

المسؤولية الجزائية للناقل على ضوء التشريع الجمركي ومنظور حقوق الإنسان

Carrier's criminal liability in accordance with customs legislation and a human rights perspective

ط.د/ قديدر إسماعيل*

طالب دكتوراه

كلية الحقوق والعلوم السياسية

جامعة أدرار / الجزائر

ismail.expert@yahoo.fr

تاريخ الاستلام: 2021/05/23 - تاريخ القبول: 2021/12/10 - تاريخ النشر: 2021/12/27

الملخص:

يعد النقل عصب حركة تداول الثروات، فلا يتأتى إنجاز المبادلات التي تنتشر في المجتمع دون أن يحتاج الأمر في كثير من الأحيان إلى انتقال الأشياء من مكان إلى آخر.

والأصل أن معظم عمليات النقل تتم بنقل البضائع من داخل البلاد إلى خارجها، أو بالعكس من الخارج إلى الداخل، وقد يأتي الناقل أو مستخدموه أثناء أو بمناسبة نقلهم للبضائع أو الأشخاص أو كلاهما معا أفعالا تشكل جريمة وترتب مسؤوليتهم الجزائية بالنظر إلى التشريع الجمركي بالرغم من عدم مساهمتهم الشخصية في الغش الأمر الذي يشكل مساسا بحقوق الفرد الدستورية

الكلمات المفتاحية: النقل؛ الناقل؛ المسؤولية، الجزائية، الجمركي.

Abstract:

Transport is backbone of the circulation of wealth, so the exchanges that spread in society cannot be accomplished without the need in many cases to move things from one place to another, the principle is that most of the transport operations are carried out by transporting goods from inside the country to abroad; or vice versa from abroad to the interior.

The carrier or its users may, during their transporting the goods or persons or both of them, commit acts that constitute a crime, and their criminal liability is arranged in view of the customs legislation although they are not involved in fraud, which constitutes a violation of the constitutional rights of the individual.

Keywords: Transport; Transporter; Liability, punitive, customs.

مقدمة

يعد النقل عصب حركة تداول الثروات، فلا يتأتى إنجاز المبادلات التي تنتشر في المجتمع دون أن يحتاج الأمر في كثير من الأحيان إلى انتقال الأشياء من مكان إلى آخر، والأصل أن معظم عمليات النقل تتم بنقل البضائع من داخل البلاد إلى خارجها، أو بالعكس من الخارج إلى الداخل .

وقد يأتي الناقل أو مستخدموه أثناء أو بمناسبة نقلهم للبضائع أو الأشخاص أو كلاهما معا أفعالا ترتب مسؤوليتهم الجزائية بالنظر إلى التشريع

الجمركي¹ بالرغم من عدم مساهمتهم الشخصية في الغش. ويختلف تحديد مسؤولية الناقل في المادة الجمركية باختلاف الحالات والمكان التي تضبط فيها البضاعة المهربة محل الغش وبناء على ذلك لنا أن نتساءل كيف تقوم المسؤولية الجزائية للنقل على ضوء التشريع الجمركي الجزائري وما مدى توافقها مع ضمانات الفرد في محاكمة عادلة؟.

للإجابة على هذا التساؤل يتعين علينا للضرورة البحثية ومن باب أولى أن نقف على تحديد مفهوم فعل النقل وكذا مفهوم الناقل ووسيلة النقل للارتباط الحاصل بينهم (أولا) ثم نتناول مجال المسؤولية الجزائية للنقل على ضوء التشريع الجمركي (ثانيا) وبالتبعية حالات إعفاء الناقل من المسؤولية الجزائية (ثالثا) ثم إلى موقف القضاء الجزائري و المقارن من ذلك (رابعا) وأخيرا نتعرض للمسؤولية الجزائية للنقل من منظور حقوق الإنسان (خامسا) وذلك على النحو التالي:

أولا : مفهوم فعل النقل والناقل ووسيلة النقل

1- مفهوم فعل النقل : النقل في جوهره هو تغير مكان شخص أو شيء باستعمال وسيلة مناسبة يتحقق بها الانطلاق من مكان وصولا إلى مكان آخر، ويتحقق النقل عبر ملاحه مركبات يمكنها قطع المسافة عبر مجال أو بيئة معينة².

1 قانون الجمارك الجزائري صادر بموجب القانون رقم: 07/79 المؤرخ في: 26 شعبان 1399 الموافق لـ 21: يوليو 1979 المعدل والمتمم بموجب القانون رقم : 04-17 المؤرخ في: 19 جمادى الأولى عام 1438 الموافق لـ: 6 فيفري سنة 2017، المنشور بالجريدة الرسمية العدد: 30.
2. دهانيدويدار، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2014، ص: 7.

وبالرجوع إلى القانون رقم: 13/01 المؤرخ في: 27 أوت 2001 المتعلق بتوجيه النقل البري وتنظيمه،³ نجد أن المشرع الجزائري عرف النقل على أشكاله المختلفة بداية بالنقل البري والنقل العمومي والنقل لحساب الخاص والنقل المشترك ما بين الأنماط في المادة الثانية منه، وذلك على الترتيب التالي:

النقل البري: هو كل نشاط يقوم من خلاله شخص طبيعي أو اعتباري بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر عبر الطريق أو السكة الحديدية على متن مركبة ملائمة.

النقل العمومي: هو النقل الذي يتم بمقابل لحساب الغير يقوم به أشخاص طبيعية أو اعتبارية مرخص لهم لهذا الغرض.

النقل لحساب الخاص: هو النقل الذي يقوم به أشخاص طبيعية أو اعتبارية لحاجاتهم الخاصة بواسطة مركبات يملكونها.

