

## المقدمة

يعد القانون التجاري في باب النقل حديث النشأة سريع التكوين ،وذلك مقارنة مع غيره من فروع القانون الخاص، وبالأخص قانون التجارة البحرية الذي يعود للقرن التاسع الميلادي ،فالنقل له أهمية كبيرة في حياة الأفراد فلا يمكن الاستغناء عنه سواء كان بنقل الأشخاص،أو نقل الأشياء، كالسيارة ، السفينة ،الطائرة ،القطار .... الخ .

ولا تقتصر أهمية النقل على التجار فقط الذين يحتاجون إلى السفر من مكان لآخر لعقد الصفقات، بل إن المواد الأولية والمنتجات المصنعة والبضائع تخضع لعمليات نقل متعاقبة من أماكن انتاجها إلى الأسواق ثم إلى الأماكن التي تحتاج إلى استعمالها، أو استهلاكها .

فالنقل وسيلة لسهولة التداول التجاري للسلع والخدمات وانتقال الأشخاص والخبرات من دولة لأخرى ، وبالتالي فهو يلعب دوراً كبيراً في كافة المجالات الدولية.

وقد تطورت وسائل النقل وأساليبه في الوقت الحاضر تطوراً كبيراً فاق كل التوقعات ، سواء في مجال النقل البري، أو البحري، أو الجوي للبضائع، أو الأشخاص، فظهرت القطارات والسيارات والسفن الحديثة والطائرات الأسرع من الصوت وأصبح لكل نوع من النقل قانون خاص به يتوقف على نوع الوسيلة الناقلة وظروف النقل ومحلته وهل هو نقل للأشخاص ، أم للبضائع.

والناقل ( البري، أو البحري، أو الجوي ) إما أن يكون فرداً، أو شركة خاصة، أو وحدة من وحدات القطاع العام، لأنه إما أن يكون شخصاً طبيعياً، أو اعتبارياً بحسب الأحوال.

و يتسم النقل بأنه نشاط يتعرض لمخاطر عديدة وأهم هذه المخاطر عندما يرتكب الناقل خطأ يترتب عليه مسؤوليته، ذلك من أهم الاسباب لاختيار هذا الموضوع،حيث نتناول عنصر الخطأ

في عقود النقل البري والبحري والجوي، وكما هو معلوم بأن الخطأ العقدي يتمثل في عدم قيام المدين بالتزامه الناشئ عن العقد أيا كان السبب في ذلك، والهدف من هذه الدراسة هو استعراض صور الخطأ في عقود النقل والبحث عنه كأساس لمسؤولية الناقل وما إذا كان يقدم حماية كافية لركاب في عقود نقل الأشخاص.

هذا وقد فضلت أن تكون دراستي لخطأ الناقل البري والبحري والجوي في ظل القانون التجاري الليبي رقم ( 23 لسنة 2010 ) و القانون البحري الليبي لسنة ( 1953 ) . مقارنة بالمعاهدات الدولية التي تنظم أحكام النقل ( البري ، البحري ، الجوي ) ، ذلك أن المعاهدات الدولية تخدم المجتمع الدولي في توحيد أحكام النقل، على اعتبار أن النقل نشاط له طابع دولي فيما يتعلق بنقل الأشخاص والبضائع من دولة لأخرى، ومن هنا فقد قامت الباحثة بألقي الضوء على هذه المعاهدات والاتفاقيات الدولية، والتي تسعى إلى إنشاء أحكام قانونية لتغطي القصور في الأحكام الداخلية الوطنية.

ونظراً للتطور السريع في النقل على مستوى العالم، خاصة بعد ظهور الطائرات و السيارات والسفن وازدياد عددها، فإنه بالمقابل تزداد المنازعات المتعلقة بالنقل سواء من حيث الأضرار التي تصيب الركاب، أو نتيجة للحوادث التي تكون لها علاقة بالرحلة ( الجوية، أو البرية، أو البحرية )، أو حتى المشكلات التي تتجم عن التأخير، أو إلغاء الرحلات، و ضياع أمتعة و حقائب الركاب، أو تعرضها للأضرار كما أن هناك منازعات تنشأ جراء نقل البضائع بواسطة الطائرات حيث تصل تلك البضائع أحياناً تالفة لسبب التأخير، أو سوء التخزين ، وأحياناً قد لاتصل البضاعة مطلقاً نتيجة السرقة ، أو الضياع ،لكل ذلك كانت الحاجة منذ البداية إلى استخدام النقل الجوي بشكل تجاري سواء على المستوى الدولي، أو الداخلي الي وضع تشريع لحل جميع

تلك المنازعات، نظراً لوجود عدة أشخاص كأطراف في تلك المنازعات القانونية، كما أن الناقل في عقود النقل يسعى إلى وضع شروط خاصة ليتمتع ببعض الامتيازات، وهي تعني تعديل قواعد المسؤولية العقدية، لذلك نظم المشرع تلك القواعد، بحيث تكون لها حدوداً معينة لا يستطيع الناقل تجاوزها عند إبرام عقد النقل وفي ذات الوقت يستطيع الناقل أن ينفي عنه المسؤولية إذا توافرت شروط انتفاء خطأ الناقل .

## أهمية الدراسة

ترجع أهمية البحث إلى الدور الرئيسي الذي يلعبه الناقل في عقود النقل وما يقدمه من خدمات للغير، كما أن النقل نشاط يتعرض لمخاطر عديدة وأهم هذه المخاطر عندما يرتكب الناقل خطأ يترتب عليه مسؤوليته، ثم تثار بعد ذلك فرضية عبء الإثبات وكيفية والإجراءات والمستندات اللازمة لتقديمها كدعم للشخص المضرور .

## منهج البحث

من خلال إشكالية البحث يتضح لنا أن التساؤلات التي تثيرها هذه الدراسة نتناول صور الخطأ في عقود النقل التجاري البري والجوي والبحري، لذلك سنتعمد في هذا البحث علناً أسلوب البحث المقارن بالقوانين ذات العلاقة و الاتفاقيات الدولية وذلك بتحليل الأحكام القضائية و آراء الفقه بشأن المسائل التي أثرت في الدراسة.

## نطاق البحث

نظراً لأهمية المسؤولية العقدية ليس فقط في العقود العامة فحسب و إنما وفي عقود النقل أيضاً، عليه يتوجب التطرق إلى عنصر الخطأ وبيان مفهومه وصوره وكيفية التحديد القانوني لخطأ

الناقل و لذلك فإن هذه الدراسة تُعنى بجانب مهم يتعلق بالخطأ في عقود النقل التجاري البري والجوي وعقود النقل البحري، وتكمن الصعوبات في طبيعة الموضوع بالنظر إلى أنه قائم على التحليل لصور خطأ الناقل في عقود النقل المختلفة وتتبع صور هذا الخطأ وهو أمر ليس باليسير نظراً لعدم وجود معيار ثابت للنظام القانوني للنقل و ذلك تبعاً لاختلاف وسيلة النقل وبحسب ما إذا كان النقل للأشياء، أو الأشخاص و عجز بعض الاتفاقيات عن مواكبة التطور الاقتصادي لكونها تخدم مصالح الدول الناقلة أكثر من الدول الشاحنة خاصة في مجال الاعفاء من المسؤولية.

### اشكالية البحث

تتناول اشكالية البحث النطاق الزمني لمسئولية الناقل بوجه عام ومتى تبدأ هذه المسؤولية ابتداءً من استلام البضائع لأن هذه في حد ذاتها واقعة قانونية ترتب التزاماً على عاتق الناقل وإن كان يجوز الاتفاق على خلاف ذلك، ووجوب التفرقة في مجال نقل البضائع بين تفرغ البضاعة و تسليمها لأن التسليم في حد ذاته يترتب آثاراً قانونية باعتباره تصرفاً قانونياً وهو أثر هام يحول المخاطر وتبعية الهلاك، بالإضافة الى مجال مسؤولية الناقل في حالة هلاك البضاعة و حالة تلفها وحالة التأخير، كما تتناول اشكالية البحث الطبيعة القانونية لمسئولية الناقل، وايضا إعفاء الناقل من المسؤولية وأسباب الإعفاء كحالة عدم الصلاحية الملاحية البحرية مثلاً، أو حالة القوة القاهرة، أوحين وجود عيب خفي.

## خطة البحث

ستتهج الباحثة في موضوع بحثها هذا الاسلوب الثائي و ذلك بتقسيم موضوع البحث الي فصلين

مسبقين بمبحث تمهيدي ومتبوعين بخاتمة :

المبحث التمهيدي : التعريف بالناقل وعقود النقل و يتضمن مطلبين .

المطلب الأول : ماهية الناقل .

المطلب الثاني : تحديد المقصود بعقود النقل البري و الجوي والبحري

الفصل الأول : خطأ الناقل وينقسم إلى مبحثين

المبحث الأول : فكرة خطأ الناقل .

المبحث الثاني : التحديد القانوني لخطأ الناقل .

الفصل الثاني: خطأ الناقل و دعوى المسؤولية ويحتوي ايضا على مبحثين

المبحث الأول: انتفاء الخطأ من جانب الناقل

المبحث الثاني: الخطأ المفترض و إثبات العكس

الخاتمة.

## المبحث التمهيدي

### التعريف بالناقل و عقود النقل

ونعرض في هذا المبحث لبيان المقصود بالناقل والتعريف بعقود النقل البري والبحري والجوي وذلك في مطلبين:-

#### المطلب الاول

##### ماهية الناقل

عرف المشرع الليبي الناقل في المادة 260 من القانون البحري بأنه:

هوكل شخص طبيعي، أو اعتباري أبرم عقد النقل من قبلة، أو بالنيابة عنه سواء تم تنفيذ النقل فعليا من جانبه، أو من جانب الناقل الفعلي.

و الناقل الفعلي: هو الذي ينفذ فعليا كل عملية النقل، أو جانباً منها سواء أكان مالكاً للسفينة ، أو مستأجرها ، أو معداً لها .

ويقصد بالناقل المتعاقد كل شخص ابرم عقداً مع شاحن نقل البضائع، أو مع المرسل، أو مع الراكب، أو أي شخص يعمل لحساب المرسل، أو الراكب<sup>(1)</sup>.

والمعيار الذي يعتبر معه الشخص ناقلاً هو مجرد التعاقد مع الطرف الآخر في عقد النقل سواء شحن البضائع ، أو المرسل، أو الراكب و سواء أكان عقد النقل برياً، أو بحرياً، أو جوياً.

أما الناقل الفعلي .فهوكل شخص غير الناقل المتعاقد يقوم بمقتضى تصريح من الناقل المتعاقد بكل عملية النقل، أو جزء منه<sup>(2)</sup>

(1). د. امال احمد الكيلاني: التقاضي في عقد النقل البحري ، الطبعة الثانية، 2012، القاهرة، ص91

والناقل الفعلي لا يعد طرفاً في العقد الذي يقوم بتنفيذه ، بالإضافة إلى ذلك تجتمع مسؤولية الناقل الفعلي مع الناقل المتعاقد فيكونان متضامنين في أداء التعويض للطرف المتضرر في عقد النقل، ولكل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي الرجوع على الآخر لتسوية التعويضات التي دفعها كل منهما.

---

(<sup>2</sup>). عدلي أمير خالد: أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري ، منشأة المعارف، 2007، الإسكندرية ،ص94

## المطلب الثاني

### تحديد المقصود بعقود النقل البري والبحري والجوي

إن النقل بصفه عامه إما أن يكون نقلاً داخليا اما ان يكون نقلاً دولياً، وقد يكون عاماً، أو خاصاً منتظماً، أو غير منتظم، وقد يكون بمقابل، أو بدون مقابل، والى غير ذلك من التقسيمات المختلفة لعملية النقل، ولا ريب أنه توجد أهمية كبيرة في تلك التقسيمات من ناحية القوانين المطبقة عليها، ولكننا نقتصر فقط على تحديد تعريفات عقود النقل وذلك في الفروع التالية:

### الفرع الاول

#### تعريف عقد النقل البري

القانونالتجاري الليبي يعرف عقد النقل بوجه عام بأنه: "عقد يلتزم الناقل بمقتضاه بنقل اشخاص، أو اشياء من مكان الى آخر لقاء أجر" م (571). ويجب لقيام عقد النقل أن يكون محل التزام الناقل الرئيسي هو النقل، أي التغيير المكاني للشخص او الشيء.<sup>(3)</sup>

ويتضح من هذا التعريف أنه يركز على مجموعة عناصر أولها أجرة النقل، أو ثمن التذكرة بالنسبة للأشخاص و الثاني الاتفاق على عملية النقل وهي التحويل المكاني لشيء أو لشخص من مكان لآخر والعنصر الثالث التحكم في عملية النقل من طرف الناقل المختص المهني ولا يشترط أن يكون الناقل مالكاً لوسيلة النقل باعتبارها مسألة ثانوية.

(3). شريف احمد الطباخ: التعويض عن النقل البري و البحري، 2005، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، ص60



كما يتضح من التعريف ايضا أن عقد النقل البري يتضمن نوعين هما عقد النقل للأشخاص وعقد النقل للبضائع ولكل منهما تعريف خاص.

فعقد نقل الأشخاص ينشأ بين طرفين هما الناقل والراكب، و بالتالي فهو عبارة عن اتفاق بين طرفين ( الناقل و الراكب) على احداث أثر قانوني ويتضمن حقوقاً والتزامات تتمثل في أن يتعهد الناقل بنقل الراكب من مكان الى المكان المنفق عليه مقابل أجر يدفعه الراكب للناقل وهذا التعريف ما هو إلا تطبيق للقواعد العامة من حيث أركانه وهو الرضا والمحل والسبب ومن حيث طبيعته من تبادل الايجاب والقبول وهو ملزم للطرفين.

أما عقد نقل البضائع فهو اتفاق بين المرسل والناقل بأن يقوم الاخير بنقل البضاعة من مكان المرسل إلى مكان المرسل إليه، ويلاحظ من خلال هذا التعريف أنه يوجد شخص ثالث ليس طرفا في العقد وهو المرسل إليه، و القواعد العامة في الالتزامات تقضي بأن العقد لا يرتب التزاما في ذمة الغير لان المرسل إليه قد يلتزم بدفع أجره النقل وله الحق في مطالبة الناقل بتسليم البضاعة، وانعقد بإجماع الفقه على سريان شروط العقد على المرسل إليه وأن له حق في مواجهة الناقل وبالتالي لا يعد المرسل إليه من الغير بالنسبة للأثر العقد. (4)

ولكن ماذا عن الأساس القانوني لحق المرسل إليه ؟ هناك عدة آراء فقهية حول هذا الموضوع ، فمنهم من يأخذ بفكرة النيابة الناقصة ، وهناك من يأخذ بنظرية الاشتراط

---

(4). عدلي أمير خالد: أحكام دعوى مسئولية الناقل الجوي، 2007، منشأة المعارف، الاسكندرية، ص52

لمصلحة الغير.<sup>(5)</sup> ونحن نرى أنه تطبيق لفكرة التعهد عن الغير لأن هناك عقداً بين المتعهد (المرسل) والمتعاقد معه (الناقل)، وهو بمثابة إيجاب موجهه من المرسل والناقل إلى الغير (المرسل إليه)، فإذا قبل الغير التعهد فقد قبل هذا الإيجاب، وبالتالي نشأ اتفاق بين المرسل إليه و الناقل وما يترتب هذا الاتفاق من حقوق والتزامات، وكما هو وارد في القواعد العامة أن هذا الاتفاق لا يتم إلا بقبول الغير صراحةً أو ضمناً، وتاريخ انعقاد هذا الاتفاق إما بأثر رجعي الذي صدر فيه التعهد، أو من تاريخ القبول حسب الاتفاق.

أما بالنسبة لصفة الدولية، أو الداخلية للنقل تكون متى تجاوز تنفيذ هذه الحدود الإقليمية للدولة الواحدة، فإذا كان النقل بين دولتين فإن النقل يكون دولياً وتطبق عليه أحكام القانون الدولي، وإذا تم النقل داخل إقليم الدولة الواحدة كان النقل داخلياً وتطبق عليه أحكام القانون الوطني.

ويكون عقد النقل تجارياً بالنسبة للناقل إذا بوشر على وجه المقابلة أو الاعتراف<sup>(6)</sup>، وهو من الأعمال التجارية بغض النظر عن كون الناقل شخصاً طبيعياً، أو اعتبارياً، ولا يكون تجارياً بالنسبة للشاحن، أو المسافر إلا إذا كان تاجراً وكان النقل بمناسبة تجارته فإن النقل حينئذ يعد من جانبه عملاً تجارياً وفقاً لنظرية الأعمال التجارية التبعية، وإذا كان المسافر أو المرسل تاجراً، فالغالب أن يكون النقل من جانبه عملاً مدنياً، ومن ثم تسري على التزامات أحكام القانون المدني.

(5). نفس المرجع، ص 53

(6). عدلي أمير خالد: عقد النقل البري، 2006، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ص 11

غير أنه يتميز بعدة خصائص لعل أهمها أنه من العقود الرضائية وهو أيضا من عقود الإذعان يقتصر القبول فيه على التسليم بشروط الناقل كما أنه عقد ملزم للجانبين.

وقد تقع عملية النقل مرتبطة بعمليات أخرى من طبيعة مختلفة تتم بين نفس الأطراف<sup>(7)</sup>، ومثال ذلك قيام الفندق بنقل نزلائه من المحطة إلى الفندق، أو بالعكس أو قيام البائع بنقل البضائع المشتراة الى منزل المشتري، ويرى جانب كبير من الفقه أنه لا يوجد عقد نقل في هاتين الحالتين، لأن النقل هنا ليس إلا تابعا لعقد أصلي، هو عقد الفندق في المثال الأول، وعقد البيع في المثال الثاني، وإعمالا لقاعدة أن "الفرع يتبع الأصل" فإن قواعد العقد الاصلي هي التي تطبق دون غيرها، فحقيقة الأمر توجد عقود مستقلة تقوم جنبا إلى جنب، ويخضع كلاً منها لقواعد قانونية خاصة. ففي المثال الأول يوجد عقد نقل إلى جانب عقد الفندق، وفي المثال الثاني يوجد عقد نقل إلى جانب عقد البيع<sup>(8)</sup>.

وإذا كان النقل المكاني لشخص هو التغيير المكاني لشخص، أو لشيء، فإن العقد الذي يلتزم بمقتضاه شخص بتعليم آخر لقيادة السيارات لا يعتبر عقد نقل، لأن أعداد السيارة وركوبها مجرد تنفيذ عقد تعليم قيادة، والتغيير المكاني لا يدخل في اعتبار المتعاقدين<sup>(9)</sup>.

وكثيراً ما يتدخل في عملية النقل شخص آخر هو الوكيل بالعمولة بالنقل وهو<sup>(10)</sup> الذي يلتزم بأن يبرم باسمه ولحساب موكله عقد نقل أشياء أو عقد نقل أشخاص، وبأن يقوم عند الاقتضاء بالعمليات المرتبطة بهذا النقل، وإذا تولى الوكيل بالعمولة النقل بوسائله الخاصة، اعتبر ناقلاً وتسري عليها أحكام عقد النقل .

(7) د حسام عيسى: القانون التجاري، 1990، ص24

(8) عدلي أمير خالد، عقد النقل البري: دار الجامعة الجديدة، 2006، الاسكندرية، ص15

(9) شريف أحمد الطباخ، مرجع سابق، ص60

(10) د حمد الله محمد حمد الله: عقد النقل(البري. البحري. الجوي)، 1998، دار النهضة العربية، القاهرة، ص13

## الفرع الثاني تعريف عقد النقل البحري

وفقا ما نصت عليه المادة (177) بحري لبيي يعرف عقد النقل البحري بأنه: ((هو عقد يتعهد الناقل بمقتضاه لقاء أجره أن يوصل الى مكان معين أمتعته، أو بضائع على أن ينقلها بطريق البحر في كل مدة السفر، أو في بعضها ))

والناقل سواء كان مالكا للسفينة، أو مجهزا، أو مستأجرا، وفقاً لعقد النقل ملتزم بنقل بضائع، أو أشخاص من ميناء إلى آخر مقابل أجره<sup>(11)</sup>، فعقد النقل البحري يتعلق بالتغير المكاني للبضاعة، أو الأشخاص، ويجب أن يكون الناقل له صلة ما بالسفينة الناقلة، فهو إما أن يكون مالك لها، أو مستأجر، أو مجهزاً، بنقل البضائع من ميناء لآخر مقابل أجر متفق عليه لحساب شخص آخر هو الشاحن.

وقد عرفت المادة الأولى الفقرة السادسة من معاهد هامبورج عقد النقل البحري بأنه " عقد يتعهد فيه الناقل - مقابل دفع أجره - ينقل بضائع بحراً من ميناء إلى آخر"<sup>(12)</sup> وهكذا يظهر من هذا التعريف أن المعاهدة لا تسري على النقل البحري الذي يقوم مالك السفينة، أو مستأجرها، بموجب نقل بضائع مملوكة له إذ يشترط أن يتم النقل تنفيذا لعقد نقل ملزم لطرفية، كما يستبعد من نطاق المعاهدة النقل البحري المجاني إذ يشترط أن يتم النقل مقابل أجره.

والأصل أن يتم إبرام العقد باتفاق طرفية بعد مناقشتها للشروط الواردة فيه غير أن ظروف الممارسات البحرية جعلت شبهة الاذعان تحوم حول عقد النقل البحري للبضائع خاصة في حالة عقد النقل البحري للبضائع بسند شحن على سفن الخطوط المنتظمة، حيث يقتصر دور الشاحن

(11). د احمد محمود حسني: عقد النقل البحري، 1998، منشأة المعارف، الاسكندرية، ص11

(12). د علي باشا خليفة: عقد النقل البحري في اطار القانون الدولي الخاص، 2005، ص23

على قبول الشروط الموضوعية من قبل الناقل الذي يحتكر هذا الخدمة، أو رفضها دون مناقشتها، أو تعديلها، مما حدا بالمشرع الدولي في معاهدة بروكسل وفي معاهدة هامبورج 1978 إلى وضع أحكام آمرة لا يجوز الاتفاق على مخالفتها، تهدف إلى التخفيف من حدة الشروط التي يضعها الناقل،<sup>(13)</sup> وإن كان الغالب أن الشاحن لا يستطيع مناقشة شروط العقد التي يفرضها الناقل ولذلك فهو يعد من قبيل عقود الإذعان، ويعتبر عقد النقل البحري للبضائع عقداً تجارياً فهو عمل تجاري دائماً بالنسبة للناقل لاحترافه ممارسة عمليات النقل البحري، وهو عمل تجاري بالتبعية غالباً بالنسبة للشاحن لكونه تاجراً واتصال النقل في معظم الأحيان بنشاطه التجاري،<sup>(14)</sup> لأن البعض من الفقه لا يعتبره تجارياً بالنسبة للشاحن إلا إذا كان هو الآخر تاجراً.

والنقل قد يكون بمشاركة ايجار او نقل بموجب سند الشحن والنقل بمشاركة ايجار يتمثل في انه عقد يبرم بين المجهز والشاحن فبمقتضاه يؤجر المجهز للشاحن السفينة كلها او بعضها لرحلة او لرحلات معينة او خلال مدة محددة<sup>(15)</sup>، ويكون هذا عادة في نقل البضائع التي يحتاج فيها الناقل كل السفينة او جزء منها في شحن نوع معين من البضائع مثل شحن المواد الخام، أو البترول والفحم والحديد.<sup>(16)</sup>

اما النقل بموجب سند الشحن فقد ذكرته اتفاقية هامبورج في المادة (1/7)، فسند الشحن في مفهوم الاتفاقية هو أية وثيقة مهما كانت كيفية تحريرها، أو ما تحويه من بيانات طالما أنها تثبت إبرام

(13). د. عاطف محمد الفقي : النقل البحري للبضائع، 2008، دار النهضة العربية، القاهرة، ص46

(14). د. عاطف محمد الفقي: مرجع سابق، ص46

(15). د. عدلي أمير خالد: أحكام مسؤولية الناقل البحري، 2000، منشأة المعارف، الاسكندرية، ص47

(16). د. عدلي أمير خالد: مرجع سابق، ص47

عقد النقل وتسلم الناقل البضاعة محل النقل، أو شحن البضاعة على سفينة معينة وتتضمن التزام الناقل بتسليم البضاعة عند وصولها إلى من يتقدم له بالوثيقة مقابل استردادها.<sup>(17)</sup>

والنقل قد يكون نقل بمشارطة الإيجار يتمثل في أنه عقد يبرم بين المجهز والشاحن فبمقتضاه يؤجر المجهز للشاحن السفينة كلها، أو بعضها لرحلة، أو لرحلات معينة، أو خلال مدة محددة.<sup>(18)</sup> وسند الشحن يفيد اثبات تسليم البضاعة التي حصل تأجير السفينة بخصوصها الى الريان وفضلا عن ذلك فإنه في الوقت نفسه يقوم مقام مشارطة الإيجار من حيث دلالاته على تكوين عقد تأجير السفينة مجهزة للشاحن ولذلك اصبح عقد ايجار السفينة نادرا في العمل واستقر العرف البحري على استعمال سند الشحن كأداة للإثبات عقد النقل لبضائع والاستعانة به عن مشارطة الإيجار.<sup>(19)</sup>

وسند الشحن يفيد استلام الناقل البضاعة ويتعهد بتسليمها لشخص المرسل إليه الذي قد يذكر اسمه في الوثيقة، أو تكون لحاملها، أو للإذن.

كما أن سند الشحن يفيد تعيين البضاعة المشحونة من حيث الطبيعة والمقدار، أو الوزن والعلامات وكذلك الحالة الظاهرة،<sup>(20)</sup> وبناء عليه فإن الناقل يعد مسؤولاً بما هو وارد في سند الشحن من بيانات و لذلك يجب على الشاحن أن يذكر كافة التفاصيل الخاصة بالبضاعة حتى تكون حجة في مواجهة الناقل، والمرسل إليه عندما يستلم البضاعة من الناقل عليه أن يقارن بينها وبين البيانات الموجودة في سند الشحن لتأكد من سلامتها من التلف، أو الهلاك.

(17). كمال حمدي : اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978، 2008، منشأة المعارف، الاسكندرية، ص33

(18). عدلي أمير خالد : أحكام دعوى مسئولية الناقل البحري، مرجع سابق، ص47

(19). عدلي أمير خالد: أحكام دعوى مسئولية الناقل البحري، مرجع سابق، ص47

(20). مصطفى كمال طه: القانون البحري، الطبعة الأولى، 2010، مكتبة الوفاء القانونية، الاسكندرية، ص291

كما يجوز أن تحرر عدة نسخ من سند الشحن بناء على طلب الشاحن، درأ لمخاطر الضياع والسرقة فيعطي الشاحن عدة نسخ من سند الشحن يحتفظ بواحدة منها ويرسل الباقي للمرسل إليه بطرق مختلفة زيادة في ضمان وصوله إليه.<sup>(21)</sup>

ويعتبر سند الشحن حجة بين الشاحن والناقل أما المرسل إليه فلا يعتبر طرفاً في سند الشحن إلا إذا هو نفسه الشاحن، أو كان وكيلاً عنه.<sup>(22)</sup>

وبعد قيام الناقل بعملية نقل البضاعة يقوم بتسليم سند الشحن لشخص المرسل إليه وكما ذكرنا سابقاً أن سند الشحن قد يكون إسمياً وقد يكون قابلاً لتداول ويقوم المرسل إليه بتسليم السند لوكيل السفينة ليتسلم بمقتضاها البضاعة المرسلة إليه.

هذا وتوجد وثائق أخرى مماثلة لسندات الشحن أشارت إليه اتفاقية هامبورج في المادة (18)،<sup>(23)</sup> هذه الوثيقة تثبت وجود عقد النقل وعلى استلام الناقل للبضاعة بالحالة الموصوفة في هذه الوثيقة ولكنها لا تتضمن كل البيانات الواجب ذكرها في سند الشحن، وبالتالي حجيتها أقل من سندات الشحن كما أنها لا تمثل البضاعة الموصوفة.<sup>(24)</sup>

---

(21). مصطفى كمال طه: القانون البحري، مرجع سابق، ص 298

(22). عاطف محمد الفقي: مرجع سابق، ص 60

(23). نفس المرجع ، ص 72

(24). نفس المرجع ، ص 73

## الفرع الثالث تعريف عقد النقل الجوي

لا يختلف عقد النقل الجوي عن غيره من عقود النقل سوى من ناحية وسيلة تنفيذه ومن ثم فإنه وفقا لما ورد في نص المادة(647) تجاري لبيي فإنه يقصد بالنقل الجوي نقل الأشخاص،أو الأمتعة،أو البضائع بالطائرات مقابل أجر ويقصد بلفظ (الأمتعة) الأشياء التي يجوز للراكب حملها أثناء النقل، ولا يشمل هذا اللفظ التي تبقي في حراسة الراكب أثناء السفر .

وقد عرفها أحد الفقهاء بأنه (الاتفاق الذي يتعهد بمقتضاه شخص يسمى الناقل في مواجهة شخص آخر يدعى المسافر، أو الشاحن بنقله مع أمتعته، أو بنقل بضاعته من مكان إلآخر، خلال مدة معينة بواسطة الطائرة في مقابل أجر محدد.<sup>(25)</sup> وهو إما نقل جوي داخل إقليم الدولة، أو نقل خارج إقليم الدولة.

ولم تعالج اتفاقية وارسو، او أي من البروتوكولات المعدلة لها وكذلك اتفاقية مونتريال لعام 1999، مسألة إبرام عقد النقل الجوي، فيرجع بالتالي، في شأنها إلى القانون الوطني التي تشير بتطبيق قاعدة الاسناد في قانون القاضي المختص بنظر النزاع.<sup>(26)</sup> ويعتبر عقد النقل الجوي من عقود الاذعان رغم أنه يقوم على مبدأ الرضائية إذ أن شركات الطيران تعرض شروطها مطبوعة على الكافة ولا تقبل المناقشة فيها، ولذلك يكون القبول في هذه الحالة اذعانا<sup>(27)</sup>، إلا أنه على الرغم

(25) . د محمد فريد العريني :القانون الجوي، 2007، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، ص67

(26) . نفس المرجع ،ص68

(27) . د عدلي أمير خالد: عقد النقل الجوي، 1996، دار المطبوعات الجامعية ،ص15



مما تتضمنه وثيقة النقل من شروط مسبقة، إلا أن قاضي الموضوع له سلطة تقديرية في دراسة كل حالة على حدة.

ويعد النقل الجوي عملاً تجارياً، متى بوشر على وجه المقابلة، إذ أن النقل الجوي لا يختلف عن غيره من أنواع النقل الاخرى إلا في وسيلة تنفيذه، ويعتبر النقل تجارياً بالنسبة للناقل متى زاوله على سبيل المقابلة .

أما بالنسبة لشاحن البضاعة، أو المسافر فلا يكون العمل تجارياً إلا إذا كان تاجراً وكان النقل بمناسبة تجارته (28)، كما لا يحق الشخص المتعاقد مع الناقل التنازل عن تذكرة السفر الخاصة به إلى الغير، ولا يجوز بالتالي استعمالها إلا من قبل من صدرت باسمه فتذكرة السفر شخصية ولا يجوز لغير من ورد اسمه بها أن يستعملها . وإذا أراد الراكب التنازل عن التذكرة السفر لغيره . يجب عليها أن يتقدم الى الناقل يطلب موافقته على التنازل وللناقل حينها مطلق الحرية في قبول، أو رفض الطلب .

وبالرغم من الصفة التجارية لعقد النقل إلا أن الكتابة مطلوبة خاصة في مجال الإثبات و توزيع الالتزامات والمسئولية (29) .

كان هذا المبحث التمهيدي والذي تناولت فيه المقصود بالناقل وعقود النقل و سوف اتطرق لموضوع البحث وهو خطأ الناقل حيث ادرس فيه تعريف الخطأ وصوره والتحديد القانوني لخطأ الناقل وهذا ما تناولته في الفصل الأول.

(28)- د احمد ابراهيم الشيخ: المسئولية عن التعويض أضرار النقل الجوي الدولي، 2008، دار النهضة العربية، القاهرة، ص107

(29) . د عدلي أمير خالد: أحكام مسؤولية الناقل الجوي، مرجع سابق، ص17

## الفصل الاول خطأ الناقل

### تمهيد :-

المسؤولية العقدية تقابلها المسؤولية التقصيرية، فالأولى جزء العقد والأخرى جزء العمل الغير المشروع، ولكي تقوم المسؤولية المدنية لابد من أن تتوافر أركانها وهي بأن يكون هناك خطأً وضرراً وعلاقة سببية، ونحن بصدد هذا البحث سوف نبحث في ركن الخطأ حيث نتناول مفهوم الخطأ وفقاً للقواعد العامة مع التركيز على الخطأ العقدي وصوره، ومدى امكانية تعديل قواعد المسؤولية العقدية بالاتفاق، وذلك من أجل إجراء مقارنة بين هذه القواعد وعقود النقل البري والبحري والجوي، وما تناولته الاتفاقيات الدولية والتشريعات وأحكام القضاء، لنعرف مدى مسؤولية الناقل عند عدم تنفيذ العقد، أو التأخير في تنفيذه وهل يحق له التمسك بعدم مسؤوليته، أو تخفيفها حتى ولو كان هناك خطأ، كما تتورم مسألة المخاطر، أو تبعة الهلاك كأساس للمسؤولية لذلك تقتضي دراسة هذا الموضوع التعرف على مفهوم خطأ الناقل في عقود النقل البري والبحري والجوي، حيث نخصص هذا الفصل لدراسة مفهوم الخطأ في القانون المدني وصوره لنصل الى مفهوم خطأ الناقل في عقود النقل وصوره، والتأمين من خطأ الناقل، ومدى جواز اعفائه من خطأه الجسيم وفعل الغير، وبناء على ما تقدم سأتناول هذا الفصل من خلال مبحثين اثنين ، استعرض في الأول/فكرة خطأ الناقل وأتناول فيه تعريف الخطأ و صورته، بينما استعرض في الثاني/التحديد القانوني لخطأ الناقل ويتضمن التأمين من خطأ الناقل و أحكام خاصة للوكيل بالعمولة للنقل.

## المبحث الاول

### فكرة خطأ الناقل

يتمثل الخطأ في المسؤولية العقدية إلى عدم تنفيذ الالتزام العقدي سواء كان بسبب غش المدين، أو اهماله، أو عدم مقدرته، أو بسبب أجنبي لا يد له فيه<sup>(30)</sup>.

إلا أنه في الحالة الاخيرة- المسؤولية العقدية- لا تقوم لعدم توفر الخطأ ولكن لقطع رابطة السببية بين الخطأ والضرر، لذلك فإن الخطأ أساس المسؤولية العقدية يكون في حالة وجود خلل في تنفيذ الالتزام العقدي، أو عدم تنفيذه .

وبناء على ما تقدم فإن دراسة فكرة خطأ الناقل تكون على النحو التالي :-

المطلب الاول / تعريف الخطأ

المطلب الثاني / صور الخطأ

## المطلب الاول

### تعريف الخطأ

إن المشرع الليبي كغيره من المشرعين في الأقطار العربية، لم يضع تعريفاً للخطأ، ولذلك اختلف الفقهاء في تحديد مفهوم الخطأ<sup>(31)</sup>، وسنلقي الضوء على مفهوم الخطأ من خلال فرعيين اثنين، حيث نرصد في الأول تعريف الخطأ وفقاً للقواعد العامة، ونتناول في الفرع الثاني تعريف الخطأ في عقود النقل البري و البحري و الجوي .

(30) . د محمد علي البدوي الأزهرى : النظرية العامة للالتزامات، مصادر الالتزامات، الجزء الأول، 2003، المركز القومي للبحوث و الدراسة العلمية، طرابلس، ص 229

(31). خليل أحمد الأرياح: المسؤولية التصيرية عن الأعمال الشخصية بين الشريعة الإسلامية والقانون، الطبعة الأولى، 1995، دار رباح للنشر والتوزيع، مصراته، ص 80

## الفرع الاول تعريف الخطأ وفقاً للقواعد العامة

يقوم الخطأ العقدي عندما يخل المدين بالالتزامات المترتبة عليه، ويستوي في ذلك أن يكون عدم قيام المدين بالالتزام ناشئاً عن عمد، أو عن إهمال بل إن الخطأ العقدي يتحقق حتى لو كان عدم قيام المدين بالالتزام ناشئاً عن سبب أجنبي لا يد له فيه كالقوة القاهرة، ولكن يلاحظ في هذه الحالة الأخيرة أنه إذا تحقق الخطأ العقدي فإن علاقة السببية - وهي ركن في المسؤولية العقدية - تنعدم ولا تتحقق المسؤولية.<sup>(32)</sup>

ولقد وضع فقهاء القانون تعاريف عديدة للخطأ فمنهم من قال بأن الخطأ هو "إخلال بالالتزام سابق" وهناك من عرف الخطأ بأنه "إخلال بواجب قانوني كان في وسع المخل أن يتبناه وان يلتزمه"<sup>(33)</sup>، وقد قام أحد الفقهاء بوضع تعريف للخطأ على ضوء المادتين 163 و 164 مدني مصري . يقابلها في القانون المدني الليبي المادتان 166 و 164 . بأنه " إخلال بواجب قانوني مقترن بإدراك المخل إياه"<sup>(34)</sup>

كما يتجه الفقهاء إلى تمييز بين الخطأ العمد و الخطأ بإهمال، فالخطأ العمد يتجه فيه إرادة المسؤول ونيته ليس فقط إلى ارتكاب الفعل، وإنما كذلك إلى إحداث النتيجة الضارة التي أصابت المضرور.<sup>(35)</sup>

أما خطأ الإهمال فهو يقع عن قصد للإضرار بالغير، ويعرف ب " شبة الجريمة " فهو إخلال بواجب قانوني سابق مقترن بإدراك المخل لهذا الإخلال من قصد إلى الإضرار بالغير.<sup>(36)</sup>

(32) . عبدالرزاق السنهوري: الوجيز في شرح القانون المدني، الجزء الأول، دار النهضة العربية، القاهرة، ص263

(33) . عبد السلام علي المزوعي: النظرية العامة لعلم القانون، الطبعة الأولى، 1993، الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع والاعلان، ص162

(34) . خليل أحمد الأرياح: مرجع سابق، ص81

(35) . عبد السلام علي المزوعي: مرجع سابق، ص192

والتفرقة بين الخطأ العمد والخطأ بإهمال له أهميته بالنسبة للقانون الجنائي من حيث تشديد وتخفيف العقاب، أما في القانون المدني فليس له دور في كبير ولكن القاضي المدني . بسلطته التقديرية . ينظر إلى جسامة الخطأ عند تقدير التعويض لجبر الضرر

وكما يتحقق الضرر بالفعل الإيجابي يتحقق أيضا بالفعل السلبي وذلك بأن يفرض القانون بالقيام بعمل معين ويمتنع شخص المسؤول عن القيام به، كذلك قد يرتكب الشخص خطأ عند ممارسته حقه، كقيام شخص بقيادة طائرة فوق المباني بمسافة قريبة منها مما تسبب ضرراً لهذه المباني

وهناك نظرية قديمة مهجورة وهي نظرية تدرج الخطأ حيث ميزت بين ثلاثة أنواع من الخطأ، خطأ جسيم وهذا الخطأ لا يرتكبه حتى أقل الناس حرصاً وهذا الخطأ يشبه إلى حد كبير العمد، وخطأ يسير لا يرتكبه شخص معتاد، و خطأ تافه لا يرتكبه الشخص الحريص و لا يمكن تلافيه في بعض الاحيان، هذه النظرية انتقدت وهجرت من قبل الشراح الفرنسيين وأخذوا بوحدة الخطأ<sup>(37)</sup>، لان الخطأ يتحقق والضرر يقع بغض النظر عن جسامة الخطأ، فأصبح الخطأ واحداً، وهو الإخلال بالالتزام إذا قصر عن عناية الرجل المعتاد وفقاً للمادة (214) من القانون المدني الليبي، وفي نفس الوقت نجد أن المشرع الليبي لم يتخل تماماً عن فكرة تدرج الخطأ، فنجد في نصوص المرافعات المدنية والتجارية يشير إلى الخطأ الجسيم، فنص في الفقرة الأولى من المادة(720) على قبول مخاصمة القضاء وأعضاء النيابة " إذا وقع من القاضي، أو عضو النيابة في عملهما غش، أو تدليس، أو عذر، أو خطأ مهني جسيم"<sup>(38)</sup> لان القاضي عندما يقوم بعمله عند استخلاص الوقائع وتفسير القانون عليه أن يكون في غاية الدقة والحرص.

(36). مرجع سابق، ص193

(37). عادل علي عبدالله المقادي: مسؤولية الناقل البري في نقل الاشخاص، 1997، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ص92

(38). عبد السلام علي المزوغي : مرجع سابق، ص200

وهكذا نجد أن القانون المدني الليبي لا ينظر إلى درجة جسامه الخطأ فالمعيار عنده هو معيار الرجل المعتاد كقاعدة، ولكن يمكن الخروج عن هذه القاعدة إما بنص القانون أو بالاتفاق، لأن القانون قد ينص في بعض الأحيان على عناية تفوق عناية الرجل المعتاد، كذلك يمكن الاتفاق بين الاطراف على تخفيف، أو تشديد المسؤولية، أو حتى على إعفاء منها عند إبرام العقد، كذلك نجد القانون المدني يساوي بين الغش والخطأ الجسيم في كثير من الاحكام، مثل بطلان الاتفاق على الاعفاء، أو التخفيف من المسؤولية إذا كان هناك غش، أو خطأ جسيم يرتكبه المدين، بالرغم من أن فكرة التشبيه الخطأ الجسيم بالغش كان محل جدل بين الفقهاء، فمنهم من يرى أن الغش والخطأ الجسيم، من طبيعة واحدة على اعتبار أن الخطأ الجسيم يقترب في خطورته على العلاقات القانونية من الغش، وثم يجب اخضاعهما لنظام واحد، بغض النظر عن الفارق الكبير من الناحية الخلقية، فإنهما يقتربان من الناحية الاجتماعية وثم وجوب التسوية بينهما في القواعد القانونية<sup>(39)</sup>.

وهناك من يعارض التشبيه الغش بالخطأ الجسيم لان الغش معناها اتجاه الإرادة نحو تحقيق هدف معين، أي وجود لرغبة عند المسؤول في الاضرار بالغير، هذه النية غير موجودة في الخطأ الجسيم، فالغش يتطلب عنصر العمد وهو غير موجود في الخطأ الجسيم<sup>(40)</sup>.

يبين من ذلك أن المشرع الليبي . في القانون المدني أنه لم يفصل بين الغش والخطأ الجسيم بالرغم من وجود اختلاف بين الفقه، و بالنسبة لرأي الباحثة أنا مع تسوية الغش بالخطأ الجسيم لأن القانون المدني من خلال أحكامه نجده دائماً يسعى إلى جبر الضرر بغض النظر عن درجة الخطأ، أو أن المسؤول قصد الإضرار بالغير وهذا محله في القانون الجنائي الذي يربط بتشديد

(39) محمد موسى محمد دياب : فكرة الخطأ في اتفاقية فارسوفيا، ومسؤولية الناقل الجوي في النقل الجوي الدولي، 1985، دار النهضة

العربية، القاهرة، ص353

(40) محمد موسى محمد دياب: مرجع سابق، ص352

العقوبة بنية مرتكب الفعل، و مع هذا نجد أن القاضي المدني يأخذ بعين الاعتبار بدرجة جسامه الخطأ عند حكم بالتعويض لجبر الضرر.

وفي صدد الخطأ العقدي لابد من تمييز بين نوعين من الالتزامات وهما، التزام بتحقيق نتيجة، والالتزام ببذل عناية، فالالتزام بتحقيق نتيجة هو الذي يلتزم بمقتضاه المدين بتحقيق غاية معينة هي هدف الدائن، والالتزام ببذل عناية هو ذلك الالتزام الذي يتعهد فيه المدين للدائن ببذل جهد معقول للوصول إلى هدف معين<sup>(41)</sup>، والخطأ العقدي يتحقق عندما لا تتحقق النتيجة المطلوبة في الالتزام بتحقيق نتيجة، و عدم تحقيق العناية المطلوبة في التزام ببذل عناية.

والخطأ في المسؤولية عن الاعمال الشخصية هو خطأ واجب الإثبات عند القانون الليبي، أما عن المسؤولية عن اعمال الغير وعن الأشياء فنجد أن الخطأ فيهمفروض، وكما بينا سابقاً أن الخطأ هو الانحراف عن السلوك للرجل المعتاد نجد أنه يتكون من عنصرين أحدهما مادي والآخر معنوي، **العنصر المادي** هو الإخلال بالالتزام، أو واجب قانوني<sup>(42)</sup>، ويقاس هذا الإخلال بمعيارين، (معيار شخصي) والذي ينظر فيه إلى سلوك الشخص نفسه من حيث فطنته و ذكائه، أو إهماله أو قليل الاستيعاب، و (معيار موضوعي) وهو الذي ينظر إلى السلوك في حد ذاته وإلى ظروفه الخارجية أي معيار الرجل المعتاد.

أما **العنصر المعنوي** هو ادراك الشخص المسؤول بأنه أخلّ بالالتزام المفروض عليها أي أنه قادر على التمييز بين ما هو صحيح وبين ما هو خطأ، ويدرك أن تصرفه يلحق ضرراً بالغير، فمناط المسؤولية الادراك.

(41). محمد علي البديوي الأزهرى: مرجع سابق، ص230

(42). خليل أحمد الأرياح: مرجع سابق، ص83

وما يهمننا في هذا البحث هي المسؤولية الشخصية، وقد تحدثت عنها، والمسؤولية عن فعل الغير  
و بالتحديد مسؤولية المتبوع عن عمل تابعه و المسؤولية عن الاشياء والآلات فقط لأنه مما  
يدخل ضمن إطار هذا البحث

### مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه

نصت عليها المادة بقولها (177 مدني لبيي) "يكون المتبوع مسؤولاً عن الضرر الذي  
يحدثه تابعة بعمله الغير مشروع متي كان واقعا منة حالة تأدية لوظيفته،أو بسببها.

2- وتقوم رابطة التبعية ولو لم يكن المتبوع حرا في اختياره تابعة متى كانت له عليه  
سلطة فعلية في رقبته وفي توجيهه"

يتضح من مضمون المادة أنها من أجل قيام مسؤولية المتبوع لابد من توافر شروطاً  
ثلاثة وهي :

أ\_ أن تكون هناك علاقة تبعية بين الطرفين أي وجود سلطة الرقابة والتوجيه من قبل  
المتبوع على التابع ومراقبته في تنفيذ أوامره، مثل الموظفين في شركة الطيران،  
بالإضافة قيام التابع بعمل لحساب المتبوع.

ب\_ أن يقع من التابع خطأ يضر بالغير وهذا هو مناط المسؤولية، حيث الخطأ فيع  
مفترض.

ج\_ أن يقع الخطأ من التابع أثناء تأدية الوظيفة، أو بسببها، بحيث تكون الوظيفة لها  
علاقة مباشرة بخطأ التابع، أو سهلت عليه ارتكاب هذا الخطأ.



ومتى توافرت الشروط السابقة تقوم مسؤولية التابع ولا يستطيع دفع هذه المسؤولية، لان الخطأ فيه ثابت، والمضروب له الخيار في الرجوع إما على المتبوع، أو التابع (43).

### أما عن المسؤولية الناشئة عن الأشياء

فقد نصت (المادة 181 مدني) على أن "كل من تولى حراسة أشياء تتطلب حرسها عناية خاصة، أو حراسة الآلات الميكانيكية يكون مسؤولاً عما تحدثه هذه الأشياء من ضرر مالم يثبت أن وقوع الضرر كان بسبب أجني لا يد له فيه هذا مع عدم الإخلال بما يرد في ذلك من أحكام خاصة " .

و يتبين من نص هذه المادة أنه لكي تقوم المسؤولية لأبد من توفر شروط يمكن إجمالها فيما يلي (1): الحراسة: أي السيطرة الفعلية على الشيء بغض النظر عما إذا كان هو المالك أم لا، ويفترض بقريئة بسيطة تقبل اثبات العكس، والمفروض أن حارس الشيء هو المالك ولكن ننكن أن ينتقل حراسة الشيء إلى شخص آخر.

(2) الاشياء: تشمل الحيوانات عموماً ومن الجوامد طائفتين الآلات الميكانيكية، و الأشياء التي تتطلب حراستها عناية تامة.

(3) فعل الشيء: يجب أن يكون الشيء هو الذي تسبب في حدوث الضرر، وعلى المضروب أن يثبت هناك علاقة مباشرة بين فعل الشيء وبين الضرر ولا يشترط أن يكون هناك عقد بين المضروب وحارس الشيء، فالمسؤولية قد تكون عقديّة و قد تكون تقصيرية.

---

(43) اختلفت الآراء في أساس مسؤولية المتبوع عن عمل التابع، هناك من يرى أنه خطأ المتبوع في اختيار تابعه، أو في توجيهه وهذا الرأي منتقد من قبل الفقه الحديث لان القانون الذي ينص صراحة على أن المتبوع يكون مسؤول ولو لم يكن حراً في اختيار تابعه م (177) مدني كما أنه لا يستطيع التخلص من المسؤولية بإثبات أنه قام بواجبه في الرقابة كم يجب وهناك رأي يقول بنظرية تحمل التبعة في المسؤولية المتبوع لان المتبوع يجني غنماً من نشط التابع والغرم بالغنم، وهو يمارس سلطة الرقابة والتوجيه على التابع وعليه أن يتحمل تبعة هذه السلطة ، انظر: د محمد علي البدوي، مرجع سابق، ص 315

وهنا يثار التساؤل حول من له الحق في التمسك بالمسؤولية عن الأشياء :-

إذا كان هناك عقداً بين المضرور والحارس فإن المسؤولية تكون عقدية، أما إذا كان المضرور شخصاً من الغير لم يكن طرفاً في عقد مع حارس، فإن المسؤولية تكون تقصيرية طبقاً للمادة (181) مدنى إذا توافرت بشروطها، وكما تقوم المسؤولية عن الأشياء على اساس الخطأ المفروض في جانب حارس الشيء<sup>(44)</sup>، وما على المضرور إلا أن يثبت أن المدعي عليه هو حارس الشيء الذي أحدث الضرر، أن الشيء قد تدخل تدخلًا ايجابياً في إحداث الضرر إلى أن يقيم الحارس الدليل على أن التدخل لم يكن إلا سلبياً .

والخطأ هنا مفترض لا يقبل اثبات العكس، وبالتالي مسؤولية الحارس لا تدرأ عنه بإثبات أنه لم يرتكب خطأ ما، وأنه قام بما ينبغي عليه من العناية المطلوبة للشيء والذي يقع حتى في حراسته، وإنما تنتفي هذه المسؤولية اذا كان الضرر بسبب أجنبي لا يد للحراس فيه كالقوة القاهرة، أو خطأ المضرور، أو خطأ الغير .

