعوى التعويض باعتباره أحب السيطرة على البضاعة ولا ينتهي حقه إلا حينما يبدأ حق المرسل إليه طبقاً للفقرة 4 من المادة 12 من الإتفاقية، وذلك عند تسلم هذا الأخير للبضاعة أو خطاب النقل أو باعتراف الناقل بفقدان البضاعة أو بفوات سبعة أيام على اليوم الذي كان يجب أن تصل فيه طبقاً للمادة 13 من الإتفاقية²⁹³.

وقد يصاب كل من المرسل والمرسل إليه بضرر من جراء عدم تنفيذ العقد فيكون لكل منهما الحق في رفع الدعوى على الناقل، ولكن لا يلتزم هذا الأخير بدفع التعويض مرتين بل تقدر القيمة الذاتية للبضاعة مرة واحد ولا يحسب لكل من المرسل أو المرسل إليه سوى الضرر الزائد على هذه القيمة.

292- سليمان مرقس، مسؤولية الناقل الجوي للركاب، مجلة إدارة قضايا الحكومة المصرية، دون ناشر، ع 2، 1995. ص 46

293- حسن كيرة، مسؤولية الناقل الجوي في إتفاقية فارسوفيا وبروتوكول لاهاي المعدل لها، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية،

جامعة الإسكندرية مصر ع 1 و 2، 1989. ص 109.

ويشترط لكي يجوز لكل من المرسل و المرسل إليه رفع دعوى المسؤولية على الناقل أن يرد

اسمهما في خطاب النقل الجوي، وهذا ما قضت به محكمة النقض الفرنسية بتاريخ / 02 / 23

1981 غير أنه إذا كان قد اعلم المرسل الناقل بضرورة تسليم البضاعة إلى شخص آخر وهي

مازالت قي الطريق أو لدى وصولها إلى مقصدها، فإنه يجوز لهذا الشخص مقاضاة الناقل إن هلكت

البضاعة أو تلفت... ولو لم يرد اسمه في خطاب نقل البضاعة وهو ما قضت به محكمة إستئناف

باريس بتاريخ²⁹⁴ 31 / 05 / 1985 .

هذا ولا يجوز رفع دعوى المسؤولية بأية صفة كانت إلا وفقا للأوضاع وفي الحدود المقررة

في هذه الاتفاقية وذلك دون الإخلال بتحديد الأشخاص الذين لهم حق التقاضي ولا بحق كل

منهم المادة 29 من إتفاقية مونتريال 1999 .

أما بالنسبة إلى مسؤولية النقل الجوي للأمتعة يكون المدعي في هذا النوع من النقل هو

المسافر أو الراكب، أما إذا توفي الراكب فإن الحق في تحريك الدعوى على الناقل يصبح من حق

ورثته، وإتفاقية وارسو 1929²⁹⁵ قد تركت مسألة رفع الدعوى في تلك الحالة دون معالجة لذلك

ثار خلاف كبير بشأن تحديد الأشخاص الذي يحق لهم رفع الدعوى في حالة وفاة المسافر،

ومادامت الاتفاقية قد إلتزمت الصمت فإنها اكتفت بالإحالة في شأن ذلك إلى القانون الوطني أي

الاحتكام إلى قانون المحكمة التي يعرض عليها النزاع لتحديد الأشخاص الذين لهم الحق في مقاضاة

الناقل الجوي، حيث نصت المادة 24 فقرة 2 من الإتفاقية على أنه " لا يجوز رفع هذه الدعوى إلا

294- حسن كيرة، المرجع السابق، ص 129

295- طارق جمعة سيف، المرجع السابق، ص 43 .

وفقا للأوضاع والشروط والحدود المقررة للتعويض في الإتفاقية ودون الإخلال بتحديد الأشخاص الذين لهم حق التقاضي ولا بحقوق كل منهم²⁹⁶.

إذا ما تعلق الأمر بنقل الركاب أن الحق في رفع الدعوى يكون لكل من أصابه ضرر سواء أكان الراكب نفسه أم الغير، ولورثة الراكب باعتبارهم من الغير في حالة وفاته دعويين: دعوى مورثهم عن الضرر الذي أصابه قبل وفاته وهي دعوى عقدية تنتقل إليهم مع تركته، ودعوى عن الضرر الشخصي الذي أصابهم من جراء وفاة عائلهم وهي دعوى تقصيرية²⁹⁷.

وعليه فإنه إتفاقية مونتريال 1999 كانت قد تركت تنظيم هذه المسألة القانون الداخلي،

حيث نصت في المادة 29 منها تحت عنوان أساس المطالبات على ما يلي:

في حالة نقل الركاب والأمتعة والبضائع لا يجوز رفع أي دعوى للتعويض مهما كان سندها سواء بمقتضى هذه الاتفاقية أو بناء على عقد أو بسبب عمل غير مشروع أو لأي سبب آخر إلا وفق شروط وحدود المسؤولية المقررة في هذه الاتفاقية دون المساس بمسألة تحديد الأشخاص الذين لهم حق المقاضاة وبحقوق كل منهم²⁹⁸، ولا يمكن المطالبة في أي دعوى كهذه بأي تعويضات جزائية أو رادعة أو أي تعويضات تخرج عن نطاق التعويض عن الضرر."

تطرقنا سابقا إلى أطراف دعوى المسؤولية، أما الفرع الثاني يتعلق ب الأطراف المتدخلين في

الدعوى المسؤولية .

296- طارق جمعة سيف، نفس المرجع، ص 48.

297- شريف أحمد الطباخ المحامي، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي في ضوء القضاء والفقه والمعاهدات الدولية، دون سنة نشر

ص34 .

298- نفس المرجع، ص 40.

الفرع الثاني: الأطراف المتدخلين في الدعوى

بالنسبة لنزاعات المتعلقة بنقل البضائع نجد أن المرسل حتى يستفيد المتضرر من التعويض لا بد أن يلجئ إلى طرق قانونية تسمح له، من الحصول على التعويض إما بطرق ودية أو اللجوء إلى القضاء، وهذا ما جاءت به، النصوص التنظيمية حسب قانون التأمين وكذلك بالنسبة للشركة النقل والخدمات الملحقمة. وبمجرد وقوع الضرر بالبضاعة، فهنا قد يلجئ المتضرر إلى المطالبة بالتعويض أو من له مصلحة في ذلك²⁹⁹.

أما في حالة وفاة السائق أثناء ممارسته لنشاط النقل فللمتضررين الذين لهم الحق في طلب التعويض هم الوالدين، الزوج أو الزوجة، الأبناء القصر وكذا الذين هم تحت كفالته، بمفهوم الضمان الاجتماعي لاقتسام لرأس مال الوفاة ويضاف الأبناء البالغين في التعويض عن الأضرار المعنوية، في هذه الحالة للمتضرر الحق في رفع الدعوى القضائية والمطالبة بالتعويض جراء ما لحق به ويمكن أن ينوبه أحد من ذوي حقوقه، المذكورين أعلاه وهذا طبقاً للقواعد العامة. حيث اجتهد القضاء الفرنسي و أقر أن مطالبة ذوي الحقوق يكون مؤسساً على أساس المسؤولية العقدية، إذا كان المتضرر ليس أهلاً في رفع دعوته، أو في حالة وفاته³⁰⁰.

إلا أن الاتجاه الأخير تم انتقاده ذلك أن ذوي الحقوق يمكنهم الحصول على حقوق كان يمكن للضحية نفسه ألا يحصل عليها، كما أنها تنفي العلاقة التعاقدية التي لولاها لما حدث الضرر الذي بسببه، شكل التزام بالتعويض ترفع دعوى المسؤولية بمجرد إخلال أحد أطراف العقد بعدم

299-حمدي باشا، القضاء المدني، ط1، دار هومة لطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2003. ص 61

300-حمدي باشا، القضاء المدني، الطبعة1، نفس المرجع، ص 67.

الالتزام بتنفيذ التزامه، فإذا كان هو المتضرر فهنا ترفع الدعوى من طرفه، أو من قبل ذويه، ضد مالك للوسيلة النقل³⁰¹.

و على سبيل المقارنة للنقل الجوي للبضائع يستوجب إقامة دعوى المسؤولية بالضرورة تحديد المحكمة المختصة في نظر دعوى النزاع وقد منحت اتفاقية وارسو 1929 للمدعي رعاية خاصة في هذا الشأن بحيث يكون رفع الدعوى في إحدى الدول المتعاقدة وذلك لكي تضمن تقييد المحكمة المعروض عليها النزاع بأحكامها³⁰².

وفي ذلك قضت المادة 28 فقرة 1 من إتفاقية وارسو 1929 بأن دعوى المسؤولية على الناقل الجوي يجب رفعها في إقليم إحدى الدول المتعاقدة، وحددت هذه المادة المحكمة المختصة بنظر دعوى المسؤولية بطريقة يظهر منها أن هذه الإتفاقية قد توخت التوسع على الضحايا من المسافرين وورثتهم وأصحاب البضائع حيث قررت أن للمدعي المضرور الخيار بين واحدة من أربعة محاكم وهي:

1- محكمة موطن الناقل.

2- محكمة المركز الرئيسي لنشاط الناقل.

3- محكمة الجهة التي يكون للناقل فيها منشأة تولت عنه إبرام عقد النقل الجوي.

4- محكمة جهة الوصول³⁰³.

يلاحظ أولاً، بالنسبة لمحكمة موطن الناقل أن الدول تختلف فيما بينها في تحديد مفهوم

301 -حمدي باشا، المرجع السابق ، ص 78.

302-إبراهيم شحاتة، القانون الجوي الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1975.ص45.

303-M. SDIKA, "Particularité de la jurisprudence anglo-saxonne dans le transport aérien: Indemnisation de la lésion mentale, Mémoire DESS. Transport aérien, Institut de Formation Universitaire et de Recherche du Transport Aérien, Université d'AIXMarseille 1999.P 19.

الموطن، فموطن الشخص الطبيعي هو المكان الذي يقيم فيه الشخص عادة، وتكتفي القوانين الانجلوسكسونية بنية الشخص الطبيعي في العودة للإقامة في مكان معين حتى يعد موطناً له. وثانياً إذا كان الناقل شخصاً معنوياً وهو الغالب في الأمر فإن موطن هذا الشخص يعد المكان الذي تأسست فيه الشخصية القانونية لمؤسسة النقل وليس المكان الذي يمارس فيه بعض نشاطه، وعليه تتحدد المحكمة بالنسبة للمركز الرئيسي لنشاط الناقل.

وثالثاً تجيز الاتفاقية أن يرفع المدعى دعواه أمام المحكمة التي تقع في دائرتها منشأة الناقل التي تولت عنه إبرام عقد النقل الجوي، والمقصود بمحكمة ذلك المكان المحكمة التي يقع ضمن اختصاصها أحد الفروع الرئيسية لمؤسسة النقل الجوي التي قامت بتسليم وثيقة الشحن الجوي المتعلقة بالبضائع المراد نقلها إلى المرسل إليه، ويمكن تصور ذلك عندما يتم نقل البضائع عن طريق فرع رئيسي يتبع شركة أو مؤسسة للنقل الجوي موجود في مكان آخر غير المركز الرئيسي، ومثاله ما صرح القضاء المغربي باختصاصه لوجود مؤسسة تابعة لشركة نقل أجنبية تولت عنها إبرام العقد بالمغرب وكانت هذه القضية تتعلق بنقل الأشخاص³⁰⁴.

وكذلك حكم المحكمة الإقليمية الأمريكية العليا في نيويورك ضد شركة الطيران الفيدرالية بتاريخ 18 أبريل 2001 حيث رفعت قضية للمطالبة بالتعويض عن الأضرار ضد شركة النقل الجوي بتهمة التسبب في وفاة موظفين تابعين للأمم المتحدة أثناء رحلة دولية، وبعد طلب الشركة برفض القضية جملة وتفصيلاً ورأت المحكمة الاتحادية بأن المحكمة ليس من اختصاصها النظر في

304-إبراهيم شحاتة، القانون الجوي الدولي I.A.T.A ، المرجع السابق، ص48.

القضية في إطار أحكام إتفاقية وارسو 1929 ورفضت النظر في الدعوى لعدم الاختصاص لعدم توفر شروط المادة 28 من الإتفاقية³⁰⁵.

ويمكن أخيرا للمدعى رفع دعواه أمام محكمة جهة وصول الطائرة، والمقصود بمحكمة الوصول محكمة المكان المقرر وصول الطائرة إليه أو كان محمدا وصولها إليه، وهذه الجهة قد تختلف في حالة نقل البضائع عن جهة تسليم البضائع وهنا لا يؤخذ إلا بمعيار جهة الوصول. وعلى ذلك إذا تطوع الناقل بتوصيل البضاعة إلى محل إقامة المرسل إليه كانت المحكمة المختصة هي محكمة مكان وصول الطائرة لا مكان تسليم البضاعة³⁰⁶.

ولقد ثار خلاف فقهي حول ما إذا كان نص الفقرة الأولى من المادة 28 من إتفاقية وارسو يكتفي بتحديد المحاكم المختصة دوليا في نظر دعوى المسؤولية دون أن يخوض في تحديد الاختصاص المحلي لمحاكم الدول المختصة بنظر الدعوى أو إذا كان النص على العكس يحدد المحكمة المختصة دوليا ومحليا.

إن الأخذ بالرأي الأول يفضي إلى ضرورة الرجوع إلى قانون الدولة التي تختص محاكمها بنظر لدعوى دوليا لتحديد المحكمة المختصة نوعيا ومحليا، أما الأخذ بالرأي الثاني فمؤداه تحديد إتفاقية وارسو للمحكمة المختصة دوليا ومحليا وتترك لقانون الدولة المختصة مجرد تحديد المحكمة ذات الاختصاص النوعي، والأخذ بالرأي الثاني هو الصائب لأن نص الاتفاقية يسمح بتحديد الاختصاص المحلي للمحاكم بمجرد تطبيقه، بالإضافة إلى ضرورة تفسير نصوص الاتفاقية على نحو

305-إبراهيم شحاتة، المرجع السابق، ص52.

306 -إلياس حداد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص78.

يؤدي إلى أكبر قدر من توحيد أحكامها فلا يجب أن يترك مجال لأعمال القوانين الداخلية على اختلافها وتباينها كلما أمكن ذلك³⁰⁷.

وعلى هذا الأساس فإن الاختصاص النوعي لدعوى مسؤولية الناقل الجوي في بعض الدول يكون للمحاكم التجارية على إعتبار أن عقد النقل الجوي هو من قبيل العقود التجارية، ومن بينها المغرب واليمن المادة 5 من القانون رقم 53 - 95 المحدث للمحاكم التجارية بالمغرب³⁰⁸.

