

جامعة عبد الحميد بن باديس بمستغانم

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم القانون الخاص

مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر في الحقوق

تخصص: قانون التأمينات والمسؤولية

تأمين المسؤولية المدنية في مجال النقل البري للبضائع

تحت إشراف الدكتور:

مشرقي عبدالقادر

من إعداد الطالب:

بويعقوب عبدالقادر

أعضاء لجنة المناقشة

رئيسا.

زواتين خالد

الدكتور

مشرقا ومقررا.

مشرقي عبد القادر

الدكتور

رشيد مناقشا.

بن فريحة

الدكتور

السنة الجامعية: 2017 / 2018

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

إهداء

بسم الله الرحمن الرحيم

قل اعملوا فسيرى الله عملكم ورسوله والمؤمنون

صدق الله العظيم

إلهي لا يطيب الليل إلا بشكرك ولا يطيب النهار إلا بطاعتك .. ولا تطيب اللحظات إلا بذكرك .. ولا تطيب الآخرة إلا بعفوك .. ولا تطيب الجنة إلا برويتك "الله جل جلاله"

إلى من بلغ الرسالة وأدى الأمانة .. ونصح الأمة .. إلى نبي الرحمة ونور العالمين "سيدنا محمد صلى الله عليه وسلم.."

إلى من كان دعائها سر نجاحي وحنانها بلسم جراحي إلى أغلى الحبايب
أمي الحبيبة

إلى من كلفه الله بالهبة والوقار .. إلى من علمني العطاء بدون انتظار .. إلى من أحمل اسمه بكل افتخار .. أرجو من الله أن يمد في عمرك لتري ثماراً قد حان قطافها بعد طول انتظار وستبقى كلماتك نجوم أهدني بها اليوم وفي الغد
وإلى الأب

والدي العزيز

إلى الإخوة و الأخوات ، إلى من تحلو بالإخاء وتميزوا بالوفاء والعطاء إلى ينابيع الصدق الصافي إلى من معهم سعدت ، وبرفقتهم في دروب الحياة الحلوة والحزينة سررت إلى من كانوا معي على طريق النجاح والخير إلى من عرفتك كيف أجدهم وعلموني أن لا أضيعهم
الإخوة و الأصدقاء بدون استثناء .

..... عبد القادر

شكر وتقدير

"كن عالما .. فإن له تستطع فكن متعلما ، فإن له تستطع فأحبه العلماء ، فإن له

تستطع فلا تبغضهم"

بعد رحلة بحث و جهد و اجتهاد تكلفت بإنجاز هذا البحث ، نحمد الله عز وجل

على نعمه التي من بها علينا فهو العلي القدير ، كما لا يسعنا إلا أن نخص

بأسمى

عبارات الشكر و التقدير الدكتور " مشرفي عبدالقادر " و الأستاذة " يمينة

شمايه "

لما قدماه لنا من جهد و نصح و معرفة طيلة انجاز هذا البحث.

كما نتقدم بالشكر الجزيل لكل من أسهم في تقديم يد العون لإنجاز هذا

البحث، و نخص بالذكر أستاذتنا الكرام الذين أشرفوا على تكوين دفعة

قانون التأمينات والمسؤولية و الأستاذة القائمين على عمادة و إدارة كلية

الحقوق والعلوم السياسية بجامعة عبدالحميد بن باديس بمستغانم

و كل العاملين بها.

إلى الذين كانوا عوننا لنا في بحثنا هذا ونورا يضيء الظلمة التي كانت تقف

أحيانا في طريقنا.

...عبد القادر

مقدمة:

ظاهرة النقل مرتبطة بالإنسان منذ وجوده على سطح الأرض حيث كان ينتقل من مكان إلى آخر لأسباب مختلفة منها تأمين الغذاء، الحصول على المرعى، التجارة والبحث عن فرص العمل، ولقد تطورت وسائل النقل مع تطور حاجيات الإنسان عبر الزمن فأستعمل في تنقلاته، النقل بواسطة الحيوان ومن ثم العربات التي تجرها الحيوانات حتى القطارات والسفن والمركبات ذات المحركات وصولاً إلى وسائل النقل الحديثة مثل الطائرات، ويعرف النقل على أنه "مجموعة من الطرق والوسائل والتكنولوجيا والإجراءات التنظيمية والاقتصادية التي تهدف إلى نقل الإنسان وإنتاجه من مكان إلى آخر"¹. حيث يعتبر النقل بصفة عامة والنقل البري بصفة خاصة الذي ينقسم إلى قسمين رئيسيين هما النقل البري للأشخاص والنقل البري للبضائع شريان الحياة الاقتصادية وعصب حركة تداول السلع والخدمات. فبفضله حققت الكثير من الدول تنميتها المستدامة مستغلة في ذلك موقعها الجغرافي الذي سمح لها بتوطيد علاقات مع باقي الدول وتطوير المعاملات سواء كان في المجال الإقتصادي أو الثقافي أو السياسي ولعل أبرز مثال على ذلك إتفاقية الإتحاد المغربي الموقعة في الجزائر العاصمة في 23 جويلية 1990 المتعلقة بنقل البري للأشخاص والبضائع والعبور²، وكذا إتفاقية جنيف المسماة ب نظام النقل الدولي البري أو TIR المؤرخة في 14 نوفمبر 1975.³

¹ - نبيل صالح العرياوي، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع و الأشخاص في القانون الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2009-2010، ص 5.

² - تم المصادقة على هذه الإتفاقية في الجزائر في بموجب المرسوم الرئاسي رقم 90-421 المؤرخ في 22 ديسمبر 1990 الصادر في الجريدة الرسمية عدد 06، المؤرخة في 6 فبراير 1991، ص 207.

³ - إتفاقية تير transport international routier ou régime TIR المؤرخة في 14 نوفمبر 1975 في جنيف التي تهدف إلى تخفيض توحيد الإجراءات الديوانية خاصة على الحدود وذلك لنقل البضائع بشكل أسهل و أسرع. البلدان المنخرطة في الإتفاقية : تونس - الجزائر - المغرب و 15 بلدا من الإتحاد الأوروبي، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 88-143 المؤرخ 26 جويلية 1988، الجريدة الرسمية رقم 30 سنة 1988.

وتبرز أهميته النقل البري أيضا في المجال الإقتصادي أنه يساعد على رفع كفاءة التبادل التجاري بين الدول ذات الحدود المشتركة و كذا الزيادة في الإنتاج أما أهميته في المجال السياسي في أنه يساعد على سهولة الحركة داخل الدولة وإزالة خطر العزلة والإنقسام أما في المجال الإجتماعي فإنه يلعب أهمية كبيرة في نمو المدن وتوسعها واتصال أبناء الدولة الواحدة.

كما صاحب هذا التطور في وسائل النقل نتائج أخرى أو آثار قد تكون سلبية في بعض الأحيان و لعل أبرزها كثرت حوادث المرور التي من شأنها إلحاق ضرر بالغي وكذا بمستعملي وسيلة النقل، مما دفع بمعظم التشريعات العالمية إلى البحث عن وسائل لحماية كل مستعملي وسيلة النقل المتضررين من هذه الحوادث بدءا بالغير المتضرر وكيفية جبر ضرره، عن طريق الإقرار بتحمل الناقل لنتائج الأضرار اللاحقة بالبضائع وقيام مسؤوليته المدنية¹.

وفي هذا الصدد أشار العديد من الفقهاء إلى أن نظرية تحمل الناقل للمسؤولية أصبحت تواجه الكثير من المشكلات ولم تعد كافية لجبر الضرر مما أدى بمعظم التشريعات العالمية إلى البحث عن حل بديل، وتمثل هذا الحل في ربط المسؤولية بالتأمين، حتى أصبح التأمين يدخل على المسؤولية بتغييرات وحلول جديدة حول مشكلة الضرر الذي يتعرض إليه الغير، وهو ما يسمى "بتأثير التأمين على المسؤولية" فالتأمين والمسؤولية نظامان متنافسان حيث تهدف المسؤولية إلى تعويض الغير عن طريق تحميل المسؤول عن الضرر، أما التأمين فيسعى إلى توزيع نتائج الضرر على الأفراد.

وتخضع مسؤولية الناقل في معظم التشريعات لهذا النظام المتمثل في إلزامية التأمين على المسؤولية وهو ما أخذ به المشرع الجزائري عبر إلزام الناقلين البريين

1- أصدر محكمة النقض الفرنسية قرارا بتاريخ 23 نوفمبر 1911 أقرت فيه بأن مسؤولية ناقل الأشخاص هي مسؤولية عقدية و أكدت بأن الناقل ملزم بضمان سلامة المسافرين إلى غاية مكان وصولهم، وأن المتضرر له الحق في التعويض طبق للمسؤولية العقدية.

للبضائع بالتأمين من مسؤوليتهم تجاه البضائع المنقولة، وذلك عبر الأمر 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات حيث جاء في الفصل الأول من الكتاب الثاني المتعلق بالتأمينات الإلزامية ومنها المادة 166 التي ألزمت الناقلين البريين للبضائع في فقرتها الثانية على إكتتاب عقد تأمين يغطي مسؤوليتهم تجاه البضائع المنقولة، وأيضا تحميل المؤمن التبعات المالية المترتبة عن مسؤولية الناقل حسب نص المادة 56 من نفس الأمر.

لقد كان الإهتمام بهذا الموضوع، ذي الصلة بالنقل البري للبضائع وأيضا بالتأمين من المسؤولية للإعتبرات التالية:

السبب الأول: الدور الذي يلعبه تأمين من المسؤولية في مجال النقل البري.

أن موضوع تأمين مسؤولية الناقل البري للبضائع له صلة مباشرة بحياة الأفراد، وكذلك الدور الهام الذي يلعبه في النشاط الاقتصادي للجزائر، كون هذا النوع من التأمينات يرسخ الثقة والائتمان بين المتعاملين التجاريين والناقلين بحيث يسعى إلى حماية مصالح المتضررين وحماية الناقلين من رجوع الغير عليهم بالمسؤولية.

السبب الثاني: عدم تناول هذا الموضوع من قبل.

لقد كان هذا الاختيار ناتج عن العزم في إثراء مجموعة البحوث المتخصصة في مادة التأمينات البرية في مجال النقل، خاصة فيما يتعلق بتأمين مسؤولية أحد أطراف عقد النقل وهو الناقل، وهذا نتيجة لدوره ومركزه في إنجاز عملية النقل، باعتباره أهم عنصر في العملية وكونه الضامن الأصلي فيما يتعلق بالتعويض، والمراد أيضا تبيان من له الحق في مطالبة المؤمن أو الناقل المؤمن له بالتعويض، ولإلزام بهذا الموضوع كان لابد من التعرض إلى أحكام المسؤولية المدنية العامة وكذا أحكام مسؤولية الناقل البري للبضائع وكذلك تكوين عقد التأمين الذي يغطي مسؤوليته تجاه البضائع المنقولة وأخيرا مطالبة الغير للتعويض في حالة تحقق الخطر.

وتكون دراسة هذا الموضوع من خلال طرح الإشكاليات الآتية:

- ماهي أحكام المسؤولية المدنية للناقل البري للبضائع؟ وما الغاية من اكتتاب عقد

تأمين من المسؤولية؟

ولإجابة عن هذه الإشكاليات تم انتهاج المنهج الوصفي التحليلي عن طريق التطرق للقوانين المفاهيم الخاصة بالأحكام العامة للمسؤولية المدنية في هذا الصدد وكذا الأحكام الخاصة لمسؤولية الناقل البري مع إبراز الطبيعة القانونية لهذه المسؤولية والزامية التأمين عليها وما يحتويه عقد التأمين من التزامات وضمانات مقررة لكل طرف. وأخيرا تحقق الخطر يعني قيام مسؤولية الناقل ومطالبة الغير بالتعويض فتم الإشارة إلى طرق المطالبة.

تطلب تناول هذا البحث إلى تقسيمه إلى فصلين خصص الفصل الأول لتبيان الأحكام العامة للمسؤولية المدنية وأيضا الأحكام الخاصة لمسؤولية الناقل البري للبضائع، أما الفصل الثاني فتم التطرق فيه إلى عقد التأمين من مسؤولية الناقل، من تعريفات وأقسام وأخيرا إلى استحقاق التعويض عند نشوء الضرر.

الفصل الأول: أسس المسؤولية المدنية للناقل البري للبضائع

تعرف المسؤولية لغة على أنها التبعة وهي أيضا كل ما يتحمله مسؤول تناط بعهدته أعمال، تكون تبعة نجاحها أو إخفاقها عليه¹، أما تعريفها اصطلاحا فهو عاقبة أو نتيجة ما يقوم به الشخص من قول أو فعل أو الامتناع عن فعل قد أوجبه القانون من شأن هذا القيام أو الامتناع أن يؤدي إلى الخروج عن السلوك السوي وعن ما يأمر به القانون، فإن تحقق ضرر للفرد أو المجتمع نتيجة هذا الفعل الضار فعلى المتسبب أن يتحمل نتائج أفعاله.²

أما قانونا فيقصد بالمسؤولية الجزاء الذي يترتب على المرء عند إخلاله بقاعدة من قواعد السلوك، ويختلف الجزاء باختلاف نوع القاعدة المخل بها فقد يتعلق الأمر بقاعدة جزائية فتكفي على أنها مسؤولية جزائية ويتمثل الجزاء (الحبس، الغرامة... الخ) و قد تكون القاعدة المخل بها مدنية فتكفي المسؤولية على أنها مدنية و يتمثل الجزاء حينئذ في الالتزام بجبر الضرر.³

أما مسؤولية الناقل البري للبضائع تتجلى في مستند يحرر بينه وبين المرسل والمرسل إليه يحدد التزامات كل واحد منهم ويسمى بسند النقل، وقد عرفته المادة 36 من القانون التجاري عقد النقل البري بأنه "عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين".

¹ - علي فيلالي، الالتزامات، الفعل المستحق للتعويض، الطبعة الثانية، موفم للنشر، الجزائر، 2007، ص6¹.

² - بهاء بهيج شكري، التأمين من المسؤولية في النظرية والتطبيق، الطبعة الأولى، دار الثقافة، عمان، 2010، ص 22

³ - علي فيلالي، مرجع سابق، ص6.

وقد حددت كل من المادة 40 إلى المادة 60 قانون التجاري البيانات الواجب توفرها لا على سبيل الحصر وكذا التزامات كل من المرسل الناقل الوكيل (بالعمولة) والمرسل إليه.

وفي هذا الفصل سيتم التطرق إلى الأحكام العامة للمسؤولية المدنية للناقل البري للبضائع في المبحث الأول وكذا حالات دفع مسؤولية الناقل البري في المبحث الثاني.

المبحث الأول: الأحكام العامة للمسؤولية المدنية للناقل البري للبضائع.

الإنسان من حيث المبدأ حر في تصرفاته، ولكن هذه الحرية قد تصطدم بحاجز منيع ألا وهو عدم الإضرار بالغير، ومن هنا منشأ نظرية المسؤولية ويترتب على ذلك أن الحرية في التصرف تتقيد بحدود، وهذه الحدود قد تفرضها الأخلاق، وقد يفرضها القانون. وبمجرد تجاوز هذه الحدود . سواء أكانت أخلاقية أم قانونية . فإن الشخص يتحمل تبعه ذلك، وهذه هي المسؤولية.

وكقاعدة عامة أن "كل من تسبب في ضرر للغير يكون ملزم بالتعويض للمتضرر"¹ ولتفادي إلحاق الضرر بالغير على الفرد أن يلتزم بالواجبات العامة المقررة قانوناً وكذا العرف وبالإضافة إلى أخذ الحيطة والحذر فيما يخص النشاط الذي يزاوله، فالناقل البري ملزم بأن يضمن سلامة البضائع، خلال عملية النقل من شحن ونقل وتفريغ وحتى خلال حراسته للبضاعة، ومتى لحق بالبضاعة ضرر قامت مسؤوليته.

وعليه سنقسم هذا المبحث إلى مطلبين، المطلب الأول تحت عنوان مفهوم المسؤولية المدنية والمطلب الثاني الأحكام الخاصة لمسؤولية الناقل البري للبضائع.

¹ - المادة 124 من الأمر 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني، المعدل و المتمم.

المطلب الأول: مفهوم المسؤولية المدنية

المسؤولية كلمة قاصرة تعوزها الدقة فنكون مسؤولين كلما كنا ملزمين بتحمل تبعه التصرف والإستجابة بتكفل شيء أو شخص ما ولهذا سنتطرق فيما يلي إلى تعريف المسؤولية المدنية وأنواعها لتمييز بينهم.

الفرع الأول : تعريف المسؤولية المدنية وأنواعها.

المسؤولية المدنية هي مجموعة القواعد التي تلزم من تسبب بضرر للغير أن يجبر هذا الأخير بالتعويض ويكون هذا التعويض نتيجة إخلال المتسبب في الضرر بالتزام سابق رتبه القانون أو العقد.

وهذا التعويض الذي يتحمله المسؤول هو نتيجة إخلاله بالتزام، ويكون هذا الالتزام مصدره العقد أو القانون¹

أما المشرع الجزائري فقد عرف المسؤولية في القانون المدني تحت عنوان المسؤولية عن الأفعال الشخصية في المادة 124 منه "كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه، ويسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض."

وكما سبق ذكره نلاحظ أن المسؤولية المدنية تقوم لما يمتنع المسؤول من تنفيذ ما تعهد به من التزامات عقدية أو القيام بفعل جرمه القانون إذا فالالتزام الذي يقع على عاتق المسؤول عن الضرر هو الالتزام بتعويض المضرور ولهذا تعرف المسؤولية بلفظ (الضرر والتعويض).

¹ - علي فيلاي، مرجع سابق، ص 18.

إن الالتزام بالتعويض قد يقع على المسؤول بسبب فعله الشخصي أو بسبب من هو مسؤول عنهم باعتباره مكلفا برقابتهم أو بصفته متبوعا أو بفعل الأشياء التي تكون تحت حراسته.

- تنقسم المسؤولية المدنية إلى قسمين وهما: المسؤولية التقصيرية والعقدية

أولا : تعريف المسؤولية التقصيرية :

وهي المسؤولية الناشئة عن الإخلال بالالتزام قانوني أو ناشئ عن العرف مما يترتب عن هذا الإخلال ضرر يصيب الغير في ماله أو في بدنه فيلتزم من تسبب في الضرر بالتعويض وإزالته.

وقد عرفه أيضا الدكتور مقدم سعيد على أنها "المسؤولية المقررة قانونا وهي تترتب لارتكاب خطأ أو لافتراض ارتكابه".¹

والإخلال الذي يقع في المسؤولية التقصيرية ليس مرتبط بالالتزام ناتج عن إرادة الطرفين معينين، بل هو إخلال بالالتزام عام أي التزم فرضه القانون و منه فالقانون الذي أنشأ هذا الالتزام هو المعني بتحديد أحكام هذه المسؤولية التي لا يجوز الاتفاق على تعديلها باعتبارها من النظام العام.

ثانيا : تعريف المسؤولية العقدية :

المسؤولية العقدية هي الإخلال بالالتزام ناشئ عن العقد، وهذا الإخلال هو وليد العقد، هذا الأخير يكون مرتبطا بإرادة أطراف العقد حيث يجوز تعديله إلا ما يتنافى مع قواعد النظام العام وهذا عملا بمبدأ نسبية آثار العقد أي أن آثار العقد تقتصر على الأطراف فلا تكسب الغير حقا ولا تحمله واجبا حيث نصت المادة 107 مدني جزائري

¹- مقدم سعيد، التأمين و المسؤولية المدنية، الطبعة الأولى، كليك للنشر، الجزائر، 2008، ص 21.

على "يجب تنفيذ لعقد طبقا لما إشتمل عليه وبحسن النية. ولا يقتصر العقد على إلتزام المتعاقد بما ورد فيه فحسب، بل يتناول أيضا ما هو من مستلزماته وفقا للقانون، والعرف، والعدالة، بحسب طبيعة الإلتزام"

ومنه يشترط لقيام المسؤولية العقدية ثلاث شروط أساسية هي :

- 1- أن يكون هنالك عقد صحيح و نافذ المفعول بين الطرفين.
- 2- أن يخل أحد الأطراف بالإلتزام المترتبة عليه بموجب العقد.
- 3- أن يكون هذا الاخلال هو السبب المباشر في حدث الضرر.¹

الفرع الثاني: أركان المسؤولية المدنية.

يتبين من نص المادة 124 من القانون المدني الجزائري أن المسؤولية عن العمل الشخصي هي تلك التي تترتب على عمل يصدر من المسؤول نفسه وأن المسؤولية التقصيرية كالمسؤولية العقدية أركانها ثلاثة وهي الخطأ، والضرر، وعلاقة السببية بينهما، كما يتضح بأن أساس هذه المسؤولية هو الخطأ، الواجب الإثبات، وعلى المضرور إثباته، فإذا ثبت الخطأ وترتب عليه ضرر للغير فإن مرتكبه يلتزم بتعويض الغير عن هذا الضرر، وللقاضي الأساس حق تقدير قيام الخطأ، كما له حق تقدير إنتفائه، غير أنه يخضع لرقابة المحكمة العليا في عملية تكيفه القانوني، والأركان هي :

أولاً: الخطأ : وهو أساس المسؤولية المدنية حيث يعتبر الخطأ شرط ضروري لقيام المسؤولية المدنية فقد اتفقت جميع التقنيات العربية على شرط وجوده باختلاف تعبيراتها

¹ - بهاء شكري بهيج، المرجع السابق، ص 94.