---

(44) . عبدالرزاق السنهوري: الوجيز في شرح القانون، مرجع سابق، ص270 وما بعدها

## الفرع الثاني

### الخطأ في عقود النقل البري والبحري والجوي

الخطأ التعاقدى هو سلوك انساني معيب، أو هو مسلك محل اللوم، فهو الانحراف عن السلوك (45) هذا المسلك يتمثل في عدم الحيطة وعدم توافر العناية والانتباه، ولتقديره فإنه من الضروري معرفة معيار الحيطة المطلوبة (46) كما أن القانون التجاري الليبي رقم 23 لسنة 2010 عرف الغش والخطأ الجسيم في المادة (578) منه حيث نصت على أنه "يقتصد بالغش في مواد النقل كل فعل، أو امتناع في الناقل، أو من تابعه بقصد إحداث ضرر ويقصد بالخطأ الجسيم كل فعل، أو امتناع يقع من الناقل، أو من تابعيه برعونة مقررة بإدراك لما قد ينجم عنها من ضرر".

وبالتالي كما ذكرت المادة السابقة في الفقرة الأولى فإن المقصود بالغش في النقل هو كل فعل، أو امتناع يقع من الناقل، أو تابعيه بقصد إحداث الضرر .

إذ لا بد أن تتجه الإرادة الى إحداث الضرر، وتقدير الخطأ من اختصاصات السلطة التقديرية للقاضي الموضوع، كما عرفت الفقرة الثانية من المادة المذكورة الخطأ الجسيم، بأنه كل فعل، أو امتناع يقع من الفاعل، أو من تابعيه برعونة مقرونة بإدراك لما قد ينجم فيها من ضرر أي أن الشخص المسؤول يدرك أن الضرر واقع لا محاله عندما يخل في تنفيذ التزامه حيث يكون الضرر مكتمل الوقوع، لذلك نكون بصدد الخطأ الجسيم،

(45) . د محمد موسى دياب : مرجع سابق، ص 228

(46) . المسؤولية الشخصية التي اساسها الخطأ تتضمن وجهين: 1. تحديد الالتزام التعاقدى وبيان مضمونه فالمدين ملتزم بالقيام بالعمل مع اسهال درجة معينة من الحيطة. 2. وتأتي بعد ذلك، مسألة المسؤولية بثبوت عدم تنفيذ العقد، لعدم تحقق النتيجة المتفق عليها بين الاطراف، هنا يجب البحث عن معيار لبيان ما إذا كان المدين قد خالف مضمون التزامه، بمعنى إذا ارتكب خطأ. انظر: محمد دياب، مرجع سابق، ص 229

والمعيار في ذلك كله معيار موضوعي يعتمد بالظروف المحيطة بالواقعة كالأشأن في حالة الشيء الذي لحقه الضرر فيما لو كان قابلاً للتلف.(47)

وقد اعتبرته الفقرة المذكورة (2/578 تجاري) كل فعل، أو امتناع يقع من الناقل، أو من تابعيه برعونة مقرونة بإدراك لما ينجم عنها من ضرر يشكل خطأ جسيماً يستوجب مسؤولية الناقل عن الضرر الحادث نتيجة لذلك .

هكذا حددنا مفهوم الخطأ الجسيم والغش وفق ما ورد في القانون التجاري الليبي رقم 23 لسنة 2010 الباب الخامس بالنقل البري، ولكن نلاحظ أن المشرع الليبي لميفرق بين الغش والخطأ الجسيم في القانون التجاري عند النظر إلى أحكام مسؤولية الناقل، فنص المادة (590) تشير إلى "..... إلا إذا ثبت الغش، أو الخطأ الجسيم" ايضاً نصوص المواد (611 و 611 و 632) أشارت إلى لفظي الغش، أو الخطأ الجسيم، ولكن نلاحظ في نص المادة (604) عندما تحدثت عن تعديل أحكام المسؤولية نجدها نصت على الخطأ العمدي و الخطأ الجسيم، هل هذه تفرقة بين الغش والخطأ العمدي؟ بالرغم أن الخطأ العمدي يتوافر فيه قصد الشخص المسؤول في إحداث الضرر للمضرور وهذا القصد متوافر في الغش.

وقد نصت المادة 577 على أن أحكام هذا الباب (الباب الخامس) تطبق على النقل البحري والجوي بشرط الاحتفاظ بالخصوصية لكل من النقل البحري والجوي، بحيث لا تتنافى مع القانون البحري والقوانين الخاصة، لذلك سوف نتناول في هذا الفرع مسؤولية الناقل البري أولاً ثم مسؤوليته في النقل البحري ثانياً، وبعدها في مسؤولية الناقل في النقل الجوي، حيث نتحدث فقط

(47). سعيد الجدار : عقد النقل البضائع في القانون التجاري الجديد رقم 17 لسنة 1999، 2000 دار المطبوعات الجامعية،

اسكندرية، ص32

في صلب الموضوع وهو ركن الخطأ وما تناولته الاتفاقيات الدولية والتشريعات في هذا الخصوص .

### اولاً\_مسؤولية الناقل في عقود النقل البري(عقدي نقل الأشخاص ونقل الأشياء)

عند النظر إلى طبيعة التزام الناقل في عقود النقل نجد التزامه بتحقيق نتيجة فهو ملزم بتوصيل الراكب، أو الشيء الى المكان المتفق عليه وفي الميعاد المحدد، فإذا لم ينفذ التزامه تقوم مسؤوليته، والنطاق الزمني للمسؤولية الناقل في عقد نقل الاشخاص تبدأ من صعود الراكب لوسيلة النقل<sup>(48)</sup>، فهو يعد قبولاً للإيجاب الصادر من الناقل مادة ( 572 ) من القانون التجاري الليبي، وينتهي التزام الناقل بتوصيل الراكب للمكان المتفق عليه، ولكن إذا ركب الشخص وسيلة النقل بغير قصد إبرام عقد النقل تكون مسؤولية الناقل تقصيرية، أما في عقود نقل الأشياء تبدأ من وقت شحن الناقل البضاعة و رصها في وسيلة النقل إلا إذا كان هناك اتفاق يقضي بغير ذلك،ولكن إذا قام المرسل بشحن البضاعة وكان بها عيب خفي يعلمه الناقل وجب عليه أن يتمتع عن النقل مادة ( 589 ) تجاري ليبي، وعند استلام الناقل البضاعة يستلم معها وثيقة محررة من قبل المرسل فيها بيانات للبضاعة المراد نقلها ومكان التسليم وأسماء المرسل والمرسل إليه والناقل، وغيرها من البيانات مادة( 580 ) تجاري ليبي ولكن اذا استلم الناقل البضاعة بدون تحفظ أي بدون ذكر بيانات عن نوعها وحجمها و وزنها، يسقط حق الرجوع على الناقل بسبب التلف، أو الهلاك مالم يكن غش أو خطأ جسيم من الناقل،أو تابعيه مادة (593) تجاري ليبي، وينتهي التزام الناقل بتسليم البضاعة للمرسل إليه.

(48). يرى غالبية الفقه أن مسؤولية الناقل تجاه الراكب تبدأ من الوقت الذي يهيم فيه الراكب بالصعود إلى السيارة المعدة للنقل، أي حصول اتصال مادي بين الراكب وواسطة النقل، كأن يمسك الراكب بالسيارة ليفتحها، أو عند صعوده سلم السيارة، ويجب أن تكون نية الراكب قاطعة الدلالة على أنه ينوي الركوب بالسيارة وإبرام عقد النقل. انظر: عادل علي عبدالله المقدادي، مرجع سابق،ص129

و قد نظم المشرع الليبي مسألة النقل المتعاقب، أو المتتابع، وهو النقل الذي يقع على عدة مراحل متلاحقة ويقوم بتنفيذه عدة ناقلين<sup>(49)</sup>.

ونص المادة(597) من القانون التجاري الليبي نظمت مسألة توزيع المسؤولية في تعدد الناقلين، حيث أنهم متضامنين في دفع التعويض، وكل ناقل مسؤول عن الضرر الذي يقع في الجزء الخاص به من النقل، فإذا استحالة تعيين الجزء الذي وقع فيه الضرر، وجب توزيع التعويض بين جميع الناقلين بنسبة ما يستحقه كل منهم من أجرة النقل، ولا يتحمل المسؤولية للناقل الذي يثبت أن الضرر لم يقع في الجزء الخاص به من النقل، وفقاً ما جاء من نص المادة المذكورة.

كما نصت المادة(579)التجاري الليبي على أنه" يسأل الناقل عن أفعاله و أفعال تابعيه التي تقع منهم أثناء قيامهم لخدماتهم ،ويعتبر تابعاً كل شخص يستخدمه الناقل في تنفيذ الالتزامات المترتبة على عقد النقل ويقع باطلاً كل شرط يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية عن أفعال تابعة " .

ومن المقرر أن مسؤولية الناقل هي مسؤولية تعاقدية ناتجة عن إخلاله بالتزامه الناشئ عن عقد النقل، ومسؤولية الناقل العقدية ما هي إلا تطبيق للقواعد العامة في المسؤولية العقدية كما نظمتها المادة (177) من القانون المدني الليبي ومن ثم لا يسأل الناقل عن أفعاله فقط و إنما يسأل أيضاً عن أفعال عماله ومستخدميه متى صدر منهم حال تأديتهم لوظيفتهم وبمناسبتها وفقاً لما تقضي به المادة (177)من القانون المدني، وفقاً لنص المادة (579) من القانون التجاري يعتبر تابعاً كل شخص يستخدمه الناقل في تنفيذ الالتزامات المترتب على عقد الناقل، وقد قضت في الفقرة الاخيرة من المادة المذكورة علىسبطلان كل شرط يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية عن أفعال تابعه، وبذلك تكون هذه الفقرة قد قررت ببطلان شروط الاعفاء كلية في هذه الحالة .

(49) . سعيد الجدار : مرجع سابق،ص133

وتطبيقاً لمسئولية الناقل على أعمال تابعيه، جاء قرار محكمة النقض الفرنسية حيث و اعتبر هذا القضاء بأن الناقل مسؤولاً عن الحوادث التي تصيب الركاب بسبب إهمال التابعين، ولذا فقد حكم بترتيب مسؤولية الناقل التعاقدية لما أصاب أحد الركاب من ضرر بسبب سقوطه من الباب أثناء سير أداة النقل لكون ذلك كان بإهمال التابع قفل سلسلة الامانة و تثبيتها<sup>(50)</sup>.

كما تختلف مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص عن عقد نقل الأشياء حيث أن شرط الإعفاء، أو التخفيف من المسؤولية لا يصح إلا بالنسبة للأضرار الواقعة على الأموال دون الأشخاص، فلا يحق للناقل أن يشترط الإعفاء، أو التخفيف من المسؤولية عن الأضرار التي تصيب المسافر في شخصه، لوجود التزام على عاتق الناقل هو ضمان سلامة الراكب<sup>(51)</sup>. ويلاحظ أن فكرة الالتزام بضمن السلامة، فكرة حديثة نسبياً، وقد نشأت مع التطور الحديث لقواعد المسؤولية العقدية لذلك قام القضاء المصري بتحديد طبيعة العلاقة التي تربط بين الناقل والمسافر بأنها علاقة ذات طبيعة عقدية و أن هذا العقد يفرض علي الناقل التزاماً بضمن سلامة المسافر وتوصيله سليماً الي جهة الوصول<sup>(52)</sup>.

وقد كان أول قرار صدر من المحكمة الفرنسية واعتبرت فيه أن مسؤولية الناقل مسؤولية عقديه بقرار صادر بتاريخ 1911/11/21 و كان متعلقاً بالنقل البري .

(50). مشار إليه لدى د/عادل علي عبدالله المقدادي: مرجع سابق، ص144

(51)- ومن الملاحظ ان فكرة الالتزام لضمن السلامة لم تكن موجوده من قبل في قانون نابليون، أي لم تكن موجوده من قبل سنة 1804م ، و لم تكن الالة الحديثة في ذلك الوقت قد دخلت مجالات الحياة ولم تظهر مخاطرها الجسيمة علي سلامة الانسان ، ومن ثم لم تكن اهتمامات الفكر القانوني في فرنسا تستوعب اهمية مواجهة مثل هذه المخاطر ، فظلة الاهمية تنصب في دائرة المسؤولية عن نقل البضائع ، اما نقل الاشخاص فظل هامشياً حتي عام 1884م ، حينما ثارت مسألة اساس مسؤوليته الناقل بعد ان ظهرت بوضوح مخاطر الآلات وشيوع استخدامها في وسائل المواصلات و النقل وتسببت الالة في إحداث أضرار جسمانية ، و في وقت بلغة تلك الاله من التقنية و التطور الفني ان اصبح المضرور ==عاجزاً عن تتبع عيوبها او معرفة عيوبها ، و إثبات خطأ مالكيها. أنظر د/ محمد شريف عبد الرحمان أحمد عبد الرحمان: مسؤولية الناقل في عقد نقل البري، دار النهضة العربية، 2006، ص54

(53). د. محمد شريف عبد الرحمان أحمد: مرجع سابق، ص58

ثم تلا ذلك قرار آخر صدر بتاريخ 1913/12/27 ولكنه هذه المرة متعلقاً بالنقل البري، ثم اعتبار الناقل فيه أيضاً مسؤولاً عن الأضرار التي تصيب المسافرين مسؤولية عقديه (53).

### ثانياً\_ مسؤولية الناقل في عقد نقل البحري:

مسؤولية الناقل البحري هي مسؤولية عقدية مبنية على عقد النقل المبرم بين الناقل والشاحن في عقد نقل البضائع، والمبرم أيضاً بين الناقل والراكب في عقد نقل الأشخاص، وبالتالي فإن طبيعة التزامه هو تحقيق نتيجة أي نقل البضاعة وتسليمها كاملة وسليمة للمرسل إليه، و توصيل الراكب سالماً إلى المكان المتفق عليه.

أما عن نطاق الزماني لمسؤولية الناقل البحري فإنه عند النظر إلى نصوص القانون البحري الليبي لا يوجد فيها ما يشير إلى تحديد المدة التي يكون فيها الناقل مسؤولاً، لذلك نشير إلى اتفاقية هامبورج، فنجد نص المادة (1/4) حيث نصت على: " مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل سواء في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ." (54)

وبالتالي فإن النطاق الزمني للمسؤولية الناقل في المعاهدة تكون في الفترة التي تكون البضاعة تحت حراسة الناقل، كما أجابت الاتفاقية عن أن البضاعة تعتبر في عهدة الناقل اعتباراً من الوقت الذي يتلقى فيه البضائع من الشاحن، أو من أي شخص ينوب عنه، أو من سلطة، أو طرف ثالث آخر توجب القوانين، أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضائع له لشحنها، وذلك حتى الوقت الذي يقوم فيه الناقل بتسليم البضائع إلى المرسل إليه، أو بوضعها تحت تصرف هذا الأخير وفقاً للعقد أو القانون، أو العرف المتبع في التجارة المعنية بميناء التفريغ، وذلك في الحالات التي لا يتسلم فيها المرسل إليه البضائع من الناقل، أو بتسليمها إلى سلطة،

---

(54). د أمال أحمد كيلاني: مرجع سابق، ص371



أو طرف ثالث آخر توجب القوانين، أو اللوائح السارية في ميناء التفريغ تسليم البضائع له م  
(2/4) من المعاهدة<sup>(55)</sup>

وعلى هذا فإن النطاق الزمني للمسؤولية تبدأ من تسليم الناقل للبضاعة في ميناء الشحن، وحتى قيامه بتسليمها في ميناء التفريغ، أيضا أحكام المسؤولية الواردة في المعاهدة تشمل ، فضلا عن المرحلة البحرية من النقل، الفترة السابقة على الشحن والفترة اللاحقة للتفريغ طالما أن البضاعة موجودة تحت حراسة الناقل.<sup>(56)</sup>

والجدير بالذكر أن الاتفاقية قامت باتساع مسؤولية الناقل البحري لتشمل الفترة السابقة على شحن البضائع و اللاحقة لتفريغها طالما أنها تحت حراسة الناقل.

ولكن أغلب الفقهاء انتقدوا المادة الرابعة من اتفاقية هامبورج، لان الناقل يستطيع التخلص من المسؤولية في الحالات التي لا تكون البضاعة تحت حراسته مثل الحالة التي يضع فيها الناقل البضاعة تحت تصرف سلطة، أو طرف ثالث آخر توجب القوانين، أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضائع له لغرض الشحن مادة (2/3) من الاتفاقية، وهذا فيه ضررا للشاحين. ولكن في رأيي يستطيع الشاحين أن يطالبوا بالتعويض عن الأضرار التي أصابتهم من قبل الأشخاص الذين تسببوا في الضرر في حالة تسليم الناقل البضاعة للشخص آخرو هذا هو المهم عندما يريد الشاحن، أو المرسل إليه جبر الضرر عليه مطالبة التعويض من الشخص الذي تسبب في الضرر.

وفي إطار المسؤولية العقدية للناقل البحري فإنه ملتزم بإعداد السفينة للملاحة وأن يقوم بتجهيزها لشحن البضاعة مادة(212) من القانون البحري الليبي.

(55). د عاطف محمد الفقي : مرجع سابق ، ص115

(56). د عاطف محمد الفقي : مرجع سابق، ص115

أما عن النطاق الزمني للمسؤولية الناقل البحري في عقد نقل الأشخاص، فنجد نص المادة (231) من القانون البحري الليبي تتحدث عن مسؤولية الناقل عن أي ضرر يصيب الراكب أثناء السف، و بالتالي فإن المدة التي يكون الناقل فيها مسؤول تبدأ من صعود الراكب للسفينة وحتى نزوله منها في ميناء الوصول.

أما عن أحكام مسؤولية الناقل المتعاقد والناقل الفعلي نجد أن نصوص القانون البحري الليبي لم ينظمها، لذلك سوف نشير إلى المادة (10) من نص معاهدة هامبورج حيث قامت بتنظيمها، ويعرف الناقل المتعاقد بأنه هو الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن، ويقوم الناقل المتعاقد بتحويل ناقل آخر يقوم بعملية تنفيذ النقل كلها، أو جزء منها ويسمى هذا بالناقل الفعلي<sup>(57)</sup>.

وقد تعرضت نص المادة (10) من معاهدة هامبورج مسؤولية الناقل المتعاقد والناقل الفعلي، حيث عندما يعهد الناقل المتعاقد بتنفيذ عملية النقل، أو بتنفيذ جزء منها إلى ناقل فعلي، فإن الناقل المتعاقد يظل مسؤولاً تجاه الشاحن عن هلاك البضائع، أو تلفها، أو التأخير في تسليمها الذي يحدث أثناء تنفيذ عقد النقل بأكمله كما لو لم يكن هناك ناقل غيره سواء أكان الضرر ناشئاً عن خطئه، أو خطأ تابعيه، أو خطأ الناقل الفعلي، أو خطأ تابعي هذا الأخير، أما الناقل الفعلي فلا يسأل قبل الشاحن إلا عن الأضرار التي تحدث أثناء الجزء من النقل الذي يقوم بتنفيذه، وتكون مسؤولية كل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي عن هذه الأضرار بالتضامن قبل الشاحن.<sup>(58)</sup>

أما عن مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه في عقد النقل البحري نحيل ما ذكرناه في عقد النقل البري لان نصوص القانون البحري الليبي لم ينظمه وبالتالي ما قيل عن النقل البري في القانون التجاري الليبي في مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه يطبق على النقل البحري.

(57). د علي أمير خالد: عقد النقل البحري 2006، مرجع سابق ، ص 89

(58). د عاطف محمد الفقي : مرجع سابق، ص 170

و أحكام عقد النقل البحري كانت تنظمه معاهدة بروكسل لسندات الشحن 1924<sup>(59)</sup>، وقد تبنت المعاهدة فلسفة جعلت التزامات الناقل من النظام العام فلا يجوز الاتفاق على عكسها، وذلك على أساس أن المعاهدة تعد حلاً مقبولاً لمشكلة توزيع مخاطر النقل، وفي نفس الوقت تعتبر صلحاً حقيقياً بين ذوي المصالح المتضاربة في البضاعة والسفن، ولكن لم تدخل حيز النفاذ إلا عام 1931، أي بعد ثمانية أعوام من التوقيع عليها. ثم بعد انعقاد مؤتمر الأمم المتحدة لنقل البضائع بطريق البحر في الفترة من 6-31 مارس 1987 بمدينة هامبورج، وتسمى هذه الاتفاقية بقواعد هامبورج، حلت هذه الاتفاقية محل اتفاقية بروكسل المنظمة للنقل البحري بسندات الشحن لسنة 1924 وما تلاها من تعديلات<sup>(60)</sup> وهي بروتوكول 23 فبراير سنة 1968، وبروتوكول 21 ديسمبر سنة 1979، وذلك بسبب ظهور مشاكل في النقل البحري والمتغيرة مع تطور الزمن، وعدم تحقيق التوازن المرضي بين مصالح الشاحنين والناقلين حيث أظهر عجز بروكسل رغم تعديلاتها المتعاقبة من أجل حل هذه المشاكل وتحقيق التوازن المنشود بين مصالح الشاحنين والناقلين.

فضلاً عن التقدم التقني الحديث في صناعة السفن مع متطلبات السلامة والأمان طبقاً للمعاهدات الدولية، وأسباب اقتصادية وسياسية والتبادت إلى ظهور معاهدة هامبورج.

ومن ناحية تحديد أساس مسؤولية الناقل البحري نجد أن اتفاقية هامبورج كانت أكثر وضوحاً من اتفاقية بروكسل إذ تؤسس مسؤولية الناقل على الخطأ أو الإهمال المفترض فما على المدعي إلا إثبات ما لحق بضاعته من ضرر حتى يفترض خطأ الناقل وتقوم بعد ذلك علاقة السببية بين هذا الخطأ المفترض وذلك الضرر الذي لحق بالبضاعة، على عكس اتفاقية بروكسل للنقل

(59) د محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري: مرجع سابق، ص 36 و ما بعدها

(60) - (م 1214) من بروكسل 1924، والتي تنص على أن "لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك الناتج أو الناشئ عن أعمال أو إهمال أو خطأ الربان أو البحار أو المرشد أو مستخدم الناقل في الملاحة أو في إدارة السفينة"

البحري بسندات الشحن نجد أن قرينة الخطأ التي تقوم عليها مسؤولية الناقل البحري لم يكن لها وجود في ظل هذه الاتفاقية، حيث كانت تؤسس مسؤولية الناقل على أساس يصعب تحديده بدقة هل هو قرينة المسؤولية، أو على افتراض الخطأ، حيث كانت تفرض على الناقل بعدة التزامات إذا أهمل القيام بها انعقدت مسؤوليته وهذه الالتزامات اقترنت بقائمة من الإعفاءات من المسؤولية بحيث يمكن للناقل التخلص من المسؤولية إذا تمسك بهذه الإعفاءات - إذا وجدت - المنصوص عليها في مادة 4 من اتفاقية بروكسل وكذلك المادة م 213 من القانون البحري الليبي نص في الفقرة رقم 1 عن إعفاءه من "خطأ الربان في الملاحة، أو الملاحين، أو السواقين، أو غيرهم من العمال"، أيضا يمكن الإفلات من المسؤولية في حالة ما نجح الناقل في إثبات أنه راعى كافة التدابير اللازمة لمنع الضرر، وايضا حالات الإعفاء من المسؤولية إعفاء الناقل في حالة الهلاك، أو الاضرار الناجمة عن أخطاء الملاحة، أو في ادارة السفينة وتمة إلغائها من قبل اتفاقية هامبورج حيث شددت من مسؤولية الناقل<sup>(61)</sup> والتي سوف نتحدث عنها بالتفصيل في الفصل الثاني من هذا البحث.

### ثالثا \_ مسؤولية الناقل الجوي :-

وفي إطار المسؤولية العقدية للناقل الجوي نجد أن طبيعة التزامه هو تحقيق نتيجة لان الناقل ملزم بضمان سلامة المسافر ووصول الأمتعة والبضائع سالمة في الميعاد المحدد حسب ما جاء في المادتين من القانون الجوي الليبي (650\_651)، ويتضح ذلك من نص القانون التجاري الليبي على عدم جواز نفي المسؤولية إلا بإثبات الناقل القوة القاهرة، أو العيب الذاتي في البضائع أو خطأ المرسل أو المرسل إليه أو الراكب مادة (653) من القانون التجاري الليبي.

(61) . امال احمد كيلاني: مرجع سابق، ص539 وما بعدها

وجميع هذه الأسباب تؤدي إلى نفي رابطة السببية بين فعل الناقل (عدم تحقيق النتيجة) والضرر الذي يلحق متلقي خدمة النقل.

أما عن نطاق الزماني لمسؤولية الناقل الجوي نستطيع أن نحددها من خلال نصي المادتين ( 650 و 651) من القانون التجاري الليبي، فنص المادة (650) تتحدث عن مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب الراكب".....إذا وقع الحادث الذي أدى إلى الضرر على متن الطائرة، أو في أثناء وجود الراكب في حراسة الناقل، أو تابعيه داخل مطار القيام، أو في الطائرة، أو داخل مطار الوصول، أو في أي مطار، أو مكان آخر تهبط فيه الطائرة اختياراً، أو اضطراراً" فمن خلال مفهوم نص المادة نجد أن مسؤولية الناقل الجوي تبدأ من لحظة وجود الراكب تحت حراسة الناقل أو تابعيه وبالتالي يكون الناقل مسؤول عن الضرر الذي يصيب الراكب إذا وقع الحادث أثناء وجود الراكب في متن الطائرة، أو في مطار القيام، أو في مطار الوصول، أو في أي مطار تهبط فيه الطائرة اختياراً، أو اضطراراً مادام موجود تحت حراسة الناقل.

أما عن نص المادة(651) من القانون التجاري الليبي والتي تتحدث عن مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب البضائع حيث نصت على ".....إذا وقع الحادث الذي أدى إلى الضرر أثناء النقل الجوي. ويشمل النقل الجوي الفترة التي تكون فيها الأمتعة، أو البضائع في حراسة الناقل، أو تابعيه أثناء الطيران، أو أثناء وجود الطائرة في أحد المطارات، أو في أي مكان آخر هبطت فيه"، حيث حددت الفترة التي تبدأ فيها المسؤولية وهي وقوع الحادث أثناء النقل، أو في المطا، أو في أي مكان آخر هبطت فيه الطائرة، وهي الفترة التي تكون البضاعة تحت حراسة الناقل، أو تابعيه، أما عن الفترة التي تكون فيه الأمتعة، أو البضائع محل نقل بري، أو بحري، أو نهري يقع خارج المطار، فإن نص المادة السابقة خرجتها من نطاق مسؤولية الناقل الجوي

ولكن إذا كان هذا النقل ( البحري و البري والنهري) لازماً لشحن الأمتعة، أو البضائع، أو لتسليمها، أو لنقلها من طائرة إلى أخرى تنفيذاً لعقد النقل الجوي فإنها تدخل في نطاق مسؤولية الناقل الجوي حسب ماجاء في المادة(651)، ومسؤولية الناقل الجوي هنا مفترضة ولا يستطيع دحضها إلا بإثبات السبب الأجنبي مادة (653) من القانون التجاري الليبي.

أما بالنسبة للأشياء، أو الأمتعة الخفيفة التي تبقى في حراسة الراكب أثناء السفر لا يسأل عنها الناقل إلا ثبت وقوع خطأ منه، أو من أحد تابعيه مادة (654) من القانون التجاري الليبي، ويلاحظ من ذلك أن مسؤولية الناقل الجوي عن الأشياء التي تبقى في حراسة الراكب قائمة على خطأ واجب اثباته، وهذا يعد تطبيق القواعد العامة في المسؤولية العقدية والتي يجب على المدعي اثبات عناصرها من خطأ و ضرر و علاقة سببية.

أما عن مسؤولية الناقل الجوي عن أفعال تابعيه ، نجد نص المادة 655 من القانون التجاري الليبي في الفصل الخامس والخاص بالنقل الجوي نصت على أنه "لا يجوز للناقل الجوي أن يتمسك بتحديد المسؤولية إذا ثبت أن الضرر قد نشأ من فعل ، أو امتناع من جانب الناقل، أو تابعيه، أو وكلائه بقصد إحداث ضرر، أو خطأ جسيم فإذا وقع الفعل، أو الامتناع من جانب التابعين فيجب أن يثبت أيضاً أنهم كانوا عندئذ في أثناء تأدية وظائفهم" . من خلال النص السابق ذكره . م(655) تجاري الليبي . أن الناقل يكون مسؤولاً عن عمله الشخصي وكذلك مسؤول عن عمل الأشخاص الذين يستخدمهم في تنفيذ التزامه ولكن يلاحظ في أنه لكي يتحقق مسؤولية الناقل عن أخطاء تابعيه، يجب أن يقع هذا الخطأ أثناء مباشرتهم لأعمال وظيفتهم، وهذه تختلف عن القواعد العامة الواردة في نص المادة 177 مدني ليبي لكي يكون المتبوع

مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه تابعه أن يكون الخطأ الصادر من التابع وقع أثناء تأدية وظيفته، أو بسببها .

ونفهم من نص المادة (655) تجاري لبيي ان الناقل يكون مسؤول عن أخطاء تابعيه إذا وقع أثناء الوظيفة فقط، ونفس الفكرة وردة مرة أخرى في نص م(656) تجاري لبيي، حيث ذكر فيها "إذا اقيمت دعوة التعويض على أحد تابعي الناقل ، أو أحد وكلائه، جاز له أن يتمسك بتحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة (654) إذا أثبت أن الفعل الذي أحدث الضرر قد وقع منه أثناء تأديته وظيفته....." ، و كما يلاحظ في النص السابق ذكره أن التابع لكي يتمسك بتحديد المسؤولية لابد من وقوع الخطأ أثناء تأدية الوظيفة فقط.

وفي إطار مسؤولية الناقل الجوي لابد من أن نشير إلى اتفاقية وارسو لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي و الموقعة في 12 اكتوبر سنة 1929 اللبنة الرئيسية الاولى في مجال توحيد أحكام القانون الجوي الدولي الخاص (62) ، و لعل هذه الاتفاقية تعتبر من أوائل الاتفاقيات التي تُعني بتنظيم النقل الدولي، والسبب في إشارة إلى اتفاقية وارسو هو من أجل عرض الاختلاف الذي حصل بين الفقهاء في تفسير نص المادة(25) من الاتفاقية، حيث أثار مفهوم الغش والخطأ المساوي للغش جدال بين الفقهاء، فكان نص المادة (25) من الاتفاقية يقول : "إذا رجع الضرر إلى غشه، أو إلى خطأ يعد في نظر قانون المحكمة المطروح عليها النزاع معادلاً للغش" (63)، وهذا النص خاص بتحديد المسؤولية حيث أن الناقل الجوي لا يستطيع دفع مسؤوليته، أو التمسك بالحدود القصوى المنصوص عليها إذا صدر منه غش ، أو خطأ معادل للغش. فكان هناك اتجاهين حول تفسير نص المادة (25) من الاتفاقية 'فالاتجاه الأول . وهو الغالب . يرى أن

(62) . د محمد موسى دياب : مرجع سابق، ص8

(63) . د هاني دويدار : قانون الطيران التجاري ، 2002، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الاسكندرية ، ص434

المادة(25) تتضمن قاعدة اسناد إلى القانون الداخلي في تحديد الغش والخطأ المعادل للغش، والاتجاه الثاني يرى أنها تتضمن قاعدة موضوعية مفادها أن مسؤولية الناقل تكون مطلقة في حالة الغش وذلك في القوانين التي تأخذ بفكرة الغش، أو في حالة الخطأ الذي يقترب من فكرة الغش في القوانين التي تجهل هذه الفكرة.(64) وانا مع الرأي الأول لان القاعدة الموضوعية تجعل من مسؤولية الناقل الجوي محدود بالغش، أو الخطأ المساوي له حسب القانون الداخلي الذي يأخذ به، وبالتالي تكون مسؤولية الناقل الجوي مرتبطة بالغش، أو الخطأ الجسيم فقط ومن ثم يعفى من المسؤولية ويضيع بالتالي حق المضرور، خاصة وأن القوانين متباينة في تحديد مفهوم الغش والخطأ الجسيم، لذلك ترتب عليه تعديل هذا النص من أجل تحقيق التوحيد لمفهوم الأخطاء التي يكون الحرمان من تحديد المسؤولية جزاء على ارتكابها(65)،وتمة تعديل النص بمقتضى بروتوكول لاهاي لسنة 1955 حيث جاء في صيغته الجديدة المعدلة يقضي بأنه " لا تسري حدود المسؤولية المقررة في المادة 22 متى قام الدليل على أن الضرر ناشئ عن فعل،أو امتناع من جانب الناقل،أو تبايعه، واقع إما بقصد إحداث ضرر،وإما برعونة مقرونة بإدراك احتمال ترتب ضرر على ذلك"(66)

وبالتالي فإن النص عبر عن فكريتي " الغش" و "الخطأ الجسيم" كما جاءت في القوانين اللاتينية وفي نفس الوقت عندما يعرف "بسوء السلوك الإرادي " وذلك في الشرائع الأنجلوسكسونية.

أما الناقل الفعلي والناقل المتعاقد نجد أن اتفاقية وارسوا لم تنظمه ، فجاءت اتفاقية جوادالاجارا(67)، فقامت الاتفاقية بالتفرقة بينهما ، حيث أن الناقل الفعلي ليس طرف في عقد

(64). د هاني دويدار : مرجع سابق ، ص435

(65). د محمد عبد الفتاح ترك : مرجع سابق،ص260

(66). د عبد الفضيل محمد أحمد : القانون الجوي الخاص ،2012، دار الفكر والقانون ، الاسكندرية، ص335

(67). د هاني دويدار : مرجع سابق ، ص194



النقل ولم توضح اتفاقية وارسو وبالتالي لا يمكن اثارته مسؤوليته وفقا للأحكام اتفاقية وارسو ، لهذا جاءت اتفاقية جوادا لاغارا لتخضعه للأحكام اتفاقية وارسو ولكن في حدود النقل الذي يقوم به بالفعل، وبالتالي يجوز للمسافر، أو الشاحن إثارة مسؤوليته(68).

و هكذا نجد أن الاتفاقية تحرص على التفرقة بين الناقل الفعلي و الناقل المتتابع أي يتولى مرحلة من مراحل متتابعة من النقل، حيث أن الناقل المتتابع يكون طرفا في عقد النقل الجوي الذي يقوم بتنفيذه في جزء منه، أما الناقل الفعلي فلا يعتبر طرفا في هذا العقد ولكنه يتولى تنفيذه.(69)

وبالنسبة لمسؤولية الناقل المتتابع فقد نظمته اتفاقية وارسو حيث فرقت بين نقل البضائع و نقل الأشخاص، ففي حالة نقل البضائع يكون للمرسل الحق رفع الدعوى على الناقل الأول، ومن حق المرسل إلية أن يرفعها على الناقل الأخير، ويكون الناقلين المتتابعين مسؤولون على وجهة التضامن أمام المرسل والمرسل إليه مادة (30) من اتفاقية وارسو.(70)

أما في حالة نقل الأشخاص فيكون الرجوع على الناقل الذي وقع الضرر في مرحلة النقل الذي تولاه، ومع ذلك يمكن الرجوع على الناقل الأول ولو كان الضرر قد وقع في مرحلة تولاه ناقل لاحق له، إذا كان هناك شرط صريح ينص على تحمله المسؤولية عن الرحلة بأكملها.(71)

(68). د عدلي أمير خالد : أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، مرجع سابق ، ص124

(69). د هاني دويدار : مرجع سابق ، ص195

(70). د عدلي أمير خالد : مرجع سابق ، ص126

(71). مرجع سابق ، ص126

## المطلب الثاني صور خطأ الناقل

إذا انعقد العقد صحيحاً اكتسب قوة ملزمة أي انه يصبح واجب التنفيذ، فإذا امتنع المدين عن الوفاء بالتزامه فإنه يكون مسؤولاً مسؤولاً عقدياً عن عدم التنفيذ، أو التأخير فيه .

تلك هي صورة الخطأ في القواعد العامة في القانون المدني وإن أهم ما يرتبه العقد في القواعد العامة من التزامات على عاتق الاطراف هو تنفيذ العقد وفي الميعاد المحدد له، وفقاً لمقتضيات حسن النية، وبالنظر الى عقود النقل البري والبحري والجوي فإن أهم ما يرتبه عقود النقل من التزامات على عاتق الناقل وهو الالتزام بضمان سلامة الراكب وبالمحافظة على البضاعة والعناية بها وأخيراً بالتغيير المكاني في الميعاد المتفق عليه، أو في الميعاد المعقول عند عدم الاتفاق على ميعاد معين للنقل، لذا سوف نقسم هذا المطلب الي فرعين .

الفرع الاول / نتناول فيه عدم التنفيذ للالتزام .

الفرع الثاني / التأخير في التنفيذ

## الفرع الأول

### عدم التنفيذ

إن المسؤولية التعاقدية تتحقق نتيجة إخلال بالالتزامات التعاقدية وهناك التزامات معينة يتطلب تنفيذها استخدام أشياء قد يصاحب استخدامها مخاطر تمس سلامة المتعاقد الآخر ولعل أبرزها عقود نقل الأشخاص، بالإضافة أن المسؤولية تقوم في حالة إذا كان هناك أضرار قد تلحق بالأمته الخاصة بالركاب والبضائع الخاصة بالمرسل والمرسل إليه وسوف نتناول كل هذه الأمور في هذا الفرع.

### أولاً\_ المسؤولية عن الإخلال بالالتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص :-

يضمن الناقل سلامة الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل ويقع باطلاً كل شرط يقضي بإعفائهم هذا الضمان طبقاً لنص المادة (629) تجاري لبيي في باب النقل ،هذا الالتزام يقع على أمين النقل بموجب العقد الذي تم بينه وبين الراكب ويضمن سلامته الي المقر المتفق عليه، فإذا أصاب الراكب ضرراً بسبب النقل كان أمين النقل مسؤولاً مسؤولية عقدية.

فطبيعة عقد النقل قد تفرض التزاماً لم يعرض له الطرفان، وتطبيقاً ذلك قد توصل القضاء إلى التزام بالسلامة في بعض العقود، كما هو الحال في عقد نقل الأشخاص حيث تفرض طبيعة هذا العقد وجود التزام لضمان سلامة المسافر يقع على عاتق الناقل.

وقد استقر القضاء الفرنسي منذ عام 1911 على تأكيد على مبدأ الالتزام بالسلامة بالنسبة لعقد نقل الأشخاص، بعد أن كان يميز قبل هذا التاريخ بين نقل الأشخاص ونقل الأشياء، على أساس

أن الانسان كائن حي حر في حركاته وسكناته فلا يمكن السيطرة عليه (72)، وبالتالي يجب على الراكب إثبات خطأ الناقل وتكون مسؤوليته تقصيرية، أما الشيء فعلى العكس من ذلك موجود تحت سيطرة الناقل، فيكون مسؤولاً عن سلامته أثناء النقل مسؤولية عقدية، ولكن هذا القضاء. منذ التاريخ الانف ذكره . رجع عن هذا المبدأ، وجعل المسؤولية عقدية في الحالتين حالة نقل الأشياء، وحالة نقل الأشخاص، وقد وضعت محكمة النقض المبدأ الاتي (إن تنفيذ عقد النقل يتضمن في الواقع من الأمر التزام أمين النقل بإبلاغ الراكب جهة الوصول سليماً معافى) ويذهب الرأي الراجح الى أن التزام الناقل بضمان سلامة الراكب ، لا يبدأ في إبرام عقد النقل، أو بتسليم التذكرة للراكب، فلربما تصرف التذكرة مقدماً، و يبدأ في تنفيذ العقد ، ففي النقل بالسكك الحديدية يبدأ الناقل بضمان سلامة الراكب من وقت دخول الأخير إلى المكان المخصص للراكب (الرصيف) ومعه تذكرة السفر، وتنتهي مسؤولية الناقل بضمان السلامة بخروج الراكب من الرصيف المكان المعد لوقوف القطار، (73) أما في وسائل النقل الأخرى التي لا يشترط فيها الحصول مقدماً على تذكرة السفر فيبدأ الالتزام بضمان السلامة من الوقت الذي يهيم فيه الراكب لصعود وسيلة النقل وينتهي بمغادرتها مادة (629) تجاري لبيبي، وإذا اقتضى الأمر تغيير وسيلة النقل في الطريق فإن الضمان لا يشمل خلال فترة انتقال الراكب من وسيلة نقل أخرى في غير حراسة الناقل، أو تابعيه م(629) تجاري لبيبي.

أما في النقل الجوي فإن المادة السابعة عشر من اتفاقية وارسو لعام 1929 تنص على أنه "يسأل الناقل عن الضرر الذي في حالة الوفاة، أو الجرح، أو أي أذى بدني آخر يلحق المسافر، إذا وقع الحادث الذي نجم عنه الضرر على متن الطائرة، أو في أثناء عملية الصعود، أو

(72) - دسمير عبد السميع الأودن : حوادث النقل السريع (من الناحية الجنائية و المدنية) 2008، منشأة المعارف ، الاسكندرية، ص189

(73) . حمد الله محمد حمد الله : عقد النقل (البري . البحري . الجوي)، 1998، دار النهضة، القاهرة ، ص85

النزول"<sup>(74)</sup>، ويلاحظ في النص المادة السابقة انه لا بد من توفر شروط ثلاث للإثارة مسؤولية الناقل الجوي .

1- أن يكون هناك حادث<sup>(75)</sup> مثل انفجار طائرته، أو ارتطامها بالأرض، أو بطائرة أخرى في الجو سواء كان ناشئاً عن عطل بالطائرة، أو خطأ في قيادتها .

2- أن يقع الحادث على متن الطائرة، حتى يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يصيب

الراكب أن يقع أثناء المدة التي يكون الناقل الجوي ملتزماً بضمان سلامة المسافر، سواء على

متن الطائرة، أو في أثناء عمليات الصعود، أو الهبوط، وفي تفسير هذه العبارات لا بد من

الاسترشاد بالغاية التي تقرر من أجلها التزام الناقل بضمان السلامة، تتمثل هذه الغاية في حماية

المسافرين من مخاطر الطيران<sup>(76)</sup> فمنذ اللحظة التي يخضع فيها المسافر لأوامر الناقل الجوي

عند مغادرة قاعة تجمع المسافرين في مطار القيام، للتوجه إلى الطائرة ينشأ التزام الناقل بضمان

السلامة، ويستمر هذا الالتزام طوال الرحلة الجوية وبعد هبوط حتى اللحظة التي ينهي فيها الناقل

توصيل المسافرين إلى مبنى مطار الوصول،<sup>(77)</sup> أما الأمتعة تشمل الفترة التي تكون خلالها في

حراسة الناقل سواء كان ذلك في المطا، أو على متن الطائرة، أو أي مكان آخر عند الهبوط

خارج المطار، هذا التحديد للمسؤولية من حيث الزمان محدد تبعاً لمحل النقل، وهذا ما جاءت به

محكمة النقض الفرنسية فقضت بأن " وجود الراكب في أرض الاقلاع، أو الهبوط يعرضه

(74) . د هاني دويدار: مرجع سابق، ص450

(75) . المقصود بالحادث الواقعة الناتجة عن عملية النقل بمعنى انها ترتبط باستغلال الطائرة وتتشا عنه. انظر / د محمد موسى محمد

دياب: مرجع سابق، ص107

(76) . د محمد فريد العريبي: مرجع سابق، ص201 .

(77) . تعبر القضايا التي تتعلق بنزول الراكب وخروجهم من الطائرة هي الأصعب، ففي قضية في فرنسا بأن الراكب قد سقط بعد

مغادرته للطائرة حوالي مسافة، لذا وجدت المحكمة أن الراكب لم يكن في عملية النزول ولم يكن تحت سيطرة الناقل. وفي قضية أخرى

حيث الراكب المصاب كان قد قطع حوالي نصف ميل من الطائرة الى القاعة و قدم جواز سفره الى مراقب الجوازات، وكان تقريباً في

مكان استلام الحقائب عندما وقع هجوم ارهابي و قد رفضت المحكمة أن يكون الناقل مسؤولاً حيث قالت أن الراكب كانوا في منطقة لا

توجد للناقل سيطرة عليهم. مشار إليه لدى د/ أحمد ابراهيم الشيخ: المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي، 2008، دار

النهضة العربية، القاهرة، ص311

لمخاطر النقل الجوي، ومن هنا تبدأ مسؤولية الناقل الجوي، أما الوقت الذي يقوم فيه أحد اتباع الناقل، بإرشاد الراكب ونقله إلى المطار فيسأل فيه الناقل طبقاً ل1147 مدني فرنسي<sup>(78)</sup>. يبين من هذا الحكم أن القضاء الفرنسي يشترط لقيام مسؤولية الناقل الجوي أن يبدأ تنفيذ عقد النقل وهو وجود الراكب تحت حراسة الناقل من مطار القيام وأثناء النقل وحتى مطار الهبوط، ومسؤوليته أيضاً على أعمال تابعيه.

ولاشك أن نشاط الناقل الجوي يتميز عن غيره من النشاطات الأخرى بارتفاع درجة المخاطر التي تحف تشغيل الطائرة في نقل الأشخاص، حيث أن أي إخلال بقاعدة من قواعد السلامة، ولو كانت تعتبر قاعدة ثانوية في نشاط آخر، فإنها قد تعد قاعدة جوهرية بالنسبة لسلامة المسافرين في النقل الجوي الدولي و الداخلي، لان الإخلال بها يعتبر خطأ توجب مسؤولية الناقل وتابعيه.<sup>(79)</sup>

**3- أن يصاب المسافر بضرر:** تتحدث المادة السابعة عشر من اتفاقية وارسو عن الوفاة، أو الجرح، أو أي أذى بدني آخر، ويمكن التوسع في مفهوم الضرر البدني ليشتمل على اضطرابات نفسية وعقلية وحالات الذعر الشديد التي قد تصيب المسافرين<sup>(80)</sup>. وبالنسبة للقانون الليبي فيما يتعلق بمسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب الراكب فقد نصت المادة (650) تجاري ليبي على أن الناقل يكون مسؤولاً عن أي ضرر يحدث للراكب إذا وقع على متن الطائرة، أو في أثناء حراسة الناقل أو تابعيه سواء داخل مطار القيام، أو في الطائرة، أو داخل مطار الوصول، أو حتى أي مطار آخر تهبط فيه الطائرة اختياريًا، أو اضطرارًا، وقد أصدرت المحكمة

(78) . مشار إليه لدى د/ محمد موسى محمد دياب: مرجع سابق ، ص112

(79) . د جلال وفاء محمدين : تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين ، 1995، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، ص50

(80) . عدلي أمير خالد : عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديدة، 1996، دار المطبوعات الجديدة، الاسكندرية ، ص72.

العليا الليبية حكماً يبين فيهماً التعويض عن الأضرار التي تصيب الراكب تشمل حتى الأضرار النفسية وقد أشار الحكم إلى المادة 17 من اتفاقية وارسو أنها ذكرت الناقل يكون مسؤول عن الضرر دون أن تتعرض لمفهومها ما إذا كان مادياً، أو معنوياً، ولكن المحكمة تأخذ بالمفهوم الواسع للضرر بحيث يشمل التعويض الضرر المادي وأيضاً المعنوي، وكان الحكم الذي أصدرته هو " متى كان يبين الرجوع الى مدونات الحكم الابتدائي أن المدعي طالب في الدعوى رقم 341 -1979 بتعويضه عن الأضرار التي لحقت جسمه المادية منها ،أو النفسية ولما كان الثابت من الحكمين الابتدائي والاستئنافي أنهما اكتفيا ببحث طالب الطاعن بتعويضه عن الضرر المعنوي الذي لحقه نتيجة بآلام نفسيه، ولما كانت المادة (17) من اتفاقية وارسو قد نصت بأن الناقل يكون مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة، أو جرح، أو أي أذى بدني آخر يلحق بالراكب دون أن تتعرض لتحديد الضرر إن كان مادياً، أو معنوياً دون أن تمنع من تطبيق القانون الوطني في هذا الشأن. ولما كان القانون المدني الليبي يسمح بالتعويض عن الضرر المعنوي فإن الحكم المطعون فيه اذا الرد على طلب الطاعن بتعويضه عن الآلام النفسية يكون قد شابه قصور في التسبيب" (81).

والجدير بالذكر أن مجلس منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو) أصدر في جلسته الثامنة من الدورة 163، والتي انعقدت بتاريخ 2001/06/13 قراراً نموذجياً عن السلامة الجوية، وكان القرار (المرفق 1) على جميع الدول المتعاقدة أن تدرج في اتفاقاتها بشأن الخدمات الجوية بنداً عن السلامة الجوية، من حيث سلامة الطائرات في ساحات وقوفها في المطارات والتوجيهات والتعليمات للمخارج الطوارئ والاستعداد للهبوط الاضطراري ..... (82).

(81). طعن منني 12/3/1984 ، 4/29 ف الباحث في مبادئ المحكمة العليا، الاصدار الاول 21/3 ، ص 92

(82). د ايناس محمد الدهجي : القانون الجوي الدولي، 2013، الطبعة الأولى ، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، ص 268

أما بالنسبة للأحكام المتعلقة بالسلامة في مجال النقل البحري، فإن النشاط البحري والملاحة البحرية، له تنظيم قانوني مستقل وشامل وينشغل جانب كبير منه ببيان شروط السلامة الواجب توفرها للملاحة البحرية والنقل البحري ويراعي أن هذه الأحكام إنما تخاطب في المقام الأساسي مجهزة السفينة، أي من يتولى استغلال السفينة لحسابه سواء أكان مالكا لها، أو مستأجراً لها<sup>(83)</sup>، وبوصفه صاحب المشروع البحري فإنه يتولى اعداد السفينة وتجهيزها لكل ما هو لازم للقيام بالملاحة البحرية، إذن يجب على الناقل توفير العناية والمحافظة على سلامة المسافرين وفقاً لما ورد عن المادة 3 من معاهدة بروكسل لسنة 1961<sup>(84)</sup>، كما يجب على الناقل أن يقوم بنقل وتوصيل الركاب سالمين وبدون اصابات وفقاً لنص المادة 231 من القانون البحري الليبي. و كذلك يفهم من نص المادة 212 من القانون البحري الليبي أنه "يجب على الناقل قبل البدء في السفر أن يعد السفينة إعداداً حسناً لتكون صالحة للملاحة ويجهزها ويزودها بالرجال والمؤن وينظفها ويهيئها كل ذلك من أجل السلامة للراكب، وبالتالي يسئل الناقل عن أي خطأ وقع فيه، أو من تابعيه، أو نقصير في المهمة الواجبة لجعل السفينة صالحة للملاحة".

