جامعة المسيلة

كلية الحقوق و العلوم السياسية

قسم الحقوق

عقد النقل البري للبضائع في ظـل التشريع الجزائري

مذكرة مكملة لمقتضيات نيل شهادة الماستر في الحقوق

تخصص: قانون الأعمال

من إعداد الطالب :

سعادة فاتـح

تحت إشراف الأستاذ :

مقدم ياسين

السنة الجامعية : 2014/2013

شكـر و تقديـر

إن الحمد لله تعالى نحمده و نستعين به و نشكره على مراتب العلم التي بلغناها و نسأله أن يزيدنا علما على علما .

أتقدم بالشكر و التقدير إلى المشرف على هذا البحث الأستاذ القدير " مقدم ياسين " الذي لم يبخل عليَّ بتوجيهاته و نصائحه القيمة التي أنارت ليّ درب التقصي و البحث .

أتقدم بالشكر و التبجيل إلى أعضاء لجنة المناقشة على قبولهم مناقشة هذه المذكرة المتواضعة .

كما أتقدم بجزيل الشكر إلى كل من ساهم من قريب أو بعيد على إنجاز هذا البحث.

فاتح

إهـــــــداء

أهدي هذا العمل إلى أمي و أبي حفظهما الله

إلى كل عائلتي

إلى كل أصدقائي و زملائي .

فاتح

قائمة المختصرات :

ق.ت.ج : القانون التجاري الجزائري المعدل و المتمم .

ق.م.ج : القانون المدني الجزائري المعدل و المتمم .

ق.إ.م.إ.ج : قانون الإجراءات المدنية و الإدارية الجزائري .

ق.ت.م : قانون التجارة المصري المعدل و المتمم .

ج : الجزء .

ط : الطبعة .

(د.د.ن) : دون دار النشر .

(د.م.ن) : دون مكان النشر .

(د.س.ن) : دون سنة النشر .

(د.م.ج): ديوان المطبوعات الجامعية .

ج.ر: الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية .

ج.ر.م : الجريدة الرسمية للجمهورية العربية المصرية .

ص : الصفحة .

Liste des Abréviations :

Op.cit : opus citatum . une locution latine qui signifie .

P : page .

مقدمة

يعتبر النقل من أهم الظواهر التي لازمت تاريخ البشرية عبر كل العصور، فقد بدأ الناس يستخدمون الحيوانات لتنقلهم و نقل حاجاتهم في القرن الـ50 قبل الميلاد تقريباً، و في القرن الـ 35 قبل الميلاد ابتكر سكان بلاد الرافدين أولى المركبات ذات العجلات، و في القرن الـ32 قبل الميلاد اخترع المصريون القدماء أول مركبة شراعية، و في القرن الـ12 ميلادي أُبتكر في أوربا أولى المركبات التي تجرها الخيل، و في القرن الـ15 طورت السفن لتصبح قادرة على عبور المحيطات، و في عام 1825 بدأ أول خط حديدي بخاري في الاستغلال في إنجلترا و في تسعينيات القرن الـ19 صنع المهندسون الفرنسيون أولى المركبات، و في عام 1903 صُنعت أولى الطائرات في الولايات المتحدة الأمريكية .

يقسم مرفق النقل بالنظر إلى مجاله البيئي و وسيلته المستعملة إلى : نقل بري و نقل بحري و نقل جوي .

فالنقل البري : هو النقل الذي يكون مجاله البيئي البر، أي اليابسة، ويكون عبر الطرقات أو السكك الحديدية أو الأسلاك، و وسيلته المستعملة هي العربات و القطارات، و يخضع لأحكام القانون التجاري كأصل عام .

و النقل البحري : هو النقل الذي يكون مجاله البيئي البحر أو النهر أي المياه، و وسيلته المستعملة البواخر و المراكب الشراعية، و يخضع لأحكام القانون البحري كأصل عام .

أما النقل الجوي : فهو النقل الذي يكون مجاله البيئي الجو أي الفضاء الجوي، و وسيلته المستعملة الطائرات، و يخضع لأحكام القانون الجوي، أي للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني كأصل عام .

و يقسم مرفق النقل بالنظر إلى مجاله الجغرافي أي الإقليمي إلى : نقل وطني أي داخلي و نقل دولي أي خارجي .

فالنقل الوطني : هو النقل الذي يتم تنفيذ كل مراحله داخل إقليم الدولة الواحدة بغض النضر إذا كان برياً أو بحرياً أو جوياً، و يخضع إلى القانون الوطني كأصل عام .

أما النقل الدولي : فهو النقل الذي يتعدى تنفيذه إلى إقليم دولة أخرى، بغض النظر إن كان برياً أو بحرياً أو جوياً، و يخضع إلى المعاهدات و الاتفاقيات و في حالة غيابهما، يخضع لقواعد القانون الدولي الخاص لدولة القاضي الناضر في الدعوى التي نشأت عنه .

كما يقسم مرفق النقل بالنظر إلى محله المنقول إلى : نقل أشخاص و نقل بضائع .

فنقل الأشخاص : هو النقل الذي يقوم بنقل الإنسان عبر وسائل مهيأة خصيصاً لذلك، و تكون هذه الوسائل إما برية أو بحرية أو جوية، و يمكن أن يكون النقل وطنياً أو دولياً، و يخضع لأحكام خاصة تختلف عن الأحكام المنظمة لنقل البضائع، و ذلك نظراً لأهمية و خصوصية العنصر البشري .

أما نقل البضائع : فهو النقل الذي يكون محله عبارة عن بضائع، و يشمل مصطلح البضائع الأشياء الحية كالحيوانات و الأشياء غير الحية كالسلع و الماكينات، و يتم نقلها عبر مركبات مهيأة لها خصيصاً، تتوافق و طبيعة البضاعة أو الشيء، وتكون وسائله إما برية أو بحرية أو جوية، و كذلك يمكن أن يكون النقل وطنياً أو دولياً، و تحكمه أحكام خاصة تختلف عن تلك المخصصة لنقل الأشخاص .

يحتل نقل البضائع الحيز الأكبر من نشاط النقل، و نظراً لأهميته في تطور و ازدهار البلاد عمد المشرع الجزائري إلى تنظيمه قانوناً، فنظم النقل البري للبضائع ضمن ق.ت.ج تحت عنوان نقل الأشياء – مصطلح الأشياء أعم وأشمل من مصطلح البضائع –، فهو يشمل الأشياء التي يتم تداولها تجارياً كالبضائع و الأشياء غير القابلة للتداول تجاريا كالآثار، و النوع الأخير يكاد يكون منعدم مقارنة مع النوع الأول –، و نظم النقل البحري للبضائع بموجب القانون البحري تحت عنوان نقل البضائع، أما النقل الجوي للبضائع فقد نظمه بموجب القانون المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني تحت عنوان عقد نقل البضائع، و أكثر من هذا سمح المشرع بإنشاء شركات عمومية، متخصصة في نقل البضائع، كالشركة الوطنية للنقل البري، و الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية، و كذلك الشركة الوطنية للملاحة البحرية و أيضا الشركة الوطنية للملاحة الجوية .

إضافة إلى ذلك سمح المشرع للخواص بالاستثمار في قطاع النقل منذ سنة 1988 بموجب القانون رقم : 88–17، المتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه (الملغى بالقانون 01–13) .

و يتم نقل البضائع سواء كان برياً أو بحرياً أو جوياً، عن طريق إبرام عقد، بين الناقل من جهة و المرسل صاحب البضاعة المراد نقلها من جهة أخرى .

إن النقل البري للبضائع أنشط من باقي أنواع نقل البضائع الأخرى، خاصة إذا كان نقل البضائع داخل إقليم الدولة الواحدة .

الإشكالية

تتمحور إشكالية الموضوع حول :

ـ ما مدى فاعلية النظام القانوني الخاص بعقد النقل البري للبضائع في ظل التشريع الجزائري على ضوء ما استقر عليه الفقه و القوانين المقارنة ؟

وتتفرع عن هذه الإشكالية الرئيسية عدة تساؤلات أهمها :

ـ ما هو عقد النقل البري للبضائع ؟

ـ ما هي الآثار التي يرتبها عقد النقل البري للبضائع ؟

ـ كيف نظم المشرع مسؤولية الناقل البري للبضائع ؟

أسباب اختيار الموضوع

اخترنا هذا الموضوع لأسباب ذاتية وأخرى موضوعية :

1 . الأسباب الذاتية : تكمن في رغبتي في البحث والتخصص في مجال قانون النقل الذي أدرجت دراسته حديثا على مستوى دراسات الماستر تخصص قانون الأعمال و اكتشاف مختلف جزئياته القانونية .

2 . الأسباب الموضوعية : تكمن في أهمية هذا النوع من العقود، بالإضافة إلى محدودية النصوص القانونية المنظمة له في ق.ت.ج من حيث العدد، وكذا قلة الدراسات المتخصصة له في الجزائر، ناهيك عن كثرة المنازعات القضائية الناشئة عنه في المحاكم الجزائرية جراء الانتشار المتزايد لهذا النوع من النشاط .

تحديد الموضوع

سوف نحصر دراستنا هذه في موضوع عقد النقل البري للبضائع، الذي يعبر عن العلاقة بين الناقل و المرسل و التي تمتد آثارها إلى المرسل إليه .

أهمية الموضوع

يرتبط عقد النقل البري للبضائع ارتباطاً وثيقاً بالحياة الاقتصادية و الحياة الاجتماعية للإنسان .

1 . أهميته الاقتصادية : يؤدي دوراً هاماً بالنسبة للصناعيين، و ذلك في عملية إحضارهم المواد الأولية المستعملة في صناعتهم، سيما المواد المتواجدة بأماكن بعيدة عن مصانعهم، كما يُدخلون أجرته و مصاريفه ضمن تكلفة الإنتاج، و عليه فكلما كانت تكلفة النقل أقل كان سعر المنتج أقل، كما يلعب عقد النقل البري للبضائع دوراً بارزاً أكثر بالنسبة للتجار حيث نشاطهم يكمن في تداول البضائع، و غالبا ما يتم ذلك عن طريق النقل البري للبضائع، و يتم ذلك عند اقتنائهم البضائع من المنتجين أو تجار الجملة، و كذلك عند توصيل البضاعة للزبون إذا اشترط ذلك و حتى المستهلك يحتاج عقد النقل البري للبضائع لنقل مقتنياته .

و فضلاً عن ذلك، فإن النقل البري للبضائع يمثل نشاطاً تجارياً قائماً بحد ذاته، يوفر قيمة اقتصادية معتبرة للأفراد و المؤسسات على حد سواء .

2 . أهميته الاجتماعية : يؤدي عقد النقل البري للبضائع دوراً هاماً في الحياة الاجتماعية للأفراد، إذ يضمن لهم توفير كل ما يحتاجونه، من غذاء، أدوية، معدات أمنية و معدات تربوية، ومن هذا المنطلق فهو يعمل على استقرار الأفراد في مواطنهم الأصلية، و إعمارهم لها دون نزوحهم، و ما ينتج عن ذلك من سلبيات .

و كما سبق القول بأن النقل البري للبضائع يمثل نشاطاً تجارياً قائماً بحد ذاته، فإن ذلك يرتب فائدة اجتماعية لتوفيره عدد معتبر من مناصب العمل، من سائقين و مساعدي السائقين و عمال لشحن البضائع و عمال لتفريغها .

أهداف الدراسة

حضي موضوع عقد النقل البري للبضائع بدراسات عديدة من قبل الباحثين الاقتصاديين مركزين في دراساتهم على جانبه الاقتصادي، تاركين جانبه القانوني لأصحاب الاختصاص وعليه سوف نحاول من خلال دراستنا هذه أن نبين الجانب القانوني لعقد النقل البري للبضائع من خلال تحديد و تقييم النصوص القانونية العامة و الخاصة التي تحكمه، وإيجاد أهم الحلول التي تجعل هذه النصوص أكثر فاعلية في تنظيمه .

الدراسات السابقة

حسب إطلاعي :

ـ بدري عز الدين و عيساوي المعتصم، مدى تطبيق النصوص القانونية المنظمة لمهنة الناقل العمومي للأشخاص والبضائع في الجزائر، (مذكرة لنيل شهادة مفتش في النقل البري)، المدرسة الوطنية لتطبيق تقنيات النقل البري، باتنة، 2001 – 2002 .

هذه الدراسة تناولت الشروط القانونية لممارسة مهنة الناقل العمومي، أما دراستي هذه فسوف تخصص لدراسة النظام القانوني للعقد الذي يبرمه هذا الناقل .

ـ شتواح العياشي، عقد النقل البري للبضائع، (مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون– فرع قانون الأعمال–)، جامعة قسنطينة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2004 – 2005 .