عنه. أما تعريف الخطأ فقد اختلف الفقهاء حول وضع تعريف موحد له فهناك من يأخذ بالنظرية التقليدية للخطأ والجزء الآخر يأخذ بنظرية تحمل التبعة.

ولتحديد مدلول الخطأ في المسؤولية المدنية يجب التفرقة بين الخطأ في المسؤولية التقصيرية والعقدية.

فبالنسبة للخطأ في المسؤولية التقصيرية فقد استقر كل من الفقه والقضاء على أن الخطأ هو إخلال بالتزام قانوني أي الانحراف عن السلوك المألوف للشخص العادي.¹

وقد عرفته أيضا محكمة النقض المصرية على "أنه إخلال بالتزام قانوني يفرض على الفرد أن يلتزم في سلوكه بما يلتزم به الأفراد العاديون من اليقظة والتبصر".²

أما الخطأ في المسؤولية العقدية يتمثل في الإخفاق في تنفيذ العقد وفق ما إشتمل عليه من بنود بغض النظر إذا كان هذا الإخفاق جزئيا أو كليا، كون هذه الأخيرة وليدة العقد ويتبع تكليف الخطأ وتعيين مداه وفق ظروف التعاقد وما اتفق عليه أطراف العقد كالتزام الناقل بنقل البضاعة من مكان لآخر.

وتختلف طبيعة الخطأ باختلاف طبيعة الإلتزام الذي يتضمنه العقد، بين ما إذا كان هذا الإلتزام إلتزام ببذل عناية أو إلتزام بتحقيق غاية أو نتيجة.³

وبملاحظة نصوص القانون الجزائري في وضعه لأحكام المسؤولية التقصيرية في المواد 124-140 قانون المدني الجزائري والمسؤولية العقدية في المواد 172-176 قانون المدني الجزائري نجد أنه جعل من الخطأ أساسا لقيام المسؤولية المدنية وهذا

¹- بلحاج العربي، النظرية العامة للإلتزام في القانون المدني الجزائري الجزء الثاني، الطبعة الخامسة، ديون المطبوعات الجامعية، 2008، ص 63.

²- منقول من بهاء بهيج شكري، مرجع سابق، ص 40.

³- بهاء بهيج شكري، مرجع نفسه، ص 98.

بصفة عامة دون إعطائه لتعريف للخطأ نظرا لصعوبة تحديد مدلول الخطأ تاركا ذلك لاجتهادات الفقه والقضاء.

ثانيا: الضرر: هو الركن الثاني في المسؤولية المدنية فإذا لم ينشأ ضرر فلا قيام لمسؤولية تقصيرية كانت أو عقديّة، ولقد عرف الفقه الضرر على أنه هو "الأذى الذي يصيب الشخص من جراء المساس بحق من حقوقه أو مصلحة مشروعة"، وعلى العموم يمثل الضرر الخسارة المادية أو المعنوية التي تلحق بالشخص أو الضحية نتيجة التعدي على حق من حقوقه المحمية قانونا والمشروعة.¹

وللضرر نوعين:

أ- الضرر المادي : هو وبإجماع التعاريف الفقهية والقضائية على أنه الخسارة المادية التي تلحق المضرور نتيجة المساس بحق من حقوقه أو مصلحته المشروعة.² وقد عرفه الأستاذ محمد صبري السعدي على أنه " الإخلال بمصلحة المضرور ذات القيمة المالية " والأستاذ بلحاج العربي على أنه " ما يصيب الشخص في جسمه أو في ماله، فيتمثل في الخسارة المالية التي تترتب على المساس بحق أو بمصلحة سواء كان الحق ماليا أو غير مالي"³

ب- الضرر المعنوي : ويتمثل هذا النوع من الضرر في التعدي على حق من الحقوق أو المصالح الغير مالية فيمس الجانب المعنوي أو الجانب العاطفي للضحية ويتمثل في الشعور بالألم في النفس أو الحزن.

وقد أورد المشرع في المادة 182 مكرر في القانون المدني الجزائري " يشمل التعويض عن الضرر المعنوي كل مساس بالحرية أو الشرف أو السمعة"

¹ - علي فيلاي، مرجع سابق، 284.

² - بلحاج العربي، مرجع سابق، ص 145.

³ - بلحاج العربي، مرجع نفسه، ص 144.

وقد إجتمع الفقه على أن الضرر المعنوي هو كل ضرر يصيب الشخص في سمعته أو شرفه أو عاطفته أو شعوره دون أن يسبب له خسارة مالية أو إقتصادية.¹

ويشترط في الضرر في المسؤولية المدنية أن يكون الضرر محققا وتجدت في الواقع ، ومباشرا أي قد ينتج عن الخطأ ضررا أو عدة أضرار متسلسلة ومتراطة ببعضها البعض وللقاضي السلطة التقديرية في تحديد مصدر الضرر إذ يشترط في التعويض أن يكون الضرر مباشرا عن الخطأ أو الفعل الضار، وشخصيا بأن يمس الضرر بحق أو مصلحة شخصية عملا بالقاعدة " لا دعوى بدون مصلحة" وأخيرا لم يعرض بعد أي لم يستفد المتضرر من تعويض عن نفس الخسارة من شخص آخر.²

ثالثا: العلاقة السببية : وهي الركن الثالث للمسؤولية، بعد تحقق كل من شرطي الخطأ أو الفعل الضار وكذا الضرر لابد من توافر شرط العلاقة السببية لقيام المسؤولية ويقصد العلاقة السببية العلاقة الرابطة بين الخطأ والضرر وهي شرط أساسي لتحديد مسؤولية المتسبب في الضرر ، والمقصد من هذا أن يكون الفعل الضار الذي صدر من الفاعل هو السبب المباشر والوحيد في نشوء الضرر ولعل النص القانوني المادة 124 من القانون المدني الجزائري تعطينا صورة واضحة عن العلاقة السببية بين الخطأ والضرر حيث ألزمت أن يكون فعل الشخص قد أنشأ ضررا للغير.³

وترتكز العلاقة السببية على نظريتين فقهييتين هما:

أ- نظرية تكافؤ الأسباب للفقهاء الألماني فون بوري VON BURI ومفادها أنه يجب الأخذ بكل الأسباب التي اشتركت في نشوء الضرر، ومن ثم يعد كل فعل ساهم في نشوء ضرر سبب في حدوثه.

¹ -علي فيلالي، مرجع سابق، ص 290.

² -علي فيلالي مرجع سابق، ص 303.

³ - علي فيلالي، مرجع سابق، ص 300.

نظرية السبب المنتج أو بتسمية أخرى نظرية السبب الفعال للفقيه الألماني فون كريسز VON KREIS وهي النظرية التي أخذ بها المشرع الجزائري ونجد تطبيق هذه النظرية في المادة 126 معدلة من القانون المدني الجزائري ومفادها عند تداخل عدة أسباب في حدوث ضرر واحد فإنه لتحديد العلاقة السببية بين الخطأ والضرر فإنه يتم اللجوء إلى تحديد السبب الفعال المنتج لضرر وذلك باحتمال حدوث الضرر طبقا لسير الأمور سيرا عاديا.¹ وتثبت العلاقة السببية في القواعد العامة كأصل أن عبئ الإثبات يقع على عاتق المضرور عملا بقاعدة "البينة على من ادعى" مبدئيا في حالة عدم وجود قرائن قانونية. واستثناءا يمكن أن تفترض العلاقة السببية بافتراض الخطأ إذ يعفى المتضرر في هذه الحالة من إقامة دليل على توفر الضرر فبافتراض الخطأ تفترض الرابطة السببية.

ب- وتنفي العلاقة السببية بالقوة القاهرة و خطأ المضرور وخطأ الغير ونجد ذلك في نص المادة 127 قانون المدني الجزائري "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له 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 إتفاق يخالف ذلك"²

¹ - بلحاج العربي، مرجع سابق ، ص 170 و 171.

² - المادة 127 من الأمر 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني المعدل و المتمم ، الفصل الثالث، الفعل المستحق للتعويض، القسم الأول المسؤولية عن الأفعال الشخصية.

المطلب الثاني: الأحكام الخاصة لمسؤولية الناقل البري للبضائع.

تستمد مسؤولية الناقل¹ البري للبضائع أحكامها من الأحكام العامة وبالأخص المسؤولية العقدية كون هذه المسؤولية هي وليدة العقد ألا وهو عقد النقل المحدد للإلتزام كل طرف والتزام الناقل البري، حيث يستوجب عقد نقل البضائع من الناقل المحافظة على الشيء الذي هو بصدد نقله أثناء الشحن والنقل والتفريغ، فإذا لم تتحقق هذه النتيجة وهلك الشيء أو تلف أو تأخر وصوله، قامت مسؤولية الناقل عن تعويض الضرر الناشئ عن ذلك. لأن الإلتزام الناقل يتمثل أساسا بتحقيق غاية أي تسليم البضاعة للمرسل إليه وبذل عناية أي المحافظة على سلامتها.

وقد تطرقت المواد 41 إلى 55 من القانون التجاري الجزائري إلى مسؤولية الناقل نظرا لأهميتها، وهي مواد جاء في محتواها ما تقرره القواعد العامة في المسؤولية العقدية بالإضافة إلى بعض الأحكام الخاصة في هذا المجال.²

ومنه سنتطرق في هذا المبحث إلى الأحكام الخاصة لمسؤولية الناقل البري للبضائع وذلك بتقسيمه إلى مطلبين في المطلب الأول سنتناول آثار ومسؤولية الناقل البري للبضائع في عقد النقل والمطلب الثاني سنعالج فيه النطاق الزمني لمسؤولية الناقل لبري للبضائع وإثباتها.

الفرع الأول: أسباب مسؤولية الناقل ونطاقها الزمني

من المعروف أن المسؤولية في مجال النقل البري قد شهدت تطورا كبيرا في عصرنا الحالي مما أدى بالقضاء والفقهاء إلى تطوير قوانين لتتماشى مع تطور وسائل النقل الحديثة، خاصة في مجال مسؤولية الناقل، وقد سن المشرع بعض القوانين في

¹ - قد يكون الناقل شخص معنوي مثل شركة أو شخص طبيعي.

² - أنظر الملحق رقم واحد. ص 81.

مجال مسؤولية الناقل لتنظيمها وتحديدها في الأمر 75-59 المتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم.

أ - أسباب مسؤولية الناقل البري للبضائع:

تتحقق مسؤولية الناقل البري للبضائع في حالة إخفاقه أو عدم تحقيقه للعمل الموكل إليه كما هو مبين في عقد النقل حيث نصت المادة 47 من القانون التجاري الجزائري على "يعد الناقل مسؤولاً من وقت تسلمه الأشياء المراد نقلها، عن ضياعها الكلي أو الجزئي أو تلفها أو التأخير في تسليمها." و تقابل نص هذه المادة 802 من القانون البحري والتي تنص على أنه "يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكفله بها حتى تسليمها إلى المرسل أو ممثله القانوني...."¹ ومنه نستخلص أن مسؤولية الناقل تبدأ من وقت تسلمه للبضاعة ووضعها تحت حراسته وليس فقط خلال نقلها وتنتهي بتسليمه للبضاعة للمرسل إليه.

يسأل الناقل شخصياً إذا صدر منه الخطأ أو من أحد تابعيه ومن الأمثلة عن الأخطاء الشائعة كاستعانته بالعمال أو مستخدميه التابعين له خلال عملية الشحن والتفريغ وخلال العملية وقع ضرر للبضاعة حيث تقتضي أحكام المسؤولية على أن الناقل يسأل عن أعمال تابعيه.²

نستخلص من ما سبق ذكره أن مصدر مسؤولية الناقل هو عقد النقل وعليه فإن طبيعة المسؤولية هي مسؤولية عقدية سواء كان الخطأ شخصي صادر عنه أو من أحد تابعيه، فالالتزام الناقل هنا هو التزام ببذل عناية أو تحقيق نتيجة وهي توصيل البضاعة

¹ - بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع و التطبيق، دار الثقافة و النشر و التوزيع، عمان الأردن، طبعة 2009، ص185.

² - نبيل صالح العريايوي، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع و الأشخاص في القانون الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2009-2010، ص 123.

إلى المرسل إليه مع بدل العناية اللازمة للمحافظة على سلامتها¹، وبالعودة إلى نص المادة 47 تجاري جزائري نرى أن المشرع قد بين لنا أن مسؤولية الناقل تتحقق في ثلاث حالات ألا وهي الضياع الكلي أو الجزئي، التلف والتأخير في التسليم.

سوف نتطرق إليها كالتالي :

أولاً: الضياع الكلي والجزئي: يقصد بالضياع فقدانها أو تلاشيها وعدم التأكد من مصيرها قد يكون الضياع جزئي وهي عدم استلام المرسل إليه نفس كمية البضاعة المرسلة وزنا وعددا والمبينة في عقد النقل وقد يكون الضياع كلي كاحتراقها أو سرقتها كلياً مما يجعل استحالة تسليمها للمرسل إليه في الميعاد المتفق عليه، ويعتبر في حكم الهلاك الكلي تجاوز الميعاد المتفق عليه في العقد بمدة معقولة.²

ثانياً: التلف: يقصد بتلف يقصد بها وصول كامل البضاعة وزنا وعددا إلا إنها تصل غير صالحة للاستهلاك أو الانتفاع بها سواء كان التلف أو العيب الذي لحق بها تلف جزئي أو كلي ومثال على ذلك شاحنة تحمل عصير الطماطم في صهريج وإثر سوء التخزين تلفت البضاعة ولو أن البضاعة لم تنقص وزنا وعددا إلا أن البضاعة لم تعد صالحة للاستهلاك.³

وقد قضت محكمة النقض المصرية " من المقرر في قضاء هذه المحكمة أن عقد لنقل يلقي على عاتق الناقل التزاما بتحقيق غاية بضمان وصول الأشياء المراد نقلها سليمة إلى المرسل إليه فإذا تلفت هذه الأشياء أو هلكت فإنه يكفي أن يثبت المرسل إليه حدوث ذلك أثناء تنفيذ عقد النقل ويعتبر هذا منه إثباتاً لعدم قيام الناقل بالتزامه فنقوم

¹ - محمود المصري ، العقود التجارية في القانون الكويتي و المصري المقارن، الطبعة الأولى، 1990/1989 ص 319.

² - لعرابوي نبيل صالح، مرجع سابق، ص 189 ص 190.

³ - بهاء شكري بهيج، التأمين البحري بين النظرية و التطبيق، مرجع سابق، ص 190.

مسؤوليته في هذا الضرر بغير حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانبه" الطعن 1883 س 51 ق جلسة 1991/12/30¹.

ثالثا: التأخير: يقصد به هي وصول البضاعة بعد الميعاد المتفق عليه أو الميعاد الذي يستغرقه الناقل العادي وقيام المسؤولية وجب على المتضرر أن يثبت أن التأخير سبب له ضرر.

ولا تعتبر ساعات الانطلاق والوصول المحددة سلفا في عقد النقل جزءا من هذا العقد فهي مجرد مؤشر تقريبي لمتوسط الوقت المستغرق لعملية النقل يحدد زمن الرحلة إما في عقد النقل أو حسب العرف السائد وللقاضي السلطة التقديرية الكاملة، ويثبت الناقل تسليمه للبضاعة عن طريق احتفاظه بالسند النقل مع توقيع المرسل إليه بالاستلام.²

- **في حالة النقل المتعاقب أو تعدد الناقلين :** ويقع الإشكال في تحديد المسؤول في حالة النقل المتعاقب أي إشتراك عدة ناقلين في عملية نقل واحدة في تحديد المتسبب في الضرر كون كل ناقل ساهم في نقل البضائع لمسافة معينة،³ وقد ينجم عن هذا النقل المتعاقب تلفا أو ضياع كلي أو جزئي للبضائع فتتحقق شروط المسؤولية فلاشكال المثار هو حول على من تقع مسؤولية الضرر الواقع فهل تقع على الناقل الأول أو الوسيط أو الأخير و للإجابة على هذا التساؤل أوجد المشرع الحل في المواد 49 و 50 من القانون التجاري الجزائري.

حيث حددت المادة 49 من القانون التجاري من يتحمل تبعات المسؤولية أمام المرسل والمرسل إليه حيث نصت هاته الأخيرة على :

¹ - لعرباوي نبيل صالح، مرجع سابق، ص 191.

² - لعرباوي نبيل صالح مرجع سابق ص 191.

³ - لعرباوي نبيل صالح، مرجع سابق، ص 192.

" إذا قام عدة ناقلين على وجه التعاقب بتنفيذ عقد النقل ذاته:

1- يكون أول الناقلين وآخرهم مسؤولين بالتضامن فيما بينهما تجاه المرسل أو المرسل إليه عن مجموع النقل ضمن نفس الشروط المترتبة فيما لو قام كل منهما بإتمام النقل.

2- ويعد كل من الناقلين الوطاء تجاه المرسل والمرسل إليه وكذلك تجاه أول وأخر ناقل مسؤولاً عن الضرر الحاصل بالنسبة للمسافة التي قطعها".
ومن خلال هذا النص يتبين لنا أن المشرع قسم مسؤولية الناقلين إلى قسمين الأول مسؤولية الناقل الأول والأخير والثاني الناقلين الوطاء.

أولاً : مسؤولية الناقل الأول و الأخير: فبالرجوع لنص المادة 49 تجاري نجد أن المشرع قد جعل من مسؤولية هاذين الأخيرين مسؤولين بالتضامن تجاه كل من المرسل والمرسل إليه في حالة تحقق الضرر (التلف، الضياع والتأخير) وللمتضرر أو صاحب الحق (المرسل أو المرسل إليه) رفع دعوى المسؤولية على احد منهم أو كليهما ولا يحق للناقلين دفع المسؤولية وكل شرط يقضي بعدم المسؤولية التضامنية بين الناقلين باطل وعديم الأثر وفقاً للمادة 77 من قانون التجاري.¹

ثانياً : مسؤولية الناقلين الوطاء: لقد قضت المادة 49 من القانون التجاري في فقرتها الثانية بالنسبة لتحديد مسؤولية الناقلين الوطاء على " يعد كل من الناقلين الوطاء تجاه المرسل و المرسل إليه وكذلك تجاه أول وأخر ناقل مسؤولاً عن الضرر الحاصل بالنسبة للمسافة التي قطعها".

¹ - المادة 77 من الأمر 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 الذي يتضمن القانون التجاري المعدل و المتمم، الباب الرابع في عقود التجارية، الفصل الرابع في عقد النقل البري و في عقد العمولة للنقل، القسم الرابع الأحكام المشتركة.

فمن نص المادة نرى أن المشرع الجزائري جعل من مسؤولية الناقلين الوستاء تتمثل في الضرر الواقع للبضائع خلال المسافة التي قطعها. حيث لا يمكن للمرسل أو المرسل إليه الرجوع على الناقل الأول أو الأخير في حالة استيفائهم لحقوقهم من الناقلين الوستاء كون يمنع الجمع بين التعويضين.

أما المادة 50 فقد تناولت صعوبة تحديد المتسبب في الضرر فقد حكم المشرع على الناقل الذي تحمل التعويض للمرسل أو المرسل إليه أن يعود على سائر الناقلين الذين ساهموا في عملية النقل فيدفع كل منهم نسبة من التعويض تساوي المسافة التي قطعها وفي حالة عدم قدرة احد الناقلين (المعسرين) على التعويض يتحمل بقية أطراف الناقلين حصته.

وقد جاء نص المادة 50 تجاري على ما يلي:

"عندما 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 ويجب توزيع الحصص المطلوبة من المعسرين على الجميع مع مراعاة نفس النسبة"

(ب) النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البري للبضائع: تكمن أهمية دراسة مسؤولية الناقل من حيث الزمان لأن عقد النقل يتميز باستمراره من حيث الزمان¹ كون عملية النقل تمر بعدة مراحل متعاقبة من حيث الفترة الزمنية من وقت استلام البضاعة من الراسل إلى الشحن ومن ثم نقلها إلى غاية تفريغها واستلامها من طرف المرسل إليه.

تبدأ مسؤولية الناقل حسب المادة 47 من القانون التجاري الجزائري من وقت تسلّم الناقل للبضاعة ووضعها تحت حراسته حيث نصت نفس المادة على أنه "يعد الناقل

¹ - العريباوي نبيل صالح، مرجع سابق، ص 120

مسؤولاً من وقت تسلمه الأشياء المراد نقلها، عن ضياعها الكلي أو الجزئي أو تلفها أو التأخير في تسليمها"، أي أن مسؤولية الناقل تبدأ حتى قبل انطلاق عملية النقل حيث يقع الناقل منذ تسلمه البضاعة تحت حكم حارس الشيء وليس من وقت انعقاد عقد النقل حيث أكدت عليه المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 20/01/1928 الملف رقم 21286 في قضية (د.م ضد ب.ب) بأن "مسؤولية الناقل تخضع لأحكام مسؤولية حارس الشيء المنصوص عليها في المادة 138 من القانون مدني الجزائري حيث نصت المادة في فقرتها الأولى على أنه "كل من تولى حراسة شيء وكانت له قدرة الاستعمال و التسيير، والرقابة يعتبر مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء"¹ ، حيث اشترطت أن تكون له سلطة الاستعمال والتسيير والرقابة.