وبهذا نكون قد تحدثنا عن خطأ الناقل سواء صدر عنه شخصياً، أو أحد تابعيه ولكن قد يصدر خطأ من الناقل يهدد سلامة الركاب ويكون هذا الخطأ ناتجاً عن أشياء يستخدمها لغرض تنفيذ التزامه العقدي، والمقصود بالأشياء هي (المركبة) في عقود النقل البري و(الطائرة) في النقل الجوي و(السفينة) في النقل البحري فهذه الأشياء ينطوي على استخدامها خطورة تهدد سلامة الراكب، وبالتالي فإن الناقل مسؤول عن الأضرار التي تصيب الراكب أثناء تنفيذ النقل، وهكذا فإن الناقل لا يستطيع بأي حال من الأحوال أن يدفع عن نفسه المسؤولية بمحاولة نفي الخطأ في

(83) د هاني دويدار : النظام القانوني للسلامة و الصحة في مجال النقل و خاصة النقل البحري، 1999، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، ص73.

(84) د حمد الله محمد حمدا لله : مرجع سابق، ص227.



جانبيه، أو جانب تابعيه، طالما أن الخطأ لم يعد له مكان كأساس للمسؤولية الموضوعية (85)، والالتزام بضمان سلامة المتعاقد الآخر قد يتفق عليها المتعاقدان صراحة أو ضمناً، وعلى أحوال فإن هذا الالتزام يبقى التزاماً عقدياً يترتب على الإخلال به مسؤولية المدين مسؤولية عقديه سواء اتفق عليه المتعاقدان، أو لم يتفقا عليه طالما أن النصوص القانونية عاجته كالتزام عقدي، أي أن مصدره المباشر هو العقد وليس القانون ونضيف الي ذلك بأن هذا الالتزام حتى لو لم ينص عليه القانون صراحة، أو لم يتناوله العقد فإنه يجد أساسه في نظرية المستلزمات العقدية التي تناولها القانون المدني الليبي بالمادة 2/148 وفقاً للمفهوم النص، علماً أن المتعاقدان لا يلتزمان بما ورد في العقد فقط وإنما يلتزمان بكل ما هو من مستلزمات العقد وفقاً للقانون والعرف والعدالة بحسب طبيعة الالتزام، وفي ذلك فإن التزام بضمان السلامة يدخل في نطاق العقد بوصفه من مستلزماته والمسؤولية العقدية هي الجزء الذي يترتب على الإخلال به .

### ثانياً \_ المسؤولية عن الإخلال بالسلامة في عقد نقل البضائع :-

إن مسؤولية الناقل في نقل البضائع سواء في عقود النقل البري، أو البحري، أو الجوي هي من أهم الموضوعات التي تثار أمام القضاء فيما يتعلق بعقد النقل وقيمة التعويضات التي تؤدي إلى دعوى المسؤولية .

ولقد تعرض المشرع الليبي في المادة (591) من القانون التجاري لمسؤولية الناقل في حالة هلاك الشيء محل النقل، أو تلفه، حيث جرى نص هذه المادة كما يلي :

"يسأل الناقل من وقت تسلمه الشيء محل النقل عن هلاكه كلياً، أو جزئياً وعن تلفه وعن التأخر في تسليمه، و يكون الشيء في حكم الهالك كلياً إذا لم يسلمه الناقل، أو لم يخطر المرسل إليه

(85) د قصي سلمان هلال :المسؤولية العقدية عن الأشياء، (مجلة كلية الحقوق)، جامعة الزهراء، 2006، العدد 15، المجلد 9، ص 151 إلى ص 152.

بالحضور لتسلمه خلال ثلاثين يوم من انقضاء الميعاد المعين للتسليم، أو من انقضاء الميعاد الذي يستغرقه الناقل العادي في النقل إذا وجد في الظروف نفسها إذا لم يعين ميعاد للتسليم". و كما هو واضح في نص المادة السابقة فإن الناقل يسأل عن هلاك البضاعة وعن تلفها وتأخرها، والهلاك قد يكون كلياً ويقع حين لا يقوم الناقل بتسليم البضاعة للمرسل إليه ولا يستطيع إيضاح مكان وجودها، ويتحقق الهلاك الكلي عادة باحترق البضاعة كلياً، أو غرقها، أو تحطمها تماماً كما تعد السرقة في حكم الهلاك الكلي، ويكون الهلاك جزئياً إذا سلمت البضاعة ينقصها جزء (86) ويثبت هذا الهلاك بمقارنة البيانات الواردة في سند النقل وما سلم منها فعلاً إلى المرسل إليه. ولكن لا يسأل الناقل عما يلحق الشيء عادة بحكم طبيعته من نقص في الوزن، أو الحجم أثناء النقل ما لم يثبت أن النقص نشأ عن سبب آخر على حسب ما ورد في نص م (606) تجاري لبيبي .

والتلف عيب يلحق البضاعة وليس مجرد سوء حالتها عند وصولها إلى المرسل إليه، ومن أمثلته الكسر والصدأ الذي يحول دون الانتفاع بالبضاعة ووصول بعض السلع كالحبوب مبتلة والفاكهة المتعفنة (87) .

هذا وقد نص القانون التجاري الليبي على التزام الناقل بضمان سلامة الأشياء فيسأل الناقل عن الضرر الذي يقع في حالة هلاك البضاعة، أو ضياعها، أو تلفها متى حدثت واقعة الهلاك في فترة النقل منذ استلام الناقل للأشياء وأصبحت في حراسته إلى حين تسليمها في محل الوصول . هذا و يلاحظ أن الأمتعة التي تكون في حراسة الراكب وكذلك الحيوانات، لا يسأل الناقل عن ضياعها، أو عما يلحقها من اضرار إلا إذا كان هناك خطأ من الناقل، أو تابعيه، كما يلاحظ أنه تسري على نقل الأمتعة التي تسلم للناقل الأحكام الخاصة بنقل الأشياء ولكن يسأل الراكب عن

(86) . د عدلي أمير خالد: عقد النقل البري، مرجع سابق، ص78.

(87) . د عدلي أمير خالد : مرجع سابق، ص80.

الضرر الذي يلحق الناقل، أو تابعيه، أو الغير بسبب الأمتعة التي ينقلها معه م (633) تجاري لبيبي .

أما في النقل الجوي فإن المادة (651) تجاري لبيبي قد نصت على الآتي :

1- "يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يحدث في حالة هلاك، أو ضياع الأمتعة ،أو البضائع، أو تلفها إذا وقع الحادث الذي أدى إلى الضرر أثناء النقل الجوي .

2- ويشمل النقل الجوي الفترة التي تكون فيها الأمتعة، أو البضائع في حراسة الناقل أو تابعيه أثناء الطيران، أو أثناء وجود الطائرة في أحد المطارات، أو في أي مكان آخر هبطت فيه .

3- ولا يشمل النقل الجوي الفترة التي تكون فيها الأمتعة، أو البضائع محل نقل برياً أو بحري، أو نهري يقع خارج المطار، إلا إذا كان هذا النقل لازماً لشحن الأمتعة أو البضائع، أو لتسليمها، أو لنقلها من طائرة إلى أخرى تنفيذاً لعقد نقل الجوي " .

من خلال نص المادة السابقة نجد أن هناك التزاماً على عاتق الناقل وهو الالتزام بضمان سلامة البضاعة، فإن أخلّ به افترض وقوع الخطأ منه و انعقدت مسؤوليته ويجب أن يقع الخطأ أثناء فترة النقل الجوي، أي أثناء حراسة الناقل للبضاعة سواء في المطار، أو في داخل الطائرة، أو في مكان ما حالة الهبوط الاضطراري ولا يدخل ضمن هذه الفترة أي نقل بحري، أو بري، أو نهري للبضاعة يقع خارج المطار إلا إذا تم النقل بصدد تنفيذ لنقل الجوي بقصد الشحن البضاعة على الطائرة، أو تفريغها وتسليمها، أو بقصد نقلها إلى طائرة أخرى. (88)

وعلى هذا فإن فترة النقل الجوي تشمل الفترة منذ استلام الناقل للبضاعة في مطار القيام إلى حين تسليمها إلى المرسل إليه في مطار الوصول وما قد ينشأ من أضرار في حالة الهبوط الاضطراري، وأيضا حتى لو كان الضرر متولداً عن حادث وقع في أبنية المطار طالما كانت

(88) د أحمد ابن ابراهيم الشيخ : مرجع سابق، ص332.

البضاعة في حراسة الناقل حيث إذا تم إنزال البضاعة من الطائرة وتم وضعها في مخازن تابعة للناقل، أو لأشخاص آخرين، فإن ذلك لا يعد تسليماً لها، ويبقى الناقل حارساً لها وبالتالي مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بها<sup>(89)</sup>. ويقابل نص المادة (651) في القانون الليبي نص المادة 18 من اتفاقية وارسو، حيث حددت هذه المادة مدى مسؤولية الناقل والتزامه بضمان المحافظة على البضائع، فيسأل الناقل عن الضرر الذي يقع في حالة هلاك البضاعة، أو ضياعها أو تلفها متى حدثت الواقعة التي تولد عنها الضرر خلال فترة النقل الجوي<sup>(90)</sup>. والجدير بالذكر أن المادة 26 من اتفاقية وارسو نصت في الفقرة الثامنة أنه إذا وجد المرسل إليه تلفاً في البضاعة يجب عليها أن يوجه احتجاجاً إلى الناقل وذلك في مدة أقصاها سبعة أيام من تاريخ التسليم، وهذا ما جاء في حكم المحكمة العليا الليبية بتاريخ 1983/5/2 "لما كان الاحتجاج في المدة المحددة المنصوص عليها في المادة 26 من اتفاقية وارسو شرطها لقبول الدعوى ضد الناقل بالتعويض عما تلف من البضائع كشرط خاص بها مضافاً للشروط العامة لقبول الدعوى، فإنه يجب أن يوجد ويتحقق هذا الشرط على وجه اليقين وإلا أصبحت الدعوى غير مقبولة طبقاً للفقرة الأخيرة من المادة المذكورة وكان الطاعن قد أقام دعواه استناداً على أنه قام بالاحتجاج اللازم لقبولها في ميعاده المحدد وذلك بشهادة الخطوط الجوية بتوقيع رئيس قسم الشحن وبرقية موجهة منه للناقل لا تحمل تاريخاً يمكن بواسطته تحقق الشرط المطلوب لقبول الدعوى على وجه اليقين وكان الحكم المطعون فيه قد رفض الأخذ بهذه المستندات واعتبر أن الطاعن لم يقيم بالاحتجاج المطلوب بشكله المبين بالمادة 26 المشار إليها وقضى بعدم قبول الدعوى فإنه لا يكون قد خالف القانون"<sup>(91)</sup>. وبالتالي و من خلال هذا الحكم يتضح لنا أنه لكي يحصل المرسل إليه على التعويض من قبل الناقل لا

(89) ايناس محمد البهجي : مرجع سابق، ص64.

(90) د علي أمير خالد : أحكام دعوى مسؤولية الناقل، مرجع سابق، ص97.

(91) طعن مدني، 1983\5\2، 28\32ق، الباحث في مبادئ المحكمة العليا، الإصدار الأول، مرجع سابق، 20\3، ص97

بد من أن يتحقق من وجود تلف في البضاعة و أن يوجه احتجاجاً للناقل في مده أقصاها (سبعة أيام) تحسب من تاريخ استلامها، و إذا لم تراعي هذا المدة فإن الدعوى لن تكون مقبولة إلا إذا كان هناك غش من قبل الناقل .

**اما في عقد النقل البحري:** و وفقا لما ورد في نص المادة (212) من القانون الليبي أن الناقل عليه أن يعد السفينة ويزودها بالرجال والمؤن المناسبة كذلك لا بد من تهيئة الغرفوسائرأقسام السفينة لشحن البضائعولا يكون الناقل مسؤولاً كل ما يلحق البضاعة من هلاك وتلف وأضرارأما عن الفترة التي يكون فيها الناقل مسؤول عن البضاعة هي الفترة التي تكون هذه البضاعة تحت حراسته وفقا ما ورد في القانون التجاري الليبي في النقل البري والجوي على اعتبار أن أحكام هذا القانون تطبق كذلك على النقل البحري مادامت لا تتنافى مع أحكام هذا القانون وهذا ما نصت عليه المادة (577) من القانون التجاري الليبي ،والجدير بالذكر أن معاهدة بروكسل نصت في المادة الثالثة على أنه "مع عدم الاخلال بأحكام المادة الرابعة على الناقل أن يقوم بشحن البضائع المنقولة وتشوينها ورسها ونقلها وحفظها والعناية بها وتفريغها بما يلزم لذلك من عناية ودقة ".  
ونلاحظ من النص السابق أن المعاهدة تجعل الناقل ملزماً بشحن البضاعة ورسها وتفريغها ويسأل عن كل ضرر يلحق بالبضاعة وذلك أثناء تنفيذ الواجبات السابقة والمقصود تجهيز السفينة وتموينها، وإعداد الغرف والاقسام الاخرى لشحن البضائع ....الخ، وأي ضرر سواء نشأ عن خطأ الناقل،أو تابعيه يكون الناقل مسؤولاً عنه.(92)

(92) د محمد عبد الفتاح ترك : مرجع سابق،ص223

كما يكون الناقل البحري مسؤولاً عن البضائع التي سلمت إليه والواردة في وثيقة الشحن، هذه الوثيقة تسلّم إليه يوجد فيها عدة بيانات من ضمنها تحديد البضائع ونوعها ووزنها وحجمها وعلاقتها ..... الخ وفقاً للنص المادة (200) من القانون البحري الليبي.<sup>(93)</sup>

وهذه الوثيقة تكون حجة في مواجهة الناقل ، لذلك يجب على الشاحن أن يذكر فيها نوع البضاعة وحجمها وكافة البيانات اللازمة ذلك، وهذا ما ورد في حكم محكمة العليا الليبية والصادرة بتاريخ 2007/2/13 والذي قالت فيه " ... وحيث أن هذا النعي في محله ذلك أن المادة 214 من القانون البحري نصت على أنه " لا تتعدى مسؤولية الناقل عن الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضائع عن كل طرد، أو وحدة مبلغ مائة دينار، أو أي مبلغ آخر يحدد بلائحة تصدير بعد نشر هذا القانون مالم يصرح الشاحن عن نوع هذه البضائع وقيمتها قبل شحنها ويدرج هذا التصريح في وثيقة الشحن ويحتج به تجاه الناقل مالم يثبت هذا الأخير عكسها ...."<sup>(94)</sup>.

والمستفاد من ذلك أن الشاحن مالم يصرح عن نوع البضاعة وقيمتها قبل شحنها ويدرج هذا التصريح في وثيقة الشحن فإن الناقل يكون مسؤولاً عن الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضائع عن كل طرد، أو وحدة بمبلغ مائة دينار فقط وإن ما يرد في غير وثيقة الشحن مقرر لمصلحة الناقل ليستخدما دليلاً في إثبات عكس ما ورد بوثيقة الشحن .

(93) . المقصود بوثيقة الشحن في سند البضائع المنقولة يعطيه الريان ويحرره من ثلاث نسخ على الأقل ، نسخة للواسق والثانية للمرسل البية وثالثة للريان ، م 200 من القانون البحري الليبي .

(94) . طعن مدني رقم 51/514 ق ، سنة 2007 ، مجلة المحكمة العليا ، س الثانية والاربعون ، ع الاول والثاني ، ص 243

## الفرع الثاني التأخير في تنفيذ الالتزام

من أهم العناصر التي يجب مراعاتها في عقود النقل هو عامل الوقت ويقع على عاتق الناقل الالتزام بالنقل في الميعاد وتقوم مسؤوليتها إذا ما أخل بتنفيذ هذا الالتزام على نحو يلحق الضرر بالمسافر، أو الشاحن .

هذا وقد نصت المادة (591) من القانون التجاري الليبي على مسؤولية الناقل عن التأخير في تسليمه الشيء محل النقل حيث جرى نصها كما يلي :-

"يسأل الناقل من وقت تسليمه الشيء محل النقل عن هلاكه كلياً، أو جزئياً، وعن تلفه، وعن التأخر في تسليمه، و يكون الشيء في حكم الهالك كلياً إذا لم يسلمه الناقل، أو لم يخطر المرسل إليه بالحضور لتسلمه خلال ثلاثين يوماً من انقضاء الميعاد المعين للتسليم، أو من انقضاء الميعاد الذي يستغرقه الناقل العادي في النقل إذا وجد في الظروف نفسها إذا لم يعين ميعاد التسليم "

ومن خلال النص السابق ذكره يلاحظ أن مسؤولية الناقل وإن كانت عقدية إلا أنها لا تبدأ من وقت إبرام العقد وإنما من وقت تسليم البضاعة للناقل، وهذا ما حدا بالبعض إلى القول بأن عقد النقل عقد عيني لا ينعقد إلا بتسليم البضاعة للناقل وتنتهي مسؤولية الناقل بتسليم البضاعة للمرسل إليه، أو وكيله<sup>(95)</sup>.

وفي إطار المسؤولية العقدية يرب البعض أنه ليس صحيحاً أن الخطأ هنا مفترض لأن الخطأ الحقيقي يتمثل في عدم تنفيذ الناقل التزامه التعاقدى بتسليم البضاعة المنقولة كاملة وتسليمه إلى المرسل

(95) . د . مصطفى كمال طه : العقود التجارية وعمليات البنوك ، 2002، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ص182

إليه في الموعد المحدد<sup>(96)</sup> ، وعند نقل البضائع وعدم وصولها في الميعاد، لا يمكن القطع في المراحل الأولى بين ما إذا كان عدم التسليم في الميعاد بسبب هلاك البضائع أم بسبب مجرد تأخير في الوصول، أو التسليم، لذلك نص التقنين التجاري الليبي على أن البضائع التي لا يسلمها الناقل للمرسل إليه، أو يخطر بالحضور لتسليمها خلال ثلاثين يوماً من تاريخ انقضاء الميعاد للتسليم، تعتبر البضائع في حكم الهالكة .

وفي حالة عدم تعيين ميعاد للتسليم، تحسب المدة المذكورة من تاريخ انقضاء الميعاد الذي يستغرقه الناقل العادي في النقل إذا وجد في نفس الظروف<sup>(97)</sup>، ومع ذلك فقد لا ينتج عن التأخير ضرر، فلا تتو مسؤولية الناقل هنا، أما إذا ترتب على التأخير أضرار بمتلقي خدمة النقل، يصبح الناقل مسؤولاً عن تعويض هذا الضرر، كما يلتزم الناقل باتباع الطريق المتفق عليه بنقل البضاعة، أو الذي جرت العادة باتباعه<sup>(98)</sup>، ومع ذلك يجوز للناقل تغيير الطريق المتفق عليه، أو لا يلتزم بأقصر الطرق إذا كان هناك ضرورة لذلك، وفي هذه الحالة لا يسأل الناقل عن التأخير والأضرار التي تنجم عن تغيير الطريق إلا إذا ثبت أن هناك غشاً، أو خطأً جسيماً من جانب الناقل أو من تابعيه نص المادة (590) تجاري ليبي، وقد جري نص المادة (628) من ذات القانون سالف الذكر على التزام الناقل بنقل الراكب وأمتعته الى مكان الوصول في الميعاد المتفق عليه، أو المذكور في لوائح النقل، أو الذي يقضي به العرف وعند عدم التعيين يجب تنفيذ النقل في الميعاد الذي يستغرقه الناقل العادي إذا وجد في نفس الظروف، كما نصت المادة (630) من ذات القانون على مسؤولية الناقل عن التأخير في الوصول .

(96) . د. على البارودي: القانون التجاري، 1997، ص 217 .

(97) . د. عدلي أمير خالد : مرجع سابق، ص 97.

(98) . د. حمد الله محمد حمد الله : مرجع سابق، ص 26.



غير أنه يلاحظ على نص المادتين السابقتين الاكتفاء بذكر التأخير الحاصل للراكب لوجوب مساءلة الناقل دون التطرق للضرر الحاصل منه، لذلك يرى جانب من الفقه أنه طالما أن الناقل مسؤولاً عن إيصال الراكب إلي المكان المعين في المدة المحددة لتنفيذ عملية النقل، لذا فإنه يكون مسؤولاً عن التأخير الحاصل في ذلك، ولكن مسؤوليته العقدية لا تترتب إلا إذا أصاب الراكب ضرر من جراء هذا التأخير<sup>(99)</sup>، لأن مجرد تأخير الراكب عن وصوله في الميعاد المعين لذلك لا يكفي لوجود الضرر و لا مكان لمساءلة الناقل، بل يجب عليها إثبات حصول ضرر من جراء التأخير فلا مسؤولية مدنية بغير ضرر<sup>(100)</sup>.

مثال ذلك ما ينتج للراكب من ضرر نتيجة تأخره في دخول امتحان كما لو كان طالباً جامعياً فهنا وجد ضرر لحق بالراكب، لأن مجرد النص على التأخير، لا يكفي لترتيب المسؤولية العقدية لأن هدف المسؤولية هو جبر الضرر، والاكتفاء بالتأخير لا يعني حتماً وجود الضرر كما في حالة الراكب الذي يقصد من سفره نزهة، أو زيارة أحد الأقارب.

### أما عن النقل الجوي

فإن عامل الوقت يعد واحداً من العناصر التي لا يستقيم النقل الجوي بدونها، لأن الراكب، أو الشاحن يضعون ذلك دائماً في الاعتبار عند اختيارهم الجو طريقاً للسفر والتنقل، لذا كان طبيعياً أن يقع على عاتق الناقل الجوي التزام باحترام مواعيد النقل، وإذا أخل بهذا الالتزام فلا بد من مساءلته إذا ما أصاب أحد المسافرين، أو الشاحن أي ضرر نتيجة هذا التأخير، ولقد عبرت محكمة السين الدائرة التجارية عن ذلك، في حكمها، "بقولها إن أحد التزامات الناقل الجوي، بل واحد أسباب وجوده، ذلك الناقل الذي يتقاضى أجراً أعلى بكثير من ذلك الذي يحصل عليه

(99) د محسن شفيق: الوسيط في القانون التجاري المصري، 1957، القاهرة، ص155

(100). د عادل علي عبدالله المقدادي، مرجع سابق، ص180.

الناقلون البريون والبحريون مقابل نقلهم لبضاعة لنفس مكان الوصول، وهو أن يضمن تسليم البضاعة في وقت أسرع مما يستغرقه هؤلاء الناقلون"<sup>(101)</sup>.

ومسؤولية الناقل الجوي عن التأخير نصت على المادة (652) تجاري لبيي ، بحيث يسأل الناقل عن الاضرار التي تلحق بالمسافرين، أو الأمتعة، أو البضائع والمترتبة على التأخير في الميعاد المحدد، كما تعتبر الأمتعة والبضائع حكم الهالكة إذا لم يسلمها الناقل للمرسل إليه، أو يخطر بالحضور لتسليمها، وذلك خلال ثلاثين يوماً من تاريخ انقضاء الميعاد المعين للتسليم، وفي حالة عدم التعيين من تاريخ انقضاء الميعاد الذي يستغرقه الناقل الجوي العادي في النقل اذا وجد بنفس الظروف.

وما ورد في المادة 19 من اتفاقية وارسو والتي نصت على مسؤولية الناقل عن التأخير في نقل الركاب والبضاعة حيث نصت على أن يكون الناقل مسؤولاً عن الأضرار المترتبة على التأخير في النقل الجوي للركاب والأمتعة والبضاعة، ويستفاد من ذلك ضرورة توفر شروط ثلاثة، لقيام مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير، هي أن يكون هناك إخلال بالالتزام بالنقل في الميعاد أي التأخير في النقل الجوي. حدث في أثناء فترة زمنية و نشأ عنة ضرر أصاب الراكب، أو مرسل البضاعة .

#### الشرط الاول / التأخير في النقل الجوي ومعياره :-

لما كان التأخير معناه تجاوز الميعاد فإنه يفترض حتما نشوء التزام في ذمة الناقل بتنفيذ النقل في مدة معينة وهذا مبدأ لا مرأه فيه لأنه لا يمكن التعرف على التأخير، باعتباره أول شرط لقيام مسؤولية الناقل الجوي، إلا إذا كانت هناك مدة محددة سلفاً لتنفيذ عملية النقل<sup>(102)</sup>.

(101). مشار إليه لدى . د فريد العريني : القانون الجوي ، النقل الجوي الداخلي والدولي ، 1998 ،  
الدار الجامعية ببيروت ، بيروت ، ص206 .

ورغم وضوح هذا المبدأ، فإن فكرة التأخير في النقل قد أثارت خلافات حادة في ظل المادة (19) من اتفاقية وارسو، ما يرجع سبب هذا الخلاف إلى الغموض الشديد في نص هذه المادة وفقاً لرأي البعض<sup>(103)</sup>، بينما يُعزى البعض الآخر أساس هذه الخلافات، ليس لغموض هذه المادة التي تقرر بشكل واضح مبدأ مسؤولية الناقل الجوي عما يصيب المسافرين، أو البضاعة، أو الأمتعة من أضرار، وإنما إلى غياب معيار موضوعي لتحديد فكرة التأخير ومداهما وحالاتها، كذلك سبب هذه الخلافات أن مبدأ المسؤولية عن التأخير قد لقي معارضة شديدة ومتزايدة من قبل الناقلين الجويين والاتحاد الدولي لمؤمني شركات الطيران "LU.I.A.A" بحجة أنه يؤدي إلى عرقلة الملاحة الجوية وتعريض سلامتها للخطر<sup>(104)</sup>، وذلك أن هذه الملاحة مرتبهة بظروف كثيرة مختلفة ليس في مكان الناقل، أو تابعيه ولا في قدرتهم السيطرة عليها وقد ذهب رأي من الفقه<sup>(105)</sup> إلى أنه إذا اشترط عقد النقل الجوي، تطبيقاً لشروط عدم التزام الناقل بميعاد محدد للنقل، فإن ذلك يعني عدم مسؤولية الناقل الجوي عن النتائج الضارة للتأخير الذي يحدث إذا ثبت خطأ جسيم يجب نسبه إلى الناقل وتابعيه، أو كان التأخير غير عادي، وانتقد هذا الرأي لأنه في حالة تقرير صحة الشروط الفاضية بعدم التزام الناقل بميعاد محدد للنقل لا يتوقف، على ثبوت خطأ جسيم من جانب الناقل الجوي وإنما على مدى اتفاق هذه الشروط، أو تعارضها مع نص المادة الثالثة والعشرون من الاتفاقية التي تنص ببطان كل شرط يهدف إلى الحد من مسؤولية الناقل الجوي إما بالإعفاء، أو بالتخفيف .

(102). د. عبد الفضيل محمد أحمد : مرجع سابق ، ص318

(103). د. عاطف محمد الفقي : تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999 ، 2004 ، دار النهضة العربية ، القاهرة، ص132.

(104). د. فريد العريني: مرجع سابق، ص208.

(105). نفس المرجع سابق، ص210 وما بعدها.

بالإضافة إلى أن اشتراط الخطأ الجسيم ليس مطلوباً لقيام مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في مفهوم اتفاقية وارسو، ذلك لأن هذه الاتفاقية لم تأخذ بمبدأ تدرج الخطأ، وهي بصدد قيام المسؤولية على فكرة الخطأ المفترض، وذلك أمر منطقي لوجود تناقض بين قرينة " افتراض الخطأ "ومفهوم" الخطأ الجسيم " ولكنها أخذت بهذا التدرج في مقام آخر ألا وهو "مقدار التعويض " الذي ينبغي على الناقل دفعه عند اخلاله بالالتزام بالنقل في الميعاد، وبالتالي يجب مساءلة الناقل الجوي عن أضرار التأخير عن النقل في الميعاد المتفق عليه، وعن النقل في الميعاد المعقول إذا تضمن عقد النقل شروطاً تعفيه من هذه المسؤولية، أو تعفيه عن التقيد بميعاد معين. (106)

**الشرط الثاني /حدوث التأخير اثناء فترة زمنية معينة:** فترة النقل بطريق الجو طبقاً لما تطلبه الاتفاقية من المادة 19 من اتفاقية مونتريال (107) تعتبر في غاية الأهمية فلا يكفي لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي أن يقع تأخير، وإنما يجب أن يكون هذا التأخير قد وقع في أثناء فترة النقل الجوي، (108) فالمادة 19 من اتفاقية مونتريال نصت على أنه " يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب، أو الامتعة، أو البضائع بطريق الجو". فهل يعني ذلك أن فترة النقل بالنسبة للتأخير تكون مقصورة فقط على الفترة التي تبدأ فيها الطائرة بالإقلاع إلى اللحظة التي تهبط فيها فيمطار الوصول؟.

يذهب رأي إلأن فترة النقل بالنسبة للتأخير هي تلك الفترة الواقعة بين لحظة اقلاع الطائرة إلى حين هبوطها في مطار الوصول، ويدلل هذا الفريق على صحة هذا الرأي بأنه يتفق تماماً مع استخدام القانون الدولي لكلمة "بطريق الجو" أي تلك الفترة التي تكون فيها الطائرة محلقة في

(106). د عاطف محمد الفقي : مرجع سابق، ص134.

(107). بعد مرور عدة سنوات من انعقاد اتفاقية وارسو بتاريخ 12/10/1929 ظهر قصور واضح في احكام تلك الاتفاقية مما توجب تعديلها بعدة بروتوكولات حتى انتهى الامر بإبرام اتفاقية جديدة في مدينة مونتريال بكندا في عام 1999 .

(108). د أحمد بن ابراهيم الشيخ : مرجع سابق، ص384.

الاجواء، كما دلت هذا الفريق على صحة رأيه بأن القانون الدولي وضع فترة للنقل الجوي بالنسبة لنقل الركاب في المادة (17 / 1) بحيث تشمل فترة وجود الركاب على متن الطائرة وفي أثناء عمليات الصعود والهبوط ووضع فترة للنقل بالنسبة لنقل الأمتعة المادة (17 / 2) و البضاعة بحيث تشمل فترة وجود الأمتعة، أو البضاعة في حراسة الناقل وليس فقط وهي في داخل الطائرة ويترتب على ذلك أن الفترة المنصوص عليها في المادة 19 بطريق الجو قد جاءت مغايرة لصياغة المادتين 17-18 من الاتفاقية، وما هذه المغايرة إلا لقصد وهو إعطاء فترة مختلفة للنقل

وهذا الرأي انتقد لان التأخير عادة ما يحصل قبل أن تطلع الطائرة، أو بعد أن تهبط في مطار الوصول، وإن فترة تحليق الطائرة في الجو عادة ما تكون ثابتة لا تتغير كثيراً .

أما الرأي الثاني فقد ذهب إلى أن الفترة التي يعينها نص المادة 19 من الاتفاقية هي الفترة ذاتها المنصوص عليها في المادة 18 من الاتفاقية المتعلقة بتلف البضاعة، أو ضياعها، أو بعيبيها، ومادام التأخير يترتب عليه نفس نوع الأضرار التي نصت عليها المادة 18 من الاتفاقية كالتلف، أو الضياع، أو العيوب فإن المنطق يقتضي أن يعطي لفترة النقل الخاصة بالأخير المعنى نفسه الذي اعطيت في المادة 18 المتعلقة بالالتزام بالمحافظة على البضاعة، وإذا كان هذا الرأي يتماشى مع المنطق فإنه ينسحب فقط على التأخير الذي يصيب البضاعة، بينما لا يتصور أن تحدث الأضرار نفسها التي ذكرتها المادة 18 و المتمثلة في التلف، أو الضياع، في حالة نقل الأشخاص .

وإزاء الانتقادات التي وجهت لهاتين النظرتين، ذهب الفقه الغالب إلى القول بأن المادة 19 من الاتفاقية<sup>(109)</sup> والخاصة بالمسؤولية عن التأخير قد أحالت ضمناً . فيما يتعلق بتحديد الفترة النقل

(109) . د محمد فريد العريني: القانون الجوي، 2001، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، ص206.

الجوي التي يجب حصول التأخير اثنائها، إلى المادتين السابعة عشر والثامنة عشر من الاتفاقية اللتان تعرفان فترة النقل الجوي التي يسرى خلالها كل من الالتزام بضمان سلامة الركاب والالتزام بضمان المحافظة على البضائع، وترتيباً على ذلك يسأل الناقل الجوي وفقاً للاتفاقية وارسو عن التأخير في نقل الركاب إذا حدث هذا التأخير أثناء الفترة الزمنية التي تمتد من لحظة مغادرة الركاب تحت سيطرة الناقل الجوي، أو تابعيه، القاعدة المعدة لتجمع المسافرين بمطار القيام للتوجه إلى الطائرة المعدة لنقله حتي لحظة تخلصه من وصاية الناقل الجوي، أو أحد تابعيه بدخول مباني مطار الوصول، كذلك يسأل الناقل الجوي وفقاً للاتفاقية عن التأخير في نقل البضائع متي وقع هذا التأخير خلال الفترة التي تتواجد فيها البضاعة في حراسة الناقل.

#### الشرط الثالث /الضرر الناشئ عن التأخير في نقل الركاب والبضاعة:

لكي يسأل الناقل عن التأخير لابد وأن ينشأ عن التأخير ضرر يصيب الركاب، أو يلحق البضاعة<sup>(110)</sup>، والاتفاقية لم تبين نوع الأضرار المسموح بها في حالة التأخير ولم تحدد الأضرار التي يجوز التعويض عنها، لذا يتم تحديد هذه الأضرار بالرجوع إلى القوانين الوطنية . وقد قضت محكمة فرنسية بتعويض راكب تعرض لتأخير ولم يتمكن من أداء دوره في سهرة فنية كان قد تقاضى مقابلاً عنها، فتم تعويضه عن جميع التكاليف التي ترتبت طوال انتظاره لوسيلة نقل بديلة وعن المكافأة التي سيتقاضاها مقابل الغرض الفني<sup>(111)</sup> .

وبالتالي يتحمل الناقل الجوي مسؤولية التأخير تجاه الركاب والمرسل ، والمرسل إليه، سواء كان التأخير نتيجة سوء السلوك الارادي، أو كان مقصوداً، ففي قضية تم التعاقد مع الناقل الجوي من أجل نقل شحنة من الفواكهمن فرنسا إلى لندن ولكن قائد الطائرة توقف في باريس حيث أمضى الليلة هناك، ولم يكن ذلك متفقاً عليه فيخط سير الطائرة، وكانت الأضرار الملحقة بالفواكه تفوق

(110) . عدلي أمير خالد : مرجع سابق،ص79.

(111) . د أحمد بن ابراهيم الشيخ : مرجع سابق،ص396.

الحد المنصوص عليه في المادة 22، لذا قررت المحكمة أن التوقف غير مسموح به ويعتبر في نظر القانون الفرنسي سوء تصرف مقصود وبالتالي لا يجوز لناقل التحلل من المسؤولية<sup>(112)</sup>، لكن غالباً ما يتم تأخير الركاب بسبب عدم السماح لهم بصعود الطائرة ويمكن أن يعود السبب في ذلك الي بيع تذاكر أكثر من عدد المقاعد، ومن المعروف

أن شركات النقل الجوي قد تبيع تذاكر أكثر من اللازم للحد من عدد المقاعد التي تبقى شاغرة بسبب إهمال البعض في الإبلاغ بإلغاء رحلته، ومن المتعارف عليه في كل مكان أن عدم السماح للراكب بالصعود للطائرة مع توافر الحجز المؤكد لديه، يجعل الناقل مسؤولاً، والراكب يستحق التعويض في هذه الحالة .

#### أما عن النقل البحري :

التأخير في نقل البحري يعني عدم تمكن الناقل من تسليم البضاعة، أو إيصال الراكب في الميعاد المتفق عليه في عقد النقل البحري، أو في ميعاد الذي يستغرقه الناقل العادي في الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق<sup>(113)</sup>.

وقد بينت المادة 2\5 من اتفاقية هامبورج الحالات التي يعتبر فيها الناقل قد تأخر في تسليم البضائع، حيث نصت علي 2. يقع التأخير في التسليم عندما لا تسلم البضائع في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل في حدود الوقت المتفق عليه في العقد، و في حالة عدم وجود هذا فإن التأخير يقع إذا تسلم البضاعة في الميعاد الذي يكون من المعقول تطلبه من ناقل

(112) مشار إليه لدى . د أحمد بن ابراهيم الشيخ : مرجع سابق، ص404.

(113) . د. يوسف حسين يوسف : النقل والشحن والتأمين البحري في ضوء القانون الدولي ، الطبعة الأولى، 2013، المركز القومي للإصدارات القانونية ، القاهرة، ص22 .

حريص مع مراعاة ظروف الحال<sup>(114)</sup>، لان التأخير يقع إذا لم تسلم البضاعة في الميعاد الذي يكون من المعقول تطلبه من ناقل حريص مع مراعاة ظروف الحال.

وكما جاء في النص السابق حالة إذا كان هناك ميعاد متفق عليه لتسليم البضائع أو لا يوجد اتفاق في هذا الصدد ففي الحالة الاولى يكون ثمة تأخير من جانب الناقل في تسليم البضائع إذا لم يسلمها لصاحب الحق فيها في الميعاد المتفق عليه الصراحة .

وفي الحالة الثانية يكون ثمة تأخير إذا لم يسلم الناقل البضائع في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل الحريص في ظروف النقل المماثلة<sup>(115)</sup>، ويلاحظ أن الاتفاقية تبنت معياراً شخصياً ( الناقل الحريص) ولم تتبن معياراً موضوعياً وهو المعيار الناقل العادي فالحرص أداة تعكس ضرورة أن يتحرى الناقل كل ما ينبغي عليه القيام به كمتخصص في النقل وليس مجرد أداء عادي يمكن أن يؤديه، أو يقوم به ناقل متوسط الخبرة.

كان هذا في حالة عدم تمكن الناقل من تسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه في عقد النقل البحري، ولكن ماذا عن مسؤولية الناقل البحري في حالة هلاكها كلياً، أو جزئياً، أو كانت معيبة ؟ للإجابة عن هذا السؤال لابد من التمييز بينهما

1. مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضاعة هلاكاً كلياً، أو جزئياً:

يكون الناقل مسؤولاً إذا كان الهلاك كلياً، أو جزئياً، كما لو وصلت البضاعة ناقصة الوزن، أو المقدار أو العدد، أما ما يعرف (بعجز الطريق) والتي تتأثر البضاعة من عوامل الجو كالسوائل التي تبخر جزء منها، وهذا النقص الذي يصيب البضاعة بسبب طبيعتها و بسبب عملية النقل لا يسئل عنها الناقل.

(114). د عدلي أمير خالد : أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري، 2005، منشأة المعارف، الاسكندرية ، ص406.

(115). د كمال حمدي : اتفاقية الامم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978 لقواعد هامبورج، 2008، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، ص68 وما بعدها.



وتعد البضاعة في حكم الهلاك (الهلاك الحكمي) إذا لم تسلم البضاعة خلال ستين يوماً من انقضاء ميعاد التسليم المتفق عليه، وميعاد التسليم هو ميعاد المتفق عليه بين الشاحن والناقل على تسليم البضاعة.<sup>(116)</sup>

## 2. مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة:

يسأل الناقل عن أي تلف، أو عيب يصيب البضاعة في حالة وصولها، سواء كان التلف كلياً، أو جزئياً، مثل الفواكه و وصلت متضررة، أو أجهزة وتحطمت، ولكن إذا كانت هذه العيوب مثبتة و موثقة في سند الشحن فإن الناقل لا يسأل عنها.

إلا أنه لا يكفي لإثارة مسؤولية الناقل البحري إقامة الدليل على ما لحق البضاعة من هلاك، أو تلف، أو إثبات واقعة التأخير، بل من الضروري أن يكون الضرر قد نشأ أثناء فترة النقل البحري<sup>(117)</sup> ، لذلك لا بد من إلقاء الضوء على المقصود بفترة النقل البحري وتحديد هذه الفترة والتي يكون الناقل خلالها مسؤولاً عن كل ضرر يلحق لصاحب الحق في استلام البضائع .

لقد حددت المادة 1\4 من اتفاقية هامبورج فترة النقل البحري حيث ذكرت أن مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهد الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ وهذا يعني أن مسؤولية الناقل البحري تنشأ عند وجود البضائع في عهده، الأمر الذي يتحقق سواء في ميناء الشحن، أو أثناء الرحلة البحرية، أو في ميناء التفريغ، وتستمر مسؤوليته حتى يسلمها إلى المرسل إليه، أو إلى مخزن وفقاً للقانون والعرف والعادة في الموانئ المختلفة .

أما مسؤولية الناقل البحري في نقل الأشخاص في حالة التأخير فإنه يمكن الاسترشاد بنص المادة 262 من قانون البحري المصري حيث نصت على انه "يسأل الناقل عن الضرر الذي

(116). د يوسف حسن يوسف : مرجع سابق ، ص 21

(117). د محمد عبد الفتاح الترك : عقد النقل البحري، 2005، دار الجامعة الجديدة للنشر الاسكندرية ، ص 352 وما بعدها.

ينشأ عن التأخير في تنفيذ التزامات التي يربتها العقد إلا إذا اثبت أن هذا التأخير يرجع الى سبب أجنبي لايد لهفيه"<sup>(118)</sup> ، ومسؤولية الناقل عن التأخير ترجع في أساسها إلى أن التزام الناقل لا يقتصر على توصيل المسافر سليماً معافاً إلى ميناء الوصول وإنما أن يتم ذلك في الموعد المتفق عليه، وتذكرة السفر تتضمن ، بيان ميناء الوصول وتاريخه، على أنه إذا لم يتفق في العقد على موعد الوصول فإن ذلك الموعد يتحدد بأنه الموعد المعقول الذي يتعين أن يلتزم به الناقل العادي في الظروف المماثلة .

أما بالنسبة للقانون البحري الليبي فإنه لم يتضمن أي نص خاص بمسؤولية الناقل البحري عن التأخير اتجاه الراكب، أو الشاحن، ولكن أحكام المحكمة العليا تضمنت مسؤولية الناقل عن التأخير وكذلك فترة النقل البحري حيث جاء "من المعلوم إن الناقل مسؤول مسؤولية تعاقدية تقتضي عقد النقل وهذا العقد يضع على كاهله الالتزام بنقل البضاعة من مكان الشحن الى مكان التسليم .

وعليه واجب المحافظة على البضاعة حتى تصل سليمة كما عليه أن يسلم للحامل سند الشحن، فاللتزام الناقل بالتزام بتحقيق غاية واخلاله بالتزامه هذا يترتب في ذمته مساءلته عن تلف البضاعة، أو نقصها، أو التأخير ويكفي لإثبات الاخلال لهذا الالتزام عدم تسليمه البضاعة للمرسل إليه، وتبقى هذه المسؤولية في عنق الناقل البحري ابتداء من شحن البضاعة، الى حين تفريغها في ميناء الوصول وهذه الفترة هي الرحلة البحرية، فإذا تعذر معرفة الوقت الذي حصل فيه الضرر للبضاعة هل كان أثناء الرحلة البحرية، أو قبلها، أو بعدها فإنه يفترض وقوعها في أثناء هذه الرحلة"<sup>(119)</sup>.

(118). د. شريف احمد الطباخ : مرجع سابق ، ص 244 .

(119) . طعن مندي، 25\5\26\1982، ق، الباحث في مبادئ المحكمة العليا، 1\19، ص55

## المبحث الثاني

### التحديد القانوني لخطأ النقل

الناقل عندما يبرم عقداً مع المرسل، أو الراكب فإنه يسعى دائماً إلى وضع شروط خاصة ليتمتع ببعض من الامتيازات فهو الطرف الأقوى دائماً في العقد، لذلك نظم المشرع قواعد الاتفاقات في عقود النقل وذلك من خلال النصوص الواردة في القانون التجاري والبحري .

أيضا الوكيل بالعمولة للنقل له دور كبير في هذا الوقت سواء في النقل الداخلي، أو النقل الدولي فهو يستخدم وسائل متعددة من وسائل النقل (سيارة، سفينة، طائرة... الخ)، فبعد أن تطورت التجارة وكثر التجار أصبحوا يفضلون تسليم بضائعهم إلى رجال متخصصون في النقل بعدما كانوا ينقلون بضائعهم بأنفسهم ، وبالتالي كثرت العلاقات من المرسل، وأمن الركاب ومناوكل بالعمولة للنقل ومن الناقل نفسه، فقام المشرع بتنظيم أحكام خاصة للوكيل بالعمولة للنقل وحدد مسؤوليته لذلك كان لابد من تخصيص له مطلب للتعرف علي أحكامه خاصة للوكيل بالعمولة للنقل وحدد مسؤوليته.

وبناءً عليه سوف نقسم هذا المبحث إلي مطلبين على النحو التالي:

المطلب الأول / التأمين من خطأ الناقل .

المطلب الثاني / أحكام خاصة للوكيل بالعمولة للنقل .

## المطلب الأول

### التأمين من خطأ الناقل

الأصل هو الحرية في تعديل قواعد المسؤولية العقدية بالاتفاق، حيث أن المسؤولية العقدية منشأها العقد و لما كان العقد هو وليد إرادة المتعاقدين فإن الإرادة هي أذن أساس المسؤولية العقدية، ولما كانت أيضا الإرادة هي التي أنشأت قواعد هذه المسؤولية فإن لها أن تعدلها، فالأصل إذن هو حرية المتعاقدين في تعديل قواعد المسؤولية العقدية وذلك في حدود النظام العام والآداب وبناء عليه سوف نقسم هذا المطلب إلى فرعين .

الفرع الأول / مفهوم تعديل المسؤولية العقدية وفقا للقواعد العامة

الفرع الثاني / تعديل قواعد المسؤولية في عقود النقل البري والبحري والجوي .

## الفرع الأول

### مفهوم تعديل المسؤولية العقدية وفقاً للقواعد العامة

القاعدة العامة هي أن العقد شريعة المتعاقدين، فالواجب إذن هو تنفيذ العقد في جميع ما اشتمل عليه، وفقاً ما ورد في القانون المدني الليبي مادة 2/147 حيث إن العقد شريعة المتعاقدين، فلا يجوز نقضه أو تعديله إلا باتفاق الطرفين، أو للأسباب التي يقرها القانون، كذلك يجب تنفيذ العقد طبقاً لما اشتمل عليه وبطريقة تتفق مع ما يوجبها حسن النية م 1/148 مدني ليبي .ويستطيع المتعاقدان التعديل في أحكام المسؤولية العقدية لأنها ليست من النظام إما بالتشديد في مسؤولية المدين إلى أقصى حد، وإما بالتخفيف منها إلى درجة الإعفاء من كل المسؤولية<sup>(120)</sup>.

(120)-د.محمد علي البدوي الأزهرى : مرجع سابق، ص 233.

ووفقاً ماورد في قانون المدني الليبي (220)، فإنه يجوز الاتفاق علي أن يتحمل المدين تبعة الحادث المفاجئ والقوة القاهرة، كذلك يجوز الاتفاق علي إعفاء المدين من أية مسؤولية تترتب على عدم تنفيذ التزامه التعاقدى إلا ما ينشأ عن غشه، أو خطئه الجسيم، ومع ذلك يجوز للمدين أن يشترط عدم مسؤوليته عن الغش، أو الخطأ الجسيم الذي يقع من أشخاص يستخدمهم في تنفيذ التزامه، وأي شرط يقضي بإعفاء المدين من المسؤولية المترتبة علي العمل غير المشروع يكون باطلاً، فالقواعد العامة في القانون المدني تقضي بحرية المتعاقدين في التعديل من قواعد المسؤولية العقدية ولهما أن يتفقا على التشديد في هذه المسؤولية بأن يجعل المدين مسؤولاً حتى عن السبب الأجنبي ويكون بمثابة تأمين للدائن، ولهما أن يتفقا علالتخفيف منها بألا يجعل المدين مسؤولاً حتى عن تقصيره<sup>(121)</sup>.

كما أن قواعد النظام العام تقيد من حرية المتعاقدين، فلا يجوز التخفيف من المسؤولية العقدية إلى حد الإعفاء من الفعل العمد، أو مايلحق بالفعل العمد وهو الخطأ الجسيم، ذلك أنه لو صح للمدين أن يعفي نفسه من المسؤولية عن الفعل العمد في عدم تنفيذ التزامه العقدي، لكان التزامه معلقاً على شرط إرادي محض، وهذا لايجوز، والخطأ الجسيم ملحق بالفعل العمد و يأخذ حكمه، ولكن يجوز للمدين أن يعفي نفسه من المسؤولية عن عمل الغير حتى لو كان هذا العمل عمداً، أو خطأ جسيماً، لأن عمد الغير لاينزل منزلة الشرط الإرادي المحض، وللمتعاقدين الاتفاق علي التخفيف من المسؤولية وذلك إما بتحويل الالتزام بتحقيق نتيجة إلى التزام ببذل عناية، وإما بتخفيف درجة العناية المطلوبة من المدين، ففي الالتزام بغاية حيث يبلغ مقدار العناية المطلوبة الدرجة القصوى، ويكون المدين مسؤولاً عن الفعل العمد وعن أي خطأ جسيماً كان، أو يسيراً، أو تافهاً، بل وعن الفعل مجرد من أي خطأ ولا ترتفع مسؤوليته إلا في حالة السبب الأجنبي، وذلك

(121) عبد الرزاق السنهوري : مراجع سابق، ص 268.

لانتهاء علاقة السببية و لا لانتهاء الخطأ، ويمكن تبعاً لهذا التدرج أن تتصور الاتفاق على تشديد المسؤولية العقدية حتى تشمل المسؤولية عن السبب الأجنبي، وهذا كما بينا ضرب من التأمين يلتزم به المدين نحو الدائن (122).

كذلك يمكن أن نتصور الاتفاق على تخفيف المسؤولية العقدية في أدنى صورة من صورته، فلا يكون المدين مسؤولاً عن فعله المجرد من الخطأ، وعند ذلك ينقلب الالتزام بغاية الي الالتزام بعناية، ولا يكون المدين مسؤولاً إلا إذا أثبت الدائن أنه ارتكب خطأ ولو كان تافهاً .

