

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة الحاج لخضر - باتنة

كلية العلوم الإقتصادية والتجارية وعلوم التسيير.

السنة الثانية ماستر .

تخصص نقل وإمداد.

محاضرات في مقياس عقود وقانون النقل.

د/عائلي فضيلة

السنة الجامعية

2014/2013

مقدمة :

## - التطور التاريخي للنقل

- النقل قبل القرن العشرين :

يعتبر موضوع النقل والمشكلات الناتجة عنه قديمة قدم المدن نفسها حيث كانت مدينة روما القديمة تعاني من الاختناقات المرورية مما يضطر السلطات إل تغيير اتجاه مرور العربات عن بعض الشوارع ومنع دخولها إلى وسط المدينة في أوقات العمل اليومية .

وقد اعتمد الإنسان منذ القدم على الوسائل البدائية في عملية النقل كالطاقة البشرية والرياح والحيوانات وقد استعمل البابليون القدماء العربات ذات الأربع عجلات منذ عام 3000 ق م (حيث تم اكتشاف أول دولاب للعربة في العالم بمحافظة دير الزور السورية في موقع "مارى-تل الحريري" يعود للألف الثالث قبل الميلاد وهو أول دولاب في العالم )

كما أنشأ الرومان عام 360 ق م شبكة طرق تربط بين أجزاء إمبراطوريتهم ، وكان هناك ممرات للمشاة ومسارات للعربات التي تجرها الحيوانات ، كما انشأوا قنوات تصريف المياه والجسور الحجرية لاخترق الأودية ، ولا تزال هذه الإنشاءات موجودة في كثير من البلاد العربية والأوروبية .

وعلى صعيد النقل المائي فقد تطور فن الملاحة من الاعتماد على التيارات المائية والتجديف اليدوي إلى استعمال السفن الشراعية ، وقد استعمل الصينيون القنوات والسدود منذ القرن الثامن الميلادي .وفي الولايات المتحدة أنشئت قناة إيري عام 1825 لتربط مدينة نيويورك بمدينة تروي عن طريق نهر هدسون ومنها إلى مدينة بافالو ومناطق البحيرات في الوسط الغربي الأمريكي الذي ارتبط بذلك مع الأسواق والمصانع الكبرى في شمال الولايات المتحدة ووفرت وسيلة رخيصة لنقل المواد والسلع .

ولا ننسى قناة السويس في مصر التي أنشئت أيضا عام 1869 الي ربطت بين البحر الأحمر مع البحر الأبيض المتوسط والتي اعتبرت نقطة تحول في عالم النقل وحركة التجارة بين أوروبا

والشرق ، هذا بالإضافة إلى أن تطورت السفن الشراعية وتم استعمال المحرك البخاري في السفن في القرن التاسع عشر .

وكان اختراع المحرك البخاري وتطوره منذ عام 1814 ، أساس إنشاء أول خط تجاري للسكك الحديدية في إنجلترا ، حيث بنى جورج ستيفنسون قاطرته البخارية الأولى فبدأت أول تجربة للنقل على السكك الحديدية في مقاطعة ويلز الجنوبية بإنجلترا ، وفي عام 1825 نجح ستيفنسون في إصدار مرسوم بإنشاء أول خط سكك حديدية في العالم بين سنكتون ودارلنجتون بإنجلترا، وكان الخط آنذاك بطول 38 ميلاً ، وتلى ذلك إنشاء خط آخر لنقل الركاب بين ليفربول ومانشستر عام 1830 .

وفي الولايات المتحدة الأمريكية تم إنشاء أول خط سكك حديد عام 1830 وخلال ثلاثين عاماً تم بناء شبكة من السكك الحديدية في جميع أنحاء شرق الولايات المتحدة ، وكان أول خط يخترق القارة الأمريكية من الشرق إلى الغرب عام 1869 وسمي خط يونيون باسيفيك ، وبحلول عام 1900 كانت هناك خمسة خطوط حديدية كبرى تصل الشاطئ الشرقي للولايات المتحدة بالشواطئ الغربية .

وقد أنشئت عام 1877 دائرة حكومية خاصة للإشراف على النقل والتجارة عبر الولايات المتحدة وكانت مسؤوليتها تنظيم النقل بالسكك الحديدية ومراقبته وتسعيره وضبط المنافسة ومراقبتها بين شركات النقل وتأكيد الخدمة الحسنة للمستهلك .

أما بالنسبة للدول العربية فإن موقعها الجغرافي المتميز بين الشرق والغرب جعلها تمتلك شبكات نقل واسعة منذ عام 3500 ق م وإلى عهد الرومان الذين قاموا بتطوير شبكة من الطرق البرية والقنوات (كما سنذكر في فصل تطور الطرق) ، وبعدها كان الفتح الإسلامي الذي استعمل تلك الشبكات وطورها وحسنها ووسعها لربط الجزيرة العربية بكافة أرجاء الدولة الإسلامية حيث كان أهم أهداف النقل آنذاك تسهيل عملية السفر إلى مكة المكرمة والمدينة المنورة للحج والزيارة والتنقل بين المدن لتسهيل إدارة الحكم الإسلامي والتجارة .

## – النقل في القرن العشرين :

وفي القرن العشرين زاد انتشار السكك الحديدية وتطورت بشكل كبير ومما ساعد على استمرارية استعمالها اختراع محرك الديزل والكهرباء حيث استعمل لأول مرة في ولاية نيو جيرسي عام 1925 كما تم تشغيل أول نظام تحكم مركزي لحركة القطارات في ولاية اوهايو .

وكانت ذروة استعمال القطارات للركاب والشحن خلال الحرب العالمية الثانية ، وفي السنوات التالية للحرب كان هناك عدد كبير من قطارات الركاب يسير بسرعة تتراوح بين 145-160 كم / ساعة بمحركات تسير بقوة البخار والديزل والكهرباء ، كما ادخلت التقنيات الخاصة بوسائل الراحة للمسافرين وتكييف الهواء داخل القطارات ومكنة اعمال الصيانة ، ومما ساعد أيضا في سلامة عمليات التشغيل وكفاءتها استعمال اللاسلكي في الاتصالات ، وفي الستينات وصلت السرعة إلى اكثر من 190 كم/ساعة كما في قطار تاكيدو في اليابان وسرعة 300 كم / ساعة في الولايات المتحدة ، ووصل الرقم القياسي للقطار الفرنسي ميسترال إلى 322 كم / ساعة والذي يربط بين باريس وليون ومرسيليا . وفي الدول العربية تم إنشاء أول خط للسكك الحديدية وهو خط الحجاز الذي يربط بين دمشق وعمان والمدينة المنورة .

أما بالنسبة للسيارات فقد كانت العربة البخارية الأولى للفرنسي نيقولا كوينو عام 1769 وهي ذات ثلاث عجلات وقامت بقطع المسافة بين باريس وفانس بسرعة 3 كم / ساعة ، وفي عام 1880 اخترع رينوار الفرنسي والألمانيين اوتو و لاجن المحركات ذات الاحتراق الداخلي ، وفي عام 1887 بدأ الألمان بنز و ديلمر في استخدام البنزين كوقود للسيارات حيث رافق ذلك عام 1888 استخدام العجلات المطاطية المنفوخة على يد الانجليزي جون دانلوب .

وتعتبر الفترة من عام 1920 حتى عام 1970 ( بل حتى نهاية القرن العشرين ) هي عصر السيارات حيث قام خلالها النقل بواسطة الطرق البرية بدور أساسي خاصة في الولايات المتحدة الأمريكية حتى أطلق البعض عليها أمة على عجلات ، ففي عام 1935 أصبح من الممكن الانتقال بالسيارة عبر البلاد وفي جميع الاتجاهات تقريبا .

كما احدثت الوكالات والهيئات الخاصة بالطرق والتي ركزت نشاطها على الطرق في المناطق الريفية لرفع مستواها وزيادة طاقتها الاستيعابية للمرور ، وذلك بالتوافق مع التركيز على مناطق

الحضرية أيضا التي زادت النسبة السكانية فيها كثيرا وتحول الناس فيها من النقل العام إلى استخدام السيارات الخاصة ، حيث تضاعف عدد الرحلات بواسطة السيارة ثلاثة أضعاف ما كانت عليه ، في حين تناقص عدد ركاب النقل العام حوالي 38% منها 78% فقدان في رحلات السكك الحديدية الناجمة عن التحول إلى استخدام الحافلات .

وبعد ذلك تطورت صناعة السيارات بشكل كبير حتى غدت وسيلة النقل الخاصة والعام الأكثر استعمالا في العالم لنقل الركاب والبضائع ، وبذلك أدخلت التحسينات الكثيرة على تصميم وإنشاء الطرق البرية بما يتوافق مع تطور السيارات وأوزانها وسرعاتها والحمولات التي تستطيع نقلها . وبالرجوع إلى الإحصائيات نجد أنه عند انتهاء الحرب العالمية الأولى في عام 1918 كان هناك 5,5 مليون سيارة في الولايات المتحدة فقط ، وحتى نهايات القرن العشرين وصل العدد إلى 93 مليون سيارة خاصة و 18 مليون شاحنة ، وأصبحت هناك شاحنات تتراوح حمولاتها بين 80 -150 طن .

**أولا: الطبيعة القانونية لعقد النقل .**

### **1- تنظيم عقد النقل:**

لقد نص المشرع الجزائري في الفقرة الثامنة من المادة الثانية من القانون التجاري على أنه يعد تاجرا بنص القانون مقاولات إستغلال النقل أو الإنتقال . فعقد النقل يحقق تغيير مكان الشيء أو الشخص، فيتم تنفيذ العقود والصفقات وبيروج التداول، ففكرة التداول هي التي يستند اليها عقد النقل، لكن المشرع الجزائري ربط تجارته، كمالك سيارة الأجرة التي يقودها بنفسه أو من يقوم نقل البضائع بنفسه ( الحمال) فهؤلاء يعتبرون في حكم الحرفيين لا يتحقق في شأنهم عنصر المضاربة على عمل الغير، ولا يتوافر في نشاطهم عنصر المشروع. إلا أن الصفة التجارية لعقد النقل تعتبر كذلك دائما بالنسبة الى الناقل أما بالنسبة الى المسافر أو صاحب البضاعة، فيتحدد بطبيعة العقد حسب صفة هذا الأخير، فان كان مدنيا أعتبرت عملية النقل بالنسبة اليه مدنية وإن كان تاجرا وكان النقل متعلق بتجارته أعتبرت العملية تجارية بالتبعية

**\* عقد العمل.**

تناول المشرع عقد النقل في الفصل الرابع من الباب الرابع المتعلق بالعقود التجارية في المواد 36 الى 77 بعنوان: عقد النقل البري، وفي عقد العمولة للنقل، تناول فيه عقد نقل الأشياء وعقد العمولة لنقل الأشياء، وعقد نقل الأشخاص وعقد العمولة لنقل الأشخاص.

### - تعريف عقد النقل:

التعاريف الفقهية المتداولة عادة ما تركز على التزامات الأطراف أي العناصر الأساسية وعلى الطبيعة القانونية ومن بين هذه التعاريف:

-تعريف المادة:443 من مدونة التجارة(قانون لبناني) التي عرفت عقد النقل على أنه الإتفاق الذي يتعهد بمقتضاه الناقل بنقل بضاعة أو شخص من نقطة لأخرى وذلك مقابل أجرة.

- تعرف المادة 36 من القانون التجاري الجزائري عقد النقل بقولها " عقد النقل إتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء الى مكان معين .

- عقد النقل هو ذلك العقد الذي يتجه فيه الناقل الحرفي الى نقل البضائع بثمن محدد.

- عقد النقل هو ذلك الإتفاق الذي يلتزم فيه الناقل بنقل بضائع أو أشخاص معينة بمقابل أجر معين .

- يتضح من هذه التعاريف أن عقد النقل يتم باتفاق بين شخصين الأول هو الناقل والثاني هو الراكب أو مرسل البضاعة، بأن يقوم الأول بنقل الثاني أو نقل بضاعة من مكان الى مكان آخر مقابل مبلغ معين، فعقد النقل محله تغيير مكان الشخص أو الشيء وقد يكون الشيء المراد نقله للمرسل نفسه ( شركة لها عدة فروع) وقد يكون لشخص آخر.

ومن خلال هذه التعاريف نستنتج العناصر التالية:

- النظام يركز على الإلتزام بالتحويل، وركزت على المقابل الذي هو أجره النقل أو ثمن التذكرة (بالنسبة لنقل الأشخاص).

## 2- : الإطار القانوني لعقد النقل:

أفرد القانون لعقد نقل الأشخاص مادتين اثنتين فقط هما المادة 688 و 689، الأولى خاصة بالإلتزام الناقل بضمان سلامة الراكب والثانية خاصة بنقل الأمتعة، لذلك فقد عمل القضاء والفقهاء على رسم الإطار القانوني لعقد نقل الركاب بالرجوع إلى القواعد العامة وأحكام التنظيم التشريعي لعقد نقل البضائع، وينبغي أن يراعى في التقريب بين العقدين لإختلافهما في المحل .

وإذا انطلقنا من التعاريف المذكورة سوف نلاحظ أنها تلتقي في مسألة واحدة وهي تجارية عملية النقل، أي أن النقل من الأعمال التجارية وذلك بصريح النص. هذا لا يمنع أن يكون العقد مختلطاً ، إذ ا تعلق الأمر بالركاب أو نقل بضائع للزبون غير تاجر، أن عقد النقل من الأعمال التجارية قد يكون الناقل شخص طبيعي أو معنوي ويعتبر تجارياً بالنسبة للمرسل إذا كان تاجراً أو تعاقد على النقل لحاجات تجارية تطبيقاً لنظرية التبعية ( عمل تجاري بالتبعية)، أو إذا كان وكيلًا بالعمولة للنقل ، وعلى العكس يعد اعتباراً لعقد بالنسبة إليه عقد تجارياً.