هذه الدراسة تناولت عقد النقل البري للبضائع دون تحديد قانون معين، و اعتمدت في ذلك على القانونين التجاريين الفرنسي و الجزائري، كما أنها تطرقت إلى دعوى المسؤولية وفق قانون الإجراءات المدنية القديم الملغى (الأمر رقم : 66–154 المعدل و المتمم)، أما في دراستي هذه فسوف أدرس عقد النقل البري للبضائع في ظل التشريع الجزائري تحديدا و التشريع المصري من باب المقارنة، كما سأتطرق إلى دعوى المسؤولية وفق ق.إ.م.إ.ج الساري المفعول (القانون رقم : 08–09) .

صعوبات الدراسة

واجهت صعوبة سعة وتشعب الموضوع، بالإضافة إلى أنني وجدت نقصاً كبيراً في دراسات الباحثين الجزائريين المتخصصة في الموضوع .

المنهج المعتمد

اعتمدنا في دراستنا هذه على المنهج الوصفي التحليلي من أجل وصف جوانب الموضوع وجمع المعلومات عنه وكذلك في تحليلنا للنصوص القانونية المنظمة له و الأحكام القضائية الفاصلة فيه، كما اعتمدنا أيضا على المنهج المقارن للمقارنة بين النصوص القانونية المنظمة لعقد النقل البري للبضائع في الجزائر ونظيرتها في دولة مصر .

خطة البحث

للإجابة على الإشكالية المطروحة، قسمنا بحثنا هذا كالآتي :

مقدمة .

الفصل الأول : إنشاء عقد النقل البري للبضائع و إثباته .

المبحث التمهيدي : ماهية عقد النقل البري للبضائع .

المبحث الأول : تكوين عقد النقل البري للبضائع .

المبحث الثاني : إثبات عقد النقل البري للبضائع .

الفصل الثاني : تنفيذ عقد النقل البري للبضائع .

المبحث الأول : آثار عقد النقل البري للبضائع .

المبحث الثاني : الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري للبضائع .

المبحث الثالث : الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري للبضائع .

خاتمة .

الفصل الأول

إنشاء عقد النقل البري للبضائع و إثباته

النقل البري للبضائع عمل مادي، يأتي العقد ليضفي عليه الصبغة القانونية، ومن أجل دراسة عقد النقل البري للبضائع، وجب الإحاطة بجميع جوانبه، كبيان مفهومه و تحديد أركانه و تبيان كيفية إثباته، حتى يتيسر فهم الموضوع أكثر.

لذلك سنقسم هذا الفصل إلى ثلاثة مباحث، نتناول في الأول منهم ماهية عقد النقل البري للبضائع، وفي المبحث الثاني تكوينه، وفي المبحث الأخير إثباته .

المبحث التمهيدي

ماهية عقد النقل البري للبضائع

عقد النقل البري للبضائع (le contrat de transport terrestre de marchandises) عقد يقوم أساسا على أداء خدمة النقل، ولمعرفة ماهيته، نقسم هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب، نخصص المطلب الأول لمفهوم عقد النقل البري للبضائع، والمطلب الثاني لتمييزه عن بعض العقود المشابهة له، أما المطلب الثالث فنخصصه لدراسة طبيعته القانونية وبيان تنظيمه التشريعي في الجزائر .

المطلب الأول : مفهوم عقد النقل البري للبضائع

نخصص الفرع الأول لتعريف عقد النقل البري للبضائع وأطرافه، ونخصص الفرع الثاني لخصائصه .

الفرع الأول : تعريف عقد النقل البري للبضائع و أطرافه

أولا : تعريف عقد النقل البري للبضائع

عرّف المشرع عقد النقل بموجب المادة (36) من ق.ت.ج المعدل و المتمم[1]، و التي تنص على أنه : « عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين »

و هو نفس التعريف تقريبا المعتمد من قبل المشرع المصري، حيث نص في المادة (208) من ق.ت.م المعدل و المتمم[2] على أنه : « عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه الناقل بأن يقوم بوسائله الخاصة بنقل شخص أو شئ إلى مكان معين مقابل أجرة » .

ويلاحظ أن التعريفين السابقين جاءا عامَّين غير خاصين بعقد النقل البري .

كما عرّف المشرع الجزائري النقل البري من خلال القانون التوجيهي للنقل البري وتنظيمه المعدل و المتمم[3]، حيث نصت المادة (2) فقرة (1) منه على أنه : « **. النقل البري** : كل نشاط يقوم من خلاله مستغل بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر عبر الطريق أو السكة الحديدية أو السلك على متن مركبة ملائمة » .

و يعرّف النقل في اللغة بأنه : من نقل ومعناه التحول، النقل : تحويل الشيء من موضع إلى موضع[4].

---

[1] . الأمر رقم : 75-59 المؤرخ في : 1975/09/26، ج.ر، العدد : 101، لسنة : 1975، المعدل والمتمم بالقانون رقم : 05-02 المؤرخ في : 2005/02/06،ج.ر، العدد : 11 ، لسنة : 2005 .

[2] . القانون رقم : 17 لسنة 1999 المؤرخ في : 1999/05/17، ج.ر.م، العدد : 19 مكرر، لسنة : 1999، المعدل و المتمم بالقانون رقم : 158 لسنة 2003 المؤرخ في : 2003/06/24، ج.ر.م، العدد : 27، لسنة: 2003 .

[3] . القانون رقم : 01-13 المؤرخ في : 2001/08/07، ج.ر، العدد : 44، لسنة : 2001، المعدل و المتمم بالقانون رقم : 11-09 المؤرخ في : 2011/06/05 ، ج.ر، العدد : 32، لسنة : 2011 .

[4] . ابن منظور، لسان العرب، ط 1، دار المعارف، القاهرة – مصر ، (د.س.ن)، ص 4529 .

و يعرّف عقد النقل اصطلاحا بأنه : التقاء إرادتين على تمليك منفعة، هي نقل الأشياء أو الأشخاص، مقابل عوض مذكور، وعقد النقل عقد إجارة، ومحل عقد النقل واحد من محال عقد الإجارة، وهو الحمل أو الركوب أو هما معاً[1].

و يعرّف الفقه العقد بصفة عامة، بأنه توافق إرادتين على إحداث أثر قانوني معين، هو إنشاء التزام أو تعديله أو نقله أو إنهائه .

وعلى هذا الأساس يمكن تعريف عقد النقل البري للبضائع بأنه : عقد تبادلي بين شخصين يتعهد بمقتضاه الناقل بأن ينقل بضائع من مكان إلى آخر لقاء أجر، ويتم فيه النقل عن طريق البر بواسطة السيارات أو العربات أو السكك الحديدية[2].

و يختلف عقد النقل البري للبضائع عن عقد النقل البحري للبضائع وعقد النقل الجوي للبضائع من خلال الوسيلة المستعملة في عملية النقل و مجال سيرها .

فعقد النقل البحري للبضائع عرّفه المشرع بنص المادة (738) من القانون البحري المعدل

والمتمم[3]، حيث جاء فيها : « يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر و يتعهد الشاحن بدفع المكافئة له و المسماة أجرة الحمولة » .

أما عقد النقل الجوي للبضائع فقد عرّفه المشرع الجزائري بموجب نص المادة (138) من القانون المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، المعدل و المتمم[4]، على أنه : « يفضي كل نقل جوي للبضائع أو الأمتعة إلى إبرام عقد يلتزم الناقل الجوي بموجبه بأن ينقل بواسطة

---

[1] . عمر خالد مصطفى حمد، عقد النقل في الفقه الإسلامي – دراسة مقارنة –، ط 1، دار النفائس، عمان – الأردن، 2010 ، ص 34 .

[2] . عمار عمورة ، العقود و المحل التجاري في القانون الجزائري، دار الخلدونية، (د.م.ن)، (د.س.ن)، ص 98 .

[3] . الأمر رقم : 76-80 المؤرخ في : 1976/10/23، ج.ر، العدد : 29، لسنة : 1977، المعدل و المتمم بالقانون رقم : 10-04 المؤرخ في : 2010/08/15، ج.ر، العدد : 46، لسنة : 2010 .

[4] . القانون رقم : 98-06 المؤرخ في : 1998/06/27، ج.ر، العدد : 48، لسنة : 1998، المعدل و المتمم بالقانون رقم : 2000-05 المؤرخ في : 2000/12/06، ج.ر، العدد : 75، لسنة : 2000 .

الطائرة و بمقابل، من مطار إلى آخر، البضائع و المواد التي يستلمها من المرسل قصد تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني » .

ثانيا : أطراف عقد النقل البري للبضائع

يفترض عقد النقل البري للبضائع وجود ثلاثة أشخاص، الناقل و المرسل (الشاحن) و المرسل إليه وقد يكون المرسل و المرسل إليه شخصا واحدا، فلا تتضمن العملية عندئذ إلا شخصين، ويقع عقد النقل البري للبضائع في الأصل بين الناقل و المرسل، أما المرسل إليه فهو أجنبي عن العقد، و مع ذلك تنشأ لهذا الأخير حقوق لدى الناقل، و بالمثل قد يرتب العقد بعض الالتزامات على المرسل إليه، بشرط قبول صريح أو ضمني منه للناقل[1].

. الناقـل (le transporteur) : هو الشخص الذي يمارس نشاط نقل البضائع من مكان لآخر مقابل أجرة، و يكون شخصا طبيعيا أو معنويا، و لاكتسابه صفة الناقل يجب عليه القيد في السجل التجاري و سجل الناقلين، و الحصول على رخصة من مدير النقل المختص إقليميا[2].

. المرسل (l' expéditeur) : هو صاحب البضاعة، التي يُرغب في نقلها من مكان لآخر.

. المرسل إليه (le destinataire) : هو الذي يتسلم البضاعة المنقولة، و كما سبق وأن قلنا قد يكون المرسل و المرسل إليه شخصاً واحداً[3].

---

[1] . عباس حلمي المنزلاوي، القانون التجاري – العقود و الأوراق التجارية –، ط 3، (د.م.ج)، بن عكنون – الجزائر، 1992، ص 36 .

[2] . بدري عز الدين و عيساوي المعتصم، مدى تطبيق النصوص القانونية المنظمة لمهنة الناقل العمومي للأشخاص و البضائع في الجزائر، (مذكرة لنيل شهادة مفتش في النقل البري)، المدرسة الوطنية لتطبيق تقنيات النقل البري، باتنة، 2001 – 2002، ص 29 .

[3] . عمار عمورة، مرجع سابق، ص 98 .

الفرع الثاني : خصائص عقد النقل البري للبضائع

أولا : عقد رضائي

فهو يتم بتبادل الإيجاب و القبول ، دون الحاجة لإجراء آخر[1]، وهذا ما أكده المشرع بنص المادة (38) من ق.ت.ج، التي جاء فيها : « يتكون عقد النقل أو عقد العمولة للنقل باتفاق الطرفين وحده »، وهو نفس الاتجاه الذي تبناه المشرع المصري، حيث نصت المادة (210) فقرة (1) من ق.ت.م على أنه : « يتم عقد النقل و عقد الوكالة بالعمولة للنقل بمجرد الاتفاق ..... »، إضافة إلى ذلك فإن المشرع أقر ببطلان كل الاشتراطات التي تكون مخالفة لرضائية عقد النقل البري للبضائع بموجب المادة (77) فقرة (1) من ق.ت.ج، التي تنص على أنه : « تكون باطلة و عديمة الأثر جميع الاشتراطات المخالفة بصفة مسبقة لما يلي : أحكام المواد 38 .... » .

فهو إذن ليس من العقود الشكلية التي يشترط لإبرامها الكتابة، كما أنه ليس من العقود العينية التي يشترط فيها التسليم، حيث أن تسليم البضائع للناقل ليس شرطاً لانعقاد هذا العقد وإنما هو مجرد التزام ينشئه العقد على عاتق هذا الأخير، لتمكين الناقل من تنفيذ التزاماته المترتبة عن عقد النقل، و الكتابة تعد وسيلة لإثبات عقد النقل البري للبضائع ،لا شرطاً لانعقاده [2].

ثانيا : عقد ملزم للجانبين

حيث يلتزم الناقل بإتمام النقل في الميعاد المتفق عليه، في مقابل التزام المرسل بدفع أجرة النقل، و من ثم فلأي من الطرفين طلب فسخ العقد إذا تخلف الطرف الآخر عن الوفاء

[1] . مراد منير فهيم، القانون التجاري – العقود التجارية و عمليات البنوك –، منشأة المعارف، الإسكندرية – مصر، 1982، ص 89 .

[2] . هاني دويدار، النظام القانوني للتجارة و العقود التجارية و العمليات المصرفية و الأسناد التجارية و الإفلاس، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع ، بيروت – لبنان ، (د.س.ن) ، ص 201 .