وقد يدرج المدين في التخفيف من المسؤولية فيشترط إعفائه من المسؤولية عن الخطأ التافه ثم عن الخطأ اليسير، فإذا وصل الي هذا المدي لا يكون مسؤولاً إلا إذا أثبت الدائن من جانبه العمد، أو الخطأ الجسيم، ولكن إلى هنا يستطيعان يصل في التخفيف من مسؤوليته، ولا يستطيع أن يصل إلى مدي أبعد، فلا يجوز أن يشترط إعفائه من المسؤولية عن فعله العمد، أو عن خطأه الجسيم، ما لم تكن المسؤولية مترتبة عن فعل الغير فيجوز له ذلك، ففي الالتزام بعناية تكن درجة العناية المطلوبة حين لا يوجد نص، أو اتفاق خاص، هي عناية الشخص المعتاد، فلا يكون المدين مسؤولاً عن السبب الأجنبي، ولا عن الفعل المجرد من الخطأ، ولا عن الخطأ التافه، ويكون مسؤولاً عن فعله العمد، عن خطئه الجسيم وعن خطئه اليسير ، وقد يشدد باتفاق خاص من هذه المسؤولية، فيصبح مسؤولاً عن الخطأ التافه، ثم عن الفعل المجرد من الخطأ وهذا ينقلب الالتزام بعناية الي التزام غاية إذ يصبح المدين مسؤولاً عن تحقيق غاية، لا يتخلص من المسؤولية عنها إلا بإثبات السبب الأجنبي، وقد يشدد في مسؤوليته الي مدأبعد فيصبح مسؤولاً حتى عن السبب الأجنبي ، وهذا ضرب من التأمين كما من قدمنا، وقد يتخفف من مسؤوليته فلا يكن مسؤولاً عن

(122). د عبد السلام علي المزوغي : مرجع سابق ، ص 530

الخطأ اليسير ويبقى دائماً مسؤولاً عن الفعل العمد وعن الخطأ الجسيم، فلا يستطيع أن يعفي نفسه بشرط خاص من المسؤولية عنهما، ما لم تكن المسؤولية مترتبة علي فعل الغير. هكذا رأينا أن الالتزام بغاية قد ينقلب الي التزام بعناية وأن الالتزام بعناية قد ينقلب الي التزام بغاية و المهم في كل ذلك هو مقدار العناية المطلوبة من المدين، فمن السبب الأجنبي، إلى الفعل المجرد من الخطأ، الي الخطأ التافه، إلى الخطأ اليسير، الي الخطأ الجسيم، الي الفعل العمل، يتدرج المدين في مسؤوليته العقدية وفقاً لما ينص عليه القانون، أو يقضي به الاتفاق، ولا يقف دون ذلك حتى هذا التقسيم الجوهرى للالتزام بغاية و التزام بعناية<sup>(123)</sup>.

## الفرع الثاني

### تعديل قواعد المسؤولية في عقود النقل البري والبحري والجوي

لما كانت المسؤولية عبئاً ثقيلاً بالنسبة للناقل، فمن الطبيعي أن يسعى إلى تعديل أحكامها القانونية، وذلك بمقتضى شروط خاصة في عقد النقل، ويكون ذلك بالنص على تحديد مسؤولية الناقل، أو حتى على الاعفاء منها كلية، لذلك سوف نتناول شروط الاعفاء من المسؤولية في عقود نقل الاشياء وأيضاً في عقود نقل الركاب .

اولاً:- شروط الاتفاق علي تعديل المسؤولية في عقود نقل الاشياء : في البداية نتعرض لأحكام القانون التجاري الليبي في عقود النقل البري ،حيث نصت المادة (601) على " يقع باطلا كل شرط يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك الشيء كلياً، أو هلاكاً جزئياً، أو عن تلفه . ويعتبر في حكم الاعفاء من المسؤولية كل شرط يكون من شأنه التزام المرسل، أو المرسل إليه بأية صفه كانت بدفع كل ، أو بعض نفقات التأمين "

(123). د. عبد الرزاق السنهوري : مرجع سابق، ص 269

ويتضح من عرض هذه المادة أنها قد نصت على بطلان كل شرط يقضي بإعفاء الناقل كلية من المسؤولية عن هلاك الشيء المنقول، سواء أكان الهلاك كلياً، أو جزئياً، أو تلفه، وهذا البطلان من النظام العام، إذ أن شرط الإعفاء من المسؤولية في هذه الحالة فيه إهدار لحقوق الشاحن، ويترتب على تعلق هذا البطلان بالنظام العام أن المحكمة تستطيع أن تقضي به من تلقاء نفسها دون طلب من الخصوم<sup>(124)</sup>. كما يشير نص المادة السابقة إلى أنه يعد في حكم الإعفاء من المسؤولية كل شرط يكون من شأنه إلزام المرسل، أو المرسل إليه بدفع كل، أو بعض نفقات التأمين ضد مسؤولية الناقل، أي أن هذه الشروط تقع أيضاً باطلة بطلاناً مطلقاً، إذ أنها تؤدي في النهاية عملاً للإعفاء الناقل كلية من المسؤولية، وهذا الشرط التي نصت عليه المادة السابقة يختلف عن الشروط الاتفاقية التي تحدد مسؤولية الناقل عن الهلاك، أو التلف، و الواردة في المادة (604) من القانون التجاري، إذ لا شك في صحة هذه الشروط لأنها لا تتضمن إعفاء الناقل من المسؤولية ولكنها تتضمن تحديداً لها .

والجدير بالذكر نص المادة (579) من القانون التجاري نصت على ".....ويقع باطلاً كل شرط يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية عن أفعال تابعيه." إذن أي شرط ذكر في عقد النقل يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية عن أفعال يستخدمه الناقل في تنفيذ الالتزامات المترتبة عن عقد النقل، وهذا يختلف عما ورد في القانون المدني في المادة (220)، التي نصت على أنه يجوز للمدين أن يشترط عدم مسؤوليته عن الغش، أو الخطأ الجسيم الذي يقع من أشخاص يستخدمهم في تنفيذ التزامه، لأن في الواقع أن إثبات غش الناقل، أو خطئها الجسيم ليس بالعبء الهين بالنسبة للمرسل، أو المرسل إليه،<sup>(125)</sup> ومن جانب آخر يكون الناقل . غالباً. شخصاً معنوياً لا يقوم بنفسه

(124) . عدلي امير خالد : مرجع سابق ،ص108

(125) . حسام عيسى : القانون التجاري، العقود التجارية ، 1990، ص70



بعمليات النقل، فلا يمكن نسبة الخطأ إليه، إنما يقوم عمّاله بأعمال النقل، ويؤدي هذا، بطريق غير مباشر إلي إعفاء الناقل من المسؤولية، حتى بفرض أن المرسل، أو المرسل إليه استطاع إثبات الغش، أو الخطأ الجسيم من جانب مستخدم الناقل، أو عمّاله، ولكن يجوز للناقل أن يحدد مسؤوليته عن الضرر وفقاً لما جاء في نص المادة (602) تجاري، عن طريق تضمين العقد شروطاً تحدد مسؤوليته عن الضرر بمبالغ معينة يتفق عليها في العقد عندما يكون ذلك الضرر مرجعه خطأ الناقل، أو أحد تابعيه، ولكن بشرط أن لا يقل التعويض المتفق عليه عن ثلث البضاعة المنقولة في مكان وزمان نقلها، حسب ما جاء في نص المادة. ونص المادة السابقة جاءت تطبيقاً للقواعد العامة، التي تقضي في المادة (226) من القانون المدني الليبي بقولها "يجوز للمتعاقدين . ما لم يكن محل الالتزام نقوداً أن يحددا مقدماً قيمة التعويض بالنص عليها في العقد، أو في اتفاق لاحق....".

وترتيباً علي ذلك، تنطبق علي شروط تحديد المسؤولية أحكام التعويض الاتفاقي ( الشرط الجزائي) وبالتالي لا يكون التعويض الاتفاقي مستحقاً، إذا أثبت المدين (الناقل ) أن الدائن ( المرسل أو المرسل إليه ) لم يلحقه أي ضرر، ويجوز للقاضي أن يخفض التعويض إذا أثبت الناقل أن التقدير كان مبالغاً فيه الي درجة كبيرة، وأن الالتزام الأصلي قد نفذ في جزء منه. ويقع باطلاً كل اتفاق مخالف م (227) مدني كذلك، فإنه إذا جاوز الضرر قيمة التعويض الاتفاقي فلا يجوز للمرسل أو المرسل إليه، أن يطالب الناقل بأكثر من هذه القيمة، إلا إذا أثبت أن المدين قد ارتكب غشاً أو خطأ جسيماً م (228) مدني<sup>(126)</sup> .

---

(126). د. حمدالله محمد حمدالله: مرجع سابق، ص 58.

و فيما يتعلق بالنقل البحري فقد نصت المادة (215) على أنه " يقع باطلاً كل شرط أدرج في وثيقة الشحن، أو في أية وثيقة للنقل البحري إذا كانت غايته المباشرة، أو غير المباشرة إبراء ذمة الناقل من المسؤولية المترتبة عليه قانوناً، أو نقل عبء الإثبات عن تعينه القوانين، أو مخالفة قواعد الاختصاص، ويعد من شروط الإبراء أي شرط يترك للناقل منفعة التأمين عن البضائع وأي شرط آخر يماثله " ويتضح من هذا النص أن المشرع قد حمى الشاحن من تعسف الناقل الذي كان يشترط عدم مسؤوليته عن الأضرار التي تصيب البضائع، حيث نص علي بطلان كل شرط يكون من شأنه إعفاء الناقل من المسؤولية كالشرط الذي يكون من شأنه إعفاء الناقل من المسؤولية عند هلاك البضاعة، أو تلفها (127)، وكذلك يبطل شرط تعديل عبء الإثبات الذي يضعه القانون على عاتق الناقل، فكل شرط يطرح عبء الإثبات عن الناقل كأن يلزم المتضرر بإثبات خطأ الناقل مثلاً، هو شرط يتضمن تخفيف المسؤولية عن الناقل ومن ثم يكون باطلاً، وأيضاً شرط التنازل إلى الناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع فهذا الشرط يمكن الناقل بتغطية مسؤوليته عن أخطائه على نفقة الشاحن فيستفيد من أقساط التأمين التي دفعها الشاحن. ويقابل نص المادة سالفه الذكر المادة (236) بحري من القانون المصري حيث وفقاً لما جاء في نص المادة . علماً أن يقع باطلاً كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر ويكون موضوعها أحد الأمور الآتية :

أ- إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع، أو تلفها

ب- تعديل عبء الإثبات الذي يضعه القانون على عاتق الناقل .

(127). د عدلي أمير خالد : مرجع سابق، ص86.

ج-تحديد مسؤولية الناقل بأقل ما هو منصوص عليه في المادة(128)

د-النزول للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع ،أو أي اتفاق آخر مماثل(129).

هكذا، ذكر المشرع المصري بعض الأمثلة للشروط الباطلة، تلك الشروط التي تعفي الناقل،أو تخفف من التزاماته المفروضة قانوناً، وتبطل هذه الشروط بصفة خاصة عندما تتم قبل وقوع الحادث، وذلك خشية المشرع أن يستغل الناقل حاجة الشاحن فيفرض عليه شروطاً مرهقة .  
لذلك، لا تكون باطلة إذا تم الاتفاق بعد وقوع الحادث حيث لا يكون الشاحن في مركز الطرف المدعن، بل في مركز الند للناقل(130).

ولكن المشرع المصري أجاز الاتفاق على مخالفة أحكام المادة (236) بحري المذكورة آنفاً إذا كانت الظروف الاستثنائية التي يتم فيها النقل تبرر ذلك وبشروطهي : (م 237 بحري)(131).

1-أن يكون للنقل طابع استثنائي خاص إما بسبب ظروف النقل، وإما بسبب طبيعة البضاعة .

2-أن لا يتضمن الاتفاق اعفاء الناقل من المسؤولية عن خطئه أو خطأ تابعيه.

3- أن لا يصدر سند شحن، بل يدون الاتفاق في إيصال غير قابل للتداول يبين فيه ما يفيد ذلك .

4- ألا يكون الاتفاق مخالفاً للنظام العام، وهذا أمر بديهي، لذلك لم ينص عليه القانون، حيث تفرضه القواعد العامة .

(128) . م 233 بحري

(129) يقابلها م 8/3 من معاهدة بروكسل لسنة 1924، م 23 من اتفاقية هامبورج ..

(130) . حمد الله محمد حمد الله : مرجع سابق ص 198

(131) . د . مصطفى كمال طه : القانون البحري ، الطبعة الاولى، 2010 ، مكتبة الوفاء القانونية ، الاسكندرية، ص 244

5- أن يكون ذو طابع استثنائي خاص إما بسبب طبيعة البضاعة المنقولة ذاتها، كنقل الأشياء الأثرية الثمينة والمواد القابلة للتلف بسرعة، أو القابلة للالتهاب، والمفرقات والمواد الذرية، أو المشعة، أو بسبب الجليد، أو النقل الذي يجب أن يتم بسرعة غير عادية، أو نقل حمولة سفينة جانحة، أو نقل إلى ميناء ضرب عليه حصار بحري يجب اختراقه ..... الخ .

والغالب ألا يقدم الناقل على قبول هذا النقل إلا مقابل مزايا خاصة، كرفع الأجرة، أو النزول عن الحد الأقصى للتعويض، أو قلب عبء الإثبات وجعله على الشاحن، أو مقابل تنازل الشاحن له عن مبلغ التأمين، ومن الواجب على -أية حال- التدقيق بشدة في قبول مبررات هذا الاستثناء حتى لا يتحول إلى ثغرة تبتلع الأصل وهو البطلان" (132).

و بعد أن بينا نص المادة (215) بحري من القانون الليبي حيث نصت على بطلان أي شرط أُدخل في سندات الشحن، أو أي وثيقة أخرى، نجد أن المادة (214) بحري ليبي تنص على تقدير مسؤولية الناقل حيث يلاحظ أن التعويض يحسب على أساس قيمة البضائع (..... عن كل طرد، أو وحدة مبلغ مائة دينار ليبي، أو أي مبلغ آخر يحدد بلائحة ..... ) م 214 بحري<sup>(133)</sup>. ويقصد بالطرد هنا أن البضاعة قد شحنت بعد تغليفها في صندوق، أو كيس من الكرتون، أو القماش. ويعتبر كل طرد وحدة شحن قائمة بذاتها بشرط أن يذكر عددها في سند الشحن وعلي أساسه تحدد مسؤولية الناقل فيها (134) .

(132) . حمد الله محمد حمد الله : مرجع سابق ص، 199 و200

(133) . الأصل أن يكون التعويض على قدر الضرر ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب ( م 224 مدني ) وفي مجال المسؤولية التعاقدية لا يكون التعويض الا عن الاضرار المتوقعة إلا اذا كان الضرر ناشئا عن غش المدين او خطئه الجسيم ( م 2/224 مدني ) هنا يكون التعويض عن كافة الاضرار المتوقعة وغير المتوقعة.

(134) . د. يوسف حسن يوسف : مرجع سابق ، ص 26.

أما كلمة الوحدة فيقصد بها وحدة الوزن، أو الكيل، أو المقياس، أو الحجم في سند الشحن سواء كان متراً مكعباً، أو كيلو جراماً.....الخ .

وإذا كانت البضاعة المشحونة لا تعتبر طرداً ولا وحدة بالوضع سالف الذكر فلا يسري التحديد القانوني للمسؤولية ويلتزم الناقل بتعويض الضرر كاملاً، فإذا تم شحن سيارة دون تغليفها تعتبر طرداً ولا وحدة، فيسأل الناقل في هذه الحالة عن تعويض الضرر كاملاً والذي يقدر على أساس القيمة الحقيقية للسيارة ومن ثم لا يسري التحديد القانوني للمسؤولية .

ولكن يسقط الحق في تحديد المسؤولية إذا قام الشاحن قبل عملية الشحن بإخطار الناقل عن نوع البضاعة وقيمتها وذكر هذا البيان في سند الشحن وبالتالي يلتزم الناقل بتعويض الضرر كاملاً على أساس القيمة المصرح بها، إذ أن ذكر البيان في سند الشحن يعد قرينة على صحة القيمة التي عينها الشاحن للبضائع، ويجوز للناقل إثبات عكسها، حسب ماورد في نص المادة المذكورة كما يلاحظ في الفقرة الأخيرة للمادة (214) بحري أنه يجوز للشاحن والناقل أن يبرما اتفاقاً خاصاً يعينان بموجبه الحد الأقصى لمسؤولية الناقل، خلافاً للتحديد القانوني لتلك المسؤولية ولكن يشترط في هذه الحالة ألا يقل السقف الأعلى المحدد اتفاقاً عن السقف الأعلى المحدد قانوناً<sup>(135)</sup>.

كما جاءت اتفاقية هامبورج في المادة 6 بتحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري، ولكن في المقابل جاء نص المادة ( 1/8 ) ليقول بأنه لا يحق للناقل الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليه في المادة 6، إذا ثبت أن الهلاك، أو التلف، أو التأخير في التسليم قد نتج عن

(135). د يوسف حسن يوسف : مرجع سابق، ص27.

فعل تقصيري من الناقل، أو تابعها ارتكبه بقصد التسبب في هذا الهلاك، أو التلف، أو التأخير، أو ارتكبه عن استهتار وعلم باحتمال أن ينتج عن هذا الهلاك، أو التلف، أو التأخير<sup>(136)</sup> .

إلا أنه نظراً لصعوبة قيام الشاحن بإقامة الدليل علان الناقل البحري، أو نائبه، أو أحد تابعيه كان لديهم الإدراك بحصول أي ضرر بناء علي هذا التصرف، أو حصول ذات الضرر الذي أدي فعلا الى هلاك البضائع، أو تلفها، أو التأخير في تسليمها، فقد نصت المادة 4/17 من الاتفاقية علي فرض أنه في حالة إصدار سند الشحن حال من التحفظات بقصد الإضرار بطرف ثالث حسن النية بما فيه المرسل اليه يكون الناقل البحري ضامناً للضرر الذي يلحق بالطرف الثالث دون إمكانية التمسك بتحديد مسؤوليته حيث يكتفيأن يقيم الدليل علي حسن نيته، وأن الناقل كان قد أصدر سند الشحن النظيف بقصد الاضرار به لكي يحرم الناقل من التمتع بتحديد مسؤوليته ولايستطيع إقامة الدليل علي عدم اتجاه نيته الي الإضرار بالغير .

ايضا نجد م 4/9 من قواعد هامبورج تشير وتؤكد على أنها إذا كان هناك اتفاق صريح بين الناقل والشاحن بأن يتم شحن البضاعة في عنابر السفينة، وإذا تم مخالفة هذا الاتفاق وقام الناقل بشحنها على سطح السفينة يفترض قصد الناقل، أو نائبها لإحداث الضرر وبالتالي تقرر مسؤولية الناقل الغير المحدودة حسب مفهوم المادة 8 من قواعد هامبورج والتي تقرر مسؤولية الناقل البحري غير المحدودة<sup>(137)</sup>.

أما بالنسبة للنقل الجوي:- تتعقد مسؤولية الناقل الجوي عندما يخل بالتزامه، ويعجز عن إقامة الدليل على نفي الخطأ فيلزم بالتعويض، والأصل أن يقدر التعويض بقدر الضرر لكن نص المادة (654) من القانون التجاري الليبي خرجت على هذا الأصل ووضعت لمقدار التعويض الذي يتحمله

(136) . د محمد عبد الفتاح ترك : مرجع سابق ص 391.

(137) . د محمد عبد الفتاح ترك : مرجع سابق، ص 395

الناقل حداً أقصى لا يجوز الاتفاق على النزول عنه، حيث جري نص المادة (654) من القانون التجاري على النحو التالي :

1- في حالة نقل الأمتعة، أو البضائع تكون مسؤولية الناقل محددة بمبلغ لا يتجاوز مائة دينار عن كل كيلو جرام، مالم يقدم المرسل عند تسليم الأمتعة، أو البضائع اقراراً خاصاً يبين فيه مدى ما يعلقه من أهمية علي تسليمها إلى المرسل اليه، ومالم يدفع مقابلاً لذلك، أجره إضافية، وعندئذ يكون الناقل ملزماً بأن يدفع التعويض بحيث لا يتجاوز هذ المبلغ المبين في الاقرار مالم يقدم الناقل الدليل علي أن المبلغ يجاوز مدى الأهمية الحقيقية التي علقها المرسل منه علي التسليم .

2- ولكن مقدار التعويض يتغير في حالة ضياع، أو هلاك، أو تلف جزء من طرد، أو بعض محتوياته حيث يُحسب الحد، الأقصى للتعويض علي أساس الوزن الإجمالي للطرد كله، بشرط ألا يؤثر ذلك في قيمة طرود اخرى تشملها نفس الرسالة وبالتالي لابد من مراعاة وزن هذه الطرود.

3- أما فيما يتعلق بالحاجيات التي يحتفظ بها الراكب في حراسته فتكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ 500 دينار ولكن إذا كانت في حراسة الراكب أثناء السفر لا يسأل عنها الناقل إلا إذا ثبت خطأ من الناقل، أو من أحد تابعيه<sup>(138)</sup> .

وسبب تحديد المسؤولية عند المشرع الليبي هو رغبتهم في التوفيق بين المصالح المتعارضة للناقلين الجويين من ناحية، ولمستعملي الطائرة من ركاب وشاحني من ناحية أخرى، فلذلك نجد التشريعات والاتفاقيات الدولية تأخذ ايضاً بمبدأ التعويض المحدد بحد أقصى بحيث لا يلتزم الناقل المسؤول في مواجهة المضرور بأكثر من ذلك، على اعتبار أن الحوادث التي تتعرض لها الطائرة كثيراً ما تؤدي إلي تحطيمها وإلى هلاك كل ما بداخلها، أشخاصاً كانوا أم بضاعة، فإذا تقررت

---

(138). وفي المقابل نجد نص المادة 22 من اتفاقية وارسو نظمت موضوع تحديد مسؤولية الناقل.

مسؤولية الناقل عن تعويض كل الضرر الذي يترتب علي الحادث لكان ذلك مجحفاً به، ولا ينتهي الأمر إلى إفلاس مؤسسات النقل الجوي وشل حركة الملاحة الجوية، بل يتعداه إلى الإضرار بصالح الجماعة الإنسانية التي تقدم لها الطائرة أجل الخدمات (139).

وقدر التعويض الذي نصت عليه المادة السابقة ( 654 ) تجاري ليس من قبيل التقرير الجزافي، بحيث يستحق بطريقة تلقائية دونما اعتبار للضرر الحقيقي الذي لحق المسافر، أو البضاعة، بل هو حد أقصى لما يدفعه الناقل الجوي من تعويض، فإذا ثبت أن قيمة الضرر أدني من هذا الحد، فلا يستحق المضرور إلا التعويض المساوي لهذه القيمة دون أن يكون له الحق في ادعاء الحصول علي قدر التعويض المقرر في النص المادة المذكورة، فشرط الحصول على هذا المقدار من التعويض هو أن يكون الضرر مساوياً له أو أكبر منه .

والجدير بالذكر، أن المحكمة العليا قررت أن مسؤولية الناقل عن الأمتعة محدد وفقاً لماورد في اتفاقية وارسو حيث جاء في أحد أحكامها "ان المادة 22 من اتفاقية وارسو الواجبة التطبيق في الدعوى الماثلة لأن موضوعها يتعلق بنقل جوي بين دولتين كلاهما عضو فيها المملكة العربية السعودية و الجماهيرية الليبية حيث كان انضمام الأولى في 27.04.69م والثانية بموجب القانون رقم 68.29م قد حددت مسؤولية الناقل الجوي بمبلغ مائتين وخمسين فرنكا (250فرنك) مالم يقدم المرسل منه عند تسليم الطرد الي الناقل اقراراً خاصاً يبين فيه مدي مايلقه من اهمية علي تسليمه الي المرسل اليه ومالم يدفع مقابلاً لذلك رسماً اضافياً اذا لزم الامر" (140)

(139) د محمد فريد العريني : مرجع سابق، ص 252 وما بعدها .

(140) . طعن مدني 1992/06/08، 37/104ق، الباحث في مبادئ المحكمة العليا ، ع. م ، ص 89



ايضا نصت المادة (657) من القانون التجاري الليبي في الفقرة الأولى على "يقع باطلا كل شرط يقضي بإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية، أو بتحديدتها بأقل من الحدود المنصوص عليها في المادة (654)"

ويتضح من هذا النص أنه يقضي ببطلان الشروط الخاصة بإعفاء الناقل الجوي، أو التخفيف من مسؤوليته التعاقدية بأقل مما هو مقرر قانونا، كأن يتضمن العقد نصا صريحا يقضي بعدم امكانية الرجوع على الناقل الجوي في حالة إصابة المسافر بأذى بدني، أو في حالة هلاك البضاعة، أو الأمتعة ،وقد تكون هذه الشروط تقضي بإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية، أو التخفيف منها بطريق غير مباشر مثل النص على تقصير مواعيد الاحتجاج، أو تقصير مدة السقوط، أو تقادم دعوى المسؤولية<sup>(141)</sup>.

ويوجد استثناء علي نص المادة (657) تجاري مؤداه، عدم سريان الفقرة الأولى الخاصة ببطلان شروط الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية على الشروط المتعلقة بالهلاك، أو الضرر الناشئ من طبيعة البضائع المنقولة، أو عيب ذاتي فيها، كما يعتبر في حكم الاعفاء من المسؤولية كل شرط يكون من شأنه إلزام المسافر، أو المرسل إليه بدفع كل، أو بعض نفقات التأمين من مسؤولية الناقل الجوي ،وكذلك كل شرط ينزل بموجبه أي منهما للناقل عن حقوقه في التأمين من أخطار النقل . ومن خلال بيان شروط تعديل قواعد المسؤولية العقدية في عقود النقل نجد أن المشرع حرص على تنظيم هذه الشروط لأن هذا أمر منطقي فعقد النقل من عقود الإذعان، ولا بد من حماية

(141). د هاني دويدار : مرجع سابق ،ص318.

لطرف المدعن وهو الراكب، أو الشاحن، بتدخل المشرع لرفع الشروط التعسفية التي لا يستطيع المستفيد من خدمة النقل رفضها و إلحاحم نفسه من التنقل.

**ثانياً: -شروط الاتفاق على تعديل المسؤولية في عقود نقل الأشخاص:**

في حالة نقل الأشخاص رأينا أن الناقل يلتزم بضمان سلامة الراكب وبتوصيله إلى المكان المتفق عليه ومن ثم فيسأل الناقل عما يصيب الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل من أضرار بدنية، أو غير بدنية، كما يُسأل عن التأخير في الوصول، وإذا اشترط الناقل على اعفائه من المسؤولية عما يلحق الراكب من أضرار بدنية، فإن هذا الشرط يقع باطلاً .

هذا وقد نصت المادة (629) من القانون التجاري الليبي علناً "يضمن الناقل سلامة الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل ،ويقع باطلاً كل شرط يقضي بإعفاء الناقل من هذا الضمان" .

كما جرى نص المادة (631) من ذات القانون على أن: "يقع باطلاً كل شرط يقضي بإعفاء الناقل كلياً، أو جزئياً من المسؤولية عما يصيب الراكب من أضرار بدنية ويعتبر في حكم الإعفاء من المسؤولية كل شرط من شأنه إلزام الراكب بدفع كل، أو بعض نفقات التأمين ضد مسؤولية الناقل وكل شرط يتنازل بموجبه الراكب للناقل عن حقوقه في التأمين ضد أخطاء الناقل" .

ومن خلال نص المادة السابقة عرفنا بطلان كل شرط يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية عما يصيب الراكب من أضرار بدنية، وكذلك أي شرط آخر يقضي بإلزام الراكب بدفع كل، أو بعض نفقات التأمين ضد مسؤولية الناقل وأي شرط يقضي بالتنازل الراكب عن حقوقه في التأمين، لان المشرع شدد في حماية الراكب وضمان سلامته لذلك يقع باطلاً كل شرط من شأنه أن يؤثر علي سلامة الراكب ،خاصة وأن عقود النقل تتصف بالإذعان لأن الناقل هو الذي يضع شروط العقد، فمن أجل حماية الراكب الطرف المدعن في العقد كان لا بد من تشديد مسؤولية الناقل .

ومع هذا فإنه يجوز للناقل أن يشترط إعفاءه من المسؤولية ولكن بشروط، حيث نصت المادة (632) من القانون التجاري علي "فيما عدا حالي الغش، أو الخطأ الجسيم من الناقل، أو من تابعيه يجوز للناقل أن يشترط إعفاءه كلياً ، أوجزياً من المسؤولية عن التأخير، أو عن الأضرار غير البدنية التي تصيب الراكب، ويجب أن يكون شرط الإعفاء من المسؤولية، أو تحديدها مكتوباً وإلا اعتبر كأن لم يكن، وإذا كان عقد النقل محرراً على نماذج مطبوعة، وجب أن يكون الشرط واضحاً ومكتوباً علي نحو يستدعي الانتباه، وإلا اعتبر الشرط كأن لم يكن " .

وهكذا أجاز المشرع للناقل اشتراط إعفائه من المسؤولية كاملة، أو إعفائه في جزء من المسؤولية، وذلك إذا تعلق الامر بتأخير وصول الراكب، أو في حالة الأضرار غير البدنية التي تلحق الراكب، ولكن بشرط وجوب كتابة شرط الإعفاء، أو تحديد المسؤولية حتى يكون دليل إثبات، وكذلك في حالة طباعة العقد في نماذج معدة مسبقاً لابد من كتابة هذه الشروط وأن تكون واضحة للطرف الآخر في العقد.

والواقع من الأمر إن إجازة مثل هذه الشروط يجد سندده في أنه قد يجد الراكب أن التأخير لا يعد ضرراً رئيسياً له، بمعنأن الوقت بالنسبة للراكب قد لا يكون له أهمية قصوى في رحلة معينة فيقبل شروط الإعفاء، على خلاف حالات اخرى يكون للتأخير فيها إضاعة فرصة حضور ندوة، أو مؤتمر علمي، أو جلسة قضائية، فلا يقبل شروط الإعفاء، ولا يجب العمل بشروط الإعفاء من المسؤولية السالفة الذكر إذا ثبت صدور غش، أو خطأ جسيم من الناقل، أو من أحد تابعيه ويعد غشاً، وفقاً للمادة (578) من قانون التجاري الليبي كل فعل، أو امتناع عن فعل يقع من الناقل، أو

من أحد تابعيه بقصد إحداه الضرر. وإن الخطأ الجسيم هو كل فعل، أو امتناع عن فعل من الناقل، أو من أحد تابعيه برعونة مصحوبة بإدراك تحقق الضرر<sup>(142)</sup>.

أما فيما يتعلق بالنقل البحري فنجد في نصوص القانون البحري الليبي لم تشر إلى تحديد المسؤولية الناقل في عقد نقل الركاب، لذلك سوف نتعرض لمعاهدة الدولية الخاصة بنقل الركاب بحراً.

المعاهدة الدولية الخاصة بنقل الركاب بحراً: لم يحظ النقل الدولي للركاب بطريق البحر بتنظيم دولي كما في النقل الجوي وإن كان الاهتمام قد انصب على النقل الدولي للبضائع بطريق البحر، ولكن تم وضع المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب بطريق البحر في بروكسل في 1961/4/29. وهي تعني بوجه خاص بتنظيم مسؤولية الناقل البحري<sup>(143)</sup>

#### مجال تطبيق معاهدة بروكسل :-

1- لا تنطبق المعاهدات إلا على النقل الدولي ويقصد بالنقل الدولي طبقاً لهذه المعاهدة النقل الذي تتوفر فيه الشروط الآتية :

أ- أن يكون مكان القيام ومكان الوصول واقعين في دولتين مختلفتين، أو في دولة واحدة بشرط أن تمر السفينة على ميناء دولة أخرى (م 1) .

ب- أن تكون السفينة تحمل علم دولة متعاقدة، وأن يكون مكان القيام، أو مكان الوصول واقعاً في دولة متعاقدة (م2 من المعاهدة) .

كذلك المعاهدة لا تسري إلا إذا وجد عقد نقل بين الناقل والمسافر، فهي لا تحكم النقل بطريق التسلسل، ولا تسري المعاهدة إلا على مرحلة تنفيذ عقد النقل، أي أن أحكام المعاهدة تنطبق طوال

(142). د سميحة القليوبي : شرح قانون التجارة المصري رقم 17 لسنة 1999، الطبعة الثالثة، 2000، ص523.

(143). د عدلي امير خالد : عقد النقل البحري، 2001، دار الجامعة الجديدة ، الاسكندرية، ص120.

فترة وجود الراكب علي ظهر السفينة وفترة ركوبه اليها، أو نزوله منها، أما الفترة التي يوجد فيها الراكب علي رصيف الميناء في انتظار السفينة، أو إذا حدث ضرر أثناء توقف السفينة في ميناء معين أثناء الرحلة البحرية ونزل الراكب لقضاء بعض حاجياته الشخصية فإن أحكام المعاهدة لا تنطبق، وتسري في شأن مسؤولية الناقل أحكام القانون الوطني الواجبة التطبيق وفقاً لقواعد الاختصاص التي يحددها القانون الدولي الخاص .

ايضا عدم سريان المعاهدة علي عقود إيجار السفينة: حددت المادة الأولى من المعاهدة في فقراتها الأولى ثلاثة من عقود النقل التي تخضع لأحكامها وهي عقود النقل المبرمة بين مالك السفينة، أو مستأجرها، أو مجهزها لحسابه وبين الراكب، دون عقد إيجار السفينة ذاتها، وتسري أحكام المعاهدة وفقاً لنص المادة (13) منها علي عقود النقل التجاري التي تقوم بها الدولة، أو السلطات العامة، وبناء علي ذلك لا تنطبق أحكام المعاهدة علي العقود التي تجريها الدولة باعتبارها قائمة بملاحة عامة<sup>(144)</sup>.

**تحديد مسؤولية الناقل :-** وفقاً للمادة السادسة من المعاهدة لا يلزم الناقل في حالة وفاة، أو إصابة المسافر بأي حال من الأحوال بتعويض يزيد عن مبلغ 250000 فرنك بوانكارية من الذهب يحوي كل فرنك على 65,5 ملليجرام من الذهب من درجة 900 في الألف. وتقضي المعاهدة بتحويل هذا المبلغ بالعملة الوطنية في تاريخ الوفاء. ويجوز الاتفاق علي قدر أعلى من ذلك ويسقط حق الناقل في التمسك بهذا التحديد إذا ثبت أن الضرر ناتج عن غشه، أو خطئه الغير مغتفر (م 7 من الاتفاقية)<sup>(145)</sup> .

عدم جواز الاتفاق علي الإعفاء من المسؤولية :-

(144) . عدلي أمير خالد : أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري، 2005 ، منشأة المعارف الاسكندرية ، ص129، ص130، ص131.

(145) . عدلي أمير خالد : مرجع سابق، ص134

تتميز أحكام هذه المعاهدة بتعلقها بالنظام العام، فلا يجوز الاتفاق علي مخالفة أحكامها . وفي ذلك تقضي المادة التاسعة من المعاهدة بأن أي اشتراط تعاقدي تم إبرامه قبل الواقعة التي تسببت عنها الإصابة ،ينص علي إعفاء الناقل من التزامه قبل المسافر، أو ممثليه الشخصيين، أو وراثته، أو من يعولهم، أو ينص علي حد أدني عن المقرر في هذه الاتفاقية، وكذلك أي اشتراط من هذا القبيل يقضي بتحويل عبء الإثبات الواقع علي الناقل، أو يقضي بعرض المنازعات علي محكمة معينة ،أو علي التحكيم، يعتبر باطلاً دون أن يؤثر بطلان الشرط علي عقد النقل ذاته الذي يظل خاضعا للأحكام المعاهدة .

وبذلك يعتبر باطلاً الاتفاق الذي يخفف من مسؤولية الناقل، أو يعفيه منها كما هو الحال بالنسبة للاتفاق علي قدر أقل من المبلغ المتفق عليه لتحديد مسؤولية الناقل، أو الأخذ بهذا التحديد في حالة غش الناقل، أو خطئها لغير مغتفر، أو الاتفاق الذي ينقل عبء الإثبات في الحالات التي يفترض فيها خطأ الناقل، كما يعتبر باطلاً الاتفاق الذي يعفي الناقل من المسؤولية كلية، علي أنه يجوز الاتفاق علي مخالفة أحكام هذه المعاهدة بعد وقوع الحادث، وذلك وفقا للنص السابق الإشارة اليه، ولعلّ الحكمة من ذلك واضحة وهي أن المضرور ليس في هذا الاتفاق مضطرا الي قبول مثل هذه الشروط ،كما يجوز الاتفاق علي شروط تزيد من مسؤولية الناقل (146).

**حالات عدم تحديد المسؤولية : لايجوز للناقل التمسك بتحديد مسؤوليته قانونا، علي نحو ماسبق له في الحالات الاتية:**

---

(146) . علي أمير خالد : أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري ، مرجع سابق ، ص133

1- إذا أثبت المسافر، أو ورثته أو من يعولهم أن الضرر نشأ عن فعل، أو امتناع صدر عن الناقل، أو نائبه بقصد إحداث الضرر، أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضرراً يمكن أن يحدث (م 259 بحري) .

2. إذا أثبت طالب التعويض أن الناقل قد ارتكب غشاً، أو خطأ جسيماً.

3. لا يستفيد الناقل من تحديد المسؤولية في حالة هلاك الإشباء التي يودعها المسافر عند الريان، أو عند الشخص المكلف بحفظ الودائع في السفينة متى أخطر بما يعلقه على المحافظة عليها من أهمية خاصة (م 269\2 بحري)

وتنص المادة (260) من قانون التجارة البحرية المصرية علي أنه يقع باطلا كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر ويكون موضوعه أحد الأمور الآتية: (147)

أ\_ اءفاء الناقل من المسؤولية قبل المسافر، أو ورثته، أو من يعولهم .

ب\_ تعديل عبء الاثبات الذي يضعه القانون علي عاتقه .

ج \_ تحديد التعويض بأقل مما هو مقرر في المادة 258 من هذا القانون .

د\_ النزول للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على شخص المسافر .

ويستفاد من النص السابق أن القانون المذكور يبطل أي شرط يتضمن الاعفاء، أو التخفيف من المسؤولية التي فرضها علي الناقل .

---

(147). محمد عبدالفتاح ترك : مرجع سابق، ص518.

و أما بخصوص النقل الجوي فإن القانونين التجاري و قانون الطيران المدني الليبي لم ينصا صراحة على تحديد مسؤولية الناقل الجوي في نقل الركاب، ولكن اتفاقية وارسو وضعت حداً أقصى للتعويض لايجوز الاتفاق على النزول عنه حيث جري نص المادة 22 من الاتفاقية علي النحو التالي :

في حالة نقل الأشخاص تكون مسؤولية الناقل قبل كل الراكب محدودة بمبلغ مقدار 125 الف فرنك، ومع ذلك يجوز للراكب بناء على اتفاق خاص مع الناقل، أن يحدد للمسؤولية مبلغاً أكبر أما الامتعة المسجلة فحددت المسؤولية 205 فرنكا عن كل كيلو جرام ،أو حقائب اليد فحددت المسؤولية عنها بخمسة الالف فرنك لكل راكب،ويقصد بالفرنك في هذا المقام الفرنك الذهب، وتكون هذه المبالغ قابلة للتحويل إلى عملة وطنية ، وهذا التقدير ليس جزافياً وإنما هو بمثابة حد أقصى لما يدفعه الناقل الجوي من تعويض بحيث إذا ثبت أن قيمة الضرر أدنى من هذا الحد فلا يستحق المضرور إلا التعويض المساوي لهذه القيمة فشرط الحصول علي الحد الأقصى هو أن يكون مساوياً له او أكبر منه دون مجاوزة الحد الأقصى المقرر في الاتفاقية.(148)

علماً بأن المادة (654) من القانون التجاري الليبي نصت علي أنه في حالة نقل الأمتعة لاي تجاوز التعويض مائة دينار عن كل كيلو جرام، والأشياء التي تبقي في حراسة الراكب إذا وقع خطأ من الناقل، أو من أحد تابعيه لاي تجاوز مبلغ التعويض (500 د.ل).

---

(148). عدلي أمير خالد : مرجع سابق،ص93.



أما في القانون المصري فقد نصت المادة 292 علي أنه لايجوز في حالة نقل الأشخاص أن يجاوز التعويض الذي يحكم به علي الناقل الجوي مائة وخمسين الف جنية بالنسبة الي كل مسافر إلا إذا اتفق صراحة على تجاوز هذا المبلغ<sup>(149)</sup>.

#### بطلان شروط الاعفاء من المسؤولية :-

إذا كان كل من اتفاقية وارسو و قانونالتجارة المصري قد وضع حداًأقصى قانونياً لما يلتزم به الناقل من تعويض بقصد حمايته ،فإنه يجوز تنازل الناقل عن هذه الحماية وقبوله، بمقتضى اتفاق خاص، حداً أعلى للتعويض، فالاتفاق على الارتفاع بالحد الأقصى للتعويض صحيح، علي خلاف الاتفاق علي النزول به الذي يعتبر شرط مخففاً للمسؤولية ، ومن ثم يبطل<sup>(150)</sup> .

ونصت المادة ( 657 ) من القانون التجاري الليبي على أنه"يقع باطلا كل شرط يقضي بإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية،أو بتحديدهابأقل من الحدود المنصوص عليها في المادة (654)،ومع ذلك لايشمل هذا البطلان الشرط الذي يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية،أو بتحديدھا في حالة هلاك الشيء محل النقل،أو تلفه بسبب طبيعته،أو عيب ذاتي فيه ويعتبر فيه حكم الاعفاء من المسؤولية كل شرط يكون من شأنهإلزام المسافر،أو المرسل،أو المرسل إليه بدفع كل،أو بعض نفقات التأمين ضد مسؤولية الناقل الجوي وكل شرط ينزل بموجبه المسافر،أو المرسل،أو المرسل إليه للناقل عن حقوقه في التأمين ضد أخطار النقل"، وبالتالي فإن أي اتفاق يقصد به تنظيم آثار المسؤولية على غير وجه الذي ورد في نص المادة السابقة ،وذلك إما بتخفيف المسؤولية فلايلتزم المدين إلا بدفع تعويض جزئي،أو بنقص المدة التي يجوز فيها للدائن

(149) . هاني دويدار : مرجع سابق،ص231.

(150) . عبد الفضيل محمد احمد : مرجع سابق،ص346.

لرفع دعوي المسؤولية علي المدين، وإما برفع المسؤولية عن المدين فلا يلزم بدفع تعويض الي الدائن(151).

وقد استثنى النص السابق في حالة هلاك الشيء محل النقل، أو تلفه بسبب طبيعته، أو عيب ذاتي فيه . من البطلان . وقد أشرنا الي هذا سابقاً عند الحديث عن مسؤولية الناقل الجوي في نقل البضائع، ولكن يجب الاشارة بأنه أي اتفاق علي تحديد مسؤولية الناقل الجوي بأكثر مما هو مقرر قانونا من حدود قصوى للتعويضات يكون صحيحاً ومنتجا لآثاره، فمثل هذا الاتفاق يعني نزول الناقل الجوي على مزايا المسؤولية المحدودة التي يوفرها له القانون، فيكون الاتفاق صحيحا لعدم مساسه بالحدود المقررة لتأمين مصالح متلقي خدمة النقل، بل فيه حماية أوسع لتلك المصالح(152).

---

(151) . أمجد محمد هاني عبدالقادر القيام : المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي، رسالة ماجستير جامعة جرش الاردن، 2011، (غير منشورة)، ص73.

(152) . هاني دويدار : مرجع سابق، ص301.

## المطلب الثاني أحكام خاصة بالوكيل بالعمولة

"الوكالة بالعمولة للنقل عقد يلتزم بموجبه الوكيل بأن يتعاقد باسمه لحساب موكله مع ناقل على نقل شيء، أو شخص الي جهة معينة، وبأن يقوم عند الاقتضاء بالعمليات المرتبطة بهذا النقل، وذلك في مقابل عمولة يتقاضاها من الموكل ،وإذا تولى الوكيل بالعمولة النقل بوسائله الخاصة، أو بوسائل الغير كلياً، أو جزئياً سرت عليه أحكام عقد النقل، مالم يتفق علي غير ذلك ". هذا هو التعريف الذي أتت به المادة ( 637 ) من قانون التجارة رقم 23 لسنة 2010 .

ونظراً لأهمية الوكالة بالعمولة للنقل حرص المشرع الليبي على تخصيص فصل مستقل في الباب الخامس الخاص بالنقل، فلوكيل بالعمولة للنقل أهمية كبرى سواء على نطاق النقل الداخلي، أو الدولي، أو متعدد الوسائط فهو يلعب دوراً هاماً في النقل الداخلي عندما تتعدد وسائل النقل ( سيارة، ثم سفينة، ثم مركب نهري الخ .... ) وحتى عندما تكون وسيلة النقل واحدة تتضح أهميته حيث يقوم بتجميع البضائع المتشابهة ( التابعة لعدة شاحنين والمتجهة لمكان واحد ) وإرسالها دفعة واحدة مما يسمح بالحصول على أجرة مخفضة من الناقلين، وكذلك في المجال النقل الدولي تظهر أهميته من حيث إن النقل يتم بواسطة أكثر من ناقل وباستخدام أكثر من واسطة نقل ( نقل بالبر، والسكك الحديدية، والبحر، والجو ) وحيث تكثر الاجراءات التي يطلبها هذا النوع من النقل والتي تطلبها الجمارك، لذلك قررت أن نخصص له مطلب حيث نقسمه الي فرعين .

الفرع الأول / مسؤولية الوكيل بالعمولة .

الفرع الثاني / حدود المسؤولية .

## الفرع الأول

### مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل

يُسأل الوكيل بالعمولة للنقل مسؤولية كاملة عن تنفيذ عقد النقل كما لو كان هو الناقل، ومعنى ذلك أن الوكيل بالعمولة ضامن بحكم القانون، وهذه المسؤولية التي يتحملها الوكيل بالعمولة ناشئة عن عقد الوكالة بالعمولة وليس عن عقد النقل، كما تنص المادة (640) من القانون التجاري علأنه "يضمن الوكيل بالعمولة للنقل سلامة الراكب والشيء" فالوكيل بالعمولة يضمن بصفته هذه وليس باعتباره ناقلاً سلامة الراكب، أو الشيء موضوع النقل، وإذا كان النقل متتابعاً، فهو مسؤول عنه كله ولولم يتم إلا بتنفيذ جزء منه فهو ضامن بحكم القانون، بخلاف الوكيل بالعمولة العادي<sup>(153)</sup>، ويرى الفقه في اصطلاح "ضامن" التزام بتحقيق نتيجة، فالوكيل بالعمولة، ملزم مثله مثل الناقل بتحقيق نتيجة معينة ألا وهي سلامة الراكب، أو الشيء موضوع النقل إلى المكان المحدد، و الفقه الفرنسي قد اختلف فيما يخص هذا الاصطلاح، والسبب من تقرير هذه المسؤولية أن المرسل لا يعرف سوي الوكيل بالعمولة الذي يعاقد معه فمن اليسير على المرسل أن يتمكن من مقاضاته عن كل الضرر، ويكون للوكيل أن يرجع هو علي الناقلين الذين تعاقد معهم<sup>(154)</sup>، حسب ماجاء في نص المادة (640) "وله في جميع الاحوال الرجوع على الناقل إذا

(153) .يختلف الوكيل بالعمولة للنقل عن الوكيل بالعمولة العادي، ذلك ان الوكالة بالعمولة للنقل لا تقوم علي السرية والاستتار التي تقوم عليها الوكالة بالعمولة العادية، ولا مصلحة فيها للناقل او المرسل في اخفاء اسمه، مما يسمح بقيام علاقة مباشرة بينهما، علي خلاف القواعد العامة في الوكالة بالعمولة، ومسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل اشد من مسؤولية الوكيل بالعمولة العادية . انظر د

/مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 201

(154) .شريف احمد الطباخ :مرجع سابق، ص 115.

كان لهذا الرجوع وجه"، وفي نقل الاشياء يكون مسؤولاً من وقت تسلمه الشيء عن هلاكه كلياً أو جزئياً، أو تلفه، أو التأخر في تسليمه، كما جاء في نص المادة السابقة (640) وهذه المسؤولية هي جزء الإخلال بالالتزامات الشخصية التي تحملها بمقتضى عقد الوكالة بالعمولة، كما لو اختار وسيلة نقل بطيئة لاتسمح بوصول البضاعة في حالة سليمة، أو أغفل التأمين على البضاعة رغم التزامه به، أو لم يتم بالتحفظ في حالة تلف البضاعة، أو هلاكها هلاكاً جزئياً مما ترتب عليه عدم قبول دعوى المسؤولية المرفوعة على الناقل، وضمان الوكيل بالعمولة للنقل لسلامة البضائع يميز الوكيل بالعمولة للنقل عن الوكيل العادي الذي يُسأل من افعاله الشخصية فقط (المواد 104 إلى 108 من القانون المدني الليبي ) الخاصة في علاقة الموكل والوكيل بالغير الذي يتعامل مع الوكيل.

بالإضافة إلى مسؤولية الوكيل العادي عن أعمال نائبه تكون مسؤوليته شخصية فهو ملزم فقط بحسن اختيار نائبه ولا تقوم مسؤوليته إلا في حالة خطئه في اختيار نائبه أو خطأ الوكيل فيما أصدره من تعليمات حسب ما جاء في القانون المدني الليبي المادة (708)، على عكس الوكيل بالعمولة للنقل فهو خاضع لنظام متشدد للمسؤولية ولا يستطيع أن ينفي المسؤولية بحجة أنه لم يرتكب أي خطأ شخصي فهو ضامن سلامة البضاعة و الركاب وفقاً لما جاء في نص المادة (640) من القانون التجاري الليبي، وبالتالي تتعدّد مسؤوليته أمام الشخص المتضرر متى صدر خطأ من الناقل وله الحق الرجوع على الناقل إذا كان للرجوع وجه.

ايضا لا بد من الإشارة إلى أن هنالك فروق قانونية بين للوكيل بالعمولة للنقل، و الناقل، حيث الناقل يقوم بعمل مادي بحث وينحصر دوره في نقل البضائع، فإن الوكيل بالعمولة يقوم بأعمال قانونية لحساب موكله، أي أن دوره يقوم أساساً على تنسيق وتنظيم عملية النقل، وهو يعمل ليس

بوسائله الخاصة ولكن بالتعاقد مع ناقلين مختلفين، يبرم معهم عقود نقل. هذا هو ما قضت به محكمة استئناف ليون في فرنسا لأول مرة عام 1933<sup>(155)</sup> في تمييز الدور الذي يقوم به الوكيل بالعمولة للنقل عن الدور الذي يقوم به الناقل، استند هذا الحكم وهو الأول في سلسلة من الأحكام الأخرى إلى طبيعة العمل الذي يؤديه كلا من الوكيل بالعمولة والناقل، فما ينتظره من الأول التوسط بينه وبين الناقل للإنجاز لعملية النقل فهو يطلب من الثاني تنفيذ عملية النقل بوسائله الخاصة

بذلك يمكن القول بأن الفرق بين الوكالة بالعمولة وعقد النقل يكمن في موضوع كل منهما أي في الطبيعة القانونية الأعمال التي يقوم بها كل منهما، غير أنه في الوقت الحالي - كثيرا ما تجمع الشركات الكبرى في نشاطها بين أعمال الوكالة بالعمولة للنقل وبين النقل ذاته، الأمر الذي يستوجب بدقة بين طبيعة الأعمال التي يقوم بها كلا من الوكيل بالعمولة للنقل، أو الناقل نفسه وذلك بسبب اختلاف النظام القانوني الذي يحكم كلا منهما وذلك في نقاط جوهرية.<sup>(156)</sup>

وأساس مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل سواء عن أعماله الشخصية، أو عن أعمال الغير في أنه يقوم بعملية النقل كلها، كما له حرية الاختيار في تنفيذ عقد النقل، ولكن نص المادة (638) من القانون التجاري الليبي نصت على أن الوكيل ملزم بتنفيذ تعليمات موكله فيما يتعلق باختيار الناقل وميعاد النقل والطريق الواجب اتباعه، أيضا نص القانون التجاري الليبي أكثر من موضع بأن الوكيل بالعمولة ضامن سلامة البضاعة وسلامة الركاب فالتزامه هو تحقيق نتيجة أي وصول الركاب أو البضائع في مكان المعين وفي الميعاد المتفق عليه، و عند التدقيق في القانون التجاري الليبي نجد في ثناياه تناقض بين نصوصه لأنه ينص على أن الوكيل بالعمولة ضامنلان

(155). شريف احمد الطباخ : مرجع سابق، ص 114.