ولعل الحكمة من إبقاء على مسؤولية الناقل في حالات الغش أو الخطأ الجسيم، هي دفع الناقل إلى الحرس الشديد، وتنفيذ التزاماته بحسن نية حتى لا يلجأ إلى إخفاء خطئه في المحافظة على البضاعة أثناء تنفيذ عقد النقل وتسليمها بحالة ظاهرية سليمة خلافاً للواقع تهرباً من المسؤولية.²

وقد يتفق في عقد النقل على أن تظل حراسة البضاعة طوال فترة تنفيذ عقد النقل تحت يد المرسل أو المرسل إليه، وفي هذه الحالة لا يسأل الناقل عن هلاكها أو تلفها إلا إذا ثبت غش الناقل أو خطئه الجسيم أو غش أو خطأ أحد تابعيه لانتفاء أساس مسؤوليته. وتنتهي في الأصل مسؤولية الناقل بتسليم البضاعة للمرسل إليه أو كل من أوكلت له مهمة استلام البضاعة ومعاينتها وبذلك تنتهي مسؤوليته كون هذه الأخيرة هي وليدة العقد وأساسها إخلال بالتزام ألا وهو تحقيق غاية المتمثلة في تسليم البضاعة في نفس الحالة التي سلمت له.

¹ - شتواح العياشي، عقد النقل البري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع قانون الأعمال، 2004-2005، ص 80.

² - شتواح العياشي، مرجع سابق، ص 85.

ولا تنتهي مسؤولية الناقل بمجرد تفريغه للبضائع في المكان المحدد في العقد وإخطاره للمرسل إليه بل تنتهي بعد انتهاء المرسل إليه من معاينة البضاعة وموافقة كمية البضاعة وزنا وعددا لما هو محدد في العقد.

وإن كان الأصل يقضي بانتهاء المسؤولية بالتسليم الفعلي للبضائع إلا أنه يكمن إثارة مسؤولية الناقل في حالة ثبوت هلاك البضائع أو تلفها راجع لغش الخطأ الجسيم الذي صدر منه أو من أحد تابعيه أو يعتبر كل تابع كل شخص يستخدمه الناقل في تنفيذ التزامه وقد نصت المادة 136 معدلة مدني جزائري "يكون المتبوع مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه تابعه بفعله الضار متى كان واقعا منه في حالة تأدية وظيفته أو بسببها أو بمناسبةها" ومن نص المادة يشترط لقيام مسؤولية الناقل على أساس التبعية لشروط وهي أن يكون التابع أو المستخدم قد أحدث الضرر خلال فترة عمله أو بمناسبةها.

وقد قضت محكمة إستئناف الفرنسية AMIENS في قرارها الصادر بتاريخ : 1984/05/24 بأن "مقولة النقل مسؤولة عن الأخطاء الجسيمة التي يرتكبها عمالها أثناء تنفيذهم خدماتهم، وعليه فالخطأ الجسيم للسائق يعادل الخطأ الجسيم لمقولة النقل"²

الفرع الثاني: طبيعة مسؤولية الناقل و إثباتها.

تتمثل أساسا مسؤولية الناقل البري للبضائع في إلتزامه بنقل البضاعة سليمة إلى مكان محدد وفي ميعاد محدد في عقد النقل حيث وفي هذا الصدد نصت المادة 36 من القانون التجاري أن "عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين" وبالتالي لدراسة طبيعة مسؤولية الناقل وجب نشوء عقد صحيح يستوفي كل شروطه (رضا، محل و سبب) كون هذا الأخير عقد

¹ - شتواح العياشي، مرجع سابق، ص 85.

² - شتواح العياشي، مرجع سابق، ص 85.

يخضع في صحته وإنتفائه للقواعد العامة وأن مسؤولية الناقل وليدة العقد (مسؤولية عقدية) وأن إثبات هذا النوع من المسؤولية من طرف المرسل أو المرسل إليه يكون بعقد النقل.

حيث سنتطرق كمرحلة أولى إلى طبيعة مسؤولية الناقل البري للبضائع وكمرحلة ثانية إلى إثبات تلك المسؤولية.

أولاً: طبيعة مسؤولية الناقل البري للبضائع: لقيام مسؤولية الناقل البري للبضائع يستوجب تكوين عقد نقل صحيح تتوفر فيه كل الأركان الموضوعية العامة المتمثلة في رضا المتعاقدين على المسائل الجوهرية فيه، ومحل للعقد، وممكن ومعين وسبب مشروع للعقد، في غياب عقد النقل تتغير طبيعة المسؤولية من مسؤولية عقدية إلى مسؤولية من نوع آخر خاضعة لقواعد أخرى وعلى هذا الاعتبار تعتبر مسؤولية الناقل البري مسؤولية عقدية تقوم على أساس الإخلال بالالتزام الذي ألقاه عليه عقد النقل وليس هنالك ما يبرر على أنها مسؤولية تقصيرية¹

ويرى البعض إلى أنه يمكن أن تتحول المسؤولية من مسؤولية عقدية إلى مسؤولية تقصيرية و هذا في حالتي الغش والخطأ الجسيم.²

في حين يرى الدكتور السنهوري خلاف ذلك حيث يقول في هذا الصدد " أن المدين مسؤول عن الضرر بأكمله حتى الغير متوقع لأنه هو الذي أحدثه بخطئه، إلا أن المسؤولية العقدية تتميز بأنها تقوم على العقد إرادة المتعاقدين هي التي تحدد مداها وقد انصرفت هذه الإرادة إلى جعل هذه المسؤولية مقصورة على المقدار الذي يتوقعه المدين، فهذا هو المقدار الذي يفترض افتراضاً معقولاً أن المدين قد ارتضاه

¹ - الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، 2013، ص14.

² - لطيف جبر كومانى، مسؤولية الناقل البحري، الدار العلمية الدولية للنشر و التوزيع، عمان الأردن، 2001، ص

ويكون هذا الافتراض شرط اتفاقي يعدل من مقدار المسؤولية ويقصرها على مقدار الضرر المتوقع ولكن لما كان هذا الشرط باطلا في حالتي غش المدين وخطئه الجسيم أصبح المدين في هاتين الحالتين ملزما بالتعويض عن كل الضرر متوقعا كان أو غير متوقع لأنه رجع إلى الأصل بعد إبطال الشرط الإتفاقي الذي يعدل في مقدار المسؤولية¹

أما موقف المشرع الجزائري لم يعطي نص صريح على طبيعة مسؤولية الناقل ولكن يمكن استنتاجها من خلال نص المادة 47 من القانون التجاري تحت القسم الثاني الفقرة الأولى المتعلقة بعقد نقل الأشياء التي تجعل من مسؤولية الناقل البري للبضائع مسؤولية عقدية ناتجة عن الإخلال بالالتزام عقد النقل البري وإلقاء مسؤولية سلامة البضاعة ووصولها في الميعاد المحدد إلى المرسل إليه وتقابل نص المادة 47 قانون التجاري نص المادة 802 من القانون البحري .

وهذا لكون عقد النقل يفرض إلتزام جوهرى على الناقل توصيل البضاعة إلى المرسل إليه في الحالة التي استلمها من المرسل وتقوم مسؤوليته على أساس المسؤولية العقدية ويكون الخطأ مفترض ولا يمكن نفي المسؤولية إلا بإثبات الخطأ الأجنبي La Cause étrangère أو القوة القاهرة أو خطأ المرسل أو المرسل إليه حيث يعتبر الناقل مسؤولا عن أي ضرر يحدث للبضاعة بمجرد تسلمه لها.

حيث لا يفرض عقد النقل التزامات فقط على الناقل بل أيضا على المرسل والمرسل إليه وتتمثل أهم التزامات المرسل والمرسل إليه في إعداد البضاعة للنقل مع تقديم كافة البيانات المتعلقة بالبضاعة أو بيانات المرسل مع دفع أجرة الناقل ومصروفات الناقل.

¹ - عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، نظرية الإلتزام بوجه عام، المجلد الثاني، طبعة 2000، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان، ص 771.

ثانيا: إثبات مسؤولية الناقل البري للبضائع: الأصل في الإثبات أن البينة على من ادعى وفي هذه الحالة قد يكون المدعي هو المرسل أو المرسل إليه أو كل من توفرت فيه الصفة والمصلحة ولما كان الالتزام الملقى على عاتق الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة وبذل عناية، إذ يكفي لقيام مسؤولية الناقل من طرف المرسل إليه بإثباته تسلم البضاعة بسند النقل أو أي وسيلة إثبات الضرر جراء عدم تنفيذ الناقل لالتزامه. ويثبت المرسل أو المرسل إليه مسؤولية الناقل البري للبضائع بإثبات وجود ضرر وعقد نقل صحيح¹ قد تم الإخلال بإحدى الالتزامات المدرجة فيه، ولا يقع على عاتقهم إثبات الخطأ في إثبات الضرر وعقد النقل يفترض خطأ الناقل، ولا يستطيع الناقل التخلص من المسؤولية إلا بإثبات أن الضرر الذي لحق بالبضاعة حاصل إلى سبب أجنبي².

ويكون إثبات الضرر بمقارنة البيانات الواردة في عقد النقل المتعلقة بالبضاعة (الكمية، الوزن، الحالة) وقت تسليمها بالحالة التي أستمها المرسل إليه، فإن ثبت بأن البضاعة كانت سليمة في بداية عملية النقل ثم وقت تسليمها وجدت تالفة فمعنى ذلك أنها تلفت في عهدة الناقل، وإذ لم تحدد حالة البضاعة في سند النقل وقت تسليمها للناقل فإنه يفترض أنها سلمت بحالة جيدة هذا بالنسبة إذا التلف ظاهرا.

أما إذا كان التلف خفيا فعل المرسل أو المرسل إليه إثبات أن التلف حصل أثناء عهدة الناقل وحديث النشأة، والسبب في إثبات التلف الخفي من طرف المرسل أو المرسل إليه راجع إلى عدم تفحص المرسل إليه للبضائع بشكل كلي ودقيق نظرا

¹ - و يثبت عقد النقل البري بكل طرق الإثبات كون هذا الأخير من العقود التجارية حيث نصت المادة 30 من القانون التجاري الجزائري "يثبت كل عقد تجاري بسندات تجارية، سندات عرفية، فاتورة مقبولة، رسائل، دفاتر الطرفين، الإثبات بالبينة أو بأية وسيلة أخرى إذا رأت المحكمة وجوب قبولها"

² - العرابوي نبيل صالح مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع و الأشخاص في القانون الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2009-2010 ،

لصعوبة التدقيق في حالة البضائع خاصة إذا كانت بكميات كبيرة أثناء تسلّمها من الناقل أو إذا كان عقد النقل لا يذكر الوصف الدقيق للبضاعة المنقولة.¹

ويتحمل الناقل مسؤولية التلف الخفي في حالة ما إذا لم يتم بالفحص الدقيق للبضائع أثناء إستلامها فيفترض أنها سلمت بحالة جيدة.

¹ - نبيل صالح العرابوي، مرجع سابق، ص 124.

المبحث الثاني: حالات دفع مسؤولية الناقل البري للبضائع

عقد النقل هو اتفاق يبرم بين الناقل والمرسل والمرسل إليه، حيث يحدد التزام كل طرف فيه وأي إخلال بالتزام مدرج فيه يولد مسؤولية تجاه صاحب الحق، فالتأمين من هذا النوع من المسؤولية هو تأمين في حدود التزامات الناقل (قد يطلب المؤمن من الناقل عقد النقل حتى يتم اكتتاب عقد التأمين)، فقد يمكن اعتبار عقد التأمين من مسؤولية الناقل عقد تبعية يتبع التزامات الناقل المدرجة في عقد النقل في تقدير التعويض وفي الإعفاءات المقررة لناقل بموجبه.

يتحدد التزام كل من المؤمن والمؤمن له الناقل عند تحقق الخطر بتعويض الطرف المتضرر نتيجة فعل أو خطأ الناقل الغير عمدي، حسب ما تنص عليه بنود عقد التأمين من مسؤولية الناقل الذي يتبع عقد النقل من حيث البنود المدرجة فيه التي يجب مراعاتها وهذه البنود من شأنها تحديد التزامات المؤمن من حيث الحد الأقصى للتعويض، وكذا حدود مسؤولية المؤمن له الناقل و حالات إعفاءه المتفق عليها في العقد أو المقررة قانونا.

ولدراسة هذا المبحث تم تقسيمه إلى مطلبين، حيث سنتطرق في المطلب الأول المعنون ب الإعفاء القانوني لمسؤولية الناقل البري للبضائع و في المطلب الثاني تحت عنوان التحديد و الإعفاء الاتفاقي من مسؤولية الناقل البري للبضائع.

المطلب الأول: إعفاء الناقل من المسؤولية بقوة القانون

إن من الأمور التي يتفق عليها الناقل والمرسل في عقد النقل هي وصول البضاعة إلى المرسل إليه في نفس الحالة التي استلمها من المرسل، ويكون أثناء عملية النقل مسؤولاً عن أي هلاك أو تلف أو التأخير يحصل للبضاعة أو أي ضرر يصيب صاحب البضاعة.

إلا أن مسؤولية الناقل لا تثار في كل الحالات التي يكون فيها ضرر للبضاعة أو المتضرر، إذ يمكن إعفائه من المسؤولية كلياً أو جزئياً بقوة القانون، حيث أبقى المشرع الجزائري الناقل البري للبضائع في حالات محصورة في نص المادة 48 من القانون التجاري الجزائري " يمكن إعفاء الناقل من مسؤوليته الكلية أو الجزئية من جراء عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال أو التأخير فيها، وذلك عند إثبات حالة القوة القاهرة أو عيب خاص بالشيء أو الخطأ المنسوب إلى المرسل أو المرسل إليه.¹"

ومنه يتضح من نص المادة أن الإعفاءات القانونية المقررة للناقل هي :

القوة القاهرة، العيب الذاتي في البضاعة المنقولة، خطأ المرسل أو المرسل إليه.

الفرع الأول: القوة القاهرة.

¹ - المادة 48 من الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 الذي يتضمن القانون التجاري المعدل و المتمم، الباب الرابع في العقود التجارية، الفصل الرابع في عقد النقل البري و في عقد العمولة للنقل، القسم الثاني نقل الأشياء، الفقرة الأولى عقد نقل الأشياء.

تعرف القوة القاهرة على أنها كل أمر لا يمكن توقعه ولا يمكن دفعه يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً¹ والتعريف القانوني للقوة القاهرة أنها "حدث تتسبب فيه قوة تفوق قوة الإنسان، بحيث لا يستطيع هذا الأخير أن يتجنبها أو أن يتحكم فيها، كما تتميز القوة القاهرة أيضا بطابع عدم قدرة الإنسان على توقعها"²، وهذا ما ورد في قرار المحكمة العليا الصادر 1990/06/11 تحت رقم : 65920.

وذهب بعض الفقه إلى التفرقة بين القوة القاهرة (Force majeure) وبين الحادث الجبري (Cas fortuit) فيقولون إن القوة القاهرة والحادث الفجائي لان كانا يتفان من حيث أن كلا منهما حادث لا يد للإنسان فيه يستحيل دفعه ولا يمكن توقعه، إلا أنهما يختلفان من حيث أن القوة القاهرة حادث يأتي من الخارج ولا يتصل بنشاط المدين كعاصفة أو زلزال أو فياضان أو حالة حرب أو ثورة أو أمر إداري، في حين أن الحادث الجبري حادث يأتي من الداخل فيكون متصلاً بنشاط المدين بحيث ينجم عن الشيء الذي تتحقق به المسؤولية كانهجار إطار الشاحنة أو المقطورة وهم يضيفون أن القوة القاهرة وحدها تحول دون قيام المسؤولية، أما الحادث الجبري فلا يمنع من تحققها³.

كما أن الفقه الحديث لم يأخذ بهذه التفرقة ويرى أنه متى تحققت شروط القوة القاهرة في الحادث الذي لا يمكن توقعه ولا يمكن دفعه ولم يكن للناقل يد في حدوثه، فلا يأخذ بما إذا كان هذا الحادث خارجياً أو داخلياً أي منبعث من نشاط الناقل، ويبقى للقاضي السلطة التقديرية عما إذا كان هذا الحادث قوة القاهرة لا يمكن دفعها أو حادث جبري.

¹ - تعريف مشار إليه في رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، العرابوي نبيل صالح، مرجع سابق ص 215.

² - لعياشي شتواح، عقد النقل البري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، في القانون فرع قانون الأعمال، 2004-2005، ص 86.

³ - إجتهاد الفقيه جوسران، www.alkanounia.com•Josserand .

ويعتبر من قبل القوة القاهرة حوادث الحرب، الحجز على وسيلة النقل، الفتن الثورات ولا يعتبر الحريق أو السرقة من قبل القوة القاهرة إلا إذا وقع في ظروف جعلت توقعه غير ممكن، وانتفى كل خطأ من الناقل وتابعيه.¹

والقوة القاهرة يؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية عما لحق بالبضائع من ضرر ويتحمل مالك البضاعة المسؤولية.²

الفرع الثاني: العيب الذاتي في البضاعة المنقولة.

وتعتبر من قبيل الإعفاءات المقررة للناقل البري للبضائع العيب الذاتي في البضاعة والذي يقصد بها ذلك العيب الذي ينشئ عن تلف العناصر المكونة، مثل سوء تغليب الطماطم مما يعرضها للعوامل الطبيعية مثل الحرارة والبرودة والرطوبة يؤدي إلى تلفها وغالبا ما يقترن هذا السبب من أسباب الإعفاء بخطأ المرسل، فأحيانا يكون تلف البضاعة ناجم من سوء تحريم المرسل للبضاعة.³

ومن الأمثلة أيضا بعض السوائل سريعة التبخر بطبيعتها مثل البنزين وأيضا فقدان بعض البضائع لنسبة من وزنها أثناء عملية النقل مثل الحبوب التي تجف بسبب عامل الحرارة.

لا يعفى الناقل من مسؤوليته في كل الحالات التي يكون عيب في البضاعة حيث إذا كان العيب ظاهرا وقت الشحن ولم يقم الناقل بتبنيه المرسل بذلك ليتخذ التدابير اللازمة فإنه يسأل الناقل قدر الضرر الذي نتج عن عدم التبنيه ويكون دفعه بوجوب إعفاءه من المسؤولية غير مقبول على أساس وجوب عيب ذاتي في البضاعة.

¹ - العرياوي نبيل صالح، مرجع سابق، ص 216.

² - و تحديد مالك البضاعة يكون بناء على العلاقة بين المرسل و المرسل إليه.

³ - العرياوي نبيل صالح، مرجع سابق، ص 217.

وقد تؤدي العيوب الخفية للبضاعة إلى إلحاق الضرر بغيرها من البضائع المشحونة في نفس وسيلة النقل¹ مثل الخضر والفواكه التي تصاب بالعفن وينتقل هذا العفن إلى باقي البضائع والحكم في هذه الحالة أن المرسل هو المسؤول عن تعويض الضرر لأنه ارتكب خطأ عندما شحن بضاعة معيبة كما يسأل المرسل إتجاه الناقل إذا سببت البضاعة المنقولة ضرراً لوسيلة النقل.

الفرع الثالث: خطأ المرسل أو المرسل إليه.

تعتبر من قبيل الإعفاءات المقررة للناقل خطأ المرسل أو المرسل إليه، أي أن الضرر

الذي أصاب البضاعة أثناء عملية النقل كان سببها راجع إلى فعل المرسل أو المرسل إليه مثال على ذلك التحريم السيء للبضاعة قبل عملية الشحن وأيضا عدم قيام المرسل بتعبئة البضاعة بما يتناسب وطبيعتها مما يؤدي إلى تعرضها إلى عدة عوامل تعرضها للهلاك.

يعنى أيضا الناقل من المسؤولية إذا أثبت خطأ المرسل إليه كتأخره في إستلام البضاعة أو عدم قيامه بالإجراءات اللازمة لعملية التفريغ الذي تعهد بها أو تأخير في التسليم ناتج عن معلومات خاطئة، ويقدر القاضي نسبة مساهمة كل سبب في حدوث الضرر وحدد على أساس هذه النسبة مبلغ التعويض الذي يتحمله الناقل²، وهذا ما أكدته محكمة النقض الفرنسية في قرارها الصادر بتاريخ 19/11/1996

¹ - عبد الحميد الشواربي، الإلتزامات و العقود الجارية و فقا للقانون التجارة رقم 99/17، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، ص 272.

² - أحمد محمد منصور، المسؤولية عن الأضرار عن الجمادات، الدار العلمية الدولية و دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان الأردن، 2002، ص 209 .

بقولها "إجتماع خطأ المرسل وخطأ الناقل في إحداث تلف الآلة الميكانيكية المنقولة لا يمنع قضاة الموضوع من تقدير جسامة الخطأ من كل منهما"¹.

كما أيضا إذا تلفت البضاعة أو هلكت وكان نقلها تحت حراسة المرسل أو المرسل إليه فلا يكون الناقل مسؤولا عن تلفه أو هلاكها إلا إذا أثبت المرسل أو المرسل إليه خطأ الناقل. جميع الحالات السابقة ترفع المسؤولية عن الناقل شريطة أن يثبت الناقل حدوث إحدى هذه الحالات وان الهلاك او التلف او النقص يرجع في سببه إلى إحداها، وعبء الإثبات يقع على الناقل.