أما في الجزائر فقد نص قانون الإجراءات المدنية والإدارية رقم 09 - 08 في المادة 32

منه على اختصاص الأقطاب المتخصصة المنعقدة في بعض المحاكم في المنازعات المتعلقة بالتجارة الدولية والنقل الجوي، غير أنه يمكن الاستدلال في هذا الشأن بالقرار الصادر عن المحكمة العليا بالجزائر حول مسؤولية الناقل الجوي والذي كان صادرا عن الغرفة المدنية بتاريخ 18 12 2007 رقم الملف 392346 في قضية شركة سوريا للطيران ضد مسافر جزائري³⁰⁹.

ويجب على المدعي أن يرفع دعواه طبقا للقواعد العامة للاختصاص النوعي وهذا ما نص عليه القانون طبقا لنص المادة 32 في قولها: "تفصل المحكمة في جميع القضايا، لاسيما المدنية والتجارية والبحرية والاجتماعية والعقارية وقضايا شؤون الأسرة والتي تختص بها إقليميا." كما يجب على المدعي المتضرر رفع دعواه طبقا للقواعد العامة للاختصاص الإقليمي وهذا ما نص عليه قانون الإجراءات المدنية والإدارية في المادتين 37 و38.

307 -إلياس حداد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص.81.

308 -إلياس حداد، القانون الجوي، نفس المرجع، ص.87.

309 - أنظر المادة 32 قانون رقم 08-09 المؤرخ في 18 صفر عام 1429 الموافق ل 25 فبراير سنة 2008 يتضمن قانون

الاجراءات المدنية و الإدارية.

كما أنه إذا تعلق الضرر بالسلامة الجسدية للمسافر كالجروح أو الوفاة فيمكن المطالبة بالتعويض عن الضرر أمام القاضي الجنائي حسب القسم المحال عليه، القضية إما المخالفات والجنح والجنائيات، وحسب التكييف القانوني للجريمة من الجروح الخطأ إلى القتل الخطأ³¹⁰.

خصصنا المطلب الأول لأطراف دعوى المسؤولية سواء اطراف الدعوى الأصليين أو المتدخلين في الخصومة المتعلقة بالمسؤولية، أما المطلب الثاني سنتناول فيه الإختصاص القضائي للنظر في دعوى المسؤولية.

المطلب الثاني : الإختصاص القضائي

سنحاول التطرق في هذا المطلب التطرق الى الأحكام الصادرة عن القسم المدني بإعتباره مختصا في النظر في النزاعات المتعلقة بمجال المسؤولية العقدية بين الأطراف المتعاقدة (الفرع الأول)، أما (الفرع الثاني) سنحاول عرض فيه أهم الاحكام الصادرة عن القسم الجزائي بإعتباره هو الثاني مختص في هذا المجال.

الفرع الأول: القسم المدني

وتجدر الإشارة إلى أن دعوى التعويض عن حوادث نقل البضائع عبر الطرقات ترفع إما على أساس المسؤولية العقدية طبقا للمادة 62 من القانون التجاري و المادة 176 من القانون المدني، كما يمكن رفعها على أساس مسؤولية حارس الشيء طبقا للمادة 138 من القانون المدني وكذلك على أساس المسؤولية عن الفعل الشخصي طبقا للمادة 124 من القانون المدني.

الأصل أن دعوى التعويض عن حوادث نقل البضائع عبر الطرقات ترفع على أساس

المسؤولية العقدية طبقا لنص المادة 62 من القانون التجاري والمادة 176 من القانون المدني نتيجة

310 -حمدي باشا، المرجع السابق، ص 80.

إخلال الناقل بالتزام من التزاماته لاسيما الالتزام بضمان السلامة، والذي مفاده أن الناقل لا يلتزم فقط بإيصال البضاعة إلى المكان المحدد وفي الوقت المحدد بل يتعين عليه إيصالها سليمة، شريطة أن يثبت البضاعة³¹¹.

بالنسبة للمضروب يشترط وجود عقد النقل الذي يعتبر الشرط الأساسي لقيام التعويض على المسؤولية العقدية ولا يكون ذلك إلا بسند النقل أو ما يقوم مقامها كما سبق البيان، كما يتعين عليه إثبات أن الحادث وقع أثناء تنفيذ العقد، أي في الفترة الزمنية الممتدة من مكان تسلّم البضاعة إلى غاية الوصول من المكان المتفق عليه وتسليم البضاعة للمرسل إلى جانب إثبات الخطأ العقدي للنقل³¹².

أما على أساس مسؤولية حارس الشيء يجوز للبضائع المتضرر من حادث نقل البضاعة أن يقيم دعواه على أساس مسؤولية حارس الشيء طبقاً للفقرة الأولى من المادة 138 من القانون المدني، فالبضاعة شيء من الأشياء وقد عرف الفقه الشيء بأنه كل شيء مادي غير حي ما عدا البناء وتدخل الآلات الميكانيكية إطلاقاً. في ذلك والتي تتطلب عناية خاصة مثل البضاعة المعبئة أو السائبة³¹³.

فإذا أحدث هذا الشيء ضرراً كان ذلك قرينة على حصول خلل في الرقابة والتسيير والاستعمال، ولا يسمح القانون للحارس إثبات السبب الأجنبي، وبالرجوع إلى القانون المقارن نجد المادة 1384 من القانون المدني الفرنسي التي تقابل المادة 138 من القانون المدني الجزائري، قد اقتضت فقط على اشتراط أن يكون الشيء واقع تحت حراسة المسؤول عنه.

311- سمير جميل حسين الفتلاوي، العقود التجارية الجزائرية، المرجع السابق ص 109.

312- سمير جميل حسين الفتلاوي، نفس المرجع ص 109.

313- سمير جميل حسين الفتلاوي، نفس المرجع ص 145.

يرى البعض بأن محاولة القضاء هي محاولة لتطبيق نفس القواعد المتعلقة بإعفاء المنصوص عليها في الفقرة 1 من المادة 1384 المدني الفرنسي ليلخص هذا الرأي إلى أن موقف القضاء الفرنسي وبخاصة محكمة النفض ظل متذبذبا غير حاسم في انطباق القواعد الخاصة بالإعفاء في المسؤولية عن الأشياء، 2 أما القانون المدني المصري فقد تناولت المادة 178 شرطين لتطبيق مسؤولية حارس الشيء وهما:

• **الأول:** أن تكون الحراسة تقتضي عناية خاصة أو حراسة الآلات الميكانيكية، وهذا الشرط متوفر دوماً، يدخل ضمن الآلات الميكانيكية.

• **الثاني:** أن يقع الضرر بفعل الشيء، أي أن يتدخل القطار بشكل إيجابي في إحداث الضرر، دون أن يستلزم الاتصال المادي المباشر، ويقع على المسؤول إثبات عكس ذلك³¹⁴.

وما يميز هذه المسؤولية إذا تجعل الخطأ مفترضا في جانب الحارس مما يرفع عن المتضرر عبء إثباته وهي مسؤولية تقوم على فكرة المخاطر المستحدثة، والتي جاءت على أنقاض نظرية الخطأ التي أثبتت فشلها خصوصا بعد النهضة الصناعية التي عرفتها أوروبا، مما أدى إلى انتشار وسائل الصناعة الميكانيكية، التي ساعدت في تطور وسائل النقل المختلفة مما نتج عنه كثرة الحوادث، حيث وسع القضاء فكرة الخطأ بدء من اعتبار بعض الحوادث كحوادث الشاحنات ذات الوزن الثقيل قرينة قضائية على خطأ الناقل خاضعة لتقدير القاضي، مروراً باعتبار بعض الخطأ مفترضا افتراضاً يقبل إثبات العكس، ثم الذي يقبل إثبات العكس والمقتصر فقط على الأشياء الخطرة والذي امتد إلى كل الأشياء وكل ذلك كان تطورا لنظرية تحمل التبعة التي نادى بها كل من الفقيهين "سالي"

314-سمير جميل حسين الفتلاوي، المرجع السابق ص 134.

وجوسران" والتي تحولت فيما بعد إلى نظرية المخاطر فكل من أوجد شيئا خطر نشأ عنه خطأ يجب ان يعرض عنه بغض النظر عما إذا كان مخطئا أو غير مخطئ³¹⁵.

وبناء على ما سبق فإنه بمجرد إحداث الشاحنة للضرر نتيجة للتدخل الايجابي له مع توفر

الصلة السببية بين فعل جاز للمتضرر من الحادث البضاعة أو La cause génératrice du

dommage الشاحنة وسواء أكان الحادث في أثناء تنفيذ العقد أو قبل أو بعد ذلك، رفع

دعوى تعويض عما أصابه من ضرر دون حاجة إلى إثبات الخطأ في جانب الناقل مؤسسا إياها

على مسؤولية حارس الشيء التي وضعت خصيصا من أجل حماية حقه في التعويض وإعفائه من

عبء إثبات الخطأ في جانب الناقل³¹⁶،

أما القضاء سواء المقارن أو الجزائري حافل بمثل هذه الدعاوى، فقد جاء في قرار صادر عن

محكمة باريس الكبرى أن شركة النقل البضائع مسؤولة عن حادث تلف البضاعة من الشاحنة على

أساس الحراسة طبقا للمادة 1384 من القانون المدني الفرنسي التي تقابل المادة 138 من القانون

المدني الجزائري، أما عن المحكمة العليا فقد صدر قرار يقضي بمسؤولية الشركة للنقل البضائع كون

الضحية أصيبت، وهي داخل القطار بحجر دخل من النافذة المحطم زجاجها.

أما المسؤولية عن الفعل الشخصي تنص المادة 124 من القانون المدني على " كل عمل

أيا كان يرتكبه المرء بخطئه، ويسبب ضررا للغير يلتزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض."، فمتى

ثبت أن الناقل قام بخطأ سبب ضررا للبضاعة، سواء أكان عمله إيجابيا أو سلبيا متعمدا أو عن غير

قصد فإنه يتعين عليه تعويض المضرور.

315-سمير جميل حسين الفتلاوي، العقود التجارية الجزائرية، المرجع السابق ص 142.

316-سمير جميل حسين الفتلاوي، المرجع السابق ، ص 144.

وثبوت خطأ الناقل يكون بموجب سند قضائي حكما كان أو قرار حائزا لقوة الشيء المقضي فيه يتضمن إدانة الناقل - السائق أو العون - بجريمة من جرائم القانون العام، عادة ما تكون القتل الخطأ أو الجروح الخطأ، ويكون هذا الحكم أو القرار سندا أساسيا في ملف الدعوى المدنية يعتمد عليه القاضي المدني للحكم في دعوى التعويض.

ذلك أن من أهم وسائل الإثبات في دعوى التعويض حجية الحكم الجزائي أمام القضاء المدني التي هي قاعدة تنبع من النظام العام، ويجوز التمسك في أي مرحلة كانت عليها الدعوى، وعلى القاضي أن يثيرها من تلقاء نفسه، وتظهر هذه الأهمية في أن العدالة لا تستسيغ أن تقضي المحكمة الجزائية بإدانة متهم بجريمة، ثم تأت المحكمة المدنية وترفض دعوى التعويض لما في ذلك من اختلاف بين الأحكام الجنائية والمدنية، كما أنه في تطبيق هذه القاعدة إعمال لمبدأ حسن سير العدالة واستقرار العلاقات الاجتماعية.

والقاضي المدني يتقيد بكل ما فصل فيه الحكم الجزائي فصلا لازما أي:

• في تحقيق الفعل الذي يكون الأساس المشترك للدعويين الجزائية والمدنية.

• في الوصف القانوني لهذا الفعل.

• في إدانة المتهم أو براءته³¹⁷.

فإذا فصل الحكم الجزائي في هذه الأمور الثلاثة، يتعين على المحاكم المدنية أن تعتمد عليه، وتسير في بحث الحقوق المدنية المترتبة عنها على الأساس السالف الذكر، بحيث يكون الحكم المدني متناسقا مع الحكم الجزائي وفي هذا السياق صدرت عدة قرارات عن المحكمة العليا.

317-محمد الطالب يعقوبي، قانون الإجراءات المدنية، قصر الكتاب، البلدة، الجزائر، 2010، ص 88.

حيث أن أي حكم الصادر في الدعوى العمومية يشكل الأساس الذي يبنى عليه الحكم المدني بحكم حجية الشيء المقضي فيه الجنائي على المدني وعليه يكون القاضي المدني مقيدا بما قضى به في الدعوى العمومية، حيث إن الدعوى العمومية³¹⁸ تتعلق بجرمي القتل والسرقة. ولم توجه أي تهمة إلى أعوان شركة النقل البضائع، وأنه لا علاقة بين المتهم وهذه الأخيرة، وعليه فإن القرار القاضي في الدعوى المدنية بدفع تعويضات للأطراف المدنية متناقضا مع الحكم الجنائي، وغير مؤسس قانونا مما يتعين نقضه، إلا أن الحكم بالبراءة على المتهم يثير إشكالا قضائيا، فهل يتقيد به القاضي المدني أو لا يتقيد به.

ويمنح رغم ذلك إن القاضي المدني يجب عليه التقيد بالحكم الجزائي القاضي بالبراءة ويتعين عليه القضاء برفض دعوى التعويض على أساس عدم نسبة الواقعة للمتهم أو عدم كفاية أدلة إدانته أو انعدامها، وفي هذا السياق فقد قررت المحكمة العليا أنه مادام إعفاء سائق القطار من المسؤولية الجزائية والقضاء ببراءته جزائيا فإنه لا يمكن الحكم في الدعوى المدنية والقضاء بدفع تعويضات تحت مسؤولية شركة النقل، وكان على أن يقضي بعدم الاختصاص في الدعوى المدنية

319

كما انه لا شيء يمنع من رفع دعوى التعويض أصليا على أساس المسؤولية العقدية واحتياطيا على أساس المسؤولية التقصيرية، ولا يمكن للمدعى أن يدفع بسبق الفصل أو حجية الشيء المقضي فيه بسبب عدم توفر شرط من الشروط الخاصة المتطلبة في الدفع بحجية الشيء

318-محمد الطالب يعقوبي، المرجع السابق، ص 78.

319-محمد الطالب يعقوبي، نفس المرجع، ص 90.

المقضي فيه المتمثل في وحدة السبب الذي يؤسس عليه المدعي دعواه في المطالبة بالحق، فإذا تغير الأساس فلا يحتج بسبق الفصل³²⁰.

أما إشكالية الجمع بين المسؤوليةين في دعوى التعويض لا خلاف بين الفقهاء على عدم جواز الجمع بين التعويضات، فلا يجوز للدائن أن يطالب بتعويضين أحدهما قائم على أساس المسؤولية العقدية والآخر قائم على أساس التقصيرية لما في ذلك من ثراء للمضرور على حساب المسؤول الذي سيدفع أكثر مما يجب عليه جبر الضرر.