- وفي حالة قيام نزاع بين طرفي عقد النقل فإن الاختصاص يكون للمحاكم التجارية، ويمكن تصوره في المحاكم المدنية إذا كان العمل مختلطاً.

في المادة البحرية والجوية لا يمكن أن يكون الناقل إلا شخصاً معنوياً، وذلك لحجم الاستثمار والضمانات التي لا يمكن أن تتوفر إلا في شخص معنوي.

## - تمييز عقد النقل عن بعض العقود المتشابهة.

عقود إجارة الخدمات: تنقسم إلى:

\* إجارة الصنعة: وجاء محلها في مدونة الشغل فإذا كان الأجير يقوم بعمله تحت مراقبة مشغله وتوجيهاته وإشرافه فإن الناقل يتمتع في أدائه لعمله باستقلال

قانوني بحيث لا يخضع لأي توجيه أو إشراف من المرسل أو الراكب، وبهذا يتميز عقد النقل عن عقد الشغل الذي يخضع فيه العامل لتوجيه أو إشراف من يطلب خدماته، فلا يعد عقد النقل العقد الذي يربط سائق سيارة الأجرة بالراكب ، لأن السائق يتلقى الأوامر من الراكب فيما يتعلق بخط السير الواجب اتباعه والجهة المقصودة.

\* إجازة الأشياء: إذا كان العقد يهدف إلى كراء الأشياء فقط، فالناقل يلتزم بشيء آخر هو المحافظة على البضاعة والاعتناء بالراكب.

\* عقد الوديعة محله أو التزامه الأصلي: هو إيداع شيء معين بغية استرجاعه في فترة معينة بدون مقابل، في حين يلتزم الشخص الناقل في فترة أخذه للبضاعة بالتحويل المكاني بالإضافة إلى أنها تتم بمقابل وليست مجانية.

\* وكيل النقل بالعمولة: يتعاقد مع مرسل على أن ينقله من نقطة معينة إلى أخرى ( مرحلة معينة من مراحل عملية النقل) في حين يلتزم الناقل بتنفيذ العملية بجميع مراحلها الحالة المتواجدة هو أن الشخص الناقل يتعاقد مع شخص متعدد النقل ( وكيل النقل بالعمولة) وقد عرف الفصل الأول من قانون 99-16 "يعتبر وكيل بالعمولة في النقل عبر الطرق كل شخص طبيعي أو معنوي ينظم تحت مسؤوليته وفي اسمه عمليات تجميع البضائع أو الاستئجار لحساب موكل أو يأمر بتنفيذها

### 3- خصائص عقد النقل

يتميز عقد النقل بالخصائص التالية:

- عقد إذعان: يقتصر القبول فيه على مجرد التسليم بشروط مقررة يضعها الناقل ولا يقبل مناقشته فيها، فمن الناحية النظرية هو عقد صحيح، فقد يقول البعض أن عقد النقل عقد إذعان، لكن هناك وسيلتين تساعدنا على هدم هذا الرأي لأنه من جهة أولى فعقد النقل من العقود المسماة أي المنظمة بمقتضى القانون فهو تنظمه مدونة التجارة عامة كما له مقتضيات خاصة، إضافة إلى أن هناك أمور أكد المشرع على أنه لا يجوز الإتفاق على مخالفتها كتحديد المسؤولية، والقانون يمنع الأطراف من خلال الشروط الخاصة الإتفاق

على مخالفة الحد الأدنى للنظام العام (الشروط العامة) ومن جهة ثانية هي المنافسة المتواجدة بين المهنيين في جميع أنواع النقل حيث لا يمكن للناقل أن يفرض أسعاره وأصبحت هذه التنافسية تجلب عملاء جدد بشروط أفضل.

- عقد فوري: لأنه ينتج آثاره مرة واحدة بمجرد إبرام هذا العقد مع العلم أنه يمتد فترة معينة مثلا في نقل الأشخاص أو البضائع فهو إلزام يقف عند حدود التنفيذ، والعقود الفورية هي مقابل العقود المدنية مثل عقد الإجارة الذي لا يمكن أن يستمر في الزمن إلا بتنفيذ مستمر له .

- عقد النقل عقد رضائي: نصت على هذه الخاصية المادة: 38 من القانون التجاري بقولها " يتكون عقد النقل أو عقد العمولة للنقل باتفاق الطرفين وحده" فلم يشترط القانون لإنعقاده أن يتم في شكل معين، وبنص المادة 38 يكون المشرع الجزائي قد رفض ما يذهب إليه بعض الفقهاء من إعتبار عقد النقل عقدا عينيا بسبب أن العقد لا يتم الا بتسليم الناقل الشيء من المرسل.

ولا يختلف هذا الشرط (الرضا) عنه في عقد نقل البضائع، فيشترط في الرضا أن يكون غير معيب بأي عيب، كالإكراه والغلط والتدليس والاستغلال، وبعبارة يكون باطلا أو قابلا للإبطال، كما يشترط في الأهلية بالنسبة للناقل . أما بالنسبة للراكب فلا يشترط فيه ما يشترط في الأهلية بالنسبة للناقل .

أما بالنسبة للراكب فلا يشترط فيه الأهلية الكاملة، بل يجوز نقل الشخص المميز وإذا كان الناقل عبارة عن شركة ، فغالبا ما يعلن للجمهور شروطا معينة للانعقاد ويعد هذا إيجابا عاما يكفي أن يعلن المسافر قبوله لكي ينعقد العقد، وعلى المسافر عندئذ أن يلتزم بالاستعداد للسفر والحضور في المكان والزمان المتفق عليه ويسمح الناقل للمسافر أن يركب واسطة النقل المعنية بالعقد، ومنذ تلك اللحظة يكون مسؤولا عنه. - أما إذا لم يكن المسافر قد تعاقد على السفر أو لم يحصل على تذكرة وقد ركب واسطة النقل ( وهذا ما يحصل عادة في النقل البري) واتخذ المكان المخصص للركاب أو مكانا آخر في الجانب الخارجي من واسطة النقل أو في وسطها أو في سطحها، فلا يعد الناقل مسؤولا عنه، ويشترط أن تكون واسطة النقل لا تتسامح في

ركوب المسافرين، إلا إذا حصل على تذكرة النقل ، فيعد الراكب متسلا يتحمل مسؤولية الضرر

- أما إذا كان الركوب حرا أو رآه الناقل أو تابعيه وسكت فيكون الناقل مسؤولا وكذلك إذا كان الركوب مما تعارف الناس على الجلوس أو الوقوف في مكان أو أمكنة معينة، فيكون الناقل مسؤولا ويكون الانعقاد من وقت ركوب المسافر واسطة النقل وعدم اعتراض الناقل أو تابعيه.

\* **المحل** : يختلف محل عقد نقل الأشخاص عن محل عقد نقل البضائع نتيجة الاختلاف في طبيعة العقد.

فعقد نقل الأشخاص محله نقل المتعاقد ذاته مع أمتعته يقابله دفع الأجرة وشرط في المحل أن يكون غير مخالف للقانون والنظام العام والآداب العامة.

والمحل هو موضوع التعاقد ( الشيء المتعاقد عليه) أو هو عبارة عن الفكرة التي انعقد عليها العقد ويمكن أن يكون المحل مادي أو معنوي ويجب أن يكون موجودا او محتمل الوجود وأنم يكون ممكنا، ومحل عقد النقل يرد على تغيير المكان، فتغيير المكان هو الذي يميز عقد النقل عما يلتبس به من العقود الأخرى كعقد الوديعة وعقد إيجار الشيء.

- **عقد النقل عقد معاوضة**: في عقد النقل يلتزم الناقل بعملية النقل مقابل مبلغ عبارة عن أجرة النقل يدفعه المرسل أو المسافر، ولا يؤثر في هذه الخاصية بعض الاستثناءات المتعلقة بتذاكر الركوب المجانية للعاملين بشركات النقل لأن المقابل في هذه الحالة مستتر، ويتمثل في الخدمات التي يقوم بها العاملون في هذه الشركات بحيث تعتبر التذاكر المجانية عبارة عن أجر عيني.

- **عقد النقل عقد ملزم للجانبين** : الشاحن أو الراكب من جهة، والناقل من جهة أخرى كل يلتزم بالقيام بعمل معين أو أداء شيء سبق الاتفاق عليه، فالشاحن أو الراكب ملزم بأداء أجرة النقل في حين نجد الناقل ملزم بالتحويل المكاني للشخص أو الشيء من نقطة لأخرى، كما يلتزم بتوفير شروط السلامة إذ تعلق الأمر بالأشخاص وتبعا لذلك لم يوف أحد الجانبين بالتزامه جاز للمتعاقد الآخر أن يطالب بفسخ العقد ولكن من النادر أن يطالب أحد الطرفين بفسخ عقد النقل ، وإنما يقتصر الناقل على

المطالبة بالتنفيذ أي بدفع الأجرة ويلجأ الطرف الآخر إلى أعمال مسؤولية الناقل و المطالبة بالتعويض عن التأخير أو عن هلاك البضاعة أو تلفها.

- **السبب أو الدافع** : يعرف السبب بأنه الغرض المباشر الذي يريد المدين الوصول إليه من وراء التزامه.

- ويتميز السبب عن الباعث بأنه الغاية المباشرة، حيث أن الباعث هو الغاية غير المباشرة التي يقصد الملتزم أن يصل إليها من وراء تحقيق السبب.

- ويختلف السبب في النظرية التقليدية، باختلاف نوع العقد ، ففي العقود الملزمة للجانبين سبب التزام كل عاقد هو التزام العاقد الآخر ، كعقد البيع، وفي العقود الملزمة بجانب واحد سبب التزام العاقد تسلمه الشيء محل التزامه، فسبب التزام المودع لديه برد الوديعة هو تسلمه هذه الوديعة، وفي عقود التبرع سبب التزام المتبرع هو نية التبرع فالواهب يقصد التبرع للموهوب له، والمعير يقصد تقديم خدمة للمستعير. ولا يكفي لقيام الالتزام، وجود سبب له ، بل يجب أن يكون هذا السبب مشروعاً ، وعلى ذلك يجب في السبب أن يكون موجوداً من ناحية ، وان يكون مشروعاً من ناحية أخرى ، غير مخالف للنظام العام أو الآداب العامة، وإلا كان العقد باطلاً.

#### **4- تكوين عقد نقل الأشخاص وإثباته**

للتمكن من معرفة العقد وكيفية التعامل وتطبيقه لا بد أول من تعريفه بما فيه أركانه، أطرافه وخصائصه من جهة ومن جهة أخرى لا بد من دراسة طبيعته القانونية للتمكن من تصنيفه طبقاً للقانون لاستخلاص أحكامه وآثار المترتبة عنه.

- تكوين عقد نقل الأشخاص، كما أننا سنتطرق في مفهوم الأشخاص الى فرعين هما تعريف عقد نقل الأشخاص والطبيعة القانونية لعقد نقل الأشخاص.

#### **ثانياً: تكوين عقد نقل الأشخاص .**

نظم المشرع الجزائري عقد نقل الأشخاص في الكتاب الأول من القانون التجاري بعنوان التجارة عموماً في بابه الرابع بعنوان العقود التجارية، في الفصل الرابع المعنون في عقد

النقل البري وفي عقد نقل الأشخاص في المواد ( 62-68 ) على الرغم من أنه وضعها تحت عنوان عقد نقل الأشخاص وكذلك قانون المصالح الجوية في المواد ( 27-31 ) والقانون البحري في المواد ( 821-825 ) أيضا يختلف عقد نقل الأشخاص عن عقد نقل البضائع، بسبب عدم المرسل إليه، كما هو الحال في نقل البضائع، كما أن عقد نقل الأشخاص لا يحتاج الى إجراء شكلي، شأنه من شأن العقود الرضائية الأخرى فهو إذن عقد رضائي، ينعقد إذا توفرت شروط الإنعقاد العامة.

- ينشأ عقد نقل الأشخاص بين الناقل والمسافر ويكون كل منهما طرفا فيه، ويشترط فيه أن يكون غير معيب بأي عيب كالأكراه والغلط والتدليس والإستغلال، وبعبارة أخرى يكون باطلا أو قابلا للإبطال، كما يشترط فيه الأهلية بالنسبة للناقل أما الراكب فلا تشترط فيه الأهلية الكاملة.

**\* تعريف عقد نقل الأشخاص.** تنص المادة 36 من القانون التجاري على أن " عقد النقل إتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء الى مكان معين يتضح من هذه المادة التي يعرف من خلالها عقد النقل أنه إتفاق يتم بين شخصين هما الناقل والمسافر في نقل الأشخاص أو المرسل في نقل البضائع. وبصفة رضائية، على أن يلتزم فيه الناقل بنقل المسافر الى مكان معين، ويلتزم المسافر بدوره بدفع ثمن النقل.

- أول ما يجب أن نعرفه هو أن عقد نقل الأشخاص، يعني نقل الأشخاص الأحياء، ذلك أن نقل الموتى يخضع لعقد نقل البضائع والذي تحكمه أحكام مستقلة بذاتها.

- كما أن النقل من مكان لآخر بمقابل لا يكف لقيام عقد النقل، فلا بد أن يتكفل بالنقل محترف-معنى- ذلك أن النقل المؤدى من قبل شخص غير محترف ولو توفرت فيه جميع أركان وشروط عقد النقل إلا أنه لا تحكمه أحكام عقد النقل، ولا يحضى المسافر بنفس الضمانات المنصوص عليها في هذا العقد، وما على المضرور الا الإستناد لأحكام المسؤولية التقصيرية.

- ولا يهيم في عقد النقل ما اذا كان الناقل مالكا لوسيلة النقل أم غير مالك لها، كأن يكون قد إستأجرها، فالمهم أن يقوم بهذا النقل مهني - محترف- كما أن النقل المجاني لا ينظمه عقد النقل بدون مقابل، ذلك أن مقابل النقل هو أسس قيام عقد النقل كما هو منصوص عليه بموجب القانون، كما أنه لا يعقل أن يقوم ناقل محترف بالنقل مجانا.