بالتزاماته، ومع ذلك فمن مصلحة الناقل أن يتمسك بالتنفيذ للحصول على الأجرة، و من مصلحة المرسل تحريك مسؤولية الناقل عن تنفيذ العقد[1].

ثالثا : عقد معاوضة

يلتزم الناقل بعملية النقل مقابل مبلغ، عبارة عن أجرة النقل، يدفعه المرسل أو المرسل إليه[2]، على أن المقابل قد يكون غير ظاهر كما في حالة النقل المجاني الذي يكون لقاء خدمة أديت للناقل (كخدمة تابعيه)، أما إذا كان النقل بدون أي مقابل حقيقي فإنه يكون نقلاً مجانياً لا تعاقد فيه، ولا تسري عليه أحكام عقد النقل البري للبضائع، بل تطبق بشأنه عند الاقتضاء قواعد المسؤولية التقصيرية[3]، طبقا للمادة (124) من ق.م.ج المعدل و المتمم[4]، التي تنص على أنه : « كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه، و يسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض » .

رابعا : عقد إذعان

غالبا ما يكون عقد إذعان، ليس فيه للمرسل حرية مناقشة شروطه، وليس له من خيار سوى قبول تلك الشروط التي يضعها الناقل مسبقا أو رفضها[5]، كما هو الشأن في عقد النقل بالسكك الحديدية الذي يتم بناءاً على تعريفة النقل المعدة من الناقل، و الغالب أيضاً أن يكون الإيجاب في عقد النقل البري للبضائع عاماً موجهاً للجمهور، ويتم العقد بمجرد قبول المرسل[6].

---

[1] . مراد منير فهيم، مرجع سابق، ص 89 .

[2] . أحمد محرز، القانون التجاري الجزائري، ج 4 – العقود التجارية –، دار النهضة العربية، بيروت – لبنان، 1980–1981، ص 205 .

[3] . مصطفى كمال طه، العقود التجارية و عمليات البنوك – وفقا لقانون التجارة الجديد رقم 17 لسنة 1999، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية – مصر، 2002، ص 161 .

[4] . الأمر رقم : 75–58 المؤرخ في : 26 / 09 / 1975 ، ج ر، العدد : 78، لسنة : 1975، المعدل و المتمم بالقانون رقم : 07–05 المؤرخ في : 13 / 05 / 2007، ج ر، العدد : 31، لسنة : 2007 .

[5] . عبد الفتاح مراد، شرح العقود التجارية و المدنية، ط 1، (د.د.ن)، (د.م.ن)، (د.س.ن)، ص 347 .

[6] . مصطفى كمال طه، المرجع نفسه، ص 160 .

خامسا : عقد فوري

مهما طال الزمن الذي يستغرقه النقل فهو فوري، مادام الالتزام الناشئ عنه يقتضي تنفيذاً فوريا، أي يتم دفعة واحدة، أما إذا كان الاتفاق أن يقوم الناقل بنقل شحنات متعددة على فترات زمنية معينة، و كان التزامه هذا ناشئاً عن عقد واحد كان عقداً مستمراً، و أمكن تطبيق نظرية الظروف الطارئة[1].

المطلب الثاني : تمييز عقد النقل البري للبضائع عن بعض العقود المشابهة له

لمعرف عقد النقل البري للبضائع أكثر وجب تمييزه عن غيره من العقود المشابهة له، لهذا نقسم هذا المطلب إلى ثلاثة فروع، نخصص الأول منها لتمييز عقد النقل البري للبضائع عن عقد الوديعة، و نخصص المطلب الثاني لتمييزه عن عقد العمل، و المطلب الأخير نفرده لتمييزه عن عقد الوكالة بالعمولة للنقل .

الفرع الأول : عقد النقل البري للبضائع و عقد الوديعة

عرّف المشروع عقد الوديعة، بموجب المادة (590) من ق.م.ج، حيث نصت على أنه : « الوديعة عقد يسلم بمقتضاه المودع شيئا منقولا إلى المودع لديه على أن يحافظ عليه لمدة و على أن يرده عينا » .

في عقد النقل البري للبضائع يرد الالتزام الأساسي للناقل على عمل مادي هو تغيير المكان أي النقل وهو التزام بتحقيق نتيجة وليس التزام ببذل عناية، و من ثم يختلف عن عقد الوديعة الذي يكون الالتزام الجوهري فيه هو حفظ الأشياء المودعة و يعتبر التزاما ببذل عناية[2].

الفرع الثاني : عقد النقل البري للبضائع و عقد العمل

في عقد النقل البري للبضائع يتمتع الناقل بالاستقلال القانوني في تنفيذ التزامه، فتكون له السيطرة والهيمنة على عملية النقل، أي تغيير الأماكن .

---

[1] . ياسر جبور، الآثار المترتبة على عقد نقل الأشياء، منتديات الحقوق و العلوم القانونية، 2013/06/14، [http://www.droi-dz.com/forum/showthread.php?T=9834]، (أطلع عليه في : 2014/05/15) .

[2] . مراد منير فهيم، مرجع سابق، ص 90 .

و يختلف لذلك عقد النقل البري للبضائع عن عقد العمل، حيث لا استقلال في الأصل للعامل أو المستخدم[1]، فلا يعد نقلا العقد الذي يربط سائق سيارة أجرة بالراكب، لأن السائق يتلقى الأوامر من الراكب فيما يتعلق بخط السير الواجب الإتباع و الجهة المقصودة[2]، و يكون هذا في النقل الحضري وليس في النقل عبر الخطوط المحددة .

الفرع الثالث : عقد النقل البري للبضائع و عقد الوكالة بالعمولة للنقل

يختلف عقد النقل البري للبضائع عن عقد الوكالة بالعمولة للنقل في أن الناقل في عقد النقل يتعهد بأن يقوم بالنقل بنفسه و من ثم يعرف بأمين النقل،أما الوكيل بالعمولة للنقل فالأصل أن يتولى النقل بواسطة غيره، و العبرة في تحديد صفة العقد هي بالشروط المتفق عليها، فإذا لم يتضمن العقد تعهد الملتزم بتنفيذ النقل بنفسه أعتبر العقد وكالة بالعمولة للنقل ولو قام الوكيل بجزء من عملية النقل بنفسه، و على العكس إذا تعهد الملتزم بذلك فإن العقد يعتبر عقد نقل في هذه الحالة[3].

المطلب الثالث : الطبيعة القانونية لعقد النقل البري للبضائع وتنظيمه التشريعي

نقسم هذا المطلب إلى فرعين، نتناول في الأول منهما الطبيعة القانونية لعقد النقل البري للبضائع، و الفرع الثاني نخصصه لتحديد التنظيم التشريعي لعقد النقل البري للبضائع في الجزائر.

الفرع الأول : الطبيعة القانونية لعقد النقل البري للبضائع

يعتبر عقد النقل البري للبضائع عملا تجاريا بالنسبة للناقل، بشرط أن يتم على وجه المقاولة من قبل ناقل محترف[4]، حيث نصت المادة (2) فقرة (8) من ق.ت.ج على أنه : « يعد عملا تجاريا بحسب موضوعه : . كل مقاولة لاستغلال النقل أو الانتقال » .

---

[1] . مراد منير فهيم، مرجع سابق، ص 91 .

[2] . مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 93 .

[3]. مراد منير فهيم، المرجع نفسه، ص 93 .

[4]. عمار عمورة، مرجع سابق، ص 98 .

أما بالنسبة للمرسل و المرسل إليه، فلابد من النظر إلى صفته، فإذا كان تاجرا وقام بهذا العمل من أجل ممارسة تجارته، أعتبر العقد عملا تجاريا بالتبعية[1]، و ذلك حسب نص المادة (04) الفقرة (1) من ق.ت.ج، التي تنص على أنه : « يعد عملا تجاريا بالتبعية : . الأعمال التي يقوم بها التاجر و المتعلقة بممارسة تجارته أو حاجات متجره »، و إذا لم يكن المرسل أو المرسل إليه تاجرا، فيكون عقد النقل من جانبه مدنيا، و من ثم تسري على التزاماته أحكام القانون المدني[2].

الفرع الثاني : التنظيم التشريعي لعقد النقل البري للبضائع

نظم المشرع الجزائري عقد النقل البري للبضائع، فوضح قواعده و أحكامه بموجب الفصل الرابع من الباب الرابع من الكتاب الأول من ق.ت.ج، مستعرضا أحكامه المشتركة في المواد (36)، (38)، (61)، (75)، (76) و (77) و أحكامه الخاصة بالفقرة الأولى من القسم الثاني من نفس الفصل في المواد من (39) إلى (55) .

و في حالة عدم وجود نص خاص به تحكمه القواعد العامة المنصوص عليه ضمن ق.م.ج كما يجب أن يخضع عقد النقل البري للبضائع للشروط و القواعد المتعلقة بالنقل البري للبضائع، و المنصوص عليها بموجب القوانين و المراسيم التنظيمية الآتية :

. القانون التوجيهي للنقل البري و تنظيمه المعدل و المتمم .
. المرسوم التنفيذي المحدد لشروط تسليم رخص ممارسة نشاطات نقل الأشخاص و البضائع عبر الطرقات المعدل و المتمم[3].
. المرسوم التنفيذي المحدد للشروط الخاصة المتعلقة بنقل المواد الخطرة عبر الطرقات[4].
. قانون الأمن والسلامة و الاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية[5].

---

[1]. سمير جميل حسين الفتلاوي، العقود التجارية الجزائرية، (د.م.ج)، بن عكنون – الجزائر، 1987، ص 185 .

[2] . عدلي أمير خالد، قواعد وأحكام عقد النقل البري في ضوء قانون التجارة الجديد، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية – مصر ، 2006، ص 12 .

[3] . المرسوم التنفيذي رقم : 04–415 المؤرخ في : 2004/12/20، ج.ر، العدد : 82، لسنة : 2004، المعدل و المتمم بالمرسوم التنفيذي رقم : 11–263 المؤرخ في : 2011/07/30، ج.ر، العدد : 43، لسنة : 2011 .

[4] . المرسوم التنفيذي رقم : 03– 452 المؤرخ في : 2003/12/01، ج.ر، العدد : 75، لسنة : 2003 .

[5] . القانون رقم : 90–35 المؤرخ في : 1990/12/25، ج.ر، العدد : 56، لسنة : 1990 .

المبحث الأول

تكوين عقد النقل البري للبضائع

عقد النقل البري للبضائع عقد رضائي، ينعقد بمجرد تطابق الإيجاب و القبول، بين الناقل و المرسل فلا يشترط شكل لانعقاده، كما لا يشترط أيضا تسليم البضاعة، لذا فهو يستوجب توافر الأركان الموضوعية العامة، و عليه سنقسم هذا المبحث إلى ثلاث مطالب، نفرد الأول منها لركن التراضي، و نخصص المطلب الثاني لركن المحل، و نخصص المطلب الأخير لركن السبب .

المطلب الأول : التراضي في عقد النقل البري للبضائع

تنص المادة (59) من ق.م.ج على أنه : « يتم العقد بمجرد أن يتبادل الطرفان التعبير عن إرادتهما المتطابقتين دون الإخلال بالنصوص القانونية »، أي أنه يتم التراضي بإيجاب و قبول متطابقين، يتجهان إلى إحداث أثر قانوني، هو إنشاء التزامات تترتب على اتفاقهما[1].

يشترط في الناقل توافر الأهلية التجارية[2]،فإذا كان شخصاً طبيعيا استوجب أن يكون قد أكمل التاسعة عشر من عمره، حسب نص الفقرة (2) من المادة (40)* من ق.م.ج، أو أكمل الثامنة عشر من عمره و حصل على إذن بالتجارة من والده أو والدته أو قرار من مجلس العائلة حسب نص الفقرة (1) من المادة (5)•من ق.ت.ج، و إذا كان الناقل شركة تجارية فلابد من توافر الشروط العامة و الخاصة لتكوين الشركة و أن يكون غرضها النقل[3]، و يشترط أن يكون مالكاً لوسائل النقل أو يحوز عقد امتياز لتسيير وسائل نقل ملك للدولة، حسب نص الفقرة (4) من المادة (2) من القانون التوجيهي للنقل البري وتنظيمه المعدل والمتمم، حيث جاء فيها

---

[1] . علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام – مصادر الالتزام في القانون المدني الجزائري –، ط 3، (د.م.ج)، بن عكنون – الجزائر، 1993، ص 28 .

[2] . احمد محرز، مرجع سابق، ص 209 .

* . نص المادة :« و سن الرشد تسعة عشر (19) سنة كاملة » .