النقل المشترك ما بين الأنماط: خدمة نقل تنجز بموجب سند وحيد وبنمطين مختلفين من النقل على الأقل وتغطي النقل من بدايته إلى نهايته تحت مسؤولية متعامل وحيد. إن تعدد صور نقل الأشخاص كان له أثره البارز قانونا فيما يتعلق بتحديد نظام المسؤولية الذي يخضع له الناقل في كل صورة منها. والأصل أن يكون النقل بمقابل نقدي أو أداء مصلحة معينة، وهو ما اصطلح على تسميته بالنقل القائم على مصلحة الناقل Transport intéresse ، وقد يكون غير ذلك في حالة ما إذا تم النقل دون حصول الناقل على أي مقابل من

3 القانون رقم: 01-13 المؤرخ في: 17 جمادى الأولى عام 1422 الموافق لـ 7 غشت سنة 2001 يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه ، منشور في الجريدة الرسمية العدد 44 سنة 2001.

أي نوع و اصطلاح على تسمية هذا النوع بالنقل مجاملة Transport bénévole وهو عبارة عن قيام شخص بنقل طواعية باستخدام إحدى وسائل النقل دون أن تكون لديه نية الحصول على أجر نقدي⁴.

وإلى جانب النقل البري يوجد هناك ما يعرف بالنقل الجوي، الذي يعتبر الوسيلة الأسرع للربط بين الدول و القارات بحيث ساهم في ازدهار التجارة والالتقاء الحضاري بين الشعوب في وقت أصبح فيه العالم يقاس بتطور النقل الجوي وانتشار شبكة الخطوط الجوية المنتظمة لتغطي كل بقعة في اليابسة في زمن أصبحت السرعة سمته البارزة⁵. ويتم النقل الجوي غالبا بين الناقل والمسافر أو المرسل، على أن يقوم الناقل بتنفيذ عملية النقل على متن طائرته، بيد أن هذه الصلة بين الناقل و الطائرة قد تنتفي إما كليا أو جزئيا، ذلك حين يعهد الناقل الذي أبرم عقد النقل مع المسافر أو المرسل إلى ناقل آخر بتنفيذ كل عملية النقل أو جزء منها، ويقوم هذا الأخير بتنفيذ ما عهد إليه بالفعل على متن طائرته، وعندئذ نكون بصدد ناقلين أحدهما أبرم العقد مع المسافر أو المرسل، والآخر لم يبرم العقد بل قام بتنفيذه أو تنفيذ جزء منه بالفعل، ولذا يسمى بالناقل الفعلي Transporteur de fait⁶.

4 طالبة وهبة خطاب، المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص بالمجان، دار الفكر العربي، الكويت، بدون سنة نشر، ص: 51.

5 إبراهيم سيد أحمد، النقل الجوي، الطبعة الأولى، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية مصر، 2010، ص: 11.

6 عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية مونتريال 1999، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2008، ص: 53.

أما الطريقة الأخيرة للنقل فتظهر في صورة عقد النقل البحري الذي يعرف على أنه: عقد يلتزم بموجبه الناقل بنقل البضائع من ميناء لأخر مقابل أجر يلتزم به الشاحن فيتم النقل البحري للبضائع عن طريق استخدام السفينة بأن يقوم الناقل سواء كان مالكا للسفينة أو مستأجرا لها أو مجهزا بنقل البضائع من ميناء إلى آخر مقابل أجر متفق عليه لحساب شخص آخر هو الشاحن.

وعرفت المادة 738 من القانون البحري الجزائري⁷ عقد النقل البحري للبضائع على النحو التالي: " يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة."

والنقل البحري قد يكون بمشاركة إيجار أو نقل بموجب سند شحن فالأول يتمثل في أنه عقد يبرم بين المجهز و الشاحن فبمقتضاه يؤجر المجهز للشاحن السفينة كلها أو بعضها لرحلة أو لرحلات معينة أو خلال مدة محددة ويكون للمجهز حق الإدارة التجارية والملاحية للسفينة، والثاني يفيد إثبات

7 ونصت في هذا الإطار كذلك المادة 739 من القانون البحري الجزائري الصادر بموجب الأمر رقم : 80-76 المؤرخ في : 29 شوال عام 1396 الموافق لـ: 23 أكتوبر سنة 1976 المعدل والمتمم على ما يلي: "يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني....." ونصت كذلك المادة 821 من نفس القانون على عقد نقل المسافرين " يلتزم المجهز بموجب عقد نقل المسافرين بنقل المسافر وأمتعته إن وجدت عن طريق البحر ولمسافة معينة مقابل دفع المسافر أجرة السفر." وتنص المادة 839 " يتعين على الناقل أن يسجل أمتعة العنبر الخاصة بالمسافر وكذلك المركبات التي ترافقه وأن يسلمه إيصالا بها."

تسليم البضائع التي حصل تأجير السفينة بخصوصها إلى الريان.⁸ وللعلم أحيانا قد يشمل النقل تدخل العديد من الوسائط Transport Multimodaux، وهو ما يعرف بعقد النقل متعدد الوسائط الذي النقل فيه يتم عبر وسائل مختلفة، بحيث يتم جزء من الرحلة في الجو، وجزء آخر في البحر، وجزء ثالث في البر وهكذا.⁹

2- مفهوم الناقل: بخصوص تعريف الناقل فهو يعرف على أنه: هو ذلك الشخص الذي يتولى تغير مكان شخص أو شيء باستعمال وسيلة مناسبة يتحقق بها الانطلاق من مكان وصولا إلى مكان آخر. وما تجدر الإشارة إليه أن لا قانون الجمارك ولا الأمر المتعلق بمكافحة التهريب قد عرفا شخص الناقل، غير أن بالرجوع إلى القانون رقم¹⁰: 14/01 المؤرخ في: 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها وبموجب المادة 2 منه نجده قد عرف السائق ولم يعرف الناقل هو الآخر واعتبره: " السائق هو كل شخص يتولى قيادة مركبة بما فيها الدراجات و الدراجات النارية أو يسوق حيوانات الجر والحمل والركوب والقطعان عبر الطريق أو يتحكم فعلا في ذلك ".