كما لا يجوز للمضرور أن يجمع في دعواه المدنية بين خصائص المسؤولية العقدية والتقصيرية وفق ما تمليه مصلحته لما لكل من الدعويين من خصائص تميزها عن الأخرى، ذلك أن الدعوى التي تخلط بين هذه وتلك هي دعوى ليس لها في الواقع وجود قانوني، فيكون المضرور بذلك قد أنشأ نظاماً قانونياً لم ينشئه المشرع، غير أنه لا شيء يمنع من رفع دعوى التعويض أصلياً على أساس المسؤولية العقدية واحتياطياً على أساس المسؤولية التقصيرية³²¹.

وللاشارة فقط، فإن المتضرر من حادث نقل البضائع الذي رفع دعوى مدنية أمام القضاء المدني لا يمكنه أن يرفع دعواه أمام القضاء الجزائي إلا إذا كانت النيابة العامة قد باشرت الدعوى العمومية قبل الفصل في الدعوى المدنية وفي ذلك تطبيقاً لنص المادة 05 من قانون الإجراءات الجزائية³²².

تم عرض باختصار إختصاص القضائي فيما يخص الدعاوى التي تتقيد في القسم المدني أما القسم الثاني هو القسم الجزائي الذي سنتناوله في الفرع الثاني.

320- محمد الطالب يعقوبي، المرجع السابق، ص 97.

321- علي فيلاي، الالتزامات، النظرية العامة للعقد، ط 2، موفم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2003، ص 189.

322- علي فيلاي، نفس المرجع، ص 178.

الفرع الثاني: القسم الجزائي

الأصل في قواعد النظام القضائي أن كل فعل ضار مخالف للنصوص العقابية تتولد عنه جريمة تستوجب قيام دعوى جزائية، تهدف إلى حماية النظام الاجتماعي، وتسليط عقوبة على مرتكب الفعل، ويسند القانون سلطة الفصل فيها للقضاء الجزائي.

كما أن كل تصرف أو فعل يشكل مخالفة للاتفاقات المبرمة بين الأفراد يتولد عنه حق يستوجب إقراره وإثباته بدعوى مدنية خاصة هدف إلى حماية هذا الحق والتعويض عن الضرر اللاحق نتيجة الاعتداء عليه³²³.

والمشرع الجزائري على غرار التشريعات الأخرى لاسيما اللاتينية منها ميز من بين الدعوى المدنية واحدة فقط تكون ناتجة عن وقائع جرمية ومنح سلطة الاختصاص فيها، للمحاكم الجزائية استثناء من القاعدة العامة دون أن يسلب المحاكم المدنية الاختصاص فيها، وعليه إذا ما وقع حادث قطار، وثبت خطأ الناقل وتابعته نيابة المحكمة المختصة إقليمياً وتمت إدانته فبإمكان المضرور في هذه الحالة سواء المرسل أو المرسل إليه، أن يتأسس طرفاً مدنياً للمطالبة بالتعويض بدعوى مدنية تابعة للدعوى العمومية تطبيقاً 239 من قانون الإجراءات الجزائية، إلا أن هناك جملة من الشروط يجب توافرها لقبول الدعوى أمام القضاء الجزائي نختصرها فيما يلي³²⁴:

- وجود جريمة مرفوعة بشأنها الدعوى العمومية: فالمتضرر من حادث نقل بالبضائع لا يمكنه رفع دعواه المدنية أمام القضاء الجزائي، إلا إذا كانت هناك دعوى عمومية منظورة أمام نفس الجهة القضائية والتي عادة ما تكون المتابعة فيها من أجل الجروح أو الخطأ أو القتل الخطأ، فإذا تبين للمحكمة أن الوقائع المنسوبة للمتهم غير ثابتة لانعدام الأدلة، أو أن

323- علي فيلاي، الالتزامات، المرجع السابق، ص202.

324- علي فيلاي، الالتزامات، نفس المرجع، ص218.

الدعوى العمومية قد انقضت لأي سبب من الأسباب فإنها تقضي ببراءته وفي الدعوى المدنية تصرح بعد اختصاصها ، وهذا خلافا لما هو معمول به في مجال حوادث المرور حيث يوجب التعويض، التلقائي للمضروب مهما كان مصير الدعوى العمومية، فالقضاء الجزائي يختص بالتعويض رغم الحكم بالبراءة .³²⁵ .

● أن يكون الضرر ناتجا عن الجريمة مباشرة: أي أن يكون الضرر اللاحق بالمتضرر من حادث النقل ناشئا عن الجريمة المتابع بها الناقل فتكون هناك علاقة مباشرة بين الفعل والضرر، فيكون سبب الضرر داخلا في تكوين عناصر الجريمة ولولاها لما حدث الضرر .

● أن يكون موضوع الدعوى المدنية التعويض عن الضرر الشخصي: فلا تنظر المحكمة الجزائية في دعوى مدنية إلا إذا كان موضوعها هو المطالبة بالتعويض دون أي طلب آخر، كأن يكون فسخ عقد أو بطلان اتفاق تحديد المدعى عليه في الدعوى: والمدعى عليه في الدعوى المدنية بالتبعية هو المسؤول المدني، وقد عرفه الفقه بأنه كل شخص طبيعي أو معنوي يلزمه القانون بدفع التعويض عن الضرر الناتج عن خطأ جزائي مكون للواقعة الإجرامية المرفوعة بشأنها الدعوى العمومية، أو هو كل شخص ملزم قانونا بتعويض الضرر الناشئ عن فعله الشخصي غير المشروع أو فعل الغير الموجود تحت رقابته أو سلطته ويأتمر بأوامره ، وبناءا على ذلك فالمدعى عليها³²⁶ .

في دعوى التعويض في حوادث نقل البضائع هي الشركة للنقل و الخدمات الملحقه

باعتبارها المسؤول المدني تطبيقا لمسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه حسب نص المادة 136 من

القانون المدني ذلك أن الخطأ ارتكبه أحد أعوانها.

325- علي فيلاي، المرجع السابق ، ص213.

326- علي فيلاي، نفس المرجع، ص218.

وتأسيسا على ما تقدم إذا ما توفرت الشروط التي تم استعراضها آنفا وتمت إدانة الناقل السائق أو العون بالجريمة المنسوبة إليه ومعاقبته طبقا للقانون في الدعوى العمومية، فإن القاضي في حالة حضور الطرف المدني أو من يمثله قانونا أو ذوي حقوق الضحية يفصل في الدعوى المدنية ويلزم المتهم المدان تحت ضمان مسؤوله المدني بأن يمنح التعويض المناسب للضرر اللاحق، وقد يحفظ حقوقهم إذا ما طلبوا ذلك³²⁷.

وإلى جانب الشروط المذكورة آنفا فإنه لا بد من توافر الشروط المطلوبة في المدعي والتي يترتب على تخلها عدم قبول الدعوى والمتمثلة في الصفة والمصلحة وكذلك الأهلية، والتي يترتب عن تخلها بطلان إجراءات المطالبة القضائية.

ومما هو جدير بالذكر أنه في حالة الحكم ببراءة المتهم، فإن القاضي الجزائي لا يمكنه الفصل في الدعوى المدنية ومنح التعويضات كما هو الحال في مجال حوادث المرور بحيث يعوض المضرور تلقائيا مهما كان مصير الدعوى العمومية ذلك أن المسؤولية مبنية على أساس نظرية الضرر وليس نظرية الخطأ كما كان سائدا من قبل، بل يحكم بعدم الاختصاص في ذلك فاسحا أمام الطرف المدني في أن يتوجه إلى القضاء المدني للمطالبة بالتعويض على أساس المسؤولية العقدية أو مسؤولية حارس الشيء³²⁸.

• جزء إخلال الناقل قواعد القانونية أثناء تنفيذ العقد

إن من بين العراقيل التي تتعرض لها البضاعة أثناء سيرها عبر الطرقات هو إيقافها أمام الحواجز الأمنية (الدرك الوطني) من أجل تفتيش الروتيني للبضائع خاصة عند عبورها من ولاية لأخرى، و الغرض من هذا المحافظة على السير الحسن لنقل البضائع بطريقة قانونية .

327- علي فيلاي، المرجع السابق، ص222.

328- محمد الطالب يعقوبي، قانون الإجراءات المدنية، المرجع السابق، ص45.

فأثناء إيقاف أية شاحنة سواء أن تكون محملة ببضاعة سائبة أو حاوية يتقدم أحد أعوان

الدرك الوطني.

و يقوم بإضطلاع على البيانات التي تكون موجودة خارج الشاحنة ،تكون على شكل

ملصقة تحدد بيانات الناقل و تكون الشاحنة إما ملك للناقل و يتم تحديد إسم و لقب مالك

الشاحنة مع تحديد نوعية النقل المتمثلة في نقل عمومي للبضائع و وضع رقم القيد ، كما يكون

ملزوم بوضع ملصقة تحدد نوع النشاط مثل : (ن ع) المقصود بها نقل عمومي أو لشركة خاصة

مثل (المغارية للنقل و الخدمات الملحقة) يكتب إسم الشركة و تحديد مقرها الإجتماعي و رقم

قيدها و هذا و يطلب من صاحب الشاحنة الوثائق التالية :

-البطاقة الرمادية للشاحنة³²⁹

-رخصة السياقة³³⁰

-شهادة التأمين³³¹

-بطاقة القيد³³²

329 -تعتبر البطاقة الرمادية الأداة التي تبرر أن الشاحنة ملك للناقل أو تابعة الى شركة خاصة ، وتتميز هذه البطاقة بتحديد جميع

مواصفات الشاحنة.

330 -تعتبر رخصة السياقة هي رخصة لقيادة المركبات التي يتعدى وزنها 3500 كلغ .5 3 طن و لا يتعدى26 طن و للحصول عليها

يجب أن تكون متحصل على رخصة سياقة من الصنف ب مع أسبقية عامين و السن المحدد هو 25 سنة فما فوق .

331 -شهادة التأمين تعتبر الوسيلة القانونية التي تحمي الناقل من المسؤولية التي قد تتعرض لها أثناء نقلها عبر الطرقات و هي إجبارية

تكون مرفقة مع الوثائق.

-فواتير البضاعة³³³

-رخصة السير بالنسبة للشاحنات التي تفوق حمولتها 5; 5طن³³⁴

-السجل التجاري³³⁵

-شهادة الجمركة نموذج رقم 846 في حالة ما إذا كانت البضاعة مستوردة³³⁶.

هذه هي الوثائق الواجب تقديمها أثناء توقيف الشاحنة في الحواجز الأمنية ، في بعض

الأحيان يقوم عون الدرك الوطني بتفتيش مدى تطابق البضاعة مع الفواتير التي يسير بها ، ففي حالة

وجود أي خلل بين فواتير بين البضاعة المحملة في الشاحنة و الفواتير المقدمة من قبل الناقل يتم

حجز البضاعة مباشرة ، مع تحرير محض يتم سماع فيه أقوال الناقل ، كما يقوم عون الدركي ب

تقديمه الى السيد وكيل الجمهورية مختص إقليميا .

و يقوم هذا الأخير بسماعه و إحالته للمحاكمة في نفس اليوم الموالي الذي تم حجز فيه

البضاعة ، قد تكون العقوبة بالحجز مع عقوبة سالبة للحرية³³⁷ .

332 -بطاقة القيد هي البطاقة التي تسلمها مديرية النقل المختصة إقليميا الى الناقل و تمتاز باللون الأخضر و تكون حاملة لرقم محدد

للشاحنة.

333 -تعتبر فواتير البضاعة وسيلة لإثبات مصدر البضاعة سواء أكانت منتج وطني أو أجنبي .

334 -تسلم هذه الرخصة بالنسبة للشاحنات التي تزيد وزنها عن 5; 5طن من طرف مديرية النقل الواقعة في دائرة إختصاصها الشاحنة.

335 -يعتبر السجل التجاري إثبات لصفة القانونية لممارسة نشاط النقل و يسلم من طرف مديرية السجل التجاري .

336 -يتم تحرير هذه الشهادة من قبل الجمارك و هذا النموذج يثبت أن البضاعة أتت من دولة معينة .

337 دراسة ميدانية بمركز الدرك الوطني لبلدية الكرمة بالطريق الوطني المؤدي الى بلدية وادي تليلات مع أعوان الدرك الوطني بتاريخ

.2017/01/04:

و عليه حولنا التطرق إلى الاقسام المتخصصة في النظر في دعوى المسؤولية في شقيها المدنية و الجزائية ، أما المبحث الثاني سنتناول فيه تقادم الدعوى و مدى تقدير التعويض أمام القاضي المختص في النظر فيها.

المبحث الثاني : تقادم دعوى المسؤولية

سنتعرض في هذا المبحث الى تقادم دعوى بنوعها المدنية و الجزائية هذا في المطلب الاول ،أما المطلب الثاني سنخصصه الى مدى تقدير التعويض أمام الحاكم سواء أمام المحكمة المدنية أو المحكمة الجزائية.

المطلب الأول: تقادم دعوى

سنحاول التطرق في هذا المطلب الى مدى تقدم دعوى المسؤولية ،فسنرى تقادم دعوى المسؤولية المدنية في الفرع الاول ،أما الفرع الثاني سنتطرق فيه الى تقادم دعوى المسؤولية الجزائية

الفرع الأول : تقادم دعوى المسؤولية المدنية

تنص المادة 61 من القانون التجاري على ما يلي: " كل دعوى ناشئة عن عقد 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 المكفول³³⁸.

338 -أنظر المادة 61 من القانون التجاري.

من خلال هذا النص يتبين لنا أن المشرع أخضع جميع الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البري للبضائع للتقادم السنوي، سواء كانت الدعاوى التي يرفعها الناقل على المرسل أو المرسل إليه ويطالب فيها بدفع أجرة النقل أو المصروفات الملحقمة أو الدعاوى التي يرفعها المرسل أو المرسل إليه على الناقل، سبب تلف، وقد حدد المشرع طريقة حساب مدة سنة، ففرق بين أمرين، الأول، يتمثل في حالة ضياع البضائع ضياعاً كلياً فيحسب مدة السنة ابتداءً من اليوم الذي كان يجب فيه تسليم البضاعة المنقولة، بمعنى آخر ابتداءً من اليوم المتفق عليه أو الذي حدده القانون للتسليم. أما الأمر الثاني، فيتمثل في حالة تلف البضائع المنقولة أو تأخر الناقل في توصيلها من الموعد المتفق عليه، أو في حالة كل مطالبة أخرى لها علاقة بتنفيذ العقد كمطالبة بدفع الأجرة أو المصروفات، ففي هذه تحسب مدة سنة من تاريخ تسليم الناقل للبضائع المنقولة إلى المرسل إليه أو من تاريخ عرضها على المرسل إليه.

وإذا قام المدعي برفع دعوى ضد المسؤول في عقد النقل البري، فيجب عليه الاستمرار فيها، ولا يتركها للسقوط، فإن لم يحددها خلال ثلاثة أشهر من وقت رفعها، سقط حقه بعد انقضاء هذه الفترة يعتبر تقادم دعوى التعويض الناشئة عن عقد النقل البري للبضائع من العقود التجارية وبالتالي فإنه تخضع لقواعد القانون التجاري.