• . نص المادة :« لا يجوز للقاصر المرشد، ذكر أم أنثى، البالغ من العمر ثمانية عشرة سنة كاملة و الذي يريد مزاولة التجارة أن يبدأ في العمليات التجارية، كما لا يمكن اعتباره راشدا بالنسبة للتعهدات التي يبرمها عن أعماله التجارية :

. إذا لم يكن قد حصل مسبقا على إذن والده أو أمه أو قرار من مجلس العائلة مصدق عليه من المحكمة،..... » .

[3] . سمير جميل حسين الفتلاوي، مرجع سابق، ص 194 .

: « **. المستغل** : كل شخص طبيعي أو معنوي يمارس خدمة أو عدة خدمات للنقل العمومي للأشخاص أو البضائع بوسائله الخاصة للنقل أو بوسائل تضعها الدولة تحت تصرفه في إطار الامتياز» .

أما المرسل فلا يشترط فيه توافر أهلية كاملة، باعتبار عقد النقل من أعمال الإدارة، و من الناحية العملية، لا يستطيع الناقل أن يتحقق من أهلية كل شخص يتقدم للتعاقد معه، لذا لا يترتب على نقص أهلية المرسل أي ضرر، خاصة و أن نقل الشيء لا يؤثر في سند ملكيته[1]لكن يجب أن يكون مميِزاً على الأقل[2].

و إذا تجاوزت طلبات المرسلين طاقة وسائل الناقل، فيجب مراعاة التنفيذ حسب الأسبقية في تاريخ التعاقد، مالم يوجد سبب أخر للأسبقية بموجب العقد أو النظام العام أو القانون[3].

و الأصل في التراضي أن يكون صريحاً من طرفي العقد، على أن رضا الناقل بالنقل قد يستفاد ضمناً من و ضعه في حالة إيجاب عام، موجه للكافة، بحيث ينعقد العقد بمجرد قبول المرسل[4].

كما يجب أن تكون إرادة المتعاقدين سليمة، خالية من العيوب كالغلط أو التدليس أو الإكراه أو الاستغلال، و إلا كان العقد قابلا للإبطال، و الغالب في عقود النقل أن يعلن الناقل صراحة شروط النقل بكل دقة[5]، طبقا للمادة (16) فقرة (1) من قانون توجيه النقل البري و تنظيمه التي تنص على أنه : « يلزم متعاملو النقل البري بإعلام المستعملين عن طريق كل الوسائل المناسبة و باستمرار، بالشروط العامة للنقل فيما يخص الآجال و الوتيرة و التوقيت ».

و يجب على الناقل أن يقوم بنقل البضائع، من حيث مطابقة خدمة النقل للمقاييس المعتمدة و المواصفات القانونية و التنظيمية التي تميزها و استجابة للرغبات المشروعة للمرسل، طبقا

---

[1] . احمد محرز، مرجع سابق، ص 209 .

[2] . سمير جميل حسين الفتلاوي، مرجع سابق، ص 195 .

[3] . المرجع نفسه، ص 195 .

[4] . شتواح العياشي، ركن الرضا في عقد النقل البري للبضائع، موقع جامعة سطيف، (دون تاريخ)، [cte.univ-sitif.dz/coursenligne/sit-chettouh/presentaaion.html]، (أطلع عليه في : 2014/06/15) .

[5] . احمد محرز، المرجع نفسه، ص 209 .

لنص المادة (11) من قانون حماية المستهلك و قمع الغش[1]، التي تنص على أنه : « يجب أن يلبي كل منتوج* معروض للاستهلاك، الرغبات المشروعة للمستهلك .....»، كما أنه يمنع على الناقل رفض طلب المرسل في نقل بضائعه بدون وجه مشروع، طبقا للمادة (15) فقرة (2) من القانون المحدد للقواعد المطبقة على الممارسات التجارية[2]، التي تنص على أنه : « يمنع رفض بيع سلعة أو تأدية خدمة بدون مبرر شرعي، إذا كانت هذه السلعة معروضة للبيع أو كانت الخدمة متوفرة »، و هو ما يعاقب على مخالفته بموجب نص المادة (35)•من نفس القانون .

و يلاحظ أن المشرع قد تبنى صراحة مبدأ رضائية عقد النقل، بموجب نص المادة (38) من ق.ت.ج، السالفة الذكر♦، أما المشرع المصري فيلاحظ انه أحدث لبساً في الموضوع، حين نص في المادة (210) فقرة (1) من ق.ت.م على أنه : « يتم عقد النقل و عقد الوكالة بالعمولة للنقل بمجرد الاتفاق و يجوز إثبات العقد بكافة طرق الإثبات المقررة قانونيا »، و بهذا يكون قد نص صراحة على رضائية العقد، ليضيف في الفقرة (2) من نفس المادة بأن : « تسلم الناقل الشيء محل النقل يعد قبولاً منه للإيجاب الصادر من المرسل »، و هو يقصد بأن تسلم الناقل للبضاعة يعد قبولا ضمنياً منه للعقد و لا يقصد اشتراط التسليم لإبرام العقد .

المطلب الثاني : محـل عقد النقل البري للبضائع

عقد النقل البري للبضائع ملزم للجانبين، الناقل يلتزم بنقل البضاعة و المرسل يلتزم مبدئيا بدفع أجرة النقل، لهذا فإن لعقد النقل البري للبضائع محلين، البضاعة و أجرة النقل، وعليه نقسم هذا المطلب إلى فرعين، نخصص الأول منهما للبضاعة، ونخصص الثاني لأجرة النقل .

---

[1]. القانون رقم : 09-03 المؤرخ في : 2009/02/25، ج.ر ، العدد : 15 ، لسنة : 2009 .

* . عرّفته المادة (3) فقرة (10) من نفس القانون بأنه : « **. المنتوج** : كل سلعة أو خدمة يمكن أن يكون موضوع تنازل بمقابل أو مجانا »

[2] . القانون رقم : 04-02 المؤرخ في : 2004/06/23، ج.ر، العدد : 41، لسنة : 2004 .

•. نص المادة : « تعتبر ممارسات تجارية غير شرعية، مخالفة لأحكام المواد 15 و ..... من هذا القانون، و يعاقب عليها بغرامة من مائة ألف دينار (100.000 دج) إلى ثلاثة ملايين دينار (3.000.000 دج) ».

♦ . أنظر إلى الصفحة رقم : 10 .

الفرع الأول : البضاعة

تعرف البضاعة (la marchandise) لغة : بأنها السلعة، وأصلها القطعة من المال الذي يتّجر فيه[1]، و يكون محل عقد النقل البري للبضائع عادة منقولات مادية[2]، فغير المنقولات لا يمكن نقلها دون ضرر، و الأموال المعنوية لا تنقل بوسائط النقل، و إنما يمكن نقل ما يتجسد منها في شيء مادي، كالحقوق الأدبية المتجسدة في مؤلفات أو في اختراعات[3].

و طبقا للقواعد العامة فانه يشترط في البضاعة :

1 – أن تكون موجودة وقت التعاقد أو ممكنة الوجود

يجب أن تكون هذه البضاعة موجودة وقت إبرام العقد أو ستوجد في المستقبل بعد إبرامه، أما إذا ورد الالتزام في قصد المتعاقدين على بضاعة معينة، فيجب أن تكون هذه البضاعة موجودة وقت التعاقد، فإذا تبين أنها هلكت قبل التعاقد فإنه يكون قد استحال تنفيذ الالتزام، فيبطل المحل و يبطل العقد تبعا لذلك[4].

و هذا ما نصت عليه المادة (92) فقرة (1) من ق.م.ج، : « يجوز أن يكون محل الالتزام شيئا مستقبلا و محققا »، وكذا المادة (93) من نفس القانون، حيث نصت على أنه : « إذا كان محل الالتزام مستحيلا في ذاته ..... كان باطلا بطلانا مطلقا » .

أما إذا كانت البضاعة موجودة وقت العاقد ثم هلكت، فالعقد قام صحيحا و أمكن فسخه بسبب عدم تنفيذ المرسل التزامه المتعلق بالبضاعة التي هلكت، و ينفسخ العقد أيضا بقوة القانون إذا كان الهلاك بسبب أجنبي[5].

---

[1] . إبن منضور، مرجع سابق، ص 298 .

[2] . عمار عمورة، مرجع سابق، ص 99 .

[3] . سمير جميل حسين الفتلاوي، مرجع سابق، ص 198 .

[4] . العربي بلحاج، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، ج 1، التصرف القانوني (العقد و الإرادة المنفردة) ، ط 3، (د.م.ج)، بن عكنون – الجزائر، 2004، ص 142 .

[5] . محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني الجزائري، ج 1، النظرية العامة للالتزامات– مصادر الالتزام–(العقد و الإرادة المنفردة)،ط 4، دار الهدى، عين مليلة – الجزائر ، 2007–2008، ص 208 .

2 – أن تكون معينة أو قابلة للتعيين

يجب أن تكون البضاعة معينة عند إبرام العقد أو على الأقل قابلة للتعيين، فإذ كانت البضاعة شيء معينا بالذات فيجب أن يشتمل العقد على تعيين ذاته و أوصافه تعينا يحدده ويمنع الجهالة فيه، أما إذا كانت البضاعة شيء مثليا أي معينا بنوعه فيجب أن يعين بجنسه ونوعه و مقداره وزنا أو حجما، و إلا كان العقد باطلا بطلانا مطلقا[1]، و هذا ما نص عليه المشرع بنص المادة (94) فقرة (1) من ق.م.ج، حيث جاء فيها أنه : « إذا لم يكن محل الالتزام معينا بذاته، وجب أن يكون معينا بنوعه، ومقداره و إلا كان العقد باطلا ».

3 – أن تكون مشروعة (غير مخالفة للنظام العام و الآداب العامة)

يشترط أن تكون هذه المنقولات (البضاعة) طبقا للقواعد العامة من الأشياء الداخلة في دائرة التعامل، أي ألا يكون محظور التعامل فيها كالمخدرات أو الأسلحة، و إلا كان عقد النقل البري للبضائع باطلاً بطلاناً مطلقاً لعدم مشروعية البضاعة[2]، و هذا ما تؤكده المادة (93) من ق.م.ج بنصها على أنه : « إذا كان محل الالتزام مستحيلا في ذاته أو مخالفا للنظام العام أو الآداب العامة كان باطلا بطلانا مطلقا » .

و قد يمنع نقل بعض المواد، كما هو الحال بالنسبة للرسائل و الطرود البريدية، الخاضعة لاحتكار البريد، إلا إذا وجدت رخصة خاصة لذلك، فإذا لم توجد الرخصة كان العقد باطلا بطلانا مطلقا[3].

وقد يمنع القانون نقل بعض البضائع بوسائل غير مناسبة لا تستجيب لبعض الشروط، كما هو الحال بالنسبة للمواد الخطرة و السلع الغذائية سريعة التلف التي تتطلب وسائل نقل خاصة كشاحنات التبريد[4].

---

[1] . خليل أحمد حسن قدادة، الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري، ج 1، مصادر الإلتزام، ط 2، (د.م.ج)، بن عكنون – الجزائر، 2005، ص 71 .

[2] . عمار عمورة، مرجع سابق، ص 99 .

[3] - Rene RODIERE , droit des transports, Sirey, PARIS, 1977, P341 .

[4] - A – ZAHI, droit des transports, Tome1,office des publications universitaires, Ben Aknoun – ALGER, 1991, P65 .

الفرع الثاني : أجرة النقل

أولا : أحكام أجرة النقل

أجرة النقل (le prix du transport) هي المبلغ النقدي الذي يلتزم المرسل مبدئيا بإعطائه للناقل في مقابل قيام هذا الأخير بعملية النقل المعهودة إليه، فالأجرة إذاً هي محل التزام المرسل أو المرسل إليه كما سنرى لاحقا، و يشترط فيها ما يشترط في أي محل التزام، أي أن تكون موجودة أو قابلة للوجود، وأن تكون معينة أو قابلة للتعيين، و أخيرا أن تكون مشروعة[1].

و تتحدد الأجرة عادة تبعا لنوع البضاعة و كميتها و حجمها و طول المسافة، فمن حيث النوع فغالبا ما تكون أجرة السوائل أكبر من أجرة المواد الجامدة، و يدخل في عين الاعتبار حجم و وزن البضاعة المنقولة و نوعية وسيلة النقل[2].

و الأصل في عقد النقل البري للبضائع أن يتفق الطرفان أي المرسل و الناقل على الأجرة التي تستحق للناقل، و إلا تولى القاضي تحديدها وفقاً للعرف، و هو فرض نادر في الواقع، أما الوضع الشائع فهو تحديد الأجرة سلفا بمعرفة الناقل، في قائمة أسعار يتعامل بها مع الكافة[3].