8 عدلى أمير خالد، عقد النقل البحري، قواعد وأحكام في ضوء قانون التجارة البحرية و المعاهدات و البروتوكولات الدولية و المستحدث من أحكام محكمة النقض والدستورية العليا، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2006، ص:44.

د.عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص:56.⁹

10 القانون رقم: 14/01 المؤرخ في: 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق لـ: 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، منشور بالجريدة الرسمية رقم: 46 المؤرخة في 19 أوت 2001، معدل و متمم بالقانون رقم: 16/04 مؤرخ في: 27 رمضان عام 1425 الموافق لـ: 10 نوفمبر سنة 2004، معدل و متمم بالأمر رقم: 03/09 المؤرخ في: 29 رجب عام 1430 الموافق لـ: 22 يوليو سنة 2009، المنشور بالجريدة الرسمية العدد: 45، المؤرخة في: 29/7/2009.

ولا ينحصر مفهوم الناقل حسب المادة: 303 من قانون الجمارك الجزائري في شخص مالك المركبة التي اكتشفت فيها البضاعة محل الغش بل يمتد ليشمل أيضا كل شخص منوط به بأي صفة حراسة المركبة وقيادتها¹¹.

3- مفهوم وسيلة النقل : لوسائل النقل أهمية خاصة ، ومع نمو حركة تدويل الاقتصاد تزايدت حاجة الإنسان إلى الانتقال من دولة لأخرى ومن مكان لآخر مما يتطلب استعمال وسيلة نقل مناسبة تُحقق عنصر تغيير مكانه في ظروف أمنية. و ما تجدر الإشارة إليه أن المرسوم التنفيذي¹² رقم: 381/04 المؤرخ في: 28 نوفمبر 2004 المحدد لقواعد حركة المرور عبر الطرق قد عرف في المادة 2 المركبات على اختلافها بدءاً بـ المركبات ذات الأولوية، المركبات المستفيدة من تسهيلات المرور، المركبات الخاصة، مركبة النقل الجماعي والحافلات الصغيرة والحافلات الكبيرة، الشاحنة الصغيرة، نصف مقطورة القاطرة المزدوجة، قاطرة الطريق، مركبة القطر الخاصة، الجرارات الفلاحية الآلات الذاتية الحركة، المركبات والعتاد الفلاحي، المقطورات ونصف المقطورات الفلاحية، الآلات والأدوات الفلاحية، المعدات الغابية، معدات الأشغال العمومية، الآلية الخاصة، الدراجة النارية، الدراجة النارية صنف (أ) و(ب)، الدراجات ذات محرك ثلاثية العجلات أو ذات محرك رباعية العجلات الدراجة المتحركة.

11 د. أحسن بوسقيعة، المصالحة في المواد الجزائية بوجه عام وفي المادة الجمركية بوجه خاص، الطبعة الأولى ، الديوان الوطني للأشغال التربوية، الجزائر، 2001، ص: 135.
12 المرسوم التنفيذي رقم: 381/04 المؤرخ في: 15 شوال عام 1425 الموافق لـ 28 نوفمبر 2004 المحدد لقواعد حركة المرور عبر الطرق، المنشور بالجريدة الرسمية عدد: 76، المؤرخ في : 15 شوال عام 1425 هـ المؤرخ في: 25 نوفمبر سنة 2004.

وقد عرف كذلك الأمر رقم¹³: 06/05 المؤرخ في: 23/08/2005 المتعلق بمكافحة التهريب في المادة: 2/د ما يعرف بـ وسائل نقل البضائع المهربة هي: "كل حيوان أو آلة أو مركبة أو أي وسيلة نقل أخرى استعملت بأي صفة لنقل البضائع المهربة وكانت ستستعمل لهذا الغرض" وفي هذا الإطار كذلك عرفت المادة: 5/ي من قانون الجمارك وسائل النقل على النحو المذكور أعلاه.

ويدخل في مفهوم وسائل النقل كذلك القطار والطائرة وفي هذا المجال نصت المادة: 2 من القانون رقم:¹⁴ 35/90 المؤرخ في 25 ديسمبر 1990 المتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية على ما يلي: "يصنف النقل بالسكك الحديدية الذي تشغله المؤسسة العمومية المعنية بحكم طابعه العام ضمن المرافق العامة طبقا للتشريع المعمول به المتعلق بالنقل الجوي." ولقد نصت المادة: 125 من القانون رقم:¹⁵ 02/08 المؤرخ في: 23/01/2008 المعدل والمتمم للقانون رقم: 06/98 المؤرخ في: 27/06/1998 الذي يحدد القواعد العامة للطيران المدني: "يُرخص لخدمات النقل الجوي التي تدعى "الطاكسي الجوي" باستعمال طائرات تتسع لعشرين مقعدا أو أقل من 2000 كيلوغرام أو أقل لنقل الحمولة".

13 الأمر رقم: 06-05 المؤرخ في: 18 رجب عام 1426 الموافق ل: 23 غشت سنة 2005، يتعلق بمكافحة التهريب المعدل والمتمم، المنشور في الجريدة الرسمية رقم: 59 .
14 القانون رقم: 90/ 35/ المؤرخ في: 8 جمادى الثانية 1411 الموافق ل: 25 ديسمبر 1990 المتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية، منشور بالجريدة الرسمية رقم: 56 المؤرخة في: 9 جمادى الثانية عام 1411 هـ .
15 منشور في الجريدة الرسمية، العدد: 04 المؤرخة في: 27 جانفي 2008.