¹ - منقول من العياشي شتواح، مرجع سابق، ص 88.

المطلب الثاني: الإعفاء و التحديد الاتفاقي للمسؤولية.

عقد النقل مثله مثل جميع العقود يخضع لإرادة أطرافه في تحديد التزامات كل منهم،

ولما كان الجزء الأكبر من المسؤولية على عاتق الناقل أجاز المشرع الجزائري الاتفاق على تخفيف قدر من المسؤولية، عبر إدراج بند في عقد النقل المبرم بينه وبين المرسل باشتراط عدم مسؤوليته على الأضرار التي تلحق بالبضاعة أو تحديدها.

ويخضع عقد التأمين من مسؤولية الناقل البري للبضائع لنفس الشروط المدرجة في عقد النقل في تحديد مقدار المسؤولية وتعويض المتضرر.

لقد نظم المشرع الجزائري مسألتي الإعفاء والتحديد الاتفاقي في القانون التجاري فقد أجاز بعض الشروط التي يمكن ادرجها ومنع جزءا آخر، وهذا في نص المادة 52 من القانون التجاري الجزائري حيث قضت المادة " فيما عدا حالة الاشتراط الكتابي المدرج بسند النقل والمطابق للقوانين والأنظمة الجاري بها العمل والمبلغ لعلم المرسل، يجوز للناقل عدا حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب منه أو من مستخدميه.

1-تحديد مسؤوليته بسبب الضياع أو التلف بشرط ألا يكون التعويض المقرر أقل

بكثير من قيمة الشيء نفسه بحيث يصبح في الحقيقة وهميا.

2-إعفاؤه كليا أو جزئيا من مسؤولية التأخير.

3-يكون باطلا كل اشتراط من شأنه أن يعفي الناقل كليا من مسؤوليته عن
الفقدان الكلي أو الجزئي أو التلف.¹.

وباستقراء نص المادة 52 من القانون التجاري الجزائري نرى أن المشرع
الجزائري قد أجاز الاتفاق على إعفاء الناقل في حالة واحدة وكذلك تحديد مسؤوليته
في حالة الضياع أو التلف بشروط.

الفرع الأول: الإعفاء الاتفاقي من المسؤولية.

أجازت المادة 52 من القانون التجاري إعفاء الناقل كليا أو جزئيا من
مسؤوليته عن البضائع في حالة واحدة وهي التأخير في تسليم البضائع، ومنه إذا
اتفق الناقل مع المرسل على إعفاءه من المسؤولية في كل الحالات التي تتحقق فيها
المسؤولية، فيبطل الاتفاق على الإعفاء من تحمل تبعة الضياع أو التلف ويلتزم
الناقل أو شركة تأمينه بالتعويض بالرغم من وجود اتفاق على إعفائه من المسؤولية .
وثار نقاش في فرنسا حول صحة شروط الإعفاء من المسؤولية في عقد النقل،
فكان موقف القضاء الفرنسي في بادئ الأمر يقضي ببطلان هذه الشروط نظرا
لمخالفتها النظام العام.

حيث من شأن هذه الشروط إعفاء الناقل من المسؤولية وهو الطرف القوي في
العقد، بالإضافة إلى أن هذه الشروط تؤدي إلى تشجيع الناقل على التهاون والإهمال
وعدم الأخذ بالاحتياطات اللازمة للحفاظ على البضاعة معتمدا على عدم مسؤوليته،
إلا أن المشرع الفرنسي عدل رأيه و جعل عائق الإثبات² على المرسل والمرسل

¹ - المادة 52 من الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 الذي يتضمن القانون التجاري المعدل و
المتمم، الباب الرابع في العقود التجارية، الفصل الرابع في عقد النقل البري و في عقد العمولة للنقل، ا لقسم الثاني
نقل الأشياء.

² - في عقد النقل تكون البضائع تحت يد الناقل طيلة مدة سريان هذا العقد و منه فإنه يتعذر على المرسل أو
المرسل إليه معرفة سبب و وقوع الحادث و بالتالي يصعب عليه إثبات خطأ الناقل.

إليه¹، أما بالنسبة للمشرع المصري فقد أخذ ببطلان شروط الإعفاء لتعارضها أيضا مع النظام العام في بعض الأحكام أما بالنسبة لباقي الأحكام فقد أقر بصحتها وهذا تطبيقا لمبدأ الحرية التعاقدية، أما بالنسبة للمشرع الجزائري فقد أخذ ببطلان الإعفاء من المسؤولية إلا فيما يخص التأخير.

و يعد في حكم الإعفاء من المسؤولية كل شرط يقضي بتحمل المرسل أو المرسل إليه بعض نفقات التأمين على مسؤولية الناقل وذلك لأن بتأمين مسؤولية الناقل تعتبر شركة التأمين ضامنة لمسؤولية الناقل وملزمة بالتعويض في حالة حدوث ضرر للبضاعة، وهذا ما نصت عليه المادة 75 من القانون التجاري الجزائري "يعد كاشتراط بالإعفاء بالنسبة للمواد ... 52 الاشتراط الذي يضع بصفة مباشرة أو غير مباشرة التأمين الكلي أو الجزئي لمسؤولية الناقل... على عاتق المرسل أو المرسل".²

وأما في حالة التأخير في توصيل البضاعة فيعفى الناقل من المسؤولية 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 بهما معا نتيجة التأخير، وإما أن يكون جزئياً، بحيث يتم الاتفاق على مبلغ محدد يمثل جزءاً من التعويض الواجب دفعه في حالة التأخير.³

وليكون الإعفاء صحيحاً يجب توفر شروط هي:

أ- أن يكون الاشتراط كتابي سواء في عقد النقل أو تذكرة النقل.

¹- مصطفى كمال طه، النظرية العامة للقانون التجاري، دار المطبوعات الجامعية، الطبعة الرابعة، الإسكندرية مصر، 2002، ص 218.

²- المادة 75 من الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 الذي يتضمن القانون التجاري المعدل و المتمم، الباب الرابع في العقود التجاري، الفصل الرابع في عقد النقل البري و في عقد العمولة للنقل، القسم الرابع أحكام مشتركة.

³- مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 188.

ب- أن يكون مبلغا للمرسل، فلم يشترط القانون موافقة المرسل الصريحة وإنما تبليغه بهذا الشرط، حيث يعتبر سكوت المرسل عن الشرط بمثابة الموافقة عليه، وفي حالة اعتراضه عليه فإنه لا يأخذ به.

ج- أن يرد الاشتراط على ضرر التأخير فيجوز الاتفاق على الإعفاء عن الأضرار الناتجة عن التأخير في تسليم البضاعة.¹

الفرع الثاني: التحديد الإتفاقي للمسؤولية.

أجاز القانون للمتعاقدين اللجوء إلى تحديد مسبق للمسؤولية في العقد الذي يرتب التزاماتهما المتبادلة في حالة عدم تنفيذ المدين لإحدى الالتزامات المترتبة في ذمته عينا أو التأخر في تنفيذها، وهذا النوع من الاتفاق يعرفه الفقه بالشرط الجزائي، وقد يدرجه المتعاقدان في العقد كبند فيه أو في اتفاق لاحق.

ويقصد بالتحديد الإتفاقي للمسؤولية أن يتفق كل من المرسل والناقل على أن يدفع الناقل تعويضا محددًا في حالة تحقق مسؤوليته، كما هو منصوص عليه في المادة 52 من القانون التجاري الجزائري في تحديد مسؤولية الناقل في حالة ضياع البضاعة أو تلفها.

والغالب في الاتفاق على تحديد المسؤولية المدنية للناقل أن يكون اتفاقا على تخفيف المسؤولية برفع جزء منها من على عاتق الناقل وحصر مساءلته على الجزء الباقي، كما يجوز بالعكس من ذلك أن يقصد بالتعديل زيادة مسؤولية مرتكب الفعل الضار عما تقضي به القواعد العامة²، فيمكن الاتفاق على أن يتحمل المدين تبعة الحادث المفاجئ أو القوة القاهرة مثلما نصت عليه المادة 178 في فقرة الأولى من القانون

¹ - العرابوي نبيل صالح، مرجع سابق، ص 225.

² - سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني في الالتزامات، الجزء الثاني، منشورات مكتبة صادر الحقوقية، 1998، ص 632.

المدني الجزائري على "يجوز الإتفاق على أن يتحمل المدين تبعت الحادث المفاجئ أو القوة القاهرة".

وقد يتبين للمتعاقدين من ظروف وملابسات العقد، ومدى التزاماتها المتقابلة أن التعويض الذي يقدر وفقا للقواعد العامة بمعرفة القاضي عن الإخلال بأحد الالتزامات التي يربتها العقد لا يكون عادلا بالنسبة لأحدهما أو كليهما، فيتفقان على تحديد قيمة التعويض مقدما بما يتفق وما يريانه عادلا من وجهة نظرهما المشتركة. عملا بنص المادة 183 من القانون المدني والتي تنص على "يجوز للمتعاقدين أن يحددا مقدما قيمة التعويض بالنص عليها في العقد أو في الإتفاق اللاحق وتطبق في هذه الحالة أحكام المواد 176 إلى 181" و تحديد المسؤولية يكون بطرق مختلفة، فقد يتم على أساس وضع حد أقصى لمقدار ما يمكن أن يتحمله الناقل كتعويض، وفي هذه الحالة لا يلتزم الناقل إلا في الحد الأقصى المتفق عليه في عقد النقل، أما إذا كان الضرر الذي لحق بالبضاعة أقل، التزم الناقل بتعويض الضرر الحقيقي دون زيادة أو نقصان، وقد يتم التحديد على أساس تقدير نسبة من مبلغ معين لكل وحدة من البضاعة المنقولة، فلا يلتزم الناقل بأكثر منه ولو كانت قيمة هذه الوحدة تتجاوزه، ويلتزم حينئذ البدء بتقدير الضرر الحقيقي قبل معرفة مقدار التعويض المحدد الذي يلتزم به الناقل.¹

ويخضع تحديد المسؤولية لشروط و هي :

- 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

¹ - شتواح العياشي، مرجع سابق، ص 90.

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 راجعا إلى الخطأ العمدي أو الخطأ الجسيم الصادر من الناقل أو أحد تابعيه، ففي هذه الحالة يلتزم الناقل بدفع التعويض المناسب للضرر الذي لحق بالمرسل أو المرسل إليه، لأنه لا يجوز له تحديد مسؤوليته في حالة الخطأ العمدي أو الخطأ الجسيم طبقا لنص الفقرة الأولى من المادة 52 السالفة الذكر.

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 الاتفاقي، 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 الاتفاقي حتى يكون معادلا لقيمة الضرر، أما إذا تجاوزت قيمة الضرر مقدار التعويض الاتفاقي، فلا يجوز للمرسل أو المرسل إليه أن يطالب بأكثر من هذه القيمة إلا إذا أثبت صدور غش أو الخطأ العمدي أو الخطأ الجسيم من الناقل أو من أحد تابعيه، وحينئذ يلتزم الناقل بتعويض الضرر كاملا¹.

وبالإضافة إلى 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 تسترعي الانتباه، وإلا جاز للمحكمة اعتباره كأن لم يكن، وعليه إذا كان شرط تحديد المسؤولية عن الضياع أو التلف مكتوبا في مستند

¹ - عبد الحميد الشواربي، مرجع سابق، ص 320.

النقل بصورة واضحة ودقيقة لا يحمل أي شك في مقدار التعويض الاتفاقي عن الضياع أو التلف.

وفي الأخير لابد من الإشارة إلى أن عقد التأمين من مسؤولية الناقل يستأثر ويستمد في تقدير التعويض و تحديد المسؤولية التي يضمنها المؤمن من الشروط المتفق عليها في عقد النقل المبرم بين الناقل و المرسل، فأبي شرط يقضي بإعفاء الناقل أو الحد من مسؤوليته فإنه يطبق نفس طرديا في عقد التأمين من المسؤولية.

الفصل الثاني: عقد التأمين من المسؤولية في مجال النقل البري للبضائع.

يعتبر التأمين من المسؤولية تقنية من تقنيات الحماية الاجتماعية، حيث أولى المشرع الجزائري أهمية خاصة بهذا النوع من التأمينات حيث جعله إلزاميا و هذا في العديد من المجالات مثل مجال الصحة و الطب و كذا مجال النقل موضوع دراستنا.

حيث يكتسي أهمية كبيرة في التأمينات البرية وهذا نظرا لكونه يطبق في مجال جد مهم وهو نقل البضائع، ومنه فقد إهتم المشرع الجزائري به ونظمه كسائر العقود من خلال وضع عدة قوانين وكذا أوامر في هذا المجال، ولعل أبرزه الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات حيث نصت المادة 166 منه في فقرتها الثانية على "... كما يجب على الناقلين العموميين للبضائع أن يكتتبوا تأمينا يغطي مسؤوليتهم المدنية اتجاه الممتلكات التي ينقلوها"¹.

ونستخلص من نص هذه المادة أن المشرع ألزم الناقلين البريين للبضائع باكتتاب عقد تأمين يغطي مسؤوليتهم من خلال استعماله للفظ "يجب..." ولعل المشرع الجزائري أراد من هذا الإلزام هدفين أساسيين، فالهدف الأول يتمثل في تفادي رجوع الغير مباشرة ضد الناقل في حالة حدوث ضرر للبضاعة، أما الهدف الثاني هو ترسيخ الثقة و الائتمان بين أطراف عقد النقل(المرسل، الناقل، المرسل إليه).

كما يهدف التأمين من المسؤولية إلى تغطية خسائر مادية التي تترتب عن مسؤولية المؤمن له بسبب الأضرار التي ألحقت بالغير والذي يكون فيها مسؤولا قانوناً.

¹-الأمر 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995، و المتعلق بالتأمينات.

ويطلق على تأمينات المسؤولية "تأمينات الدين أو تأمينات الخصوم و لذلك لتدخل ثلاث عناصر (أشخاص): المؤمن، المؤمن له المسؤول والمتضرر وهذا الأخير لا يكون طرفا في العقد والذي يمارس حقا مباشرا على المؤمن في تعويضه عن الضرر ويسعى التأمين على المسؤولية إلى تحقيق الحماية الاجتماعية بفضل الضمان الذي يمنحه المؤمن فيمكن للمؤمن له إعادة رؤوس أمواله دون أن يتحمل الخسائر التي وقعت بسبب مسؤوليته و في نفس الوقت تعويض الضحية عن كل الخسائر التي ألحقت به.

إذا ولدراسة عقد تأمين من مسؤولية الناقل البري للبضائع تم تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين رئيسيين حيث سيتم التطرق في المبحث الأول إلى أحكام عقد التأمين من مسؤولية الناقل وأثاره، أما في المبحث الثاني سيتم التطرق إلى الأخطار التي يضمنها عقد التأمين من المسؤولية والأخطار المستثناة من العقد سواء كان هذا الاستثناء بقوة العقد أو بقوة القانون، وعند نشوء الضرر ما هي آليات مطالبة المضرور بالتعويض؟

المبحث الأول: أحكام عقد التأمين من مسؤولية الناقل البري للبضائع وأثاره.

إن جوهر عقد تأمين من مسؤولية الناقل هو وجود عقد نقل صحيح وساري المفعول حيث أن هذا الأخير يرتبط ارتباطاً وثيقاً بعقد النقل، في تحديد مسؤولية الناقل و تقدير التعويض عند نشوء الضرر.

ولا يختلف عقد تأمين مسؤولية الناقل عن باقي عقود التأمين الأخرى من حيث أركان انعقاده (رضا، محل، سبب) وكذا شروطه، كما لا يوجد هناك اختلاف في الآثار التي يربتها هذا العقد فالمؤمن ملزم بتغطية الأضرار المنصوص عليها في العقد أو التي ألزمه المشرع بها و على المؤمن له دفع المستحقات المتفق عليها وقت إبرام العقد.

ومنه لمعالجة هذا المبحث تم تقسيمه الى مطلبين، المطلب الأول مفهوم عقد تأمين مسؤولية الناقل البري للبضائع، أما في المطلب الثاني سيتم التطرق إلى أثاره المتمثلة في الإلتزامات المتولدة عنه.

المطلب الأول: مفهوم عقد التأمين من مسؤولية الناقل البري للبضائع.

تتمثل في الأساس فكرة التأمين من المسؤولية على الخطأ و تحمل التبعية¹، والمقصود هنا أن من ارتكب خطأ وتسبب في ضرر يكون ملزماً بالتعويض للمضرور وبهذا الصدد قام المشرع بخلق آلية لتفادي تحمل تبعات هذا الخطأ من طرف المتسبب عن طريق إبرام عقد تأمين على المسؤولية حيث تعهد إلى شركة التأمين بتبعات تغطية مسؤولية زونها، وهذا راجع لعدة أسباب منها حماية المسؤول من العسر لأن المسؤولية ترتب دينا عليه، ومن جهة أخرى هي إقرار حماية خاصة للمتضرر تتمثل في جبر الضرر و السرعة في التعويض فبمقارنة بسيطة من حيث الإمكانيات المادية تعتبر شركة التأمين يسيرة ماديا عادة.

الفرع الأول: تعريف عقد التأمين من مسؤولية الناقل البري للبضائع.

أولاً: تعريف عقد التأمين من المسؤولية: تضمن القانون المدني الصادر بالأمر 58-75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 فصلا خاصا بعقد التأمين يشمل في القسم الأول أحكاما عامة و في القسم الثاني أحكاما خاصة تتعلق بأنواع التأمين و ينظم هذا الفصل المواد من 619 إلى 643.²

وبعد صدور قانون التجاري بالأمر رقم 59-75 المؤرخ 26 سبتمبر 1975 نص في مادته الثانية على أن التأمين يعتبر عملا تجاريا بطبيعته.

¹ - أورد المشرع في المادة 124 من القانون المدني أن "كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه ويسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض".

² - صدر قانون 07-80 المؤرخ في 9 أوت 1980 المتضمن الأحكام العامة للتأمين الذي ألغ المواد من 626 إلى 643.

عرف المشرع عقد التأمين في المادة 619 مدني "التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه بأن 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 الخطر المبين بالعقد و ذلك مقابل قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن"¹

وقد أعادت المادة 02 من الأمر 95-07 الصادر 25 جانفي 1995م تعريف عقد التأمين 619 مدني سالفه الذكر، و تم إضافة فقرة ثانية للمادة 02 بموجب القانون 06-04 والذي يقضي "... إضافة إلى أحكام الفقرة الأولى من هذه المادة يمكن تقديم الأداء عينيا في تأمينات المساعدة و المركبات البرية ذات المحرك".²

والتأمين من المسؤولية هو قسم من أقسام التأمين لا يختلف في طبيعته عن باقي عقود التأمين الأخرى فهو يندرج ضمن تأمينات الأضرار و هذا بموجب المادة 56 المتعلق بالتأمينات و التي تنص " يضمن المؤمن التبعات المالية المترتبة على مسؤولية المؤمن له المدنية بسبب الأضرار اللاحقة بالغير"، يبنى عقد التأمين من المسؤولية مثله مثل جميع العقود على عناصر مختلفة هي أطراف العقد، الخطر المؤمن منه ، التعويض، موضوع التأمين (تأمين المسؤولية)، مدة التأمين و من الواضح أن تعدد عناصر عقد التأمين من المسؤولية يجعل من الصعب إيجاد تعريف شامل.³

¹ - المادة 619 قانون المدني الجزائري، الفصل الثالث، عقد التأمين، القسم الأول، أحكام عامة، برتي للنشر، طبعة 2012-2013، ص140.

² - القانون رقم 06-04 الصادر بتاريخ 20 فبراير 2006 المعدل و المتمم للأمر 95-07 الصادر 25 جانفي 1995م المتعلق بالتأمينات.

³ - عبد العزيز فهمي هيكل، مبادئ في التأمين، الدار الجامعية، 1985، ص 29

لقد اختلف الفقه و التشريع في إعطاء تعريف موحد للتأمين من المسؤولية المدنية حيث هنالك من يرى أنه " عقد يتولى المؤمن فيه تأمين المؤمن له من الأضرار الناشئة عن رجوع الغير عليه بالمسؤولية سواء أكان الغير محقا في دعواه أو غير محق "

أنتقد هذا الرأي خاصة في شقه الأخير أن لابد للمسؤولية أن تستند إلى أساس قانوني لقيامها، وهذا الأساس القانوني لابد أن يرتبط بالمسؤولية العقدية أو التقصيرية على إعتبار أن التعويض يكون نتيجة قانونية تنشأ عن أساس قانوني.¹ وقد عرفه الدكتور عبد الرزاق السنهوري على أنه "عقد بموجبه يؤمن المؤمن له من الأضرار التي تلحق به من جراء رجوع الغير عليه بالمسؤولية"².

وبتعريف آخر "هو عقد يلتزم بمقتضاه المؤمن بضمان المؤمن له الأضرار الناتجة عن رجوع الغير عليه بالمسؤولية مقابل قسط يدفعه المؤمن له."³

والضرر المؤمن منه ليس ضررا يصيب المال بطريقة مباشرة كما في التأمين على الأشياء بل هو ضرر ينتج عن دين في ذمت المؤمن له بسبب تحقق مسؤوليته التقصيرية مثل المسؤولية عن حوادث السيارات، أو بسبب تحقق مسؤوليته العقدية⁴.