و تختلف أجرة النقل عن تعريفة النقل، لأن المقصود من كلمة التعريفة هو الشروط التي تتم بمقتضاها عملية النقل، فلا ينصرف المعنى إذن إلى أجرة النقل وحدها، و إنما إلى جميع الشروط التي يتضمنها عقد النقل، و عقد النقل البري للبضائع من العقود الرضائية فيكون للمتعاقدين حرية تحديد الأجرة، إذا كان الناقل فرداً أو شركة غير محتكرة، أما إذا كان الناقل جهة حكومية أو ناقل محتكر كما هو الحال بالنسبة للنقل بالسكك الحديدية، فان الحكومة أو الجهة المحتكرة للنقل هي التي تحدد الأجرة مسبقا بقرار[4].

---

[1] . عبد الرزاق احمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، المجلد 1، العقود الواردة على عمل، ط 3، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت– لبنان، 1998، ص53 .

[2] . سمير جميل حسين الفتلاوي، مرجع سابق، ص 198 .

[3] . مراد منير فهيم، مرجع سابق، ص 99 .

[4]. عباس حلمي المنزلاوي، مرجع سابق، ص 36 .

و الأصل في الأجرة أن تكون نقداً، و قد تكون مقسطة أو تدفع جملة واحدة عند تمام النقل أو عند البدء فيه أو فيما بين ذلك[1]، لكن لاشيء يمنع من أن تكون أجرة النقل غير نقود بعكس ما هو الشأن في عقدا لإيجار،فقد يكون أسهم أو سندات أو مقادير معينة من البضائع، بل يصح حتى أن تكون الأجرة عملا، و يحددانها على أساس الوحدة أو أجرة إجمالية[2].

و يلتزم المرسل أو المرسل إليه بقدر الأجرة المذكورة في العقد، دون أن يكون لتغير قيمة النقود في الفترة الممتدة ما بين نشوء الالتزام و الوفاء به أي تأثير[3]، و هذا طبقاً للمادة (95) من ق.م.ج، التي تنص على أنه : « إذا كان محل الالتزام نقودا، التزم المدين بقدر عددها المذكور في العقد دون أن يكون لارتفاع قيمة هذه النقود أو لانخفاضها وقت الوفاء أي تأثير ».

ثانيا : ضمانات الناقل في استيفاء أجرة النقل

إذا كانت الأجرة مستحقة عند القيام*، جاز للناقل أن يدفع بعدم التنفيذ و أن يمتنع عن استلام البضاعة حتى يستوفي أجرة النقل، وله كذلك أن يطالب بالتنفيذ الجبري أو فسخ العقد مع التعويض[4]، وهذا طبقا للفقرة (1) من المادة (119) و المادة(123) من ق.م.ج، التين نصتا على التوالي على أنه : « في العقود الملزمة للجانبين، إذا لم يوف أحد المتعاقدين بالتزامه جاز للمتعاقد الآخر بعد إعذاره المدين أن يطالب بتنفيذ العقد أو فسخه، مع التعويض في الحالتين إذا اقتضى الحال ذلك »، « في العقود الملزمة للجانبين إذا كانت الالتزامات المتقابلة مستحقة الوفاء جاز لكل من المتعاقدين أن يمتنع عن تنفيذ التزامه إذا لم يقم المتعاقد الآخر بتنفيذ ما التزم به » .

أما إذا تم الاتفاق على أن يكون دفع الأجرة عند الوصول•، ثم امتنع المرسل إليه عن دفع الأجرة، فإن المشرع قد فرض عليهما التضامن، بموجب المادة (40) فقرة (2)من ق.ت.ج التي

---

[1] . عبد الرزاق احمد السنهوري، مرجع سابق، ص 60 .

[2] . المرجع نفسه، ص 60-61 .

[3] . محمد صبري السعدي، مرجع سابق، ص 212 .

* . : هو المكان الذي تنطلق منه عملية النقل، و غالباً ما يكون مخزن المرسل أو مخزن الناقل .

[4] . مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 171 .

• . : هو المكان الذي تنتهي فيه عملية النقل، أي وجهة البضاعة، و غالباً ما يكون مخزن المرسل إليه أو مخزن الناقل .

تنص على أنه : « وإذا اشترط دفع الأجرة عند وصول الأشياء المنقولة فيكون الناقل و المرسل إليه الذي صدر منه القبول ملزمين بأدائها بالتضامن بينهما »، و يلاحظ أن النص السابق قد وقع به خطأ مادي، بنصّه على أن الناقل و المرسل إليه ملزمين بأداء أجرة النقل بالتضامن في حالة اشتراط دفعها عند الوصول، و الأصح هو أن المرسل و المرسل إليه هما من يلتزما بأدائها بالتضامن، لأن المرسل هو الملتزم الأصلي بأدائها .

وفضلا عن ذلك له حق حبس البضاعة حتى يتم دفع أجرة نقلها[1]، وذلك طبقا للقاعدة العامة المنصوص عليها بموجب المادة (200) فقرة (2) من ق.م.ج، و التي تنص على أنه : « ويكون ذلك بوجه خاص لحائز الشيء أو محرزه، إذا هو انفق عليه مصروفات ضرورية أو نافعة، فإن له أن يمتنع عن رد هذا الشيء حتى يستوفي ما هو مستحق له، إلا أن يكون الالتزام بالرد ناشئا عن عمل غير مشروع »، وأهم ما يلاحظ هو أنه كان على المشرع الجزائري أن ينص على حق الناقل في حبس البضاعة، بنص خاص و أن يضيف له حق الامتياز على ثمنها .

أما المشرع المصري فقد خص الناقل في سبيل استيفاء أجرته، بحق حبس البضاعة وحق الامتياز بنص خاص، نظرا لأهمية أجرة النقل بالنسبة للناقل، وذلك بموجب المادة (239) من ق.ت.م، التي نصت على أنه : « 1 – للناقل حبس الشئ محل النقل لاستيفاء أجرة النقل و المصاريف وغيرها من المبالغ التي تستحق له بسبب النقل.

2 – وللناقل إمتياز على الثمن الناتج من التنفيذ على الشئ محل النقل لإستيفاء جميع المبالغ المستحقة له، ويتبع في هذا التنفيذ إجراءات التنفيذ على الأشياء المرهونة رهناً تجارياً ».

[1] . عمار عمورة، مرجع سابق، ص 102 .

المطلب الثالث : سبـب عقد النقل البري للبضائع

يقصد بالسبب باعتباره ركنا في العقد الغرض الذي يقصد الملتزم الوصول إليه وراء رضائه التحمل بالالتزام، و بمعنى أخر الغاية التي يستهدف الملتزم تحقيقها نتيجة التزامه[1].

وعليه فإن السبب المباشر لعقد النقل البري للبضائع بالنسبة للمرسل يكون دوماً نقل بضاعته، أما السبب غير المباشر (الباعث) فيختلف من مرسل لآخر، و السبب المباشر لعقد النقل البري للبضائع بالنسبة للناقل يكون دوماً الحصول على الأجرة، أما السبب غير المباشر فيختلف كذلك من ناقل لآخر .

الفرع الأول : مشروعية السبب

يجب أن يكون سبب عقد النقل البري للبضائع مشروعا،أي غير مخالف للنظام و الآداب العامة، فإذا كان عقد النقل قد أبرم نتيجة دين قمار أو لاقتراف جريمة أو أي علاقة غير مشروعة يعد العقد باطلا[2]، و هذا ما يستخلص من المادة (97) من ق.م.ج، التي تنص على أنه : « إذا التزم المتعاقد لسبب غير مشروع أو لسبب مخالف للنظام العام أو للآداب كان العقد باطلا ».

و في عقد النقل البري للبضائع سبب التزام الناقل بنقل البضاعة لا يمكن أن يكون غير مشروع، و إنما مسالة عدم المشروعية، تطرح بالنسبة لسبب التزام المرسل فقط[3].

و يعرف النظام العام بأنه مجموعة القواعد القانونية التي يقصد منها حماية المصلحة العامة سواء كانت مصلحة اجتماعية أو اقتصادية أو سياسية، و تتعلق بالمصلحة العليا للمجتمع و تعلو على مصلحة الأفراد، و تعرف الآداب العامة بأنها مجموعة القواعد الخلقية التي تدين بها الجماعة في عصر معين و بيئة معينة[4].

---

[1] . محمد صبري السعدي، مرجع سابق، ص 217 .

[2] . سمير جميل حسين الفتلاوي، مرجع سابق، ص 199 .

[3] - Rene RODIER, Op . Cit, P 331 .

[4] . خليل احمد حسن قدادة، مرجع سابق، ص 79 .

الفرع الثاني : إثبات مشروعية السبب

يفترض القانون أن سبب كل التزام مشروع، بمعنى أن الدائن ليس عليه إثبات مشروعية السبب، بل على من يدعي أن سبب الالتزام غير مشروع أن يقيم الدليل على ذلك[1]، و هذا طبقا للمادة (98) فقرة (1) من ق.م.ج، إذ نصت على أنه : « كل التزام مفترض أن له سببا مشروعا، ما لم يقم الدليل على غير ذلك »، هذا في حالة ما إذا كان العقد خاليا من ذكر السبب، لكن تبقى مشروعية السبب قرينة بسيطة يجوز للمدين أن يثبت عكسها، بجميع طرق الإثبات و لو بالبينة أو بالقرائن، إذ لا كتابة هنا[2].

و في حالة ذكر السبب في عقد النقل البري للبضائع، يعتبر هو السبب الحقيقي للاتفاق، إلا إذا قام الدليل على عكس ذلك[3]، فإذا قام الدليل على صورية السبب، فعلى من يدعي أن للالتزام سبباً أخراً مشروعاً أن يثبت ما يدعيه، غير أنه لا يجوز إثبات عكس الكتابة إلا بالكتابة[4]، وهذا وفقا للمادة (98) فقرة (2) من ق.م.ج، حيث نصت على أنه : « و يعتبر السبب المذكور في العقد هو السبب الحقيقي حتى يقوم الدليل على ما يخالف ذلك، فإذا قام الدليل على صورية السبب فعلى من يدعي أن للالتزام سببا أخر مشروعا أن يثبت ما يدعيه» .

[1] . محمد صبري السعدي، مرجع سابق، ص 231 .

[2] . علي علي سليمان، مرجع سابق، ص 75 .

[3] . خليل أحمد حسن قدادة، مرجع سابق، ص 81 .

[4] . العربي بلحاج، مرجع سابق، ص 169 .

المبحث الثاني

إثبات عقد النقل البري للبضائع

الأصل أن عقد النقل البري للبضائع يجوز إثباته بكافة و سائل الإثبات، عملا بمبدأ حرية الثبات في المواد التجارية مهما كانت قيمة البضائع أو أجرة النقل، و ذلك إذا كان طرفاه تاجرين، أما إذا كان العقد بالنسبة للمرسل مدنيا فلا يجوز للناقل إثباته في مواجهته إلا بإتباع طرق الإثبات المدنية، و مع ذلك جرت العادة على صياغة مستند مكتوب يدعى مستند النقل لتسهيل إثباته في حالة حصول نزاع، لذا سنتطرق في المطلب الأول لمبدأ حرية إثبات عقد النقل البري للبضائع، و المطلب الثاني نخصصه لإثباته بمستند النقل، و المطلب الثالث نفرده لأحكام سند النقل و وظائفه .

المطلب الأول : مبدأ حرية إثبات عقد النقل البري للبضائع

متى كان طرفي عقد النقل البري للبضائع تاجرين فإنه يجوز لهما إثباته بكافة وسائل الإثبات، لذا سنتطرق في الفرع الأول لمضمون مبدأ حرية الإثبات، و في الفرع الثاني نحدد وسائل إثبات عقد النقل البري للبضائع وفقا لمبدأ حرية الإثبات .

الفرع الأول : مضمون مبدأ حرية الإثبات

يجد هذا المبدأ سنده القانوني في نص المادة (30) من ق.ت.ج التي جاء فيها : « يثبت كل عقد تجاري :

1 . بسندات رسمية،
2 . بسندات عرفية،
3 . بفاتورة مقبولة،
4 . بالرسائل،
5 . بدفاتر الطرفين،
6 . بالإثبات بالبينة أو بأية وسيلة أخرى إذا رأت المحكمة وجوب قبولها » .

يفهم من نص هذه المادة أن إثبات عقد النقل البري للبضائع باعتباره عقداً تجارياً يسير، لا يتسم بأي تعقيد، و يصح إثباته بالبينة أو بالقران و الدفاتر التجارية و بالأقوال و الأعمال التي يطمأن إليها قاضي الموضوع، نضراً لما تتطلبه المعاملات التجارية من سرعة في التعامل و ثقة متبادلة بين أطرافها، و ما يترتب على ذلك من صعوبة اشتراط حصول التاجر على دليل إثبات[1].