(156). شريف أحمد الطباخ : مرجع سابق، ص 115.

مسئوليته قائمة على تعهده بتنظيم عملية النقل بأكملها من اختياره الناقلين وكيفية النقل و اختيار الطرق وغيرها فكيف يقيد في حريته عند اختياره الناقل والزامه باتباع أوامر الموكل وتحمله مسؤولية الضامن<sup>(157)</sup>، فهل هذا التناقض ظاهري ؟

وفي إطار هذا التناقض كان هناك آراء في الفقه مختلفة حول الطبيعة القانونية للوكيل بالعمولة للنقل، فمنهم من يرى أنه ضامن بقوة القانون<sup>(158)</sup> على اعتبار أن الوكيل العادي لا يكون ضامن إلا باتفاق صريح ولكن انتقد هذا الرأي لان الوكيل الضامن في القواعد العامة يضمن تنفيذ العقد كاملا بغض النظر عن الظروف كالقوة القاهرة، بعكس الوكيل بالعمولة للنقل يستطيع الدفع من المسؤولية بحجة القوة القاهرة أو العيب الذاتي، أو فعل الموكل، أو المرسل إليه مادة (640) من القانون التجاري الليبي، لذلك ذهب جانب آخر من الفقه إلى القول بأن الوكيل بالعمولة للنقل كفيل ولكن انتقد لأنه يتعارض مع الضمان الذي يقع على عاتق الوكيل بنص القانون.

وأمام هذه الخلافات حول أساس مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل والتناقض بين نصوص القانون التجاري الليبي نقول أن الطبيعة القانونية للوكيل بالعمولة للنقل أنه ضامن للعملية النقل باعتباره أنه يقوم العملية النقل كاملة، أما عن تقييد حرية الوكيل من اختياره للناقل وغيرها من الأمور التي يفرضها الموكل، نرى أن عقد الوكالة بالعمولة من العقود التجارية وفي المعاملات التجارية توجد مرونة بين أطراف العقد لتسهيل المعاملات و التيسير على الموكل للقيام بعملية النقل لذلك أجاز المشرع للموكل أن يختار كيفية النقل و الناقل، أو يترك الأمر للوكيل باعتباره محترف في هذا النشاط، بالإضافة نجد نص القانون التجاري الليبي في المادة (643) أنه " الوكيل الأصلي بالعمولة ضامن للوكيل بالعمولة الذي وسطه، مالم يكن المرسل قد عين الوكيل الوسيط في اتفاهه

(157). سوزان علي حسن : الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، 2003، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية ، ص203

(158). سوزان علي حسن : مرجع سابق ، ص164

مع الوكيل الأصلي" فجملة "مالم يكن المرسل قد عين..". تفيد أن لكي يكون الوكيل بالعمولة ضامن لابد من أن يتحمل عملية النقل كلها وخاصة في اختيار الناقل، أو الوكيل الوسيط، ولكن في حالة اختيار الموكل الناقل أو ميعاد النقل، أو الوكيل الوسيط فإن الوكيل بالعمولة للنقل لن يكون ضامن في حالة وقوع خطأ بسبب هذا الاختيار من قبل الموكل وبالتالي هذا التناقض ما هو إلا ظاهري.

أما عن النطاق الزمني للمسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل تبدأ من وقت تسلمه للعملية النقل إلى حين تسليم البضاعة للمرسل إليه و وصول الراكب سالماً في الموعد المحدد وبناء عليه المدة الزمنية للقيام المسؤولية للوكيل لا تنتهي إلا بانتهاء جميع أعمال المتدخلين للتنفيذ عملية النقل فهو مسؤول عن أعمال تابعيه و أعمال الناقل وتابعيهوغيرهم من شاحنين ويعتبر هذا من مظاهر التشدد للمسؤولية الوكيل فهو ضامن وهو الذي تعاقد مع الموكل ولكن يجوز للموكل الرجوع على أحد المتدخلين في عملية النقل كالناقل ولكن وجوب ادخال الوكيل في الدعوى مادة (642) من القانون التجاري الليبي، أيضا إذا دفع الوكيل بالعمولة أجرة النقل للناقل حل محله فيما له من حقوق. (م 644) من القانون التجاري الليبي ويترتب على ذلك أن يكون للوكيل بالعمولة حق حبس الشيء المنقول، أو امتعة الراكب إذا كانت في حيازته حتى يستوفي أجرة النقل وغيرها من المصاريف، كما يثبت له حق الامتياز على ثمنها وفاء الاجرة والمصاريف إذا أذن القاضي ببيعها. (159)

---

(159). شريف أحمد الطباخ : مرجع سابق ، ص118



## الفرع الثاني حدود المسؤولية

مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل ليست مطلقة بل إن المشرع الليبي سمح له بإدراج شرط تحديد مسؤوليته وهذا ما يعرف بالتحديد الاتفاقي وهو مقيد بنصوص القانون، كما يوجد حدود قانونية لمسؤولية الوكيل بالعمولة عن أعمال تابعيه فهي مقيدة بقدر مسؤولية المتسبب في الضرر، كما إنها قاصرة على نطاق عقد النقل في حالة مسؤوليته عن أعمال الناقل.

### أولاً . الحدود الاتفاقية

تنص المادة (641) فقرة 1 من القانون التجاري الليبي على بطلان كل شرط يقضي بإعفاء الوكيل بالعمولة للنقل من المسؤولية عن هلاك الشيء موضوع النقل كلياً، أو جزئياً، أو تلفه وتنص المادة (641) فقرة 2 علأنه "ويعتبر في حكم الاعفاء من المسؤولية كل شرط يكون من شأنه إلزام الراكب على أي وجه بدفع كل، أو بعض نفقات التأمين ضد مسؤولية الوكيل بالعمولة، وكل شرط ينزل بمقتضاه المرسل، أو المرسل إليه، أو الراكب للوكيل بالعمولة عن الحقوق الناشئة عن التأمين الذي أبرمه ضد مخاطر النقل".

وكما هو ملاحظ لم يشر النص إلى بطلان شروط الإعفاء في حالة المسؤولية عن التأخير، الأمر الذي يعني أن بطلان شرط الإعفاء من المسؤولية يقتصر على حالات الهلاك والتلف فقط ومفاد ذلك أنه يجوز الاتفاق على إعفاء الوكيل بالعمولة للنقل من المسؤولية عن التأخير، كما يجوز

الاتفاق على التخفيف من هذه المسؤولية بأقل مما ينص عليه القانون أي اقل من ثلث قيمة البضائع المنقولة من مكان وزمان نقلها<sup>(160)</sup> .

كما أجاز المشرع للوكيل أن يتفق على الإعفاء الكلي، أو الجزئي عما يلحق الراكب من أضرار غير بدنية، أو أضرار عن التأخير م (641) من القانون التجاري الليبي والسبب في أن هذا الشرط لا يمس بسلامة الراكب وبالتالي يجوز وضع مثل هذا الشرط.

كما أراد المشرع التخفيف من مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل فسمح له إدراج شروط اتفاقية يحدد بمقتضاها مبلغ التعويض الواجب الدفع في حالة هلاك، أو تلف البضائع أو في حالة التأخير في تسليمها ،وفي ذلك تنص المادة (641) من القانون التجاري علأنه "وفيما عدا حالي الخطأ العمدي والخطأ الجسيم من الوكيل بالعمولة للنقل، أو من أحد تابعيه، أو من الناقل، أو من أحد تابعية

1- يجوز للوكيل بالعمولة لنقل أن يشترط تحديد مسؤوليته عن هلاك الشيء موضوع النقل كلياً، أو جزئياً بشرط ألا يقل التعويض المتفق عليه عن ثلث قيمة البضاعة المنقولة في مكان وزمان نقلها .

2- ويجوز الاتفاق على الإعفاء الكلي، أو الجزئي عما يلحق الراكب من أضرار غير بدنية، أو أضرار عن التأخير"

ومفاد هذا النص أنه يجوز إدراج شرط التحديد المسؤولية في عقد الوكالة بالعمولة للنقل، ونجد أن المشرع وضع حداً للتحديد الاتفاقي وبالتالي يوجد استثناء من هذا التحديد.

(160). سوزان علي حسن : مرجع سابق، ص179

**الأول :** وضع حد أقصى لتحديد المسؤولية، فالنسبة للحد الأقصى لتحديد الاتفاقي للمسؤولية، أو بقول آخر الحد الأدنى للتعويض المتفق عليه، فقد اشترط المشرع ألا يقل هذا التعويض عن ثلث قيمة البضائع المنقولة من مكان وزمان نقلها واعتبر أن كل اتفاق يقل عن هذا الحد يزداد اليه أي يزداد مبلغ التعويض الي ثلث قيمة البضائع من مكان وزمان نقلها .

**والثانية :** منع إدراج شرط تحديد المسؤولية في حالات معينة، فالمشرع منع الوكيل بالعمولة من الاستفادة من شرط تحديد المسؤولية في العقد في حالتي الغش و الخطأ الجسيم، إذا اعتبرهما المشرع حالات مستتاه من التحديد والإعفاء الاتفاقي من المسؤولية .

### ثانياً . الحدود القانونية

إن مسؤولية الوكيل بالعمولة عن أعمال الغير لها حدوداً قانونية فهي محددة بقدر مسؤولية تابعيه وكذلك في نطاق عقد النقل، وبالتالي يجب ألا تتعدى مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل مسؤولية المتسبب في الضرر وبالتالي يستفيد من شروط الإعفاء المقررة للناقل وإذا كان هناك سبب لمنع الناقل من تنفيذ عملية النقل كالقوة القاهرة فإن الوكيل يستفيد منها بشرط ألا يكون هناك غش، أو خطأ جسيم من الناقل<sup>(161)</sup>، وإذا كانت البضائع تحت سيطرة الوكيل بالعمولة للنقل فإن مسؤوليته تكون شخصية، ولكن إذا سلمها للناقل لقيام بعملية النقل فهنا تكون مسؤولية الوكيل قائمة عن فعل الغير و ثم تدخل في نطاق عقد النقل لأنه تعهده بتنظيمه، وتنتهي عندما يسلم الناقل البضاعة للمرسل إليه وبالتالي ينتهي عقد النقل، وأي عمل تعهده الوكيل بتنظيمه فهو يدخل في

(161). سوزان علي حسن : مرجع سابق ، ص 189

نطاق مسؤوليته، وبالتالي إذا قام الناقل بتوصيل البضاعة إلى مكان آخر غير المتفق عليه وبناء على طلب الموكل فإنه يخرج من نطاق مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل لأنه لم ينظمه.<sup>(162)</sup>

ايضا تتشا مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل عن فعل الناقل لحظة تسليمه البضائع محل النقل للناقلوتنتهي بتسليم البضائع للمرسل إليه ويكون بالتسليم الفعلي للمرسل إليه، أو من ينوب عنه وليس بمجرد علم المرسل إليه بوجود البضائع،<sup>(163)</sup> . وترتكز مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل في هذ الشأن الي نص المادة ( 591 ) التي تنص علي أن مسؤولية الناقل تبدأ من وقت تسلمه الشيء، وليس من لحظة ابرم العقد ،فإذا حدث الضرر بين لحظة إبرام عقد النقل ولحظة تسلم الناقل فعلا للبضائع فإن هذه المسؤولية تخرج عن نطاق عقد النقل لتدخل في المسؤولية الشخصية للوكيل بالعمولة للنقل إذا كانت البضائع في حوزته<sup>(164)</sup>.

و بختام المبحث الثاني من الفصل الأول ننتقل إلى الحديث عن كيفية اثبات الخطأ ودعوى المسؤولية في الفصل الثاني.

---

(162) نفس المرجع ، ص 191

(163) . نفس المرجع ، ص 191

(164) . سوزان علي حسن ، مرجع سابق ،ص 187 وما بعدها.

## الفصل الثاني

### خطأ الناقل ودعوى المسؤولية

أبطلت النصوص التشريعية الخاصة بالنقل البري والجوي والبحري أي اتفاقات يكون من شأنها إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع، أو تلفها، أو تحديدها بأقل من الحدود القصوى، وكذلك أي اتفاق من شأنه تعديل عبء الإثبات الذي يضعه القانون على عاتق الناقل، أو النزول عن الحقوق الناشئة عن التأمين كالحق على مبلغ التأمين على البضاعة، أو أي اتفاق آخر مماثل .

وكما هو معلوم - في القواعد العامة - والتي جعلت المدين بالالتزام مسؤولاً عن استحالة تنفيذ التزامه، أو تأخره، مالم يثبت أن هذا التأخير، أو تلك الاستحالة قد نشأت عن سبب اجنبي، ولذلك لكي تقوم المسؤولية العقدية لابد من أن يكون هناك عقداً صحيحاً واجب التنفيذ و لم يتم المدين بتنفيذه، فيجب لقيام المسؤولية العقدية إذن توافر ثلاثة شروط:

1- الاخلال بالتزام عقدي ( الخطأ).

2- وقوع الضرر .

3- توافر علاقة السببية بين الخطأ والضرر .

وفي مجال البحث تناولتُ الخطأ - موضوع الرسالة - من حيث مفهومه وصوره في الفصل الأول، أما عن وقوع الضرر فكما هو معروف فيوجوده يتحقق الركن الأساسي للمسؤولية، فإذا لم يكن موجوداً فليس هناك مسؤولية مدنية، أما عن علاقة السببية بين الخطأ والضرر فهي الصلة

ما بين الخطأ الذي ارتكبه المسؤول والضرر الذي أصاب المضرور، أو بمعنى آخر ما كان للخطأ من فعل أدى الي وقوع الضرر، فلولاً هذا الخطأ لما كان هذا الضرر منبت الصلة بينه وبين الخطأ نتيجة لسبب أجنبي، كما لو ساهم المضرور نفسه في إحداث الضرر وفي هذه الحالة قد لا يطالب المضرور بتعويض لما أحدثه بفعله من ضرر، أو تسبب هو فيه، أو قد تقع حوادث مفاجئة لقطع هذه الصلة بين ماتحقق من ضرر وبين خطأ المسؤول، أو يكون هناك طرف ثالث هو الذي تسبب في وقوع الضرر (165).

ومن المقرر أن التزام الناقل الأساسي هو تسليم البضاعة في محطة الوصول بالحالة التي تسلمها له في محطة القيام، وتوصيل الراكب سليماً الي المكان المتفق عليه في الموعد المحدد، لذلك لا بد من تحديد أساس التزامه لكي نعرف بعد ذلك من الذي يقع عليه عبء الاثبات في حالة إذا لم ينفذ عقد النقل على حسب ما اتفق عليه .

لذلك سوف نقسم هذا الفصل إلى مبحثين :

المبحث الاول / انتقاء الخطأ من جانب الناقل .

المبحث الثاني / الخطأ المفترض و إثبات العكس .

---

(165) . سمير عبد السميع سليمان الاودن : مرجع سابق ،ص 260 وما بعدها.

## المبحث الأول

### انتفاء الخطأ من جانب الناقل

لا تتوافر المسؤولية المدنية، إلا إذا كان الخطأ الذي صدر من المسؤول نتج عنه مباشرة ضرر متصل به ( اتصال السبب بالمسبب ) فعلاقة السببية تعد الركن الثالث في المسؤولية ولا تقوم علاقة السببية في حالة انتفاء الخطأ، أو الضرر هذا في القواعد العامة، أما في إطار القانون التجاري البري والجوي والقانون البحري نجد أن هناك نصوصاً تقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية إذا أثبت قيام السبب الأجنبي، حيث أن ذلك السبب الأجنبي هو الذي يقطع رابطة السببية في عناصر المسؤولية التعاقدية المتمثلة في خطأ الناقل في عدم توصيله البضاعة كاملة سليمة في موعدها المتفق عليها المرسل إليه، أو توصيل الراكب سالم إلى مكان الوصول، كل هذه الأمور و غيرها سوف نناقشها في هذا المبحث لذلك سنقوم بتقسيم هذا المبحث الي مطلبين :

المطلب الاول / سوف نتكلم فيه عن السبب الاجنبي .

و المطلب الثاني / سوف نخصصه لحالات انتفاء خطأ الناقل البري والجوي والبحري.

## المطلب الأول السبب الأجنبي

لم يعترض المشرع الليبي لتعريف السبب الأجنبي ولكن المادة (168) من القانون المدني نصت على "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لايد له فيه، كالحادث المفاجئ، أو القوة القاهرة، أو الخطأ من المضرور، أو من الغير، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر ما لم يوجد نص أو اتفاق علي غير ذلك"، فللسبب الأجنبي ثلاثة صور كما جاء في النص السابق وهي القوة القاهرة، أو الحادث الفجائي و خطأ المضرور، وخطا الغير .

ونستعرض كلا من هذه الأسباب في فرعين اثنين، الأول نفرده للقوة القاهرة، والثاني نخصه للخطأ المضرور وخطأ الغير .

## الفرع الأول القوة القاهرة أو الحادث الفجائي

القوة القاهرة، أو الحادث الفجائي نظمها القانون المدني الليبي والوارد في المادة (168)، ويؤدي إلى وقوعها بأن تجعل تنفيذ الالتزام مستحيل، ومن أمثلتها وقوع زلزال، أو انتشار وباء، أو حرب، أو صدور تشريع، أو قرار إداري<sup>(166)</sup>

وعلى الرغم من أن بعض الفقهاء المحدثين يفرقون بين القوة القاهرة والحادث المفاجئ وإن كانوا يختلفون في تحديد الفارق الذي يميز بينهما، وأهم ما قيل أنهما يتفقان في أن كلا منهما يستحيل دفعه ولا يمكن توقعه، ولكنهما يختلفان في أن القوة القاهرة حادث يأتي من الخارج ولا يتصل بنشاط المدين كالعواصف والزلازل، أما الحادث المفاجئ يأتي من الداخل فيكون متصلاً بنشاط المدين

(166). محمد علي البدوي الأزهرى : مرجع سابق ، ص353



بحيث ينجم عن الشيء الذي تتحقق به المسؤولية كانفجار إطار السيارة أثناء قيادتها، فتكون القوة القاهرة هي وحدها السبب الأجنبي الذي يحول دون قيام المسؤولية، أما الحادث المفاجئ فلا يمنع من تحقق المسؤولية، وإن كان هذا التمييز لم يأخذ به جمهور الفقهاء. (167)

ويشترط في القوة القاهرة و الحادث الفجائي، أن يكون الحادث لا يمكن توقعه ويستحيل دفعه. وينظر في توفر هذين الشرطين بمعيار موضوعي، هو معيار الرجل العادي في مثل ظروف المسؤول. (168)

### الشروط الواجب توافرها في القوة القاهرة أو الحادث الفجائي :

1- أن يكون الحادث غير ممكن التوقع: يشترط في القوة القاهرة أو الحادث الفجائي عدم إمكانية توقعه، بحيث يكون الحدث من الأمور الغير المألوفة التي لا يمكن توقعها ولا يستحيل دفعها، مثال سقوط الأمطار أثناء قيادة السيارة أدت إلى انزلاقها و وقوع الحادث لأن الظروف والملابسات التي أدت إلى وقوع الحادث من الأمور المألوفة التي يمكن توقعها ولا يستحيل على قائد السيارة المتبصر التحرر منها والاستحالة فيها يجب أن تكون مطلقة لا نسبية و المعيار هنا موضوعي لا شخصي. (169)

2- أن يكون الحادث مستحيل الدفع : فإذا أمكن دفع الحادث، حتى لو لم يمكن توقعه فإنه لا يرقى إلى مرتبة الحادث أو القوة القاهرة بحيث يستحيل على المدين بالالتزام دفع القوة القاهرة أو الحادث الفجائي.

(167). د أنور سلطان : الموجز في مصادر الالتزام ، 1996 ، منشأة المعارف ، الاسكندرية، ص356  
(168). عبد السلام علي المزوغي : مرجع سابق ، ص445، محمد كامل مرسي : شرح القانون المدني الجديد ، الالتزامات ، الجزء الثاني ، 1955، المطبعة العالمية ، القاهرة ، ص128  
(169). عبد السلام علي المزوغي : مرجع سابق ، ص 447

3- أن يكون الحادث من شأنه أن يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً : ويجب أن تكون الاستحالة مطلقة، لا استحالة بالنسبة الي المدين فحسب، بل بالنسبة إلى كل شخص يكون في موقف المدين، ويستوي أن تكون استحالة التنفيذ مادية، أو معنوية .  
ومن تطبيقات عملية في هذا الموضوع : قد تقع حوادث السيارات بقوة قاهرة، أو حادث فجائي، كما إذا انفجرت آلة، أو انفجر الإطار، أو انزلقت السيارة في أرض لزجة، أو اعترضتها عقبة مفاجئة، أو بهر بصر السائق بنور خاطف .

## الفرع الثاني خطأ المضرور وخطأ الغير

أولاً / خطأ المضرور :

قد يتمثل السبب الأجنبي الذي ينفي صلة السببية بين فعل المدعي عليه والضرر في صورة خطأ المتضرر ذاته، وذلك عندما يثبت المدعي عليه أن المضرور ذاته هو السبب الحقيقي للضرر وبالتالي تنقطع رابطة السببية. (170)

و هنا يجب التمييز بين فرضين : إذا وقع من المسئول خطأ، ومن المضرور خطأ آخر، وجب أن نعرف إلى أي حد يؤثر خطأ المضرور في المسؤولية التي نجمت عن خطأ المسئول وهنا أيضا نميز بين فرضيتين :

1- إذا كان أحد الخطأين قد استغرق الخطأ الآخر .

2- إذا بقي كل من الخطأين مستقلاً عن الخطأ الآخر فتكوّن منهما خطأ مشترك (171).

(170) . خليل أحمد الأرياح : مرجع سابق ، ص 278

(171) . عبدالرزاق أحمد السنهوري : مرجع السابق ، ص 742 وما بعدها .

استغراق أحد الخطأين للخطأ الآخر : اذا استغرق أحد الخطأين للخطأ الآخر، لم يكن للخطأ المستغرق من أثر فإذا كان خطأ المدعي عليه هو الذي استغرق خطأ المضرور، كانت مسؤولية المدعي عليه كاملة لا يخفف منها خطأ المضرور، أما إذا كان خطأ المضرور هو الذي استغرق خطأ المدعي عليه، فإن مسؤولية المدعي عليه ترتفع لانعدام رابطة السببية<sup>(172)</sup> .

ويستغرق أحد الخطأين الخطأ الآخر في حالتين :

الحالة الاولى - إذا كان أحد الخطأين يفوق كثيراً في جسامته الخطأ الآخر .

والحالة الثانية - إذا كان أحد الخطأين هو نتيجة الخطأ الآخر .

الحالة الاولى - أحد الخطأين يفوق كثيراً في جسامته الخطأ الآخر :

مهما كان أحد الخطأين يفوق في جسامته الخطأ الآخر، فإنه لا يتصور أن الخطأ الأشد يستغرق

الخطأ الآخر إلا في صورتين :

الصورة الأولى هي صورة ما إذا كان أحد الخطأين هو خطأ عمدي، والصورة الثانية هي صورة

ما إذا كان أحد الخطأين هو رضاء المضرور بما وقع عليه من الضرر وذلك في بعض

الاحوال وهي قليلة .

ففي الصورة الأولى يكون أحد الطرفين، المدعي عليه، أو المضرور، أراد إحداث الضرر متعمداً،

أما الآخر فصدر منه خطأ غير متعمد، فإذا كان المدعي عليه هو الذي أراد إحداث الضرر

متعمداً، كانت مسؤوليته متحققة، ووجب عليها التعويض الكامل لما أحدثه من الضرر حتى لو كان

خطأ المضرور غير المتعمد له دخل في إحداث الضرر .

---

(172). محمد علي البدوي الأزهرى : مرجع سابق ، ص 354

وفي الصورة الثانية يكون المضرور قد رضي بما وقع عليه من الضرر، ويجب في بادئ الامر أن ترسم الدائرة التي يعتبر المضرور في نطاقها راضيا بالضرر، فرضاء المضرور بالضرر منزلة وسطى بين إرادته إلحاق الضرر بنفسه ومجرد علمه بالضرر، والقاعدة أن رضاء المضرور بالضرر ليس من شأنه أن يزيل عن فعل المدعي عليه صفة الخطأ، ويبقى المدعي عليه خاطئاً حتى لو رضي المضرور بما وقع عليه من الضرر، ويكون المدعي عليه مسؤولاً عما أحدثه بخطئه من الضرر مسؤولية كاملة ولكن قد يكون رضاء المضرور بالضرر يعد خطأ منه، ففي هذه الحالة يخفف هذا الخطأ من مسؤولية المدعي عليه كما هو الشأن في الخطأ المشترك<sup>(173)</sup> .

#### الحالة الثانية - أحد الخطأين هو نتيجة الآخر :

إذا كان خطأ المضرور هو نتيجة خطأ المدعي عليه، استغرق الخطأ الثاني الخطأ الأول، واعتبر خطأ المدعي عليه هو وحده الذي أحدث الضرر، وتكون مسؤولية المدعي عليه مسؤولية كاملة، فإذا ركب شخص مع صديق له في سيارة يقودها هذا الصديق مسرعاً في سيره بها، فنجم عن هذا السير السريع خطر دفع الراكب تحت تأثير الفزع إلأن يأتي بحركة خاطئة التماساً للنجاة، فأضر بنفسه، كان خطأ المضرور هنا هو نتيجة الخطأ المدعي عليه، فاستغرق خطأ الصديق خطأ الراكب، وتحققتمسؤولية الصديق كاملة .

أما إذا كان خطأ المدعي عليه هو نتيجة خطأ المضرور، فإن خطأ المضرور هو الذي يستغرق خطأ المدعي عليه، ولا نقف إلا عند خطأ المضرور سبباً للضرر الذي وقع، فلا تتحقق مسؤولية المدعي عليه لانعدام رابطة السببية، فإذا دهس سائق السيارة أحد المارة، وأثبت أن المضرور تحول فجأة من جانب الطريق إلى الجانب الآخر دون أي احتياط وكان هذا الخطأ هو السبب

(173) . عبد السلام علي المزوغي : مرجع سابق ، ص 453

الوحيد للإصابة ،فقد أثبت أن الخطأ المفروض في جانبه، وهو الخطأ في الحراسة ليس إلا نتيجة خطأ المضرور، واستغرق خطأ العابر خطأ السائق وانعدمت علاقة السببية ما بين خطأ السائق والضرر،فاننتقت مسؤولية السائق إذا اعتبر خطأ المضرور هو وحده السبب في وقوع الضرر<sup>(174)</sup>

**الخطأ المشترك :-** فإذا لم يستغرق أحد الخطأين الخطأ الاخر، بل بقيا متميزين كل منهما اشترك في إحداث الضرر مستقلا، كان للضرر سببان، خطأ المدعي عليه وخطأ المضرور وهذا ما يسمى بالخطأ المشترك<sup>(175)</sup>.

والأصل أن كلا الخطأين يعتبر سببا في إحداث الضرر، إذ لولاها لما وقع هذا الضرر،ولما كان كلاً من المدعي عليه والمضرور مسئولاً بقدر ما أحدث من ضرر، وكان خطأ كل منهما سببا لوقوع الضرر كله، فإن التعويض المستحق للضحية ينقص بمقدار معادل لما ساهم به نتيجة خطئه في إحداث الضرر بنفسه، وهذا ما جاء في نص المادة (219) من القانون المدني الليبي : " يجوز للقاضي أن ينقص مقدار التعويض أو لا يحكم بتعويض فيما إذا كان الدائن بخطئه قد اشترك في إحداث الضرر بنفسه"<sup>(176)</sup>. مثال حدوث تصادم بين سيارتين مسرعتين في الطريق نتيجة خطأ كل من قائدي السيارتين.

(174). عبد الرزاق احمد السنهوري : مرجع سابق ، ص377

(175). عبدالسلام علي المزوغي : مرجع سابق،ص455

(176). محمد علي البدوي الأزهرى : مرجع سابق ، ص 354

ثانياً / خطأ الغير :- قد يقع الضرر بفعل الغير وحده، فيكون السبب الوحيد في إحداث الضرر، فإن كان خطأً كان الغير وحده هو المسؤول، وإن لم يكن خطأً كان من قبيل القوة القاهرة، أو الحادث الفجائي فلا يكون حينئذ أحد مسؤولاً (177).

أما إذا وقع خطأ من المدعي عليه، واشترك في إحداث الضرر مع هذا الخطأ فعل الغير، كان هناك محلاً للتساؤل عن أثر فعل الغير في مسؤولية المدعي عليه ويشترط هنا أيضاً كما اشترط في فعل المضرور أن يكون فعل الغير خطأً له شأن في إحداث الضرر، فإذا لم يكن فعل الغير خطأً فليس له أثر في مسؤولية المدعي عليه، وكان هذا وحده هو المسؤول وكانت مسؤوليته كاملة، فلا بد إذن أن يكون فعل الغير خطأً، ويقاس الخطأ بمعياره المعروف : الانحراف عن السلوك المألوف للرجل المعتاد، ولا بد كذلك أن يكون خطأ الغير له شأن في إحداث الضرر، وإلا لما جاز للمدعي عليه أن يحتج به إذ لا علاقة له بالضرر، ويجب ألا يكون الغير الذي ارتكب الخطأ من بين الأشخاص الذين يعتبر المدعي عليه مسؤولاً عنهم، فلو كان هذا الغير ولداً للمدعي عليه، أو تلميذاً، أو تابعاً فلا يكون للخطأ الصادر منه أثر في مسؤولية المدعي عليه نحو الضرر، وليس من الضروري أن يكون الغير معروفاً فقد يقوم الدليل على أن الحادث كان من بين أسبابه خطأ صدر من شخص ثالث وقد هرب دون أن يعرف، ويبقى مع ذلك خطأ هذا الغير مؤثراً في مسؤولية المدعي عليه (178).

أثر خطأ الغير في خطأ المدعي عليه، استغراق أحد الخطأين للآخر: إذا كان لكل من خطأ المدعي عليه وخطأ الغير شأن في إحداث الضرر، وكان أحد الخطأين يستغرق الخطأ الآخر، اعتبر الخطأ المستغرق هو وحده السبب في إحداث الضرر، فإذا استغرق خطأ المدعي عليه خطأ

(177). عبد الرزاق السنهوري : مرجع سابق، ص 746 وما بعدها.

(178). عبد الرزاق السنهوري : مرجع سابق ، ص 381

الغير كان المدعي عليه وحده المسؤول مسؤولية كاملة، ولا أثر لخطأ الغير في هذه المسؤولية، أما إذا استغرق خطأ الغير خطأ المدعي عليه، فالغير وحده هو المسؤول مسؤولية كاملة، ولا أثر لخطأ المدعي عليه في هذه المسؤولية<sup>(179)</sup>، ويستغرق أحد الخطأين الآخر إذا كان خطأ متعمداً، أو كان هو الذي دفع الارتكاب الخطأ الآخر، أما إذا لم يستغرق أحد الخطأين الخطأ الآخر، بقيا قائمين واعتبر أن كلا منهما سبباً في إحداث الضرر، وهذه هي حالة تعدد المسؤولين، فقد اشترك مع المدعي عليه شخص آخر في إحداث الضرر، فأصبح المسؤول أكثر من شخص واحد.

#### اشترك خطأ المدعي عليه وخطأ الغير وخطأ المضرور في احداث الضرر:

وقد يساهم في إحداث الضرر خطأ أول يثبت في جانب المدعي عليه، وخطأ ثان يثبت في جانب الغير، وخطأ ثالث يثبت في جانب المضرور، ففي هذه الحالة يتحمل المضرور وقد ثبت خطأ في جانبه، (ثالث الضرر) ويتحمل المدعي عليه والغير متضامنين (بالتلثين الباقيين)، فيرجع المضرور (بتلثي التعويض) على المدعي عليه، أو علي الغير، ويرجع من دفع (التلثين) على المسؤول الآخر (بالتلث)، هذا ما لم ير القاضي أن يكون التوزيع لاعلي عدد الرؤوس، بل بحسب جسامه الخطأ كل من الثلاثة.<sup>(180)</sup>

(179) . عبد السلام علي المزوغي : مرجع سابق ، ص462

(180) . عبد الرزاق السنهوري : مرجع سابق ، ص381

## المطلب الثاني

### حالات انتقاء خطأ الناقل البري والجوي والبحري

كما بينا في السابق أن الناقل يكون مسؤولاً عن الهلاك، أو التلف، أو التأخير، وعن أي ضرر يصيب الراكب، ولكن الناقل يستطيع أن يدفع هذه المسؤولية إذا أثبت أن هذا الضرر ناشئ عن سبب أجنبي لا يد له فيه، لذلك سوف نتحدث عن اسباب دفع مسؤولية الناقل البري البحري والجوي، وذلك في فرعين، الأول يكون لأثر القوة القاهرة علي مسؤولية الناقل، والثاني نتحدث فيه عن صور اخرى للسبب الأجنبي

## الفرع الأول

### أثر القوة القاهرة على مسؤولية الناقل

تنتفي مسؤولية الناقل إذا أثبت أن الضرر ناشئاً عن قوة قاهرة، والقوة القاهرة - كما بينا - حادث لا يمكن توقعه ويستحيل دفعه، وبالتالي لا بد من معرفة أثر هذه القوة القاهرة علي مسؤولية الناقل البري والجوي والبحري .

### أولاً / الناقل البري :-

القوة القاهرة هي حادث لا يمكن دفعه ولا يمكن توقعه وليس لأمين النقل دخل في حدوثه فلا مسؤولية علي الناقل عندما يحول هذا الحادث بينه وبين تسليم بضاعة بلا تلف في الموعد المحدد، فهنا تنتفي مسؤولية الناقل حسب ما جاء في نص المادة (600) من القانون التجاري الليبي " لايجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته عن هلاك الشيء، أو تلفه، أو التأخير في تسليمه إلا بإثبات القوة القاهرة" ومماثلة القوة القاهرة الحوادث الطبيعية المفاجئة كالبراكين والزلازل والفيضانات



والعواصف (181)، أو الأوامر الإدارية واجبة التنفيذ كأمر الاستيلاء على وسائل النقل، أو إلغاء بعض الطرق، ويعد كذلك من قبيل القوة القاهرة فعل الغير إذا توافرت فيها شروطها، لولم يكن لإهمال الناقل دخل في امكان حدوثه كالسرقة بقوة السلاح، إلا أن فعل الغير لا يصلح سببا لدفع المسؤولية إلا إذا توافرت فيه كل عناصر القوة القاهرة، فلا يكون متوقعا ومستحيلا رده، فإذا أهمل الناقل في حراسة البضاعة أو تراخى في رد اعتداء اللصوص فلا يترتب على السرقة اخلاء مسؤوليته (182).

وقد قضت محكمة النقض المصرية أنه "إذا كان الحكم المطعن فيه قد أقام قضاءه برفض دعوى الطاعنة على أن الضرر قد نشأ عن قوة، أو عن خطأ قائد سيارة النقل، حالة إنه يشترط لاعتبار الحادث قوة قاهرة عدم إمكان توقعه واستحالة دفعه، أو التحرز منه، ولما كان سقوط الأضرار وأثرها على الطريق الترابي في الظروف والملابسات التي أدت الي وقوع الحادث في الدعوى الماثلة من الأمور المألوفة التي يمكن توقعها ولا يستحيل على قائد السيارة المتبصر قضى ببراءته، فإن الحكم المطعون فيه إذا قضى برفض دعوى الطاعنة . المضرور. بمقولة إن الحادث وقع بسبب أجنبي لا يد لقائد الأتوبيس فيه يكون قد أخطأ فيتطبيق القانون" (183).

وبالتالي فإن خطأ الغير لا يعفي الناقل من المسؤولية عن التأخير، أو عن الأضرار البدنية التي تلحق الراكب والمقصود بالغير كل شخص غير الراكب والناقل وتابعيه، كأن يقطع أحد اللصوص الخط الحديدي فينجم عن ذلك انقلاب القطار، أو خروجه عن القضبان، إذا وجب الناقل أن يتوقع هذ الفعل ويقوم بحراسة الخط وملاحظة سلامته وكذلك إذا تراحم المسافرون وتدافعون للصعود

(181). د. سعيد الجدار :مرجع سابق، ص 107

(182). د. حسام عيسى: مرجع سابق، ص 67.

(183). (الطعن 331 لسنة 46 ق -جلسة 1987/5/28 س 31ص1551). مشار إليه لدى د. سعيد الجدار : مرجع سابق، ص

إلى العربات فترتب على ذلك اصابة بعضهم بجروح إذا كان من واجب الناقل أن يتوقع هذا التزاحم ويعمل على تلافيه. غير أنه إذا كان خطأ الغير تتوافر فيه شروط القوة القاهرة فان ذلك يعفي الناقل من المسؤولية.(184)

وفيما يخص بنقل الركاب فإن الناقل مسؤول -كما بينا في السابق- عن ضمان سلامة الركاب وتوصيله في الموعد المحدد، حيث يسأل الناقل عن التأخير في الوصول وما يلحق الركاب أثناء تنفيذ عقد النقل من أضرار بدنية، أو غير بدنية ولكن في حالة حدوث قوة القاهرة تنتفي مسؤولية الناقل بإثباتها وفقا ماجاء في نص المادة (630) من القانون التجاري، ونشير إلى نص المادة (640) الخاصة بمسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل، أنه لا يستطيع أن ينفي مسؤوليته إلا بإثبات القوة القاهرة، وهذا ينطبق على عقد نقل الاشياء وعقد نقل الركاب .

أيضا نجد أن هناك تفرقة بين القوة القاهرة والحادث الجبري، حيث ذهب بعض الفقهاء الي التفريق بينهما في خصوص عقد النقل، فقالو بأن القوة القاهرة يجب أن تكون حادثاً خارجياً لا علاقة له بنشاط الناقل كالزلازل والصواعق والعواصف والفيضانات، أما الحادث الجبري فهو حادث داخلي ينبعث من نشاط الناقل دون أن يكون للناقل دخل في حدوثه كانهيار إطار السيارة، أو خروج القطار عن القضبان دون خطأ من الناقل وتابعيه، وإذا كانت القوة القاهرة تعفي الناقل من المسؤولية فإنه يظل مسؤولاً عن الحوادث الجبرية باعتبارها من المخاطر العادية للاستغلال(185).

(184). شريف أحمد الطباخ : مرجع سابق، ص102 ، ص103

(185). مصطفى كمال طه: مرجع سابق، ص 184.

وقد أخذ القانون التجاري الليبي بهذه التفرقة بين القوة القاهرة والحادث الجبري، فنص في المادة (575) منه على أنه " لا يُعد من القوة القاهرة في عقود النقل انفجار وسائل النقل، أو احتراقها، أو خروجها عن القضبان التي تسير عليها، أو تصادمها أو غير ذلك من الحوادث التي ترجع الي الأدوات، أو الآلات الي يستعملها الناقل في تنفيذ النقل، ولو ثبت أنه اتخذ الحيطة لضمان صلاحيتها للعمل ولمنع ماحدثه من ضرر " .

ولكن المشرع أعفي الناقل من المسؤولية عن تعويض الضرر الناشئ عن تعطيل النقل، أو الانحراف وعن الطريق المعين له لسبب الاضطرار إلى تقديم المساعدة لأي شخص مريض، أو مصاب في خطر (م576)، كذلك لا يعد من قبيل القوة القاهرة الحوادث التي ترجع الي وفاة تابعي الناقل فجأة، أو إصابتهم بضعف بدني، أو عقلي أثناء العمل، ولو اتخذ الناقل الحيطة لضمان لياقتهم البدنية والعقلية .

هذه امثلة لبعض حالات القوة القاهرة ومنها يتضح أن الحادث لايعتبر بذاته قوة القاهرة، بل تثبت له هذه الصفة تبعاً للملابسات وظروف الحال، ولا يكفي استنباط القوة القاهرة من انتقاء خطأ الناقل، أو تابعيه، بل لابد من تعيين الحادث وإثبات أنه لم يكن متوقعا وأنه يجعل الوفاء مستحيلا .ويقع عبء هذا الإثبات على الناقل فإذا عجز عن إثبات السبب الحقيقي للضرر ظل مسؤولاً .

## ثانياً / الناقل الجوي :-

بالنسبة للناقل الجوي فإن القوة القاهرة ورد ذكرها في نص المادة (653) من القانون التجاري الليبي "لايجوز للناقل الجوي نفي مسؤوليته لإلإثبات القوة القاهرة ..."

وعلي أية حال فإن من واجبات قائد الطائرة قبل الإقلاع أن يقوم بدراسة دقيقة لما يتوفر من التقارير و التنبؤات الجوية السارية، لكن إذا بلغت الظروف المناخية حدا استثنائيا لم يكن متوقعا، فإنها تصبح حينئذ من حالات القوة القاهرة. (186)

وتجدر الإشارة إلى أن خطأ الغير لا يعد سببا موجبا لدفع مسؤولية الناقل الجوي، مالم تتوافر في هذا الخطأ بالنسبة إلى الناقل خصائص القوة القاهرة، والمقصود بذلك أنه لم يكن في مقدور الناقل توقع خطأ الغير وتقاديه .

ومن تطبيقات خطأ الغير، اختطاف شخص لطائرة وقتل قائدها مما يسفر عنه سقوطها ومقتل ركبها، هنا توفرت فيه شروط القوة القاهرة وهي عدم التوقع و عدم إمكانية الدفع (187).

فإن الحوادث المفاجئة لاتعتبر من حالات القوة القاهرة مثل انفجار أحد محركات الطائرة دون خطأ من قائدها، لان قد يكون هناك إهمال من قبل الناقل، كافتراض إهماله في التأكد من صلاحية الطائرة للملاحة الجوية في ظروف آمنة، أو إهماله في اعدادها لإنجاز النقل الجوي، أو في إجراء أعمال الصيانة اللازمة لها. (188)

ووفقاً للقانون التجاري الليبي لايجوز للناقل نفي مسؤوليته إلا بإثبات القوة القاهرة فإن لم تتوافر شروطها تظل مسؤولية الناقل كاملة ولكن يلتزم بتعويض (مخفض) حيث نصت الفقرة الثانية من المادة (653) علأنه " وإذا أثبت الناقل أحد الأسباب المذكورة في الفقرة السابقة جاز للمدعي نفي هذا الإثبات بإقامة الدليل علي أن الضرر لم يحدث بهذا السبب، أو لم يكن السبب الوحيد في إحداث الضرر، وفي هذه الحالة الاخيرة يخفض التعويض بنسبة الضرر الذي ينسب الي السبب

(186) . هاني دويدار : مرجع سابق، ص 306.

(187) . أحمد بن ابراهيم الشيخ : مرجع سابق ، ص 349

(188) . عبد الفضيل محمد احمد :مرجع سابق ، ص 322.

الذي أثبتته الناقل الجوي. " وفيما يتعلق بشروط القوة القاهرة، فإن البعض من الفقهاء يرون أنه إذا تم القول بأن القوة القاهرة يلزم أن يتوافر فيها الشروط التقليدية، وهي عدم إمكان التوقع وعدم استطاعة الدفع فإن معنى ذلك أننا نتطلب من المدين يقظة تفوق كل تصور وتوقع لما اشترطه القانون في هذا الشأن، فليس من الممكن أن تطلب من المدين أن يأخذ كل الاحتياطات الممكنة ضد جميع الأخطار المتوقعة، وبأن فكرة عدم إمكان التوقع فكرة غير محددة، وكذلك الحرب هل يمكن اعتبارها ممكنة التوقع على حسب الاحوال؟(189)

وأن فكرة الاحتمال هي التي يجب أن تحل محل فكرة إمكان التوقع لأن الأمر يتعلق دائماً بتحديد ما يجب أن يفعله المدين، أو بتحديد العناية التي يلزمه بذلها لحماية نفسه و أمواله، وأنفس الغير وأموالهم، إلا أن هذا الرأي لم يجد له صدق في القضاء، حيث ذهب الي أن الحادث المعفي من المسؤولية يجب أن تتوافر فيه خصائص القوة القاهرة بحيث يكون في نفس الوقت غير ممكن مقاومته وغير ممكن توقعه، وهذه الشروط ليست بديلة وإنما هي ضرورية كلها(190).

ومن صور القوة القاهرة في النقل الجوي مخاطر الجو، باعتبار أن مجال هذا النوع من النقل هو الجو، لذا فإن هذه المخاطر الجوية تعتبر من أهم الأسباب التي تؤدي الي حدوث أضرار بمستعملي وسيلة النقل هذه، و في غياب النصوص التشريعية حاول الفقه إعطاء مفهوم لهذه المخاطر الجوية وتبيان الحالات التي من شأنها أن تشكل قوة قاهرة، و يرى البعض أنه يجب أن يتاح للناقل الجوي إثبات أن الحادثة كانت نتيجة قوة قاهرة بما تضمنته هذه العبارة من مخاطر التي تحدث أثناء الرحلة والتي لاتعزي إلى الريان ولا الي عيب في الطائرة(191).

(189). سمير عبد السميع سليمان الأودن، مرجع سابق، ص 272.

(190). نفس المرجع : ص 275.

(191). ايناس محمد البهجي : مراجع سابق، ص 83

و هنا ايضا قام بعض من الفقهاء بتوضيح مفهوم مخاطر الجو بأنه " مخاطر الجو تشمل بطبيعة الحال كل الحوادث الفجائية التي يمكن أن تحدث أثناء الطيران الجوي وبالخصوص تلك التي مصدرها الحوادث الطبيعية"<sup>(192)</sup>، ولا تكفي أن تشكل هذه المخاطر الجوية صعوبة أمام الناقل أثناء تنفيذ التزاماته التعاقدية، بل يجب أن تكون مستحيلة التوقع ومستحيلة الدفع، هذا وأن مفهوم هذه الاستحالة يتغير مع تطور تكنولوجيا الطيران بمعنى أوضح أن كثيرا من المخاطر الجوية التي كانت تشكل قوة قاهرة أصبحت أمورا عادية ومألوفة .

وبالتالي لامجال للناقل الجوي من التمسك بها لدفع مسؤوليته ،كما تجدر الإشارة الي أن اتفاقية وارسو في المادة (20) منها نصت على عدم مسؤولية الناقل " إذا أثبت أنه هو وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتوقي الضرر، أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها"<sup>(193)</sup>.

غير أن الآراء تضاربت حول تحديد مفهوم التدابير الضرورية فانصراف العبارة إلى المعنى الحرفي يؤدي لا محالة إلى ضرورة إثبات الناقل للسبب الأجنبي في أغلب الحالات هذا ما يخالف ما قصد إليه واضعوا الاتفاقية، لان الإثبات المطلوب من الناقل ليس إثباتاً سلبياً أي إثبات عدم ارتكابه خطأ بل هو إثبات ايجابي أي إثبات أنه اتخذ تدابير معينة لتفادي وقوع الضرر<sup>(194)</sup>.

و إن كانالفقه و القضاء يشيران الي أن دفع المسؤولية يرتبط ارتباطاً وثيقاً بالأساس الذي تسند اليه، فإن كانت قائمة على الخطأ يكون التحلل منها بإثبات انتفاء الخطأ أما إذا كانت قائمة على

---

(192) نفس المرجع

(193) . محمد فريد العريني : مرجع سابق،ص 240

(194) . ايناس محمد البهجي :مرجع سابق،ص88

الخطر و تحمل التبعة، فإنه حتى يمكن التخلص من المسؤولية لابد من رجوع الضرر إلى واحد من الأسباب التي ذكرها القانون على سبيل الحصر.

لذلك سوف نتحدث عن هذه الآراء في المبحث الثاني لأننا نريد التكلم عن الخطأ وإثباته فيالمسؤولية العقدية للناقل .

### ثالثاً / الناقل البحري :-

وفقاً لمفهوم المادة (213) من القانون البحري الليبي علأنه " يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك وتلف مالم يثبت أن ذلك ناتج عن قوة القاهرة،أو حادث طارئ"،وبالتالي يستطيع الناقل أن يتخلص من هذه المسؤولية بنفي الخطأ وذلك بإثبات السبب الأجنبي وبيان عدم وجود رابطة السببية بين خطئه وبين الضرر بالبضاعة. وقد ذكر النص السابق القوة القاهرة والحادث الطارئ أو المفاجئ ويشترط فيها أن يكونا ممكنا التوقع ويكفي لقيام المسؤولية العقدية أن يكون عدم التوقع وقت إبرام العقد،وكما هو معلوم يشترط في القوة القاهرة، أو الحادث الطارئ أن يكون ممكن التوقع وتكفي في المسؤولية العقدية أن يكون عدم التوقع وقت إبرام العقد، حتى لو أمكن توقع الحادث بعد التعاقد وقبل التنفيذ، وأن يكون مستحيل الدفع،أن يترتب على الحادث أن يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلا، وأن تكون الاستحالة مطلقة ،ومن أمثلة القوة القاهرة هبوب عاصفة شديدة ، أو هياج البحر هياجا غير عادي، و كذلك أعمال السلطة العامة، كفرض حصار بحري علي الميناء لسبب حربي،أو صدور قرار،أو قانون يمنع الاتجار مع دولة معينة، وواقع الامر أنه لاسبيل لحصر الحوادث التي يمكن أن تعد قوة القاهرة(195).

(195) . محمد كمال حمدي : مسؤولية الناقل البحري للبضائع، 1995، منشأة المعارف ،الاسكندرية،ص102

هذا ويقع على الناقل إثبات القوة القاهرة، أو الحادث الفجائي، فإذا أثبت المدين ذلك انتفت علاقة السببية بين الخطأ والضرر ولا تتحقق المسؤولية<sup>(196)</sup>.

وتقدير إذا كانت الواقعة المدعي بها تعتبر قوة القاهرة، أو حادثاً فجائياً هو تقدير موضوعي تملكه محكمة الموضوع مادامت قد أقامت قضاءها على أسباب سائغة<sup>(197)</sup>، الحوادث وغير مستطاع دفعها، ولذلك فإن السرقة والحريق لا يعتبر أيهما من قبيل القوة القاهرة إلا إذا وقعت ظروف جعلت توقعه غير مفروض وتلافيه غير ممكن، كذلك لا يعتبر الاضطراب قوة القاهرة إلا إذا كان عاملاً يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً وكان مفاجئاً وغير متوقع من الناقل ولا دخل لإرادته فيه، كما أن التغيرات الجوية العادية لا تعتبر من قبيل القوة القاهرة لفرض توقعها من الناقل، و ثم يكون الناقل مسؤول عن التأخير في تسليم البضاعة الناشئ عن تجمد مياه الميناء إذا كان هذا التجمد يحدث بشكل دوري ومنتظم، كما يكون مسؤولاً عن التأخير الناشئ عن المد والجزر المعروفة مواعيده<sup>(198)</sup>.