كما نصت المادة 74 من القانون التجاري صراحة على أن دعوى التعويض عن عقد نقل البضائع، سواء كان التعويض عن الأضرار البدنية أو الوفاة أو التأخير، تتقادم بمرور 3 سنوات من تاريخ وقوع الحادث أو عدم تنفيذ الالتزام، وللمدعي الحق في الرجوع بمهلة محددة بثلاثة أشهر من رفع الدعوى على المكلف.

لقد تدخل المشرع التجاري بتنظيم تقادم الدعاوي الناشئة عن عقد النقل الخاص بالأمتعة أو الأشياء وأقتصر على تحديد مدة التقادم من جهة وكذلك تحديد مبدأ سريان هذه المدة من جهة أخرى، كما جاء في نص المادة 61 التي أحالتنا عليها المادة 68، أن الدعوى الناشئة عن عقد نقل شي - الأمتعة - تسقط بمضي سنة واحدة³³⁹.

ويبدأ سريان تقادم الدعوى من تاريخ تسليم الأشياء إلى المرسل فهنا المرسل يمثل لنا بالبضاعة، وفي حالة الهلاك الكلي للبضاعة تسري مدة التقادم من تاريخ انقضاء التسليم الذي كان ليسلم فيه، الناقل العادي للبضاعة إذا وجد في ظروف ملائمة وتسقط الدعوى ضد الناقل في حالة إذا لم يتم المرسل بتقديم احتجاج أو إخبار غير قضائي في ظرف 6 أيام من تاريخ استلام البضاعة التي تعرضت لتلف أو الضياع الجزئي دون احتساب أيام العطل.

ويكون هذا الاحتجاج صحيحاً مهما كان شكله، إذا ثبت في وصل باستلام الناقل. هذا ما جاء في نص المادة 47 من القانون التجاري على أنه، " يترتب على استلام الشيء المنقول سقوط كل دعوى ضد الناقل من أجل التلف أو الضياع الجنائي إذا لم يبادر المرسل أو أي شخص يعمل لحساب أحدهما في ظرف ثلاثة أيام من تاريخ الاستلام دون حساب أيام العطل. "

كما يحق لأحد الأطراف طلب إجراء الخبرة، خلال 6 أيام التالية للتسليم، وحق الرجوع المقرر للمدعي عليه، تحدد مهلته، بثلاثة أشهر من يوم رفع الدعوى على المكلف. كما أن المفاوضات التي تدور بين الناقل والمرسل إليه بشأن تسوية النزاع بينهما حول المسؤولية عن تلف البضاعة، و إن كانت تصلح سبباً لوقف تقادم دعوى المسؤولية متى كان يستفاد منها قيام المانع عن المطالبة، إلا أنه لا تصلح سبباً لقطع التقادم.

339 - أنظر المادة 61 التي أحالتنا عليها المادة 68 من قانون التجاري.

فإذا انقطع التقادم يبدأ سريان تقادم جديد مدته نفس مدة التقادم الأصلي وهي سنة تبدأ من وقت انتهاء لا الأثر المترتب على سبب الانقطاع طبقاً لنص الفقرة الأولى من المادة 319 من القانون المدني، ولكن لا يسري حكم الفقرة الثانية من المادة 319 من القانون المدني على التقادم المنصوص عليه في المادة 61 من القانون التجاري، وعليه إذا سقطت مدة التقادم فتحسب مدة سنة جديدة، أما الفقرة الثانية في المادة 319 فتجعل مدة أو إذا كان التقادم الجديدة بعد سقوط مدة التقادم السابقة وهي خمس عشرة سنة، حيث نصت على ما يلي: الدين يتقادم بسنة وانقطع تقادمه بإقرار المدين، كانت مدة التقادم الجديدة خمس عشرة سنة".

والسبب في ذلك اختلاف الأساس القانوني الذي يقوم عليه التقادم السنوي في القواعد العامة عن الأساس الذي يقوم عليه التقادم السنوي الخاص بالدعوى المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البري للبضائع، فالتقادم السنوي في القواعد العامة يقوم على قرينة حصول الوفاء.

لذلك يترتب على إقرار المدين زوال هذه القرينة، وتسري على التقادم القاعدة الأصلية وهي خمس عشرة سنة، في حين أن التقادم دعوى المسؤولية ناشئة عن عقد النقل لا يقوم على قرينة الوفاء ولكنه يرجع إلى رغبة المشرع في سرعة تصفية المنازعات التي تنشأ عن عمليات النقل التي يقوم أن الناقل، وهذا الهدف الذي يسعى إليه المشرع لا يتغير في كل الأحوال سواء انقطع. تقادم الدعوى أو لم ينقطع.

أما إذا صدر حكم عن المحكمة المختصة بالتعويض بصدد دعوى من الدعاوى التي أثرت بصدد عقد النقل البري للبضائع فإن المبلغ الذي حكم به القضاء لا يتقادم إلا بمضي خمس عشرة سنة، وذلك بمقتضى نص الفقرة الثانية من المادة 319 من القانون المدني.

ويترتب على التقادم سقوط دعوى المسؤولية، بحيث إذا رفع المدعي الدعوى إلى المحكمة المختصة يكون للمدعى عليه أو وكيله الدفع بسقوط الدعوى بالتقادم، أما إذا لم يدفع المدعى عليه أو وكيله بذلك فالمحكمة تنظر في الدعوى، لأنه لا يجوز للمحكمة أن تقضي بالتقادم من تلقاء نفسها.

فإذا رفعت الدعوى على الناقل، أو على العكس رفعت على المرسل أو المرسل إليه، فيجب على المدعي أن يتمسك بسقوط الدعوى بالتقادم، ويجوز التمسك بالتقادم في أية حالة كانت عليها الدعوى ولو كانت أمام المحكمة الاستئنافية، وهذا لا يجوز للمحكمة أن تقضي تلقائياً بالتقادم بل يجب أن تراعي أحكام ما نصت عليه المادة 321 من القانون المدني.

و تجب الإشارة حول الإجهاد القضائي في قضية المؤسسة العمومية الاقتصادية - الجزائر خدمات الحاويات ضد شركة الخدمات المتوسطة حول موضوع نقل البري - عقد نقل الأشياء - الحاوية - تقادم و يستخلص منها أن الدعاوى الناشئة عن عقد نقل الأشياء أو عن عقد عمولة نقل الأشياء برا، تتقادم بمرور سنة واحدة .

و تخضع خدمة رفع الحاويات ، المنفصلة عن عقد نقل الأشياء أو عقد عمولة نقل الأشياء برا، للقواعد العامة للتقادم خمسة عشرة سنة.

و رجوعا الى وقائع القضية طعنت المؤسسة الوطنية العمومية الاقتصادية الجزائرية خدمات الحاويات القرار الصادر عن مجلس قضاء الجزائر في 2009/01/09 ، القاضي بإلغاء الحكم المستأنف الصادر بتاريخ : 2008/02/05 ، القاضي بإلزام المستأنف عليها الطاعنة ، بأن تسدد للمستأنفة مبلغ قيمته 300 ; 1,077 دج³⁴⁰.

340 - ق م م ع ، ع 1 ، غ التجارية، س 2012 ، ص 264.

وعلى سبيل المقارنة مع عقد النقل الجوي للبضائع في البداية نشير إلى أن الدفع الذي يقوم به الناقل ويتعلق بعدم قبول الدعوى يختلف عن الدفع التي يلجأ إليها الناقل ، إذ أن الدفع الأخير تفترض وجود دعوى مسؤولية مقبولة إتصلت بها المحكمة وتتصدى لمناقشة موضوعها، أما الدفع بعدم القبول فيقصد منه حجب المحكمة عن نظر الدعوى ابتداء من أول جلسة، فالمحكمة تقضي إذا توفرت شروط الدفع بعدم قبول الدعوى بغض النظر عن توافر أو عدم توافر شروط إنعقاد مسؤولية الناقل³⁴¹.

والحكمة من الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية الذي يقوم به الناقل هي إنهاء وحسم المنازعات المترتبة على عقود النقل في فترات وجيزة عقب تنفيذ هذه العقود، إذ لا يتصور أن يظل الناقل مدد طويلة محتفظاً بالمسندات والوثائق الخاصة بما قام من أعمال خلال الرحلة الجوية، أضف إلى الصعوبات التي قدت تثار بعد ذلك حول تحديد اللحظة التي وقع فيها الضرر بالنسبة لعملية التسليم³⁴². وفي ذلك نصت المادة 26 من إتفاقية وارسو على ما يلي:

1- يعتبر إستلام الأمتعة والبضائع دون إعتراض من جانب المرسل إليه قرينة على أن البضائع قد تم تسليمها في حالة جيدة ووفقاً لسند النقل ما لم يقيم الدليل على عكس ذلك.

2- على المرسل إليه أن يوجه احتجاجاً إلى الناقل في حالة التلف بمجرد إكتشافه، وعلى الأكثر في مهلة ثلاثة أيام إذا تعلق الأمر بالأمتعة وسبعة أيام إذا تعلق الأمر بالبضائع تحسب من تاريخ إستلامها، أما في حالة التأخير فينبغي توجيه الاحتجاج في مهلة أقصاها أربعة عشر يوماً تحسب من

341- محمد الطالب يعقوبي، المرجع السابق ، ص76.

342- محمد الطالب يعقوبي ، نفس المرجع ، ص81.

اليوم الذي تكون فيه الأمتعة أو البضائع قد وضعت تحت تصرفه صارت واحد وعشرين يوماً بمقتضى المادة 15 من بروتوكول لاهاي المعدل للاتفاقية³⁴³.

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

4 - فإذا لم يوجه الاحتجاج في المدد المنصوص عليها كان مصير كل دعوى تقام ضد الناقل الحكم بعدم قبولها إلا في حالة الغش من جانبه".

كما نضمت إتفاقية مونتريال 1999 الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية، فنصت في

المادة 31 منها على الآتي:

1- يعتبر تسلم المرسل إليه الأمتعة المسجلة أو البضائع دون احتجاج ما لم يثبت العكس³⁴⁴، رينة على أنها سلمت في حالة جيدة ووفقاً لمستند النقل أو للمعلومات المحددة في الوسائل الأخرى المشار إليها في الفقرة 2 من إلى المادة 3 ، وفي الفقرة 2 من المادة 4 .

2 - في حالة التعيب يجب على المرسل إليه أن يوجه إشعاراً إلى الناقل فور إكتشاف التعيب وعلى الأكثر خلال سبعة أيام بالنسبة للأمتعة المسجلة وأربعة عشر يوم بالنسبة للبضائع اعتباراً من تاريخ تسلمها وفي حالة التأخير يجب عليه تقديم الإشعار خلال واحد وعشرين يوم على الأكثر من التاريخ الذي تكون فيه الأمتعة أو البضائع قد وضعت تحت تصرفه.

3- يجب أن يقدم كل إشعار كتابياً أو يرسل في غضون المواعيد المحددة آنفاً لهذا الإشعار.

4- إذا لم يقدم الإشعار خلال الآجال المحددة آنفاً، فلا تقبل أي دعوى ضد الناقل إلا في

حالة الغش من جانبه.."

343 - إلياس حداد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص43.

344 - إلياس حداد، القانون الجوي، نفس المرجع ، ص46.

من استقراء النصين أعلاه يتضح أنه يلتزم لكي ينجح الناقل في الدفع بعدم قبول دعوى

المسؤولية المقامة عليه توافر الشروط الآتية:

أن تصل البضاعة تالفة أو متأخرة دون إعتراض من جانب المرسل أو المرسل إليه، ويفرق

في هذا الصدد بين حالتين من التلف، الأولى: وهي التي يكون فيها الضرر أو التلف ظاهرا يمكن

مشاهدته بالعين أو الفحص العادي كزهور تصل ذابلة أو حيوان يبدو المرض جليا عليه³⁴⁵، فهنا

يعد تسلّم هذه الأشياء دون إعتراض أو تحفظ قرينة على أنها إستلمت بحالة جيدة، لكن هذه

القرينة ليست قاطعة يمكن للمرسل إليه دحضها.

أما الحالة الثانية: وهي عندما لا يكون التلف ظاهرا ويحتاج كشفه إلى فض الأغلفة أو

فحص البضاعة فحصا دقيقا كماكولات مغلقة متعفنة، وهنا يجب على المرسل إليه أن يعلن الناقل

بالتلف بمجرد إكتشافه.

وعليه يقصد بالتلف أن تصل البضاعة معيبة بعبء ينال من قيمتها كأن تصل الأقمشة

ممزقة أو الزهور ذابلة.

أما الهلاك الجزئي فيكون إذا ما وصلت البضاعة غير كاملة، ويعتبره البعض داخلا في

مفهوم التلف لأن إتفاقية وارسو وتعديلاتها وكذا التشريعات الخاصة بالملاحة الجوية لم تشر إلى حالة

الهلاك الجزئي³⁴⁶.

و تجب الإشارة الى أن الاجتهاد القضائي في قضية شركة سوريا للطيران ضد (ف،م)

حول نقل أشخاص جوا ومسؤولية في عقد النقل الجوي (تعويض) مسؤولية الناقل.

345- إلياس حداد، المرجع السابق ص 53.

346- إلياس حداد ، نفس المرجع ص55.

فلقد إستخلص من هذه القضية أن يكون الناقل المسافرین جوا مسؤولا عن ضیاع أمتعتهم طبقا لشروط عقد النقل و المادة 18 من إتفاقية فارسوفيا .

حيث أنه بالرجوع الى إجراءات القضية نجد أنه صدر قرار قضی بتأييد الحكم الصادر من محكمة سيدي أحمد بتاريخ : 2002/06/02 ، و الذي قضى بإلزام المدعى عليها بتسليمها للمدعين أمتعتهم التي كانت على عاتق مسؤوليتها نقلها للجزائر على متن طائرتها تحت غرامة تهديدية قدرها 100 دج يوميا تسري من تبليغ الحكم و في حالة ضياعها دفع مقابلها نقدا و كذا التعويض بمبلغ ثلاثون ألف دينار³⁴⁷ .

تطرقنا إلى تقادم دعوى المسؤولية في شقها المدني ، أما الفرع الثاني سنعالج فيه تقادم دعوى المسؤولية في الشق الجزائي .

الفرع الثاني : تقادم دعوى المسؤولية الجزائية

تتقادم الدعوى العمومية الرامية الى تطبيق العقوبة ، بوفاة المتهم ، و بالتقادم العفو الشامل ، و بإلغاء قانون العقوبات و بصدور حكم حائز لقوة الشيء المقضي .
غير أنه إذا طرأت إجراءات أدت الى الإدانة و كشف عن الحكم الذي قضى بإنقضاء الدعوى العمومية .