ثانياً: مجال المسؤولية الجزائية للناقل في التشريع الجمركي

يعتبر التشريع الجمركي جزءاً من التشريعات المالية التي ينعكس أثرها على السياسة الاقتصادية والمالية للقطر¹⁶، وفي أعقاب تفشي ظاهرة التهريب على نطاق واسع وللحد منها ومكافحتها بات من الضروري وضع أحكام قانونية قامعة لتأتي أكثر ردها وأشد عقوبة تجاه ممتني التهريب بما فيهم الناقل وتأسيساً على ذلك وبالرجوع إلى التشريع الجمركي وأحكامه التي تكافح التهريب بشتى أنواع صوره، نجده يفرض أحكام قانونية على الناقل سواء داخل النطاق الجمركي¹⁷ أو عبر سائر الإقليم الجمركي¹⁸ وذلك على النحو التالي:

1- الأحكام المفروضة على الناقل داخل النطاق الجمركي : قانون

الجمارك يلزم بداية الناقل العمومي بموجب المادة 222 منه أن يستحضر رخصة تنقل بالنسبة للبضائع المرغوب في رفعها من المنطقة البرية من النطاق

16 شفيق طعمة، التشريعات الجمركية وقانون التهريب وقانون العقوبات الاقتصادية مع الأحكام القضائية الصادرة عن محكمة النقض السورية، الطبعة الثانية، المكتبة القانونية، دمشق، سوريا، 1995، ص:10

17 عرفت المادة 1-هـ من الأمر رقم: 06-05 المؤرخ في : 23 أوت سنة 2005 المتعلق بمكافحة التهريب ، النطاق الجمركي بأنه: هو منطقة خاصة للمراقبة على طول الحدود البحرية والبرية طبقاً لقانون الجمارك، ويشمل النطاق الجمركي حسب المادة 29 من قانون الجمارك المعدل والمتمم منطقة بحرية وأخرى برية، أما الأولى فهي تتكون من المياه الإقليمية والمنطقة المتاخمة لها والمياه الداخلية، وتمتد المنطقة البحرية للنطاق الجمركي على طول 24 ميل بحري ابتداء من الشاطئ أي ما يقارب 45 كلم، أما الثانية المنطقة البرية فهي تمتد على الحدود البحرية من الساحل إلى خط مرسوم على بعد 30 كلم منه، وعلى الحدود البرية من حد الإقليم الجمركي إلى خط مرسوم على بعد 30 كلم .

18 يشمل الإقليم الجمركي حسب المادة الأولى من قانون الجمارك المعدل والمتمم :الإقليم الوطني والمياه الإقليمية والمياه الداخلية والمنطقة المتاخمة والفضاء الجوي الذي يعلوهم.

الجمركي لتنقل فيها أو لتنتقل خارج النطاق ضمن الإقليم الجمركي، و رخصة التنقل هي وثيقة مكتوبة تسلم من طرف مكاتب الجمارك يرخص بموجبها بنقل البضائع التي تخضع لرخصة المرور داخل المنطقة البرية من النطاق الجمركي وعليه أن يلتزم بأحكامها.

وفي هذا الإطار كذلك نصت المادة: 223 من نفس القانون على ما يلي :

"تسلم رخصة التنقل من قبل مكاتب الجمارك التي يصرح فيها بالبضائع إما عند وصوله من الخارج وإما عند رفعها داخل النطاق أو الإقليم الجمركي وذلك للتنقل داخل النطاق. يجب أن تبين رخصة التنقل والوثائق النظامية التي تقوم مقامها مكان مقصد البضائع والطريق الذي تعبره والمدة التي يستغرقها النقل وعند الاقتضاء مكان الإيداع الذي ترفع منه البضائع وإما تاريخ وساعة هذا الرفع. يحدد شكل رخص النقل وشروط تسليمها واستعمالها بمقرر من المدير العام للجمارك".

وفيما يتعلق بتسليم والحصول على رخصة النقل فلقد نصت المادة: 3 من المقرر رقم: 17 لسنة 1999¹⁹ عن كيفية الحصول عليها ونصت على ما يلي :

تسلم رخصة التنقل للناقلين والمالكين والحائزين البضائع الحساسة للغش التي تمت حيازتها بصفة قانونية.

- في مراكز الجمارك للدخول أو في أقرب مكتب أو مركز الدخول بالنسبة للبضائع المستوردة؛

19 أنظر في هذا الصدد المقرر رقم: 17 مؤرخ في: 1999/2/3 الذي يحدد كيفية تطبيق المادة: 223 من قانون الجمارك.

- في أقرب مكتب جمركي إلى مكان الرفع بالنسبة للبضائع المرغوب في رفعها داخل النطاق للتنقل فيه أو للتنقل خارجه؛

- في أقرب مكتب أو مركز جمركي أو مكتب إدارة الضرائب داخل النطاق بالنسبة للإقليم الجمركي.

ونصت كذلك المادة: 225 من قانون الجمارك المعدل والمتمم على أنه: " يجب على الناقلين أن يلتزموا بالتعليمات الواردة في رخص التنقل ولا سيما فيما يتعلق بالمسلك والمدة التي يستغرقها النقل اللذين ينبغي مراعاتهما بمنتهى الدقة باستثناء حالة القوة القاهرة أو حادث مثبت قانونا." وحسب المادة 225 مكرر من نفس القانون يمنع حيازة البضائع المحظور استيرادها ، لأغراض تجارية وكذا نقلها وتلك الخاضعة لحقوق ورسوم مرتفعة عن استيرادها عندما لا يمكن تقديم أية وثيقة مقنعة تثبت الوضعية القانونية لهذه البضائع إزاء التشريع الجمركي عند أول طلب من أعوان الجمارك.