فخلافًا على التأمين على الأضرار الذي يقوم بين شخصين إثنين عادة المؤمن والمؤمن له فالتأمين على المسؤولية يقوم على ثلاث أشخاص المؤمن و المؤمن له

¹ - موسى جميل نعيمات، النظرية العامة للتأمين من المسؤولية المدنية، دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الطبعة الأولى، لبنان، 2006، ص 51

² - السنهوري عبد الرزاق، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، عقود الغرر، عقود المقامرة، والرهان والمرتب مدى الحياة وعقد التأمين. الجزء السابع. الطبعة الثانية. لبنان: منشورات الحلبي الحقوقية، 2000، ص 1643-1644

³ - د عبد الرزاق بن خروف مرجع سابق ص 207.

⁴ - مقدم سعيد التأمين و المسؤولية المدنية، الطبعة الأولى، كليك للنشر، الجزائر، 2008، ص 48.

(المسؤول) والطرف الثالث المتضرر و ذلك بالرغم من أنه ليس طرفا في العقد و مثال على ذلك تأمين متعهد نقل البضائع (الناقل) ضد مسؤوليته عن سلامة وصول البضائع (التلف، الهلاك، التأخير) الذي ينتج عنها دين في ذمته إثر ضرر أصاب البضائع فتتحقق مسؤوليته العقدية مما يكسب الغير الطرف الثالث المتضرر (المرسل أو المرسل إليه) دعوى مباشرة ضد المؤمن و المسؤول.

الفرع الثاني : أقسام عقد التأمين من مسؤولية الناقل البري للبضائع.

يعتبر التأمين من المسؤولية من أنواع التأمين من الأضرار، و التي يكون فيها مقدار الضرر الأساس المحدد لمقدار التعويض المستحق للمؤمن له، والذي يلتزم المؤمن بأدائه. و ينقسم التأمين من المسؤولية بحسب موضوعه إلى قسمين أولا تأمين من خطر غير محدد القيمة و ثانيا تأمين من خطر محدد القيمة.

1- تأمين من خطر غير محدد القيمة يكون إذا كان المحل الذي يقع عليه غير محدد القيمة عند إبرام عقد التأمين و هذا لاستحالة تحديد حجم الخطر و نوعه وقت إبرام عقد التأمين من المسؤولية¹، وهذه المسؤولية لا يمكن التنبؤ بمقدار الأضرار الناجمة عنها قبل تحققها، و يكون إلتزام المؤمن بدفع مبلغ التعويض كاملا للمتضرر عن نتائج تحقق مسؤولية المؤمن له دون تحديد مسبق لمبلغ التعويض و أيضا لنوع الخطر مثل التأمين عن حوادث المرور التي يكون المؤمن فيها ملزم بالتعويض أيا كان مقدار المسؤولية.²

2- التأمين من الأخطار المحددة القيمة:

¹- موسى جميل نعيمات، مرجع سابق ص 62.

²- عبد الرزاق بن خروف، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري، الطبعة الثانية، دار ابن بطوطة للنشر و التوزيع، عمان الأردن، 2015، ص 208.

هو تأمين على قيمة مقدرة أو قابلة للتقدير و يكون التأمين من المسؤولية محدد القيمة في الحالة التي يؤمن فيها الشخص من مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق بشيء محدد كتأمين شخص من مسؤوليته عن هلاك شيء في حوزته و مثال ذلك تأمين الناقل من مسؤوليته عن البضائع المنقولة و تأمين صاحب المخزن من مسؤوليته عن البضائع المودعة لديه، وهذا الإلتزام هو إلتزام برد هذا الشيء إلى مالكة الأصلي، فالمسؤولية في هذا النوع يمكن تحديدها مسبقا كونها محصورة في قيمة الشيء.¹

وسواء كان التأمين تأمينا من أخطار ذات قيمة محددة أو غير محدد القيمة فإنه يكون إما أصليا إذا كان يهدف أصلا إلى التأمين من المسؤولية كما هو الحال في التأمينات الإلزامية من المسؤولية و إما يكون تكميليا إذا كان مكملا للتأمين على الأشياء كم هو الأمر في التأمين من الحريق أو تأمين المنشأة.

في عقد التأمين من مسؤولية الناقل يمكن فسخ عقد التأمين من طرف الناقل أو المؤمن قبل نهاية سريان مدة العقد عن طريق رسالة مع الإشعار بالإستلام إلا في حالة و جود شرط يقضي بخلاف ذلك، يفسخ العقد بعد إنقضاء مدة 30 يوما من الإرسال.

أما بالنسبة للفسخ من جانب المؤمن يجب توفر شروط الفسخ و هي في حالة عدم دفع أقساط التأمين، عند عدم الإمتثال لدفع الزيادة في القسط في حالة تفاقم الخطر، أو في حالة عدم التأكد أو التحديد الدقيق للخطر عند الإكتتاب أو عند سريان العقد رفض المؤمن له الزيادة المقترحة في القسط.²

¹ - عبد الرزاق بن خروف، المرجع السابق ص 208.

² - contrat d'assurance responsabilité civile contractuel des transporteurs publics de marchandises par voie terrestre (R.C voiturier).du 14-11-1998 visa N°19.

المطلب الثاني: الإلتزامات المتولدة عن عقد التأمين من المسؤولية.

عقد التأمين من المسؤولية هو عقد ينشئ علاقة قانونية بين المؤمن و المؤمن له (الناقل) كونه من العقود الملزمة لجانبين كما أنه يولد حقوق و إلتزامات على أطرافه تتمثل هذه الإلتزامات أساسا في فعل (تحقيق غاية، بذل عناية) أو عدم فعل شيء ما أو منح، و هذا ما نصت عليه المادة 54 من قانون المدني الجزائري¹، حيث يلتزم المؤمن بضمان التبعات الناتجة عن قيام مسؤولية الناقل (المؤمن له) من رجوع الطرف الثالث المتضرر المتمثل في صاحب البضاعة² ، حيث يضمن المؤمن مسؤولية الناقل المدنية فقط دون الجزائية و فيما يلي سوف نتطرق إلى إلتزامات كل من المؤمن و المؤمن له المتمثل في الناقل.

الفرع الأول: إلتزامات المؤمن.

1- يقع على عاتق المؤمن وفقا للقواعد العامة في عقد التأمين من المسؤولية المدنية بضمان مسؤولية الناقل الناتجة عن تحقق الخطر المتمثل في هلاك أو تلف البضائع أو التأخير في التسليم بشرط أن يثبت صاحب البضاعة أن التأخير سبب له ضررا.

¹ - المادة 54 قانون المدني الجزائري، الفصل الثاني العقد ، القسم الأول، أحكام التمهيديّة، برتي للنشر، طبعة 2012-2013، ص15.

² - أمر رقم 95-07 مؤرخ في 25 يناير 1995، المتعلق بالتأمينات، الباب الأول التأمينات البرية ، الفصل الثاني تأمينات الأضرار ، القسم الخامس تأمينات المسؤولية. العدد 13

حيث ألزم المشرع المؤمن بضمان التبعات المالية المترتبة عن مسؤولية الناقل في مواجهة الغير حسب نص المادة 56 من الأمر المتعلق بالتأمينات التي تنص على " يضمن المؤمن التبعات المالية المترتبة عن مسؤولية المؤمن له المدنية بسبب الأضرار اللاحقة بالغير".

وقد نصت المادة 12 من نفس الأمر " يلتزم المؤمن بتعويض الخسائر و الأضرار:

- الناتجة عن الحالات الطارئة

- الناتجة عن خطأ غير متعمد من المؤمن له.

ويتمثل تحقق الخطر المؤمن منه في معظم صور التأمين بحدوث واقعة قانونية بسيطة

بمجرد تحققها يحل التزام المؤمن ، و في عقود التأمين على الحياة يتمثل الخطر في تحقق واقعة الحياة أو الوفاة، أما في التأمين من المسؤولية فالأمر مختلف، وذلك لأن المؤمن في هذا النوع من التأمين لا يضمن الضرر الذي يصيب المؤمن له في شخصه أو في ماله ولكنه يؤمن المسؤول (المؤمن له) من الضرر المالي الذي يتحقق من جراء انشغال ذمته المالية بدين التعويض الذي يسأل عنه تجاه الغير، كما أن التزام المؤمن بدفع مبلغ التعويض لا يقتصر على علاقة المؤمن بالمؤمن له فقط، وإنما يكون لمركز المضرور القانوني تأثير على تلك العلاقة على نحو يؤثر معها في تحديد طبيعة الخطر المؤمن منه والذي ينهض على اثر تحققه التزام المؤمن بضمان المسؤولية المؤمن ضدها، و الخطر المؤمن منه في عقد تأمين مسؤولية الناقل البري للبضائع يتمثل في واقعة التلف أو الهلاك أو ضرر ناتج عن التأخير.

ومن الملاحظ أن التزام المؤمن بدفع مبلغ التعويض لا يكون معلقاً على شرط واقف هو تحقق الخطر المؤمن منه لأن تحقق الخطر يعتبر ركناً قانونياً في الالتزام وليس مجرد شرط عارض، ولهذا كان التزام المؤمن التزاماً احتمالياً واتصف عقد التأمين نتيجة لذلك بأنه عقد احتمالي¹.

ففي التأمين من المسؤولية لا يجوز أن يتقاضى المضرور من المؤمن تعويضاً يزيد عن مبلغ التأمين المتفق عليه في العقد أو يزيد على قيمة الضرر الذي لحقه، فالصفة التعويضية تأبى أن يكون التعويض مصدر إثراء المتضرر أو يجعله في مركز مالي أفضل من الذي كان عليه قبل تحقق الخطر.²

وقد نصت المادة 30 من الأمر 04-06 "...و ينبغي أن لا يتعدى التعويض مبلغ إستبدال الملك المنقول المؤمن أو قيمة إعادة بناء الملك العقاري المؤمن عند وقوع الحدث."³

2- ألزم المشرع الجزائري المؤمن بتحمل المصاريف القضائية في نص المادة 57 من الأمر 07-97 " يتحمل المؤمن المصاريف القضائية الناتجة عن أية دعوى تعود مسؤوليتها إلى المؤمن له إثر وقوع حادث مضمون" لم يحدد المشرع نوع المصاريف كما أن لهذه الكلمة معنى متسع فيدخل فيها كل مصاريف الدعاوى بما فيها أجره المحامي.

إلا أنه يمكن للمؤمن أن يتعهد لصالح المؤمن له بتقديم مساعدات و خدمات في عقد التأمين، مثلاً أن يقوم المؤمن بتقديم المساعدة سواء بالقطر أو التصليح في

¹ - عبد الرزاق السنهوري، مرجع سابق 1342.

² - العريايي نبيل صالح، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع و الأشخاص في القانون الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2009-2010، ص 435

³ - الأمر 04-06 المؤرخ في 20 فبراير 2006، ج ر عدد 15.

حالة حدوث عطب لوسيلة النقل و هذا تقاديا للثلف أو الهلاك الكلي للبضائع خاصة في المواد سريعة الإهلاك وهذا راجع إلى أنه هو الضامن في حالة تحقق الخطر من أجل التقليل من قيمة الخسائر أو تقاديتها كليا.¹

وفي التأمين من المسؤولية يمكن أن يتعهد المؤمن بتعيين محامي أو أن يتدخل في الدعوى كضامن إلى جانب الناقل عند رجوع الغير عليه بالتعويض و هذا راجع لعدة أسباب الأولى أنه صاحب خبرة في النزعات المتعلقة بالتأمين و ثانيا كونه هو الضامن و الملزم بالتعويض، حيث جاء في الفقرة الثانية من المادة 12 من الأمر المتعلق بالتأمينات في فقرتها الثانية " تقديم الخدمة المحددة في العقد، حسب الحالة، عند تحقق الخطر المضمون أو عند حلول أجل العقد، ولا يلزم المؤمن بما يفوق ذلك."

وجاء في عقد تأمين من مسؤولية الناقل البري للبضائع التابع لشركة الوطنية للتأمينات SAA البند الأول في الفقرة الثالثة " تلتزم شركة الوطنية للتأمينات على حسابها بتأمين دفاع المؤمن له بموافقته الكلية، في دعاوى المطالبة الودية و الإدارية و القضائية المرفوعة ضده بسبب تحقق أخطار مضمونة في عقد التأمين".²

نظم المشرع الجزائري عقد تأمين من المسؤولية حيث حدد إلتزامات كل طرف على سبيل الحصر إلا إنه ترك المجال مفتوحا لإضافة بعض البنود و كذا الامتيازات و الخدمات الإضافية التي تكون لمصلحة المؤمن له المتفق عليها في العقد عملا بمبدأ العقد شريعة المتعاقدين إلا ما يخالف النظام العام و هذا كله لتقديم

¹ - البشير زهرة، التأمين البري، دراسة تحليلية و شرح لعقود التأمين، دار النشر و التوزيع مؤسسة عبد الكرم بن عبد الله، طبعة 1985، تونس ص 219.

² - « L'assureur s'engage a ses frais, a assurer la defense de assuré avec son plein accord dans les actions amiable, administratives ou judiciaires dirigées contre lui rapportant a des préjudices couverts par la police. »

خدمات أفضل و زيادة المنافسة الشرعية بين شركات التأمين، و كل تعهد إضافي يدرج في عقد التأمين نافذا تجاه المؤمن.

الفرع الثاني: إلتزامات المؤمن له (الناقل).

يقع على عاتق المؤمن له في التأمين من المسؤولية جملة من الإلتزامات المتعددة يمكن تقسيمها إلى إلتزامات عامة يحددها المشرع في إطار القواعد العامة لعقد التأمين، وإلى الإلتزامات خاصة ترجع إلى طبيعة عقد التأمين من المسؤولية والتي جرت العادة على إدراجها في وثائق التأمين من المسؤولية بحيث أصبحت من الأحكام المرتبطة بالتأمين من المسؤولية.

نصت المادة 15 من الأمر المتعلق بالتأمينات على أنه يلزم المؤمن له:

- التصريح عند إكتتاب العقد بجميع البيانات و الظروف.

- التصريح بتغير الخطر أو تفاقمه.

- دفع الأقساط في مواعيدها.

- إحترام الإلتزامات و قواعد النظافة و الأمن.

- إخطار المؤمن بوقوع الخطر عند تحققه.¹

وهذه الإلتزامات سنعالجها بالتفصيل فيما يلي :

1- التصريح عند إكتتاب العقد بجميع البيانات و الظروف.

نصت المادة 15 من الأمر المتعلق بالتأمينات في فقرتها الأولى على أنه " يلزم

المؤمن له التصريح عند إكتتاب العقد بجميع البيانات و الظروف المعروفة لديه

¹ - عبد الرزاق بن خروف، المرجع السابق، ص.85.

ضمن إستمارة أسئلة تسمح للمؤمن بتقدير الأخطار التي يتكفل بها¹ حيث يعتبر عقد التأمين من المسؤولية من العقود حسن النية التي يمتنع فيها على أي من الطرفين أن يخفي أي شيء يكون محل إعتبار من الطرف الآخر و هذا لكونه من عقود التي تقوم على الثقة.²

وعلى كل طالب لتأمين على خطر ما سواء تعلق الأمر بالتأمينات البرية أو الجوية أو البحرية يتعين عليه أولاً تقديم طلب للمؤمن و عادة ما يكون شفوي أو بإقتراح من المؤمن أو على شكل إستمارة مطبوعة، و يتضمن طلب التأمين على مجموعة من الأسئلة يجيب عليها المؤمن له و على ضوء هذه الإجابات المقدمة يمكن للمؤمن أن يدرس و يشخص الخطر ومنه قبول أو رفض طلب التأمين و تحديد قسط التأمين،³ و نوع البيانات يرتبط بنوع الخطر، وفي التأمين من المسؤولية يلتزم المؤمن له ببيان أوجه النشاط الذي يريد أن يؤمن نفسه من المسؤولية الناجمة عن مزاولته لهذا النشاط.⁴

أما البيانات التي يشترط على الناقل أن يدلي بها عند إكتتاب عقد التأمين من مسؤوليته، هنالك معلومات متعلقة بوسيلة النقل و هنالك المعلومات المتعلقة بالبضاعة.

¹ - الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات، المرجع السابق.

² - موسى جميل النعيمات، المرجع السابق، ص 252 و 253

³ - عبد الرزاق بن خروف، المرجع السابق، ص 68

⁴ - بهاء الدين مسعود سعيد خويرة، الأثار المترتبة عن عقد التأمين من السؤولية المدنية، دراسة مقارنة، أطروحة ماجستير، جامعة النجاح الوطنية كلية الدراسات العليا، نابلس فلسطين، 2008، ص43

أ) المعلومات المتعلقة بوسيلة النقل:

- **صنف المركبة:** هي المركبات السياحية المخصصة للحياة اليومية و النفعية هي المركبات المخصصة لمزاولة نشاط ما مثل السيارات المخصصة لنقل البضائع أو مزاولة مهنة ما.

- **العلامة:** وهي علامة الشركة المصنعة لوسيلة النقل.

- **النوع:** كل مركبة برية ذات محرك و كذلك مقطوراتها أو نصف مقطوراتها.

- **الوزن المسموح به:** لكل مركبة برية حمولة قصوى لا يجب أن تتجاوز حد ما من الوزن المقرر في وثيقة المركبة (البطاقة الرمادية)

- **رقم التسجيل:** لكل مركبة رقم تسجيل يميزها عن باقي أصناف المركبات.

- **رأس المال الأقصى المضمون للبضائع**

- **طبيعة المركبة:** مثل المركبات المخصصة لنقل السوائل أو الحبوب... إلخ.

أ) المعلومات المتعلقة بالبضاعة:

- **طبيعة البضاعة:** سوائل، حبوب... إلخ.

- **عدد و ميزان البضائع.**

- **نقطة الإنطلاق ووجهة البضائع.**

- **قيمة البضائع.**

وهذه المعلومات هي معلومات عامة ليست على سبيل الحصر قد تختلف

من شركة تأمين لأخرى¹ ومن نشاط إلى آخر.

¹ - المعلومات المطلوبة لدى طلب إكتتاب عقد تأمين من مسؤولية الناقل البري للبضائع لشركة La CAAR الشركة الجزائرية للتأمين و إعادة التأمين.

وكل إخلال بعدم التصريح بكامل البيانات يرتب على المؤمن له جزاء و لكن علينا أن نفرق في حالة ما كان عدم التصريح بكامل البيانات بحسن النية حيث نصت المادة 19 من الأمر المتعلق بالتأمينات على أنه في حالة إغفال أو تصريح غير صحيح يمكن إبقاء على العقد مقابل قسط أعلى أو فسخ العقد في حالة رفضه لزيادة و في حالة حدوث الخطر المؤمن منه يستطيع المؤمن تخفيض مبلغ التعويض في حدود الأقساط المدفوعة.

أما في حالة سوء النية و التصريح الكاذب نصت المادة 21 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات " كل كتمان أو تصريح كاذب متعمد من المؤمن له قصد تضليل المؤمن في تقدير الخطر ينجر عنه إبطال العقد مع مراعاة الأحكام المنصوص عليها في المادة 75 من هذا الأمر" و نستخلص من هذا أنه قرر للمؤمن حق فسخ العقد و إحتفاظه بالأقساط المدفوعة.

2- التصريح بتغير أو تفاقم الخطر: يعتبر عقد التأمين من المسؤولية من عقود المدة (مستمرة زمنيا)، فإنه غالبا ما يطرأ أثناء تنفيذ العقد ظروف و ملابسات تؤدي إلى زيادة تحقق الخطر أو زيادة جسامته الأضرار المترتبة عنه، و قد جاء في القضاء الفرنسي "هو زيادة احتمال وقوع الأخطار إلى درجة أنه لو علم بها المؤمن لما تعاقد، أو لما تعاقد إلا بمقابل قسط أعلى أو حسب شروط تختلف عن تلك التي تعاقد بها"¹ أي هذا التغير في نوع الخطر يؤدي إلى الإخلال في التوازن المتوقع بين ما حدده من أقساط وبين ما يتحمل تحققه من نتائج تترتب على الخطر بعدما إستجد من ظروف.²

¹ - عبد الرزاق بن خروف، مرجع سابق، ص 88.

² - موسى جميل النعيمات، المرجع السابق، ص 265

ولا يشترط أن يكون هنالك علاقة بين تقادم الخطر ووقوع الكارثة بل يكفي أن يؤدي هذا الأمر إما إلى زيادة تواتر الحادث أو إلى زيادة الخسائر التي قد تترتب عليه، إذ أن العبرة في تحديد الظروف الواجب إعلانها يرتبط بمدى تأثيرها في تعديل فكرة المؤمن عن الخطر وليس بأثرها في وقوع الخطر في ذاته.

وفي مجال التأمين الإلزامي غالباً ما يتعلق تقادم الخطر أو تغييره بالمركبة المؤمن من المسؤولية الناجمة عن إستعمالها وما يتعلق بها وما يطرأ عليها من تعديلات تؤدي إلى تغيير صفتها أو إستعمالاتها وذلك حسب طبيعة النشاط فمثلاً يعتبر من قبيل تقادم الخطر تغيير النشاط مثال ناقل مختص في نقل الأقمشة يقوم بنقل الأثاث.

أما بالنسبة لأجال التصريح بتقادم الخطر أو تغييره بسبب المؤمن أو بسبب خارجي فقد جعل له في نص المادة 15 فقرة 3 من الأمر المتعلق بالتأمينات أجل 7 أيام إبتداء من تاريخ علمه، و يكون التصريح عن طريق رسالة مضمونة مع الإشعار بالاستلام، وكل إخلال بعدم التصريح بتغيير الخطر أو تقادمه يترتب على المؤمن له جزاء و هو نفسه الجزاء المقرر لعدم التصريح بالبيانات أعلاه.