كما تنقضي الدعوى العمومية في حالة سحب الشكوى إذا كانت هذه شرطا لازما للمتابعة .
كما يجوز أن تنقضي بالمصالحة إذا كان القانون يجيزها صراحة .

347- ق م م ع ، غ المدنية ، ع 2 ، 2008 ، ص 171 .

أما فيما يخص التقادم في مواد الجنايات بإنقضاء عشرة سنوات كاملة من تاريخ آخر إجراء و كذلك الشأن بالنسبة للأشخاص الذين لم يتناولهم أي إجراء من إجراءات التحقيق أو المتابعة. أما بالنسبة لقضايا الجرح تنقضي بمرور ثلاث سنوات كاملة .

أما قضايا المخالفات خاصة ما نجدها بكثرة في موضوعنا نظرا لتعرض الناقل أو السائق الى مخالفات أثناء سير الشاحنة عبر الطرقات و أثناء تنفيذ عقد نقل البضائع ، فتكون تحرير هذه المخالفة جراء عدم إلتزام السائق أو الناقل ببعض الشروط سلامة المرورية كتجاوز السرعة المفرطة ، أو الحمولة الزائدة مثلا.

فتنقضي هذه المخالفة بمرور سنتين كاملتين من تاريخ إرتكاب المخالفة³⁴⁸.

خصصنا المطلب الأول لتقادم الدعوى في كلا الفرعين ، أما المطلب الثاني سنحاول التطرق إلى تقدير التعويض من قبل المحكمة.

المطلب الثاني: التعويض المقدر من طرف المحكمة

سنحاول التطرق في هذا المطلب الى تقدير التعويض بنوعيه ، التعويض الذي يقدره القاضي المدني بإعتباره المختص و المسؤول في الفصل في النزاع (الفرع الأول) ، أما الفرع الثاني سنحاول معالجة تقدير التعويض من قبل القاضي الجزائي بإعتباره القاضي الفاصل في مسائل الجرح و المخالفات ، و تكون مثل :تعرض له من ضرر سواء بحادث المرور ،أو سرقة البضاعة ،أو الحريق العمدي للبضاعة.

348- أنظر المواد 6/ 7/ 8/ 9 من قانون الإجراءات الجزائية.

الفرع الأول: التعويض من طرف المحكمة المختصة مدنيا

لقد أورد المشرع الجزائري نصوص قانونية تتحدث عن تقدير قيمة التعويض جراء الأضرار التي يتعرض لها البضاعة أثناء تنفيذ الناقل لالتزامه، بنقله، وهذا نتيجة العقد المبرم بين الناقل والمرسل، ولكن قد يخلو هذا العقد من شروط تنص على تقدير قيمة التعويض في حالة وقوع الضرر، وانعدامه، من أحكام بتحديد مسؤولية الناقل.

يتولى القاضي تقدير قيمة التعويض طبقا للقواعد العامة المقررة في القانون المدني وهذا ما جاء في نص المادة 182 من القانون المدني : إذا لم يكن التعويض مقدرا في العقد أو في القانون، فالقاضي هو الذي يقدره، ويكمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاته، من كسب، بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو التأخر في الوفاء به، ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوقاه ببذل جهد معقول .

غير أنه، إذا كان الالتزام مصدره العقد، فلا يلتزم المدين الذي يرتكب خطأ جسيما إلا بتعويض الضرر الذي كان يمكن توقعه، عادة وقت التعاقد. وهنا يكون معيار تقدير التعويض على حسب ما لحق الدائن من ضرر وما فاته، من كسب، مثلا تأخر التاجر المتنقل عن إبرام صفقة تجارية وكان سبب التأخر عدم التزام الناقل في إيصال التاجر في الميعاد المحدد، فهنا على الناقل تعويض التاجر المتضرر، ويتوجب على الناقل توجيه، إعدار قبل مباشرة الدعوى المدنية، لأننا بصدد مسؤولية عقدية³⁴⁹.

وإذا كانت هناك شروط تحدد المسؤولية التي تجعل التعويض الذي يلتزم به، الناقل بمبلغ معين كحد أقصى، على أن هذه الشروط ، كشرط الإعفاء من المسؤولية، لا تستخدم من الناحية

349-علي فيلاي، الالتزامات، المرجع السابق، ص.71.

العملية في النقل البري بالشاحنات إلا بالنسبة للتأخير، فلو نقلت بضاعة ثمينة في ظروف على أن بضاعة عادية.

فلا يسأل الناقل في حالة ضياعها أو نقص هذه البضائع لأنه لم يكن يتوقع ذلك، ما لم يكن المرسل قد لفت نظره إلى نوع البضاعة إذ يكون الضرر متوقعا في هذه الحالة، وما لم يكن الناقل قد ارتكب غشا أو خطأ جسيما، وتقدر المحكمة التعويض في حالة ضياع البضائع أو هلاكها على أساس القيمة الحقيقية للبضاعة وقت وصولها في مكان الوصول، ولكن قد تكون هذه القيمة المذكورة في العقد، ففي هذه الحالة لا تكون حجة على الناقل الذي يكون له الحق في مناقشتها وإثبات أن قيمة البضاعة أقل من القيمة الواردة في مستند النقل بكافة طرق الإثبات³⁵⁰.

أما إذا لم تكن المذكورة فإن المحكمة تقدر هذه القيمة ولها أن تستعين في ذلك برأي الخبراء، والبيانات المدونة في مستند النقل أما في حالة تلف البضاعة فتقدر المحكمة التعويض على أساس الفرق بين قيمة البضاعة التالفة في مكان الوصول وقيمتها فيما لو وصلت سليمة، أما في حالة تأخر الناقل عن توصيل البضاعة في الموعد المتفق عليه أو الميعاد المعقول حسب العرف، فلها الحرية في تقدير التعويض آخذة بعين الاعتبار كل الظروف الملازمة، كما هو الحال مثلا إذا تأخر الناقل عن توصيل البضاعة عن تاريخ معين حدده له المرسل وكان المرسل يرغب في استلام المرسل إليه البضاعة في ذلك التاريخ، حتى يتمكن المرسل إليه من بيع البضاعة في مناسبة معينة كالعيد مثلا، فعلى المحكمة أن تضع في اعتبارها ذلك عند تقدير التعويض عن الضرر الناشئ عن التأخير³⁵¹.

350-عمورة عمار، المرجع السابق، ص 98

351-عمورة عمار، نفس المرجع، ص 102.

ولا يجوز للمضرور في حالة الضياع الكلي أن يجمع بين التعويض عن هذا الضياع، والتعويض عن التأخير مراعاة لمصلحة الناقل حتى لا يثرى المضرور على حسابه، وبالتالي فالمضرور مخير بين التعويض الكلي فقط أو التعويض عن التأخير فقط. و لا يجوز للمحكمة أن تقضي بالتعويض عن التأخير في حالة الضياع أما فيما يخص تقدير التعويض عن البضاعة السائبة بالنسبة لناقل البضائع السائبة .

فإن معيار تقدير التعويض عن الأضرار في المسؤوليتين العقدية والتقصيرية وهو ما لحق المرسل من أضرار التي تصيب البضاعة، وهذا طبقا للمواد 161، 156، 192 من القانون المدني³⁵²، وعموما يكون المعيار المطبق هنا هو ما لحق الدائن من ضرر، مع أخذ بعين الاعتبار القيمة المادية للبضاعة، و إلزامية توجيهه، إعدار طبقا للمادة 179 من القانون المدني، المادة 55 من القانون التجاري³⁵³ قبل المطالبة القضائية.

وعموما يعمل الناقل على تحديد سقف التعويض عن الأضرار المترتبة عن التلف أو فقدان البضاعة بموجب اللوائح والأنظمة المنظمة للنشاط و كيفية استغلاله، كما أنه يمكن استبدال هذه المبالغ المحددة مسبقا كلما ثبت تدليس أو خطأ الناقل³⁵⁴.

وفي مجال النقل أن الاتفاقية الدولية (CVR) تنظم المسؤولية المترتبة عن شحن وتفريغ البضائع ونظام التعويض عنها.

352 -أنظر المواد 161، 156، 192 من القانون المدني.

353 -أنظر المادتين المادة 179 من القانون المدني و المادة 55 من القانون التجاري.

354 - موسى سليمان أبو الملوح، الوجيز في القانون التجاري الجزائري، عقود التجارة، مطبعة جامعة قسنطينة، الجزائر، السنة الجامعية،

كما أن هذه الاتفاقية تحدد بدورها سقفًا للتعويض عن التلف أو فقدان البضاعة، كما أنه، تستبعد هذه المبالغ عند ثبوت تدليس أو خطأ الناقل.

والتعويض عن البضاعة المتلفة أو المفقودة يكون للكيلو غرام الواحد، كما نجد أن عامة الناقلين يعفون أنفسهم من نقل المجوهرات أو يتركوها تحت مسؤولية صاحبها نظرًا لارتفاع مبالغ التعويض في حالة فقدانها أو تلفها³⁵⁵.

و على سبيل المقارنة فيما يخص تقدير التعويض بالنسبة لنقل البضائع جوا طبقًا لإثباتية مونتريال نصت المادة 22 فقرة 3 من اتفاقية مونتريال 1999 على أنه: "عند نقل البضائع تكون مسؤولية الناقل في حال تلفها أو ضياعها أو تعيبها أو تأخيرها محدودة بمبلغ 17 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل كيلوغرام"³⁵⁶.

من النص نجد أن الحد الأقصى للتعويض في مجال نقل البضاعة لا يتجاوز بمبلغ عن 17 وحدة سحب خاصة عن كل كيلو غرام، فإذا لحق الضرر بجزء من البضاعة فقط فقد اتبعت اتفاقية مونتريال 1999 مسلك بروتوكول لاهاي في هذا الشأن وقررت في المادة 22 فقرة 3 التفرقة بين فرضين من حالة الضرر وهي حالة الضرر الجزئي دون التأثير في قيمة الطرود الأخرى وفيه لا يؤخذ في الاعتبار عند حساب قيمة التعويض سوى وزن الطرد أو الطرود التي لحقها الضرر فقط بغض النظر عن إذا كان قد صدر عن كافة الطرود وثيقة شحن جوي أو إيصال بضائع واحد أو أكثر³⁵⁷.

تاريخ الإضطلاع 2016/07/05 : www.arblaws.com/board/showthead - 355

356 - M. DE JUGLART: traité théorique de droit aérien, 2^{ème} édition, libéraire général de droit et de jurisprudence,

Paris 1989p98

357-سليمان مرقس، المرجع السابق، ص 65.

بالإضافة إلى الضرر الجزئي الذي يؤثر في قيمة الطرود الأخرى كما أشرنا سابقا وفيه

يؤخذ في الاعتبار عند تحديد قيمة التعويض مجموع وزن الطرود كلها ونوه أنه في هذه الحالة يشترط

أن تكون كافة الطرود مشمولة بوثيقة شحن أو إيصال بضائع واحد³⁵⁸، فإذا كان قد صدر عن

الناقل عدة وثائق أو إيصالات فلا يؤخذ في الاعتبار سوى وزن الطرد أو الطرود التي لحقتها

الضرر³⁵⁹.

وما يمكن ملاحظته من خلال الأحكام السابقة أن اتفاقية مونتريال 1999 إذا كانت

قد إتبع بروتوكول لاهاي في هذا الشأن فإنها اختلفت معه في قصر هذا الحكم على نقل

البضائع.

في حين كان بروتوكول لاهاي يمد هذا الحكم إلى نقل الأمتعة فضلا عن نقل البضائع³⁶⁰.

ووفقا للمادة 19 من اتفاقية مونتريال 1999 يعتبر الناقل الجوي مسؤولا عن أي ضرر

يحصل للراكب أو للأمتعة أو للبضاعة نتيجة التأخير أثناء عملية النقل الجوي، وذلك كما جاء في

المادة 19 من اتفاقية وارسو، وعلى الراكب أو الشخص الذي يطالب بالتعويض أن يثبت حدوث

التأخير وأن هذا التأخير قد سبب ضررا لحق بالمُدعي³⁶¹.

358- R. RODIERE - Barthélemy MERCADAL - DROIT DES TRANSPORTS-TERRESTRES ET AERIENS-5 EDITION
DALLOZ 1990, p65

359-نادية محمد معوض، المرجع السابق، ص 142.

360 -L. KHECHNA," La responsabilité du transporteur aérien d'après la convention de Varsovie du 12 octobre 1929 et
la convention de Montréal du 28 Mai 1999, Mémoire DESS. Transport aérien, Institut de Formation Universitaire et de
Recherche du Transport Aérien, Université d'AIX- Marseille 2001 P 78.

361 -R. RODIERE - Barthélemy MERCADAL - DROIT DES TRANSPORTS-TERRESTRES ET AERIENS-5 EDITION
DALLOZ 1990,p75.

ويمكن القول إن اختيار الراكب للطائرة كوسيلة نقل يعني أنه يريد أن يصل إلى مقصد النهائي في الوقت المحدد لذلك، وإذا أخفق الناقل في إيصال الراكب إلى مقصده في الميعاد المعقول انعقدت مسؤوليته وإستحق الراكب تعويضا عن ذلك³⁶².

ولا خلاف أن الحد الأقصى للتعويض في حالة التأخير في نقل الركاب في اتفاقية وارسو هو 125 ألفا فرنك، بينما في بروتوكول لاهاي لعام 1955 هو 250 ألفا فرنك، أما في بروتوكول جواتيمالا سيتي لعام 1971 والذي لم يدخل حيز النفاذ فقد وضع هذا البروتوكول حدا أقصى للتعويض في حالة التأخير في نقل الركاب بمبلغ لا يزيد عن 62500 اثنتين وستين ألفا وخمسمائة فرنكا، أما الحد الأقصى للتعويض في حالة التأخير في نقل البضاعة فقد تم توضيحه في كل من الاتفاقيتين³⁶³.

وخلال سنوات تطبيق نظام وارسو اتجهت المحاكم في مختلف الدول إلى تعويض الركاب عن التأخير ولكن بشكل مختلف³⁶⁴، ففي دول كان حجم التعويض كبيرا بينما في دول أخرى كان حجم التعويض قليلا، وإقتضاء للمساواة وحتى يستطيع الناقل الجوي أن يؤمن لدى شركات التأمين ضد هذه المسؤولية يفترض أن يكون هناك حدا أقصى للتعويض³⁶⁵.

تم عرض بإختصار تقدير التعويض في المحكمة المختصة مدنيا ، أما الفرع الثاني سنتناول فيه تقدير التعويض من طرف المحكمة المختصة جزائيا.

362- محمد فريد العريني، د محمد السيد الفقي، قانون النقل، المرجع السابق ، 2011. ص 83.

تاريخ الإضطلاع 2016/10/20 . . . : 1 1 11/10/11. 09.11.11. 16 , 09/05/2014 , 363- display_term&id8684&m1

364- أبو زيد رضوان :القانون الجوي قانون الطيران التجاري دار الفكر العربي، القاهرة، طبعة1980، ص 128.