2- الأحكام المفروضة على الناقل عبر سائر الإقليم الجمركي : حسب المادة 226 من قانون الجمارك تخضع حيازة البضائع الحساسة للغش لأغراض تجارية وتنقلها عبر سائر الإقليم الجمركي والتي تحدد قائمتها بقرار وزاري مشترك بين الوزير المكلف بالمالية والوزير المكلف بالتجارة، لتقديم عند طلب الأعوان المذكورين في المادة 241 من قانون الجمارك، الوثائق التي تثبت الحالة القانونية لهذه البضائع إزاء القوانين والأنظمة التي تكلف إدارة الجمارك بتطبيقها.

والأصل أن الخروج على الأحكام المنوه عنها أعلاه في صورتها يشكل تهريبا معاقبا عليه بنص المادة 324 من قانون الجمارك المعدل والمتمم التي نصت

على ما يلي : " يقصد بالتهريب لتطبيق الأحكام الآتية ما يأتي:....- خرق أحكام المواد: 51 و 53 مكرر و60 و62 و64 و221 و222 و223 و225 و225 مكرر و226 من هذا القانون."

ويُعد الناقل مسؤولاً جزائياً عن البضائع التي ينقلها إخلالاً بأحكام وقواعد التشريع الجمركي ويكون محلاً للمتابعة الجزائية حتى ولو كانت البضائع محل الغش لا يعلم بطبيعتها، فمسؤولية الناقل مستقلة عن أية مساهمة شخصية في الغش، وهذا ما أكدته المحكمة العليا في قرارها التالي: " يعتبر مسؤولاً عن الغش كل شخص يحوز البضاعة محل الغش بصرف النظر عن علاقته بهذه البضاعة سواء كان صاحبها أو مجرد ناقل لها وسواء كان يعرف طابعها الإجرامي أو يجهلها."²⁰

هذا وحسب المادة: 303 فقرة 2 من قانون الجمارك الجزائري قبل وبعد تعديلها فهي تحصر مجال المسؤولية الجزائية للناقل في حالة ارتكابه الخطأ الشخصي، وهو نفس الحكم الذي ظل وبقي سارياً حتى بعد التعديل .

ويعتبر خطأ شخصياً بوجه الخصوص في مفهوم هذه المادة، مساهمة الناقل العمومي أو أحد مستخدمي شخصياً في تصرفات مكنت الغير من التهريب كلياً أو جزئياً من التزاماته الجمركية. و الأصل أن تقدير الخطأ الشخصي هو مسألة موضوعية متروكة لحرية تقدير القاضي وهذا ما أكدته المحكمة العليا في قرار لها جاء فيه : " إن تقدير الخطأ الشخصي مسألة موضوعية تركها المشرع

²⁰ ملف رقم: 140314، قرار بتاريخ : 30-12-1996، قرار غير منشور.

لحرية تقدير القاضي غير أنه أورد على سبيل المثال لا الحصر في الفقرة الثالثة من المادة 303 نموذجاً للخطأ الشخصي يهتدي به القضاة من غير تقييد²¹.

ثالثاً: حالات إعفاء الناقل من المسؤولية الجزائية

ما تجدر الإشارة إليه بداية أن المشرع الجزائري لم يكن ينص في المادة 303 من قانون الجمارك قبل تعديلها على الحالات التي بموجبها يعفى الناقل أو مستخدموه من المسؤولية الجزائية، وكانت هذه المادة تنص فقط على حالة قيام المسؤولية الجزائية وذلك على النحو التالي:

" إن العقوبات بالجسب المنصوص عليها في هذا القانون لا تطبق على الناقلين العموميين وأعوانهم إلا في حالة ارتكابهم خطأ بصفة شخصية.

تعتبر خطأ شخصياً بوجه الخصوص في مفهوم هذه المادة، مساهمة الناقل العمومي أو أحد مستخدمي شخصياً في تصرفات مكنت الغير من التهرب كلياً أو جزئياً من التزاماته الجمركية."

لكن المشرع الجزائري سرعان ما استدرك الأمر وقام بتعديل نص المادة 303 من قانون الجمارك بموجب القانون رقم: 04/17 المؤرخ في: 16 فيفري 2017 وأقر الحالات التي يعفى منها الناقل أو مستخدموه من كل مسؤولية وحصرتها في حالتين وهما حسب ما ورد في المادة بعد تعديلها بالقانون المنوه عنه أعلاه : " يعفى الناقل العمومي ومستخدموه من كل مسؤولية إذا: - أثبتوا قيامهم بالتزاماتهم المهنية بصورة مستمرة وأن البضائع محل الغش تم إخفاؤها

²¹ ملف رقم : 140314 قرار صادر بتاريخ: 30-12-1996، قرار غير منشور.

من طرف الغير في الأماكن التي لا تتم فيها الرقابة عادة أو أرسلت بواسطة إرسال يبدو قانونيا ومطابق للقانون،

- سهلوا لإدارة الجمارك متابعة المرتكبين الحقيقيين للغش عن طريق التعيين الدقيق للأمرين."