3- الإلتزام بدفع القسط: إن الإلتزام المؤمن له بدفع قسط التأمين هو إلتزام جوهري يتوقف عليه سريان عقد التأمّن من المسؤولية و إلتزام المؤمن بتعويض الخسائر الناجمة عن وقوع الحادث، ويكتسب هذا الإلتزام أهمية كبيرة سواء من الناحية القانونية أو الفنية ، من الناحية القانونية هو من العقود الملزمة لجانبين و الإلتزامات المترتبة على أطرافه هي واجبة التنفيذ، أما من الناحية الفنية فالقسط هو مقابل

الخطر حيث يتم إحتسابه وفق طرق فنية ليتناسب مع حدة إحتمال الخطر وحجم الخسارة.¹

نصت المادة 15 فقرة 02 من الأمر 95-07 " يلزم المؤمن له بدفع القسط أو الإشتراك في الفترات المتفق عليها" و القسط هو المقابل الذي يدفعه المؤمن له بغرض الحصول على تغطية الخطر المؤمن منه.² حيث نصت المادة 619 من القانون المدني " ...و ذلك مقابل قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن" من هذا النص نستخلص أن المشرع جعل من القسط مبلغا نقديا و هذا ما يفهم من قوله "أية دفعة مالية أخرى"، و لا يدخل في مفهوم هذه العبارة القيام بعمل ما أو الإمتناع عن عمل أي لا يمكن دفع القسط بغير مبلغ نقدي، و يعتبر من قبيل الدفع النقدي للقسط الدفع بالسند التجاري كالشيك ز لكن لا يعتبر الوفاء قد تم إلا إذا تسلم المؤمن القيمة الثابتة في السند نقدا.³ و قد يتم دفع القسط في دفعة واحدة أو عن دفعات دورية.

ويتحدد مقدار قسط التأمين في التأمين من المسؤولية بالاتفاق فيما بين المؤمن والمؤمن له، وإن كان في الغالب أن يستقل المؤمن بوضع مقدار هذا القسط والذي يشكل عادة نسبة مئوية من مقدار القيمة المضمونة أي من مقدار المبلغ المؤمن به، والذي يتم تحديده من خلال تقدير المؤمن لإحتمال وقوع الخطر ومدى جسامته وذلك بالاستناد إلى

¹ - بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع و التطبيق، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الطبعة الأولى، عمان الأردن، 2009 ص 684.

² - عبد الرزاق بن خروف، مرجع سابق ص 91

³ - عبد الرزاق بن خروف، مرجع سابق ص 93.

البيانات الموضوعية المتعلقة بالخطر والتي يلتزم المؤمن له بالإفصاح عنها وقت إبرام العقد¹.

ويتمثل القسط الواجب الدفع من طرف المؤمن له في القسط الجرد الذي نصت عليه المادة 80 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات حيث نصت "إن قسط الجرد هو القسط الصافي المطابق لتكلفة الخطر مضافا إليه نفقات التسيير الواقعة على عاتق المؤمن" وهو مجموع تكلفة الخطر أي نوعه و درجة إحتمال وقوعه و إضافة نفقات التسيير نحصل على قسط الجرد².

أي إخلال بهذا الإلتزام يترتب عليه و قف الضمان أو الفسخ حسب ما نصت المادة 16 من الأمر 95-07 حيث يلتزم المؤمن بالتذكير المؤمن له قبل شهر من تاريخ الإستحقاق مع تعيين المبلغ الواجب دفعه، و عند عدم الإمتثال للدفع من المؤمن له يعذر المؤمن برسالة موصى عليها بالإشعار بالإستلام بدفع القسط خلال ثلاثين يوما أخرى عند إنقضاء المدة يمكن للمؤمن أن يوقف الضمان تلقائيا، ويمكن له فسخ العقد بعد 10 أيام من وقف الضمان مع تبليغ هذا الفسخ للمؤمن له.

4- إحترام الإلتزامات و قواعد النظافة و الأمن: يضمن المؤمن التبعات المالية المترتبة عن مسؤولية المؤمن له إلا أن لهذا الأخير إلتزامات منها إحترام قواعد النظافة والأمن والمتمثلة في المحافظة على العين المؤمن عليها و إتخاذ الحيطة و الحذر في النشاط الذي يزاوله و الإبتعاد عن كل ما يزيد من إحتمال تحقق الخطر أو التقليل من عواقبه، و يختلف هذا الإلتزام بقواعد النظافة و الأمن باختلاف نوع التأمين و نوع النشاط الذي سيؤمن عليه من المسؤولية، و في غالب الأحيان المؤمن هو الذي يشترط تدابير خاصة منصوص عليها في العقد على المؤمن له أن يلتزم

¹ - بهاء الدين مسعود سعيد خويبر، مرجع سابق ص 33.

² - عبد الرزاق بن خروف، مرجع سابق ص 94.

بها ومثال على ذلك إشتراط المؤمن للمؤمن له وضع جهاز مضاد للسرقة أو عدم عهد السيارة للشخص الحائز لرخصة السياقة الأقل من سنة وهذا راجع لحدثة إكتسابه لرخصة السياقة وقلة خبرته التي من شأنها زيادة إحتمال تحقق الخطر¹.

وفي التأمين من مسؤولية الناقل تشترط شركة التأمين على الناقلين العموميين للبضائع إحترام بعض القواعد الخاصة المتعلقة بنشاطهم منها أن يتعهد المكتتب بأن الوزن الإجمالي للحمولة المذكورة في الوثيقة التقنية.

وسواء تعلق الأمر بالإلتزامات التي تعهد بها المؤمن بمقتضى العقد أو بتلك التي يفرضها تشريع خاص فإنه يترتب عن الإخلال بها جزاء نصت المادة 22 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات " إذا خالف المؤمن له الإلتزامات المنصوص عليها في 4 و 5 من المادة 15 أعلاه و ترتب عن هذه المخالفة نتائج ساهمت في الإضرار أو في إتساع مداها جاز للمؤمن تخفيض التعويض في حدود الضرر الفعلي الذي لحق به"².

يمكن أن يسقط الضمان³ و الحق في التعويض للناقل في حالة عدم إمتثاله لإحترام الشروط المنصوص عليها قانونا حيث نصت المادة 5 من المرسوم رقم 80-34 أن "عن السائق و/ أو المالك الذي يحكم عليه، و قت الحادث لنقله أشخاص أو أشياء غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان المحددة في الأحكام القانونية

¹ - عقد التأمين للشركة الدولية لتأمين و إعادة التأمين CIAR البند 4 و 7 و 8.

² - عبدالرزاق بن خروف، المرجع السابق، ص 96.

³ - عرف الفقه السقوط "بأنه وسيلة أو دفع يستطيع بمقتضاها أن يرفض المؤمن تعهده بالضمان رغم تحقق الخطر المؤمن منه بسبب عدم تنفيذ المؤمن له أحد إلتزاماته التي يفرضها عليه العقد أو القانون وقت وقوع الكارثة"، موسى جميل النعيمات مرجع سابق ص 274.

و التنظيمية الجارية العمل بها.¹، و يمكن إلى جانب هذا الجزاء القانوني أن يكون هنالك جزاء إتفاقي منصوص عليه في العقد.

5- إخطار المؤمن بوقوع الخطر: إن من الإلتزامات الأساسية للمؤمن له وهو التبليغ بوقوع الخطر إذ هو الأساس الذي بموجبه يقوم إلتزام المؤمن بالتعويض، حيث تتجلى أهمية الإخطار في تمكين المؤمن من التحقق من توافر شروط المسؤولية المضمونة وما ترتب عليها من نتائج تحقق الخطر ومساعدته في إتخاذ الإجراءات والتدابير التي تحول دون تفاقم الضرر.

نص المشرع الجزائري في نص المادة 15 فقرة 5 أمر 95-07 المتعلق بالتأمينات أن "يلزم المؤمن له بتبليغ المؤمن عن كل حادث ينجر عنه الضمان بمجرد إطلاعه عليه وفي أجل لا يتعدى 7 سبعة أيام، إلا في الحالة الطارئة أو القوة القاهرة و عليه أن يزوده بجميع الإيضاحات الصحيحة التي تتصل بهذا الحادث و بمداه كما يزوده بكل الوثائق الضرورية التي يطلبها من المؤمن".

حدد المشرع الجزائري مهلة 7 أيام لتبليغ المؤمن بتحقق الخطر و قد تمتد المدة إلى أكثر من 7 أيام في حالة القوة القاهرة أو الحلة الطارئة إلى زوال المانع، أما فيما يتعلق بالتأمين من السرقة حدد مهلة 3 أيام و البرد 4 أيام و هلاك الماشية 24 ساعة، و يمكن الإتفاق على تمديد أجال الإخطار إلى أكثر من ما هو محدد في القانون بشرط أن يكون في مصلحة المؤمن له و لا يجوز الإتفاق على تقليص المدة.

¹ - المرسوم 80-34 المحدد لكيفية تطبيق المادة 7 من الأمر 74-15 المتعلق بالتأمينات، المؤرخ 16 فيفري 1980، الباب الثاني، الإستثناءات و السقوط احق في الضمان، المادة 5 فقرة 3.

لم يشترط شكل معين للإخطار فيمكن التبليغ عن طريق رسالة موصى عليها مع الإشعار بالإستلام أو شفها أو حتى رسالة عادية أو بأية طريقة يتفق عليها الطرفان أما فيما يخص محتوى التبليغ فقد نصت المادة أعلاه على أن المؤمن له " عليه أن يزوده بجميع الإيضاحات الصحيحة التي تتصل بهذا الحادث و بمداه كما يزوده بكل الوثائق الضرورية التي يطلبها من المؤمن." و هذه البيانات تتمثل أساسا في وقت تحقق الخطر و المكان الذي وقع فيه و الأسباب إن أمكن و جميع البيانات الأخرى التي قد تفيد المؤمن في تقدير الأضرار وقد جرت العادة أن يضع المؤمن إستمارة تحت تصرف المؤمن له تحتوي على بيانات وأسئلة يجيب عنها المؤمن له.¹

وفي حالة المخالفة وقد تلجأ بعض شركات التأمين في إدراج شرط يقضي بسقوط حق المؤمن له أو المتضرر من التعويض حيث نصت المادة 22 أعلاه على أن الجزء محصور بين التخفيض و التعويض في حدود الضرر الفعلي.²

¹ - عبد الرزاق بن خروف، المرجع السابق، ص 99.

² - نصت المادة 622 من القانون المدني في فقرتها الثانية "يكون باطلا ما يرد في وثيقة التأمين من الشروط الأتية... الشرط الذي يقضي بسقوط حق المؤمن له بسبب تأخره في إعلان الحادث المؤمن منه إلى السلطات أو تقديم المستند إذا تبين من الظروف أن التأخر كان لعذر مقبول".

المبحث الثاني: إستحقاق التعويض عند نشوء الضرر.

قد تتعرض البضائع المنقولة خلال عملية النقل إلى أخطار شتى تفقدتها قيمتها جزئياً أو كلياً وعلى أساس الضرر تقوم مسؤولية الناقل تجاه أصحاب البضائع، حيث يهدف التأمين من المسؤولية إلى تغطية الخسائر المادية التي تترتب عن مسؤولية المؤمن له بسبب تحقق الخطر و إلحاق ضرر بالغير و الذي يكون فيها مسؤولاً قانوناً، يمتد ضمان المؤمن في حدود التزامات الناقل.

يتضمن عقد التأمين من مسؤولية الناقل مجموعة من الأخطار التي على المؤمن أن يضمنها، منها من هي مكتسبة للناقل بقوة القانون و منها من هي مضمونة بموجب الإتفاق، كما أسقط المشرع بعض الأخطار من الضمان و التي لا يمكن إكتتاب عقد تأمين يضمنها بسبب طبيعتها أو أنها تتعارض مع النظام العام.

وعند تحقق الخطر ووقوع ضرر للبضاعة ينشأ دين في ذمة الناقل تجاه المرسل أو المرسل إليه أو المضرور، فيتقرر حق لمن له الصفة و المصلحة في طلب التعويض من الناقل. أما آليات المطالبة تتمثل في تقنيتين الأولى في المطالبة الودية للتعويض أما الثانية فهي اللجوء إلى الحل القضائي في حالة عدم الإستجابة و المتمثل في رفع دعوى مباشرة ضد الناقل أو ضد شركة تأمينه (المؤمن). ومنه هل إلترام المؤمن بالتعويض في عقد التأمين من المسؤولية الناقل مطلق أم هناك استثناءات؟ و ما هي آليات مطالبة المضرور بالتعويض؟

وللإجابة على هذا التساؤل تم تقسيم المبحث إلى مطلبين الأول تحت عنوان الأخطار المغطاة في عقد التأمين من مسؤولية الناقل البري للضائع و المطلب الثاني آليات المطالبة بالتعويض.

المطلب الأول: الأخطار المغطاة في عقد التأمين من مسؤولية الناقل البري للضائع.

يهدف التأمين من المسؤولية إلى تغطية الخسائر المادية التي تترتب عن مسؤولية المؤمن له بسبب تحقق الخطر والحاق ضرر بالغير و الذي يكون فيها مسؤولاً قانوناً، يمتد ضمان المؤمن في حدود إلتزامات الناقل، ويتمثل ضمان المؤمن في ضمان العواقب المالية إثر رجوع الغير عليه بالمسؤولية نتيجة الضرر الذي أصابهم حيث يتمثل الإلتزام الرئيسي للناقل في توصيل البضاعة بالحالة الجيدة التي إستلمها من المرسل والمحافظة عليها.

يتضمن عقد التأمين من مسؤولية الناقل مجموعة من الأخطار التي على المؤمن أن يضمنها، منها من هي مكتسبة للناقل بقوة القانون و منها من هي مضمونة بموجب الإلتفاق.

الفرع الأول: صور التأمين من مسؤولية الناقل.

يغطي عقد التأمين من مسؤولية الناقل البري على البضائع عبر الطرق البرية وفق الشروط المحددة في العقد، كما يغطي الأضرار والخسائر المادية اللاحقة بالبضائع أثناء نقلها. حيث ترك المشرع حرية للمؤمن والمؤمن له (الناقل) في إدراج أخطار إضافية تحت سقف الضمان، فمن الأخطار التي هي مكتسبة بقوة القانون بالنسبة للناقل والتي يضمنها المؤمن و هنالك من الضمانات الإضافية التي يستوجب الإلتفاق على تغطيتها صراحة في العقد مقابل قسط إضافي أو أكبر وعليه هناك نوعين من العقود الأول هو العقد المحدد الأخطار و الثاني الشامل.

أولاً: عقد التأمين من المسؤولية محدد الأخطار.

هذا النوع من العقود هو عقد يشمل في محتواه بعض الأخطار التي يتم تحديدها اتفاقاً دون أخرى و ضمانات مقررة قانوناً و مكتسبة للناقل، و في هذا النوع من العقود يلتزم المؤمن بضمان و تعويض كافة الأضرار اللاحقة بالضائع بعد عملية الشحن و قبل عملية التفريغ¹ و أثناء الرحلة فقط، حيث أن شركة التأمين تضمن مسؤولية الناقل في حالة تحقق الخطر المتفق عليه، و الأضرار التي يضمنها عقد التأمين المحدد من مسؤولية الناقل البري للضائع هي الأضرار :

- 1- التي تصيب البضاعة نتيجة تصادم أو تحطم أو إنقلاب أو سقوط المركبة أو المقطورة أو البضائع.
- 2- تصادم المركبة أو مقطورتها بمركبة أخرى أو اصطدامها بجسم ثابت مثال على ذلك اصطدام مركبة الناقل بجدار أو عمود كهربائي أدى إلى إصابة البضاعة بضرر.
- 3- التي تصيب البضاعة المنقولة نتيجة حريق أو انفجار.
- 4- التي تصيب البضاعة نتيجة إنهيار السدود أو الطريق أو سقوط أي مبنى أو عمارة أو جسر.
- 5- التي تصيب البضاعة نتيجة سقوط الحجارة و الأشجار.
- 6- التي تصيب البضاعة نتيجة البرق أو الفياضانات أو الزلازل أو البراكين.
- 7- التي تصيب البضاعة نتيجة إنكسار محاور أو هيكل المركبة.
- 8- التي تصيب البضاعة نتيجة سقوط المركبة في واد أو بحر أو نهر أو بحيرة.

¹ - شهاب يمينة، محاضرات ألقيت على طلبة ماستر، في مقياس تأمين النقل، كلية الحقوق، سعيد حمدين، السنة الجامعية 2016-2017.

9- المؤمن يضمن المصاريف القضائية الناجمة عن أية دعوى تعود مسؤوليتها إلى الناقل إثر وقوع حادث مضمون.

كما يضمن عقد التأمين المحدد السرقة و لكن بشروط:

- أن تكون السرقة ناتجة عن حادث تصادم المركبة أو المقطورة بمركبة أخرى أو إنقلابها أو تصادمها بجسم ثابت.
- أن تكون السرقة بإستعمال السلاح أو العنف.
- السرقة الكلية للبضائع أو الشاحنة أو المركبة حيث يشترط تواجد كسر.¹

و بالرجوع إلى عقد التأمين من مسؤولية الناقل البري للبضائع، نجد في جميع عقود شركات التأمين تأشيرة تمنح من طرف وزارة المالية تحدد بموجبها الشروط العامة التي يجب أن يتوفر عليها عقد التأمين من مسؤولية الناقل البري للبضائع²، و محتوى هذه الشروط هي حقوق و واجبات مقررة لكل طرف في العقد، و كما سلف ذكره من أخطار و ضمانات مقررة قانونا أضافت التأشيرة الوزارية ضمانات أخرى ترقى إلى حد الضمانات المكتسبة.

ومن هذه الضمانات نذكر ما يلي :

1- يضمن المؤمن المصاريف المعقولة والهدف منها تجنب الخسارة الكلية أو الجزئية للبضائع في حالة الضرورة، ومن الأمثلة على ذلك قيام الناقل بإصلاحات

¹- شهاب يمينة، مرجع سابق.

²- Visa N°21/MF/DGT/DASS/ du 17/03/1998 تأشيرة صادرة عن وزارة المالية خاصة بتحديد الشروط العامة لعقد تأمين مسؤولية الناقل البري للبضائع التابع للشركة الجزائرية للتأمينات CAAT. أنظر الملحق رقم 02.

ضرورة إثر تعرض وسيلة النقل بعطب أثناء عملية النقل وهذا تقاديا لهلاك أو تلف البضاعة المنقولة.

2- يضمن المؤمن دفاع المؤمن له الناقل في الدعاوى الودية والإدارية والقضائية المرفوعة ضده بسبب خطر مضمون.

3- يضمن المؤمن الأضرار اللاحقة بالبضاعة و التي تكون تحت حراسة الناقل وفي المخزن لمدة 8 أيام.

4- يضمن المؤمن هلاك البضاعة الناتجة عن عطب غير متوقع يؤدي إلى توقف أجهزة التبريد، والذي ليس بسبب إهمال الناقل أو عدم قيامه بالصيانة.

5- يمتد ضمان المؤمن في حدود الإقليم الجزائري بالنسبة لعمليات نقل البضائع البرية.

ثانيا: عقد التأمين من المسؤولية شامل الأخطار.

عقد التأمين الشامل هو تلك التأمينات الإضافية التي يختارها الناقل التي تضاف إلى العقد التأمين المحدد بمحض إرادته يتفق مع المؤمن عليها مع زيادة في القسط.

يتميز هذا النوع من العقود عن المحدد في أنه يضمن أيضا الأضرار التي تلحق بالبضائع خلال عملية الشحن و التفريغ و التي هي مستثناة من الضمان في العقد المحدد الأخطار.

ومن خصائص عقد التأمين الشامل من مسؤولية الناقل البري للبضائع أنه يشمل في محتواه جميع الضمانات الإتفاقية فإذا نقص ضمان واحد يعتبر حينئذ عقد تأمين محدد الأخطار.

الفرع الثاني: الأضرار المستثناة من عقد التأمين من مسؤولية الناقل البري للبضائع.

إن لكل عقد تأمين أخطار يضمنها ويغطيها، وأخطار أخرى مستثناة من الضمان قد تكون مستثناة بقوة القانون أي لا يمكن تغطيتها أو إكتتاب عقد تأمين يضمنها حتى وإن إتفقا الأطراف على ذلك، كما توجد أخطار مستثناة بقوة العقد و لكن يمكن ضمانها وإكتتاب عقد تأمين يغطيها بإتفاق أطراف العقد ، و كذلك هو الحال بالنسبة لعقد تأمين من مسؤولية الناقل البري للبضائع فهو يغطي أخطار أثناء الرحلة فقط إذا كنا أمام عقد تأمين محدد الأخطار أو أثناء الشحن والنقل والتفريغ بالإضافة إلى أخطار أخرى إذا كنا بصدد عقد شامل الأخطار.

وتتمثل الاستثناءات القانونية و العقدية من مسؤولية الناقل البري للبضائع في الأضرار التي لا يمكن لأطراف عقد التأمين الإتفاق على إكتتاب عقد تأمين يغطيها لأنها مخالفة لنظام العام والأداب العامة أو نظرا لتعارضها مع السياسة الداخلية أو الخارجية للدولة أو نظرا لأن طبيعة العقد لا تسمح بضمانها².