365 - شريف أحمد الطباخ ،المرجع السابق.ص 132

الفرع الثاني : التعويض من طرف المحكمة المختصة جزائيا

يقدر القاضي المختص تعويض المتضرر من جراء ما تعرض له من ضرر سواء بحادث المرور، أو سرقة البضاعة، أو الحريق العمدي للبضاعة، على حسب مقدار البضاعة و الظروف التي أدت الى ذلك

و قد يتبين للمتعاقدين من ظروف وملابسات العقد، ومدى التزاماتها المتقابلة أن التعويض الذي يقدر وفقا للقواعد العامة بمعرفة القاضي عن الإخلال بأحد الالتزامات التي يرتبها العقد لا يكون عادلا بالنسبة لأحدهما أو كليهما، فيتفقان على تحديد قيمة التعويض مقدما بما يتفق به. قد يلجأ المتعاقدان إلى الاتفاق مسبقا على مقدار التعويض الذي يستحقه أحدهما إذا لم يتم الآخر بتنفيذ التزامه.

كما قد يتفقان على مقدار التعويض الذي يستحقه أحدهما إذا تأخر الآخر في تنفيذ إلتزامه وهو التعويض عن التأخير³⁶⁶.

خاتمة الفصل الثاني

تعتبر الأحكام الإجرائية للمسؤولية من أهم الوسائل الوقائية من كل نزاع قد ينشب بين أطراف العلاقة المتعاقدة، ففي بعض الأحيان قد يكون هناك خلل حول عدم تنفيذ الإلتزامات التي تبقى على عاتق أحد المتعاقدين، فيلجأ الطرف المتضرر إلى المتابعة القضائية حتى يتمكن من إسترجاع حقوقه جراء الضرر الذي تعرض له من قبل الطرف الأخر.

و بالتالي قد يلجأ المتضرر الى المحكمة المختصة من أجل الفصل في النزاع و يكون بطريقتين إما يسلك الطريق المدني أو الطريق الجزائي من أجل جبر الضرر الذي تعرض له .

366 -مهندس روجي لطفي الشريف،المرجع السابق،ص157

خاتمة الباب الثاني

يمكن القول فيما يخص المسؤولية عن تنفيذ عقد النقل البري للبضائع عبر الطرقات تبقى محددة على حسب الاتفاق الذي يتفق عليه الاطراف المتعاقدة، و على حسب كل التزام يقوم كل طرف من الاطراف المتعاقدة سواء بالنسبة للمرسل أو الناقل أو المرسل إليه و ذلك يكون من حيث مدى قيامهم بالالتزام المتفق عليه ، ففي حالة مخالفة أي إلتزام تقوم المسؤولية العقدية عن أية مخالفة أو خلل وجد أثناء تنفيذ العقد .

أما فيما يخص أحكام الإجراءات للمسؤولية هي مرحلة لاحقة ، بعد قيام المسؤولية المدنية جراء إخلال بأحد الشروط المتفق عليها سواء هذه الشروط واردة في القانون أو تم الإتفاق عليها بين الأطراف المتعاقدة ، فللطرف المتضرر رفع دعوى قضائية للمطالبة بالحقوق التي فقدتها جراء العلاقة التعاقدية التي تمت بينهم.

فيحق للطرف المتضرر اللجوء إلى القسم المدني من أجل المطالبة بالتعويض.

كما له الحق في اللجوء على القسم الجزائي في حالة وجود تقصير من قبل الناقل و تم وقوع

حادث مرور أدى إلى ضرر في البضاعة و ضرر جسماني .

الخاتمة:

لقد نظم المشرع عقد نقل البضائع عبر الطرقات في العديد من القوانين من بينها القانون

المدني بصفة هذا العقد من عقود المقاولة وكذا في القانون التجاري باعتبار أن عقد المقاولة من

الأعمال التجارية والتي تتمثل في استعمال النقل والتنقل ونظرا إلى أهمية هذا العقد في الحياة اليومية

وكذا التطورات المستمرة في هذا المجال وتطور وسائل النقل وتعدددها.

أما بالنسبة للمستجداته منها القانونية و المادية التي تم إستحدثها في عقد نقل البضائع عبر

الطرقات لها دور هام في النشاط الإقتصادي ، منها تدخل أعوان النقل في نقل البضاعة عبر

الطرقات ، فدورهم يشمل عدة مراحل أثناء نقل البضاعة. كما أن جانب تأمين البضاعة أثناء نقلها

لها دور هام ، من حيث تأمينها ومن حيث تجنب خسارة تلف البضاعة ، إذ أن التأمين هو وسيلة

قانونية تحمي و تحافظ على البضاعة إلى غاية تسليمها للمرسل إليه .

كذلك نجد دور الحاويات الذي طابع خاص لنقل البضاعة عبر الطرق، و ذلك من خلال

نقل البضاعة في أمان تتفادى جميع أعراض التلف أو الضياع أثناء نقلها.

فيما يخص نقل المواد الخطرة لها أحكام الخاصة و نظامها القانوني الخاص بها نظرا لخطورة

المواد التي يتم نقلها من مكان الى مكان.

أما المسؤولية التي تنتج أثناء مرحلة تنفيذ العقد، قد تختلف حسب ما يتفق عليه الأطراف المتعاقدة والاختلاف يقع حول الإعفاء من بعض المسؤوليات، كما المسؤولية محددة قانونا لا يمكن مخالفتها.

من خلال ما سبق لقد تم التوصل إلى أهم النتائج التالية:

1- فيما يخص الإلتزامات الأطراف التي سبق و أن حاولنا تحديدها هي متسلسلة و مترابطة خلال تنفيذ العقد فبإحلال أي إلتزام في أي مرحلة كان فيها العقد أثناء التنفيذ سواء من المرسل أو الناقل أو المرسل إليه قد يؤثر سلبا على العلاقة التعاقدية.

2 - إن مستجدات القانونية لعقد نقل البضائع عرفت عدة مستحدثات أثناء تنفيذ العقد منها جانب تأمين البضائع أثناء نقلها من مكان إلى مكان آخر، ذلك من خلال وضع تقنيات جديدة لتأمين البضاعة بجميع أنواعها سواء أكانت بضاعة سائبة و التي تكون معرضة أكثر للخطر أو بضاعة داخل الحاوية التي يكون الضرر أقل من الأولى و هو ملاحظ من خلال دراستنا الميدانية.

3 - بالنسبة للمستجدات المادية أضف الكثير لعقد النقل البضائع خاصة المستحدثه بموجب مراسيم تنفيذية منها أعوان النقل، أعطى طابعا إستثنائي للعقد و بالأخص أثناء تنفيذ العقد، كذلك خلال العمليات القبلية و البعدية للعقد.

4 - تكون أسباب الإخلال بالمسؤولية ضمن الأحكام المتفق عليها خارج إطار ما يحدده القانون خاصة الحالات التي جاءت على سبيل الحصر وتمثلت في: القوة القاهرة التي تخرج من يد الناقل، العيب الذاتي في البضاعة في حالة ما إذا كانت البضاعة تحمل عيب قبل تسلمها من قبل الناقل ولم ينتبه الناقل لهذا العيب إلا بعد وصول البضاعة

إلى الوجهة النهائية ،خطأ المرسل أو المرسل إليه وهو الخطأ الذي إما أن يصدر من المرسل سواء قيامه بإصدار تعليمات للناقل غير ما إتفق عليه مع المرسل إليه.

5-إن المشرع الجزائري قد أولى مسألة تعويض الأضرار الجسمانية الناشئة عن حوادث المرور عناية بالغة من خلال إرساء إطار قانوني ينظم هذا المجال، كما يلاحظ أن الأساس الذي تبنى عليه عملية التعويض تختلف من مرحلة إلى أخرى أي على حسب الضرر الذي لحق بالبضاعة.

و بالتالي يمكن لنا تقديم بعض الإقتراحات تتناسب و تتماشى مع موضوعنا :

1- تعديل قانون 01-13 المتضمن توجيه النقل البري في الشق المتعلق ب نقل البضائع عبر

الطرق و إستحداث نصوص جديدة تكون مسايرة مع تطور نقل البضائع.

2- فيما يخص نفس القانون تخصيص فصل يتعلق ب تنفيذ عملية النقل عبر الطرق.

3- إضافة مواد تتعلق بشروط تنفيذ العقد لكلا الأطراف المتعاقدة.

4- إن عقد النقل البري للبضائع عبر الطرق يتطلب جهود كبيرة من للشركات العمومية

للنقل وكذا من الشركات الخاصة المكلفة بنقل البضاعة وهذا بالعمل بإخلاص والحرص

على تحقيق النتيجة التي يهدف إليها هذا العقد، وكذا وضع قيود تلزم الناقل على الالتزام

بنود العقد.

5- وضع نموذج موحد لعقد النقل البضائع تعتمد عليه شركات النقل العامة و الخاصة.

6- إستحداث نصوص خاصة فيما يخص العمليات اللوجيستية، منها العمليات القبلية و

البعدية المرافقة لعقد نقل البضائع .

- 7- أما مجال المستحقات المادية يجب وضع نصوص قانونية، تسمح بإدراج الوثائق الإلكترونية لإبرام عقد النقل.
- 8- فيما يخص تأمين البضائع عبر الطرقات ، تعديل قانون التأمينات و جعله يتماشى مع مستجدات المستحقة في عمليات النقل و ذلك بتخصيص فصل لتأمين البضائع .
- 9- تخصيص عقود التأمين البضائع تشمل جميع المخاطر التي قد تتعرض لها البضاعة أثناء نقلها.
- 10- إستخلصنا كذلك من خلال دراستنا الميدانية كثرة حوادث المرور جراء تنافس هذه الشركات على تحقيق الربح والفائدة و عليه وجب إعادة النظر في نشاط المؤسسات العمومية لنقل البضائع، التي كانت تهدف إلى المصلحة العامة وتوفير السلامة والأمن للبضاعة، مع التفكير في طرق جديدة تهدف إلى تنظيم هذا النقل وتحديد أسعاره وفق المسافة والوجهة المحددة في النقل.
- 11- فيما يخص مسؤولية المدنية للناقل إستحداث نصوص خاصة تحدد مسؤولية جميع الأطراف المتعاقدة من المرسل و الناقل و المرسل إليه .
- 12- فيما يخص المسؤولية الجزائية إستحداث نصوص ردية مع العقوبات سالبة للحرية سائقي الشاحنات حتى تكون هناك صرامة تقرير العقوبات.

الملاحق

الملحق رقم 1 شروط التأمين البضائع لدى شركة التأمين 2A بالنسبة للنقل
البضائع الخاص

الملحق رقم 2 شروط التأمين البضائع لدى شركة التأمين 2A بالنسبة للنقل
البضائع العام

الملحق رقم 3 نسخة من تقرير خبرة حول حادث مرور (الجزائر الخبيرة)

الملحق رقم 4 وثيقة النقل (نموذجين)

الملحق رقم 5 إعتقاد صحي للنقل

الملحق رقم 6 رخصة المرور

الملحق رقم 1

شروط التأمين البضائع لدى شركة التأمين 2A بالنسبة للنقل البضائع الخاص

الملحق رقم 2

شروط التأمين البضائع لدى شركة التأمين 2A بالنسبة للنقل البضائع العام

الملحق رقم 3

نسخة من تقرير خبرة حول حادث مرور (الجزائر الخيرة)

الملحق رقم 4

وثيقة النقل (نموذجين)

الملحق رقم 5

إعتماد صحي للنقل

الملحق رقم 6

رخصة المرور

قائمة المراجع

أولا : النصوص التشريعية:

• الإتفاقيات الدولية :

• باللغة العربية:

- الاتفاقية الجمركية بشأن النقل الدولي للبضائع بموجب بطاقات النقل البري الدولي (اتفاقية

النقل البري الدولي سنة 1975).

- اتفاقية عقد النقل الدولي للبضائع على الطرق (CMR) لسنة 1956.

• باللغة الأجنبية:

-Convention relative au transport terrestre de voyageurs et de marchandises et au transit ,UMA Signée à Alger, le 23 Juillet 1990 Ratifiée le 22/12/1990 Décret présidentiel n° 90-421 du 22 décembre 1990, JO, N° 06 du 1991.

-Convention internationale de transport de marchandises par chemin de fer (C.I.M) COTIF Signée à Berne le 7 février 1970 Ordonnance n°72- 03 du 27 juillet 1970, JO, n°84,1972.

-Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemin de fer (C.I.V) Signée à Berne le 7 février 1972 Ordonnance n°72-36 du 27 juillet 1972, JO n°84,1972.

-Convention relative aux transports internationaux ferroviaires « COTIF » Signée à Berne le 9 Mai 1980, Ratifiée le 03 Juin 1999 Décret présidentiel n°01- 433 du 26 décembre 2001, JO n°82, 2001.

-Accord relatif aux transports routiers internationaux et au transit de voyageurs et de marchandises entre la République Algérienne Démocratique et Populaire et la République Arabe d'Egypte, Signé à Alger le 23 Octobre 1995 Ratifié le 13/05/1996 Décret présidentiel n° 96- 167 du 30 mai 1996, JO, n° 30 du 1996 .

-Accord entre le Gouvernement de la République Algérienne Démocratique et Populaire et le Gouvernement de la République Italienne relatif aux transports routiers internationaux de voyageurs et de marchandises et au transit Signé à Alger, le 24 octobre 2000 Ratifié le 13/11/2001. Décret présidentiel n° 01-367 du 13 Novembre 2001, JO, n° 2001-69 du 18 novembre 2001.

-Accord entre la République Algérienne Démocratique et Populaire et la République Tunisienne relative aux transports routiers des personnes, des marchandises et au transit Signé à Alger, le 17 Juin 2001, Ratifié le 25/11/2002. Décret présidentiel n° 02-387 du 25 novembre 2002, JO, n° 2002-77 du 26/11/2002.

-Accord entre le gouvernement de la République Algérienne Démocratique et Populaire et le gouvernement de la République d'Irak, relatif aux transports routiers internationaux de voyageurs, de marchandises et au transit Signé à Alger, le 30 Octobre 2001, Ratifié 17/03/2003. Décret Présidentiel n° 03-113 du 17 mars 2003, JO n° 19.

• الأوامر:

- الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني الجزائري، المعدل والمتمم بالأمر رقم 05-10 المؤرخ في 20 جوان 2005، ج ر، ع 44، المؤرخة في 26 جوان 2005، ص 30.

- الأمر رقم 75-59 المؤرخ 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون التجاري، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05-02 المؤرخ في 06 فبراير 2005، ج ر، ع 45، المؤرخة في 27 سبتمبر 2005، ص 3.