- أما عن النقل من مكان لآخر، فإنه لا يشترط أن يختلف مكان الركوب عن مكان الوصول ذلك أن يتفق المسافر مع الناقل على أن ينقله بمقابل ثم أن يرجعه الى مكان الإنطلاق كما أنه لا يشترط أن تكون مسافة التنقل طويلة بل يكفي أن يختلف مكان الركوب عن مكان الوصول

- كما يمكن تعريف عقد نقل الركاب بأنه العقد الذي يتعهد بمقتضاه الناقل في مقابل أجر بتغيير مكان شخص هو الراكب.

- ولا يختلف عقد نقل الركاب عن عقد نقل البضائع من حيث جوهره وخصائصه، فهو عقد ملزم للجانبين محل الإلزام الأساسي فيه بالنسبة للناقل هو تغيير مكان الراكب، ويقابله الإلزام بدفع أجرة النقل والذي يجعله من عقود المعاوضة، ومن ثم إذا لم يكن الهدف من العقد تغيير المكان، أو ورد عليه ولكن بصفة تبعية لإلزام آخر هو الأساسي، فإنه لا يعد عقد نقل، كما لا ينشأ هذا العقد أصلا في حالة النقل المجاني، أي بغير مقابل وفي نقل الأشخاص فإن المقابل يفترض إذا كان الناقل محترف النقل.

نستخلص من هذه التعاريف أن عقد نقل الأشخاص هو عبارة عن اتفاق يبرم بين شخصين أو أكثر قد يكون شخصان طبيعيين أو اعتباريان أو العكس.

### **\*: الطبيعة القانونية لعقد نقل الأشخاص**

يطرح عقد نقل الأشخاص جدلا حول طبيعته القانونية، فعند قراءتنا للمادة 36 من القانون التجاري فإنه يمكننا القول أن:

- عقد نقل الأشخاص هو عقد يصنف ضمن العقود الملزمة للجانبين، ذلك ان الناقل يلتزم بالنقل في الميعاد المحدد، ومن جهة أخرى يلتزم المسافر برفع أجرة النقل، وتبعاً لذلك إذا لم يعرف أحد المتعاقدين بالتزامه جاز للمتعاقد الآخر طلب فسخ العقد مع التعويض.

فعقد النقل عقد رضائي يتم بمجرد اتفاق طرفي العقد وتبادل الإيجاب والقبول دون أن يتوقف ذلك على القيام بأي إجراء وما تذكره النقل إلا وسيلة اثبات لا غير.

إلا أننا بقراءة المادة 15 من القانون 13/01 التي تنص على ما يلي: " يجب أن تكون عمليات النقل محل عقد طبقاً للتشريع الجاري العمل به القانون التجاري والتنظيم هو تلك النصوص التنظيمية الصادرة في مجال تنظيم النقل الحضري والريفي وتحديد التسعيرات؟.

هذا من جهة ومن جهة أخرى اذا كان الأصل أن عقد النقل يكون محل مناقشة ما بين طرفيه الا أن الغالب أن يكون هذا العقد عقد اذعان يقتصر على قبول المسافر، وتسليمه بالشروط التي يضعها الناقل ولا تقبل المناقشة فيها، ذلك أن الناقل يكون في ايجاب عاما مفتوحاً للجمهور - كما هو الشأن في الحافلات والقطار وكذا سيارات الأجرة ما بين الولايات - يتم العقد بمجرد قبول المسافر.

- يعتبر عقد النقل من عقود المعارضة، فلا يقوم الا اذا كان النقل مقابل أجرة، وبالتالي فان النقل المجاني لا تسري عليه أحكام عقد النقل ولا تطبق بشأنه أحكام المسؤولية التقصيرية كما أن الراكب المتسلل الى وسيلة النقل دون دفعه لأجرة النقل، لا يمكنه التمسك بأحكام عقد النقل بل أكثر من هذا فانه يعتبر مرتكباً لجريمة منصوص عليها في المادة 40 من القانون 35/90 ومعاقب عليها بغرامة مالية تتراوح ما بين 200.00 دج و 2000.00 دج .

- واختلف الفقه في تحديد الطبيعة القانونية لعقد نقل الأشخاص، فهناك من اعتبر عقد النقل للأشخاص عقد إيجار للخدمات، كون الناقل يلتزم فيه بإيصال المسافر الى المكان المتفق عليه في الميعاد المتفق عليه سليماً معاً في مقابل تلقيه أجرة على ذلك، وهناك من اعتبره عقد إيجار أشياء، لأن وسيلة النقل تعتبر شيئاً يجب وضعه تحت تصرف المسافر والذي يعتبر هنا مستأجراً للمقعد.

ولكن لحسم هذا الجدل الفقهي فإن المادة 02 من القانون التجاري تعتبر كل مقاولة لإستغلال النقل أو الإنتقال عملا تجاريا بحسب الموضوع، كما أن المادة 549 من القانون المدني تنص بأن " المقاولة عقد يتعهد بمقتضاه أحد المتعاقدين أن يصنع شيئا أو أن يؤدي عملا مقابل أجر يتعهد به المتعاقد الآخر "

- وبالتالي بالمطابقة ما بين المادة 549 من القانون المدني والمادة 36 من القانون التجاري يتضح لنا ما يلي:

- أن المقاولة عقد يتعهد بمقتضاه أحد المتعاقدين هو الناقل أن يؤدي عملا هو الإلزام بنقل شخص أي المسافر الى مكان معين، مقابل أجر يتعهد به المتعاقد الآخر - المسافر - وعليه فإن عقد النقل هو عمل تجاري بحسب الموضوع.

وبعد الناقل تاجرا كونه يمارس عملا تجاريا متمثل في نقل الأشخاص متخذا في ذلك مهنة معتادة له سواء كان شخصا طبيعيا أو إعتباريا شرط أن يكون ذلك في إطار قانوني ومشروع.

أما بالنسبة للمسافر فلا بد من النظر الى صفته، فإذا كان تاجرا وتعاقد لقضاء حاجات تجارته، اعتبر عمله تجاريا وفقا لنظرية التبعية طبقا لما جاء في المادة 1/4 من القانون التجاري: " يعد عملا تجاريا بالتبعية الأعمال التي يقوم بها التجار والمتعلقة بممارسة تجارته أو حاجات متجره "

أما إذا كان المسافر بغير تاجر أو أنه تاجر ولكن تعاقد لقضاء حاجات لا علاقة لها بنشاطه التجاري اعتبر عقد النقل بالنسبة له عملا مدنيا، وفي هذه الحالة كان عقد النقل مختلطا تجاريا بالنسبة للناقل ومدنيا بالنسبة للمسافر .

### \* الأركان الخاصة بعقد نقل الأشخاص

- **الشروط العامة للعقد:** ينشأ عقد نقل الأشخاص بمجرد توافق إرادي طرفي العقد، أي بمجرد تطابق الإيجاب والقبول، شأنه شأن جميع

العقود الرضائية كما أنه لا يحتاج إلى أي إجراء شكلي ما دامت الشروط العامة للإنعقاد متوفرة

- رضا محل وسبب وبانعدام أحدهما بعد العقد باطلا بطلانا مطلقا.

**01-الرضا:** يجب أن كون إرادة أطراف العقد سليمة من عيوب الإرادة- الإكراه، الغلط التدليس والإستغلال وإذا شاب إرادة أحدهما عيب من هذه العيوب بعد العقد قابلا للإبطال ويشترط في الناقل توافر الأهلية التجارية، فإذا كان شخصا طبيعيا استوجب أن يكون قد أكمل 19 سنة طبقا للمادة 40 من القانون المدني، أو أكمل 18 سنة من عمره وحصوله على الإذن بالترشيد، أما إذا كان الناقل شركة تجارية فلا بد من توافر فيه الشروط القانونية المنصوص عليها في القانون المدني والتجاري بالإضافة إلى الرسمية والتسجيل في السجل التجاري .

أما فيما يخص المسافر فلا يشترط فيه الأهلية الكامل، بل يجوز نقل الشخص المميز وحتى عديم التميز مع مراعاة أحكام متولي الرقابة .

وغالبا ما يعلق الناقل شروط النقل من أجرة ، نقاط الإنطلاق ، الوقوف ، الجهات المقصودة ، ساعات الانطلاق والوصول، وهنا يكون الناقل في حالة إيجاب عام، ويتم العقد بمجرد قبول المسافر لهذه الشروط وهذا ما يجعل الكثيرين يقولون أنه عقد إذعان وليس برضائي.

- تجدر الإشارة أنه بالإضافة إلى إختلاف وسائل النقل فهناك إختلاف في طرق إنعقاد العقد وتطابق الإرادتين

LES TRANSPORTS A LA COMMANDES أنه في النقل عن طريق

الطلب يأتي المسافر إلى الناقل ويتفاوض معه على شروط العقد بصفة حرة ومطلقة ومتى كان الإتفاق إنعقد العقد، وذلك ، سيارات الأجرة الفردية - النقل بالعداد أما في النقل المفتوح العامة الجمهور (LES EXCUSION مثل الجولات كما هو الحال في النقل الحضري، فإن العقد ينعقد بمجرد دخول

المسافر إلى وسيلة النقل ويتخذ مكان مكانا بها سواءا معقدا أو يبقى فيها بصفة تتدل على أنه راغب في التنقل عبرها، يبدأ العقد في إنتاج إثارة.

- أما في النقل المفتوح إلا لمن يحمل تذكرة النقل كالقطار، ينعقد العقد عند شراء المسافر للتذكرة ولكن الإلتزام بالسلامة الذي يلتزم بها الناقل لا يسري إلا من وقت ركوب المسافر، كما أنه لا يمكن لحامل التذكرة الإحتجاج في حالة الزيادة في التسعيرة.

كما أن صبط شخص داخل المركبة بدون تذكرة نقل يعتبر تسلا، ولا تسري في حقه الإلتزام بالسلامة، بالإضافة إلى ذلك فإنه يتعرض لعقوبات جزئية كما سبق لنا ذكره .

- **المحل:** يختلف محل عقد نقل الأشخاص عن محل نقل البضائع نتيجة الإختلاف في طبيعة العقدين، معقد نقل الأشخاص محله هو نقل المتعاقد (المسافر) مع أمتعته إن وجدت، علما أنه لا بد أن يكون المسافر حي ذلك أن نقل الموتى يعتبر نقلا للبضائع ويخضع لأحكام عقد نقل البضائع، كما يقال نقل المسافر وأمتعته دفع الأجرة ويشترط أن يكون المحل غير مخالف للآداب العامة والنظام العام.

- **السبب:** لا يختلف هذا الشرط عن شرط السبب الواجب توفره بالعقود الرضائية فيجب أن يكون حسب عقد النقل مشروعاً غير مخالف للنظام العام والآداب العامة فإذا أبرم عقد النقل نتيجة دين قمار أو لإقرار جريمة أو أية علاقة غير مشروعة فيعتبر العقد باطلا بطلانا مطلقا.

- **تذكرة النقل:** إن تذكرة النقل وإن كانت تمثل العقد إلا أنها ليست للإنعقاد، لنشوء العقد وإنما تسليم التذكرة بعد شرطاً للإثبات، وهذا ما نصت عليه المادة 28 من قانون المصالح الجوية ولا مقابل لها في قانون التجارة على أن عقد نقل الأشخاص يجب أن يثبت بتسليم تذكرة ركوب تحتوي على البيانات التالية:

- مكان وتاريخ الإصدار.

- نقطتا الإنطلاق والوصول.

المحطات المقررة مع الاحتفاظ للناقل أن يشترط أنه يجوز له تغييرها في حالة الضرورة وبدون أن يضر ذلك التغيير بالطابع الدولي الذي يمكن أن يكون للناقل.

- اسم وعنوان الناقل أو الناقلين.

- التتصيص على أن الناقل خاضع لنظام المسؤولية المقررة في القانون.

- انعدام التذكرة أو فسادها أو ضياعها لا يغير شيئاً من وجود عقد النقل ولا من صحته على أن ذلك لا يعفي القدر من رضوخه للقواعد التي يملئها هذا القانون غير أنه إذا رضي الناقل بقبول المسافر دون أن تسلم له تذكرة الركوب فلا يحق له أن يستظهر بأحكام هذا القانون التي ترفع مسؤوليته أو تحددها.

وتحرر قائمة بأسماء المسافرين الراكبين تبقى نسخة منها حتماً في الطائرة وتسلم للسلطات المكلفة بشرطة السير عندما تطلبها، على أن المقتضى لا يطبق على التنقلات التي تتضمن الإياب بدون وقوف إلى مطار. الانطلاق، ويتضح من نص هذه المادة أن عدم تسليم تذكرة النقل يؤدي إلى عدم إعفاء إعفاء أو تحديد مسؤولية الناقل وفق قانون المصالح الجوية أما قانون التجارة والقانون البحري فلم يقضي بمثل هذا الجزاء.

- إن تذكرة النقل هذه ليست شرطاً بالإنقاذ كما بينا وإنما كدليل إثبات لذلك فإن ضياعها أو أوتلفها لا يؤثر على وجود النقل الذي يعد صحيحاً في جميع الأحوال سواء كانت موجودة أو غير موجودة ومن باب أولى نقص التذكرة من أحد البيانات التي تتضمنها لا يؤثر على صحة عقد النقل.

- وعلى الرغم من أن المادة 826 من القانون البحري قد أوجبت على الناقل تسليم تذكرة النقل إلا أنها لا تعتبر أن هذا الوجوب للإعقاد إنما للإثبات فقط.