ومع ذلك يمكن أن تتوافر في الظروف الطبيعية خصائص القوة القاهرة والمثال على ذلك وقوع زلزال في قاع البحر ينتج عن ذبذباتهياج البحر إلى درجة أدت إلى غرق السفينة بما عليها من شحنة، أو تجمد مياه البحر في وقت من السنة لا تتجمد فيها المياه في هذا المنطقة فأدى الى التأخير في إنجاز النقل<sup>(199)</sup>.

(196). محمود سمير الشرقاوي : القانون البحري، الطبعة الرابعة ، 1993، دار النهضة العربية، القاهرة، ص376.

(197). محمد كمال حمدي : مرجع سابق، ص99

(198). امال احمد كيلاني : مرجع سابق، ص519.

(199). هاني دويدار : موجز القانون البحري، 1999، دار الجامعة الجديدة ، الاسكندرية، ص 274



هذا وقد قضت محكمة النقض المصرية بأنه "لا ترتفع مسؤولية الناقل إلا إذا أثبت أن العجز، أو التلف نشأ عن عيب البضاعة ذاتها، أو بسبب قوة قاهرة أو خطأ الغير<sup>(200)</sup> ويندرج في نطاق القوة القاهرة الحرب بما ينجم عنها من أحداث ومن أزمات اقتصادية مادامت غير متوقعة ومستحيلة الدفع، والذي يجب أن يستحيل توقعه ودفعه ليس هو الحرب ذاتها وإنما ما خلفته من أحداث واضطرابات. فلا تعد الحرب بذاتها قوة قاهرة تعفي الناقل من تنفيذ التزامه، وإنما تعفيه الوقائع المحددة الناشئة عن الحرب التي لها خصائص القوة القاهرة، ويقع علي الناقل إثبات أن الظروف التي جعلت التنفيذ مستحيلاً غير ممكن توقعها، أو دفعها<sup>(201)</sup>.

كما أن السرقة لا تعد من قبيل القوة القاهرة ولو كان عدم الأمن على الأرصفة يجعل الرقابة صعبة، ذلك أن فعل السرقة ذاته يقوم دليلاً على نقص الرقابة، وبالتالي علي اخلال الناقل بالتزامه بحفظ البضاعة .

غير أنه من الممكن أن تكون السرقة قوة قاهرة إذا حصلت في ظروف جعلت توقعها غير مفروض وتلافيتها غير ممكن وانتفى كل من خطأ الناقل وتابعيه، وهو ما ذهبت إليه محكمة مرسيليا التجارية- في واقعة سرقة من مقاول شحن وتفرغ خلال عملية سطو قامت بها عصابة من خمسة عشر رجلاً مسلحاً وقررت المحكمة إعفاء المقاول من المسؤولية بحسبان أن الأمر لا يتعلق بسرقة عادية وإنما بحرب أهلية<sup>(202)</sup>

---

(200) . مشار إليه لدى د امال أحمد كيلاني : مرجع سابق، ص519.

(201) . كمال حمدي : مرجع سابق، ص32.

(202) . نفس المرجع، ص83.

ويعتبر انفجار محركات السفينة حادثاً مفاجئاً يستجمع شروط القوة القاهرة مادام لم يثبت وجود اهمال، أو تقصير في اعداد وتجهيز السفينة ابتداء (203).

أيضا نشير إلى معاهدة بروكسل حيث تورد المادة 4 فقرة 2 عدداً من الحالات التي يعفي فيها الناقل قانوناً من المسؤولية، والتي تعرف "بالمخاطر المستثناة" وتعتبر القوة القاهرة إحدى الأسباب الواردة في هذه الحالات (204).

## الفرع الثاني

### صور أخرى للسبب الأجنبي

ذكرنا في الفرع السابق مدى إمكانية الناقل. سواء النقل البري أو الجوي أو البحري. من أن يدفع مسؤوليته إذا أثبت أن الهلاك، أو التلف، أو التأخير، أو إصابة الراكب يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه، وتحدثنا عن القوة القاهرة لذلك سوف نتكلم عن باقي صور السبب الأجنبي وهي خطأ المضرور، والعيب الذاتي في البضاعة، والخطأ في الملاحة ..... الخ .

### أولاً / خطأ المضرور :-

والمضرور في عقد النقل يقصد به هنا إما المرسل، أو المرسل إليه، أو الراكب حيث نصت المادة (600) من قانون التجاري الليبي - بخصوص النقل البري - يبرأ الناقل من المسؤولية إذا أثبت أن الهلاك، أو التلف، أو التأخير ناشئ عن خطأ المرسل، أو المرسل إليه، ومن أمثله عدم إحكام حزم البضاعة، أو سوء تغليفها، وكان يقدم المرسل بياناً خاطئاً عن نوع البضاعة وطبيعتها فلم يتمكن الناقل من اتخاذ الاحتياطات التي تفرضها طبيعة البضاعة الخاصة وكان تصدر البضاعة

(203). يوسف حسن يوسف ،: مرجع سابق، ص23.

(204). مصطفى كمال طه: اساسيات القانون التجاري والقانون البحري ، الطبعة الأولى ، 2010، مكتبة الوفاء القانونية، ص516

بوصفها من المهربات، وكان تضيع البضاعة لعدم كفاية العلامات المميزة لها، وإذا ثبت وجود خطأ مشترك بين الناقل والمرسل أدى إلى هلاك البضاعة، أو تلفها وجب التحقيق من مسؤولية الناقل وتحميل المرسل جانباً من الضرر (205).

و ذلك إعمالاً لنص المادة (129) من القانون المدني التي تنص على أنه " يجوز للقاضي أن ينقص مقدار التعويض أو ألا يحكم بتعويض ما إذا كان الدائن بخطئه قد اشترك في إحداث الضرر أو زاد فيه"، وتعرضت هذه المادة لحكم الخطأ المشترك وهو يسري على المسؤولية التعاقدية و المسؤولية التصيرية على حد سواء .

فكما أن حق الدائن في التعويض يسقط عند انفراده بأحداث الضرر بخطئه، وكذلك لا يكون من حقها أن يقتضي تعويضاً، إذا اشترك بخطئه في إحداث هذا الضرر، أو زاد فيه، ويتوقف مقدار ما ينقص من التعويض على مبلغ رجحان نصيب الدائن، أو المدين في إحداث الضرر (206).

وبالنسبة لخطأ الراكب فإنه لا يعفي الناقل من المسؤولية إلا إذا لحقته خصائص السبب الأجنبي، بأن كان فعل الراكب غير ممكن التوقيع ومستحيل الدفع، ويجب أيضاً أن يكون فعل، أو خطأ الراكب هو السبب الوحيد الذي أدّى إلى حدوث إصابته، وقد نصت عليه المادة (630) من القانون التجاري .

وتطبيقاً لهذه القاعدة يجب اعفاء الناقل من المسؤولية عن مصرع ضريح وقف على رصيف محطة المترو دون رفيق يركب مجاناً معه طبقاً للوائح، فسقط على خطوط السكك الحديدية قبيل وصول القطار ومرت عليه عجلاته، ويعفي الناقل من المسؤولية عن إصابة الراكب غلب

(205) . عدلي أمير خالد : مرجع سابق، ص137.

(206) . عدلي أمير خالد : مرجع سابق، ص173.

عليهاالنعاس في وسيلة النقل فوق علأرضيته في أثناء دورانه ويستلزم القضاء أن يكون خطأ الراكب واضحاً، أما إذا كان خطأ الراكب يمكن توقعه، أو يستحيل دفعه، أو كانت مسؤولية الناقل جزئية، طبقاً لقواعد الخطأالمشترك، فلا يلتزم الناقل إالالتعويض الجزئي<sup>(207)</sup>.

وبالتالي لابد من أن يكون خطأ المضرور هو السبب المباشر والوحيد لعدم التنفيذ، أما إذا قام الى جانب السبب الأجنبي (خطأ من الناقل) فإن مسؤوليته تكون كاملة أو ناقصة طبقاًللقواعد العامة .

أما في النقل الجوي، فإن الناقل يستطيع أن ينفي عن نفسه المسؤولية إذا أثبت أن هناك خطأ من جانب المرسل أو المرسل اليه، أو الراكب حسب ماجاء في المادة (653) من القانون التجاري الليبي، فيستطيع الناقل أن ينفي عن نفسه المسؤولية إذا أثبت أنه خطأ الشخص المصاب هو المتسبب في الضرر، أو ساعد على وقوعه، فللمحكمة عندئذ طبقاً لأحكام قانونها أن تخفف من المسؤولية أو تعفي منها، ومن امثلة خطأ الراكب اشعال سيجارة مما أدى الي نشوب حريق بالطائرة، أو قيام الراكب بفتح الباب عنوة بقصد الانتحار، كذلك الأمر ينطبق على المرسل، أو لمرسل إليه إذا ثبت أن سبب الضرر هو خطأ من جانبهم .

كذلك تطبق القواعد العامة فيما يتعلق بإعفاء الناقل إذا كان خطأ المضرور يستغرق خطأ الناقل أما إذا كان مشتركاً مع خطأ الناقل فللقاضي أن ينقص من مقدار التعويض، ويجب في كل الأحوال أن يكون فعل المضرور مكوناً لخطأ ويقع على عاتق الناقل إثبات ذلك<sup>(208)</sup>.

وإذا استطاع الناقل إثبات السبب الأجنبي لنفي مسؤوليته جاز للمضرور نفي هذا الإثبات بإقامة الدليل علي أن الضرر لم يحدث بسبب هذا الأمر، أو أنه لم يكن السبب الوحيد في إحداث

(207) . محمد شريف عبدالرحمان احمد عبدالرحمان : مرجع سابق، ص86.

(208) . عدلي أمير خالد : أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، 2007، منشأة المعارف، الاسكندرية، ص137.

الضرر، وفي هذه الحالة الأخيرة يخفض التعويض بنسبة الضرر الذي ينسب إلى السبب الذي أثبتته الناقل الجوي م. (653).

أيضا نشير إلى المادة 21 من اتفاقية وارسو 1929 حيث أجازت بشكل كلي للناقل أن يتحلل من المسؤولية إذا أثبت الناقل أن خطأ المضرور، أو المصاب هو الذي أحدث، أو تسبب في إحداث الضرر، أو ساعد في وقوعه، وبالتالي مسؤولية الناقل يمكن أن تنتفي بشكل كامل، أو جزئي بالقدر الذي تسبب، أو ساهم هذا الإهمال، أو الخطأ أو التقصير، في الإصابة بالأضرار.

وإذا كان شخص آخر غير الراكب هو الذي يطالب بالتعويض عن وفاة الأخير، أو إصابته بجروح، فيمكن أن تنتفي مسؤولية الناقل كليا، أو جزئيا بالقدر الذي يستطيع أن يثبت أن الراكب قد تسبب، أو ساهم به في الإصابة بالأضرار نتيجة إهمال الأخير، أو خطأه، أو تقصير (209).

أما في النقل البحري، فإن الناقل يعفى من المسؤولية إذا كان الخطأ من الشاحن ويتمثل الخطأ مثلاً في عدم إفصاح الشاحن عن الطبيعة الخاصة بالبضاعة، أو أعطى تصريحاً كاذباً عن قيمة البضائع وهو علي بينة من امره، وفقاً لما جاء في نص المادة (216) من القانون البحري الليبي، أو لم يضع الشاحن العلامات المميزة للطرود وبيّن عددها، لأن حسب ما جاء في نص المادة (202) من القانون البحري أن الشاحن ملتزم بذكر علامات الطرود وعددها وكمية البضائع ونوعها ووزنها بناء على البيانات الكتابية التي يقدمها الشاحن قبل الشحن وإذا كانت مخالفة للحقيقة عدّ مسؤولاً اتجاه الناقل عن كل الأضرار الناتجة عن بياناته م (203).

أما عن مسؤوليته اتجاه الراكب، يستطيع أن ينفها بإثبات خطأ صدر من الراكب حسب ما جاء في المادة (231) من القانون البحري.

---

(209). احمد بين ابراهيم الشيخ : مرجع سابق ،ص 450 ص451

و قد مرّ بنا نصوص القانون الليبي بخصوص خطأ المضرور ولكن يوجد حالات أخرى لم يذكرها التشريع الليبي في القانون البحري ،لذلك نشير إلى القانون المصري وهي حالة نقل البضائع علي سطح السفينة ونقل الحيوانات الحية .

حيث جري نص المادة 232 من القانون البحري المصري علأنه" لايسأل الناقل في حالة نقل الحيوانات الحية عن هلاكها،أو ما يلحقها من ضرر إذ كان الهلاكأو الضرر ناشئاً عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل، وإذا نفذ الناقل تعليمات الشاحن بشأن نقل هذه الحيوانات افتراض أن هلاكها، أو ما أصابها من ضرر نشأ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل حتى يثبت الشاحن وقوع خطأ من الناقل أو من نائبه،أو من أحد تابعيه"<sup>(210)</sup>.

و يتضح من هذا النص إعفاء الناقل من المسؤولية في حالة نقل الحيوانات الحية في حالة نفوقها،أو إصابتها بأحد الأمراض بشرط أن يثبت أن ذلك راجعاً إلى المخاطر اللصيقة بمثل هذا النوع من النقل كأنفوق الحيوانات بسبب دوار البحر،أو اطلاق النيران لإخماد ثورة الحيوان ولا يكون الناقل مسئولاً إذا أثبت أنه نفذ تعليمات بشأن هذا النقل ولكن يجوز للشاحن أن يثبت أن الضرر وقع نتيجة خطأ الناقل،أو أحد تابعيه وعندئذ يسأل الناقل عن هذا الخطأ<sup>(211)</sup>.

كما نُشير إلى قواعد هامبورج حيث قررت اعفاء الناقل من المسؤولية في هذا النوع بشروط معينه (م 5 من المعاهدة)، وعلى الرغم من تأثر المشرع المصري بقواعد هامبورج فيما يتعلق بإعفاء الناقل البحري م المسؤولية في حالة نقل الحيوانات الحية، إلا أن هناك اختلافا بين النص المصري ومقابلته في اتفاقية هامبورج، ذلك أن النص المصري يحصرالضرر الحادث للحيوانات في هلاكها، أو إصابتها بضرر، في حين يتضمن النص الوارد في المعاهدة ثلاثة حالاتهي

(210) . عدلي أمير خالد : مرجع سابق،ص78،ص79.

(211) . مصطفى كمال طه : مرجع سابق،ص232.

هلاکها، أو إصابتها بضرر، أو التأخیر فی تسلیمها، بحيث یمكن للناقل دفع مسؤولیته فی هذه الحالات الثلاثة (212) .

### نقل البضائع على سطح السفينة :-

نصت المادة 231 بحري من القانون المصري عن أنه "لايسأل الناقل عن هلاك، أو تلف البضائع التي يذكر في سند الشحن أنها منقولة على سطح السفينة إذا أثبت أن الهلاك، أو التلف ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل" (213).

ويتضح من هذا النص: أن الناقل لايسأل عن هلاك البضاعة، أو تلفها في حالة نقل على سطح السفينة و في حالة ما إذا كان مرخصاً له بهذا النوع من النقل، ويتعين أن يذكر في سند الشحن أن البضائع مشحونة على السطح، ويعفي الناقل من المسؤولية متى كان الهلاك، أو التلف ناشئاً عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل كما لو كان الهلاك، أو التلف راجعاً إلى اشتداد الرياح وارتفاع الأمواج مما أدى تلف البضاعة، أو انجرافها و سقوطها في البحر أو تأثر البضاعة بدرجة حرارة الجو، أو الرطوبة، أو الأمطار ولكن هذا لايعفي الناقل من المسؤولية عند عدم اتخاذ الاحتياطات المعتادة في الرص، (214) وبالمقارنة مع قواعد هامبورج فإننا نجد أن المادة (9) من الاتفاقية تنظم عملية الشحن على السطح حيث جاءت بقاعدة عامة وهي أن الناقل لايقع له شحن البضائع على السطح إلا بموجب اتفاق مع الشاحن، أو وفقاً للعرف المتبع في التجارة، أو إذا اقتضته قواعد أو لوائح قانونية .

(212) . عاطف محمد الفقي : مرجع سابق، ص 141.

(213) . عدلي أمير خالد : مرجع سابق، ص 77.

(214) . محمد عبد الفتاح ترك : مرجع سابق، ص 362.

وهذا ما يعني أن الناقل البحري لايسأل عن الضرر الذي ينتج عن نقل البضائع على سطح السفينة متى تم تمشيا مع الأحكام المنصوص عليها في الاتفاقية في هذا الصدد.(215)

### ثانياً / العيب الذاتي في البضاعة :-

في النقل البري يعفي الناقل من المسؤولية إذا أثبت الناقل أن الهلاك،أو التلف يرجع إلى عيب خاص بذات الشيء المنقول م (600 ) من القانون التجاري الليبي، كما لو كان المنقول سائلاً من خصائصه التبخر فنفذ،أو كان الشيء المنقول من طبيعته التخمر ففسد(216) ، أو كان الشيء المنقول حيوانات مريضة ونفقت،أو كان الشيء المنقول فاكهة شديدة النضج فأصابهاالفساد عند الوصول... وقس على ذلك. ويقع علي الناقل عبء إثبات حدوث الهلاك،أو التلف بسبب هذه العيوب الذاتية حتى لو كان قد تسلمها من المرسل دون تحفظ، ذلك إن قبول الناقل دون تحفظ وبغير الاستفسار عن عيوبها ليس مؤداه قبوله تحمل المسؤولية النقل،ولامسؤولية عليه إذا تمكن من إثبات العيب الذاتي في البضاعة وإنه سبب حدوث الهلاك،أو التلف .

وإذا سبب العيب الذاتي في البضائع ضرراً للناقل، كاشتعالها اشتعالاً ذاتياًأدبالي احتراق وسيلة النقل يرجع الناقل على المرسل بالتعويض عمّا لحقه من اضرار،أما لو لحق الغير ضرراً نتيجة للعيب الذاتي فيسأل عن تعويضه المرسل وليس الناقل،إذ لا يكون له الإشراف الفعلي علنالبضاعة بسبب مايكمن فيها من عيوب ذاتية(217)، وحتى يعفى الناقل من المسؤولية عليهاً يثبت أنه بذل العناية العادية ليحول دون حدوث الضرر المترتب علي العيب الذاتي،ويسأل إذا أهمل في بذل

(215) . نفس المرجع السابق،ص364.

(216) . محمد شريف عبد الرحمان احمد عبدالرحمان : مرجع سابق،ص133.

(217) . عدلي امير خالد : مرجع سابق ،ص 198.



هذه العناية ،كما إنه مكلف كذلك بالعمل علي حصر التلف،أو الهلاك الناشئ عن العيب الذاتي في أضيق نطاق .

هذا في النقل البرياًما في النقل الجوي ،لايسأل الناقل الجوي عما يصيب الامتعة،أو البضائع من هلاك،أو تلف بسبب عيب فيها،أو صفة لم يكن في مقدور الناقل ادركها، والمثال على ذلك أن تكون امتعة المسافر قابلة للكسر ولم يعلن المسافر للناقل عن هذه الصفة،مما حال دون اتخاذ الناقل التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر , كذلك إذا كانت البضائع المنقولة قابلة للتلف بسبب مايعتريها من عيب ،وتلفت رغم الظروف الطبيعية للنقل الجوي، فإن الناقل الجوي لايسأل عن هذا التلف م (653) من القانون التجاري الليبي ،ويفترض في العيب الذاتي في الشيء محل النقل أنه لم يكن في مقدور الناقل الجوي ادراكه ،أما إذا كان العيب ظاهراً له، فيحق للناقل فحص الاشياء المنقولة و التحفظ بشأن حالتها بكل مايترتب علي ذلك من آثار، فعلي سبيل المثال إذا تبين للناقل الجوي،أو لأحد تابعيهإن بحقيبة المسافر تلف ظاهر وجب عليه التحفظ حول هذا التلف،حتى يدرأ عنه مشقة إثبات أن الحقيبة كانت معيبة عند استلامهاياها من المسافرين عند القيام<sup>(218)</sup>.

أما في النقل البحري فقد نصت المادة 5/213،علياًعفاء الناقل من المسؤولية إذا وجد عيباً في البضاعة،أو عيب في حزمها، أو تغليفها، أو عن نقصان أثناء السفر في الحجم،أو الوزن بقدر ماتجزه العادة في المرافئ المقصودة .

---

(218) . هاني دويدار : مرجع سابق،ص309،ص310.

وإذا كانت البضائع خطرة، أو قابلة للالتهاب، أو الانفجار وجب علي الشاحن أن يخطر الناقل بذلك، وأن يضع بيانا علي البضائع للتحذير من خطورتها وبيانا بكيفية الوقاية منها كلما كان ذلك مستطاعا .

والبضائع القابلة للالتهاب، أو الانفجار لا تثير صعوبة مافي تحديد معناها، أما البضائع الخطرة فقد تكون خطرة بطبيعتها كحمض الكبريت، وقد تكون خطرة بسبب الظروف التي توجد فيها كمهريات، أو مخدرات قد تؤدي إلى حجز السفينة، ويجب التفريق بين البضائع الخطرة التي لم يكن الناقل ليرضي بشحنها في السفينة لو علم بطبيعتها، وبين البضائع الخطرة التي شحنت بعلم الناقل ورضائه م (217) من القانون البحري الليبي.

فإذا تعلق الأمر ببضائع خطرة وضعت في السفينة بغير علم الناقل ورضائه، جاز للناقل، أو الربان في أي وقت وفي أي مكان إخراجها من السفينة، أو اتلافها، أو إزالة خطورتها، وفضلا عن ذلك يكون الشاحن مسؤولا قبل الناقل والشاحنين الآخرين عن الأضرار والمصروفات التي تنشأ عن وضع هذه البضائع في السفينة، وهذه الحقوق التي قررها القانون للناقل أملتتها ضرورة المحافظة علي سلامة السفينة والحمولة، إنما يتوقف استعمالها علي إثبات أن الناقل لم يكن يسمح بشحن هذه البضائع في السفينة لو علم بطبيعتها، وهذا الإثبات من الصعب القيام به، بيذا أنه يمكن للناقل أن يقيم الدليل علأن البيانات التي قدمها الشاحن لم تكن كافية فلم تسمح له بمعرفة طبيعة البضاعة. (219)

---

(219). مصطفى كمال طه : القانون البحري، 2000، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، ص219، ص220

أما إذا كان الناقل يعلم بطبيعة هذه البضائع ووافق على شحنها، فلا يجوز له بعد ذلك اخراجها من السفينة، أو اتلافها، أو ازالة خطورتها إلا إذا أصبحت خطورتها تهدد السفينة، أو الشحنة، وفي هذه الحالة لا يتحمل الناقل أية مسؤولية قبل الشاحن.

**ثالثاً / الخطأ في الملاحة :-** نصت المادة 20 من اتفاقية وارسو على استثناء خاص فيما يتعلق بمسؤولية الناقل الجوي عن الأمتعة والبضاعة، فلا يكون الناقل مسؤولاً إذا استطلاع اثبات أن الأضرار قد وقعت رغم اتخاذ جميع الاجراءات الضرورية، وذلك نتيجة خطأ فيالطيران، أو في الملاحة، أو في طريقة استعمال الطائرة، أي أن الناقل يمكنه أن يتحلل من المسؤولية بإثبات أن هناك خطأ في قيادة الطائرة، أو تسييرها، أو ملاحتها وهو ما يعرف بالخطأ الملاحي، ويقتصر علي نقل البضائع والأمتعة دون نقل الركاب<sup>(220)</sup>، م 2/20 من اتفاقية وارسو "لا يكون الناقل مسؤولاً، في حالة نقل البضائع والأمتعة إذا أثبت أن الضرر قد نجم علي خطأ في قيادة الطائرة أو تسييرها أو ملاحتها، وأنه وتابعيه قد اتخذوا بالنسبة لكل النواحي الأخرى، كل التدابير اللازمة لتفادي وقوع الضرر "

كذلك لا يشترط أن تكون الأضرار نتيجة أخطاء طاقم الرحلة فقط،و كان هذا النص أثار اعتراضات كثيرة، ففيه مراعاة كبيرة لجانب الناقلين وتمكين لهم في أغلب الأحوال من الإفلات من المسؤولية بإثبات أن الأضرار التي لحقت بالبضائع، أو الامتعة ترجع الي الخطأ في الطيران، أو القيادة، أو الملاحة من قبل أفراد الطاقم، كما أن فيه تفرقة لامبرر لها بين نقل الركاب ونقل البضائع والأمتعة ،لذلك جاء بروتوكول لاهاي في المادة العاشرة منه ملغياً هذا النص

(220). محمد أحمد الكندري : النظام القانوني للنقل الجوي الدولي، 2000، مجلس النشر العلمي، جامعة الكويت، ص 136.

ومستبعد هذه الوسيلة، بين نقل الركاب ونقل البضاعة والأمتعة في شأن ما يملك الناقل الجوي من وسائل لدفع مسؤوليته (221)

وعلي أية حال، فالتجاء الناقلين إلى الإفادة من مثل هذا النص قبل الغائه، لم يكن متصوراً إلا نادراً، إذ لم يكن من صالحهم . دائماً وهم يقومون غالباً بنقل الركاب والبضائع والأمتعة معاً في نفس الرحلة الجوية وعلي نفس الطائرة الاستناد الي هذا النص للتخلص من المسؤولية عما يلحق البضائع و الأمتعة من اضرار، تحرزا من انعكاس ذلك على مسؤوليتهم عن إصابات الركاب .

أما بالنسبة للعيب الذاتي بالطائرة فيقصد به العيب في الطائرة ذاتها والخفي الذي يجهله الناقل تماما والذي لا يمكنه كشفه بالعناية المعتادة، كأنفجار محرك الطائرة، أو تلف إطاراتها، أو عطأجهزه الاتصال المفاجئ، ويلزم في العيب الذاتي توافر شروط القوة القاهرة، أي لا يكون في مقدور الناقل، أو تابعيه توقعه، أو دفعه (222).

أما في النقل البحري، فقد ذكرت المادة 213 من القانون البحري، أنه لكي يعفي الناقل من المسؤولية لابد من أن يثبت أن هنالك سبباً أجنبياً، بل و جاء في الفقرة الأولى من المادة المذكورة "يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك وتلف وأضرار مالم يثبت أن ذلك ناتجاً عن أحد الاسباب الاتية: 1- عن أخطاء الربان في الملاحة، أو الملاحين، أو السواقين، أو غيرهم من العمال، والمقصود بالأخطاء في الملاحة هي الأخطاء الفنية التي تقع في قيادة السفينة وتسييرها، كالخطأ في المناورات بين السفن مما يؤدي الي حدوث تصادم بينهما أو جنوح السفن

(221) . محمد فريد العريني : مرجع سابق، ص 249.

(222) . احمد بن ابراهيم الشيخ : مرجع سابق ص 453.

أو الخطأ في استخدام الخرائط الملاحية، أو في قراءة البوصلات ومن ثم توقيع موقع السفينة علي الخريطة بطريقه غير صحيحة<sup>(223)</sup>.

أما الأخطاء في إدارة السفينة فهي الأخطاء في الأعمال التي تتعلق بالسفينة أي تتعلق بعمل عقد بالسفينة دون أن تدخل في سيرها وحركتها، إلا أنها تؤثر بطريقة غير مباشرة في حمولتها ومثال ذلك عدم أحكام غلق فتحات التهوية مما نتج عنها دخول مياه البحر و اتلاف البضائع. والإعفاء قاصر عندما يقع الخطأ الملاحي من الريان، أو البحارة، أو المرشد، أو التابعين البحريين، أما إذ وقع الخطأ من الناقل نفسه فلا محل للإعفاء، و نشير أيضاً إلى نص المادة (212) من القانون البحري التي تنص على التزام الناقل بأن يعد السفينة إعداداً حسناً لتكون صالحة للملاحة وذلك قبل البدء في السفر، ولكن قد يكون هناك عيباً خفياً في السفينة لا يمكن اكتشافه باليقظة المعقولة، فللناقل أن يعفي نفسه من المسؤولية عن الضرر الذي ينتج عن عيب خفي للسفينة م (2/213) من القانون البحري .

#### رابعاً / حالات خاصة للإعفاء الناقل البحري :-

و هذه الحالات ذكرتها المادة 213 من القانون البحري ، الحالة الأولى الإضراب، وما يقابله من إقفال أبواب العمل، أو ما يعترض مواصلة العمل كلياً، أو جزئياً وعن أي سبب يوقف العمل، أو يعقه، وأوردت نص المادة السابقة فقرة 3 سبباً من أسباب الإعفاء وعلى الناقل لكي يعفي نفسه من المسؤولية عن حوادث الاضطرابات عن العمل أن يثبت وقوع الحادث و علاقة السببية بينهما وبين الضرر الذي لحق البضاعة، ولا يطلب المشرع للإعفاء الناقل من المسؤولية أن يكون الإضراب عاما و إنما يكفي أن يكون جزئياً، وفضلا عن ذلك فإنها تعتبر من أسباب الإعفاء

(223). محمد عبد الفتاح ترك : مرجع سابق، ص242.

الإيقاف، أو العوائق العارضة أثناء العمل وهي لاترقي إلى مرتبة الاضرار وعبارة "لأي سبب كان" قد يفهم منها للأول وهلة أن الناقل يعني من المسؤولية عن الإضرار ولو كان نتيجة خطئه، إلا أن الحقيقة غير ذلك، فإذا ثبت أن الاضرار، أو الاغلاق كان نتيجة خطأ من الناقل فإنه لا يفيد من الإعفاء ويقع على الشاحن عبء إثبات خطأ الناقل<sup>(224)</sup>.

**الحالة الثانية** حالة قيام بمساعدة، أو بإسعاف بحري، أو بمحاولة ترمي إلى ذلك، لكي يعفي الناقل نفسه من المسؤولية يجب عليها إثبات أن الضرر جاء نتيجة انقاذ، أو محاولة انقاذ الأرواح باعتبار أن المساعدة في هذه الحالة اجبارية، وهناك رأي في الفقه يرى أن مساعدة الناقل لكي ينقذ أموال هي مساعدة اختيارية، فلا تعتبر سببا قانونياً من أسباب إعفاء الناقل إذ تملئها في الواقع اعتبارات مالية بقصد الحصول على المكافأة وليس لاعتبارات انسانية كما هو الحال في انقاذ الأرواح<sup>(225)</sup>.

**الحالة الثالثة** النقصان في الحجم، أو الوزن الناتج عن عيب خفي، أو خاص بطبيعة البضاعة، المشرع لم يبين نسبة خاصة من نقص الوزن، أو الحجم يحصل التسامح فيها، لأن هذا النقص يختلف بسبب ظروف البضاعة والرحلة<sup>(226)</sup>، ولذلك يترك للمحاكم تقديره وهي تسترشد بالعرف الجاري في ميناء الوصول، ورأي أهل الخبرة، وهو يحدد (بنسبة مئوية) تختلف من بضاعة لأخرى ولا يستثنى من هذه القاعدة سوى بعض البضائع التي لا تتأثر طبيعتها بعامل الوقت، أو الظروف الجوية التي تتعرض لها أثناء الرحلة البحرية كالقضبان الحديدية وسبائك المعادن، وللناقل أن يقيم الدليل علي العيب الموجود في البضاعة بكل الطرق ولو كان سند الشحن خالياً

(224). أحمد محمود حسني : النقل الدولي البحري للبضائع، 1989، منشأة المعارف، الاسكندرية، ص241.

(225). امال احمد كيلاني :مرجع سابق، ص55.

(226). علي حسن يونس :العقود التجارية، 1973، دار الفكر العربي، ص97.

من كل تحفظ في هذا الصدد<sup>(227)</sup>، ويعفي الناقل من المسؤولية عن عجز الطريق في حدود النسبة التي جري عرف التجارة السماح بها فإذا تجاوز العجز هذه النسبة خففت مسؤولية الناقل بنسبة العجز المسموح به، ومع ذلك فإذا كان الضرر الذي لحق البضاعة قد نجم عن عيب ذاتي للبضاعة و خطأ من الناقل فإن المسؤولية تقسم بين الناقل والشاحن بنسبة كل سبب في إحداث الضرر<sup>(228)</sup>

---

(227). علي جمال الدين عوض : القانون البحري، 1981، مكتبة النهضة العربية، القاهرة، ص597.

(228). احمد حسني : مرجع سابق، ص244.

## المبحث الثاني

### الخطأ المفترض وإثبات العكس

نتعرض في هذا المبحث إلى الخطأ كأساس للمسؤولية الناقل، وهل هو خطأ مفترض أم خطأ واجب الإثبات ونود الإشارة -ونحن بصدد الحديث عن أساس المسؤولية المدنية بصفة عامة و مسؤولية الناقل بصفة خاصة - أن هناك من يستبعد الخطأ كأساس لمسؤولية الناقل وينادي بفكرة تحمل المخاطر، أو التبعة، بحيث تتحقق المسؤولية بمجرد وقوع الضرر سواء أكان الناقل قد ارتكب خطأ أم لا، أيضاً نتناول مسألة كيفية إثبات خطأ الناقل وإجراءاته، وبهذا سوف نقسم هذا المبحث إلى مطلبين:

المطلب الأول الخطأ كأساس للمسؤولية .

المطلب الثاني كيفية إثبات خطأ الناقل وإجراءاته.



## المطلب الأول

### الخطأ كأساس المسؤولية

لكي تقوم المسؤولية العقدية لابد من وجود خطأ وضرر و علاقة سببية، لذلك اعتبر الخطأ أساساً للمسؤولية المدنية، ولكن مع مرور الزمن و كثرة الآلات المستخدمة في تنفيذ العقد، لذلك ظهر جانب من الفقه يُنادي بفكرة تحمل التبعة كأساس آخر للمسؤولية المدنية، أيضاً لابد من معرفة على من يقع عليه عبء الإثبات وكيفية إثبات العكس، كل هذه الأمور سوف نتناولها في فرعين، في الأول سوف نتحدث عن الخطأ في المسؤولية العقدية للناقل، وفي الثاني يكون الحديث عن إثبات الخطأ بين المضرور و الناقل.

## الفرع الاول

### الخطأ في المسؤولية العقدية للناقل

الخطأ العقدي مرادف لعدم تنفيذ الالتزام العقدي، ذلك لأن المدين في الالتزام التعاقدي يجب عليه أن ينفذ هذا الالتزام فإذا لم يتم بهذا التنفيذ عن عمد، أو عن اهمال فانه يكون مسؤولاً عن خطئه العقدي<sup>(229)</sup>.

و قد عرفنا بأن المادة (147) من القانون المدني الليبي نصت على أن العقد شريعة المتعاقدين، والزمّت المادة (202) -من ذات القانون- المدين بتنفيذ التزامه ولو جبراً، ويتحقق

---

(229) . سبق الإشارة الي الخطأ ومفهومه في الفصل الاول .

الخطأ العقدي في حالة عدم قيام المدين بالتزامه المترتب على العقد حتى ولو كان هناك سبب أجنبي حال دون قيام المدين بالتزامه.<sup>(230)</sup>

كذلك ينطبق الأمر على أساس المسؤولية العقدية عن الغير، بالرغم من عدم وجود نص في القانون الليبي، يتحدث بطريقة مباشرة عن المسؤولية العقدية الناشئة عن الغير، وذلك كما هو الحال في المسؤولية التقصيرية م (176-177) مدني .

غير أن الفقرة الثانية من المادة (220) تشير الى هذه المسؤولية بطريقة غير مباشرة حيث ورد بها "..... ومع ذلك يجوز للمدين أن يشترط عدم مسؤوليته عن الغش، أو الخطأ الجسيم الذي يقع من أشخاص يستخدمهم في تنفيذ التزامه".

وهذا الذي ما ورد بالنص يفيد بمفهوم المخالفة أن الشخص يكون مسؤولاً مسؤولية تعاقدية عن أعمال تابعيه مالم يشترط عدم المسؤولية والاساس التي تبني عليه هذه المسؤولية هي الخطأ المفترض .

كذلك الأمر في المسؤولية العقدية عن الأشياء والتي تتمثل في الحالة التي يكون فيها عقد ويتدخل شيء يؤدي الى عدم التنفيذ، أو الاخلال بالالتزام بوجه عام، فعندها تكون مسؤولية المتعاقد مسؤولية ليست راجعة الى فعله الشخصي بل الى فعل الشيء أي الى تدخل ايجابي من شيء أفلت من حراسة المدين ويترتب عليه ضرر لحق بالدائن، فهنا يكون المدين مسؤولاً مسؤولية عقدية<sup>(231)</sup>.

(230) . سعد العسيلي : "اساس المسؤولية المدنية في قضاء المحكمة العليا" ، مجلة المحامي ،مجلة فصلية تصدر عن المؤتمر

المهني العام للمحامين، السنة الخامسة، العدد التاسع عشر، 1987،9،ص 27

(231) . عمر ابراهيم حسين : جماعية المسؤولية المدنية دراسة في القانون الليبي، الطبعة الأولى، 1991، منشورات جامعة قارونس ،ص 53 وما بعدها.

ونشير إلى قضاء المحكمة العليا حيث عرف المسؤولية العقدية عن الأشياء، فقد قرر في أحد أحكامه ( ... وقد دل المشرع بأفراده لكل من المسؤوليتين التعاقدية و التصيرية احكاما مستقلة تخص بها دون الاخرى على النحو السابق الاشارة اليه على انه وضع المادة 181 مدني لحماية غير المتعاقدين، في حالة وقوع ضرر من أشياء، أو الآلات ميكانيكية تتطلب حراستها عناية خاصة، أما ما يربطه بحارس الاشياء و الآلات الميكانيكية عقد التزام مرافق عامة فإن احكام هذا العقد، ونصوص القانون المدني التي تنظم احكام هذا العقد تكون هي وحدها الواجبة التطبيق لتحديد مسؤولية الملتزم ... (وإذا)...التفت الحكم عن بحث العلاقة التعاقدية السابق الاشارة اليها ومدى تطبيق احكام المسؤولية العقدية عليها لتحديد اطراف هذه العلاقة وبيان مدى نطاقها فان الحكم يكون قد خالف القانون ). وقد طعن في الحكم أمام المحكمة العليا التي ذهبت بالن أن تأسيس المسؤولية على اساس حراسة الاشياء (مخالف للقانون )، وذلك لارتباط المصنع بعقد مع مؤسسة الكهرباء، وقد أخلت المؤسسة بالتزامها، وهذا يعد خطأ عقدي منها(232).

- ونحن بصدد موضوعنا في البحث- نقول أنه لا اختلاف بين أركان المسؤولية العقدية للناقل البري والبحري والجوي و أركان المسؤولية العقدية بوجه عام، إذ يجب أن يكون الناقل قد ارتكب خطأ سبب ضرراً وأدى الي الاخلال بتنفيذ الالتزام، أو عدم تنفيذه .

لذلك نجد تطبيقاً للقاعد العامة في المسؤولية العقدية للنقل البري والبحري والجوي .

## أولاً / الناقل البري :-

(232). طعن مدني 29/18 ق 16 / 4 / 1985، مجلة المحكمة العليا، السنة الحادية والعشرون، العدد الرابع، السنة يوليو، ص84.

تنص المادة (519) من القانون التجاري الليبي علناً "يسأل الناقل من وقت تسلمه الشيء محل النقل عن هلاكه كلياً، أو جزئياً وعن تلفه وعن التأخير في تسليمه".

كما نصت لمادة (600) تجاري ليبي أنه "لايجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته عن هلاك الشيء، أو تلفه أو التأخير في تسلمه إلا بإثبات القوة القاهرة، أو العيب الذاتي في الشيء، أو خطأ المرسل، أو خطأ المرسل اليه".

ويستفاد من هذين النصين أن الناقل لا يكون مسؤول عن هلاك البضاعة هلاكاً كلياً أو جزئياً، أو تلفها، أو التأخير في تسليمها إلا إذا حصل ذلك بسبب قوة القاهرة، أو عيب ذاتي في البضاعة، أو خطأ من المرسل، أو المرسل إليه، وهذه الأحكام ليست إلا تطبيقاً للقواعد العامة في المسؤولية العقدية.

والتزام الناقل بمقتضى عقد النقل هو التزام بتحقيق نتيجة وهو نقل البضاعة وتسليمها إلى المرسل إليه سليمة في الميعاد المحدد<sup>(233)</sup>.

أما في عقود نقل الأشخاص فقد نصت المادة (629) من القانون التجاري الليبي على التزام الناقل بضمان سلامة الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل.

وكذلك يلتزم الناقل بنقل الراكب وامتعته إلى مكان الوصول في الميعاد المتفق عليه م (628) تجاري ليبي، وهذا تطبيق القواعد العامة في المسؤولية العقدية، أما في القضاء الفرنسي فقد جعل بادئ الأمر جعل مسؤولية الناقل تقصيرية مستنداً في ذلك إلى حكم المادة 1382 من القانون المدني الفرنسي، التي تستلزم من الراكب للحصول على حقه في التعويض، إثبات خطأ الناقل

(233). مصطفى كمال طه : العقود التجارية وعمليات البنوك ، 2002 ، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية ، ص 182.

ومن أجل أن يخفف عبء الاثبات عن المضرور، قررت محكمة النقض الفرنسية بتطبيق المادة 1/1384 من القانون المدني الفرنسي وهي مسؤولية حارس الشيء، حيث كان يشترط في الاستناد الى المادة المذكورة أن يثبت المتضرر وجود عيب في تركيب الشيء الذي أحدث الضرر، أو نقص في صيانته، ومتى ثبت ذلك، لا يترتب على الناقل سوى قرينة بسيطة يجوز نقضها بإقامة الدليل على عدم وقوع خطأ منه، وذلك بأن يثبت أنه بذل على ما كان عليه من عناية ولو لم يثبت حدوث الضرر بسبب أجنبي، وبذلك تنتفي مسؤوليته (234) لذلك قامت النقض الفرنسية بتطبيق قواعد المسؤولية العقدية على ناقل الأشخاص لأنه أوفي بالغرض وأكثر مصلحة للمصاب، وأقرت بوجود التزام تعاقدي على عاتق الناقل يوجب عليه إيصال المسافر سالماً بحيث أن عدم تنفيذ هذا الالتزام يترتب على عاتقه المسؤولية.

ولكي يحصل الراكب على حقه في التعويض ما عليه إلا اثبات الضرر ووجود عقد بينه وبين الناقل، ولكن لهذا الأخير نفيمسؤوليته بإثبات السبب الاجنبي .

## ثانياً / النقل البحري :-

نصت المادة 212 من القانون البحري الليبي علأنه "الناقل ملزم قبل بدء السفر بالمسائل الآتية :

- 1- أن يعد السفينة اعداداً حسناً لتكون صالحة للملاحة .
- 2- أن يجهزها ويزودها بالمهمات والرجال والمؤن المناسبة .

---

(234) . مشار إليه لدي د عادل علي عبدالله المقدادي :مرجع سابق، ص 76.

3- أن ينظف ويهيئ العنابر والغرف الباردة والمبردة وسائر اقسام السفينة المعدة لشحن البضائع"، و بحسب ماجاء في نص المادة السابقة أن الناقل يقع على عاتقه مجموعة من الالتزامات في العقد وإذا اخلّ بتنفيذ التزامه يكون قد ارتكب خطأ سواء عن عمد، أو إهمال، وبالتالي يجب على الناقل البحري لكي ينفذ التزامه أن يقوم بإعداد السفينة وتجهيزها وتزويدها وتنظيفها بالإضافة يجب عليه أن ينفذ الاتفاق الذي بينه وبين الشاحن، فإذا كان هناك إخلال في تنفيذ عقد النقل، كان هناك خطأ حتى ولو لم يصدر من الناقل نفسه بأن صدر من الربان في الملاحة، أو كان هناك عيب خفي في السفينة، أو اضطراب عن العمل، أو قوة قاهرة، أو عيب خاص في البضاعة م (213) بحري، إلا أن الأسباب السابق ذكرها يعفي الناقل من المسؤولية وبالتالي الناقل غير ملزم بتعويض الشاحن، أو المرسل إليه لأن هناك سبب أجنبي أدي بالإخلال في تنفيذ الالتزام .

بالإضافة الى التزام بضمان السلامة الراكب و المنصوص عليه من القانون لحمايته فإذا ما حدث للراكب أي ضرر أثناء السفر فإن الناقل هنا يعد قد أخل بتنفيذ التزامه حتى ولو كان هناك سبباً أجنبي إلا أنه في هذه الحالة يعفي الناقل من المسؤولية م 231 بحري لبيبي .

و بالتالي فإنه وفقاً للنصوص السابقة نجد أن الناقل مسؤوليته مسؤولية عقدية مبناها الإخلال بتحقيق نتيجة، فبمجرد اخلال الناقل بأي من التزاماته تقوم مسؤولية مالم يثبت أن ذلك يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه .

### ثالثاً /النقل الجوي :-

التزام الناقل الجوي الرئيسي هو نقل البضاعة، أو الراكب وامتعته من مكان القيام الى مكان الوصول وفي الموعد المحدد والمتفق عليه، فإذا أخل بتنفيذ هذا الالتزام فإنه يكون قد ارتكب خطأ

في تنفيذ العقد، فالناقل الجوي مسؤول عن أي ضرر يصيب الراكب -سبق الحديث عنه - فيجب عليها أن يوصل الراكب سليماً معافياً إلى محطة الوصول م (650) من القانون التجاري، كذلك الأمر ينطبق مع الشاحن فالناقل ملزم بالحفاظ على البضاعة إلى أن يوصلها للشاحن، أو المرسل إليه بالكيفية المتفق عليها وإلا اخلّ بتنفيذ هذا الالتزام م (651) من القانون التجاري، بالإضافة إلى الموعد المتفق نصت عليه المادة (652) من القانون التجاري.

و هكذا يتبين لنا أن الناقل الجوي لكي يكون مرتكباً خطأً عقدياً فإنه عليها أن ينفذ التزامه بالكيفية المتفق عليه ولا يعفي من المسؤولية إلا بإثبات السبب الاجنبي م (653) من القانون التجاري.

## الفرع الثاني

### إثبات الخطأ بين المضرور والناقل

الخطأ بوجه عام - في فقه القانون - هو الإخلال بالالتزامات القانونية، الملقاة على عاتق المكلف، وفي إطار المسؤولية العقدية للناقل نجد أن هناك في الأساس عقد بين الناقل و المضرور وهذا العقد يتدخل فيه شيء يؤدي إلى عدم التنفيذ، أو الإخلال بالالتزام بوجه عام، فعندها تكون مسؤولية المتعاقد (الناقل) ليست راجعة الى فعله الشخصي بل إلى (فعل الشيء)، أي إلى تدخل ايجابي من شيء أفلت من حراسة المدين ويترتب عليه ضرر لحق بالدائن، فهنا يكون المدين مسؤولاً مسؤولية عقدية وقد تتشابه المسؤولية العقدية عن الأشياء مع المسؤولية عن العمل الشخصي<sup>(235)</sup>، حتى إن بعض الفقهاء يذهبون إلى أنه لا يوجد فرق في الحكم بين هذا

(235). سعد العسليبي : مرجع السابق . ص 29.

المسؤولية، وبين المسؤولية عن الفعل الشخصي، ومن هنا فإنهم يذهبون إلى أن أساس  
المسؤوليتين واحد وهو الخطأ الشخصي<sup>(236)</sup>

كما أن المسؤولية العقدية عن الأشياء وإن كانت تلتقي مع المسؤولية الناشئة عن الأشياء في  
بعض الجوانب، ذلك أن عبء الإثبات يقع على المدعي في الحالتين غير أنه في النظام العقدي  
يكون في إمكان المدعي عليها أن يتخلص من المسؤولية عن الأشياء إذا أثبت أنه لم يقترف أي  
خطأ بينهما، وفي مجال المسؤولية عن الأشياء فلا يمكنه ذلك إلا إذا أثبت أن هناك خطأ من  
المضروب، أو توافر السبب الاجنبي. ومن هنا تعددت الآراء التي قال بها الشراح حول تحديد  
الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية الحارس عن الشيء، بالأخص مسؤولية الناقل، فمنهم من قال  
بأن الأساس هنا هو فكرة تحمل التابعة، ومنهم من يقول بنظرية الخطأ في الحراسة<sup>(237)</sup>، وكما  
وضحنا سابقاً بأن عملية النقل في حد ذاتها عملية خطيرة ولكن درجة الخطورة تختلف على حسب  
طبيعة النقل برأ، أو جواً، أو بحراً، لذلك نجد أن النقل الجوي كان له النصيب الأكبر في الحديث  
عن أساس المسؤولية، لأن طبيعة هذا النقل تتسم بدرجة خطورة عالية وهنا نشير إلى المسؤولية عن  
الأشياء إذ أن المضروب مكلف بإثبات علاقة السببية بين الضرر وفعل الشيء وغير مكلف  
بإثبات الخطأ عند القانون الليبي، وهذا ينطبق على المسؤولية عن الأشياء في المجال العقدي  
وكذلك في المسؤولية التقصيرية، وبالتالي نجد أن المنهاج الذي يستقيم مع النصوص القانونية  
التي عالجت المسؤولية المدنية في القانون الليبي هو الخطأ المفترض في الحراسة أساس  
المسؤولية، وسند ذلك هو المادة (166) من القانون المدني التي جاء بها المشرع " كل خطأ  
سبب ضرراً للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض " لا تدع مجالاً للشك في أن المسؤولية لا تقوم على

(236) عمر إبراهيم حسين : مرجع سابق .ص53

(237) .د عادل علي عبدالله المقدادي : مرجع سابق ، ص 91



مجرد التسبب في إحداث الضرر بل يجب أن يكون الضرر بسبب خطأ، كما إن المادة (181) من القانون المدني لم تجعل المسؤولية عن الأشياء لمجرد تملك هذه الأشياء أو الانتفاع بها، بل اقامتها على وجود هذه الأشياء في حراسة الشخص، وبالتالي عليه قيام واجب الحراسة لأن عدم القيام بها قد يصبح مصدر خطر.

وفي إطار موضوع بحثنا سوف نتناول نظرية الخطأ ونظرية تحمل التبعة، للبحث عن أساس مسؤولية الناقل هل هي الخطأ، أم تحمل التبعة .