أولاً: الإستثناءات القانونية و العقدية.

1) الأضرار التي يتسبب فيا الناقل عمدا، حيث جاء في المادة 03 فقرة واحد من المرسوم 80-34 " يستثنى من الضمان الأضرار التي يتسبب فيها المؤمن له عمدا"

- عبد الرزاق بن خروف، محاضرات في مقياس تأمين النقل، " يكون التأمين إما بشروط كل الأخطار أو أخطار متميزة، لرحلة واحدة أو وثيقة اشترك سنوية - مفتوحة على أساس رقم الأعمال"
²- شهاب يمينة، مرجع سابق.

وجاء أيضا في المادة 12 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات أنه " يلتزم المؤمن بتعويض الخسائر و الأضرار الناجمة عن الخطأ غير المتعمد من المؤمن له" و يفهم من هذه المادة أن المشرع إستثنى خطأ المؤمن له العمدي من الضمان، و يقصد بخطأ المؤمن له (الناقل) العمدي إلحاق من ألت إليه عملية النقل الضرر و هو في كافة الوعي بخطورة الفعل وما يترتب عليه من نتائج قد تؤدي بهلاك الشيء المنقول، و يستثنى من هذه الحالة عمليات الإنقاذ التي يقوم بها الناقل لتفادي حادث خطير أو ضرر أكبر.

(2) الأضرار التي تصيب البضاعة و التي يكون الناقل غير حائز لرخصة السياقة، و يقصد بعدم الحيازة أن يكون الناقل غير متحصل على رخصة السياقة أو أن الرخصة مسحوبة من طرف السلطات المعنية أو منتهية الصلاحية ولا يدخل في ضمن هذا المفهوم الناقل الذي لم يحمل معه الرخصة بسبب النسيان.

(3) الناقل الذي يحكم عليه وقت الحادث بقيادة المركبة في حالة السكر أو تأثير المخدرات أو أي مادة تؤثر على ردود أفعاله و قدراته على السياقة و بهذا الصدد نصت المادة 18 من القانون 01-14 أنه " يجب أن يمتنع كل سائق عن السياقة عندما يتعاطى مسكرا أو يكون تحت تأثير أية مادة أخرى من شأنها أن تؤثر في ردود أفعاله و قدراته في السياقة."¹

(4) التوقيف، الحجز، سحب البضاعة، المترتبة عن التهريب أو تجارة ممنوعة أو غير مرخصة، الحرب الأجنبية أو الأهلية، المظاهرات أو الحركات الشعبية.

(5) الغرامات الجمركية.

(6) العيب الذاتي للبضاعة أو سوء التحزيم أو التعليب.

¹ - القانون 01-14 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلاماتها و أمنها، وزارة النقل، ممضى في 19 أوت 2001، الجريدة الرسمية عدد 46، صادرة في 19 غشت 2001، ص 4.

- (7) البلل الذي يصيب البضاعة بسبب الحالة السيئة للمركبة أو غياب الغطاء أو أنه غير عازل للماء.
- (8) كل الأضرار التي تسببها البضاعة.
- (9) كل الإلتزامات الملقاة على عاتق المؤمن و المتعلقة بدفع مصاريف التصليح التي هي ليست نابعة عن نشاط الناقل.
- (10) لا يضمن المؤمن الأضرار المالية الناتجة عن التعويضات و الغرامات التي يدفعها الناقل من أجل إستعادة البضاعة المحجوزة.
- (11) الأضرار التي تتسبب فيها الأثار المباشرة و الغير مباشرة للإفجار وإطلاق الحرارة والإشعاعات المتولدة عن التحول النووي للذرة.¹
- ثانياً) **البضائع المستثناة:** هنالك بضائع مستثناة بطبيعتها ولكن يمكن إكتتاب عقد يضمنها هي :
- (1) المجوهرات، الأحجار الكريمة، اللؤلؤ، المعادن الثمينة، السندات والأوراق البنكية.
- (2) الأغراض الفنية، المنحوتات اللوحات الزيتية، التحف.
- (3) الحيوانات المذبوحة، والبضائع سريعة التلف.
- (4) الحيوانات الحية.
- (5) المواد سريعة الإلتهاب أو سريعة التآكل أو المتفجرة.
- (6) نقل هياكل المركبات (الهيكل من دون المحرك والأجهزة).²

¹ - و تجدر الإشارة إلى أن هذه الإستثناءات تستمد أحكامها من المرسوم 80-34 المتعلق بكيفيات تطبيق المادة 07 من الأمر 74-15 و أيضا من الشروط العامة الموضوعة من طرف وزارة المالية في تأشيرتها الوزارية لعقود شركات التأمين.

² - عقد التأمين من مسؤولية الناقل البري للبضائع، لشركة الوطنية للتأمينات SAA، الشروط العامة، البند الخامس، البضائع المستثناة، ص7، التأشيرة الوزارية رقم 19 الصادرة في 14/11/1998.

المطلب الثاني: آليات المطالبة بالتعويض عند نشوء الضرر.

متى تثبت مسؤولية الناقل يكون للمضرور إقتضاء التعويض، ففي حالة قيام مسؤولية الناقل العقدية فإن الحق في المطالبة أو رفع دعوى يثبت للمرسل والمرسل إليه أو المضرور، الأول بصفته طرفا متعاقدا في عقد النقل والثاني إستنادا إلى أحكام الدعوى المباشرة.

فعند نشوء الضرر وتحقق الخطر تقوم مسؤولية الناقل والمؤمن بالتعويض للمضرور كمرحلة أولى، والمرحلة الثانية تتمثل أساسا في مطالبة المضرور بجبر الضرر الذي لحقه نتيجة فعل الناقل وتكون المطالبة ودية أو دعوى ترفع أمام القضاء المختص، وهي آليات منحها المشرع للمضرور لإستيفاء حقوقه وللمطالبة يجب أن تتوفر في المضرور أو صاحب الحق بعض الشروط الأساسية المتمثلة في شروط موضوعية وأخرى شكلية.

الفرع الأول: المطالبة الودية.

قد لا يطالب المضرور بالتعويض قضائيا ، بل يمكنه أن يطالب المؤمن له أو المؤمن بالتعويض وديا وبرسالة موصى عليها وبأي عقد غير قضائي كإذاره عن طريق محضر. قد يقنع المؤمن له المضرور بعدم مسؤوليته عن الخطر، كما لو أثبت له السبب الأجنبي كخطأ الغير، فتنتفي المسؤولية بذلك ويتنازل المضرور عن المطالبة بالتعويض ويستفيد المؤمن من هذا التنازل ولو لم يكن هنالك محل لرجوع المؤمن له عليه بالضمان أما إذا كانت ظروف الحادث واضحة وثبتت مسؤولية المؤمن له، فإن هذا الأخير قد يقر بمسؤوليته فإذا كانت ظروف الحادث واضحة و ثبتت مسؤولية المؤمن له فإن هذا الأخير قد يقر بمسؤوليته غير أن هذا الإقرار لا يمكن الإحتجاج به في مواجهة المؤمن.

هذا ما نصت عليه المادة 58 من أمر 95-07 التي نص على "لا يحتج عن المؤمن بأي إقرار بالمسؤولية و لا بأية مصالحه خارجة عنه، ولا يعد الإقرار بحقيقة الإقرار بالمسؤولية". ويبرز عدم الإقرار بهذا النوع من الإقرار وهذا لتقادي توطأ المؤمن له مع الضرور بغية الحصول على مبلغ التعويض، ولا يشترط شكل معين لهذا الإقرار، فيستوي أن يتم كتابة أو شفاهة، ومجرد الإقرار بالوقائع المادية لا يعتبر إقرارا بالمسؤولية من الناحية القانونية أي يمنع إذا أن يعترف وحده بمسؤوليته بل يجب عليه أن يترك ذلك للمؤمن أو ينتظر مطالبة الضرور له قضائيا.¹

فلو دفع التعويض للضرور بمجرد المطالبة الودية لم يكن له بعد ذلك أن يرجع بهذا التعويض على المؤمن على أساس أن الخطر قد تحقق، فإقرار المؤمن له بالمسؤولية لا يكون نافذا في حق المؤمن. أما إذا لم يعترف للضرور إلا بجزء من المسؤولية، فلا يكون هذا الإقرار نافذا في حق المؤمن في هذا الجزء من المسؤولية ولكن يبقى المؤمن ضامنا لجزء الآخر منها.

والمقصود بالإقرار² هو أن يقر بمبدأ المسؤولية من الناحية القانونية، أما إذا أقر بالوقائع المادية دون أن تظهر مسؤوليته، فإن هذا لا يعد إقرارا، إذا أنه في هذه الحالة إقتصر الإقرار على سرد ما حدث ماديا دون أن يتطرق إلى المسؤولية من الناحية القانونية، وواجب الصدق والأمانة يقتضي منه أن يروي الحادث كما وقع ماديا دون أن يكتف شيئا، وقد تأخذ شركة التأمين بأقوال المؤمن له أو بتصريحه.

¹ - دبن خروف عبد الرزاق، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري، طبعة الرابعة، ص. 138.

² - عرفته المادة 341 قانون المدني الجزائري. بمايلي: "الإقرار هو اعتراف الخصم أمام القضاء بواقعة قانونية مدعى بها عليه و ذلك أثناء السير في الدعوى المتعلقة بها الواقعة". و عرفه أيضا الدكتور عبد الرزاق السنهوري أنه "اعتراف شخص بادعاء يوجهه إليه شخص آخر".

وفي حالة ما إذا إتفق المؤمن له الناقل والمضروب على تسوية النزاع وديا أي قام بتعويضه كان له أن يرجع بعد على المؤمن بالضمان، ويكون هذا الرجوع إما وديا وإما أن يكون هذا الرجوع قضائيا عن طريق رفع دعوى أصلية على المؤمن في حالة رفضه التعويض بإعتباره الضامن الأصلي.

سواء كانت تسوية الضمان مع المؤمن تسوية ودية أو قضائية ففي الحالتين يكلف المؤمن له بإثبات تحقق مسؤوليته وأن تكون هذه المسؤولية يغطيها ضمان المؤمن في عقد التأمين من مسؤولية الناقل، وعلى المؤمن أن يتمسك بأي دفع من الدفع المقررة له قانونا مثل الدفع بعدم تغطية عقد التأمين لذلك الخطر.¹

لا تعد المطالبة الودية إلزامية بالنسبة للمضروب حتى يتمكن من الانتقال لمرحلة التقاضي إذ هي وسيلة من الوسائل تسوية النزعات وديا، وقد جرى العرف القضائي على إقتراح القاضي قبل البدء في إجراءات الدعوى إلى إقتراح الوساطة أو التسوية الودية وفي حالة رفض أي طرف للحل الودي تبدأ إجراءات التقاضي.

وتتمثل أهمية التسوية الودية بالنسبة للمضروب والمؤمن:

أولاً: من جانب المضروب: فإن التسوية الودية ستحقق له الحصول على تعويض فوري لضرره عوضاً عن الانتظار لمدة قد تصل إلى سنة أو أكثر حتى صدور قرار المحكمة وتنفيذه.²

¹ - العريايي نبيل صالح، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع و الأشخاص في القانون الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2009-2010، ص 419.

² - مقالة إلكترونية للأستاذ حسني مشرف تحت عنوان التسوية الودية للتعويضات مفتاح شركات التأمين للحفاظ على العملاء، 24 أوت 2014، www.alborsanews.com.

أن إجراءات التقاضي ستكلفه الكثير من النفقات، لذا فإن مصلحة الطرفين تكمن في التسويات الودية، وهو ما تشجع عليه سلطات التأمين الرقابية في أغلب بلدان العالم،¹ وهذه الآلية تعد وسيلة مهمة للإسراع بعودة العملاء إلى النشاط التجاري أو الصناعي حال الاختلاف على قيمة التعويض بين الطرفين، خاصة في حالة ارتفاع قيمة التعويض.

ثانياً: من جانب المؤمن: تفادي النفقات القضائية والتي تعتبر مكلفة و كذا التعويض عن ما فات المضرور من كسب و خاصة كونه هو الضامن المكلف بالتعويض وثانياً لعدم تداول إسم الشركة في المحاكم حفاظاً على سمعة الشركة.

ومع ذلك فإن شركة التأمين نذرا ما تلجأ على إجراء الصلح إلا من قبل بعض الوكالات التابعة لها، وبما أن المصالحة بالنسبة لها تعد إلزاماً بالوفاء الواجب تأديته بوقوع الحادث، فإن عد القيام بالمصالحة يعتبر خرقاً لإلتزاماتها ومنه يعد خرقاً للقانون ويعرض الحكم عليها زيادة على التعويض المستحق تعويضات إضافية كما أن هدف المصالحة هو الإسراع في الحصول على التعويض المستحق، هذا الذي لا يمكن الحصول عليه عن طريق القضاء نتيجة طرق الطعن وتعيين الخبراء الذي يأخذ وقت كبيراً، وكما تهدف التسوية الودية إلى تخفيف الضغط على القضاء الذي يعاني من كثرة الملفات المطروحة عليه، وفي الأخير تبقى المطالبة الودية الأصلح والأسرع من حيث التعويض والإجراءات لطرفي العقد.²

¹ -www.sisc.sy

² -زرقط سفيان، نظام تعويض الأضرار الجسمانية الناشئة عن حوادث المرور في الجزائر، مذكرة لنيل إجازة المعهد الوطني للقضاء، الدفعة 12، سنة.2001-2004، ص22-24.

الفرع الثاني: المطالبة القضائية.

يلجأ المضرور أو صاحب الحق إلى الحل القضائي بعد استفادته كل طرق المطالبة الودية للتعويض أو رفضه للتسوية الودية وهذا عن طريق دعوى قضائية أمام المحاكم المختصة، لم يعرف المشرع الجزائري المطالبة القضائية أو الدعوى القضائية عكس المشرع الفرنسي الذي عرفها في المادة 30 من قانون الإجراءات المدنية الفرنسي¹، أما تعريفها الفقهي فهي السلطة المخولة للفرد للمطالبة بحماية القضاء حق يدعيه² وفي إطار نظام المسؤولية هي حق المطالبة بالتعويض أمام الجهات القضائية من طرف المتضرر بسبب تضرره من جراء عملية النقل.

ترتبط دعوى المسؤولية بالقواعد الإجرائية المنصوص عليها في قانون الإجراءات المدنية الذي يبين الشروط الموضوعية و الشكالية لمباشرتها.

1) الشروط الموضوعية : للمطالبة بالتعويض في مجال تأمين مسؤولية الناقل

للبنائع

نصت المادة 13 فقرة 1 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية على " لا يجوز لأي شخص التقاضي ما لم تكن له صفة، وله مصلحة قائمة أو محتملة يقرها القانون"

أولاً: الصفة في دعوى مسؤولية الناقل في أنها العلاقة التي تربط أطراف الدعوى بموضوعها، وتشمل الصفة المدعى والمدعى عليه، فالرابطة التي تثبت الصفة في

¹-article 30 du code de procédure civile français, « L'action et le droit pour l'auteur d'une prétention, d'être entendue sur le fond de celle-ci a fin que le juge la dise bien au mal fondé .Pour l'adversaire l'action est le droit de discuté le bien fondé de cette prétention » 104^{eme} édition, dalloz, France ,2013.

²- خميس سناء، المسؤولية الموضوعية للمنتج كألية تعويضية لضحايا حوادث المنتجات المعيبة، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في فرع قانون العقود، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2015 ص 104.

دعوى مسؤولية الناقل البري للبضائع هي عملية النقل التي تربط بين المرسل والمرسل إليه والناقل والمؤمن وكل ذي حق.

ومن له صفة المدعي هم كل من المرسل أو المرسل إليه أو أصحاب الحقوق أو الورثة أو المؤمن عند رجوعه على المؤمن له بالتعويض عما دفعه، والمدعي عليه يتمثل في المؤمن بصفته ضامن و المؤمن له الناقل.

ثانيا: المصلحة طبقا لقاعدة قانونية عامة مفادها أنه "لا دعوى بدون مصلحة"، فالمدعي سواء كان شخصا طبيعيا أو معنويا خاصا أو عاما يجب أن تكون له المصلحة في رفع الدعوى، و تنقسم المصلحة إلى حق موضوعي هو ركن الذي يعرف بأنه مصلحة مادية أو أدبية محمية قانونا فهي موجودة قبل الاعتداء أو التهديد على الحق، أما المصلحة في الدعوى فهي شرط لقبول الدعوى أمام القضاء ولا تتحقق إلا بوجود اعتداء على الحق الموضوعي أو تهديد مركز قانوني للمدعي فيرفع دعوى قضائية ملتصقا بسط الحماية القضائية و تعتبر المصلحة بالنسبة للمدعي في دعوى مسؤولية الناقل في الضرر الذي لحق بصاحب البضائع المرسل أو المرسل إليه المتضرر أو كل من له الحق¹.

(2) الشروط الشكلية: من بين الشروط الشكلية الهامة لرفع الدعوى وهي شرط الأهلية وشرط الآجال.

أولا: شرط الأهلية: تعتبر الأهلية صلاحية لإكتساب المركز القانوني ولمباشرة إجراءات الخصومة أو قدرة المدعي على مباشرة تصرفاته بنفسه. والأهلية المشترطة

¹ - عبد الله مسعودي، الوجيز في شرح قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، الطبعة الثالثة، دار هومة، الجزائر، 2011، ص 15.

في دعوى مسؤولية الناقل البري للبضائع هي أهلية الأداء¹، والأهلية نوعان أهلية الإختصاص وهي تعبر عن أهلية الوجوب في المجال الإجرائي وتعني صلاحية الشخص لإكتساب المركز القانوني للخصم ، وأهلية التقاضي وهي أهلية الأداء وتعني صلاحية الخصم في مباشرة الإجراءات أمام القضاء و هي الأهلية المطلوبة للمدعي في الدعوى ضد الناقل.

ثانيا: شرط الآجال : يرتبط هذا الشرط أساسا بعنصر التقادم، حيث يمنح القانون للمدعي أو المضرور (المرسل أو المرسل إليه) مهلة زمنية يباشر فيها إجراءات المطالبة القضائية لإستفاء حقه من المدعي عليه الناقل أو المؤمن كضامن، نصت المادة 27 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات على " يحدد أجل التقادم جميع دعاوى المؤمن له أو المؤمن الناشئة عن عقد التأمين بثلاث (3) سنوات إبتدأ من تاريخ الحادث الذي نشئ عنه"²، وقد جاء في قرار المحكمة العليا، الغرفة المدنية القضية رقم: 276319 بتاريخ: 2003/09/24 "تسقط بالتقادم الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين بانقضاء ثلاث سنوات من وقت حدوث الواقعة التي تولدت عنها هذه الدعاوى"³ بالنسبة لدعاوى المؤمن ضد المؤمن له أو العكس أما مطالبة المؤمن له

¹ - نصت المادة 40 من قانون المدني الجزائري " كل شخص بلغ سن الرشد متمتعا بقواه العقلية و لم يحجر عليه، يكون كامل الأهلية لمباشرة حقوقه. و سن الرشد تسع عشرة (19) سنة كاملة"

² - نصت المادة 27 فقرة 2 من الأمر 95-07 على أنه "لا يسري التقادم في حالة الكتمان أو تصريح كاذب أو غير صحيح بشأن الخطر المؤمن عليه و في حالة وقوع الحادث من يوم علم المعنيين به ، و كذلك لا يسري التقادم إذا كانت دعوى المؤمن له على المؤمن ناتجة عن دعوى رجوع من قبل الغير إلا إبتداء من اليوم الذي يرفع فيه الغير دعواه أو من يوم الحصول على التعويض منه".

³ - نصت المادة 28 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات أنه "لا يمكن إختصار مدة التقادم بإتفاق الطرفين، وكذلك ينقطع التقادم في الحالات التالية: أسباب الإنقطاع العادية. تعيين خبير، توجيه رسالة مضمونة الوصول مع الإشعار بالإستلام من المؤمن إلى المؤمن له بخصوص دفع القسط و من المؤمن له إلى المؤمن بخصوص أداء التعويض".

الناقل أو المؤمن من طرف الغير المتضرر فهي تخضع للقواعد العامة وهي خمسة عشر (15) سنة.

أما فيما يخص إختصاص المحاكم النوعي بالنظر في الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين فإن الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات لم يحدد لإختصاص النوعي لذا يتعين الرجوع إلى القواعد العامة الواردة في قانون الإجراءات المدنية الادارية وهذا لتحديد الجهة المختصة للنظر في النزاعات المتعلقة بعقد التأمين، ويتمثل الإختصاص النوعي بالنسبة لدعاوى التأمين إما على أساس الطبيعة القانونية للعقد في حد ذاته أو على أساس طبيعة الفعل المتسبب في الضرر.

وتخضع العقود حسب طبيعتها للقضاء العادي إما الفرع المدني بالمحكمة والغرفة المدنية بالمجالس القضائية إذا كان العقد ذو طبيعة مدنية، وإما الفرع التجاري بالمحكمة والغرفة التجارية بالمجالس القضائية إذا كانت طبيعة العقد تجارية.