نستخلص من هذا أن نقص التذكرة من أحد البيانات، كاسم المسافر لا يؤثر بصحة عقد النقل بل حتى ولو صاعت التذكرة أوفقد جميع بياناتها ويجوز إصدار تذكرة سفر لحامها فقد نصت المادة 828 من القانون البحري على أنه \*يمكن أن تكون تذكرة السفر إسمية أو لحاملها ولا يمكن نقل التذكرة الاسمية لإسم شخص آخر إذا لم يوافق الناقل عليها وكذلك فما يخص تذكرة السفر لحامله عندما يكون المسافر قد بدأ الرحلة.

ومن هذا النص يتبين أيضا إمكان نقل أو تحويل تذكرة السفر إذا كانت إذا كانت لحاملها ولكن لا يمكن نقل تذكرة السفر

إلى إسم شخص آخر إذا كانت إسمية - قد تتضمن تذرة السفر نشرة المتاع، إذا كان الراكب له متاع لا يحتفظ به لديه وترفق هذه النشرة مع تذكرة السفر أو النقل. ويقصد بالمتاع الأشياء التي ينقلها المسافر معه أثناء النقل إذا يسمح للمسافر (عادة) بأن ينقل معه حدا معيناً من المتاع معفياً من الأجر، كما هو الحال في النقل الجوي والبحري وما زاد على ذلك الحد يدفع أجوراً حسب الوزن الإضافي وقد لا يوجد حدا معيناً من الأجر فيلتزم الراكب بدفع الاجرة عن كامل المتاع، كما هو الحال في النقل عبر الطرق بالسيارات (الحافلات).

- كما يجوز للمسافر أن يحتفظ بأشياء شخصية تبقى تحت حراسته لا تدخل ضمن نشرة المتاع.

وتحرر نشرة المتاع بنسختين تسلّم أحدهما للمسافر ويحتفظ الناقل بالأخرى وتتضمن البيانات التالية:

- تاريخ ومكان إصدارها.
- نقطتا الإنطلاق والوصول ونقاط الوقوف (إن وجدت).
- إسم وعنوان الناقل أو الناقلين، وغالبا ماتكون النشرة مطبوعة بإسم الناقل أو

الشركة المكلفة بالنقل.

- رقم تذكرة السفر.

- الإشارة إلى أن المتاع يسلم لحامل التذكرة.

- عدد الطرود ووزنها.

- مبلغ القيمة المحتمل التصريح بها.

- الإشارة إلى أن النقل خاضع لنظام المسؤولية المقررة بموجب هذا القانون (قانون المصالح الجوية).

لقد جرى العرف على أن ترفق هذه النشرة مع تذكرة السفر، ولا تسجل فيها معظم البيانات وإنما يوضع رقم كل حزمة أو طرد على تذكرة النقل التي تتضمن نفس المعلومات.

إن ضياع نشرة المتاع أو عدم صلاحيتها لا يضر بوجود عقد النقل ولا بصحته ولا بخضوعه للقواعد التي ينظمها القانون الذي يخضع له النقل.

إذا كان من حق المسافر أن يحتفظ ببعض الأمتعة في حراسته، فهو ليس حرا في الاحتفاظ بكل شيء، فقد قيدت المادة السادسة من الشروط العامة التي وضعتها الجمعية الدولية للنقل الجوي بعدم جواز احتفاظ المسافر بالأشياء التالية:

• الأشياء التي يجب وضعها في المكان المخصص للأمتعة على حسب ما هو مقرر في تعليمات النقل.

• الأشياء الخطرة وبصفة خاصة الأسلحة والذخائر والمواد المتفجرة التي يسهل إشتعالها والمنتجات ذات الرائحة الكريهة أو غيرها من الأشياء التي يترتب عليها بحسب طبيعتها إزعاج المسافرين أو تعرض الطائرة أو المسافرين أو البضائع للخطر.

وأجهزة التصوير، والحمام الزاجل وأجهزة التسجيل وغيرها من الأشياء التي يكون نقلها بالطائرة محرما وفقا للقوانين والتعليمات الصادرة من السلطات.

وقد اعتبرت الأشياء التي يحتفظ بها المسافر تحت حراسته، يكون مسؤولا عنها شخصيا وإن الناقل لا يتحمل مسؤوليته عنها ولو كان تابعوه قد ساعدوه على شحن هذه الأشياء أو تفرغها أو إعادة شحنها على الطائرة وإذا سئل عنها الناقل فتكون

مسؤوليته تفصيلية، إذا أثبت الناقل أن الهلاك أو التلف حصل بخطأ من الناقل أو تابعيه.

يحصل كثيرا أن يصرف الناقل للمسافر تذكرة تكون بمثابة عقد النقل تتضمن هذه التذكرة في العادة ملخصا لأهم شروط النقل ويحصل أحيانا أن يكون حصول المسافر على هذه التذكرة لازما قبل الركوب في عربة النقل، كما هو الحال بالنسبة للنقل بالسكك الحديدية، ويلتزم المسافر بالوفاء بأجرة النقل عند الحصول على التذكرة لكن يحصل أحيانا أن يكون الحصول على التذكرة بعد الركوب، وفي هذه الحالة عقد النقل ينعقد بمجرد الركوب ولا تعتبر أجرة السفر ركنا في العقد ولكنها إلزام على المسافر ولذلك يقوم المسافر بالوفاء بها عند استلام التذكرة سواء كان ذلك وقع قبل ابتداء الرحلة أو أثناءها.

وتعتبر التذكرة دليلا على وجود عقد النقل، كما أنها تكون في الغالب دليلا على الوفاء بالأجرة، والأصل أن تذكرة النقل ليست شخصية، ولا يذكر فيها اسم المسافر ولذلك يمكن للمسافر التنازل عنها لغيره، غير أنه يقع أحيانا أن يكون لعقد النقل صبغة شخصية إذا قبل الناقل القيام بالنقل بشروط خاصة في ظروف معينة كما هو الحال بالنسبة للتذاكر التي تعطى لبعض الأشخاص كالطلبة، ولذلك لا يمكن للمسافر التنازل عن تذكرة النقل في هذه الأحوال.  
من خلال ماسبق نستنتج أن لتذكرة النقل خاصيتين هما:

### - دليل إثبات لعقد النقل: La fonction de preuve -

إن تذكرة النقل وإن كانت تمثل العقد، إلا أنها ليست شرطا بالإنعقاد، كون عقد النقل عقد رضائي وليس بعقد شكلي، كما أن تذكرة النقل دليل على قيام عقد النقل فهي بذلك وثيقة إثبات، كما أن القانون أوجب على تسليم الناقل للمسافر تذكرة نقل.

- كما أوجب التشريع وضع بعض البيانات الضرورية منها نوع النقل ، رقم الخط مكان الإنطلاق و الوصول ، إسم الناقل و مقره الإجتماعي ، تسعيرة النقل

- كما سبق و أشرنا أن ضياع تذكرة النقل أو نقصها من البيانات لا يمس بصحة العقد ووجوده ما دام هذا الأخيرة مطابق للقواعد القانونية ، كما أن تحريرها مقرر لمصلحة المسافر تسهيلا لإثبات وجود العقد ، كما أن الناقل الذي لم يحرر تذكرة النقل أو نشرة الأمتعة لا يخص بالحماية القانونية الممنوحة له ، ويكون مرتكبا لمخالفة تتسلط عليها عقوبات جزائية طبقا للقانون 13/01.

- وكل تعديل في العقد كالإنقاص أو الإعفاء من المسؤولية يكون ببند صريح في العقد وأمام انعدام تذكرة النقل أو نشرة الامتعة ، فإنه لا يمكن للناقل الإحتجاج على هذا التعديل كما أن تسليم تذكرة النقل للمسافر و نشرة الأمتعة دليل على دفع ثمن النقل لأنه حسب القواعد العامة و العرف المتداول لا تسلم التذكرة إلا بعد قبض ثمن النقل.

- وبما أن تذكرة النقل دليل كتابي ، فإنه عقد النقل يثبت بواسطتها ، لكنها لا ترقى إلى درجة الدليل القطعي ، وتبقى مجرد قرينة بسيطة يمكن إثبات عكسها كوننا بصدد عقد تجاري ، كما أنه في المجال التجاري يعمل بمبدأ حرية الإثبات نظرا لطبيعة المعاملات التجارية و مقتضياتها.

- كما تجدر الإشارة على أن العقد يعتبر عملا تجاريا بالنسبة للناقل و المسافر التاجر يخضع إثبات العقد في مواجهتهما لحرية الإثبات طبقا لمقتضيات القانون التجاري و المعاملات التجارية اما بالنسبة له عقدا مدنيا يخضع إثباته في مواجهته للقواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني.

- **الشرطي الكاشف - LA FONCTION DE POLICE** : يجب على المسافرين الممتطي لوسيلة النقل أن يبرز و يقدم تذكرة النقل ، كما دعت الضرورة إلى ذلك أي عندما يطلب منه من قبل عون المراقبة ، وكل راكب تعذر عليه تقديم تذكرة النقل إلى المراقب إعتبر في حالة غير قانونية - متسلا - و جب عليه دفع ثمن السفر بالإضافة إلى دفع الغرامات المالية مقابل مخالفته للقانون و لا مجال لحسن النية هنا فإذا ضيع المسافر تذكرة نقله يجب عليه إعادة شراء تذكرة أخرى .

و لكن هناك سؤال مطروح مالفرق بين الإشتراك L' ABONNEMENT ودفع  
التذاكر CARNET DE TICKETS

- **الإشتراك** : يعطي الحق للمشارك - المسافر الحق في امتطاء عربات النقل وأن يسافر متى أراد و أمكن له ذلك ، في إطار حدود وشروط العقد و مدة الإشتراك و الإلتزام بالسلامة يصبح ساري المفعول عندما يكون المسافر على متن وسيلة النقل فقط ، ويزول هذا الإلتزام بمغادرة وسيلة النقل.

- أما بالنسبة للزيادة في التسعيرة أثناء سريان مدة الإشتراك عموما الزيادة لا تمس أصحاب الإشتراك ، إلا في حالات خاصة يشترطها الناقل.

**دفتر التذاكر** : إن إصدار الناقل قبول التذاكر لا يعني إبرام عقد النقل ، كما هو الشأن في الإشتراك بل يعني إصدار لعملة إتفاقية *une monnaie conventionnelle* محدد قيمتها و الزيادة في ثمن النقل لا يلزم الناقل قبول التذاكر التي سبق للمسافر اقتناءها ضمن دفتر التذاكر ، بل على هذا المسافر إقتناء تذاكر أخرى.

- **إثبات عقد نقل الأشخاص** : يتم عادة إثبات عقد النقل بالكتابة ، و هي إما تذكرة النقل و إما إيصال يبين فيه كافة الشروط الأساسية التي تم الإتفاق عليها بين الطرفين ، و يقتصر دور الشخص على التوقيع عليها بما يفيد الموافقة على الشروط الواردة بها و هذا ما يجعل عقد النقل من عقود الإذعان و يشترط أن يوقع أمين النقل على إحدى نسخ تذكرة النقل ( و عادة من نسختين).

- إذ نصت المادة 95 من القانون التجاري بأن " تذكرة النقل هي عبارة عن مشاركة بين الشخصين و أمين النقل .

- و من فوائد تذكرة النقل تسيير الإثبات فهي السند المثبت لحق الشخص و عليه لا يجوز أن يتصرف فيها بالبيع أو الرهن. و بواسطة هذه التذكرة يكون الناقل في هذه الحالة مسؤولا مسؤولية كاملة و العكس صحيح فإن الناقل إذا كان صاحب حق ومدعى عليه . و لما كانت القوانين تلزم الناقل تسليم المسافر تذكرة نقل ، أن المادة

(30) من قانون التجارة قد أدرجت الأدلة الثبوتية حسب تسلسل معين و لما كانت تذكرة النقل إحدى الأدلة الكتابية التي يركن إليها فقد نصت المادة ( 826 ) من القانون البحري على أنه " يجب على الناقل منح المسافر تذكرة سفر تثبت التزامات الطرفين و تكون تذكرة السفر الصادرة ، الدليل على إبرام عقد السفر و دفع أجره السفر .

- لذلك فإن عقد النقل يثبت بموجب هذه التذكرة ، إلا أن هذا لا يعني أن هذه القرينة قاطعة و إنما قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس بسبب أن عقد النقل من العقود التجارية التي يمكن إثباتها بجميع طرق الإثبات إن تذكرة النقل هذه مقررة لمصلحة المسافر لأن الناقل لا يستطيع الإحتجاج بأحكام هذا القانون في حالة عدم وجود تذكرة النقل ، فالطرف القوي بالإثبات هو المسافر و ليس الناقل.

لأن القانون ألزمه تسليم تذكرة النقل و لم يقر بواجبه فيكون مسؤولاً مسؤولية كاملة و لا يحد من مسؤوليته هذه أي أحد إذ لا يكون مشمولاً بالحدود المدرجة بالقانون ، و لا يكون مشمولاً بحالات الإعفاء من المسؤولية.

- أما إذا كان العقد بالنسبة للمسافر مدنياً ، فيجب على الناقل إثبات العقد بموجب القواعد العامة لإثبات إذا كان صاحب حق أو مدعي بحق.

- تعد تذكرة النقل دليلاً على دفع الأجرة أيضاً لأنها لا تسلم إلا بعد تسلم الأجرة.

- و يثبت العقد أيضاً بالتصاريح التي قد يمنحها الناقل لبعض العملاء و الإشتراكات و بكل ما يقوم مقام التذكرة كالقوائم التي تعطي للمسافر بالسكك الحديدية لمد مفعول التذكرة بعد سحبها ، أو لتحل محلها عند تحصيل الأجرة أثناء السفر .

- و الغالب في النقل البري للركاب أن تكون التذكرة غير شخصية و بالتالي يجوز لحاملها أن يتنازل عنها لراكب آخر قبل إستعمالها ، أما الإشتراكات و التصاريح فتكون عادة باسم شخص معين و من ثم لا يجوز التنازل عنها لشخص آخر ولا يؤدي استخدامها من غير صاحبها إلى قيام عقد النقل بين حاملها و بين الناقل.