و تعتبر قاعدة حرية الإثبات حقا للخصوم، فمتى طلب الخصم ذلك، وجب على القاضي أن يسمح بتقديم الدليل الذي طلب الخصم تقديمه، و هو بعد ذلك حر في الأخذ به أو طرحه أو طلب تكملته بأدلة أخرى[2]، غير أنه إذا كان عقد النقل البري للبضائع مدنيا بالنسبة للمرسل، فلا يجوز للناقل الإثبات في مواجهته إلا بإتباع طرق الإثبات المدنية أي بالكتابة أو ما يقوم مقامها[3].

و لما كانت حرية الإثبات مقررة لمصلحة أصحاب الشأن و لا تتعلق بالنظام العام، فلهم أن يتنازلوا عنها صراحة أو ضمنا، كأن يتفقوا مقدما على ضرورة الإثبات بالكتابة[4].

الفرع الثاني : وسائل إثبات عقد النقل البري للبضائع وفقاً لمبدأ حرية الإثبات

يجوز إثبات عقد النقل البري للبضائع بالوسائل الآتية :

أولا : السندات الرسمية

عرّفت المادة (324) من ق.م.ج السندات الرسمية بأنها : « العقد الرسمي عقد يثبت فيه موظف أو ضابط عمومي أو شخص مكلف بخدمة عامة، ما تم لديه أو ما تلقاه من ذوي الشأن و ذالك طبقا للأشكال القانونية و في حدود سلطته و اختصاصه ».

نستخلص من النص الشروط التي يجب توافرها ليكتسب السند صفة الرسمية :

---

[1] . شتواح العياشي، عقد النقل البري للبضائع، (مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون – فرع قانون الأعمال –)، جامعة قسنطينة، كلية الحقوق، 2004–2005، ص 24 .

[2] . علي جمال الدين عوض، الوجيز في القانون التجاري، ج 1، دار النهضة العربية، القاهرة – مصر، 1975، ص 128 .

[3] . عدلي أمير خالد، مرجح سابق، ص 22 .

[4] . علي جمال الدين عوض، المرجع نفسه، ص 129 .

1 . أن يقوم بكتابة السند موظف أو ضابط عمومي أو شخص مكلف بخدمة عامة .

2 . أن يراعي الموظف أو الضابط العمومي أو المكلف بخدمة عامة في تحرير السند الأوضاع القانونية التي قررها القانون .

3 . أن يكون هذا الموظف أو الضابط العمومي أو الشخص المكلف بالخدمة العامة مختصاً أي في حدود سلطته ونطاق اختصاصه .

و بخصوص حجية السندات الرسمية، فقد نصت المادة (324) مكرر 5 من ق.م.ج، على أنه : « يعتبر ما ورد في العقد الرسمي حجة حتى يثبت تزويره، و يعتبر نافذاً في كامل التراب الوطني » .

إذا توافر للسند الشروط التي تكسبه صفة الرسمية، وجدت بالنسبة إليه قرينة الرسمية و مقتضى هذه القرينة أن تكون الورقة الرسمية حجة بذاتها، دون حاجة إلى الإقرار بها، فإذا نازع الخصم في صحة السند الرسمي، فلا يكون على من يتمسك به أن يقيم الدليل على صحته، و إنما يقع عبئ نقضها على الخصم الذي ينكرها، و لا يتيسر له ذلك إلا بطريق الادعاء بالتزوير، فالسند الرسمي حجة على الكافة، العاقدين والغير، دون حاجة إلى إقرارهم به،لكن يجب أن يكون مظهر السند دالا على رسميته، فان كانت به عيوب مادية كوجود كشط أو محو أو تحشير، جاز للمحكمة أن تسقط قيمة هذا السند أو تنقصها من تلقاء نفسها[1].

ثانيا : السندات العرفية

نصت المادة (327) من ق.م.ج على السندات العرفية بقولها : « يعتبر العقد العرفي صادرا ممن كتبه أو وقعه أو وضع عليه بصمة إصبعه ما لم ينكر صراحة ما هو منسوب إليه، ....» .

من هذا النص نستنتج أن السند العرفي يشترط فيه شرطان : الكتابة و التوقيع .

[1] . محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني – الإثبات في المواد المدنية و التجارية –، دار الهدى، عين مليلة – الجزائر، 2009، ص 55، 56، 57 .

السند العرفي هو الذي يصدر من ذوي الشأن، و يثبت به واقعة قانونية و موقع من الشخص الذي يحتج به عليه بإمضائه أو ختمه أو بصمة إصبعه[1].

قوة إثبات السند العرفي أدنى من قوة إثبات السند الرسمي[2]، و قد أكدت المحكمة العليا ذلك بقرارها رقم : 176264 الصادر بتاريخ : 1998/11/18، الذي جاء فيه : « إن تغاضي و تجاهل جهة الاستئناف للعقدين الرسميين ... واقتصارها على مناقشتها للعقد العرفي...، مرجحة إياه ضمناً على العقدين الرسميين ...، يعد إساءة في تطبيق قواعد الإثبات و يعرض القرار للنقض »[3].

ثالثا : الفاتورة المقبولة

لم يعرّف المشرع الفاتورة، بل نص على إلزامية تقديمها بين الأعوان الاقتصاديين عند كل بيع السلع أو تأدية خدمة، حيث نصت المادة (10) فقرة (1) و(2) من القانون المحدد للقواعد المطبقة على الممارسات التجارية (القانون رقم : 04-02)، على أنه : « يجب أن يكون كل بيع سلع، أو تأدية خدمات بين الأعوان الاقتصاديين مصحوباً بفاتورة ، يلزم البائع بتسليمها و يلزم المشتري بطلبها منه، و تسلم عند البيع أو تأدية الخدمة » .

تعرف الفاتورة على أنها وثيقة حسابية تبين طبيعة و ثمن البضائع أو الخدمة المنجزة[4].

رابعا : الرسائل

تناول المشرع الرسائل في الإثبات، بنص المادة (329) فقرة (1) من ق.م.ج، حيث جاء فيها : « تكون للرسائل الموقع عليها قيمة الأوراق العرفية من حيث الإثبات».

للرسائل أهميتها خاصة فيما يتعلق بالمعاملات التجارية، فهي و إن كانت أوراقاً لم تعّد مقدماً للإثبات، إلا أنها تتضمن شرطي الكتابة و التوقيع، و بذلك تستوفي شروط الورقة العرفية

---

[1] . محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني – الإثبات في المواد المدنية و التجارية –، مرجع سابق، ص66 .

[2] . علي علي سليمان، [الشكلية و أثرها على التعاقد]، **مجلة الشرطة**، العدد : 18، 1982، ص 24.

[3] . (الغرفة المدنية – القسم الثالث –)، (قضية م ق. ت ع ضد خ أ)، المجلة القضائية، العدد: 1، لسنة :1999، ص102 .

[4] . شتواح العياشي، عقد النقل البري للبضائع، مرجع سابق، ص 30 .

و تكون لها قيمة هذه الورقة في الإثبات، و إذا كانت الرسالة خالية من التوقيع فيمكن اعتبارها مبدأ ثبوت بالكتابة إذا كانت بخط من تُحتج عليه بها[1].

و تسوية الرسائل بالمحررات العرفية في الإثبات تقتضي أن تخضع لكل ما يخضع له لمحرر العرفي من قيود، فلا تكون حجة على الغير مثلاً إلا إذا كان تاريخها ثابتاً[2].

خامسا : دفاتر الطرفين (الدفاتر التجارية و الدفاتر المنزلية)

المشرع لم يحدد نوع الدفاتر، وعليه يمكن أن تكون التجارية أو المنزلية :

1 – الدفاتر التجارية

لم يعرّف المشرع الدفاتر التجارية بل تطرق إلى حجيتها من خلال المادة (330) فقرة (1) من ق.م.ج، حيث نصت على أنه : « دفاتر التجار لا تكون حجة على غير التجار، غير أن هذه الدفاتر عندما تتضمن بيانات تتعلق بتوريدات قام بها التجار، يجوز للقاضي توجيه اليمين المتممة إلى أحد الطرفين فيما يكون إثباته بالبينة » .

فالدفاتر التجارية يحتج بها في نزاع تجاري، و قد يحتج بها في نزاع مدني، فإذا أحتج بها بين تاجرين و كان موضوع النزاع عملاً تجارياً، جاز هذا الاحتجاج بشرط أن تكون منتظمة وهو ما نصت عليه المادة (13) من ق.ت.ج : « يجوز للقاضي قبول الدفاتر التجارية المنتظمة كإثبات بين التجار بالنسبة للأعمال التجارية »، و إن كانت هذه الدفاتر غير منتظمة و كان صاحبها دائناً فلا يجوز له الاحتجاج بها، أما إذا كان مَديناً فتكون حجة عليه لأن ما كتب فيها يعتبر حينئذ كإقرار منه و يؤخذ به[3].

[1] . محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني – الإثبات في المواد المدنية و التجارية –، مرجع سابق، ص 93–94 .

[2] . محمد زهدور، الموجز في الطرق المدنية للإثبات في التشريع الجزائري وفق آخر التعديلات، (د.د.ن.)، (د.م.ن)، 1991، ص 41 .

[3] . المرجع نفسه، ص 43 .

أما إذا كان الاحتجاج بالدفاتر التجارية بين تاجر و غير تاجر فلا يجوز للتاجر أن يستند إلى دفاتره التجارية، ليستدل بها على خصمه غير التاجر، مع وجود استثناء يجوز بمقتضاه أن يستدل تاجر بدفاتره التجارية على غير التاجر إذا كان الأمر يتعلق بتوريدات[1].

يلزم القانون التجاري الناقل بأن يمسك دفترين، هما دفتر اليومية و دفتر الجرد، و يحق للناقل مسك دفاتر أخرى غير إلزامية من أجل حسن تسيير مشروعه[2].

كما يلزم الناقل بحفظ دفاتره التجارية لمدة عشر سنوات، و هذا ما أقرته المادة (12) من ق.ت.ج، حيث نصت على أنه : « يجب أن تحفظ الدفاتر و المستندات المشار إليها في المادتين 9 و 10 لمدة عشر سنوات، .... »، و هذا ما أكدته المحكمة العليا في قرارها رقم : 46728 الصادر بتاريخ : 1988/05/08، الذي جاء فيه : « .... تحفظ الدفاتر و المستندات التجارية لمدة عشرة سنوات من تاريخ إقفالها »[3].

يشترط في دفاتر الناقل الإلزامية لقبولها في الإثبات أن تكون منتظمة، أي ممسوكة بدون شطب أو بدون ترك بياض أو كتابة على الهامش و صفحاتها مرقمة و موقعة من طرف رئيس المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها مقر مقاولته [4].

2 – الدفاتر المنزلية

بين المشرع حجية الدفاتر المنزلية من خلال المادة (331) من ق.م.ج، حيث نصت على أنه : « لا تكون الدفاتر و الأوراق المنزلية حجة على من صدرت منه إلا في الحالتين الآتيتين :

. إذا ذكر صراحة انه استوفى ديناً ،

. إذا ذكر فيها صراحة أنه قصد بما دونه في هذه الدفاتر و الأوراق أن تقوم مقام السند لمن أثبتت حقا لمصلحته » .

---

[1] . محمد زهدور، مرجع سابق، ص 43 .

[2] . فرحة زراوي صالح، الكامل في القانون التجاري الجزائري، ط2، دار ابن خلدون، وهران . الجزائر، 2003، ص 485 .

[3] . (الغرفة التجارية و البحرية)، (قضية م ك ضد ع د)، المجلة القضائية، العدد : 2، لسنة : 1992، ص 56 .

[4] . جمال الدين عوض، مرجع سابق، ص 136 .

يقصد بهذا النوع من الدفاتر ما يكون لدى الشخص من دفاتر منزلية أو مفكرات مختلفة يسجل فيها التزاماته و حقوقه، و هي التي تشبه إلى حد ما الدفاتر التجارية ولكنها اقل منها ثقة في الإثبات، و القانون لا يلزم الشخص بأن تكون له هذه الدفاتر، و لكن إذا وجدت فلا مانع من الاستفادة مما دون فيها في الإثبات القضائي[1].

إلا أن القانون جعلها حجة في حالتين على سبيل الحصر :

1 . إذا ذكر فيها صراحة انه استوفى دينا، إذ يعتبر هذا بمثابة إقرار منه، ولا يعقل أن يدون الشخص هذا في أوراقه الخاصة دون أن يكون الوفاء قد تم فعلاً .

2 . إذا ذكر فيها صراحة أنه قصد بما دُوِن في هذه الأوراق أن تقوم مقام السند لمن أثبتت حقاً لمصلحته .

و إذا كان القانون قد اعتبر الدفاتر المنزلية حجة على صاحبها في الحالتين السابقتين و اعتبارها بمثابة إقرار صادر منه، لذا فإن هذه الحجية قابلة لإثبات العكس بالكتابة أو بما يقوم مقامها أو البينة أو القرائن، لذا فلا تطبق قاعدة عدم جواز إثبات ما يخالف الكتابة إلا بالكتابة لأن الدفاتر المنزلية ليست أوراقا عرفية كاملة فلا تطبق عليها هذه القاعدة [2].