أما فيما يخص الإختصاص المحلي في حالة النزاع المتعلق بتحديد التعويضات بالنسبة للمؤمن أو المؤمن له فقد نصت المادة 26 من الأمر 95-07 على أنه تختص المحكمة الكائنة بمقر سكن المؤمن له إلا في النزاعات المتعلقة بالمنقولات والأشياء المؤمن عليها وأيضا في التأمين على الحوادث تختص المحكمة مكان المنقول والأشياء المؤمن عليها ومحكمة مكان نشوء الضرر¹ أما الدعاوى التي قد تنشئ في مجال تأمين من مسؤولية الناقل وهي على ثلاث :

¹ - نصت المادة 26 من الأمر 95-07 " يتابع المدعى عليه مؤمنا كان أو مؤمنا له، أمام المحكمة الكائنة بمقر سكن المؤمن له و ذلك مهما كان التأمين المكتتب" و هذا كأصل عام غير أنه أورد في الفقرة 2 و 3 " المنقولات بطبيعتها، يمكن المؤمن له أن يتابع المؤمن أمام المحكمة التابعة لموقع الأشياء المؤمن عليها،

أ- مواجهة المؤمن له أو الناقل لدعوى المسؤولية وحده : قد يواجه الناقل الدعوى وحده، وحكم عليه بالتعويض فإن له أن يرجع على شركة التأمين بالضمان بصفة ودية أو قضائية على أساس الدعوى الأصلية، ويستطيع المؤمن أن يدفع هذا الرجوع بالوسائل القانونية فإذا تم إدانة الناقل جزائياً فإن الحكم الجزائي حجة على المؤمن ويبقى له الحق في مناقشة الشق المدني.¹

والحكم المدني الصادر لا يكون حجة على المؤمن ولكن يمكن أن يصلح كدليل على تحقق الخطر، كما يمكن للمؤمن أن يتجنب التعويض بإثبات وجود تواطؤ بين المؤمن له والمضروب أو أن يدفع بسقوط الضمان ويطلب إخراجاً من النزاع.

ب- إدخال المؤمن كخصم في الدعوى : قد يدخل المؤمن له أو الناقل المؤمن في دعوى الغير ضدهم أي في الخصومة، كما للمؤمن أن يتدخل بمجرد علمه بالدعوى وهذا للدفاع عن مصلحته في دفع المسؤولية عن المؤمن له أو دفع الضمان عن نفسه، فنتائج الدعوى لاتهم المؤمن له بقدر ما تهم المؤمن كونه سيبدل كل ما في وسعه من أجل تفادي أو الإنقاص من قيمة التعويض بإعتباره الضامن، ويكون الحكم الصادر حجة على المؤمن ويتحمل ذلك التعويض والمصاريف القضائية حسب المادة 57 من الأمر 95-07.

ج- تولي المؤمن إدارة الدعوى بنفسه:

التأمين من الحوادث بكل أنواعها، يمكن المؤمن له أن يتابع المؤمن أمام المحكمة التابعة للمكان الذي وقع فيه الفعل الضار".

¹-الدكتور عبد الرزاق بن خرف، مرجع سابق، ص140.

نجد في عقد تأمين من مسؤولية الناقل البري للبضائع شرط يقضي بتولي المؤمن دفاع المؤمن له ومثال ذلك ما جاء في عقد التأمين لشركة الوطنية للتأمينات SAA في البند الأول في الفقرة الثالثة:

« L'assureur s'engage a ses frais, a assurer la défense de assuré avec son plein accord dans les actions amiable, administratives ou judiciaires dirigées contre lui rapportant a des préjudices couverts par la police. »¹

وفي هذا البند إلتزمت شركة الوطنية للتأمينات على حسابها بتأمين دفاع المؤمن له بموافقة الكلية، في دعاوى المطالبة الودية والإدارية والقضائية المرفوعة ضده بسبب تحقق أخطار مضمونة في عقد التأمين.

والفرق بين إدخال المؤمن في الدعوى إلى جانب المؤمن له الناقل وبين توليه بنفسه إدارة هذه الدعوة أنه في الحالة الأولى يباشر الدعوى بإسمه دفاعاً عن مصلحته الشخصية أما الحالة الثانية فإنه يباشر الدعوى بإسم المؤمن له ونياية عنه ودفاعاً عن مصلحته فلا يكون الحكم حجة على المؤمن، ودخول المؤمن خصماً في الدعوى لا يحتاج إلى شرط خاص بذلك في وثيقة التأمين ما لم يمنعه شرط خاص.²

الدعوى المباشرة:

ينشأ عن عقد التأمين من مسؤولية الناقل البري للبضائع علاقة بين المؤمن والناقل فالعلاقة التي تربط المؤمن بالمضرور هي علاقة غير مباشرة إلا عن طريق مدينه المؤمن له الناقل، حيث تحكم أحكام المسؤولية الناتجة عن عقد النقل العلاقة المباشرة التي توجد بين المرسل والمرسل إليه والناقل، أما العلاقة التي تجمع بين

¹ - contrat d'assurance responsabilité civile contractuelle des transporteurs publique de marchandise par voie terrestre (R.C voiturier) condition générales page 4, 14-11-1998

1- العريايوي نبيل صالح، مرجع سابق، ص421.

الناقل والمؤمن هي علاقة مباشرة يحكمها عقد التأمين، حيث يعتبر المرسل أو المرسل إليه أو كل ذي حق أجنبي عن عقد التأمين من المسؤولية فلم يشترط تأميننا لصالحهم إنما إكتتاب عقد التأمين من المسؤولية يغطي رجوع الغير على الناقل.

ولاستيفاء المضرور حقه من المؤمن عن طريق الدعوى الغير مباشرة إلا أنها لا تسعفه في إستفاء حقه كونه قد يدخل في قسمة غرماء في مبلغ التعويض، وفي ظل العراقيل والعقبات التي تواجه المضرور في سبيل إقتضاء حقه في التعويض نادى الفقه بضرورة الإعتراف لمن أصابه ضرر بدعوى مباشرة تجاه المؤمن في الحدود المؤمن عليها،¹ وعليه منح المشرع الجزائري للمضرور حق في مطالبة المؤمن بالتعويض عن طريق الدعوى المباشرة وهذا عملا بالمادة 59 من الأمر 07-95 " لا ينتفع بالمبلغ الواجب على المؤمن أو بجزء منه، إلا الغير المتضرر أو ذو حقوقه ما دام هذا الغير لم يستوفي حقه في حدود المبلغ المذكور من النتائج المالية المترتبة عن الفعل الضار الذي بسبب مسؤولية المؤمن له" ويتضح من هذا النص بأنه ويفضل الدعوى المباشرة أصبح المضرور يؤمن مزاحمة دائني المؤمن له وبنال التعويض المستحق له كاملا من المؤمن²، أما بالنسبة تقادم الدعوى المباشرة على المؤمن فهي تخضع لأحكام القواعد العامة أي خمسة عشر (15) سنة.

¹ - موسى جميل نعيمات، النظرية العامة للتأمين من المسؤولية المدنية، دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر و

التوزيع، الطبعة الأولى، لبنان، 2006، ص 51

² - عبد الرزاق بن خروف، مرجع سابق، ص 140.

خاتمة

من خلال دراستنا هذه رأينا أن فكرة التأمين من المسؤولية هي اقتران أحكام المسؤولية المدنية وأحكام التأمين، حيث أعطى التأمين حلول جديدة فيما يخص تحمل التبعية وتخفيف مسؤولية الناقل، وتأمين المسؤولية المدنية في النقل البري للبضائع عدة نقاط لا بد من التوقف عندها وسنذكرها كالآتي:

- تخضع مسؤولية الناقل البري للبضائع لأحكام حارس الشيء وكذلك لأحكام التابع والمتبوع في حالة وقوع ضرر للبضاعة بسبب خطأ أحد عماله أو تابعيه وذلك عبر نصوص المواد 47 و 52 من القانون التجاري الجزائري، ومن استقراء المواد 36 إلى 55 من القانون التجاري الجزائري نستخلص أن مسؤولية الناقل ذات طبيعة عقدية.

- يمكن القول أن المشرع الجزائري وكباقي التشريعات تقريبا ألزم الناقل العمومي على اكتتاب عقد تأمين يغطي مسؤوليته اتجاه البضائع المنقولة، ولم يلزم صاحب البضاعة بتأمين بضاعته وهذا نظرا لطبيعة النشاط الذي يزاوله، فهذا النوع من النشاط معرض للكثير من الأخطار فلولا هذا التأمين لما استمر الناقل في نشاطه ولا زالت الثقة والائتمان بين أطراف عقد النقل (المرسل، الناقل، المرسل إليه).

- يخضع إكتتاب عقد التأمين من مسؤولية الناقل لشروط عامة مثله مثل جميع عقود التأمين الأخرى مع بعض المميزات ترتبط بنوع نشاط الناقل.

- عقد التأمين من مسؤولية الناقل البري للبضائع لا يضمن كل الأخطار التي قد تتعرض لها البضاعة، تبقى أخطار مستثناة بقوة القانون لا يمكن الإتفاق على ضمانها

وأخرى إضافية إتفاقية، الأصل في عقد التأمين من المسؤولية يضمن الرحلة فقط دون الشحن و التفريغ.

- من المعروف أن عقد التأمين هو عقد يخضع لإرادة الطرفين في ضماناته إلا أن عقد التأمين من مسؤولية الناقل، يتميز عن باقي العقود في أن تنظيمه حيث يخضع لتأشيرة مسلمة من طرف وزارة المالية التي يتحدد بمقتضاها الضمانات الممنوحة للناقل وكذا الاستثناءات من الضمان وأيضا التزامات كل طرف في العقد.

كما يجب الإشارة إلى أن هنا بعض الإشكالات في هذا النوع من تأمين المسؤولية وهذه الإشكالات تعرقل الناقل كونه هو المعني بالتأمين ولعل أبرز هذه العراقيل هي، أن الناقل وفي مزاولته لنشاط النقل وفي حالة ما إذا كان هو مالك المركبة فإنه يخضع لعدة أنواع من التأمين، فهو يخضع لتأمين المسؤولية الإلزامي الذي ينص عليه الأمر 74-15 المتعلق بالتأمين على السيارات حيث يلزم كل مالك مركبة باكتتاب عقد تأمين يغطي مسؤوليته اتجاه الغير، يضاف إلى ذلك التأمين الإلزامي من المسؤولية تجاه البضائع المنقولة الذي ينص عليه الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات، كما يمكن القول بأن الناقل ملزم بتأمين مركبة النقل ضد الأخطار التي قد تصادفه أثناء مزاولته لنشاطه ولو أنه تأمين اختياري، ومنه كان على المشرع الجزائري أن يجد حلا لهذه العراقيل التي تنقل الذمة المالية للناقل والتي قد تدفعه للنفور عن هذا النشاط.

- ترك المشرع الجزائري لأطراف عقد التأمين في حالات النزاع الخيار بين حل النزاع وديا أو قضائيا، ولو أنه كان من الأفضل إلزام أطراف عقد التأمين اللجوء أولا إلى الحل الودي، فالتسوية الودية كانت لتحقق لأطراف عقد التأمين الحصول على حل فوري و تقادي اللجوء إلى القضاء والانتظار لمدة قد تصل إلى سنة أو أكثر حتى صدور قرار المحكمة وتنفيذه هذا من جهة، ومن جهة أخرى إلزام اللجوء إلى التسوية الودية يؤدي إلى تخفيف الضغط على القضاء الذي يعاني من كثرة الملفات المطروحة عليه.

قائمة المصادر و المراجع:

قائمة المصادر:

النصوص التشريعية:

• القوانين:

1- قانون 80-07 المؤرخ في 9 أوت 1980 المتضمن الأحكام العامة للتأمين الذي ألغى المواد من 626 إلى 643.

2- القانون رقم 06-04 الصادر بتاريخ 20 فبراير 2006 المعدل و المتمم للأمر 95-07 الصادر 25 جانفي 1995م المتعلق بالتأمينات.

3- القانون 01-14 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلاماتها و أمنها، وزارة النقل، ممضى في 19 أوت 2001، الجريدة الرسمية عدد 46، صادرة في 19 غشت 2001

4- القانون 01-14 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلاماتها و أمنها، وزارة النقل، ممضى في 19 أوت 2001، الجريدة الرسمية عدد 46، صادرة في 19 غشت 2001

• الأوامر:

1- الأمر 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني المعدل و المتمم

2-الأمر 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 الذي يتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم .

3-أمر رقم 95-07 ممضي في 25 يناير 1995

4-وزارة المالية،الجريدة الرسمية عدد 13 مؤرخة في 08 مارس 1995،
الصفحة 3

5-يتعلق بالتأمينات.

• المراسيم :

1-المرسوم 80-34 المحدد لكيفية تطبيق المادة 7 من الأمر 74-15 المتعلق بالتأمينات ،المؤرخ 16 فيفري 1980، الباب الثاني، الإستثناءات وسقوط الحق في الضمان.

2-المرسوم 80-34 المحدد لكيفية تطبيق المادة 7 من الأمر 74-15 المتعلق بالتأمينات ،المؤرخ 16 فيفري 1980.

قائمة المراجع:

أولاً: المراجع باللغة العربية:

• الكتب:

1-أحمد محمد منصور، المسؤولية عن الأضرار عن الجمادات، الدار العلمية الدولية ودار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان الأردن.

2-البشير زهرة، التأمين البري، دراسة تحليلية و شرح لعقود التأمين، دار النشر والتوزيع مؤسسة عبد الكرم بن عبد الله،طبعة 1985، تونس.

- 3- بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع و التطبيق، دار الثقافة و النشر و التوزيع، عمان الأردن، طبعة 2009
- 4- بهاء بهيج شكري، التأمين من المسؤولية في النظرية و التطبيق، الطبعة الأولى، دار الثقافة، عمان، 2010
- 5- سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني في الالتزامات، الجزء الثاني، منشورات مكتبة صادر الحقوقية، 1998.
- 6- عبد الحميد الشواربي، الإلتزامات والعقود الجارية و فقا للقانون التجارة رقم 99/17، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر.
- 7- عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، نظرية الإلتزام بوجه عام، المجلد الثاني، طبعة 2000، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان.
- 8- عبد الرزاق بن خروف، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائر، الطبعة الثانية، دار إبن بطوطة للنشر والتوزيع، عمان الأردن
- 9- عبد العزيز فهمي هيكل، مبادئ في التأمين، الدار الجامعية، 1985
- 10- عبد الله مسعودي، الوجيز في شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الطبعة الثالثة، دار هومة، الجزائر، 2011.
- 11- علي فيلالي، الإلتزامات، الفعل المستحق للتعويض، الطبعة الثانية، موفم للنشر، الجزائر، 2007

- 12- لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع، عمان الأردن، 2001
- 13- محمود المصري ، العقود التجارية في القانون الكويتي و المصري المقارن، الطبعة الأولى، 1990/1989 .
- 14- مصطفى كمال طه، النظرية العامة للقانون التجاري، دار المطبوعات الجامعية، الطبعة الرابعة، الإسكندرية مصر، 2002.
- 15- مقدم سعيد، التأمين و المسؤولية المدنية، الطبعة الأولى، كليك للنشر، الجزائر، 2008

• أطروحات الدكتوراه ورسائل الماجستير:

أطروحات الدكتوراه:

- 1-نبيل صالح العرياوي، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع و الأشخاص في القانون الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2009-2010

رسائل الماجستير:

- 1-بهاء الدين مسعود سعيد خويرة، الآثار المترتبة عن عقد التأمين من المسؤولية المدنية، دراسة مقارنة، أطروحة ماجستير، جامعة النجاح الوطنية كلية الدراسات العليا، نابلس فلسطين، 2008
- 2-خميس سناء، المسؤولية الموضوعية للمنتج كآلية تعويضية لضحايا حوادث المنتجات المعيبة، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في فرع قانون العقود، جامعة مولود معمري تيزي وزو.

3- زرقط سفيان، نظام تعويض الأضرار الجسمانية الناشئة عن حوادث المرور في الجزائر، مذكرة لنيل إجازة المعهد الوطني للقضاء، الدفعة 12، سنة 2001-2004،

4- شتواح العياشي، عقد النقل البري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع قانون الأعمال، 2004-2005.

5- نبيل صالح العرياوي، التأمين في النقل البري، مذكرة التخرج لنيل شهادة الماجستير في قانون النقل، كلية الحقوق و العلوم السياسية أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2003-2004.

6- الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية

• المقالات و المجالات:

1-مقالة إلكترونية للأستاذ حسني مشرف تحت عنوان التسوية الودية للتعويضات مفتاح شركات التأمين للحفاظ على العملاء، 24 أوت 2014.

• المواقع الإلكترونية:

1-www.alborsanews.com

2-www.alkanounia.com

3-www.sisc.sy

ثانيا: المراجع باللغة الأجنبية:

1-Code de procédure civile français, Pour I, 104eme édition, dalloz, France 2013.

قائمة الملاحق

الملحق رقم(01): صيغة رسمية لعقد النقل البري للبضائع.

الحمد والشكر لله وحده، أمام الأستاذ.....، موثق الكائن مكتبه
ب.....،.....

XXXXXXXXXXحضرXXXXXXXXXX

كل من الطرفين:

1- السيد:المولود في: حسب نسخة من شهادة الميلاد رقم....،
العنوان.....:

الحامل:الصادرة عن:من جنسية:بصفته الشخصية) أو
الممثل القانوني

لشركةأو مؤسسة.....:نقل البضائع بالشاحنات والكائنة مقرها
بحي.....

ولاية.....

ناقل (طرف أول)

2- السيد:المولود في: حسب نسخة من شهادة ميلاد رقم....،
العنوان.....:

الحامل:الصادرة عن:من جنسية:بصفته الشخصية) أو
الممثل القانوني

لشركة.....أو.....أو مؤسسة.....)

المرسل (طرف ثاني).

ملحق رقم (02): عقد التأمين من مسؤولية الناقل البري للبضائع، الشروط
العامة

الشركة الجزائرية للتأمينات
COMPAGNIE ALGÉRIENNE DES ASSURANCES

Visa M.F. N° 21 du 17/03//1998

CAAT

POLICE D'ASSURANCE
RESPONSABILITE CIVILE CONTRACTUELLE
DES TRANSPORTEURS DE MARCHANDISES
PAR VOIE TERRESTRE
R.C VOITURIER

CONDITIONS GENERALES

R41.1 GG. 25

الفهرس

- ❖ المقدمة أ
- ❖ الفصل الأول: أسس مسؤولية الناقل البري للبضائع.....5
- المبحث الأول: الأحكام العامة للمسؤولية المدنية للناقل البري للبضائع..... 7
- المطلب الأول: مفهوم للمسؤولية المدنية..... 8
- ✓ الفرع الأول: تعريف المسؤولية المدنية و أنواعها 8
- ✓ الفرع الثاني: أركان المسؤولية المدني.....10
- المطلب الثاني: الأحكام الخاصة لمسؤولية الناقل البري للبضائع.....15
- ✓ الفرع الأول: أسباب مسؤولية الناقل و نطاقها الزمني 15
- ✓ الفرع الثاني: طبيعة مسؤولية الناقل و إثباتها 22
- المبحث الثاني: حالات دفع مسؤولية الناقل البري للبضائع 27
- المطلب الأول: إعفاء الناقل من المسؤولية بقوة القانون 28
- ✓ الفرع الأول: القوة القاهرة.....28
- ✓ الفرع الثاني: العيب الذاتي في البضاعة المنقولة 30
- ✓ الفرع الثالث: خطأ المرسل أو المرسل إليه 31
- المطلب الثاني: الإعفاء و التحديد الإتفاقي للمسؤولية 32

- 33..... ✓ الفرع الأول: الإعفاء الإتفاقي من المسؤولية
- 34..... ✓ الفرع الثاني: التحديد الإتفاقي للمسؤولية
- 38..... ❖ الفصل الثاني: عقد التأمين من المسؤولية في مجال النقل البري للبضائع
- 40..... • المبحث الأول: أحكام عقد التأمين من مسؤولية الناقل البري للبضائع و آثاره..
- 41..... ➤ المطلب الأول: مفهوم عقد التأمين من مسؤولية الناقل البري للبضائع
- 41..... ✓ الفرع الأول: تعريف عقد التأمين من المسؤولية الناقل البري للبضائع
- 44..... ✓ الفرع الثاني: أقسام عقد التأمين من مسؤولية الناقل البري للبضائع
- 46..... ➤ المطلب الثاني: الإلتزامات المتولدة عن عقد التأمين من المسؤولية
- 46..... ✓ الفرع الأول: الإلتزامات المؤمن
- 50..... ✓ الفرع الثاني: الإلتزامات المؤمن له (الناقل)
- 59..... • المبحث الثاني: إستحقاق التعويض عند نشوء الضرر
- المطلب الأول: الأخطار المغطاة في عقد التأمين من مسؤولية الناقل البري
للبنائع.....
- 60..... ✓ الفرع الأول: صور التأمين من مسؤولية الناقل البري للبضائع
- ✓ الفرع الثاني: الأضرار المستثناة في عقد التأمين من مسؤولية الناقل البري للبضائع
- 63.....
- المطلب الثاني: آليات المطالبة بالتعويض عند نشوء الضرر.....

67.....	✓ الفرع الأول: المطالبة الودية
70.....	✓ الفرع الثاني: المطالبة القضائية
77.....	❖ الخاتمة
79.....	❖ قائمة المصادر و المراجع
84.....	❖ قائمة الملاحق
86.....	❖ الفهرس