## ثالث: عقد النقل البحري للبضائع.

### تعريفه

- **عقد النقل البحري** : هو عبارة عن عقد يلتزم بموجبه الناقل بنقل البضائع من ميناء لآخر مقابل أجر يلتزم به الشاحن .

- فيتم النقل البحري للبضائع عن طريق استخدام السفينة ، بأن يقوم الناقل سواء كان مالكا لها أو مستأجرا لها أو مجهزا بنقل البضائع من ميناء إلى آخر مقابل أجر متفق عليه لحساب شخص آخر هو الشاحن .

\* هنالك عدة اتفاقيات دولية نظمت التجارة البحرية ، وقد أخذت بها أغلب الدول وسنتها في قوانينها الوطنية ، وهذه الاتفاقيات هي :

- اتفاقية بروكسل ( Hague Rules - 1924/8/25 ) وقد عدلت في بروتوكول بروكسل ( Visby Rules - 1968/2/23 ) .

- اتفاقية هامبورج ( Hamburg Rules - 1978/5/31 ) لتحل محل هذين الاتفاقيتين أعلاه ، مصدقة من 20 دولة في ( 1991/10/7م ) وقد دخلت هذه الاتفاقية في حيز التنفيذ في (شباط 1992) .

### خصائص عقد النقل البحري وطبيعته :

- عقد النقل البحري ينعقد بصدور الإيجاب والقبول ، إذن :

- فإنه يعتبر من العقود الرضائية : فلا بد من توافر الرضا الخالي من العيوب، فينعقد العقد بمجرد توافق إرادتي الناقل والشاحن دون حاجة لشكل معين للانعقاد.

- عقد النقل البحري من قبيل عقود الإذعان ، حيث أن الشاحن لا يستطيع مناقشة شروط العقد التي يفرضها الناقل ، فهو مضطر لقبول الشروط الموضوعية من قبيل الناقل .

- عقد من العقود الملزمة للجانبين ، فيترتب التزامات في ذمة كل من الشاحن والناقل، حيث يلتزم الشاحن بدفع أجرة النقل وشحن البضاعة ، كما يلتزم الناقل بنقل البضاعة وتسليمها للمرسل إليه . لذلك فإن عقد النقل البحري يخضع لأحكام العقود الملزمة للجانبين ، خاصة الفسخ ، والدفع بعدم التنفيذ .

- يعتبر من العقود التجارية بالنسبة للطرفين ، وإن كان البعض لا يعتبره تجاريا بالنسبة للشاحن إلا إذا كان هو تاجرا أيضا ، واعتباره عقدا تجاريا كون أن جميع الرسائل البحرية المتعلقة بالتجارة تعتبر عملا تجاريا .

- محل العقد هو القيام بنقل البضاعة ؛ لذلك فإن عقد النقل البحري يعتبر من عقد المقاوله الذي يتعهد فيه أحد الطرفين أن يؤدي عملا مقابل أجر يتعهد به الطرف الآخر، وبهذا فهو عقد مقاوله نقل له ذاتيته ، وطبيعته الخاصة .

#### \* سند الشحن

#### تعريف سند الشحن

- سند الشحن : هو عبارة عن وثيقة أو إيصال ، يصدر من الناقل أو الربان إلى الشاحن ، بتسلمه البضائع على ظهر السفينة ، ويحرر سند الشحن من نسختين أصليتين تسلم إحداهما إلى الشاحن والأخرى إلى الناقل" - (م 145) من القانون البحري القطري رقم (15) لسنة 1980 .

#### \* البيانات التي يتضمنها سند الشحن :-

- اسم كل من الناقل والشاحن والمرسل إليه ، وعنوان كل منهم .
- اسم السفينة وجنسيته وحمولتها .
- أجرة النقل إذا كانت مستحقة بكاملها عند الوصول ، أو الجزء المستحق منها.
- مكان إصدار السند وتاريخه ، وعدد النسخ التي حررت منه .
- ميناء الشحن والتفريغ .

- صفات البضاعة المشحونة .. نوعها ، وزنها ، حجمها ، العلامات المميزة (ماركتها) وعددها .

- حصول النقل على سطح السفينة إذا كان يجري بهذه الكيفية .

#### \* وظائف سند الشحن :-

- أداة لإثبات عملية شحن البضاعة (As a receipt for goods shipped): ولهذا الغرض يعد أيضا من جانب الريان أو مالك السفينة بتسلم البضاعة على ظهر السفينة . يتضمن بياناً بمقدار البضاعة المشحونة وحالتها عند وضعها على ظهر السفينة . حيث أن سند الشحن يتضمن كما ذكرنا سابقاً، طبيعة وعدد الطرود ووزنها أو حجمها أو العلامات المميزة الموضوعه عليها وحالتها الظاهرة .

- يعتبر دليل لإثبات عقد النقل البحري (As evidence of a contract): كما ذكرنا سابقاً بأن عقد النقل البحري للبضائع من العقود الرضائية ، فإن القانون يلزم إثباته بالكتابة (أي بالبينة الخطية) وذلك بتحرير وثيقة الشحن .

- يعتبر دليل يمثل ملكية البضاعة المشحونة ويقوم مقامها (As a document of title to the goods): حيث يعتبر حامل سند الشحن بحكم الحائز للبضاعة ، ويترتب على ذلك إمكانية بيع أو رهن البضاعة وهي في البحر .

#### \* قوة أو حجية سند الشحن في الإثبات :

- يعتبر سند الشحن حجة في إثبات البيانات التي يشتمل عليها ، وذلك بين الناقل والشاحن ، وبالنسبة إلى الغير .

#### فبالنسبة لأطراف السند وهما الناقل والشاحن :

الأصل أن سند الشحن يكون حجة بينهم في إثبات البيانات التي يشتمل عليها ولكن هذه الحجة ليست مطلقة ، حيث أنها قابلة لإثبات العكس ، بالكتابة أو ما يقوم

مقامها ، مثال ذلك : خطاب الضمان الذي يقدمه الشاحن إلى الناقل مقابل حصوله من الأخير (الناقل) على سند شحن نظيف .

أما بالنسبة للغير (كالمرسل إليه والمؤمن على البضاعة) الذي لا يكون هو الشاحن أو وكيله ، وكالمؤمنين . فإن البيانات الواردة في سند الشحن لها حجية مطلقة في الإثبات لصالح الغير مع تمسك بها الغير لمصلحته في مواجهة أطراف السند ، أي الشاحن والناقل أو كليهما . وللغير إثبات ذلك العكس بكل طرق الإثبات بما في ذلك القرائن والبيينة .

والهدف من جعل قوة سند الشحن مطلقة في العلاقة بين الناقل والغير ، هو لتدعيم الثقة به ، الأمر الذي سيمكن الشاحن من نقله للغير ، عند بيع البضاعة إليه دون صعوبات قد يواجهها ، فيما لو لم تكن له هذه القيمة في الإثبات .

- وأخذت بذلك نصوص القانون البحري والتي نصت : "يعتبر سند الشحن حجة في إثبات ما ورد من شروط وبيانات وذلك فيما بين الناقل والشاحن وبالنسبة للغير . ويجوز في العلاقة بين الناقل والشاحن إثبات العكس كما ورد بسند الشحن . أما بالنسبة إلى الغير فلا يجوز للناقل إثبات عكس ما جاء وإنما يجوز للغير " .

#### \* أشكال سند الشحن.

- تنقسم سندات الشحن من حيث طريقة تداولها إلى ما يلي :

- **سند الشحن الإسمي** : هو السند الذي يصدر باسم شخص معين (محدد).

وفي هذه الحالة لا يتمتع غير هذا الشخص بالصفة القانونية اللازمة لآمكان المطالبة بتسليم البضاعة من قبل الناقل ، ولا يتخذ سند الشحن هذا الشكل عادة إلا إذا كان الشاحن أو المرسل إليه شخصا واحدا . إلا أنه يجوز انتقاله للغير ، ولكن باتباع إجراءات حوالة الحق المنصوص عليها في القانون المدني .

- **سند الشحن الإذني (لأمر)** هو السند الذي يصدر لأمر أو لإذن شخص معين (لأمر الشاحن أو المرسل إليه) وهذا يمكن تداوله بطريقة التظهير . فهنا يؤدي

وجود لفظ (لأمر) أو لإذن إلى قابلية السند للتداول عن طريق التظهير شأنه شأن الكمبيالة أو الشك الإذني وبذلك ينتقل الحق الذي يمثله سند الشحن إلى المظهر إليه. وبذلك نلاحظ أن سندات الشحن تختلف عن الأوراق التجارية:

- حيث أن الأوراق التجارية تنتقل بطريق التظهير دون حاجة إلى تدوين عبارة (قابلة للتداول) بينما سندات الشحن لأمر (لأذن) لا تنتقل للغير إلا بتدوين عبارة (قابلة للتداول)

- سندات الشحن تمثل البضائع بينما الأوراق التجارية تتضمن دفع مبلغ من النقود وهذا مما يجعلها أكثر ضمانا من سندات الشحن لكونها تمثل بضائع قد تتغير أسعارها أو أنها قد لا تصل سالمة.

- سند الشحن لحاملة: هو السند الذي لا يصدر لإذن أو لأمر شخص معين وإنما يذكر فيه أنه لحاملة. حيث هنا يكون السند قابلا للتداول بمجرد المناولة أي التسليم ويعتبر حامل السند صاحب الحق في تسليم البضاعة حيث يتعين على الريان تسليم البضاعة الى الشخص الذي يبرز إليه سند الشحن عندما يرغب في إستلام البضاعة التي يتضمنها السند. وان هذا النوع من السندات يعاب عليها ونادر العمل فيها لأن فرصة ضياعها أو سرقتها كبيرة حيث قد لا يتمكن حاملها الشرعي من إثبات ملكيتها لها بالنظر لكونها لا تحمل اسمه.

\* سندات الشحن من حيث وجود وانتفاء التحفظات :-

- سند الشحن النظيف.

لقد سبق وأن ذكرنا بأن سند الشحن هو الوثيقة التي يعطيها الريان أو الناقل إلى الشاحن صاحب البضاعة ، وهذا السند أيضا يتضمن كافة البيانات المتعلقة بالبضاعة والتي زودت من قبل الشاحن إلى الريان .

فإذا دون الريان البيانات المتعلقة بالبضاعة في سند الشحن دون درج أية ملاحظات أو تحفظات عن البضاعة وذلك طبقا لما صرح بها من قبيل الشاحن، فهنا يعتبر

السند "سند شحن نظيف" بمعنى ، أن كافة البيانات التي وردت فيه والمتعلقة بالبضاعة صحيحة .

#### - سند الشحن غير نظيف\_ (Not Clean Bill of Lading)

ويتم ذلك في حالة حصول شكوك من قبل الناقل (الريان) حول صحة البيانات التي قدمها الشاحن ، كالوزن أو نوعية البضاعة ووزنها مثلا ، ومن الصعوبة التأكد منها ، ففي هذه الحالة يجوز للناقل (الريان) أن يدون تحفظاته عنها بالنص مثلا في سند الشحن على أن البيانات المتعلقة بالبضاعة (حسب قول الشاحن أو غير معتمدة) أو أن "البضاعة مجهولة الوزن أو الكمية أو الصنف ... أو المقياس ... الخ" . إن سند الشحن الذي يتضمن مثل هذه التحفظات أو غيرها والتي دونت من قبل الناقل (الريان) يطلق عليها سند الشحن غير النظيف.

إن هذه التحفظات التي يدرجها الناقل في سند الشحن قد تسبب بعض العراقيل للشاحن، منها عرقلة بيع البضاعة وهي في البحر بموجب سند الشحن غير النظيف ، فقد يلجأ الشاحن إلى الاتفاق مع الناقل بأن يزوده (أي الناقل) بسند شحن نظيف لا يتضمن تحفظات صادرة من جانبه مقابل ورقة ضمان من قبل الشاحن (Letter of Indemnity) تذكر فيه التحفظات التي يرغب الناقل بتدوينها في سند الشحن ، ويتعهد فيها مالك البضاعة أي الشاحن بالتنازل عن مطالبة الناقل عند ظهور أي نقص أو عيب أو تلف في البضاعة فيما بعد. كذلك تعهده بتعويض الناقل عما قد يؤديه للمرسل اليه أو المالك الأخير للبضاعة عن الضرر الذي قد يصيب البضاعة عند تسليمها اليه.

#### التزامات طرفي العقد

##### أ- التزامات الشاحن

- التزامه بتسليم البضاعة إلى الناقل في الزمان والمكان المتفق عليهما أو اللذين يقضي بهما العرف السائد في ميناء الشحن :

- وفي حالة تأخر تنفيذ الالتزام ، يتعين على الشاحن تعويض الناقل اجرا كاملا وفق الرحلة المتفق عليها ، إضافة إلى النفقات التي تكبدها الناقل في سبيل تهيئة السفينة للنقل.

- وقد يجوز وقوع الالتزام بالشحن على عاتق الشاحن ، فإن الناقل يلتزم بإرسال السفينة إلى الميناء المتفق على إتمام الشحن فيه وأن يعلم الشاحن بذلك .

- يجب على الشاحن أن يعلم الناقل إذا كانت البضاعة من النوع الخطر التي تسبب أضرارا للسفينة أو لحمولتها أو للغيرلكي يتخذ الناقل الإجراءات اللازمة لسلامة البضاعة والسفينة والغير .

إذا لم يقم الشاحن باتمام عملية الشحن في المدة الأصلية التي يحددها العقد أو العرف ، سرت مهلة إضافية لا تتجاوز المدة الأصلية ، ويستحق المؤجر عنها تعويضا يوميا يحدده العقد أو العرف. وإذا لم يتم الشحن خلال المهلة الإضافية سرت مهلة إضافية ثانية لا تتجاوز المهلة الأولى ، ويستحق المؤجر عنها تعويضا يوميا يعادل التعويض اليومي المقرر للمهلة الإضافية الأولى زائد النصف ، وذلك دون إخلال بما يستحق من تعويضات أخرى .