• القوانين:

- القانون رقم 89-02 المتعلق بحماية المستهلك، المؤرخ في 07 فيفري 1989، ج ر، ع 06، المؤرخة في 07 فيفري 1989، ص 09.

- القانون رقم 90-11 المؤرخ في 21 أبريل 1990، المتعلق بعلاقات العمل، المعدل والمتمم
بالقانون 91-29 المؤرخ في 21 ديسمبر 1991، ج ر، ع 68، ص 2659.
- القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 فبراير 1998 يعدل و يتمم الأمر رقم 76-80 الموافق ل
23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري الجزائري. ج ر، ع 47.
- القانون رقم 98-06 يحدد القواعد العامة بالطيران المدني، المؤرخ في 27 جوان 1998، ج ر
، ع 48، المؤرخة في 28 يونيو 1998، ص 03.
- القانون رقم 01-13 المؤرخ في 07 غشت 2001، يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، ج ر،
ع 44، المؤرخة في 08 غشت 2001، ص 04.
- القانون 06-04 المؤرخ في 20 فيفري 2006 والمعدل والمتمم لأمر 95-07، المتضمن قانون
التأمينات، ج ر، ع 15، المؤرخة في 12 مارس 2006، ص 03.
- القانون رقم 08-09، مؤرخ في 25 فبراير 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية،
ج ر، ع 21، المؤرخة في 23 أبريل 2008، ص 21 .
- القانون رقم 11-09، المؤرخ في 5 يونيو 2011، المعدل والمتمم للقانون 01-13 المتضمن
توجيه النقل البري وتنظيمه، ج ر، ع 32، المؤرخة في 08 يونيو 2011، ص 10.
- القانون رقم 17-04 مؤرخ في 16 فبراير سنة 2017 يعدل ويتمم القانون
رقم 79-07 المؤرخ في 21 يوليو سنة 1979 والمتضمن قانون الجمارك. ج ر ع
11 ص 3.

• **المراسيم التشريعية :**

- المرسوم التشريعي رقم 93-08 مؤرخ في 25 أبريل سنة 1993 المعدل والمتمم للأمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر سنة 1975 المتضمن القانون التجاري، ج ر، ع 27، المؤرخة في 27 أبريل 1993، ص 03.

• **المراسيم التنفيذية:**

- المرسوم التنفيذي رقم 91-195 المؤرخ في 07 نوفمبر 1991، يحدد الشروط العامة لممارسة نشاطات النقل البري للمسافرين والبضائع، ج ر، ع 27، المؤرخة في 02 يونيو 1991، ص 1045.

- المرسوم التنفيذي رقم 03 / 452 المؤرخ في 1 ديسمبر 2003 ، يحدد الشروط الخاصة بنقل المواد الخطرة عبر الطرقات ، ج ر ع 75 ص 9.

- المرسوم التنفيذي رقم 415/04 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004، يحدد شروط تسليم رخص ممارسة نشاطات النقل الأشخاص و البضائع عبر الطرقات ج ر ع 82 ص 19 .

- المرسوم التنفيذي رقم 05-473 المؤرخ في 13 ديسمبر 2005، يحدد شروط تنظيم نشاطات مساعدي نقل البضائع وكيفيات ممارستها، ج ر، ع 08، المؤرخة في 14 ديسمبر 2005، ص 15.

- المرسوم التنفيذي 07-220 المؤرخ في 14 يوليو 2007، يحدد شروط اعتماد خبراء ومحافظي العويرات وخبراء التأمين لدى شركة التأمين وشروط ممارسة مهامهم وشطبهم، ج ر، ع 05، المؤرخة 21 جانفي 1996، ص 11.

- المرسوم التنفيذي 10-288 المؤرخ في 14 نوفمبر 2010 المتعلق بالأشخاص المؤهلين

بالتصريح المفصل للبضائع الصادر في ج ر، ع 71، ص 32.

- المرسوم التنفيذي رقم 11-263 المؤرخ في 30 يوليو سنة 2011، المعدل والمتمم المرسوم

التنفيذي رقم 04-415 المؤرخ في 20 ديسمبر سنة 2004، الذي يحدد شروط تسليم رخص

ممارسة نشاطات نقل الأشخاص والبضائع عبر الطرقات. ج ر ع 08، المؤرخة في 03 غشت

2011، ص 24.

- المرسوم التنفيذي رقم 15-59 المؤرخ في 18 فبراير سنة 2015، يحدد العناصر المكونة للأجر

الوطني الأدنى المضمون، ج ر، ع 08، المؤرخة في 15 فبراير 2015 ص 11.

ب- الاجتهادات القضائية:

- الاجتهاد القضائي، الغرفة التجارية والبحرية، عن قسم الوثائق للمحكمة العليا، طبع للديوان

الوطني للأشغال التربوية، ع خاص، 1999 .

- مجلة المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، ع 02، 2001، ص 242.

- مجلة المحكمة العليا، نشرة القضاة، الغرفة التجارية والبحرية، ع 67، 2001، ص 170 .

-مجلة المحكمة العليا ، الغرفة المدنية ، ع 1 2008 ، ص 23

-مجلة المحكمة العليا، الغرفة المدنية، ع 02، 2008، ص 171.

-مجلة المحكمة العليا ، الغرفة المدنية ، ع 02 ع 2010

-مجلة المحكمة العليا ، الغرفة المدنية ، ع 02 2012 ، ص 13

-مجلة المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، ع 01، 2012، ص 264.

- مجلة المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، ع 01، 2012، ص 263.

ت - المؤلفات:

• المؤلفات العامة:

- أحمد حسني، قضاء النقض التجاري، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر.

- أحمد محمد محرز، العقود التجارية، ج 1، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1990.

- أحمد محرز، القانون التجاري الجزائري، ج 1، العقود التجارية، دار النهضة العربية، بيروت، لبنان، 1980.

- أكرم ملكي، القانون التجاري، ط 1، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن.

- إلياس ناصيف، موسوعة العقود المدنية والتجارية، ج 1 و 2، ط 2، 1998.

- الياس ناصيف، الكامل في قانون التجاري، ج 1، منكور بحر المتوسط ومنكورات، عويدات، بيروت، باريس 1981.

- أنور العمروسي، قضاء النقض التجاري حتى عام 2000، ط 1، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2001.

- أسامة أحمد شتات، قانون التجاري وفقا لأخر تعديلاته، دار الكتب القانونية، القاهرة، مصر، 1997.

- بوزيد كمال، نقل البضائع الخطرة عبر الطرقات، دار هومة للنشر و التوزيع، الجزائر، 2004.

- جلال وفا محمدين، المبادئ العامة للقانون التجاري، ط 2، الدار الجامعية للنشر، بيروت، لبنان، 1997.

- حمدي باشا، القضاء التجاري، ط 1، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، الجزائر، 2000.

- حمدي باشا، القضاء المدني، ط1، دار هومة لطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2003 .
- حسين النوري، القانون التجاري، دار الجبل للطباعة، الإسكندرية، مصر.
- هاني محمد دويدار، العقود التجارية والعمليات المصرفية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 1990.
- هاني محمد دويدار، النظام القانوني للتجارة، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 1997.
- سمير جميل حسين الفتلاوي، العقود التجارية الجزائرية، ديوان المطبوعات الجزائرية الساحة المركزية بن عكنون، الجزائر، الطبعة الثانية، 1994.
- سمير جميل حسين الفتلاوي، العقود التجارية الجزائرية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2007.
- شادلي نور الدين، القانون التجاري، دار العلوم للنشر والتوزيع الجزائر، 2003.
- فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط الأوجه القانونية والتجارية، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، 2005.
- فوزي محمد سامي، شرح القانون التجاري، ط1، دار المكتبة التربوية، ج1، ط1، بيروت، 1992.
- فوزي محمد سامي، محمد فواز المطالقة، شرح القانون التجاري، ج1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009.
- عايا العكيبي، الوسيط في شرح القانون التجاري، الأعمال التجارية، المتجر، العقود الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع، عمان، 2003.

- عايا العكيلي، الوجيز في القانون التجاري، ط 1 ، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع، عمان،
2003.
- عباس حلمي المنزلاوي، القانون التجاري العقود والأوراق التجارية، ط6، ديوان المطبوعات
الجامعية، 1995.
- عبد القادر البقيرات، القانون التجاري الجزائري، السندات التجارية، ديوان المطبوعات الجامعية،
الجزائر، 2002.
- عزيز العكيلي، الوسيط في شرح التشريعات التجارية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان،
الأردن، 2007.
- علي فيلاي، الالتزامات، النظرية العامة للعقد، ط 2، موفم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2003.
- علي علي سليمان، دراسات في المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري، ط3، ديوان
المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1994.
- علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2006.
- عمورة عمار، العقود والمحل التجاري في القانون الجزائري، دار الخلدونية، 2011.
- عمارة محمد، نقل البضائع الخطرة، دار النشر و التوزيع، الجزائر، 2001.
- محمد فهمي الجوهري، القانون التجاري العقود التجارية، 2007.
- محمد الطالب يعقوبي، قانون الإجراءات المدنية، قصر الكتاب، البليدة، الجزائر، 2010.
- محمد السيد الفقي، العقود التجارية، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2001.
- محي الدين إسماعيل علم الدين، شرح قانون التجارة الجديد، النشر الذهبي للطباعة، القاهرة،
مصر، 2001 .

- مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك، دار المطبوعات، الجامعية، الإسكندرية،
2010.

- مصطفى كمال طه، القانون التجاري والقانون البحري، ط1، مكتبة الوفا القانونية، بيروت،
2010.

- موسى سليمان أبو الملوح، الوجيز في القانون التجاري الجزائري، عقود التجارة، مطبعة جامعة
قسنطينة، الجزائر، السنة الجامعية، 1982.

• المؤلفات الخاصة:

- إبراهيم أبو الليل، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي، دار النهضة
العربية القاهرة، 1980.

- إبراهيم شحاتة، القانون الجوي الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1975.

- أبو زيد رضوان، القانون الجوي قانون الطيران التجاري دار الفكر العربي، القاهرة، 1980.

- أحمد أبو الوفاء، التحكيم الاختياري والإجباري، منشأة المعارف بالإسكندرية، ط3.

- أحمد بن إبراهيم الشيخ، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي، دار النهضة العربية
القاهرة، 2008.

- البشير زهرة، التأمين البري، ط2، تونس، 1981.

- البشير زهرة، التأمين البري، ط2، مؤسسات عبد الكريم بن عبد الله، تونس.

- الحبيب خضر، تفاقم الخطر في التأمين البري، دار الكتب القانونية، 2008.

- إلياس حداد، القانون الجوي، منشورات جامعة دمشق، سوريا، 2005.

- بن عبيدة عبد الحفيظ، إلزامية تأمين السيارات ونظام تعويض الأضرار الناشئة عن حوادث المرور في التشريع الجزائري، الديوان الوطني للأشغال التربوية، 2000.
- جديدي معراج محاضرات في قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2008.
- جمال الدين مكناس، التأمين (عقد التأمين)، منشورات جامعة دمشق، كلية الحقوق، 2000.
- خالد، أمير عدلى عقد النقل البري، قواعد وأحكام مصر، دار الجامعة الجديدة، 2006.
- راشد راشد، التأمينات البرية على ضوء قانون التأمينات في ضوء قانون التأمينات الجزائري، المؤرخ في 1980/08/09 ديوان المطبوعات المركزية، الجزائر، 1992.
- هاني محمد دويدار، النظام القانوني للسلامة والصحة في مجال النقل، دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية، 2002 .
- هيثم حامد المصاورة، عقد التأمين الإلزامي في المسؤولية المدنية لحوادث المركبات، منشورات زين الحقوقية، الطبعة الأولى 2009.
- سوزان على حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة، 2003.
- سيف، طارق جمعة، تأمين النقل الدولي نص مطبوع، البحري، الجوي، البري، النهري، الإسكندرية، دار الفكر الجامعي، 2007.
- شريف أحمد الطباخ الحامى، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي في ضوء القضاء والفقهاء والمعاهدات الدولية، دار الفكر الجامعي، 2005.

- عبد الرزاق بن خروف، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري، ج الأول، التأمينات البرية، 2000.

- عبد العزيز أسامة، التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات، مصر، منشأة المعارف، 2004.

- عبيد علي أحمد الحجازي، مشكلات النقل العربي البيئي للبضائع دراسة تحليلية تطبيقية، منشأة المعارف بالإسكندرية، 2007.

- عدنان إبراهيم علي أبو حسين، قطاع النقل العربي ودوره في تحقيق التكامل الاقتصادي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007.

- عدلي أمير خالد، عقد النقل البري، عقد النقل البري في ضوء القانون الجديد، دار الجامعية الجديدة، الإسكندرية، 2010.

- علي حسن يونس، عقد النقل، دار الفكر العربي، القاهرة، 1996.

- طارق جمعة سيف، تأمين النقل الدولي البحري والجوي والبري والنهري دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007.

- محمد فريد العريبي، د محمد السيد الفقي، قانون النقل، منشورات حلي الحقوقية، ط الأولى، 2011.

- محمد حسن قاسم، إنهاء عقد التأمين بعد وقوع الكارثة، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2005.

- مختار رحمان محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، دار هومه، للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2003.

- مهندس روجي لطفى الشريف، مبادئ النقل البري (طرق وسكك) والجوي والبحري، نيسان، عمان، 1997.

- مصطفى محمد جمال، أصول التأمين (عقد ضمان) دراسة مقارنة للتشريع والفقهاء والقضاء في ضوء الأسس الفنية للتأمين، منشورات حلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 1999.
- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون التجاري والقانون البحري، ط1، مكتبة الوفاء، القانونية، الإسكندرية، 2002.
- نادية فضيل، القانون التجاري الجزائري، الأعمال التجارية، التاجر، المحل التجاري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1995 .
- نادية محمد معوض، مسؤولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع، 2000.

• باللغة الفرنسية:

- AUBRY et RAU, droit civil, 8^{ème} éd, Tome 6, responsabilité délictuelle, par Noël D, de la bâtie, 1989.
- A.ZAHI .droit des transports ;tome 1 ;cadres juridiques et institutionnels ;contrat de transport de marchandises ;offices des publications universitaires ;place centrale benaknoun alger .
- B. MERCADAL, droit des transports terrestres et aériens, 1996.
- B . MERCADAL, droit des terrestres et aériene, dalloz delta 1996.
- C. LARROUMET, Droit civil, T, 3, 3^{ème} édition, éd, ECONOMICA, Paris /DELTA, Beyrouth, 1996.
- Ch. JAMIN et M. BILIAN ; traité de droit civil, les effets du contrat .L.G.D.J.1995.
- F.COLLART DULILLUL et PH. DEL BECQUE, Contrats civils et Commerciaux, éd, Dalloz. Paris, 5^{ème} édition, 2001.
- F. PEYREL, Le transport routier de marchandises, éd, GAÉTA.
- F.CHABAS, le droit des accidents de la circulation après la réforme du 5 juillet 1985, Paris litec, 2^{ème} éd, 88.
- G. GUYON, Transport collectif urbain de voyageurs, CELSE, Paris, 2000
- G. RIPERT PAR, R. ROBLOT, Traité de droit commercial tome 2, Edition par Philippe delebeque et Michel Germain.