### أولاً / تحمل التبعة بدلاً من فكرة الخطأ :-

نظرية تحمل التبعة نظرية قديمة نادى بها جانب كبير من الفقه نظراً للاعتبارات الخاصة التي امتاز بها هذا العصر وتطور نظام التأمين مما قد يدعم القول بالأخذ بنظرية تحمل التبعة، كأساس للمسؤولية المدنية، لذلك يقال بأن كل شخص يجب عليه أن يتحمل مخاطر نشاطه فما دام ينتفع بالشيء فمن العدل أن يتحمل تبعته، والغرم بالغنم<sup>(238)</sup> ، لذلك وفقاً لهذه النظرية تكون المسؤولية فيها مسؤولية موضوعية مجردة الخطأ، وهي تقوم على الضرر، ولا تعتمد على عوامل شخصية متعلقة بالمسؤول، وإنما تقوم على عناصر مادية ظاهرية، ووجودها محقق، أما المسؤولية الشخصية فهي مرتبطة بشخص المسؤول وهي قائمة على الخطأ والخطأ يقتضي وجود عيب في سلوك الشخص المسؤول.<sup>(239)</sup>

وكما أشرنا سابقاً بأن أساس مسؤولية الناقل الجوي، تحتل الصدارة بين موضوعات النقل بشكل عام، نظراً لما لها أهمية بالغة في العمل وأنه يتسم بدرجة عالية من الخطورة بالإضافة إلى انعقاد

(238) . عيد السلام علي المزوغي : مرجع سابق، ص72.

(239) . عبدالرزاق السنهوري : مرجع سابق، ص380، ص381 ، محمد كامل مرسي : مرجع سابق ، ص 50 وما بعدها.

العديد من الاتفاقيات الدولية لتنظيم أحكام النقل الجوي الدولي، لذلك ونحن بصدد الحديث عن نظرية تحمل التبعية<sup>(240)</sup>، نتحدث عن الناقل الجوي، لأنه كان هناك العديد من النقاشات بين الاتفاقيات الدولية حول هذا الموضوع، وقد انعكس ذلك على صعيد تشريعات القانون المقارن، وكانت المحاكم تطبق على قضايا المسؤولية الخاصة بالنقل الجوي القواعد العامة في القانون وبموجبها يتم تعويض الشخص عن الأضرار التي تصيبه من جراء خطأ الناقل وفي حالة وفاة الشخص ينتقل حق المطالبة بالتعويض إلى ورثته، فنجد في بعض الدول كفرنسا لم يكن هناك تشريع خاص بالنقل الجوي لذلك كان يطبق على قضايا المسؤولية القاعدة العامة في التقنين المدني والتجاري وبهذا تكون مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية عقدية أساسها الخطأ المفترض فعند إقامة الدليل على نشوء الالتزام تتعقد بموجبه مسؤولية الناقل إلا إذا أثبت الناقل أن عدم تنفيذ التزامه راجع إلى سبب الأجنبي والقوة القاهرة، وفي فرنسا صدر تشريع الملاحة الجوية الفرنسي في مايو 1924<sup>(241)</sup>، أما في البلاد التي تنتمي إلى النظام الانجلو سكسونية، فلا يوجد تشريع منظم لمسؤولية الناقل الجوي الأمر الذي اضطرت المحاكم فيها إلى تطبيق القواعد العامة وكانت هذه المبادئ هي قيام أساس المسؤولية على صفة الناقل وعلى موضوع النقل، فإذا كان الناقل هو الذي يتعهد لقاء مقابل بتلبية جميع طلبات النقل دون تمييز بينها وكان محل العقد ينصب على نقل الأشخاص فإن مسؤولية الناقل تعتبر مسؤولية تقصيرية أساسها الإهمال وعلى الراكب إقامة الدليل على ذلك لأن التزام الناقل بضمان سلامة الراكب ينشأ من القانون وليس من العقد أما إذا كان محل العقد ينصب على نقل البضاعة فيعد الناقل مؤمناً للبضاعة ولا يجوز له التخلص من

(240). يستعمل المشرعون وفقهاء القانون في الغرب مصطلح "المخاطر"، بينما يستعمل المشرعون والفقهاء العرب في الغالب مصطلح "التبعية" أو "تبعه الهلاك" وأحياناً (الضمان) أو (ضمان الهلاك). ويفضل الباحثون العرب في قانون التجارة الدولية استعمال نفس المصطلحات الغربي، ولعل مرجع ذلك هو الرغبة في توحيد المصطلحات القانونية الدولية. مصطفى عبدالله العالم: انتقال المخاطر في عقد البيع الدولي، الطبعة الأولى، 1999، ص 41.

(241). وضحة فلاح المطيري: مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقاً للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، 2011، (غير منشورة)، ص 36.

المسؤولية إلا في أحوال معينة، و صفته هنا الناقل العام أما من يتولى النقل بناء على اتفاق خاص في كل حالة على حده دون وجود أدنى التزام عليه بقبول النقل، كان صفة الناقل هنا الناقل الخاص وترتكز مسؤولية الناقل العام على أساس الخطأ التقصيري المفترض، أما مسؤولية الناقل الخاص فترتكز على الخطأ التقصيري الواجب اثباته (242) .

وفي المقابل نجد هناك تشريعات أخرى مثل سويسرا وبعض الدول تذهب إلى أن أساس مسؤولية الناقل الجوي تقوم على فكرة المخاطر وتحمل التبعة وبالتالي فإن الناقل الجوي يكون مسؤولاً وبقوة القانون عن الضرر الذي يلحق بالمسافر، أو المرسل ولكن يقع على عاتق المضرور إثبات حدوث الضرر وعلاقة السببية بينه وبين نشاط الناقل (243) . لذلك اتجه المجتمع الدولي إلى وضع معاهدات الدولية تنظم النقل الجوي، واتجهت العديد من الدول إلى تبني أحكام هذه المعاهدات وإدخالها كما هي في قوانينها الوضعية، وطبعاً هذا يؤدي إلى القضاء على ظاهرة الازدواجية في القاعدة القانونية الواجبة التطبيق لذلك سوف نعرض هذه المعاهدات و مناقشتها حول أساس مسؤولية الناقل وهل تبني فكرة تحميل التبعة ؟

#### أ- معاهدة وارسو عام 1929

أقامت هذه الاتفاقية مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ المفترض، بمعنى أن المسافر، أو الشاحن لا يلزم بإقامة الدليل على وجود خطأ من أي نوع كان من جانب الناقل، (244) ولا يستطيع هذا الأخير التحلل من مسؤوليتها إلا إذا أثبت أنه هو وتابعيه قد اتخذوا كافة الاحتياطات الضرورية لتجنب وقوع الضرر، أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها، أو أن المضرور كان

(242) . هاني دويدار : مرجع سابق، ص381.

(243) . محمود احمد الكندري : نظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفقاً للاتفاقية مونتريال لعام 1999 ، الكويت ، ص194.

(244) . هاني دويدار : مرجع سابق، ص382.

قد تسبب، أو أسهم بخطئه في إحداث الضرر. ولقد روعي في هذه القاعدة مصلحة الركاب والشاحنين (المواد 17-18-19-20-21) من الاتفاقية<sup>(245)</sup>، ومن أجل تحقيق التوازن بين حق المضرورين في الحصول على التعويضات المناسبة وضرورات استقرار نشاط الملاحة الجوية، وضعت الاتفاقية حدوداً قصوى للتعويضات التي يلتزم بها الناقلون بدفعها بشرط حسن نية الناقل حتى يتمكن من الاستفادة من تحديد مسؤوليته، أما إذا ثبت سوء نيته امتنع عليه الاستفادة من الحد الأقصى للتعويض المحدد في الاتفاقية وكذلك امتنع عليه التمسك بالإعفاء من المسؤولية ويعتبر الناقل سيء النية إذا كان الضرر راجعاً إلى غشه، أو إلى خطئه الجسيم مادة (259) من الاتفاقية، أو إذا تخلفت وثائق السفر، أو إذا لم تشمل في حالة وجودها على البيانات الإلزامية التي حددتها الاتفاقية (المواد 3، 4، 9)<sup>(246)</sup>.

#### ب- بروتوكول لاهاي لعام 1955.

وقد تم تعديل اتفاقية وارسو في بروتوكول لاهاي، إلا أنه بقيت مصالح الناقلين الجويين تغلب على مصالح المسافرين، أو المرسلين، حيث بقي الخطأ المفترض هو أساس المسؤولية في البروتوكول، على الرغم من اقتراح البعض آنذاك. صيغة بديلة للمادة (20) والتي تقيم المسؤولية على أساس الخطأ الموضوعي وكانت الصيغة كمايلي "لا يكون الناقل مسؤولاً إذا لم يحصل الضرر بسبب خطئه، أو خطأ أحد تابعيه" وقد ايد بعض المشاركين عدة وفود هذه الصيغة، ولا سيما الجانب الفرنسي وحببتهم في ذلك أن مفهوم الخطأ أصبح واضحاً بما فيه الكفاية، وسواء أكان ذلك في بلاد القانون اللاتيني أم في بلاد القانون الأنجلوسكسوني، ولا يتمكن الناقل من إعفاء نفسه من المسؤولية عن الضرر الناجم عن الحادث، إلا إذا أثبت أنه لم يرتكب هؤلاء أحد تابعيه أي

(245). جلال وفاء محمددين : مرجع سابق، ص 282.

(246). د أحمد بن إبراهيم الشيخ : مرجع سابق ، ص 32 ، محمد فريد العريني : مرجع سابق، ص 181.

خطاً<sup>(247)</sup>، ولكن لم تحظ هذه الصيغة المقترحة بموافقة الوفد الأمريكي، فظلت المادة (20) علي حالها دون تعديل وبقي الخطأ المفترض هو أساس المسؤولية

## 2- اتفاقية مونتريال عام 1966

بسبب عدم اقتناع الولايات المتحدة الأمريكية بالتعديل السابق لبروتوكول لاهاي عام 1955 و إعلانها انسحابها من اتفاقية وارسو، سارع الإتحاد الدولي للنقل الجوي ( الأياتا )<sup>(248)</sup> والمنظمة الدولية للطيران المدني (الأيكاو ) رغبة أنه تجنب العواقب السيئة التي قد تترتب على الانسحاب فقامت بجمع وإقناع عدد من شركات الطيران في مختلف الدول بالتوقيع على اتفاق هيئة الطيران المدني الأمريكية لتحقيق ماتصبوإليه الولايات المتحدة الأمريكية من حماية سلامة المسافرين وتعويضهم تعويضاً عادلاً، وبالفعل وقعت ثلاثة عشرون شركة طيران اجنبية علي اتفاق عقد في مونتريال و أصبح واجب التنفيذ في 16 مايو عام 1966<sup>(249)</sup>. وحققت الولايات المتحدة الأمريكية ما تصبو إليه، حيث أتى اتفاق مونتريال بأحكام جعلت مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية مبناهها فكرة المخاطر وتحمل التبعة، وبالتالي فإن الناقل يُسأل عن أي ضرر يصيب المسافر بصفة مطلقة ولايعفى من المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر كان بفعل المضرور، ويشترط لتطبيق هذا الاتفاق والذي قصد منه حماية رعايا الولايات المتحدة الأمريكية أن يكون النقل دولياً وفق اتفاقية وارسو وأن تكون أحد نقاط القيام، أو الوصول، أو الرسو واقعة علىأرض الولايات المتحدة الأمريكية<sup>(250)</sup>.

(247) عدلي امير خالد : مرجع سابق ،ص66.

(248) . عادل محمد خير : مسؤولية الناقل الجوي وألية دعوى المسؤولية وحدود التعويض، الطبعة الأولى، 2001، ص63 وما بعدها.

(249) . محمد فريد العريني : مرجع سابق، ص105.

(250) . لقد تعرض هذا الاتفاق الي مجموعة من الانتقادات ،ولكن هذه الانتقادات ليس موجهه له بسبب قلب طبيعة المسؤولية الي مسؤولية موضوعية مبناهها فكرة المخاطر وتحمل التبعة، لان التشريعات الدولية الحديثة بدأت تتبني هذا الاتجاه، بل هذه الانتقادات =

د- بروتوكول غواتيما لاشي لعام 1971: فرقت هذه الاتفاقية لتحديد أساس مسؤولية الناقل بين الامور التالية :

1- فيما يختص بتعديل المادة (17) من اتفاقية وارسو، فقد اصبحت مسؤولية الناقل الجوي عن وفاه المسافرين، أو إصابته بجروح، أو أي أذى بدني، مسؤولية موضوعية مبنية على فكرة المخاطر وتحمل التبعة، بمعنى أن مسؤولية الناقل تتعقد بمجرد وقوع الضرر للمسافر، حتى ولو لم يقع أي خطأ من جانبه، ولايستطيع الناقل التخلص من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر قد تسبب، أو أسهم في إحداث الضرر المادة (1/4 من البروتوكول) وهذا التعديل يشمل أيضا أمتعة المسافرين التي يتحمل الناقل الجوي نقلها مع المسافرين، ويستطيع الناقل نفي مسؤوليته عن الامتعة إذا ثبت أن هلاك، أو تلف الأمتعة يعود إلى طبيعتها، أو السبب الذاتي بها<sup>(251)</sup>

2- أما فيما يتعلق بالمادة (19) من اتفاقية وارسو، بقيت مسؤولية الناقل الجوي كما هي دون تعديل، وهي خاصة بتأخير المسافرين، أو تأخير أمتعته، وهي مسؤولية مبنية على الخطأ المفترض، حيث يعد الناقل مسؤولا عن الضرر الناجم عن التأخير، إلا إذا تمكن من إثبات اتخاذ كل الاحتياطات والاجراءات الضرورية لتفادي التأخير م(1/65).

3- كما بقيت مسؤولية الناقل الجوي . أيضا . دون تعديل فيما يخص البضائع، سواء أكان بإلحاق ضرر بها -حسب المادة 9/18 من اتفاقية وارسو- أم كان الضرر ناتجا عن التأخير في نقلها حسب المادة 190 من اتفاقية وارسو، وهي كما قلنا مسؤولية مبنية على الخطأ المفترض .

و- بروتوكول مونتريال الرابع لعام 1975:

---

= استندت الي كيفية إمكان هدم تشريع دولي موحد موقع عن عشرات الدول لإرضاء دولة واحدة وهي الولايات المتحدة الامريكية وبعض مؤسسات الطيران.  
(251) . محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص185.

فلقد نص هذا البروتوكول في مادته الرابعة على مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب البضاعة نتيجة هلاكها، أو ضياعها، أو تلفها طالما أن الواقعة المسببة للضرر قد حدثت أثناء فترة النقل الجوي، ولايستطيع الناقل التحلل من هذه المسؤولية إلا إذا أقام الدليل علناً الضرر يرجع إلى واحد من الأسباب التي عددها البروتوكول المذكور على سبيل الحصر، وهي طبيعة البضاعة، أو عيبها الذاتي، سوء تغليف البضاعة الراجع الى شخص آخر غير الناقل، أو أحد تابعيه، أعمال الحرب، أو النزاع المسلح، و أي عمل صادر عن السلطة العامة ذو صلة بالبضاعة من حيث دخولها، أو خروجها من المطار، أو اثناء فترة عبورها به، وبالتالي نجد أن مسؤولية الناقل الجوي على البضائع أصبحت مسؤولية موضوعية قائمة على الخطر وتحمل التبعة، ولايستطيع التخلص من المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر يرجع إلأسباب سالفة الذكر (252).

#### هـ - اتفاقية مونتريال لعام 1999:

انعقدت هذه الاتفاقية بهدف توحيد الأحكام المتعلقة بالنقل الجوي الدولي، فنجد أنه نصت على مسؤولية الناقل تجاه الراكب في المادة (17) ولم تأتي بجديد فنصت على مسؤوليته في حالة وفاة الراكب، أو إصابته بجروح في حالة وقوع الحادث على متن الطائرة، أو أثناء الصعود، أو النزول منها، أما مسؤوليته تجاه الأمتعة إذا لحق بها ضرر على متن الطائرة، أو خلال الفترة التي كانت فيها الأمتعة تحت حراسته يكون مسؤولاً عنها في حالة إصابتها بضرر، أما الأمتعة الشخصية يكون الناقل مسؤولاً عنها إذا أصابها ضرر بخطأ منه، أو من تابعيه، وبالنسبة للضرر اللاحق بالبضاعة يكون الناقل مسؤولاً عنها إذا وقع الضرر أثناء النقل الجوي، ويستطيع الناقل نفي

(252). عادل محمد خير : مرجع سابق، ص65.

مسؤوليته إذا ثبت أن الضرر اللاحق بالبضاعة ناتج عن الأسباب التي حددتها المادة (17) من الاتفاقية، أما عن التأخير يُسأل عن الضرر الناشئ عن التأخير ما لم يثبت أنه اتخذ هو تابعيه ووكلائه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر، أو أنه استحال عليه اتخاذ مثل هذه التدابير. كما قررت المادة (21) من نفس الاتفاقية مايلي

1- فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها بالمادة (17) والتي لا تتجاوز قيمتها (100000) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، لا يجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته أو أن يحد منها.

2- فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في المادة (17) والتي تتجاوز قيمتها (100000) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت ما يلي:

أ- أن هذا الضرر لم ينشأ عن الإهمال، أو الخطأ، أو الامتناع من جانب الناقل، أو تابعيه، أو كلاهما.

ب- وأن هذا الضرر قد نشأ فعلاً عن الإهمال، أو الخطأ، أو الامتناع من جانب الغير".

يستفاد من هذه النصان الاتفاقية أقرت بشكل عام مبدأ المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي الدولي، ولكنها خرجت على هذا المبدأ فيما لو تجاوز مبلغ التعويض عن الأضرار (100000) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب و لا يكون الناقل مسؤولاً إذا ثبت أن الضرر لم يكن نتيجة إهمال منه أو من تابعيه، أو وكلائه، أو أن الضرر نتج بسبب إهمال، أو خطأ من الغير والمقصود بالغير هنا كل شخص لا يكون الناقل مسؤولاً عن أفعاله بأن لا تربطه برابطة تبعية مثل موظفي الجمارك والمطار وبالتالي لا يكون الناقل مسؤولاً عن أفعالهم في حالة صدور منهم



أي خطأ يضر بالركاب، أو البضائع، و تعتبر مسؤولية الناقل في هذه الحالة مسؤولية شخصية قوامها الخطأ المفترض (253) .

وتكون مسؤولية الناقل الجوي الدولي مسؤولية موضوعية بالنسبة للأمتعة المسجلة، أما الأمتعة الغير المسجلة، أو التي يحتفظ بها المسافر، فإن مسؤولية الناقل عنها هي مسؤولية شخصية تقوم على الخطأ المفترض .

هكذا تعرضنا لنظرية تحمل التبعة والتي نادى بها جانب من الفقه لتحل محل نظرية الخطأ، فالعدالة- في نظرهم- تقتضي أنه من ينشئ فعله في المجتمع خطراً مستحدثاً، يتعين عليه تحمل تبعة هذا الخطر، بالرغم من الانتقادات التي وجهت لهذه النظرية (254) إلا أنهم نادوا بأن تكون أساس المسؤولية المدنية وبالأخص في عقود النقل، كون الناقل يستخدم آلة ميكانيكية تستعمل في ظروف خطيرة، لتنفيذ عقد النقل أي أن تقام مسؤولية الناقل علي أساس المسؤولية من قبل الشيء .

ولقد تحدثت عن الناقل الجوي كمثال لهذه الخلافات التي حصلت بشأن أساس المسؤولية، هذا بالإضافة إلى أن الناقل الجوي حظى باهتمام كبير دولياً، فقامت العديد من الاتفاقيات الدولية

(253) . محمود احمد كندري : مرجع سابق، ص188

(254) - وجه الفقه انتقادات عديدة الي نظرية تحمل التبعة يمكن اجمالها ما يلي :

1- ان نظرية تحمل التبعة تتجاهل الخطأ كأساس للمسؤولية وفي ذلك اهدار للأساس الأدبي للمسؤولية يلزم الشخص عندما يصدر عنه سلوك معيب ، وعدم إلزامه عندما يكون سلوكه سليماً ، وهذا فيه مراعاة كل فرد سلوكه، اذا ان هذا السلوك في مناط المساءلة ، أما اذا ألزم الفرد بالتعويض بغض النظر عن درجة سلوكه، فإن فيه ذلك دفع للأفراد المجتمع الي الاهمال وعدم الحيطة حيث أن النتيجة واحدة في حالة الخطأ من عدمه .

2- يقال، إن مبدأ تحمل التبعة يشكل سيفاً مسلطاً علي رقاب كل من يمارس نشاطاً قد يؤدي الي الاضرار بالغير

3- هذه النظرية تقوم علي تناقض داخلي من حيث مبدئها ، مما يترتب عليه صعوبة فنية علي صعيد التطبيق، كما أن تعدد الاسباب يترتب عليه عدم معرفة السبب الذي ينتج عنه الفعل مما يخلف معه اوضاعاً تظهر العراقيل امام المضرور لا أن تسهل له طريق الحصول علي التعويض .. انظر / بشري جندي : تحمل التبعة في المسؤولية غير التعاقدية ، مجلة ادارة قاضيا الحكومة، س 13 ، ع 3 ، يوليو، سبتمبر 1969. ص 532.

واثيرت العديد من النقاشات وخصوصا بموضوع أساس المسؤولية، لذلك ما قيل على الناقل الجوي ينطبق أيضا على الناقل البري والبحري لكونهم يشتركون في شيء واحد وهو الآلة الميكانيكية الخطرة والمستخدمة لتنفيذ عقد النقل .

## ثانيا / نظرية الخطأ :-

بمقتضى هذه النظرية يعتبر الناقل هو المدين في تنفيذ الالتزام الناشئ عن العقد، فمن الواجب عليه تنفيذ التزامه، فإذا لم يقم بذلك، يفترض أنه قد أخطأ وهذا هو الخطأ العقدي، ويستوى ذلك أن يكون عدم قيامه بالالتزام ناشئاً عن عمد، أو إهمال، وبالتالي على الراكب لكي يحصل على حقه في التعويض أن يثبت بأن الناقل لم ينفذ التزامه وإن ضرراً قد أصابه من جراء ذلك، ومتى ثبت عدم تنفيذ الالتزام والضرر استحق التعويض، إلا إذا استطاع الناقل نفي علاقة السببية بإثبات السبب الأجنبي<sup>(255)</sup>، غير أن المسؤولية القائمة على الخطأ لم تعد تسير التطورات الحديثة التي تشهدها المجتمعات، وفي كافة المجالات الاقتصادية والاجتماعية وغيرها، فكثر الحوادث وتعمدها تجعل من الصعب الاعتماد على هذه النظرية، لأنه غالباً ما تؤدي الي حرمان لبعض الأشخاص من حقه في التعويض<sup>(256)</sup>، وفي إطار هذه النظرية، ظهر من يناهز بتأسيس مسؤولية الناقل على أساس الخطأ في الحراسة بالاستناد إلى نصوص المواد المتعلقة بحراسة الاشياء والتي تتطلب من المسؤول عن هذه الاشياء السيطرة التامة عليها، لمنع وقوع الضرر الذي يصيب الغير، وبالتالي تصبح مسؤولية الناقل مفترضة ولا يمكنه التخلص من ذلك إلا بإثبات السبب الأجنبي كالقوة القاهرة، أو خطأ الراكب، أو الغير، وبالتالي إن الالتجاء إلى هذه النظرية يكفل للراكب حقه في الحصول على التعويض، لأن خطأ الناقل يعتبر ثابتاً، هو الخطأ في

(255). سمير عبدالسميع سليمان الأودن : مرجع سابق، ص215.

(256). عادل علي عبدالله المقدادي : مرجع سابق، ص99.

الحراسة، وهو يعتبر ثابتاً بمجرد حدوث الضرر بفعل الشيء، وأما القرينة التي بينت عليها هذه المسؤولية فهي افتراض علاقة السببية بين ذلك الخطأ في الحراسة ووقوع الضرر<sup>(257)</sup> ومما يذكر أن القانون الانجلو الامريكي يعتبر مسؤولية الناقل عن سلامة المسافر مسؤولية تقصيرية تستند على الخطأ في الحراسة وحتى تقوم المسؤولية لابد من توافر شرطين، أولها: أن يخضع الشيء الذي تسبب في إحداث الضرر لسيطرة الناقل، وثانيهما: أن يكون الحادث مما لا يقع بحسب المجري العادي للأمر إذا بذل المسيطر على الشيء العناية الواجبة .

ولكن هذه النظرية لاتستقيم مع الواقع، لأنها تقصر عن حماية الراكب في بعض الأحوال التي يتعرض فيها للأضرار، فضلا عن كونها لاتستند إلى سند قانوني، ذلك لأنه لايمكن للجوء إلى هذه النظرية إذا ما كنّا بصدد عقد نقل، فالمسؤولية العقدية هي الواجبة التطبيق في تلك الحالة، إلا إذا أخذنا بنظام الخيرة بين المسؤوليتين وهذا النظام محل خلاف بين الفقهاء ولا يوجد اتفاق عليه.<sup>(258)</sup>

بالإضافة إلى أن نظرية الخطأ في حراسة الاشياء تشترط لترتب مسؤولية الناقل أن ينتج الضرر عن تدخل إيجابي للشيء، وهي بذلك لاتحمي الراكب المتضرر إذا لم يكن الضرر الذي تعرض له ناجماً عن هذا التدخل، كما لو اصطدم الراكب بأحد أعمدة المحطة، أو عند تعثره في رصيف محطة القطار عندما يكون متجها لدخول فيه، أو الخروج منه، وبالتالي سيعفى الناقل من تبعة تلك الحوادث، لأن الضرر لم ينتج بسبب أداء النقل، وفي هذه الحالة على الراكب إثبات الخطأ من جانب الناقل وهذه لاتخلو من الصعوبة لأنه من النادر أن يتمكن الراكب من إثبات ذلك، وبالتالي فإن الراكب حتما سيضيع عليه الحق في التعويض .

(257) . محمد طاهر قاسم : "الأساس القانوني للمسؤولية عن الاشياء الخطرة امام القضاء العرقي"، مجلة الرافدين

للحقوق، العدد 49، المجلد (13)، ص 167.

(258) . عبدالرازق السنهوري : مرجع سابق، ص 482.

وبالنظر إلى نصوص القانون الليبي نجد أنه يأخذ بنظرية الخطأ كأساس للمسؤولية الناقل سواء الجوي، أو البري، أو البحري، فنص المادتين (650) و (651) من القانون التجاري الجوي الليبي، تتصّانعلأن مسؤولية الناقل الجوي بمجرد حدوث الضرر الذي يلحق للراكب، أو البضاعة ولايستطيع نفي مسؤوليتها لإبائبات السبب الأجنبي وهي القوة القاهرة، أو العيب الذاتي في الشيء، أو خطأ المرسل، أو المرسل إليه، أو الراكب، وبالتالي لا يلتزم المضرور بإبائبات الخطأ لأن مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية عقدية قائمة على الخطأ المفترض، كذلك الأمر في النقل البري نجد أن التزام الناقل البري هو التزام بتحقيق نتيجة، فنص المادة (629) يتضمن التزاماً بضمان سلامة الراكب، فقررت هذه المادة في فقرتها الأولى منها أن الناقل يضمن سلامة الراكب في أثناء تنفيذ عقد النقل ويقع بطلا كل اتفاق يقضي بإعفاء الناقل من هذا الضمان، وبالتالي فإن على الناقل أن يضمن أن يصل المسافر إلى نقطة الوصول سليماً، فهو يسأل عن إصابة الراكب بمجرد وقوعها أثناء السفر، وبغير أن يكون المسافر في حاجة أن يقدم دليلاً على خطأ الناقل أثناء النقل وعلى الناقل إذا أراد خلاصاً من المسؤولية أن يثبت أن الحادث يرجع إلى القوة القاهرة، أو خطأ المسافر نفسه حسب ما جاء في نص المادة (630).

كذلك الأمر في حالة هلاك البضاعة، أو التأخير في تسليمها تنص المادة (591) على مسؤولية الناقل عنها ولا تنفي عنه المسؤولية لإبائبات القوة القاهرة، أو العيب الذاتي في الشيء، أو خطأ المرسل، أو خطأ المرسل إليه.

وبالتالي نجد أن أساس مسؤولية الناقل البري مثل أساس مسؤولية الناقل الجوي عند القانون التجاري الليبي، فمن خلال عرض النصوص في النقل البري، نجد أن أساس المسؤولية هو الخطأ المفترض، فمجرد وقوع الضرر تقوم المسؤولية بغير حاجة إلى اثبات وقوع خطأ من جانب الناقل.

إلا أنه في الفقرة الاخيرة من المادة ( 600 ) من القانون التجاري الليبي في المسؤولية عن الاشياء نجد أن الخطأ هنا واجب الإثبات وليس مفترضاً، لأنها نصت على عدم مسؤولية الناقل إذا اشترط في عقد النقل عدم مسؤوليته عن التلف من جراء عيب في حزم البضاعة، وبالتالي يكون على المرسل، أو المرسل إليه أن يثبت أن التلف لم ينشأ من جراء العيب .

اما في القانون البحري فقد نصت المادة (213) على أنه "يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك و تلف و أضرار مالم يثبت أن ذلك ناتج عن أحد الاسباب الاتية ....."(259)، يتضح من نص المادة السابقة أن اساس مسؤولية الناقل البحري تقوم على أساس التزام الناقل بتحقيق نتيجة وهي نقل البضاعة وتسليمها كاملة وسليمة إلى المرسل إليه، فيكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضاعة، أو تلفها ولكن يستطيع دفع مسؤوليته إذا أثبت أن الهلاك، أو التلف يرجع إلى سبب أجنبي بينتها المادة على سبيل الحصر، وبالتالي تكون مسؤولية الناقل البحري مسؤولية تعاقدية قائمة حتى هي على الخطأ المفترض، كذلك ينطبق على الركاب، حيث نصت المادة (231) من ذات القانون إذا حدث للراكب حادث في أثناء السفر فالناقل مسؤول عن ذلك مالم يثبت أنه ناجم عن قوة قاهرة، أو حادث طارئ، أو عن خطأ الراكب.

و الخلاصة فإن القول بأن أساس مسؤولية الناقل هو الخطأ المفترض معنى ذلك أن عبء الإثبات يكون على الناقل وليس المضرور وبشكل ظاهري يكون هناك حماية للركاب والشاحن ولكن عند التدقيق نجد أن الناقل يستطيع التخلص من المسؤولية إما بإثبات أنه لم يقترف أي خطأ، أو يثبت أن هناك خطأ من المضرور، أو لوجود سبب أجنبي، وبالتالي يضيع حق المضرور

---

(259) . "..... 1. عن أخطاء الريان في الملاحة أو الملاحين أو السواقين أو غيرهم من العمال . 2. عن عيوب خفية في السفينة. 3 . عن إضراب أو ما يقابل به من إقفال أبواب العمل أو ما يعترض مواصلة العمل كلياً أو جزئياً وعن أي سبب يوقف العمل أو يعيقه. 4 . عن حادث طارئ. 5 . عن عيب خاص في البضاعة أو عيب في حزمها أو تعليمها أو عن نقصان أثناء السفر في الحجم = او الوزن بقدر ما تحيزه العادة في المرافئ المقصودة. 6 . عن القيام بمساعدة أو إسعاف بحري او بمحاولة ترمي الى ذلك او اذا حدث أن حادث السفينة وهي تقوم بهذا العمل. م (213) بحري ليبي.

في التعويض، خاصة و أن النقل أصبح متطوراً بشكل كبير ويتم من خلال شركات متخصصة في هذا الموضوع، و من السهل عليها التخلص من المسؤولية، والمضروب هو الطرف الضعيف و بالتالي لا يمكنه الحصول على حقه في التعويض، لذلك فإن جعل نظرية تحمل التبعة أساس مسؤولية الناقل عن الأضرار البدنية التي تصيب الراكب تقدم حماية أفضل لهم، ولكي يعفي الناقل نفسه من المسؤولية عليه أن يثبت خطأ المضروب، فالعدالة تقتضي الأخذ بهذه النظرية- تحمل التبعة -من أجل تحقيق العدالة والتوازن الاجتماعي التي تسعيان اليهما جميع الدول، الأمر الذي يتطلب تعويض المتضرر بغض النظر عن البحث عن وجود الخطأ، أو انعدامه.

## المطلب الثاني

### كيفية إثبات خطأ الناقل و إجراءاته

يتم الإثبات في المنازعات المتعلقة بعقد النقل بالوسائل التي يقدمها الخصوم وفي حدود الطرق التي نظمها المشرع، وهي فيقانون الإثبات الليبي عبارة عن الأدلة الكتابية وشهادة الشهود والقرائن وحجية الأمر المقضي فيه و الإقرار والاستجواب واليمين والخبرة .

وبما أن لكل خصم الحق في إثبات مايدعيه ولكل من يدعي حقاً أن يقيم الدليل علي صحة الواقعة المنشئة لهذا الحق ولا يستطيع القاضي منعه من إقامة هذاالدليل كان لابد من تحديد من هو المدعي والمدعي عليه في دعوى المنازعات الناشئة عن عقد النقل وبيان المحكمة المختصة،ومدة التقادم ومن منطلق هذا المطلب سوف نقسمه إلى فرعين اثنين الأول نخصهبالإثبات والثاني للمسائل الاجرائية.

## الفرع الاول

### قواعد الإثبات في عقود النقل

يُعرف الإثبات في الاصطلاح القانوني بأنه:"إقامة الدليل أمام القضاء علي وجود واقعة ترتب اثاراً قانونية وذلك بالطرق التي يحددها القانون"<sup>(260)</sup>.

وللإثبات أهمية واضحة خاصة وأن التشريعات اهتمت بتنظيمه وذلك ببيان الوسائل التي تمكن القاضي من الوصول إلى الحقيقة فيما يعرض عليه من منازعات ،وبشكل خاص في النقل ،والأصل في الإثبات الخاص بالمنازعات المتعلقة بعقد النقل هو تقييد الإثبات، لان المشرع نظم أدلة الإثبات وحدد قوة كل دليل،ويترتب على هذا أن الخصوم ليس لهم إثبات مايدعونه إلاوفقاً

(260). د احمد عمر بوزقية : قانون المرافعات، الطبعة الأولى، 2003، منشورات جامعة قاريونس، ص 292.

لقواعد الإثبات، وأن قاضي الموضوع ليست له حرية في تعيين من يقع عليه عبء الإثبات، كما وأنه لا يستطيع أن يكون اقتناعه إلا وفقاً لمارسمه القانون، ومع هذا فإن القانون خول للقاضي دوراً ايجابياً ومنحه بعض السلطات التي تمكنه من تكملة ورقابة عمل الخصوم في الإثبات حتى لا يتمكن الخصوم من اخفاء الحقيقة عنه .

إذن و كما ذكرنا سابقاً فإن للإثبات قواعد رسمها المشرع في القانون التجاري البري والجوي والبحري، وتعرض فيما يلي لقواعد الإثبات في عقد النقل ومدى حجية وثائق النقل في الإثبات وذلك على النحو التالي :-

### أولاً / إثبات عقد النقل

يعتبر عقد النقل من العقود الرضائية، ومن ثم فإنه يمكن إثباته بكافة طرق الإثبات حسب ما جاء في مفهوم نص المادة (572) من القانون التجاري الليبي بحيث يتم عقد النقل بمجرد الاتفاق ويجوز إثباته بكافة طرق الإثبات المقررة قانوناً، فيتم العقد بمجرد أن يتطابق القبول مع الإيجاب، ولم يشترط القانون شكلاً معيناً لإثباته، فالكتابة ليست شرطاً لانعقاد العقد ولا إثباته فهو كسائر العقود التجارية.

أما بالنسبة للمرسل، أو المرسل إليه فتتوقف مسألة الإثبات على طبيعة عقد النقل بالنسبة لكل منهما . فإذا كان العقد يعتبر بالنسبة لأي منهما عملاً تجارياً، جاز الإثبات في مواجهته بكافة طرق الإثبات، وإذا كان العقد يعتبر عملاً مدنياً، وجب اتباع قواعد الإثبات المقررة في القانون المدني، فيتعين الإثبات بالكتابة إذا زادت قيمة النزاع على النصاب المقرر لإثباته بالبينة، كذلك



ينطبق على عقود نقل الأشخاص، فإذا كان الراكب تاجراً، أو سافر لأعمال تجارته يكون العقد تجارياً بالنسبة له، والواقع أن العقد يثبت عملاً بتسلم الراكب لتذكرة النقل بعد دفع الاجرة<sup>(261)</sup>.

والمبدأ، أن عقد النقل لا يقوم على الاعتبار الشخصي، ولذلك يجوز للمسافر أن يعطي التذكرة إلى غيره ليحل محله قبل بدء السفر، هذا إذا كانت التذكرة لحاملها، أما إذا كانت التذكرة باسم الراكب فلا يجوز له أن يتنازل عنها إلخاً إلا بموافقة الناقل، كما يجري العرف على عدم جواز تغيير شخص المسافر أثناء السفر، أيضاً لا يجوز تحويل التذكرة إلى الغير إذا كان المسافر قد حصل عليها لاعتبارات شخصية، أو بناء على امتياز معين، أو بنسبة تخفيض معين<sup>(262)</sup>.

أما عن عقد النقل الجوي فإنه تسري عليه الأحكام الواردة في النقل البري حسبما جاء في نص المادة (277) من القانون التجاري، إلا أنه في الأحكام الخاصة بالنقل الجوي يجب أن تتضمن وثيقة النقل الجوي بيانا يفيد بأن النقل يقع وفقاً لأحكام المسؤولية المحدودة المنصوص عليها في المادة (654) من هذا القانون، وإلا امتنع على الناقل التمسك بهذه الأحكام<sup>(263)</sup>.

وبمقابلة هذه النصوص فإنها تثير التساؤل حول ما إذا كان الناقل الجوي ملتزماً بإصدار وثيقة نقل، فتدور أحكام اثبات عقد النقل الجوي حولها، أم أن الأمر يقتصر على حرمان الناقل الجوي من مزايا المسؤولية المحدودة حال تخلف إصدار وثيقة النقل، أو تخلف البيان الخاص بتحديد مسؤولية الناقل طبقاً لأحكام القانون؟، و سوف نبحت في مدى التزام الناقل الجوي بإصدار وثيقة النقل، عند الحديث عن حجية وثائق النقل .

(261) . حمد الله محمد حمد الله : مرجع سابق، ص77.

(262) . انس بن محمد بن عبد العزيز آل فريان : مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص دراسة مقارنة ،رسالة ماجستير ،2012، 2013، ص 42.

(263) . المادة 649 فقرة 1 من القانون التجاري الليبي .

أما في النقل البحري فقد نصت المادة (198) من القانون البحري الليبي علأنه " يبرم عقد ايجار السفينة والنقل البحري بورقة مكتوبة يطلق عليها اسم سند ايجار السفينة، أو اسم وثيقة الشخص تبعا لنوع العقد البحري " .

يفهم من نص المادة السابقة أن عقد النقل البحري لابد من أن يكون مكتوباً والكتابة هنا شرط لانعقاد العقد وبالتالي فإن عقد النقل البحري يعد من العقود الشكلية . كما نصت على ذلك المادة (199) من القانون البحري على صيغة عقود إيجار السفينة والنقل البحري واشترطت فيها ذكر البيانات الآتية:

1\_ اسم المتعاقدين

2\_ اسم السفينة وحمولتها مالم يكن قد اشترط تعيين السفينة فيما بعد .

3\_ اسم الربان .

4\_ البضائع المطلوب وسقها محده بنوعها ووزنها أو كميتها .

5\_ أجرة النقل

6\_ الوقت والمكان المتفق عليهما للوسق والتفريغ

وبالتالي فإن الكتابة في عقود النقل البحري تعتبر شرطاً لصحة العقد ويترتب عليها غفالتها البطلان .

**ثانياً / وثائق عقد النقل**

يرتبط عقد النقل بالنظر لكثرة البيانات التي يحتويها بوثيقة النقل، سواء كانت هذه الوثيقة العقود النموذجية، أم تذكرة السفر، أم استمارة لنقل الامتعة، أم خطابا لنقل البضاعة، أو سندات الشحن.

وستنولى تباعا دراسة وثائق النقل ودورها في الإثبات :

#### أ-العقود النموذجية :

تعتبر من ضمن وثائق عقد النقل إعداد نموذج لعقد بحيث يتضمن الشروط العامة، و قد جرى نص المادة (572) من القانون التجاري في باب النقل البري على أنه :

"إذا كان الناقل يستعمل أكثر من نموذج واحد للعقود التي يبرمها، انعقد عقد النقل بمقتضى النموذج الذى يتضمن الشروط العامة، ما لم يتفق على اتباع نموذج آخر يشتمل على شروط خاصة، وإذا اتفق على اتباع نموذج خاص فلا يجوز تجزئة الشروط التي يتضمنها".

كما بين القانون البيانات التي يجب أن تشتمل عليها وثيقة النقل والتي نصت عليها المادة (580) من القانون التجاري والبيانات المذكورة في نص المادة سالفة الذكر ليست واجبة بحيث يؤدي نقصانها إلى بطلان وثيقة النقل، وإنما هي مجرد بيانات توضيحية لم ترد على سبيل لحصروإنما جاءت على سبيل المثال وبالتالي يجوز للمتعاقدين إضافة بيانات أخريالى الوثيقة وللمحكمة أن تقدر وجود، أو نقصان البيانات الجوهرية التي ينجم عن إغفالها أن تفقد الورقة قيمتها كدليل في الإثبات(264).

ويلاحظ أن وثيقة النقل لا تستطيع أن تؤدي وظيفتها في الإثبات إلا بقدر البيانات التي تتضمنها، أما المسائل التي لم يرد بشأنها بيان خاص، فتسري عليها القواعد العامة في الإثبات

(264). عدلي امير خالد : مرجع سابق، ص 25.

،فإذا كان المدعي هو المرسل،أو المرسل اليه جاز له إثبات ادعائه بكافة الطرق ومنها البينة لان العملية بالنسبة للناقل وهو- المدعي عليه - تعتبر تجارية، ووثيقة النقل بما تضمنته من بيانات تعد أداة لإثبات عقد النقل وشروطه،فهي تنهض دليلا على الأجرة المتفق عليها وحصول النقل في التاريخ المبين في الوثيقة وتسلم الناقل للبضائع الموصوفة فيها،علأن وثيقة النقل لا تقتصر على هذه الوظيفة،بل إنها تمثل البضاعة المنقولة وتقوم مقامها ،بما تحويه من بيانات خاصة تعبر عن البضاعة بوضوح ،مثلها في ذلك مثل سند الشحن ،وعلى ذلك يجوز للمرسل إليه أن يتصرف في البضاعة بالبيع،أو الرهن وهي لاتزال في الطريق ويقوم بتسليم وثيقة النقل إذا كانت لحاملها،أو تظهيرها إذا كانت إذنيه لمشتري،أو للدائن المرتهن مقام تسليم البضاعة(265).

كما أن في الفقرة الاخيرة من نص المادة (580) سألقة الذكر نصت على" ويجوز إثبات عكس ماورد في وثيقة النقل بجميع الطرق" .

من خلال الفقرة السابقة يتبين أن وثيقة النقل تعد حجة على وجود عقد النقل بشروطه ما لم يعم الدليل على عكس ذلك ومن ثم فلا تعد حجة قاطعة وإنما بمثابة قرنية بسيطة يجوز إثبات عكسها، وبالتالي نجد أن وثيقة النقل تعتبر وسيلة لإثبات العقد، لذلك يجب على المرسل عندما يتم تحرير الوثيقة ذكر البيانات الخاصة بالبضاعة،كما جاء توضيحها في نص المادة (580) وإلا يتحمل الاضرار التي تترتب عليها في ذكر البيانات،أو عدم دقتها.

ب- **تذكرة السفر** : لم ينص المشرع الليبي علي تنظيم لتذكرة السفر،و لكنه تطلب ضرورة اشتغال وثيقة النقل الجوي ،على بيان يفيد خضوع النقل لأحكام المسؤولية المحدودة المنصوص

(265) . مصطفى كمال طه : مرجع سابق ،ص 167.

عليها في المادة (654) من قانون التجاري وإلا امتنع على الناقل التمسك بهذه الاحكام مادة (649).

ونشير إلى أن اتفاقية وارسو نظمت الأحكام الخاصة بتذكرة السفر ونصت على البيانات التي يجب أن تشمل عليها تذكرة سفر للراكب وتسليمها إليه<sup>(266)</sup>، ومضى تم إصدار تذكرة السفر، أو استمارة نقل الامة، فإن لبياناتها حجية في الإثبات ،فإصدار تذكرة السفر يدل على إبرام عقد النقل الجوي، كما إن إصدار استمارة نقل الامة يدل على تسلم الناقل للامة من المسافر، وإذا تحدد في تذكرة السفر مكان القيام ومكان الوصول ،وتضمنت بيانا بأجرة النقل، واشتملت على ما يفيد قيام السفر بحجز مكان له على متن الطائرة في رحلة معينة، يفيد هذا كله في تحديد المضمون الإتفاقي لعقد النقل الجوي ،وكذلك يفيد إصدار استمارة نقل الامة في تحديد عدد وحدات الامة المسلمة إلى الناقل الجوي<sup>(267)</sup> ،وقد تتضمن الاستمارة بيانا يفيد إعلان المسافر أنه يعلق أهمية خاصة على تسليمها في مكان الوصول نظرا لقيمتها ،وهو ما يكون له انعكاسه على قدر التعويض الذي يلتزم الناقل الجوي بدفعه في حالة هلاك الامة، أو تلفها ،وتطبيقا لقواعد الإثبات في المواد التجارية، لا يتقرر لبيانات تذكرة السفر، أو استمارة نقل الامة سوى حجية نسبية ،ذلك أنه يجوز في الاحوال التي يشترط فيها المشرع اثبات العقد بالكتابة ،اثباته عكس ما هو وارد بدليل كتابي، أو إثبات ما يجاوز هذا الدليل الكتابي بكافة طرق الإثبات، وعلي ذلك ،يستطيع المسافر إقامة الدليل علناً بأجرة إضافية عما هو وارد بتذكرة السفر، أو استمارة نقل الامة مقابل اعلانه أنه يعلق أهمية خاصة على تسليمها في مكان الوصول كما يستطيع الناقل الجوي أن يقيم الدليل

(266) . محمد فريد العريني : مرجع سابق، ص140

(267) . مصطفى البنداري :الموجز في القانون الجوي ، 2000 ، دار النهضة العربية ،القاهرة ،ص 370.

بكافة الطرق على عدم صحة القيمة المعلنة من قبل المسافرين والتي تم تدوينها في استمارة نقل الامتعة .

### ج- خطاب نقل البضائع:

عند قراءة نصوص القانون التجاري في باب النقل الجوي نجد أن هناك نصاً يفيد بوجود استصدار وثيقة لنقل البضائع، لذلك يكون الأمر رهيناً بإرادة المتعاقدين ،ولكن متى حررت وثيقة نقل البضائع، فإنه من جهة يجب أن تشتمل على بيانات معينة على وجه الخصوص، كما أنها تكون حجة فيما ورد بها من بيانات وعلى من يدعي ما يخالف هذه البيانات اثبات ذلك<sup>(268)</sup>.

وفي المقابل نجد اتفاقية وارسو تنظم خطاب نقل البضائع تنظيمًا دقيقاً وشاملاً، وذلك في المواد من (5) الي (11) منها، فالمادة الخامسة من الاتفاقية تقضي بأن "لكل ناقل بضائع الحق في أن يطلب من المرسل إعداد وتسليم مستند يطلق عليه اسم خطاب النقل الجوي، ولكل مرسل الحق في أن يطلب في النقل قبول هذا المستند"<sup>(269)</sup>.

وقد ثار الجدل في ظل اتفاقية وارسو حول ما إذا كان خطاب النقل الجوي يؤدي نفس وظيفة سند الشحن البحري في تمثيل البضاعة بحيث يغني عن تداول البضاعة ذاتها ويمكن من التصرف فيها أثناء الطريق<sup>(270)</sup> ، فذهب البعض إلى إنكار كل صفة تمثيلية لخطاب النقل الجوي بحجة قصر الرحلة الجوية ،نتيجة للسرعة الفائقة لأداة النقل ،مما يقلل من فرض إجراء عمليات على البضاعة وهي في حراسة الناقل .

(268). هاني دويدار : مرجع سابق ،ص 231.

(269). جلال وفاء محمدين : مرجع سابق ،ص 272.

(270). محمد فريد العريني : مرجع سابق، ص168

وفي المقابل نجد رأياً آخر - وهو الراجح - يري عكس ذلك مستنداً فيما ذهب إليه إلى مايلي :

أولاً، أن خطاب النقل الجوي، في ظل اتفاقية وارسو قابل للتداول، حيث نصت المادة الثامنة منها على ضرورة اشتغال خطاب النقل على ذكر اسم وعنوان المرسل إليه "إن وجد"، وتعني هذه العبارة الأخيرة أن خطاب النقل يمكن أن يكون لحامله، ثانياً، أنه إذا كان المرسل إليه يستطيع مقابل تقديم خطاب النقل أن يوجه البضاعة أثناء تسلّم البضاعة من الناقل، كما يستطيع المرسل الذي يحوز خطاب النقل أن يوجه البضاعة إما بطلب تسليمها إلى المرسل إليه آخر، أو بطلب نقلها إلى مكان آخر غير المكان المتفق عليه أصلاً، أو بطلب إعادتها إلى مكان القيام، فذلك يعني أن خطاب النقل الجوي يمثل البضاعة المنقولة<sup>(271)</sup>، وتعتبر خطاب نقل البضائع حجة بما ورد فيها من بيانات، وخصوصاً في وصف البضائع المتعلقة بنقلها، كوزنها وحجمها وكيفية حزمها وعدد الطرود وكل بيان آخر يكون لازماً لتعيين ذاتية البضائع وتقدير قيمتها، وعلي من يدعي ما يخالف هذه البيانات إثبات ذلك .

ونشير إلى نص المادة (580) و (581) من القانون التجاري الليبي في باب النقل البري، حيث نصت كل منهما على وثيقة النقل، الأولى تضمنت ذكر البيانات التي يجب أن تشمل عليها الوثيقة، أما الثانية فذكرت جواز أن تحرر وثيقة النقل باسم شخص معين، أو لأمره أو للحامل، وقد سبق الإشارة إليها، ولكن تطبق أحكام هذا الباب على النقل الجوي، حسب ما جاء في نص المادة (577) والتي سبق ذكرها، وبالتالي فإن خطابات نقل البضائع تعتبر حجة بما ورد فيها ويجوز إثبات عكس ماورد في وثيقة النقل بجميع الطرق.

(271) . مصطفى البنداري : مرجع سابق، ص 370

د-سندات الشحن : سند الشحن يعد إيصالاً دالاً على استلام البضائع ودليلاً كتابياً كافياً على وجود عقد النقل البحري بين طرفيها الناقل والشاحن، فيثبت عقد النقل البحري بسند الشحن عندما يقوم الناقل، أو من يقوم مقامه بإصداره وذلك بناء على طلب الشاحن عند تسليمه البضائع<sup>(272)</sup>، و قد نصت المادة (200) نصت علي ضرورة ذكر البيانات الآتية :

1- أسم المتعاقدين .