#### **\* أجرة النقل :**

المقصود بأجرة النقل : هي المبلغ الذي يلتزم الشاحن أو المرسل إليه بأداءه إلى الناقل مقابل نقل بضاعته من ميناء إلى آخر .

- إذا لم تحدد الأجرة وحدث خلاف على تحديدها ، وجب الرجوع إلى العرف الجاري في ميناء الشحن ، وتقدر الأجرة حسب وزن أو حجم البضاعة ، أو على أساس القطعة أو القيمة ، وذلك حسب نوع البضاعة .

- إذا لم يذكر في سند الشحن أن الأجرة أو جزءا منها مستحقا عند الوصول ، فيعني ذلك أن الناقل قد قبضها من الشاحن ، وهذه قرينة قانونية بسيطة قابلة لإثبات العكس بين الشاحن والناقل ، ولكن لا يجوز إثبات العكس في مواجهة الغير

حسن النية ؛ أي الشخص الذي لا يعلم وقت تلقيه لسند الشحن أن الأجرة أو جزء منها لازال مستحقا. ويعتبر المرسل إليه من الغير ، إلا إذا كان هو نفس الشاحن.

أما فيما يتعلق بضمانات الوفاء بأجرة النقل - فللناقل حق حبس البضاعة حتى يستوفي أجرة النقل ، وذلك بطلب إذن من قاضي الأمور ، الوقتية بإيداع البضائع. كذلك للناقل حق امتياز على ثمن بيع البضاعة المنقولة. حقه في حبس البضاعة خارج السفينة ، فللناقل امتياز على ثمن البضاعة لاستيفاء أجرة النقل وغيرها من المبالغ التي تستحق له بسبب النقل ، كالتأخير في الشحن والتفريغ .

#### ب : التزامات الناقل البحري:

\* إعداد السفينة : أي إعدادها وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة ، وتنفيذ عملية النقل المتفق عليها .

\* رص البضاعة : عبارة عن تستيف البضاعة وترتيبها على نحو معين ، داخل عنابر السفينة ، بما يحفظها من الهلاك والتلف . أن عملية الرص تختلف عن عملية الشحن. فالرص : هو عملية فنية تتعلق بثبات السفينة والاحتفاظ بتوازنها .

أما الشحن : فهو عملية مادة عبارة عن رفع البضاعة من أرض الميناء إلى متن السفينة . يجب أن يلاحظ بأنه لا يجوز الرص على سطح السفينة (كقاعدة عامة) لأنه يشكل خطرا ليس على البضاعة فقط ، وإنما على السفينة ذاتها . ولا يجوز ذلك إلا إذا قبله الشاحن كتابة ، أو إذا اقتضت طبيعة الشحنة أو جرى العرف في ميناء الشحن .

\* الالتزام بتنفيذ عملية النقل : الالتزام الرئيسي في عقد النقل البحري ؛ هو الالتزام بنقل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول في الميعاد المتفق عليه ، أو في الميعاد المعقول ، مقابل التزام الشاحن أو المرسل إليه بدفع أجرة النقل .

فعلى الناقل أن يسير في خط السير المعتاد (الرحلة) ولا يجوز له الانحراف عنه ، إلا إذا كان للانحراف ما يبرره ؛ كأنقاذ السفينة وطاقمها أو المسافرين من الغرق أو

سوء الأحوال الجوية . وكذلك على الناقل إذا توقفت السفينة عن مواصلة السير أيا كان السبب ، فيتعين عليه إعداد سفينة أخرى صالحة للعمل .

**\* التفريغ :** هو العملية المادية التي تتضمن إنزال البضاعة من السفينة إلى رصيف الميناء ، أو تفريغها في الصنادل التي تقوم بنقلها إلى رصيف الميناء إذا كانت السفينة راسية بعيدة عنه . يقع الالتزام بالتفريغ أصلا على الناقل ما لم يتفق على خلاف ذلك، أي بالالتزام الشاحن أو المرسل إليه بتفريغ البضاعة.

ويختلف التفريغ عن التسليم : حيث يعتبر تفريغ البضاعة من السفينة جزءا متما لعملية النقل ، ولا يجوز التفريغ من السفينة إلا بترخيص من الجمارك، في حين يعتبر التسليم عملية قانونية ينتهي بها عقد النقل .

**\* تسليم البضاعة :** هي العملية القانونية التي ينتهي بها تنفيذ عقد النقل ، ويقع الالتزام بالتسليم على عاتق الناقل وحده . التسليم ؛ يعني وضع البضاعة تحت تصرف الشاحن أو المرسل إليه (أي تسليم فعلي) كاملة وسليمة بحالتها التي تمت عند الشحن . ويسلم الريان البضاعة عند وصولها إلى الحامل الشرعي لسند الشحن أو من ينوب عنه في تسلمها .

- فإذا كان السند إسميا .. يتوجب تسليم البضاعة لمن كان واردا اسمه فيه ، أو لمن انتقل إليه بطريق حوالة الحق (أي لمن انتقل إليه هذا السند بموجب إجراءات حوالة حق) .

- أما إذا كان سند الشحن لأمر (أي اذنيا) فتسلم البضاعة لمن صدر السند باسمه ، مقترنا بشرط الأمر أو إلى المظهر إليه .

- أما إذا كان سند الشحن لحامله .. فتسلم البضاعة لمن بيده سند الشحن عند الوصول .

ولكن في حالة تعدد حملة سند الشحن ، فمن له حق تسلم البضاعة ؟

1- إذا تقدم عدة أشخاص يحملون نسخا من سند الشحن القابل للتداول بطلب تسلّم البضاعة ، وجب تفضيل حامل النسخة التي يكون أول تظهير فيها سابقا على تظهيرات النسخ الأخرى .

2- إذا تسلّم البضائع حامل حسن النية لاحدى النسخ ، كانت له الأفضلية على حامل النسخ الأخرى ، ولو كانت تظهيراتها أسبق تاريخيا .

\* الالتزام بشحن البضاعة: هي عملية مادية يقصد بها وضع البضاعة على ظهر السفينة في ميناء القيام المتفق عليه في العقد تمهيدا لنقلها الى ميناء الوصول.

### مسؤولية الناقل البحري

- تعتبر مسؤولية الناقل البحري من الناحية العملية من أهم موضوعات عقد النقل البحري ، حيث تحتل مكانة الصدارة في الأهمية .

#### طبيعة وأساس مسؤولية النقل البحري :

- أن أساس مسؤولية الناقل البحري تقوم على اساس التزام الناقل بتحقيق نتيجة ، والتي هي نقل البضاعة وتسليمها كاملة وسليمة إلى المرسل إليه في الميعاد المتفق عليه أو الميعاد المعقول .

#### أ- حالات مسؤولية الناقل البحري

- عدم تنفيذ النقل .- الهلاك للبضاعة .

- تلف البضاعة .- التأخير في إيصال البضاعة إلى ميناء الوصول .

\* عدم تنفيذ النقل : إذا امتنع الناقل عن تسلّم البضائع لنقلها ، أو عن نقلها بغير سبب مشروع ، فإنه يكون قد امتنع عن تنفيذ التزامه الأساسي الذي اتفق مع الشاحن بشأن نقل البضاعة ، ويكون مسؤولا عن كل ضرر وقع للشاحن ، ولا يعفيه من هذه المسؤولية إلا إذا استطاع أن يثبت أن عدم امتناعه كان يعود لسبب:

- أجنبي لا يعود له أو لتابعيه .

- أو أن سبب الامتناع يعود للشاحن نفسه ، كما لو قدم الشاحن له (لناقل) بضاعة غير المتفق على نقلها .

- أو أن الشاحن قد قدم بضاعة تحوي مواد خطيرة لا يتمكن من نقلها .

\* الهلاك للبضاعة : هلاك البضاعة قد يكون كلياً أو جزئياً أو حكماً .

يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضاعة في الفترة الواقعة بين تسلّم البضاعة في ميناء الشحن ، حتى قيامه بتسليمها في ميناء التفريغ إلى صاحب الحق . وتتعقد مسؤوليته سواء كان الهلاك جزئياً أو كلياً ؛ كما لو وصلت البضاعة ناقصة الوزن أو المقدار أو العدد ، وسواء كان الهلاك حقيقياً أو حكماً ، مع ملاحظة أن هناك نسبة من التسامح بعدم مسؤولية الناقل عن النقص العادي الذي يصيب البضاعة أثناء نقلها بسبب طبيعتها وبسبب عملية النقل ، وهو ما يعرف بعجز الطريق ؛ كما لو كانت البضاعة من السوائل وتبخر جزء منها بسبب عوامل الجو ، أو كانت حبوباً وسقطت كمية صغيرة منها أثناء عملية الشحن أو التفريغ .

وتعد البضاعة في حكم الهلاك (الهلاك الحكمي) إذا لم تسلّم البضاعة خلال ستين يوماً من انقضاء ميعاد التسليم المتفق عليه . وميعاد التسليم هو الميعاد المتفق عليه بين الشاحن والناقل على تسليم البضاعة .

\* تلف البضاعة يقصد بالتلف هو وصول البضاعة كاملة من حيث وزنها ومقدارها ولكن في حالة معيبة أو تالفة ، سواء شمل العيب للبضاعة كلها أو جزءاً منها ، مثلاً لو كانت أجهزة ووصلت محطمة أو فاكهة وتضررت ، أو زهور فوصلت ذابلة أو زجاج ومرايا ووصلت مهمشة . ولكن لا يسأل الناقل عن العيب الذي يوجد في البضاعة إذا كان العيب مثبتاً في سند الشحن .

\* التأخير في إيصال البضاعة إلى ميناء الوصول : يعني عدم تمكن الناقل من تسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه في عقد النقل البحري ، أو في الميعاد الذي يستغرقه الناقل العادي في الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق . ولا يبرأ

الناقل البحري من المسؤولية إلا إذا أثبت أن التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه أو لسبب آخر يقره القانون .

### ب-إعفاء الناقل البحري من المسؤولية

كما رأينا سابقا أن التزام الناقل البحري بنقل البضاعة سالمة إلى ميناء الوصول في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد المعقول هو التزام بتحقيق نتيجة ، وأن الناقل البحري يسأل بمجرد عدم تسليم البضاعة كاملة سليمة إلى المرسل اليه في الميعاد المتفق عليه .

**ولكن هنالك أيضا الحق للناقل في دفع المسؤولية والإعفاء منها في حالة إثباته أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى عدة حالات وهذه كالاتي :**

\* لا يسأل الناقل عن الأضرار التي تصيب البضاعة الناتجة عن عدم صلاحية السفينة للملاحة إلا إذا كان عدم صلاحيتها للملاحة عائدة إلى عدم بذل الناقل العناية المعقولة وتكون ناجمة عن خطأ في الملاحة يعزى للربان أو للملاحين أو المرشدين أو تابعي الناقل على اعتبار أن هذه الأخطاء تقع بعيدة عن إشراف الناقل. حيث يعزى ذلك على اعتبار أن هذه الأخطاء تقع بعيدة عن إشراف الناقل. وفي كل الحالات التي ينشأ فيها الهلاك أو التلف عن عدم صلاحية السفينة للسفر يقع عبأ الإثبات فيما يتعلق ببذل العناية المعقولة على عاتق الناقل أو أي شخص آخر يتمسك بالإعفاء وهذا ما نص عليه القانون البحري القطري .

**\* الأضرار التي تحدث بسبب القوة القاهرة أو تشكل حادثا عرضيا .**

تتمثل القوة القاهرة في كل حادث لا يمكن توقعه ولا يمكن دفعه وليس للناقل دخل في حدوثه مما يجعل التزام الناقل مستحيلا. كوقوع كارثة بحرية تؤدي إلى غرق البضائع أو السفينة والحروب والحصار البحري أو استيلاء السلطة العامة على السفينة أو البضاعة والفتن والثورات وقيود الحجز الصحي الاستثنائية. وكذلك الإضراب عن العمل أو التوقف عنه ، أو أي عائق عارض أثناء العمل إذا كان من شأنه منع استمرار العمل جزئيا أو كليا .

ويعتبر انفجار محركات السفينة حادثاً مفاجئاً يستجمع شروط القوة القاهرة مادام لم يثبت وجود إهمال أو تقصير في أعداد وتجهيز السفينة ابتداء .

وكذلك الحريق يعد من القوة القاهرة ، إذا نتج عن صاعقة أو أي سبب لا يمكن توقعه أو دفعه .

**\* العيب الذاتي في البضاعة :** يقصد به هو أي سبب ناشئ عن طبيعة البضاعة الداخلية يؤدي إلى هلاكها أو تلفها دون تدخل من الناقل بمعنى آخر الخصائص الكامنة في طبيعة البضاعة ذاتها والتي تجعل عرضه للتلف أو الهلاك نتيجة الرحلة البحرية. كما لو كانت البضاعة تتلف نتيجة الحرارة أو البرودة أو التعرض للرطوبة ، إذ أن مثل هذا الضرر سببه أجنبياً عن الناقل وتابعيه فلا يسأل عنه .

هنالك عيب آخر يستطيع الناقل الاعتماد عليه في دفع مسؤوليته ، وهو ما يسمى **بعجز الطريق** ويقصد به النقص الطبيعي الذي يلحق حجم أو وزن البضاعة أثناء نقلها بطريق البحر ، ناشئ عن طبيعة البضاعة منها : تبخر بعض البضائع بسبب حرارة العنابر كالسوائل ومنها ما يجف مع الزمن كالحبوب أو اللحوم أو الفواكه .

**\* إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر ،** كما لو اضطر الناقل إلى الانحراف في خط السير للسفينة عن خط سيرها المعتاد لنجدة سفينة أخرى فتأخر وصول البضاعة ، وأدى هذا الانحراف إلى غرق أو تلف جزء منها أثناء عملية الإنقاذ. والإعفاء يسري في حق الناقل ، سواء أن تم إنقاذ الأرواح والأموال أم لا ، فيكفي لتقرير هذا الإعفاء أن الناقل كان قد حاول تقديم المساعدة .