وهذا الحكم من الإعفاء من المسؤولية انتهجه كذلك المشرع المغربي²² في الفصل 223 من مدونة الجمارك المغربية إذ نص على حالات إعفاء الناقل من المسؤولية الجزائية وهي: "غير أنه لا يتحمل هذه المسؤولية:

-الناقلون الذين يبرهنون على أنهم أدوا بصفة قانونية واجباتهم المهنية بإثباتهم أن البضائع المرتكب الغش بشأنها قد أخفاها الغير في أماكن لا تجري عليها عادة مراقبتهم، أو أنها أرسلت بحكم إرسالية يظهر أنها مشروعة وقانونية وعندما يمكنون الإدارة من متابعة مرتكبي الغش الرئيسيين وعلى الخصوص عن طريق الكشف عن هوية المرسل أو المرسل إليه البضائع التي قاموا بنقلها."

رابعا : موقف القضاء الجزائري والمقارن

قانون الجمارك الجزائري رتب المسؤولية الجزائية للناقل سواء ارتكب الجريمة داخل النطاق الجمركي أو عبر سائر الإقليم الجمركي، وأقر القضاء الجزائري ذلك في العديد من المناسبات ، وتبعاً لذلك فإن من المتفق عليه

22 مدونة الجمارك والضرائب غير المباشرة المغربية المصادق عليها بالظهير الشريف بمثابة قانون رقم: 1/77/339 بتاريخ: 25 شوال 1397 الموافق لـ: 19 أكتوبر 1977 كما وقع تغييرها وتتميمها على الخصوص بمقتضى القانون رقم: 99/02 المصادق عليه بالظهير رقم: 222/00/1 بتاريخ: 2 ربيع الأول 1421 الموافق لـ: 5 يونيو 2000.

قضاء أن النقل داخل النطاق الجمركي للبضائع الحساسة بدون وثائق يشكل جريمة جمركية ، هذا ما قضت به المحكمة العليا في إحدى قراراتها جاء فيه ما يلي:²³ "تقوم الجريمة الجمركية بثبوت نقل البضاعة الحساسة بدون وثائق قانونية داخل النطاق الجمركي."

ومن المتفق عليه قضاء كذلك أن النقل عبر الإقليم الجمركي مخالفة للتشريع الجمركي يرتب المسؤولية الجزائية للنقل وفي هذا الإطار قضت المحكمة العليا في قرار لها بما يؤكد ذلك : " لا تقوم جريمة التهريب في صورة مخالفة المادة 226 من قانون الجمارك إلا بتوافر الشروط الآتية وهي: - أن تكون البضاعة من صنف البضائع التي تهرب أكثر من غيرها المحددة قائمتها بقرار وزير المالية المؤرخ في: 10 جانفي 1998 المعدل- أن يكون الجاني يحوز هذه البضاعة لأغراض تجارية أو يقوم بنقلها عبر الإقليم الجمركي.- أن يعجز الجاني عن تقديم وثائق تثبت حالتها القانونية إزاء التنظيم الجمركي عند طلب الأعوان المؤهلين لإثبات المخالفات الجمركية ولا يهم بعد ذلك ضبط البضاعة لأن المخالفة تقوم في سائر الإقليم الجمركي."²⁴

وأكدت المحكمة العليا على المبدأ القانوني المتضمن ضرورة توافر الخطأ الشخصي للنقل لتقرير مسؤوليته الجزائية حيث ورد في أحد قراراتها ما يلي:²⁵ "إذا كانت المادة: 303 من قانون الجمارك تنص حقيقة على إعفاء الناقل

²³ ملف يحمل رقم: 263815، قرار صادر بتاريخ : 9 جويلية 2002 غ ج م ، المجلة القضائية للمحكمة العليا، العدد الأول لسنة 2004، الديوان الوطني للأشغال التربوية 2005، ص: 346.

²⁴ ملف يحمل رقم: 122068، قرار صادر بتاريخ: 24 جويلية 1994 غ.ج.م.ق.3. قرار غير منشور.

²⁵ ملف يحمل رقم: 148264 ، قرار صادر بتاريخ : 23 جوان 1997 غ.ج.م.ق.3.

العمومي لحضور مالك البضاعة المهربة فإنه يستفيد من الإعفاء شريطة ألا يكون قد ارتكب خطأ شخصي.

حيث أنه في قضية الحال فإن الخطأ الذي ارتكبه الناقل العمومي خطأً شخصي، يتمثل في كون أنه ألقى القبض عليه في منتصف الليل على بعد 300 متر من الحدود الجزائرية التونسية وعلى متن عربته عشرة 10 قناطر من الحمص وأن مالك البضاعة الذي كان جاوره لا يملك رخصة تنقل.

وفي قرار آخر قضت المحكمة العليا بالمبدأ القانوني التالي²⁶: "يبقى صاحب السيارة التي وجدت بداخلها بضائع الغش مسؤولاً عن عملية الغش التي استعملت فيها سيارته خاصة وأنه لم يكن له صفة الناقل العمومي بمفهوم المادة: 303 من قانون الجمارك.

حيث أنه يتضح بجلاء أن مثل هذه الطرق تجعل من الناقل العمومي شريكاً وبالتالي فهو مسؤول شأنه في ذلك شأن مالك البضاعة المهربة."

وفي قرار آخر لها قضت بما يلي: "إن المجلس تمسك بإدانة الطاعن سائق طاكسي باعتباره شريكاً في اعتراف جريمة التهريب لأن هذا الأخير باعتباره سائق طاكسي كان ينقل على متن سيارته زبائن وعند مشاهدته حاجز المراقبة هرب وذلك في ساعة متأخرة من الليل."²⁷

²⁶ ملف يحمل رقم: 149492، قرار صادر بتاريخ: 7 جويلية 1997 غ.ج.م.ق.3.

²⁷ ملف يحمل رقم: 156686، قرار صادر بتاريخ: 14 أبريل 1998 غ.ج.م.ق.3، تم الإشارة إليه في مصنف الاجتهاد القضائي في المنازعات الجمركية، ص: 28 و29.