سادسا : البينة

نصت على البينة (شهادة الشهود) المادة (333) فقرة (1) من ق.م.ج، بأنه : « في غير المواد التجارية إذا كان التصرف القانوني تزيد قيمته على 100.000 دينار جزائري أو كان غير محدد القيمة فلا يجوز الإثبات بالشهود في وجوده أو انقضائه ما لم يوجد نص يقضي بغير ذلك».

[1] . محمد زهدور، مرجع سابق، ص 44 .

[2] . محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني – الإثبات في المواد المدنية و التجارية –، مرجع سابق، ص 102 ، 103 .

فالبينة يقصد بها إخبار الناس في مجلس القضاء بواقعة صدرت من غيره يترتب عليها حق لغيره و للقاضي حرية واسعة في تكوين اقتناعه بثبوت الوقائع بالشهادة، فله أن يعتبر الواقعة المدعاة ثابتة اعتماداً على شهادة شخص واحد أو غير ثابتة و لو شهد بها شهود كثيرون[1].

الأصل في المواد التجارية هو حرية الإثبات، فيجوز فيها الإثبات بالشهود، لذلك استثنت المادة (333) من ق.م المواد التجارية من نطاق حكمها .

فالشهادة تجوز في إثبات المسائل التجارية أياً كانت قيمة الالتزام، سواء جاوزت قيمة التصرف مائة ألف دينار جزائري أو كان التصرف التجاري غير محدد القيمة، و يجوز إثبات ما يخالف الثابت بالكتابة بالشهادة خلافاً للقاعدة العامة، و الحكمة في ذلك هي أن ما تستلزمه المعاملات التجارية من سرعة و ائتمان يتنافى مع اقتضاء الكتابة في الإثبات، فالتاجر تفرض عليه ظروفه إبرام عمليات كثيرة في وقت قصير، و إلا تعذر عليه أن يحقق الفائدة المرجوة من عمله، و لهذا كان جواز الإثبات بالشهود في هذا النطاق أمراً تقتضيه ظروف التجارة[2] .

كما أن المشرع أجاز إثبات عقد النقل البري للبضائع بوسائل أخرى، زيادة على الوسائل المذكورة سابقاً و ذلك إذا رأت المحكمة وجوب قبولها .

المطلب الثاني : إثبات عقد النقل البري للبضائع بمستند النقل

كما سبق القول و أن عقد النقل البري للبضائع عقد تجاري، لا يستلزم إثباته وجود شرط الشكلية، و لكن جرى العرف التجاري منذ القدم و للظروف العملية تدعيمه بمستند النقل، من أجل تيسير إثباته و توضيح الحقوق و الالتزامات .

و تعد تذكرة النقل الصورة التقليدية لهذا المستند، أما سند النقل فهو صورته الحديثة، لذا سنقسم هذا المطلب إلى فرعين، نخصص الأول منهما لتذكرة النقل، و نخصص الفرع الثاني لسند النقل.

[1] . محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني – الإثبات في المواد المدنية و التجارية –، مرجع سابق، ص 130 .
[2] . محمد زهدور، مرجع سابق، ص 46 .

الفرع الأول : تذكرة النقل

الأصل في تذكرة النقل أنها خطاب مفتوح يكتبه المرسل للمرسل إليه يخبره فيه بظروف الصفقة و تفصيلات البضاعة، و تتضمن إمضاء المرسل فهي دليل عليه وحده، و لكن جرى العمل أن تحرر تذكرة النقل من نسختين، فتحمل النسخة الثانية إمضاء الناقل و يحتفظ بها المرسل[1]، و عند الوصول يقوم الناقل بتسليم النسخة الممضاة من المرسل إلى المرسل إليه حتى يتسلم البضاعة بمقتضاه[2].

و قد خص المشرع تذكرة النقل بنص المادة (41) فقرة (1) من ق.ت.ج، التي تنص على أنه : « على المرسل أن يبين بتذكرة النقل اسم المرسل إليه و عنوان و مكان تسليم الأشياء المنقولة و نوعها و عدها و وزنها أو حجمها » .

و من خلال هذا النص يتضح أن البيانات الإلزامية لتذكرة النقل، التي اشترطها المشرع هي :

1 . اسم المرسل إليه و عنوانه .

2 . مكان تسليم البضائع المنقولة .

3 . نوع البضاعة و عددها و وزنها أو حجمها .

و قد أقّر المشرع المصري زيادة على ما أقّره المشرع الجزائري بأن يقدم المرسل البيانات التي قد يطلبها الناقل أو يقررها القانون لتعيين ذاتية الشيء، بنص الفقرة (1) من المادة (217) من ق.ت.م، التي جاء فيها : « على المرسل أن يقدم للناقل بيانات عن إسم المرسل إليه و عنوانه و المكان المطلوب الإرسال إليه و نوع الأشياء و وزنها وحجمها وكيفية حزمها و عدد الطرود التي تشملها و غير ذلك من البيانات التي قد يطلبها الناقل أو يقررها القانون لتعيين ذاتية الشئ »، إذ كلما كثرت البيانات التي يقدمها المرسل للناقل كان عمل هذا الأخير أحسن .

هذا و يبقى المرسل ملزما بإعطاء كل البيانات الضرورية للناقل، كما يضمن صحتها و كفايتها أمام الناقل و الغير، و هذا ما نصت عليه الفقرة (2) من المادة (41) من ق.ت.ج التي

---

[1] . نادية فضيل، الأوراق التجارية في القانون الجزائري، ط 14، دار هومة، بوزريعة – الجزائر، 2013، ص 198 .

[2] . مراد منير فهيم، مرجع سابق، ص 99 .

جاء فيها : « و يعد المرسل مسؤولا تجاه الناقل و الغير عن الأضرار الناشئة عن إهمال البيانات المذكورة و عدم صحتها أو كفايتها »، ونصت عليه الفقرة (2) من المادة (217) من ق.ت.م، بأنه : « يسأل المرسل عن الضرر الذي ينجم عن عدم صحة البيانات التي يقدمها أو عدم كفايتها » .

الفرع الثاني : سند النقل

سند النقل (le titre de transport) هو عبارة عن مستند، لا يختلف عن تذكرة النقل من حيث البيانات المتعلقة بالبضاعة، و لكنه يختلف في إصداره من الناقل[1]، و يمنحه لمن سلمه هذه البضاعة، فيعلن بيان و مقادير البضاعة التي استلمها من المرسل و التزامه بتسليمها للمرسل إليه في الميعاد و المكان المحدد[2] .

و يستعمل سند النقل على الخصوص من طرف مصلحة السكك الحديدية و مصلحة البريد بدلاً من تذكرة النقل، فالمرسل يكتب تقرير إرسال به كل بيانات تذكرة النقل، و يقيد هذا التقرير في دفاتر المصلحة و يعطى للمرسل سنداً، و هو عبارة عن صورة من الأصل المقيد في دفاترها و ترسل للمرسل إليه صورة أخرى منه مع البضائع، و يقوم هذا السند مقام تذكرة النقل[3].

و يرجع الفضل في نشأة سند النقل إلى شركات النقل بالسكك الحديدية الفرنسية، خلال القرن الماضي، التي أعفت المرسلين المتعاملين معها من تسليمها تذكرة النقل و دأبت بإعطائهم سندات تصدرها هي صالحة للإثبات في مواجهتها في حالة النزاع من نسختين الأولى تبقى لدى المرسل و الأخرى تسلم للمرسل إليه، تهربا من الضرائب التي كانت تفرض على تذاكر النقل، غير أن المشرع الفرنسي أخضعه للضرائب و نظم أحكامه بمقتضى قانون المالية المؤرخ في : 1803/05/13[4].

[1] . مراد منير فهيم، مرجع سابق، ص 100 .

[2] . نادية فضيل، مرجع سابق، ص 198 .

[3] . عبد الحميد الشواربي، القانون التجاري – العقود التجارية –، منشأة المعارف، الإسكندرية – مصر، (د.س.ن)، ص 34 .

[4] - Rene RODIER, Op . Cit, P 382 .

و قد نظمه المشرع ضمن الكتاب الرابع الخاص بالسندات التجارية و حدد بياناته الإلزامية بنص المادة (543) مكرر (8) فقرة (2) من ق.ت.ج، حيث جاء فيها : « و يجب أن يحتوي على اسم الشخص الطبيعي أو المعنوي للشاحن أو اسمه التجاري و مهنته أو غرض شركته و مقر سكناه أو عنوان شركته و طبيعة البضاعة و البيانات التي تسمح بالتعرف عنها و عن قيمتها ».

و من خلال هذا النص يتبين أن البيانات الإلزامية لسند النقل هي :

1 . اسم الشاحن أي الناقل أو اسمه التجاري و مهنته أو غرض شركته و مقر سكناه أو عنوان شركته .

2 . طبيعة البضاعة و البيانات التي تسمح بالتعرف عنها و عن قيمتها .

و هو الحد الأدنى من البيانات التي يشترطها القانون، أما المشرع المصري فنجد أنه قد حدد البيانات الإلزامية لسند النقل الذي سَّماه بوثيقة النقل بنص المادة (218) من ق.ت.م، حيث نصت على أنه : «1 . إذا حررت وثيقة نقل وجب أن تشتمل بوجه خاص على البيانات الآتية :

أ . مكان وتاريخ الوثيقة .
ب . أسماء المرسل و المرسل إليه و الوكيل بالعمولة للنقل– إن وجد – و عناوينهم .
ج . مكان القيام و مكان الوصول .
د . البيانات الخاصة بتعيين الشيء محل النقل كوزنه و حجمه و كيفية حزمه و عدد الطرود و كل بيان أخر يكون لازماً لتعيين ذاتية الشيء و تقدير قيمته .
هـ . الميعاد المعين لمباشرة النقل .
و . أجرة النقل و غيرها من المصاريف مع بيان ما إذا كانت مستحقة على المرسل أو المرسل إليه .
ز . الشروط الخاصة بالشحن و التفريغ و نوع العربات التي تستخدم في النقل و الطريق الذي يجب إتباعه و تحديد المسؤولية و غير ذلك من الشروط الخاصة التي قد يتضمنها اتفاق النقل .
2 . و للمرسل أن يطلب من الناقل تسليمه نسخة من وثيقة النقل موقعة منه » .

و نجد أن المشرع الجزائري قد أغفل النص على العديد من البيانات الضرورية، كالبيانات المتعلقة باسمي المرسل و المرسل إليه و عنوانهما و بيان تاريخي و مكاني القيام و الوصول و مقدار أجرة النقل و مصاريفه و تحديد على من يستحقا، و بيان شروط العقد، و كذلك شرط توقيع الناقل على سند النقل .

فالبيانات المتعلقة بأطراف العقد تسمح لأطراف العقد التعرف على بعضهم البعض، و أكثر من هذا تفادي رفض دعاوى المسئولة شكلاً أو لعدم الاختصاص المحلي، لأن المحكمة المختصة عادة هي محكمة موطن المدعي عليه[1].

أما فيما يخص البيانات المتعلقة بأجرة النقل و مصاريف الخدمات الملحقة و بيان استحقاق الأجرة عند الانطلاق أو عند الوصول يهدف إلى تمكين الناقل من معرفة المدين الأصلي بأجرة النقل و مصاريفه، و مصاريف الخدمات الملحقة متعددة منها على سبيل المثال :

. مصاريف الشحن عند القيام أو مصاريف التفريغ عند الوصول أو مصاريف الخدمتين معاً .

. مصاريف التخزين، عندما يخزن الناقل البضائع، سواء عند القيام أو عند الوصول .

. مصاريف الوزن .

. مصاريف التأمين و الرسوم الضريبية[2].

والبيانات الخاصة بأماكن القيام و الوصول، تسمح للناقل من جهة تحديد خط السير و مسافته لتحديد الأجرة، و من جهة أخرى تسمح له بتنظيم نقل البضاعة في ظروف حسنة باستغلاله الجيد لوسائل النقل، أما بيان تاريخ الانطلاق في النقل فيسمح بتقييم الضرر الحاصل عند تأخر وصول البضاعة[3].

هذا و نجد من الناحية العملية من يسميه بوصل النقل* (récépissé de transport) وهناك من يسميه بفاتورة النقل (facture de transport) • و هناك أيضا من يسميه بورقة الطريق♦ (feuille de route) .

---

[1] . مراد منير فهيم، مرجع سابق، ص 100 .

[2] . شتواح العياشي، عقد النقل البري للبضائع، مرجع سابق، ص 33 .

[3] - A – ZAHI, op . cit, P 87, 88 .