**\* الأضرار التي تنشأ عن عدم كفاية التغليف أو إتقان العلامات** حيث تعتبر هذه الحالة من حالات إهمال الشاحن في التغليف أو ربط أو حزم البضاعة، ولكن شريطة ألا يشارك الناقل البحري أو تابعوه بإهمالهم.

ويعتبر كذلك من أخطاء الشاحن عدم كتابة البيانات ، أو عدم وضع العلامات على نحو يضمن بقاءها، مما أدى إلى زوالها أو تشوهها، بحيث أصبح متعذراً تحديد المرسل إليه، أو تحديد ذاتية البضاعة، أو تسليمها لغير المرسل إليه.

\* الأضرار الناجمة عن العيوب الخفية التي لا يكشفها الفحص العادي . حيث يعفي الناقل البحري من مسؤولية الأضرار التي تصيب البضاعة ، وذلك بأن يثبت بأن تلك الأضرار كانت قد حدثت نتيجة وجود عيب خفي في السفينة أو في البضاعة ، وسواء تسببت هذه الأضرار عن هلاك كلي أو جزئي للبضاعة أو تلف للبضاعة .

### ج- تحديد مسؤولية الناقل البحري.

لقد حدد المشرع مسؤولية الناقل تحديدا قانونيا ، ويقصد منه هو تحديد حد أقصى لمبلغ التعويض الذي يلتزم الناقل بدفعه في حالة هلاك أو تلف أو تأخير البضاعة. ويتحقق بذلك التوازن بين مصالح الطرفين من تشجيع الاستثمارات البحرية من جانب وحماية مصالح الشاحنين من جانب آخر بشرط ألا يكون الحد الأقصى مجحفا بمصالح أصحاب البضائع .

وقد تعرض لذلك القانون البحري والذي نص على :

(لا يسأل المالك أو السفينة ، في أي حال من الأحوال ، بسبب الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضائع أو ما يتعلق بها ، بمبلغ يزيد على ألف ريال عن كل طرد أو وحدة مالم يكن الشاحن قد أعلن جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن ودون هذا البيان في سند الشحن ، ويعتبر البيان المذكور قرينه على صحة القيمة التي عينها الشاحن للبضائع ويجوز للناقل إثبات عكسها . ويجوز باتفاق خاص بين الشاحن والناقل أو من ينوب عنه تعيين حد أقصى لمسؤولية الناقل يختلف عن الحد المنصوص عليه في الفقرة السابقة بشرط ألا يقل عنه .وفي جميع الأحوال لا يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضائع إذا تعمد الشاحن ذكر البيانات غير الصحيحة في سند الشحن تتعلق بطبيعة البضائع أو بقيمتها).

يتبين من هذا بأنه يبين كيفية احتساب الحد القانوني لمسؤولية الناقل، كذلك يبين بأن هناك حالات معينة لا مجال فيها للأخذ بالتحديد المشار إليه. حيث يلاحظ أن التعويض يحسب على أساس قيمة البضائع وفي حالة ما إذا كان الضرر أقل من

الحد القانوني فلا يستحق المضرور إلا بقدر ما لحقه من ضرر ذلك أن الحد القانوني الأقصى لا ينطبق إلا في حالة ما إذا كان الضرر اللاحق بالمضرور يفوق الحد القانوني ومن ثم فلا يجوز إلزام الناقل بما يزيد عنه .

**ويقصد بالطرد** هنا أن البضاعة قد شحنت بعد تغليفها في صندوق أو برميل أو كيس من الكرتون أو القماش. ويعتبر كل طرد وحده شحن قائمة بذاتها بشرط أن يذكر عددها في سند الشحن وعلى أساسه تحدد مسؤولية الناقل فيها .

**أما كلمة الوحدة** فيقصد بها وحدة الوزن أو الكيل أو المقياس أو الحجم في سند الشحن سواء كان مترا مكعبا أو كيلو جراما أو طنا متريا والوحدة الخاصة بالبضائع التي تشحن صبا مفرطة من غير تغليف والتي تعرف بالوزن أو القياس أو الحجم دون عدد كالغلال والبتروال والفحم. وإذا كانت البضاعة المشحونة لا تعتبر طردا ولا وحدة بالوضع سالف الذكر فلا يسرى التحديد القانوني للمسؤولية ويلتزم الناقل بتعويض الضرر كاملا . على سبيل المثال إذا شحنت سيارة دون تعليق فلا تعتبر طردا ولا وحدة، فيسأل الناقل في هذه الحالة عن تعويض الضرر كاملا والذي يقدر على أساس القيمة الحقيقية للسيارة ومن ثم لا يسرى التحديد القانوني للمسؤولية .

إذن فطبقا لنص المادة أعلاه ، فلا يجوز بأي حال من الأحوال أن يتجاوز تحديد مسؤولية الناقل البحري عن كل طرد أو وحدة لمبلغ ألف ريال ما لم يصرح الشاحن عن نوع هذه البضاعة وقيمتها قبل شحنها في السفينة. ولكن يسقط الحق في تحديد المسؤولية إذا قام الشاحن قبل عملية الشحن بإخطار الناقل بأهمية البضاعة وقدم بيانا موضحا فيه طبيعتها وقيمتها وما يعلق على وصولها سالمة من أهمية خاصة وذكر هذا البيان في سند الشحن ، فلا يجوز للناقل التمسك بالتحديد القانوني للمسؤولية عند هلاك هذه البضاعة ، بل يلتزم بتعويض الضرر كاملا على أساس القيمة المصرح بها . إذ أن ذكر البيان في سند الشحن يعد قرينه على صحة القيمة التي عينها الشاحن للبضائع ويجوز للناقل إثبات عكسها. حيث إذا قدم الشاحن عمدا بيانا غير صحيح عن طبيعة البضاعة أو قيمتها وادرج هذا البيان في سند

الشحن فلا يسأل الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها إذا أثبت عدم صحة هذا البيان.

**أما النقل بالحاويات** فقبل كل شيء يجب أن تعرف الحاوية. فالحاوية هي عبارة عن أوعية أو صناديق كبيرة تستعمل في تجميع البضائع بداخلها مغلقة أو سائبة وتكون صالحة للاستعمال لعدد مرات. أما إذا جمعت الطرود أو الوحدات في حاويات ، وذكر في سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات التي تشملها الحاوية كأن يذكر بالسند أن الحاوية الواحدة تحتوي مثلا على خمسين طردا اعتبر كل منها طردا أو وحدة مستقلة يجب الاعتداد به عند تعيين الحد الأقصى للتعويض .

أما اذا لم يذكر في بيانات السند عدد الطرود أو الوحدات التي تحتويها الحاوية فاعن الحاوية تعتبر طردا أو وحدة شحن مستقلة في تعيين الحد الأقصى للتعويض. وقد يحدث أن تكون الحاوية مملوكة للشاحن ففي هذه الحالة إذا هلكت البضاعة أو تلفت فتعتبر الحاوية حينئذ طردا أو وحدة مستقلة بالإضافة إلى عدد الطرود أو الوحدات التي تحتويها الحاوية . كذلك يلاحظ من نص المادة أعلاه بأنه يجوز رفع الحد الأقصى للمسؤولية على خلاف الحد الأقصى المنصوص عليه في نفس المادة ولكن بشرط أن لا يقل عليه بمعنى آخر بأنه يجوز للشاحن والناقل أن يبرما اتفاقا خاصا يعينان بموجبه الحد الأقصى لمسؤولية الناقل خلافا للتحديد القانوني لتلك المسؤولية, ولكن يشترط في هذه الحالة ألا يقل السقف الأعلى المحدد اتفاقا عن السقف الأعلى المحدد قانونا.

## رابعاً: عقد النقل الجوي للبضائع

أن النقل الجوي قد يكون داخلياً وقد يكون دولياً ، ويختلف حكم العقد في كلا الحالتين حيث الأحكام القانونية التي تسري عليه .

يكون النقل الجوي داخلياً إذا تم بأسره داخل الحدود الإقليمية لدولة واحدة . وان الأحكام القانونية التي تحكم عقد النقل الجوي الداخلي هي أحكام قانون الطيران المدني للدولة . وبالرغم من خضوع هذا النوع للقانون الوطني ، فان أحكام القانون الوطني نادراً ما تطبق .

### النقل الجوي الدولي :

يكتسب النقل الجوي الصفة الدولية متى تجاوز تنفيذ الحدود الإقليمية للدولة الواحدة فتتم أجزاء الرحلة الجوية بين دولتين علي الأقل ويخضع هذا النوع من النقل إلى أحكام اتفاقية وارسو لسنة 1929 .

### تعريف : عقد النقل الجوي :

هو "عقد بمقتضاه يلتزم الناقل بنقل شخص او بضاعة من مكان إلى آخر بواسطة طائرة مقابل أجر" .

### خصائص عقد النقل الجوي :

يتميز عقد النقل الجوي بعدة خصائص وهي كالآتي :

- الرضائية - الصفة التجارية .

-الالتزام للجانبين .- صفة الإذعان .-الاعتبار الشخصي .

\*الرضائية : يعتبر النقل الجوي من العقود الرضائية التي يتم انعقادها بمجرد تلاقي الإيجاب والقبول دون الحاجة إلى إفراغه في شكل معين . حيث كما تقضي القاعدة العامة بان يكون هذا الرضا صادر عن إرادة حرة واعية خالية من العيوب

التي تشوبها. فالرضائية هنا كما هي في عقد النقل البحري للبضائع. فكونه عقدا رضائيا ، فان ذلك يتحقق بتوافر الأركان الثلاثة اللازمة للانعقاد كما هو في العقود البحرية والتي هي الرضا والمحل والسبب . المحل ( أي محل عقد النقل الجوي للبضائع ) ، فمحلة هو الشيء الذي يلتزم الناقل بنقله بالطائرة من مطار القيام إلى مطار الوصول.

ولابد من توافر الشروط العامة في هذا المحل ،وهي :

- أن يكون الشيء موجودا أو قابل الوجود .

- أو لا يكون محظورا .

أما من ناحية السبب في عقد النقل الجوي ، فالسبب مفترض في كل عقد ومشروع مالم يثبت العكس ، اي أن السبب هو الذي يحتمل التعامل التجاري الخاص بنقل البضاعة جوا دون السؤال عن السبب في إبرام العقد.

#### \* - الصفة التجارية:

يعتبر عقد النقل الجوي من الأعمال التجارية بالنسبة للناقل متى تم النقل علي سبيل المقابولة بغض النظر عن الشخص القائم به ، سواء كان فردا ام شركة ام شخصا من أشخاص القانون العام . أما بالنسبة للطرف الأخر اي الشاحن فان العقد يعتبر أيضا تجاريا متى كان هذا الطرف تاجرا ، وتعلق النقل بأعمال تجارية ، تطبيقا لفكرة الأعمال التجارية بالتبعية ، ويفترض دائما تعلق النقل بشؤون تجارة التاجر إلى أن يثبت العكس.

#### \* - الألتزام للجانبين :

كما هو في العقد النقل البحري للبضائع ، فهو عقد ملزم للجانبين ويرتب التلتزامات في ذمة كل من طرفين ، فليزم الناقل بالمحافظة علي البضاعة التي استلمها من الشاحن (المرسل ) وتسليمها إلى المرسل إليه ، ويلتزم الشاحن بدفع الأجرة .

#### \*.صفة الإذعان :

كذلك كما هو في عقد النقل البحري للبضائع حيث أن الشاحن لا يستطيع مناقشة شروط عقد النقل الجوي ، ذلك أن شركات النقل تعرض شروطها المطبوعة على الكافة وهي شروط واحدة ولا تقبل المناقشة فيها ، والنقل الجوي يعتبر من المرافق العامة التي لا غنى للناس عنها، ومن هنا يعتبر عقد النقل الجوي من عقود الإذعان لان الطرف الآخر يذعن ويقبل بشروط الناقل .

### \*.الاعتبار الشخصي :

ان عقد النقل الجوي لا يعتبر قائماً على الاعتبار الشخصي في كل صورة بل غاية ما يقال أن يتضمن نوعاً من الاعتبار الشخصي والمتمثل ببعض الاستثناءات التي يمكن أن يرفض الناقل إبرام العقد مع الشاحن، التي تتعلق بطبيعة النقل بالطائرات وهذه :

- الطاقة الاستيعابية للطائرة محدودة . حيث لا يجوز للشاحن أن يلزم الناقل الجوي بقبول الشحن عندما تغطي الطاقة الاستيعابية للطائرة او غالبيتها العظمي ، ففي هذه الحالة يحق للناقل أن يرفض إلزام العقد معة .
- يكون الناقل الجوي ملزماً بالرفض عندما لا تتلائم طبيعة الشحنة مع النقل بالطائرات، وفي هذه الحالة على الناقل اعطاء السبب المبرر للرفض .

### مستند الشحن الجوي

كما هو في عقد النقل البحري للبضائع ينقسم من حيث الشكل إلى ثلاثة أقسام - المستند الاسمي : فيكون المستند اسماً عندما يتضمن اسم المرسل إليه ، فيعرفه الناقل مقدماً . ويستعمل هذا المستند عندما يكون المرسل والمرسل إليه شخصاً واحداً ، او عندما يرسل المرسل البضاعة إلى ممثلة التجاري في ميناء الوصول ، ويغلب استعماله في النقل الجوي خصوصاً بسبب سرعة هذا النقل وعدم وجود الوقت الكافي كي يتم تداول المستند خلاله ، ويكون عادة قابل للتظهير ويتضمن أحياناً هذه العبارة بالذات ، فيكون الناقل ملزماً بتسليم البضاعة ولو أن المرسل اليه فقد السند ، وذلك بعد أن يتأكد من هويته الشخصية

- المستند لأمر أو الأذن ، ويكون تداولة بالتظهير .