- HEMARD, et BOULOC, « vente, transport et autres contrats commerciaux» R.T.D. 1983 .
- J. NAVAU, droit du transport aérien international, baruyant bruxelles 1980.
- J. BELLOTI, le transport international de marchandises, vuibert paris 1992.
- L. FAIBRE, Réflexion sur la nature juridiques des assurances des responsabilités, mélonge, Vincent 1981.
- M. clark, contracts of carriage by air, british library, london 2000.
- M. DE JUGLART, traité théorique de droit aérien, 2ém edition, liberaire général de droit et de jurisprudence, Paris 1989.
- M. POURCEELET, transport aérien international et responsabilité ; les presse de l'université de Montréal 1964.
- R. RODIERE, Droit des transports, transports terrestres et aeriens, 2 edition, sirey 1977
- R. RODIERE, Barthélemy Mercadal, Droit des transports, terrestres et aeriens, 5 Edition Dalloz 1990.

● المذكرات باللغة الأجنبية:

- D. BARAULT, "L'évolution des causes d'exonération du transporteur aérien de la convention de Varsovie 1929 à laconvention de Montréal 1999, Mémoire DESS. Transport aérien, Institut de Formation Universitaire et de Recherche du Transport Aérien, Université d'AIX- Marseille 1996.
- L. KHECHNA," La responsabilité du transporteur aérien d'après la convention de Varsovie du 12 octobre 1929 et la convention de Montréal du 28 Mai 1999, Mémoire DESS. Transport aérien, Institut de Formation Universitaire et de Recherche du Transport Aérien, Université d'AIX- Marseille 2001.
- M. SDIKA, "Particularité de la jurisprudence anglo-saxonne dans le transport aérien: Indemnisation de la lésion mentale, Mémoire DESS. Transport aérien, Institut de Formation Universitaire et de Recherche du Transport Aérien, Université d'AIXMarseille 1999.
- N. HADJAR, transport interurbain et maîtrise de la mobilité dans la wilaya de Tizi Ouzou.memoire de master, université mouloud maamri de Ttizi Ouzou , 2013.

• المذكرات:

• المذكرات باللغة العربية:

- العرابوي نبيل، التأمين في النقل البري، مذكرة ماجستير، جامعة تلمسان، 2004.
- براسي محمد، الشروط المنظمة للمسؤولية في عقد النقل البري، مذكرة ماجستير، جامعة جيلالي اليابس، سيدي بلعباس، 2004.
- جهاد عبد الفتاح الدهور، التزام المؤمن بدفع مبلغ التعويض وحالات الإعفاء منها، القانون المدني الأردني، مذكرة ماجستير، 2002.
- زرقون نور الدين، الجزاءات القانونية الخاصة في عقد التأمين البري، مذكرة ماجستير، جامعة قاصدي مرباح، 2006.
- حوباد حياة، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري و الأنشطة المرفئية، جامعة وهران كلية الحقوق، السنة الجامعية. 2010-2011.
- شتواح العياشي، عقد النقل البري للبضائع، مذكرة ماجستير، جامعة منتوري قسنطينة، 2005.
- معروف حيدر حسن، النقل البري الداخلي الخارجي وزيادته في تسويق السياحي في القطر العربي السوري، مذكرة ماجستير، جامعة تشرين، سوريا، 2002.

• المذكرات باللغة الأجنبية:

- Delphine BARAULT, "L'évolution des causes d'exonération du transporteur aérien de la convention de Varsovie 1929 à la convention de Montréal 1999, Mémoire DESS. Transport aérien, Institut de Formation Universitaire et de Recherche du Transport Aérien, Université d'AIX- Marseille 1996.

-Lassad KHECHNA," La responsabilité du transporteur aérien d'après la convention de Varsovie du 12 octobre 1929 et la convention de Montréal du 28 Mai 1999, Mémoire DESS. Transport aérien, Institut de Formation Universitaire et de Recherche du Transport Aérien, Université d'AIX- Marseille 2001.

- Michael SDIKA, "Particularité de la jurisprudence anglo-saxonne dans le transport aérien: Indemnisation de la lésion mentale, Mémoire DESS. Transport aérien, Institut de Formation Universitaire et de Recherche du Transport Aérien, Université d'AIXMarseille 1999.

-Nouria hadjar, transport interurbain et maitrise de la mobilité dans la wilaya de Tizi Ouzou.memoire de master, université mouloud maamri de Ttizi Ouzou , 2013.

هـ-رسائل دكتوراه :

• باللغة الفرنسية

-BOUKHATMI FATIMA.spect du contrat de transport de marchandises par mer et dans les conventions internationales ;thèse pour le doctorat d'état en droit ,université senia oran . 17juin 2002

• باللغة العربية

-الماحي فاطيمة زهرة شريفة،الشراكة المينائية :إمتياز نهائي الحاويات ،رسالة دكتوراه،جامعة وهران 2محمد بن أحمد،السنة الجامعية :2016/2017.

• المقالات:

• باللغة العربية:

- إبراهيم عساف، المسؤولية التعاقدية في عقد نقل الأشخاص، مجلة القانون، ع 59، دمشق، سوريا، 1999.

- الرشيد الفصايلي، مسؤولية الناقل الجوي وفق أحكام بروتوكول جواتيمالاسيني، 1971، مجلة المحامي المغربية، ع 44 و 45، 2004.

- أحمد عبد الرحمن الملحم، مسؤولية مكتب السفريات نحو العميل عند الحجز المؤكد عبر الحاسوب الذي يفوق طاقة الطائرة، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق جامعة القاهرة، 1995.

- أجمد حسان، دور المؤمن في تأمين المسؤولية الإجبارية عن حوادث المرور، مجلة القانون الخاص دراسات قانونية، ع 01، جامعة أبو بكر بلقايد، 2004.

- حسن كيرة، مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية فارسوفيا وبروتوكول لاهاي المعدل لها، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، ع الأول والثاني، جامعة الإسكندرية، مصر، 1959.

- رضوان أبو زيد، تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، مجلة العلوم الاقتصادية والقانونية، جامعة عين شمس، ع الأول، مصر، 1974.

- سليمان مرقس، مسؤولية الناقل الجوي للركاب، مجلة إدارة قضايا الحكومة المصرية، ع الثاني، 1995.

• المواقع الالكترونية:

- www.arblaws.com/board/showthead
- www.droit.org2011
- [www.iaia.org.statistiques des accident de transport terrestre](http://www.iaia.org.statistiques%20des%20accident%20de%20transport%20terrestre)
- www.léxaero.com
- www.justice.gov
- http://www.arab,ency.com/index.php?module=pnencyclopedia&func=display_term&id=8684&m=1,09/05/2014,16,09.11.11.4112/10/111
- <http://bara'sy.com/news'view'6441.html->

الفهرس

مقدمة.....	ص1
الباب الأول: التزامات أطراف عقد نقل البضائع عبر الطرق و مستجداته.....	ص 12 ...
الفصل الأول : الإلتزامات الواردة على المرسل و الناقل و المرسل إليه.....	ص12.....
المبحث الأول : التزامات المرسل.....	ص13.....
المطلب الأول : تقديم بيانات صحيحة عن البضاعة المرسله.....	ص13.....
الفرع الأول : التصريح أمام المؤسسة المينائية.....	ص13.....
الفرع الثاني : تقديم البيانات للناقل.....	ص15.....
أولاً:محتوى البيانات.....	ص 16
ثانياً:طبيعة سند النقل.....	ص 17
المطلب الثاني : إعداد البضاعة للنقل.....	ص18.....
الفرع الأول: تسليم البضاعة ووثائقها للناقل.....	ص19.....
أولاً:تسليم البضاعة.....	ص 19
ثانياً:وثيقة النقل البري.....	ص22.....

الفرع الثاني: دفع أجرة ومصروفات النقل المستحقة عند الإرسال.....	ص26
أولا: دفع الأجرة.....	ص26
1-أجرة ناقل البضائع في ظل قانون علاقات العمل.....	ص26
2-أجرة الناقل حسب مرسوم الرئاسي 06-395 الذي يحدد الأجر الوطني الأدنى	
المضمون.....	ص28
ثانيا:مصروفات النقل.....	ص33
المبحث الثاني: التزامات الناقل.....	ص36
المطلب الأول : تسلم البضاعة وشحنها.....	ص36
الفرع الأول : تسلم البضاعة.....	ص36
أولا:استلام الحاوية من قبل المؤسسة المينائية.....	ص39
ثانيا:استلام البضاعة من قبل المرسل و تحفظات الناقل.....	ص41
الفرع الثاني: شحن البضاعة، إلتزام يقوم به الناقل و عون من أعوان النقل.....	ص43
أولا :شحن البضاعة عن طريق الحاوية.....	ص44
1- مميزات الحاوية.....	ص45

- 2- أنواع الحاويات.....ص 46
- ثانيا: شحن البضاعة السائبة.....ص 49
- المطلب الثاني : نقل البضاعة والمحافظة على سلامتها أثناء النقل.....ص 49
- الفرع الأول:نقل البضاعة.....ص 50
- أولا: طريقة نقل البضاعة بالحاوية.....ص 52
- ثانيا: طريقة نقل البضاعة السائبة.....ص 53
- الفرع الثاني :بدل العناية السليمة للبضاعة المنقولة.....ص 54
- المطلب الثالث: تفريغ البضاعة وتسليمها للمرسل إليه.....ص 55
- الفرع الأول: تفريغ البضاعة.....ص 55
- أولا:طريقة تفريغ البضاعة المنقولة.....ص 56
- ثانيا:تفريغ البضاعة في المكان المتفق عليه.....ص 56
- الفرع الثاني: تسليم البضاعة للمرسل إليه.ص 57
- المبحث الثالث: التزامات المرسل إليه.....ص 58
- المطلب الأول: استلام البضاعة من الناقل.....ص 58
- المطلب الثاني: دفع أجرة ومصروفات النقل المستحقة عند الوصول.....ص 60

الفرع الأول: دفع الأجرة إلى الناقل (إلتزام نسبي).....	ص 60
الفرع الثاني: مصروفات النقل المستحقة عند الوصول ومبدأ تضامن المرسل و المرسل إليه.....	ص 61
الفصل الثاني : مستجدات عقد النقل البري.....	ص 63
المبحث الأول: المستجدات القانونية.....	ص 64
المطلب الأول: عقد تأمين للبضائع و المنازعات الناشئة عنه.....	ص 65
الفرع الأول: إبرام عقد تأمين للبضائع و الأخطار التي تواجهها	ص 65
أولاً: إبرام عقد التأمين للبضائع.....	ص 65
ثانياً: الأخطار التي تواجهها البضاعة.....	ص 76
الفرع الثاني: المنازعات المتعلقة بتأمين البضائع عبر الطرقات	ص 80
أولاً: تسوية المنازعات بطرق ودية.....	ص 81
ثانياً: تسوية المنازعات عن طريق القضاء.....	ص 82
المطلب الثاني: تدخل أعوان النقل	ص 87
الفرع الأول: شروط تنظيم نشاطات الأعوان.....	ص 87
الفرع الثاني : كيفية ممارسة النشاط	ص 92
المبحث الثاني: المستجدات المادية.....	ص 93

المطلب الأول: النقل المتعدد الوسائط و الحاوياتية.....	ص93
الفرع الأول: النقل المتعدد الوسائط	ص93
الفرع الثاني: الحاوياتية.....	ص97
المطلب الثاني: الوثائق الإلكترونية.....	ص98
الباب الثاني : المسؤولية الناشئة عن تنفيذ عقد النقل البري للبضائع عبر	
الطرقات.....	ص106
الفصل الأول: الأحكام القانونية لمسؤولية الناقل البري	ص108
المبحث الأول: نطاق مسؤولية الناقل البري.....	ص108
المطلب الأول: خصوصية مسؤولية الناقل البري	ص108
الفرع الأول: الطبيعة القانونية للمسؤولية.....	ص108
الفرع الثاني: نقل البضائع الخطرة.....	ص109
المطلب الثاني: إعفاءات الناقل البري من المسؤولية.....	ص127
الفرع الأول: الإعفاءات القانونية.....	ص127
أولا : القوة القاهرة المعفية لمسؤولية الناقل البري.....	ص128
ثانيا: العيب الذاتي في البضاعة المنقولة و خطأ المرسل أو المرسل إليه.....	ص131
1 -العيب الذاتي في البضاعة المنقولة.....	ص131
2-خطأ المرسل أو المرسل إليه	ص133

الفرع الثاني: الإعفاءات الإثاقية	ص 137
أولاً: الشروط المحددة للإعفاء.....	ص 137
ثانياً: إشتراط حالة التأخير كسبب إعفاء الناقل.....	ص 142
المبحث الثاني : مستجدات مسؤولية الناقل البري.....	ص 142
المطلب الأول: النقل المتعدد الوسائط و أعوان النقل ...	ص 142
الفرع الأول : النقل المتعدد الوسائط.....	ص 142
الفرع الثاني : أعوان النقل.....	ص 146
المطلب الثاني: مسؤولية الوكيل بالعمولة.....	ص 147
الفرع الأول: تحديد مسؤولية الوكيل بالعمولة لنقل البضائع	ص 149
الفرع الثاني: أسباب الإعفاء من المسؤولية.....	ص 151
الفصل الثاني : الأحكام الإجرائية للمسؤولية الناشئة عن تنفيذ عقد النقل البري للبضائع عبر	
الطرق.....	ص 156
المبحث الأول : إجراءات دعوى المسؤولية.....	ص 156
المطلب الأول : دعوى المسؤولية	ص 156
الفرع الأول : أطراف الدعوى	ص 156
الفرع الثاني : الأطراف المتدخلين في الدعوى	ص 159
المطلب الثاني : الإختصاص القضائي	ص 165
الفرع الأول: القسم المدني.....	ص 165
الفرع الثاني القسم الجزائي.....	ص 165

المبحث الثاني : تقادم دعوى المسؤولية	ص177
المطلب الاول: تقادم الدعوى	ص177
الفرع الاول : تقادم دعوى المسؤولية المدنية.....	ص177
الفرع الثاني : تقادم دعوى المسؤولية الجزائية	ص185
المطلب الثاني : التعويض المقدر من طرف المحكمة.....	ص186
الفرع الأول : التعويض من طرف المحكمة المختصة مدنيا.....	ص187
الفرع الثاني : التعويض من طرف المحكمة المختصة جزائيا.....	ص192
الخاتمة.....	ص195
قائمة المراجع.....	ص206
الفهرس.....	ص222