و يتعين عند الإدانة على قضاة الموضوع أن يبينوا بوضوح الخطأ الشخصي الذي ارتكبه الناقل وهذا ما أكدت عليه المحكمة العليا في قرار صادر عنها حيث جاء فيه ما يلي : " يعد سائق سيارة أجرة ناقلا عموميا وبهذه الصفة فإن المادة 303 من قانون الجمارك تشترط في فقرتها الثانية لتطبيق عقوبات الحبس عليه أن يرتكب خطأ بصفة شخصية، ومن ثم يسيء تطبيق القانون المجلس الذي قضى عليه بشهرين حبس مع وقف التنفيذ دون أن يبرر في قراره الخطأ الذي ارتكبه بصفة شخصية ."²⁸

وشددت المحكمة العليا بضرورة تطبيق الجزاءات الجبائية على الناقل العمومي حتى في حالة عدم ارتكابه لخطأ شخصي وفي هذا الإطار قضت بما يلي : " يعتبر الناقل العمومي مسؤولا عن الغش وتطبق عليه الجزاءات الجبائية حتى في حالة ما إذا لم يرتكب أي خطأ شخصي."²⁹

كما أكدت المحكمة العليا الجزائرية ذلك في قرار آخر جاء فيه ما يلي: "إذا كانت المادة 303 فقرتها الثانية تعفي الناقلين العموميين من عقوبة الحبس إلا في حالة ارتكابهم خطأ بصفة شخصية، فإن هذا الحكم لا ينطبق على الجزاءات الجبائية التي تطبق على الناقل العمومي بصرف النظر عن ارتكابه خطأ شخصي أو عدم ارتكابه."³⁰

²⁸ ملف يحمل رقم: 127872 ، قرار صادر بتاريخ: 1996/12/30 ، غ.ج.م.ق.3، قرار غير منشور.

²⁹ ملف يحمل رقم: 148257 ، قرار صادر بتاريخ: 1997/9/7، غ.ج.م.ق.3، قرار غير منشور.

³⁰ ملف رقم: 39160، قرار صادر بتاريخ: 2001/06/25، منشور في المجلة القضائية للمحكمة العليا، عدد خاص، سنة 2002، الجزء الثاني، ص: 215.

أما في القضاء المقارن ، فالمسافر الذي تضبط على جسمه أو في حقيبته البضاعة، يعتبر مسؤولاً عنها، سواء كان مالِكها أو مجرد حائز مؤقت لها ، حتى ولو كان يجهل وجودها في حقيبته، أما إذا تعذر تعيين المسافر الذي يحوز البضاعة المهربة أو كان مجهولاً ، فإن قائد الناقله يعتبر مسؤولاً عن البضاعة المهربة الموجودة في عربته.³¹

إن مسؤولية الناقل تقوم بمجرد اكتشاف البضاعة المهربة في عربته، ولا تستطيع المحاكم تبرئته بحجة أنه لم يثبت اشتراكه في التهريب، أي للشك خلافا لما هو معمول به في نطاق القانون العام، وقد أدانت محكمة جنح "هازيبروك" سائق إحدى سيارات النقل العام لمجرد وجود حقيبة تحوي كمية من التبغ المهرب بجانب مقعده، ادعى أنها خاصة بمسافر نزل في محطة سابقة وهو لا يعرفه.³²

وفي حالة تعدد الناقلين أو المكلفين بالنقل، فإنهم يسألون جميعاً، أما إذا كلف شخصان سائق سيارة بعملية نقل واحدة، فهنا لا يسألان معا عن البضاعة المكتشفة في السيارة، حتى ولو اعترف أحدهم بأنه المسؤول الوحيد عنها. وإذا كانت عملية النقل مجزأة كما هي الحال في القطارات حيث يعهد بكل عربة مقطورة إلى مكلف خاص، فيسأل هذا الأخير عن البضاعة المهربة المكتشفة في مقطورته، وذلك بالاشتراك مع القائد المكلف بعملية النقل كاملة،

³¹ Cass.crim .Ch .reunies ,21 janv1885 ,D.P.1885,1217.Doc.cont.No 276.

³² Cass.crim.7 dec1950 ,Doc .cont.No 948.

أما المكلفون بسائر المقطورات فلا مجال لتجريمهم³³. أما إذا لم يكن هنالك من ناقل، أو كان الناقل قد هرب قبل معرفة اسمه، فإن قرينة الحيازة تنصب على صاحب وسيلة النقل التي تضبط فيها البضاعة.³⁴ ويعتبر مالكا لوسيلة النقل فيما يتعلق بالسيارات، الشخص المسجلة السيارة على اسمه،³⁵ أو ذلك الذي كان بتاريخ اكتشاف الجريمة يؤدي مقابل إيجار الحظيرة.

خامسا: المسؤولية الجزائية للناقل من منظور حقوق الإنسان

طبقا للتشريع الجمركي، يجب أن يفهم من عبارة المكلف بالنقل الشخص الذي يقود السيارة أو مراقبتها أو المكلف بتشجين وتسليم البضائع المنقولة، وذلك بغض النظر عن كون هؤلاء ناقلين خواص أو سائقي السيارات العمومية، وتقوم مسؤولية المكلف بالنقل بمجرد اكتشاف داخل سيارته لبضائع محل الغش، دون أن تلتزم إدارة الجمارك بإثبات فعل مساهمته الشخصية في الغش، كما لا تستطيع المحكمة تبرئة المتهم لفائدة الشك بمبرر أن مساهمته المادية في الجريمة لم تثبت³⁶.