2- تحديد البضائع المنقولة بنوعها ووزنها وحجمها وعلاماتها.

3- أسم السفينة وجنسياتها.

4- شروط النقل من أجرة السفينة ومحل السفر والمكان المقصود .

5- تاريخ تسليم الوثيقة .

6- عدد النسخ التي نظمها الربان .

7- توقيع الربان والناقل.

وإذا قدم الشاحن بيانات عن البضائع وكانت مخالفة للحقيقة فإنه يعتبر مسئولاً اتجاه الناقل عن كل الأضرار الناتجة عن بياناته م (203) بحري ليبي، أيضاً لا يُسأل الناقل عن أي أضرار لحقت البضاعة م216، وسند الشحن قد يكون أسمياً وقد يكون قابلاً للتداول م (204) بحري.

فسند الشحن يعتبر حجة بين الناقل البحري والشاحن لأن الناقل هو الذي يتولى تحرير سند الشحن بالرغم من أن بعض بياناته لا يدلي بها سوى الشاحن، لذلك من المهم جداً تحديد أوصاف

(272) . امال احمد كيلاني : مرجع سابق، ص 14.



البضائع وذكر بيان حالتها الظاهرة في سند الشحن على أساس أن مسؤولية الناقل اتجاه البضائع لا تثار إلا في حالة الهلاك، أو التلف الذي يلحقها أثناء النقل، أو التأخير في نقلها، كما أن الشاحن يعتبر مسؤولاً عن صحة البيانات الخاصة بهذه البضائع، على أساس أنه هو الذي يدلي بأوصاف هذه البضائع وغني عن البيان أنه متى كان هناك اختلاف في البيانات الواردة في سند الشحن عن تلك الخاصة بحقيقة الوضع استحال تقرير حجية مطلقة لهذه البيانات في الإثبات حتى في العلاقة بين الناقل البحري والشاحن<sup>(273)</sup>.

كما قد يكون هناك تعارضاً بين سند الشحن وسند ايجار السفينة، وفي هذه الحالة نصت المادة (207) على أنه إذا وجد اختلاف بين سند الشحن وعقد ايجار اعتمدت شروط سند ايجار في علاقات المؤجر مع المستأجر، أما في علاقة المستأجر (الناقل) مع الشاحن فتعتمد وثيقة الشحن وحدها ما لم ينص فيها صراحة على اعتماد سند ايجار، أما بالنسبة للمرسل إليه فإن حقوقه تتخذ بسند الشحن وحده لأنه غريب عن العلاقة بين الشاحن والناقل، إلا أن يكون المرسل إليه هو الشاحن، أو طرفاً في عقد النقل .

ولكن في حالة ما إذا أحال سند الشحن إلى سند ايجار، فيثور السؤال إلى أي مدى يلتزم المرسل إليه بالنصوص الواردة بالمشاركة التي أحال إليها سند الشحن ؟ والمعقول هو أن تتحدد التزامات المرسل إليه طبقاً لمفهوم الاحالة، فإن كانت صريحة مفصلة فلا مانع من تحمله الالتزامات الواردة بها، ولاخير في ذلك مادام كان عالماً بمضمونها، أو كان يجب عليه علم به وقت تلقيه سند الشحن .

---

(273) . محمد عبدالفتاح ترك : مرجع سابق، ص 146.

ولكن يثور سؤال حول ما إذا كانت وثيقة الشحن خالية من البيانات، فما هي الآثار التي تترتب على ذلك ؟

نجد الإجابة على هذا السؤال في حكم صادر من المحكمة العليا حيث جاء فيه " لما كان مؤدى نص المادة 214 من القانون البحري أن الشاحن إذا لم يصرح عن نوع البضاعة وقيمتها في وثيقة الشحن فإن التعويض المستحق عند الهلاك، أو تلف تلك البضاعة لا يتعدى مبلغ مائة دينار عن كل طرد أو وحدة " (274)

وبالتالي فإن سند الشحن لكي يكون له قوة في الإثبات يجب أن يكون صحيحاً في انعقادها وفقاً لما جاء في نص المادة 200 بحيث لا يكون خالياً من البيانات التي نصت عليها المادة المذكورة، وإذا خلت من أي بيانات فتكون حجيتها ضعيفة وبالتالي يجوز إثبات عكسها بكافة طرق الإثبات.

---

(274). طعن مدني بحري 18 / 6 / 1990، 35/41 ق ، الباحث في مبادئ المحكمة العليا ، الاصدار الأول ، غ .م ، ص 38

## الفرع الثاني

### مسائل الاجراءات

بعد ماتعرضنا لموضوع الإثباتي عقود النقل وتناولنا وثائق النقل باعتبارها سند المرسل، أو المرسل إليه عند رفعهما دعوى المسؤولية.

وقد حرص المشرع على الاسراع بتصفية العلاقات الناشئة عن عد النقل ،خاصة أنأدلة الإثبات فيها سريعة الزوال ،فقرر تقادما خاصا لها.

هذا وتخضع دعوى مسؤولية الناقل للقواعد العامة في النقاضي،وتشير إلأنه يجوز في المواد التجارية بوجه عام الاتفاق على التحكيم قبل قيام النزاع،أو بعد قيامه مع مراعاة الأحكام المنصوص عليها في القوانين الخاصة .

كما تعرض المشرع من قانون المرافعات الليبي لإجراءات رفع الدعوىفمنصت المادة الثامنة علأنه ترفع الدعوىإلى المحكمة المختصة بناء على طلب المدعي بصحيفة تودع لقلم كاتب المحكمة مالم ينص القانونعلى غير ذلك ويجب أن تشمل الصحيفة على البيانات اللازمة برفع الدعوى وبيان وقائعها وطلبات المدعي وأسانيده ويرفق بالدعوى جميع المستندات المؤيدة لدعواه ومذكرة شارحة(275).

ويراعي أنه لاتعتبر الخصومة منعقدة إلا بتمام أمرين : الأول/ إعلان صحيفة الدعوى إلى المدعي عليه وهذه هي وسيلة علم المدعي عليه بالدعوى، و الثاني / قيد الدعوى في الجدول المعد للقضايا وهذه وسيلة علم المحكمة بالدعوى المرفوعة أمامها.

لذلك سوف نتناول إجراءات رفع الدعوى على النحو التالي :

(275). د أحمد عمر بوزقية : مرجع سابق ، ص156 وما بعدها

أولاً :- أطراف دعوى المسؤولية .

ثانياً :- المحكمة المختصة بالفصل في الدعاوى .

ثالثاً :- التقادم .

### أولاً / أطراف دعوى المسؤولية :-

أطراف الدعوى هما المدعي والمدعي عليه، والمدعي عليه دائماً هو الناقل أما المدعي فهو إما المرسل ( مرسل الاشياء ) أو المرسل إليه، وإما الراكب .

#### أ - المدعي

في حالة نقل الاشياء قد يكون المرسل، أو المرسل إليه لمن يكون قد لحقه الضرر منها ،ذلك أنه على الناقل إخطار المراسل إليه بوصول الشيء ويقوم المرسل إليه باستلام الأشياء وله حق طلب فحص الشيء قبل تسلمه، كما ينتقل الحق للمرسل إليه في إصدار التعليمات المتعلقة بالشيء محل النقل بمجرد تسلمه وثيقة النقل وللمرسل إليه حق التمسك في مواجهة الناقل بحقوقه الناشئة عند عقد النقل، ومفاد هذا أن للمرسل أن يطالب بالتعويض باعتبار أن له السيطرة على الأشياء ولا ينتهي حقها إلا حينما يبدأ حق المرسل إليه والذي يبدأ بتسلمه الأشياء، أو وثيقة النقل وعلى هذا فقد يكون المدعي هو المرسل، أو المرسل إليه لمن يلحقه الضرر منهما فيكون لكل منهما رفع الدعوى على الناقل مطالباً بالتعويض ولا يلتزم الناقل بدفع التعويض إلا مرة واحدة<sup>(276)</sup>.

(276) . حسام عيسى : مرجع سابق ،ص 37.

(277) . هاني دويدار : مرجع سابق،ص 449.

أما في النقل الجوي فإنه من المقرر أنه يجوز لكل من المرسل و المرسل إليه رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي، ويحب أن يكونا مذكورين في خطاب النقل الجوي، أما الأشخاص الآخرون الذين قد تتعلق مصالحهم بالبضاعة المنقولة فلا يحق لهم رفع دعوى المسؤولية التعاقدية على الناقل الجوي وإن كان يحق لهم رفع دعوى المسؤولية التقصيرية<sup>(277)</sup>.

هذا ما قرره اتفاقية وارسو مادة (1/24)، فإذا لم يتم ذكر المرسل أو المرسل إليه في خطاب النقل، فليس لهما مقاضاة الناقل طبقاً لقواعد المسؤولية العقدية بل وفقاً لقواعد المسؤولية التقصيرية<sup>(278)</sup>.

وتقضي الدعوى المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري إثبات أن الضرر الذي أصاب البضاعة منسوباً إلى الناقل، ولا يكون الضرر منسوباً إلى الناقل إلا إذا وقع والبضاعة في يده، أي خلال النقل وقبل تسليمها للمرسل إليه، وللتحقق من أن الضرر سابق على التسليم، لا بد من إثباته في الوقت الذي يتم فيه هذا التسليم، أما إذا طال الوقتين خروج البضاعة من يد الناقل والإبلاغ عن الضرر، فإنه يصعب إثبات الوقت الذي وقع فيه الضرر و سببه، ومن المحتمل أن يكون الضرر قد طرأ بعد التسليم ولأسباب لا يُسأل عنها الناقل<sup>(279)</sup>.

ولذلك رأى المشرع حماية للناقل من المطالبات المتأخرة، بأن فرض على الشخص الذي له حق تسلّم البضاعة، أن يوجه الاخطار إلى الناقل وهذا ما أكدته اتفاقية هامبورج في المادة (19) من الاتفاقية<sup>(280)</sup>.

---

(278). محمد فريد العريني : مرجع سابق، ص 321.

(279). مصطفى كمال طه : مرجع سابق، ص 350.

(280). علي جمال الدين عوض : مرجع سابق، ص 646.

وأكدت على وجوب اشتغال الإخطار على بيان لطبيعة الهلاك، أو التلف ليتمكن الناقل من اتخاذ قراره، كما يلزم أن يكون الإخطار كتابية وفي حالة وجود ناقل و ناقل فعلي فإن توجيه الإخطار إلى أي منهما يترتب أثره بالنسبة للآخر .

أما المدعي في حالة نقل الركاب فهو كل من أصابه الضرر سواء كان الراكب أم ورثته في حالة وفاتهم (635) من القانون التجاري الليبي، هذا ودعوى الراكب عن الضرر الذي أصابه هو دعوى عقدية تنتقل إلى الورثة مع التركة، أما دعوى الورثة عن الضرر الشخصي الذي أصابهم من جراء وفاة مورثهم فهي دعوى تقوم على أساس المسؤولية التقصيرية .

كذلك الأمر ينطبق على الراكب في النقل الجوي، حيث أن الحق في رفع الدعوى يكون لكل من أصابه ضرر سواء كان الراكب نفسه أم الغير (281).

و لم نجد أي تنظيم لدعوى المسؤولية وفقاً لقانون البحري الليبي، وفي المقابل يوجد هناك معاهدة دولية خاصة بنقل الركاب بحراً والموقعة في بروكسل بتاريخ 196/4/29. وهي تعني بوجه خاص بتنظيم مسؤولية الناقل البحري قبل الركاب (282) ، حيث تضمنت دعوى المسؤولية والخاصة بإخطار الناقل في المادة العاشرة حيث نصت على الآتي :

"في حالة إصابة المسافر بدنياً عليها إخطار الناقل كتابياً بما أصابه خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ مغادرته السفينة، وإقامة قرينة علناً ترك السفينة سليماً ويمكن للمسافر إثبات عكس ذلك في حالة عدم قيامه بالإخطار الكتابي، بمعنى أنه لا يترتب على عدم الإخطار سقوط حق المسافر في رفع الدعوى، أو عدم سماع دعواه وترفع الدعوى من المسافر نفسه، أو في حالة

(281). محمد فريد العريني : مرجع سابق ،ص320.

(282). عدلي امير خالد : مرجع سابق ،ص134.

إصابته البدنية، أو من ورثته، أو من يعولهم في حالة وفاته إذا كان لهم الحق في رفع الدعوى وفقاً لقانون المحكمة التي تقام أمامها الدعوى".

ويتضح لنا من النص السابق أنه في حالة الإصابة البدنية فقط دون حالة التأخير في الوصول يقع على المسافر الالتزام بأخطار الناقل كتابة بالإصابة، أما هذا الأخطار فهو غير واجب على ورثة المسافر، أو من يعولهم في حالة وفاة المسافر أثناء تنفيذ عقد النقل واشترط أن يكون الأخطار كتابياً، ومن المهم تحديد الإصابة في هذا الأخطار وعدم الاكتفاء بمجرد تحفظ المسافر على ما قد يظهر به من إصابات، بل من الأهمية بمكان ولكي يترتب الأخطار أثره القانوني أن يتضمن صراحة أن ثمة إصابة بدنية لحقت بالمسافر أثناء تنفيذ عقد النقل .

كما يشير النص السابق إلأن هناك قرينة علأن المسافر قد غادر السفينة دون إصابة إذا ما تخلف المسافر عن تقديم الإخطار، أو كان قد قدمه بعد ميعاده القانوني، أو يقدم شفاهه، إلا أن هذه القرينة بسيطة ويجوز دحضها بكافة طرق الإثبات<sup>(283)</sup> كما أن تقديم الأخطار متوافقاً مع ما يطلبه القانون ويقوم قرينة علأن الإصابة قد لحقت بالمسافر بسبب حادث وقع أثناء تنفيذ النقل، إلا أن هذه القرينة قابلة لإثبات العكس.

#### ب - أما المدعي عليه فهو الناقل :-

المدعي عليه في دعوى المسؤولية هو دائماً الناقل ،وليست هناك صعوبة في الأمر إذا كان الناقل على قيد الحياة، ولكن الصعوبة تنثور في حال وفاة الناقل في تحديد من ترفع عليه الدعوى ولكن في هذه الحالة ترفع الدعوى عن من يخلفون الناقل في حدود ما آل إليهم من التركة، وبدهي

(283) . د كمال حمدي : مرجع سابق، ص672.

أن هذا لايسري إلا في حالة وفاة الناقل الشخص الطبيعي،فلا يتصور قيامه بالنسبة للناقل الشخص المعنوي(284).

ولكن الغالب في النقل الجوي والبحري أن الناقل يكون شخصاً معنوياً في شكل شركة وبالتالي يمكن رفع دعوى المسؤولية عليها وذلك لضمان حصول المتضرر على التعويض المناسب للضرر الذي لحقه(285).

### ج - المدعي عليه فيحالة الناقلين المتعاقبين :جرى نص المادة (597) من القانون

التجاري الليبي علأنه إذا قام عدة ناقلين على التعاقب بتنفيذ عقد نقل واحد ،كان الناقل الأول مسؤولاً اتجاه المرسل والمرسل إليه عن مجموع الناقلين،ويقع باطلاً كل شرط بخلاف ذلك.

وبرأيي فإن المشرع جعل الناقل الأول هو المسؤول حتى يسهل على الشخص المتضرر الرجوع على الناقل الأول ولكن في نفس الوقت نصت المادة سالفه الذكرعلأن مسؤولية الناقلين التاليين محصورة في الجزء الخاص به من النقل، بمعنى إذا وقع الضرر أثناء تنفيذ النقل من قبل الناقل الثالث مثلاً فهو المسؤول عن هذا الضرر اتجاه الناقل الأول وكذلك المرسل والمرسل إليه .ولكن في حالة استحالة تعيين الجزء الذي وقع فيه الضرر،كانوا متضامنين في تحمل المسؤولية،ومع ذلك يعفى من الاشتراك في تحمل المسؤولية الناقل الذي يثبت أن الضرر لم يقع في الجزء الخاص به من النقل،و إذا قام أحد الناقلين بدفع التعويض ،له الحق الرجوع على الناقلين الآخرين بنسبة ما يستحقه كل منهم من أجرة النقل، ويلاحظ أن المشرع لم يضع حكماً بالنسبة

(284) . محمد فريد العريني : مرجع سابق ،ص 323.

(285) . ايناس محمد البهجي : مرجع سابق ،ص 31.



لنقل الركاب، ولكن ترفع الدعوى على الناقل الذيقوع الحادث، وألأأأأ الناأأ عند الضرر في مرحلة النقل التي تولأها<sup>(286)</sup>.

أما في النقل الجوي فلا يوجد تنظيم خاص بالناقلين المتعاقبين في القانون الجوي الليبي ولكن يتم الإأأة إلى القانون التجاري للنص المادة السابقة (597) ولكن نشير إلى اتفاقية وارسو، حيث حددت المادة (30) المدعي عليه في دعوى المسؤولية التي ترفع بمناسبة النقل الجوي، وأخرجت المعاهدة عن الأصل وهو أن ترفع الدعوى على الناقل الجوي الذي حصل الضرر في فترة النقل التي تولأها إذا مات عدد الناقلون، فوضعت استثناء على هذا الأصل وفرقت في هذا الصدد بين نقل الأشخاص ونقل البضائع المتتابع .

1 - بالنسبة لنقل الأشخاص و أمتعتهم التي يحملونها<sup>(287)</sup> باليد، فإنه إذا كان الأصل أن ترفع الدعوى على الناقل الذي سبب الضرر في مرحلة النقل التي يتولأها، إلا أنه استثناء يجوز الرجوع على الناقل الأول وحده ولو كان الضرر قد نتج عن حادث، أو تأخير في مرحلة نقل تولأها ناقل آخر .

وإذا كان يعتبر في مقام المؤمن على المسؤولية عن الرحلة برمتها بأن تعهد صراحة بأنه مسؤول عن الرحلة كلها، لذلك تنص المادة 2/30 من اتفاقية وارسو علأنه "لا يجوز للراكب، أو لمن يخلفه الرجوع إلا على الناقل الذي يكون قد قام بمرحلة النقل التي وقع فيها الحادث، أو التأخير مالم يكن الناقل الأول بناء علمشارطه صريحة، قد أمن على المسؤولية بشأن الرحلة كلها"<sup>(288)</sup>

---

(286) . عدلي امير خالد : عقد النقل البري، مرجع سابق، ص 117.

(287) . احمد بن ابراهيم الشيخ : مرجع سابق، ص 623.

(288) . عبد الفضيل محمد أحمد : مرجع سابق، ص 371، ص 372.

2- و أما بالنسبة لنقل البضائع فتتحقق صورة النقل المتتابع (289)، إذا شارك عدة ناقلين في تنفيذ عقد النقل المبرم بين الناقل الأول ومرسل البضاعة، الذي يدرك منذ البداية، أن هذا الناقل لن ينفرد بتنفيذ العقد، وإنما سيشاركه ناقلون آخرون لذلك فإنه إذا كان الأصل أن ترفع الدعوى على الناقل الذي وقع الحادث، أو التأخير الذي سبب الضرر المتمثل في هلاك، أو ضياع، أو تلف، أو مجرد التأخير في مرحلة النقل التي يتولاها وحدها إلا أن المعاهدة أجازت للمرسل لرفع دعواه على الناقل الأول، وللمرسل إليه رفع دعواه على الناقل الأخير، ولكل من المرسل والمرسل إليه، فضلا عن رفع الدعوى على الناقل الذي تولي مرحلة النقل التي وقع خلالها الحادث والتأخير الذي سبب الضرر وحده، أو بالتضامن مع الناقل الأول، أو الناقل الأخير حسب الاحوال م 3/30 وفي حالة صعوبة تحديد المرحلة التي وقع فيها الضرر، وبالتالي عدم تحديد الناقل المسؤول، نصت المادة 3/30 من اتفاقية وارسو على أنه في حالة النقل المتتابع يكون للمرسل الحق في رفع الدعوى على الناقل الأول ويكون للمرسل إليه الحق في مقاضاة الناقل الأخير ويكون لكليهما رفع الدعوى على الناقل الذي باشر مرحلة النقل التي تحقق الضرر خلالها، ويكون الناقلون الذين ترفع عليهم الدعوى على هذا النحو متضامنين قبل المرسل، أو المرسل إليه، وطبقاً لهذا النص، فإن مرسل البضاعة يكون له رفع الدعوى على الناقل الأول، أي الناقل الذي بدأ تنفيذ عملية النقل، كما أنه يستطيع رفع دعواه على الناقل الذي ثبت أن الضرر تحقق خلال المرحلة التي تولي تنفيذها وله أن يقاضى كلا منهما منفرداً، أو مجتمعين، ويكون الناقلان متضامنين قبله، وسواء اتبع هذا الطريق، أو ذلك، فإن مجموع التعويضات التي قد يقضى بها لا يمكن أن تتجاوز الحدود القصوى الواردة في الاتفاقية، أما إذا ظل مكان وقوع الضرر مجهولاً، فلن يكون أمام المضرور إلا الناقل

---

(289). هشام فضلي : مسؤولية الناقل الجوي علي الصعيدين الدولي والداخلي، 2005، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ص 111-112.

الأول متى كان هو المرسل، والناقل الاخير متى كان المضرور هو المرسل اليه (290)، أي أن المرسل إليه يكون له رفع الدعوى على الناقل الاخير الذي تسلم منه البضاعة، فضلاً عن الناقل الذي وقع الضرر والبضاعة بين يديه، ويكون الناقلان متضامنين قبل المرسل إليه، مع احترام الحد الأقصى للتعويض وكما هو شأن المرسل، فإن المرسل إليه أيضاً لن يجد أمامه سوى الناقل الاخير، وذلك في حالة جهل بمكان وقوع الضرر .

بالنسبة للنقل البحري، فإنه لا يوجد تنظيم خاص للناقلين المتعاقبين في القانون البحري الليبي، ولكن يمكن تطبيق أحكام القانون التجاري، وبالتالي يكون الناقل الأول مسؤول اتجاه الشاحن عن جميع الاضرار التي تحدث اثناء تنفيذ عقد النقل أما الناقل الذي وقع منه الضرر أثناء تنفيذ جزء من عملية النقل، فإنه يكون مسؤولاً أيضاً، ويكون الناقلون المتتابعون مسئولون بالتضامن اتجاه الشاحن والمرسل إليه ويكون لكل من الناقلين الرجوع على بعضهم بعد دفع التعويض للمتضرر .

## ثانياً / المحكمة المختصة بالفصل في الدعوى :-

باستقراء القانونين التجاري والبحري الليبيين نجد أنهما لم ينصا على الاختصاص في الدعوى الناشئة عن عقد النقل، لذلك يمكن الرجوع إلى القاعدة العامة وفقاً لقانون المرافعات الليبي حيث عالج موضوع الاختصاص القضائي من المواد 42. 62 منه حيث بين المنازعات التي تدخل في سلطة المحكمة، ويقصد بالاختصاص سلطة المحاكم في الفصل والنظر في المنازعات المتعلقة بعقد النقل والمحاكم تقوم أصلاً بالأعمال القضائية بالمعنى الدقيق، وهو منح الحماية القانونية لصاحب الحق عن طريق الفصل في المنازعة وحسم هذه المنازعة وهذا الاختصاص

(290). محمود مختار بربري، عمر فؤاد عمر: القانون الجوي، 2003، دار النهضة العربية، القاهرة، ص195.

القضائي<sup>(291)</sup> والذي يثور بعد اعداد صحيفة الدعوى تحديد المحكمة المختصة بنظر المنازعة

نوعياً وقيماً ومحلياً وتعرض لهذه الامور تباعاً علي النحو الاتي :

#### أ- الاختصاص النوعي :

حيث يوجد في داخل كل درجة من درجات التقاضي عدة محاكم يوزع المشرع المنازعات بينهما ،فيخص كل محكمة بطائفة معينة من المنازعات ويطلق المشرع الليبي على اختصاص المحكمة بهذه الطائفة "الاختصاص النوعي"، وهذا الاختصاص يؤسس في بعض الحالات على قيمة الدعوى وفي الحالات الأخرى علي موضوعها<sup>(292)</sup>، ومن المقرر أن الاختصاص النوعي بنظر المنازعات المتعلقة بعقد النقل ينعقد للمحاكم العادية أي المدنية .

#### ب- الاختصاص القيمي :

وهو الاختصاص الذي يؤسس على قيمة الدعوى ويعتبر من النظام العام أمام المحكمة الدرجة الأولى فقط م 2/76 ،وتتصدى المحكمة التي تنظر المنازعة في عقد النقل للاختصاص القيمي من تلقاء نفسها ولو اغفل الخصوم ذلك ويدفع به في أي وقتاًثناء نظر الدعوى .

ج-الاختصاص المحلي :وهو اختصاص المحاكم بالفعل في المنازعات بحسب المكان، أوالمركز أو المقر والقاعدة العامة في قانون المرافعات بالنسبة للاختصاص المحلي،أن المدعي هو الذي يسعالي موطن المدعي عليه،وقواعد الاختصاص المحلي لاتتعلق بالنظام العام ومن هنا جاز للخصوم الاتفاق على رفع الدعوى أمام محكمة موطن الدعي،أو موطن المدعي عليه، ومن ثم فلايجوز للمحكمة التي تنظر الدعوى أن تتصدى للاختصاص المحلي من تلقاء نفسهاإذا أغفل

(291) . احمد ابو الوفا : المرافعات المدنية والتجارية، ص315.

(292) . د احمد عمر بوزقية : مرجع سابق،ص57.

الخصوم ذلك وعلي من يتمسك بالدفع بعدم الاختصاص المحلي أن يبدي هذا الدفع قبل إبداء أي دفع موضوعي، أو طلب، أو دفاع وإلا سقط الحق فيه ولا يجوز إبداء هذا الدفع لأول مرة أمام المحكمة الاستئناف، أو النقض .

ويتضح من هذا أن القاعدة العامة تقضي بأن ترفع الدعوى الناشئة عن عقد النقل الاشياء، أو الركاب أمام المحكمة المختصة وفقاً لقانون المرافعات المدنية، ولما كانت الدعوى الناشئة عن عقد النقل تجارية فوجب إعمال المادة (59) من قانون المرافعات والتي حددت الاختصاص في المواد التجارية للمحكمة التابع لها المدعي عليه، أو للمحكمة التي في دائرتها تم الاتفاق وتسليم البضاعة، أو التي في دائرتها يجب تنفيذ الاتفاق، وبالنسبة للناقل الأجنبي فقد نظمته المادة (3) من قانون المرافعات الليبي حيث يختص القاضي الليبي بنظر الدعوى التي ترفع على الأجنبي إذا كان مقيماً في ليبيا، أو له موطن مختار فيها، أو وكيل له حق المثل أمام المحاكم، أو قد رضى بأحكام القضاء الليبي إلا إذا كانت الدعوى متعلقة بعقار خارج ليبيا، كذلك إذا كانت الدعوى متعلقة بأموال موجودة في ليبيا، أو بإرث مواطن ليبي، أو بتركة افتتحت في ليبيا أو تغليس شهر فيها أو كانت الدعوى ناشئة عن عقد أبرم في ليبيا، أو نفذ فيها أو كان مشروطاً بتنفيذه فيها، أو كانت ناشئة عن واقعة حدثت فيها، أو كانت الدعوى صلة بقضية قائمة أمام القضاء الليبي، أو بإجراءات تحفظية واجبة التنفيذ في ليبيا، أو كانت تتعلق بأمر يختص القضاء الليبي بالفصل فيها، وفي الأحوال التي يختص فيها القضاء الأجنبي بالنظر في القضايا المرفوعة على الليبيين و ذلك على سبيل المعاملة بالمثل.

**ثالثاً / التقادم :-**

ولقد حرص المشرع على مراعاة مصلحة الناقل وعدم ترك دعاوى المسؤولية زمنياً طويلاً على عاتق الناقل بما تتضمنه من إرهاب وجسامة، وحتى لا تتعطل وترتك أعماله فمكنت الناقل من أمور فعالة يستطيع بها أن يدفع دعوى المسؤولية التي ترفع ضده ومن بينها الدفع بتقادم دعوى المسؤولية وتعرض لدفع بالتقادم و دعوى في

نقل الأشياء ونقل الأشخاص في الاتي :-

أ - الدفع بتقادم دعوى المسؤولية في نقل الأشياء .

تعرض المشرع الليبي في المادة (619) من القانون التجاري لتحديد مدة تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد نقل الاشياء ودعوى النقل فيالرجوع على الناقلين المتعاقدين ،وحرمت من صدر منه،أو من تابعيه عش،أو خطأ جسيم من التمسك بذلك التقادم حيث جرى نص المادة علي النحو الاتي :

1- تتقادم كل دعوى ناشئة من عقد نقل الأشياء بمضي سنه تبدأ من تاريخ تسليم الشيء إلى المرسل إليه،أوإلى الجمارك،أو إلى الأمين الذي يعينه القاضي لاستيداع الشيء وتسري هذه المدة فيحالة هلاك الشيء هلاكاً كلياً من تاريخ انقضاء الميعاد المنصوص عليه فيالفقرة الثانية من المادة (591) من هذا القانون .

2- كما تتقادم دعوى الناقل في الرجوع على الناقلين المتعاقبين وفقاً للفقرة الرابعة من المادة ( 597 ) من هذا القانون بانقضاء ستة اشهر من تاريخ الوفاء بالتعويض،أو من تاريخ مطالبته به رسمياً .

3- ولا يجوز أن يتمسك بالتقادم المنصوص عليه في هذه المادة من صدر منه، أو من تابعيه غش، أو خطأ جسيم .

بمقتضى هذا النص يتمتع الناقل دون غيره من المدينين بنتيجة تقادم قصير يصدر عنه دعاوى المسؤولية بعد انقضاء مدة قصيرة من انتهاء عملية النقل، وقد قصد المشرع من ذلك الإسراع إلى تصفية علاقة الناشئة عن عقد النقل، أما ما يصدر عن الناقل من أعمال الخديعة، أو التلف العمدي، فلا يشملها النص، لأن الناقل هنا لا يكون جديراً برعاية المشرع، كما إذا تحايل الناقل على تقويت مدة التقادم على المرسل إليه، أو صدر منه، أو من عماله خطأ عمدي، ففيهذه الأحوال لا تتقادم دعوى المسؤولية ضد الناقل إلا وفقاً للقواعد العامة في المسؤولية التقصيرية، ووفقاً للقواعد العامة في الإثبات يقع على المدعي إثبات غش الناقل، أو عماله لكي تقبل دعواه بعد فوات مدة التقادم القصير (293).

ويبدأ سريان التقادم في حالة التلف، أو التأخير، أو الهلاك الجزئي من تاريخ تسليم الشيء إلى من الأشخاص المذكورين في النص، ويبدأ سريان التقادم في حالة الهلاك الكلي من تاريخ انقضاء ثلاثين يوماً من تاريخ الإخطار المرسل من الناقل إلى المرسل إليه للحضور لاستلام الشيء، أو من تاريخ انقضاء الميعاد الذي يستغرقه الناقل العادي في النقل لو وجد في الظروف نفسها إذالم يعين ميعاد للتسليم وبالتالي فإنه لكي يتمكن الناقل من التمسك بالتقادم لا بد من أن يكون حسن النية، أيضاً يجب أن تكون الدعوى ناشئة عن عقد النقل .

---

(293) . عدلي امير خالد : عقد النقل البري، مرجع سابق ص 131.

والتقادم القصير المقرر بالمادة 619 تجاري يسري أيضا على الدعاوى التي ترفع على الوكيل بالعمولة للنقل، حيث نصت المادة (645) "سري على تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد الوكالة بالعمولة للنقل الأحكام المنصوص عليها في المادتين (619-636) من هذا القانون".

إذا توافرت شروط التقادم وتمسك به الناقل فإنه يكون بمأمن من دعوى المسؤولية ولكنه لا يكتسب حقاً جديداً بحيث إذا عثر على البضاعة الضائعة كان عليه أن يردها إلى المرسل لان التقادم لم يكسبه ملكيتها بل اقتصر على تخلصه من المسؤولية عن ضياعها، أما عن تقادم الدعوى الناشئة على عقد نقل الأشياء للنقل الجوي فنظمتها المادة (660) من القانون التجاري الليبي، حيث نصت على "تتقادم بمضي سنة كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الجوي يكون موضوعها مطالبة الناقل بالتعويض عن هلاك الأمتعة والبضائع، أو تلفها، وتسري هذه المدة في حالة الهلاك الجزئي، أو التلف من تاريخ تسليم الشيء موضوع النقل وفقاً للفقرة الأولى من المادة (619)، وفي حالة الهلاك الكلي من تاريخ انقضاء الميعاد المنصوص عليه في الفقرة الثانية من المادة (652) من هذا القانون".

و المشرع قام بتحديد مدة التقادم وهي سنة تبدأ من تاريخ تسليم الشيء الي المرسل اليه وأولى الجمرك أولى الأمين الذي يعينه القاضي لاستيداع الشيء لأن نص المادة السابقة أحالت إلى المادة (619) هذا إذا كان الهلاك جزئياً، وفي حالة الهلاك الكلي، فإن المادة 660 أحالت في فقرتها الأولى الي المادة 650 وبالتالي يسري التقادم من تاريخ ثلاثين يوماً من تاريخ انقضاء الميعاد المعين للتسليم، وفي حالة عدم التعيين من تاريخ انقضاء الميعاد الذي يستغرقه الناقل الجوي العادي في النقل إذا وجد نفس الظروف .



اما في النقل البحري يسقط بالتقادم حق إقامة الدعوى على الناقل بسبب الهلاك، أو التلف بمضي سنه بعد التسليم م (219) من القانون البحري الليبي، كما أن يجب علي المرسل إليه، أو المرسل في حالة هلاك البضائع يوجه للناقل، أو وكيله تحفظاً كتابياً وقت التسليم م 218

ب -الدفع بتقادم دعوى المسؤولية في حالة نقل الركاب

أما في حالة نقل الركاب فمن المقرر أنه في حالة وفاة الراكب نتيجة خطأ الناقل فإنه يجوز لورثة الراكب وللمن يعولهم تنفيذاً لالتزام بالنفقة إقامة دعوى المسؤولية على الناقل للمطالبة بالتعويض و حدد القانون التجاري الليبي في المادة (636) مدة تقادم الدعوى الناشئة عن نقل الركاب وتاريخ بدايتها له كل حالة ولم يجر للناقل، أو لتابعيه التمسك بالدفع بالتقادم في حالة صدور غش، أو خطأ جسيم صدر منه، أو من تابعين، هذا وقد جرى نص هذه المادة كما يلي :

1- تتقادم بمضي سنتين كل دعوى ناشئة عن عقد النقل، ويكون موضوعها مطالبة الناقل بالتعويض عن وفاة الراكب، أو إصابته بأضرار بدنية، وتسري هذه المدة في حالة الوفاة من تاريخ وقوعها، وفي حالة الإصابة البدنية من تاريخ وقوع الحادث .

2- وتتقادم بمضي سنة كل دعوى اخرى ناشئة عن عقد نقل الأشخاص، وتسري هذه المدة من الميعاد المعين للوصول، وعند عدم التعيين من الميعاد الذي كان يستغرقه الناقل العادي في النقل لووجد في نفس الظروف

3- ولا يجوز أن يتمسك بالتقادم المنصوص عليه في هذه المادة من صدر منه، أو من تابعيه غش، أو خطأ جسيم، ويتضح من سياق هذه المادة أن مدة التقادم سنتين أي أنه على الراكب في حالة إصابته بأضرار بدنية، أو في حالة وفاته أثناء تنفيذ عقد النقل و أصيب، أو توفي نتيجة خطأ

الناقل أن يرفع دعوى التعويض ضد الناقل في خلال سنتين وبعد مضي السنتين فإنه للناقل أن يتمسك بانقضاء الدعوى بالتقادم وتبدأ مدة السنتين في حالة الوفاة من تاريخ حدوث الوفاة، وفي حالة الإصابة البدنية فتكون من تاريخ وقوع الحادث، كما وأنه تتقادم بمضي سنة أي دعوى أخرى تنشأ عن عقد نقل الأشخاص وتبدأ هذه المدة من الميعاد المعين للوصول، هذا ولا يجوز أن يتمسك بالتقادم إذا صدر غش، أو خطأ جسيم من الناقل، أو من تابعيه .

وهذا الأمر ينطبق على الناقل الجوي، حيث جاءت المادة (660) من القانون التجاري، بأن مدة التقادم سنتين من تاريخ الوفاة، وفي حالة الإصابة البدنية من تاريخ وقوع الحادث، و أي دعوى أخرى لها علاقة بموضوع عقد النقل الجوي تتقادم بمضي سنة من تاريخ المعين للوصول الطائرة، وفي حالة عدم تعين تاريخ، فإنه يسري من الميعاد الذي يستغرقه الناقل الجوي العادي إذا وجد في نفس الظروف، أما في النقل البحري فنجد أن المادة 234 من القانون البحري الليبي لم تفصل في موضوع التقادم مثل ما جاء في النقل البري والجوي حيث نصت فقط علأن مدة التقادم سنة فقط على أي دعوى كان موضوعها عقد نقل الركاب.



أو ميناء ) وقد يبدأ من وقت صعود الراكب لوسيلة النقل، أما في نقل البضائع فإن التزامه يبدأ من وقت التي تكون البضاعة تحت سيطرته عند الشحن و أثناء النقل وعند التفريغ طالما أن البضاعة موجودة في عهدة الناقل وتستمر مسؤوليته حتى يسلمها للمرسل إليه، أو الشخص الذي ينوب عنه .

خامساً : كما أن أساس مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل فيأنه ضامن لعملية النقل لأنه يقوم بعملية النقل كلها، ولكن إذا قام الموكل بتقييد حرية الوكيل في اختيار الناقل، أو ميعاد النقل فإن الوكيل لن يكون ضامناً في حالة وقوع خطأ بسبب هذا الاختيار .

سادساً : المدة الزمنية للقيام مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل لا تنتهي إلا بانتهاء جميع أعمال المتدخلين لتنفيذ عملية النقل فهو مسؤول عن أعمال تابعيه و أعمال الناقل و تابعيه وغيرهم من شاحنين فهذا مظهر من مظاهر التشدد في المسؤولية لأنه ضامن

سادساً : إن القول بأن أساس مسؤولية الناقل هو " الخطأ المفترض "يؤدي برأي إلى عدم تقديم حماية كافية للراكب، أو الشاحن، أما أن نجعل مسؤولية الناقل هو تحمل التبعة فإننا بذلك نقدم حماية أكبر للراكب، أو الشاحن خاصة و أن أهم المبادئ في قواعد القانون المدني والتجاري هو جبر الضرر بغض النظر عن الخطأ .

## 2 . التوصيات :

أولاً : نتمنأن يعاد النظر فيأساس مسؤولية الناقل ( البري والجوي والبحري ) بأن تكون تحمل التبعة خاصة وأن معظم حوادث النقل تكون مجهولة مما يعني سهولة الناقل بالدفع عن المسؤولية .

ثانياً : نطلب من المشرع برفع مبلغ التعويض عن الأضرار التي تصيب الركاب، علماً بأن الناقلين مؤمنون على حياتهم، و وسائل النقل معظمها لدى شركات التأمين التي لديها الامكانية لدفع هذه التعويضات.

ثالثاً : نطلب من المشرع في القانون البحري بأن يعيد النظر في تنظيم أحكام مسؤولية الناقل لأن هناك قصوراً من حيث النطاق الزمني للمسؤولية وبصورة أكثر شمولاً تتماشى في وقتنا الحاضر وفي ظل تطور وسائل النقل الحديثة و المستحدثة يوماً بعد آخر.

### قائمة المراجع

اولا الكتب : -

1. احمد محمود حسني, عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 8 لسنة

90, منشأة المعارف, الاسكندرية, ( ب - ط ) . 1998.

النقل الدولي البحري للبضائع, منشأة المعارف , الاسكندرية, ( ب - ط ), 1989 .

2. أحمد عمر بوزقية، قانون المرافعات، منشورات جامعة قاريونس، بنغازي، الطبعة الأولى،

2003.

3. آمال احمد كيلاني, التقاضي في عقد النقل البحري, مطبعة الرسالة, القاهرة ( ب - ط ),

. 2012

4. إيناس محمد البهجي, القانون الجوي الدولي, المركز القومي للإصدارات القانونية القاهرة , الطبعة الاولي، 2013 .
5. احمد ابو الوفا , المرافعات المدنية والتجارية،( ب - ن)، ( ب - م)، ( ب - ط)، ( ب - ت) .
6. انور سلطان، الموجز في مصادر الالتزام، منشأة المعارف، الاسكندرية، ( ب - ط)، 1996.
7. بلال أحمد الأرباح، المسؤولية التقصيرية عن الأعمال الشخصية بين الشريعة الإسلامية و القانون، دار رباح للنشر والتوزيع، مصراته، الطبعة الأولى، 1995.
8. جلال وفاء محمدين , تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الاضرار الحاصلة للمسافرين (دراسة في القضاء الامريكي ) , دار الجامعة الجديدة للنشر, الاسكندرية , ( ب - ط)، 1995
- القانون الجوي, دار المطبوعات الجامعية, اسكندرية, ( ب - ط)، 1992
- قانون التجارة البحرية ,دار الجامعة الجديدة لنشر, اسكندرية، ( ب - ط)، 1997 .
9. حسام عيسي, القانون التجاري العقود التجارية, ( ب - ن)، ( ب - م)، ( ب - ط) 1990 .
10. حمد الله محمد حمد الله , عقد النقل (البري . البحري . الجوي )، دار النهضة العربية, القاهرة, ( ب - ط)، 1998/1997 .
11. سميحة القليوبي, شرح قانون التجارة المصري رقم 17 لسنة 1999, العقود التجارية وعمليات البنوك , ( ب - ن)، ( ب - م)، الطبعة الثالثة، سنة 2000 .

12. سمير عبد السميع سليمان الاودن ، حوادث وسائل النقل السريع ( من الناحية الجنائية والمدنية ) وطبقا لنص القانون 72 لسنة 2007, منشأة المعارف, الاسكندرية, ( ب - ط )، 2008 .
13. سوزان علي حسن, الاطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل, دار الجامعة الجديدة لنشر, الاسكندرية، (ب - ط), 2003 .
14. سعيد الجدار, عقد نقل البضائع في القانون التجاري الجديد رقم 17 لسنة 1999, دار المطبوعات الجامعية, الاسكندرية, (ب - ط)، 2000 .
15. شريف احمد الطباخ, التعويض عن النقل البري والبحري والجوي في ضوء القضاء والفقهاء والمعاهدات الدولية دار الفكر الجامعي, الاسكندرية, (ب - ط)، 2005 .
16. عادل محمد خير, مسئولية الناقل الجوي وآلية دعوى المسئولية وحدود التعويض، (ب - ن)، (ب - م)، الطبعة الاولى , 2001 .
17. عاطف محمد الفقي , النقل البحري للبضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 و اتفاقية الامم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978 (قواعد هامبورج 1978) دار النهضة العربية , القاهرة, (ب - ط)، 2008 .
18. عبد السلام علي المزوغي, النظرية العامة لعلم القانون, النظرية العامة في العقود "نظرية الالتزام",الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع والاعلان, (ب - م)، الطبعة الاولى , 1993 .
19. عبد المنعم البدرابي، النظرية العامة للالتزامات في القانون المدني المصري, مكتبة سيد عبدالله وهبة , القاهرة ،(ب - ط), 1977 .

20. علي باشا خليفة, عقد النقل البحري في اطار القانون الدولي الخاص, (ب - ن), (ب - م),  
(ب - ط), 2005

21. عادل علي عبدالله المقداي, مسؤولية الناقل البري في نقل الاشخاص "دراسة مقارنة" مكتبة  
الثقافة لنشر, التوزيع, عمان . الاردن, (ب - ط), 1991 .

22. عمر ابراهيم حسين, حماية المسؤولية المدنية دراسة في القانون الليبي, منشورات جامعة  
قاريونس بنغازي , الطبعة الاولى, 1991 .

23. عبد الفضيل محمد احمد, القانون الجوي الخاص, دار الفكر والقانون, المنصورة, (ب - ط),  
2012 .

24. علي جمال الدين عوض , النقل البحري للبضائع معاونو الناقل البحري , تأجير السفن,  
النقل البحري مع شرح نصوص اتفاقية هامبورج , دار النهضة العربية, القاهرة, (ب - ط),  
1992

القانون البحري ,مكتبة النهضة العربية, (ب - م), (ب - ط), 1981 .

25. عبد الرزاق احمد السنهوري, الوجيز في شرح القانون المدني الجزء الأول نظرية الالتزام بوجه  
عام, دار النهضة العربية, القاهرة, (ب - ط), 1997

الموجز في النظرية العامة للالتزامات في القانون المدني المصري, دار احياء التراث العربي ,  
بيروت, (ب - ط9), (ب - ت).

الوسيط في شرح القانون المدني, الجزء الأول, مصادر الالتزام, (ب - ن), (ب - م), (ب -  
ط), (ب - ت) .



26. عادل محمد خير, مسؤولية الناقل الجوي وآلية دعوي المسؤولية، وحدود التعويض, (ب - ن)، (ب - م)، الطبعة الاولى, 2001 .

27. عدلي امير خالد , احكام دعوي مسؤولية الناقل البحري , منشأة المعارف , الاسكندرية , (ب - ط)، 2000،

عقد النقل البحري , قواعد واحكام في ضوء قانون التجارة البحرية والمعاهدات والبروتوكولات الدولية والمستحدث من احكام محكمة النقض والدستورية العليا, دار الجامعة الجديدة , الاسكندرية , (ب - ط)، 2006،

عقد النقل البري , قواعد واحكام في ضوء قانون التجارة الجديد والمستحدث من احكام محكمة النقض والدستورية العليا , دار الجامعة الجديدة ، (ب - ط)، 2006

احكام دعوي مسؤولية الناقل الجوي, منشأة المعارف، الاسكندرية , (ب - ط) 2007

عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد والمستحدث من احكام النقض وآراء الفقه , دار المطبوعات الجامعية , (ب - م)، (ب - ط)، 1996 .

28 فريد العريني , القانون الجوي النقل الجوي الداخلي والدولي، الدار الجامعية, بيروت ، (ب - م)، (ب - ط)، 1998 .

29. فوزي محمد سامي, شرح القانون التجاري, (الجزء الاول) مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع, عمان ، الطبعة الاولى، 2004 .

30. كمال حمدي , اتفاقية الامم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978 (قواعد هامبورج ) , منشأة المعارف , الاسكندرية، (ب - ط)، 2008 .

31. محمد شريف عبد الرحمان احمد عبد الرحمان, مسئولية الناقل في عقد النقل البري , دار النهضة العربية , القاهرة, (ب - ط), 2006 .
32. مصطفى عبدالله العالم , انتقال المخاطر في عقد البيع الدولي , دراسة في قانون التجارة الدولية (ب - ن), (ب - م), الطبعة الاولى, 1999 .
33. محمد عبد الفتاح ترك, عقد النقل البحري, دار الجامعة الجديدة للنشر, الاسكندرية, (ب - ط), 2005 .
34. محمد كمال حمدي, مسئولية الناقل البحري للبضائع منشأة المعارف بالإسكندرية, (ب - ط), 1995 .
35. محمد كامل مرسي, شرح القانون المدني الجديد, الالتزامات, الجزء الثاني, المطبعة العالمية, القاهرة, (ب - ط), 1955.
36. محمود احمد الكندري, النظام القانوني للنقل الجوي الدولي, مجلس النشر العلمي , جامعة الكويت, (ب - ط), 2000 .
37. محمود سمير الشرقاوي, القانون البحري , دار النهضة العربية, القاهرة , الطبعة الرابعة , 1993 .
38. محمود مختار بريري, عمر فؤاد عمر, القانون الجوي دار النهضة العربية, القاهرة, (ب - ط), 2003 .
39. محمد فريد العريني, القانون الجوي, النقل الجوي حوادث الطيران , دار الجامعة الجديدة , الاسكندرية, (ب - ط), 2007 .

القانون الجوي , النقل الجوي الداخلي والدولي ,دار المطبوعات الجامعية , (ب - م) ، (ب -  
ط)، 1997.

40 . محمد موسى محمد دياب , فكرة الخطأ في اتفاقية فارسوفي ومسئولية الناقل الجوي في  
النقل الجوي الدولي, دراسة مقارنة , دار النهضة العربية ,القاهرة (ب - ط), 1985

41. مصطفى البندراي , الموجز في القانون الجديد ,دار النهضة العربية ,القاهرة، (ب - ط)،  
2000 .

42. مصطفى كمال طه, القانون البحري, مكتبة الوفاء القانونية, الاسكندرية, الطبعة الاولى ,  
2010

العقود التجارية وعمليات البنوك , مكتبة الوفاء القانونية ،الاسكندرية, (ب - ط)، 2009  
اساسيات القانون التجاري والقانون البحري , مكتبة الوفاء القانونية , الطبعة الاولى , الاسكندرية،  
2010 .

43. محسن شفيق، الوسيط في القانون التجاري المصري، (ب - ن)، القاهرة، (ب - ط)،  
1957.

44. هاني دويدار, قانون الطيران التجاري, دار الجامعة الجديدة للنشر،(ب - م)، (ب - ط)،  
2002

النظام القانوني للسلامة والصحة في مجال النقل وخاصة النقل البحري, دار الجامعة الجديدة  
لنشر , الاسكندرية, (ب - ط)، 1999 .

45. هشام فضلي مسئولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي, دار الجامعة الجديدة  
لنشر, الاسكندرية, (ب - ط), 2005 .

46. وائل انور بندق, معاهدات النقل الجوي, مكتبة الوفاء القانونية, الاسكندرية, (ب -  
ط), 2010 .

47. يوسف حسن يوسف , النقل والشحن والتأمين البحري في ضوء القانون الدولي , المركز  
القومي للإصدارات القانونية, القاهرة , (ب - ط), 2013

#### ثانيا: الرسائل

1. امجد "محمد هاني" عبد القادر القيام , المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي , رسالة  
ماجستير , 2011 .

2. انس بن محمد بن عبد العزيز ال فريان, مسؤولية الناقل البري في نقل الاشخاص (دراسة  
مقارنة) رسالة ماجستير 2012/2013 .

3.وضحة فلاح المطيري , مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقا للقانونين  
الكويتي والاردني والاتفاقيات الدولية , رسالة ماجستير , 2011 .

#### ثالثا: المقالات

1. بشري جندي , تحمل التبعة في المسؤولية غير التعاقدية, مجلة ادارة قضايا الحكومة , س13,  
ع3, يوليو, سبتمبر, 1969 .

2. سعد العسلي , اساس المسؤولية المدنية في قضاء المحكمة العليا , مجلة المحامي , العدد

التاسع عشر السنة الخامسة , يوليو , 1987 .

3. محمد طاهر قاسم , الاساس القانوني للمسؤولية عن الاشياء الخطرة امام القضاء العراقي ,

مجلة الرافدين للحقوق , المجلد(13) , العدد (49) .