- المستند لحاملة - ويتم ذلك بتسليم البضاعة لحاملة, حيث في هذه الحالة لا يعرف الناقل مقدما اسم المرسل إليه إلا عند مراجعته له .

### أثار نقل البضائع جوا

#### أ : التزامات الناقل :

\* الالتزام بتسلم البضاعة وشحنها في الطائرة .

\* التزامه بالمحافظة على البضاعة أثناء النقل .

\* التزامه بالنقل بالموعد المحدد . \* التزامه بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه .

\* الالتزام بتسلم البضاعة : يلتزم الناقل بمجرد إبرام العقد أن يستلم البضاعة من

المرسل وشحنها علي الطائرة وحرصها بداخلها بطريقة لا تؤثر علي توازنها, كذلك حفظ البضاعة وصيانتها من التلف وتحديد وقت استلام البضاعة مهم بالنسبة للناقل حيث تبدأ مسؤولية العقدية عن سلامة البضاعة من وقت تسلمه البضاعة سواء في مطار القيام أو في مخازنة .

#### \*التزام الناقل بالمحافظة علي البضاعة أثناء النقل :

يلتزم الناقل الجوي بالمحافظة علي البضاعة أثناء النقل الجوي ، حيث في مثل هذه العقود يكون التزام الناقل خاضعا إلى قواعد المسؤولية العامة, والتي تقضي بأنة ناتج من التزام تعاقدى يقع علي عاتقه ، والذي يمثل ببذل العناية المعتادة أثناء الطريق ( اى من مكان القيام إلى مكان الوصول ) ، كأن يعيد حزم الاشياء او اصلاح أغلفتها وغيرها من التدابير الوقائية ، ولكنة غير ملزم بالقيام بالتدابير غير المعتادة في النقل كرش النبات بالماء او إطعام الحيوان او سقيه او تقديم الخدمات الطبية له ، إلا اذا اتفق علي مثل هذه التدابير .

#### \*التزام الناقل بالموعد المحدد :

لهذا الالتزام احكامه الخاصة تميزه عن عقود النقل الاخرى ، حيث تقضي الشروط العامة بان " مواعيد الرحيل والوصول المحددة من قبل الناقل او أي وثائق اخرى لا تعتبر جزءا من عقد نقل البضاعة ولا يوجد ما يمنع في مواجهة الناقل .

#### **\*التزامه بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه :**

تقضي اتفاقية وارسو بألزام الناقل الجوي بأخطار المرسل إليه حال وصول البضاعة, إلا إذا اتفق على خلافه وتقتضى أيضا بان يبرز المرسل إليه النسخة الأصلية من مستند النقل الجوي لغرض استلام البضاعة. ولكن المرسل إليه قد يرفض استلام البضاعة بعد إخطار الناقل له بوصولها لاي سبب كما لو وصلت البضاعة تالفة او تأخر وصولها بحيث لم يعد له مصلحة في استلامها, او أن المرسل إليه لم يحضر او حضر وامتنع عن دفع الأجرة والمصروفات المستحقة, او يستحيل الاهتداء إلى عنوانه لخطأ في هذا العنوان, فالناقل هنا ملزم بمراعاة القيود التي يفرضها قانون مطار الوصول اخطار المرسل كتابته بواقعة تعذر التسليم انتظارا لتعليماته. وكذلك بإمكان الناقل بعد إخطار المرسل كتابته بواقعة عدم تسليم البضاعة أن يعيد نقلها واعادتها إلى مطار القيام وبإمكانه التوجه لمحكمة القضاء المستعجل لبيع البضاعة بالمزاد العلني .

#### **ب- التزامات المرسل :**

#### **\*التزامه بتسليم البضاعة إلى الناقل :**

التسليم هو التزام ينشأ حين إبرام العقد, وإذا تطلب النقل استعدادا خاصا فعلي المرسل إخطار الناقل بذلك قبل تسليم البضاعة إليه بوقت كاف. حيث ترجع اهمية التزام المرسل بتسليم البضاعة إلى انه شرط لتمكين الناقل من البدء في تنفيذ التزامه الأساسي, إلا وهو نقل البضاعة ولا يتصور هذا التنفيذ ما لم يتم تسليمها إلى الناقل فعلا.

**\*دفع اجرة النقل :** تشمل الأجرة بالإضافة إلى معناها الإعتيادي كل المصاريف الضرورية لإجراء النقل دفع قسط التأمين ورسوم الخزن والأرضية والرسوم الجمركية

وغيرها من الرسوم التي يجيب دفعها. اي بمعنى اخر لا يدخل في اجرة النقل الاصلية اجرة المصروفات الاضافية التي يجب ان يدفعها المرسل مقابل خدمات الإيداع والتأمين والمصروفات الأخرى تكون ضرورية لنقل البضاعة. ويفترض ان المرسل هو الذى يلتزم بأداءها بضمنها المصاريف المذكورة ما لم يتفق على تحمل تلك المصاريف المرسل إليه ولكن المرسل اليه قد لا يكون مسئولاً 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 فان حق الناقل أن يحبس البضاعة تطبيقاً للقواعد العامة وهذا مما يؤدي إلى اسراع المرسل إليه في دفع الأجرة المستحقة للناقل .

### اثر عقد النقل الجوي بالنسبة للمرسل إليه :

طبقاً للنظرية العامة للالتزام فان اثار العقد تنصرف إلى المتعاقدين وحدهما. فان العقد لا يترتب التزاماً في ذمة الغير ولكن يجوز أن يكسبه حقاً . ووفقاً لهذه القواعد العامة ، فان عقد النقل يقتصر على طرفي هـ من ناحية الالتزامات والحقوق الناشئة عنه ، ولكن إبرام هذا العقد هو لمصلحة المرسل إليه، لذلك فقد استقر الفقه بان المرسل إليه لا يعد من الغير بالنسبة إلى شروط عقد النقل الجوي، حيث للمرسل إليه الحق في الرجوع على الناقل بالتعويض في حالات الهلاك والتلف والتأخير، وان هذا الرجوع يكون على أساس المسؤولية التعاقدية لان المرسل إليه يكون في مركز (الطرف) بالنسبة لعقد النقل وسبب ذلك يعود إلى كون المرسل إليه في عقد النقل الجوي كما هو في النقل البحري يعد طرفاً ذو شأن في سند الشحن باعتبارها صاحب المصلحة في عملية الشحن .

### حالات مسؤولية الناقل الجوي :

-الإخلال بالالتزام بالمحافظة على البضاعة .

-الإخلال بالالتزام باحترام مواعيد النقل .

\*الإخلال بالالتزام بالمحافظة على البضاعة :

وفقا لاتفاقية وارسو يكون الناقل الجوي مسؤولا عن ضمان المحافظة علي البضاعة وسلامتها حيث يكون مسؤولا اذا هلكت البضاعة او تلفت أن كان ذلك الهلاك او التلف جزئيا او كليا ويعفي من تلك المسؤولية اذا اثبت انهم:

- قد قام بكل ما من شأنه من منع حدوث الضرر للبضاعة أو استحالة ذلك أو اثبت أن الضرر يعود إلى العيب الذاتي للبضاعة او خطأ المرسل ( الشاحن ) اذن فلغرض تحقق مسؤولية الناقل الجوي عن سلامة البضاعة فلا بد من توفر الشروط التالية :

1. وقوع الحادث المسبب للضرر ( اى حدوث واقعة ) .

2. ان يقع الحادث خلال فترة النقل الجوي .

1. وقوع الحادث المسبب للضرر :

يقصد بالحادث جميع الاسباب التي ينجم عنها الضرر سواء كانت متعلقة بالنقل الجوي ام غير متصلة به. وعلة ذلك كون أن الناقل له كل الهيمنة والسيطرة علي البضائع المنقولة. فيعتبر حادثا تنشغل على اثره ذمة الناقل بالمسؤولية عن ذبول الزهور المنقولة لسبب انبعاث روائح كريهة من بضائع اخري موجودة إلى جانبها, او تلف اقمشة بسبب انسكاب زيوت او سوائل حمضية عليها, او عن فقدان بضاعة بسبب سرقتها من مخازن الناقل بالمطار ( اى داخل مطار القيام او الوصول ) .

2. ان يقع الحادث خلال فترة النقل الجوي :

وفقا للمادة ( 18 فقرة 1 و 2 ) من اتفاقية وارسو يكون الناقل الجوي مسؤولا عن الضرر الذي يلحق بالبضاعة اذا نجم هذا الضرر من واقعة حدثت خلال النقل الجوي. ويقصد بعبارة خلال النقل الجوي وفقا لهذا الاتفاقية هو :

ان النقل الجوي يشمل المدة التي تكون فيها البضائع في حراسة الناقل سواء كان ذلك في مطار او على متن طائرة او في اى مكان اخر عند الهبوط خارج المطار ( اى حالة الهبوط الاضطرارى).

## \* الإخلال بالالتزام باحترام مواعيد النقل ( مسؤليته عن التأخير ) :

نصت المادة 19 من اتفاقية وارسو على أن " يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو " ولكي تتعدد مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير وفقاً لهذه الإتفاقية يقتضى توافقاً للشروط التالية:

- أن يكون هناك تأخير ( أى وقوع التأخير في النقل ) تستلزم واقعة التأخير وجود ميعاد معين وأن هذا الميعاد قد تم تفويته أو تجاوز وهذا الميعاد قد يحدد بعقد النقل او يكون محددًا من قبل شركة الطيران في جدول مواعيد طائراتها.

- أن يحدث التأخير أثناء فترة النقل الجوي ، إذا كان سبب التأخير ناتجا عن نقل البضاعة بواسطة البر أو البحر أو النهر فإن مسؤليته عن التأخير تخضع للقانون الوطني الواجب التطبيق .

- حدوث ضرر من التأخير ( ترتب ضرر ) الناقل الجوي لا يكون مسؤولاً إلا إذا نشأ عن التأخير ضرر يصيب الشاحن (المرسل) ،

### طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي.

### الاعفاءات من المسؤولية الخاصة بالناقل الجوي

نصت المادة 20 (الفقرة 1) من اتفاقية وارسو على أنه : "لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت أنه وتابعيه اتخذوا كل التدابير الضرورية لتفادي الضرر أو أنه كان يستحيل عليهم اتخاذها "

وإضافت الفقرة 2 من نفس المادة أن "الناقل لا يكون مسؤولاً في حالة نقل البضائع والأمتعة إذا أثبت أن الضرر تولد عن خطأ في القيادة أو تسيير الطائرة أو في الملاحة، وأنه هو وتابعيه قد اتخذوا من كافة الوجوه الأخرى كل التدابير الضرورية لتفادي الضرر" كما نصت المادة 21 من الاتفاقية أيضا أنه :

" إذا ثبت الناقل أن خطأ الشخص المضرور تسبب في الضرر، أو ساهم في وقوعه جاز للمحكمة طبقاً لقانونها أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخفف منها "

أذن وفقاً لنصوص المواد أعلاه من الاتفاقية ، فإن الناقل الجوي بإمكانه دفع مسؤوليته عن الأضرار التي أصابت البضاعة بإثباته بأنه لم يخطأ، ويتحقق ذلك في حالتين هما : اتخاذ الناقل وتابعيه التدابير الضرورية كافة لتلافي وقوع الضرر أو استحالة اتخاذها ، أو أن الضرر يعود لخطأ المضرور. ولكن يجدر الإشارة هنا أن العبارة التي جاءت بها المادة 20 (فقرة 1) من اتفاقية وارسو بأنه كان :

"يستحيل على الناقل وتابعيه اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الضرر" تشمل القوة القاهرة، العيب الذاتي للبضاعة وفعل الغير.

وتفريعا لما تقدم ، تكون أسباب دفع المسؤولية للناقل الجوي الدولي هي :

- اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الخطر،- خطأ المضرور،- القوة القاهرة ،
- العيب الذاتي لعيب الذاتي قد يكون في الطائرة وقد يكون في البضاعة المنقولة على الطائرة،- فعل الغير (الخطأ الملاحي) .

### تحديد مسؤولية الناقل

تقضي القواعد العامة أنه عندما تتعقد مسؤولية الناقل الجوي عن واقعة ألحقت ضرراً بالغير أن يترتب في ذمته التعويض للمضرور .

والأصل في التعويض أن يكون على قدر الضرر الذي يمثل بما لحق المضرور من خسارة وبما فاتته من كسب . إلا أن اتفاقية وارسو قد خرجت عن هذه القاعدة وأقرت مبدأ التعويض المحدد بمبلغ أقصى بحيث لا يلتزم الناقل في مواجهة المضرور بأكثر منه .

- تحديد الحد الأقصى للتعويض في نقل البضائع

- شروط تحديد مسؤولية الناقل الجوي :

يشترط في الناقل لغرض استفادته من تحديد التعويض (أي الحد الأقصى):

- أن يكون الناقل حسن النية أي أن لا يكون الضرر راجعا إلى غشه أو خطئه المعادل للغش .

- أن يكون الناقل قد سلم الشاحن مستندات النقل الخاصة بالبضاعة .

ولكن إذا ثبت أن الضرر يرجع إلى فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه ، قد تم إما بنية إحداث الضرر ، وإما عن رعونة بأحتمال نشوء ضرر بشرط أن يثبت في حالة فعل التابعين أو امتناعهم ، أنهم تصرفوا في نطاق تأدية وظائفهم ، فإن الناقل في هذه الحالة لا يستفيد من تحديد التعويض ويلزم بتعويض كامل الضرر . وكذلك الحال ينطبق عليه أيضا في حالة عدم تسليمه ( أي الناقل ) أي المستندات الخاصة بنقل البضاعة إلى الشاحن المتعاقد معه ، أو سلمه مستندات لا تحتوي على البيانات المطلوبة .

**تم بعون الله تعالى**

\*\*\*\*\*