وتبعا لذلك فالمسؤولية الجزائية للناقل قبل تعديل قانون الجمارك كانت مسؤولية تقوم بقرينة مطلقة، بحكم حيازته العرضية للبضاعة محل الغش وارتكابه خطأ بصفة شخصية هو أو أحد مستخدميها من خلال

³³ شوقي رامز شعبان، النظرية العامة للجريمة الجمركية، الدار الجامعية للطباعة والنشر، الإسكندرية مصر، ص:268.

³⁴ Co .App . Amiens ,Cass.crim 20 Dec 1951,Doc .cont.No.979.

³⁵ Cass.crim 20 Mars 1952,Doc .cont.No.992

36 د.ملاوي إبراهيم، قرائن التهريب الجمركي في ظل التشريع الجزائري والقانون المقارن، الطبعة الأولى، مطبعة ومكتبة إقرأ، قسنطينة، الجزائر، 2014، ص:104.

مساهمته في تصرفات مكنت الغير من التهرب كلياً أو جزئياً من التزاماته الجمركية، والافتراض هذا هو صورة واضحة لتجاوز السلطة التشريعية على اختصاص السلطة القضائية هذا من جهة ومن جهة أخرى فيه خروج على مبدأ الأصل في الإنسان البراءة ذلك أن المتهم كان يُحمل التزاماً حقيقياً بنتيجة تحققت وعقابه بطريقة آلية على الرغم من أن إرادته قد لا تكون آثمة من الناحية الفعلية، وعليه فالافتراض الذي ساقه التشريع الجمركي كان يشكل مخالفة لمبادئ دستورية ثابتة ومستقرة، وفيه كذلك إقصاء ومخالفة صريحة لقواعد حقوق الإنسان وقساوة مفرطة من خلال تبني نظام المسؤولية المفترضة عن الجريمة المادية التي تدين الفرد مسبقاً وتحكم عليه بعقوبات رادعة دون تمكنه من الحق في الدفاع عن نفسه وهذا ما يتعارض مع حق الفرد بمحاكمة عادلة ويشكل اعتداء على حرية القاضي في الاقتناع وهذا بالرغم من أن المشرع نص في المادة 303 الفقرة الأولى على أن العقوبات بالحبس لا تطبق على الناقلين العموميين وأعاونهم إلا في حالة ارتكابهم خطأ بصفة شخصية .

غير أن المشرع الجزائري سرعان ما استدرك الوضع من خلال تعديله لنص المادة 303 بالقانون رقم: 04-17 المؤرخ في: 16-02-2017 المعدل والمتمم لقانون الجمارك وسنّه لحالتين بموجبهما يعفى الناقل من المسؤولية الجزائية وهو ما يتماشى مع المنطق القانوني السليم ومقتضيات ضمانات المحاكمة العادلة من خلال إعطاء المتهم أكبر قدر للدفاع عن نفسه .

خاتمة:

إن الطبيعة الخاصة للجريمة الجمركية فرضت على المشرع سنّ قواعد قانونية اتسمت بالشدّة والصرامة على خلاف القواعد العامة المتعارف عليها التي يظهر قصورها عند تطبيقها على الجرائم الجمركية .

وتبعاً لذلك فصعوبة الكشف عن هذه الجرائم حتمّ وجود قانون جمركي خاص يتميز بطابعه الزجري وقواعد خاصة متميزة غير مألوفة تُمكن من ردع أكبر عدد ممكن من المخالفين بسبب اعتماد المشرع على تقنيات تجريم تجاوز بها القواعد العامة الأمر الذي أدى إلى التوسيع في نطاق الجرائم الجمركية بشكل برر بدوره التوسيع في نطاق المسؤولين جزائياً مما أفضى إلى الخروج والمساس بحقوق الفرد الدستورية لاسيما حقه في محاكمة عادلة .

وأمام هذا الوضع تدخل المشرع الجزائري من خلال تعديله الأخير لقانون الجمارك لإعادة النظر في مجال إعفاء الناقل ومستخدمه من المسؤولية الجزائية، ومنه حقق وراعى مصلحتين: مصلحة المجتمع في معاقبة المجرم ومصلحة الناقل في ضمان حقه في الدفاع عن نفسه حتى يتمكن من إثبات براءته وبهذا يكون قد حقق لطرفي الخصومة تكافؤاً في الفرص وتبسيط في الإجراءات وهذا هو مبتغى دولة الحق والقانون .

قائمة المراجع:

- 1- إبراهيم سيد أحمد، النقل الجوي، الطبعة الأولى، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، مصر 2010.
- 2- أحسن بوسقيعة، المصالحة في المواد الجزائية بوجه عام وفي المادة الجمركية بوجه خاص، الطبعة الأولى، الديوان الوطني للأشغال التربوية، الجزائر، 2001.
- 3- عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية مونتريال 1999، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي الإسكندرية، مصر، 2008.
- 4- عدلى أمير خالد، عقد النقل البحري، قواعد وأحكام في ضوء قانون التجارة البحرية والمعاهدات والبروتوكولات الدولية والمستحدث من أحكام محكمة النقض والدستورية العليا، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2006.
- 5- شفيق طعمة، التشريعات الجمركية وقانون التهريب وقانون العقوبات الاقتصادية مع الأحكام القضائية الصادرة عن محكمة النقض السورية، الطبعة الثانية، المكتبة القانونية، دمشق، سوريا، 1995.
- 6- طلبة وهبة خطاب، المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص بالمجان، دار الفكر العربي، الكويت، بدون سنة نشر.
- 7- ملاوي إبراهيم، قرائن التهريب الجمركي في ظل التشريع الجزائري والقانون المقارن، الطبعة الأولى، مطبعة ومكتبة اقرأ، قسنطينة، الجزائر، 2014.

8- هاني دويدار، قانون النقل، دارالجامعة الجديدة، الإسكندرية،
مصر، 2014 .