* . أنظر في ذلك إلى الملحق رقم : 01، المتعلق بنموذج لوصل النقل، ص 118 .

• . أنظر في ذلك إلى الملحق رقم : 02، المتعلق بنموذج لفاتورة النقل، ص 119 .

♦ . أنظر في ذلك إلى الملحق رقم : 03،المتعلق بنموذج لورقة الطريق، ص 121 .

المطلب الثالث : أحكام ووظائف سند النقل البري للبضائع

سند النقل ورقة تجارية تتداول بين التجار قبل وصول البضائع إلى أصحابها، تحقيقاً لمبدأي السرعة و الائتمان في المعاملات التجارية، و لكي يقوم مستند النقل بهذا الدور يجب أن يأخذ شكل معين حدده المشرع، و لذا سنتطرق في الفرع الأول لشكل و طرق تداول سند النقل البري للبضائع، و في الفرع الثاني نتطرق إلى وظائفه .

. الفرع الأول : أحكام سند النقل

تنص المادة (543) مكرر(8) فقرة (1) من ق.ت.ج على أنه: « يصبح سند النقل باعتباره وثيقة تمثل ملكية البضائع، سندا تجاريا عندما يصدر و/أو يظهر، " للحامل " أو " لأمر " » .

و أضافت المادة (543) مكرر (10) فقرة (1) من نفس القانون بأنه : « سند النقل الصادر " لشخص مسمى " هو سند اسمي و تسلم البضاعة للشخص المعين » .

من النصين السابقين نجد أن سند النقل إما أن يكون اسميا و لا يمكن اعتباره سندا تجاريا و إما أن يكون إذنياً أو للحامل و يعتبرا سندا تجاريا .

أولا : سند النقل الاسمي و طرق تداوله .

إذا كان سند النقل البري للبضائع اسمياً أي يحمل اسم شخص معين سواء كان المرسل نفسه أو المرسل إليه فيلتزم المعين فيه بتسلم البضاعة[1]، و هذا ما جاء في نص المادة (543) مكرر (10) فقرة (1) المذكورة أعلاه، لكن بالرجوع إلى نص المادة (543) مكرر (8) فقرة (1) سالفة الذكر نجد أن المشرع استثناه من السندات التجارية، وعليه فإنه يستثنى من مزايا القانون الصرفي بعكس ما إذا كان سند النقل لأمر أو للحامل، و لا نجد ما يبرر ذلك .

و يستطيع المعين في سند النقل الاسمي أن يتداوله عن طريق التظهير[2]، رغما أنه يظل ورقة مدنية الأصل فيه أن يتم تداوله عن طريق حوالة الحق، و هذا طبقا للمادة (543) مكرر

[1] . وفاء شيعاوي، سند النقل، محاضرات مقياس الأوراق التجارية، جامعة قالمة، السنة الرابعة . حقوق، 2009 – 2010 .

[2] . عمار عمورة، الأوراق التجارية وفقاً للقانون الجزائري، ط 1، دار الخلدونية، القبة – الجزائر، 2008، ص 289 .

(10) فقرة (2) من ق.ت.ج، التي نصت على أنه : « غير أن سند النقل يضل قابلا للتحويل من صاحبه عن طريق التظهير، حتى و إن كان له شكل سند اسمي ».

هذا و قد أعطا المشرع للمعيَن في سند النقل الاسمي الحق في تحويله للغير عن طريق التظهير، و هذا بعكس المشرع المصري الذي أبقي على جواز تحويل سند النقل الاسمي، لكن بالطرق المدنية المعقدة و التي تأخذ وقت أطول، إذ نص في المادة (220) من ق.ت.م على أنه : « يجوز أن تحرر وثيقة النقل باسم شخص معين أو لأمره أو للحامل، و تتداول الوثيقة طبقاً لقواعد حوالة الحق المنصوص عليها في القانون المدني إذا كانت اسمية و بالتظهير إذا كانت لأمر و بالمناولة إذا كانت للحامل ».

و تنص المادة (543) مكرر (13) من ق.ت.ج على أنه : « تطبق الأحكام التي تحكم السند لأمر مالم ينص هذا الفصل على خلاف ذلك »، وعليه فإن سند النقل الاسمي يخضع في تداول لأحكام السند لأم، المنصوص عليها في المواد من (465) إلى (471) من ق.ت.ج ما لم يوجد نص خاص،والسند لأمر يخضع هو الأخر لأحكام السفتجة، المنصوص عليها في المواد من (389) إلى (464) من ق.ت.ج مالم تتعارض وطبيعة السند لأمر .

ثانيا : سند النقل ألإذني (لأمر) و طرق تداوله

سند النقل البري للبضائع الصادر لأمر أو لإذن سندا تجاريا، وعليه إذا تضمن سند النقل شرط لأمر كان قابلاً للتحويل عن طريق التظهير من الشخص الذي صدر لأمره، و من ثم يمكن تداول السند، من المظهر إلى المظهر إليه حتى تصل البضاعة فيتسلمها المظهر إليه الأخير و يلتزم الناقل عندئذ بتسليمها له[1].

و هذا ما نصت عليه المادة (546) مكرر (11) من ق.ت.ج، حيث جاء فيها : « سند النقل المتضمن شرط لأمر قابل للتحويل عن طريق التظهير من الشخص الذي صدر لأمره ».

[1] . نادية فضيل، مرجع سابق، ص 200 .

و سند النقل الذي يشتمل عبارة ليس لأمر أو أية عبارة تفيد هذا المعنى فلا يمكنه تداوله عن طريق التظهير، بل يخضع سند النقل في هذه الحالة للحوالة المدنية، و من ثم فلا يجوز للمرسل إليه أن يتصرف في البضاعة قبل أن تصل إليه و يتسلمها من الناقل فعلاً [1].

إن سند النقل البري للبضائع الإذني يخضع لأحكام السند لأمر، المنصوص عليها في المواد من (465) إلى (471) من ق.ت.ج، ما لم يوجد نص خاص، والسند لأمر يخضع هو الأخر لأحكام السفتجة، المنصوص عليها في المواد من (389) إلى (464)من ق.ت.ج، مالم تتعارض وطبيعة السند لأمر .

ثالثا : سند النقل للحامل و طريقة تداوله

إذا كان سند النقل البري للبضائع للحامل فهو يتداول بتظهيره على بياض، و يكون ذلك حسب الشروط المنصوص عليها في المواد من (369) إلى (402) من ق.ت.ج، وهو ما نصت عليه المادة (543) مكرر (12): « سند النقل الصادر " للحامل " قابل للتحويل عن طريق التظهير على بياض حسب الشروط المنصوص عليها في المواد من 396إلى 402 من هذا القانون» .

و بالرجوع إلى المادة (397) من ق.ت.ج و قياساً، نجد أنها تجيز للمظهر إليه على بياض بأن يملأ البياض بوضع اسمه أو اسم شخص أخر أو أن يظهر سند النقل من جديد على بياض أو أن يظهره لشخص أخر، أي تظهيراً اسمياً، كما له أن يسلم سند النقل إلى شخص من الغير بدون أن يملأ البياض و دون أن يظهره ، أي عن طريق المناولة اليدوية .

إن سند النقل لحامله يخضع لأحكام سند لأمر، المنصوص عليها في المواد من (465) إلى (471) من ق.ت.ج، ما لم يجد نص خاص، والسند لأمر يخضع هو الأخر لأحكام السفتجة المنصوص عليها في المواد من (389) إلى (464)من ق.ت.ج، مالم تتعارض وطبيعة السند لأمر .

و تجدر الإشارة إلى أن سند النقل مهما كان اسمياً أو لأمر أو للحامل فانه يجوز تظهيره تظهيراً تاماً أي ناقلاً للملكية كما يمكن تظهيره تظهيراً توكيلياً و أيضاً يمكن تظهيره تأمينياً .

[1] . نادية فضيل، مرجع سابق، ص 201 .

الفرع الثاني : وظائف سند النقل البري للبضائع

سند النقل البري للبضائع سواءا كان إسميا أو لأمر أو للحامل مستند مكتوب، يحتوي على جملة من الشروط القانونية و البيانات الإلزامية، كشروط النقل و الالتزامات الملقاة على عاتق أطراف العقد، و على هذا الأساس يمكن لسند النقل أن يؤدي ثلاث وظائف، فهو وسيلة للإثبات و سند يمثل البضاعة و يعتبر مذكرة إعلامية .

أولا : سند النقل وسيلة إثبات

لسند النقل دور قانوني يتلخص في أنه يعتبر وسيلة لإثبات وقوع عقد النقل و الشروط التي يتضمنها، فمتى شجر الخلاف بين الناقل و المرسل، بشأن ميعاد النقل أو أجرته أو مقدار التعويضات المتفق عليها في حالة التأخير أو هلاك أو تلف البضاعة، أمكن لكل منهما الاستناد إلى سند النقل لإثبات ما يدعيه[1].

و أيضا يستطيع المرسل إليه أن يستند إلى هذا السند متى نشب النزاع بينه و بين الناقل لأنه و إن لم يكن طرفاً في عقد النقل، فإن المرسل يتعاقد لمصلحته[2].

فهي محرر مكتوب و الكتابة دليل له قيمته فيما تضمنه المحرر، أما البيانات التي يتضمنها السند و تمت المنازعة بشأنها ، فيجب الالتجاء إلى الوسائل الأخرى لإثباتها [3]، كما أنه يجوز إثبات عكس ما جاء بسند النقل بكافة الوسائل طبقاً لمبدأ حرية الإثبات، لأن القانون لا يوجب إثبات عقد النقل بالكتابة[4].

و يلاحظ أن المشرع الجزائري لم يتطرق بنص خاص لحجية سند النقل، بخلاف المشرع المصري الذي أعطى حجة بسيطة لمستند النقل على البيانات الواردة به، حيث نصت المادة (221) من ق.ت.م على أنه : « وثيقة النقل حجة فيما ورد بها من بيانات و على من يدعي ما يخالف هذه البيانات إثبات ذلك » .

---

[1] . عبد الفتاح مراد، مرجع سابق، ص 376 .

[2]. المرجع نفسه، ص 377.

[3]. نادية فضيل، مرجع سابق، ص 212.

[4]. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 167.

ثانيـا : سند النقل يمثل البضاعة

يعتبر سند النقل سنداً بملكية البضاعة المنقولة، و هذا من أهم فوائد السند، و يجوز بناء على ذلك للمرسل إليه أن يتصرف فيها بالبيع أو الرهن، و ذلك بتسليم السند إن كان لحامله أما إذا كان اسميا أو محرر لأمر شخص معين فبتظهيرها[1] .

و قد نص المشرع على تمثيل سند النقل للبضاعة، بنص المادة (543) مكرر (8) من ق.ت.ج، حيث جاء فيها : « يصبح سند النقل باعتباره وثيقة تمثل ملكية البضائع، ..... » .

و في حالة رهن السند تجاريا، فإن الدائن المرتهن يعتبر حائزاً للبضائع حكماً، وهذا ما أقره المشرع بنص المادة (32) فقرة (2) من ق.ت.ج : « و يعتبر الدائن حائزا للبضائع متى كانت تحت تصرفه في مخازنه أو سفنه، أو في الجمرك أو في مستودع عمومي أو كان بيد الدائن قبل وصولها وثيقة الشحن أو أي سند نقل أخر معادل لها ».

بالإضافة إلى المادة (813) فقرة (1) من ق.م.ج، الخاصة بالحيازة، حيث تنص على أنه : « تسليم السندات المعطاة عن البضائع المعهود بها إلى أمين النقل أو المودعة في المخازن يقوم مقام تسليم البضائع ذاتها ».

و الحكمة التي أرادها المشرع في منحه سند النقل هذه الوظيفة، هي تمكين المرسل إليه من التصرف في البضاعة،حتى و لو ما زالت في الطريق، فيستطيع بيعها لو عرض عليه ثمن أكبر يحقق مصلحته، و يستطيع رهنها لو احتاج إلى الاقتراض[2].

و ما يلاحظ أيضاً أن حيازة البضاعة حكماً، أي بواسطة سند النقل تبقى أقل مرتبة من حيازتها الفعلية، و هذا في حالة ما إذا كانا الحائزين في الحالتين السابقتين حسني النية و يستند في هذا إلى المادة (813) فقرة (2) من ق.م.ج، التي تنص على أنه : « غير أنه إذا تسلم شخص السندات و تسلم أخر البضائع ذاتها و كان كلاهما حسن النية فإن الأفضلية تكون لمن تسلم البضائع » .

---

[1]. عبد الحميد الشواربي، مرجع سابق، ص 413 .

[2] . شتواح العياشي، عقد النقل البري للبضائع، مرجع سابق، ص 38 .

ثالثا : سند النقل مذكرة إعلامية .

لسند النقل وظيفة إعلامية بالنسبة للناقل و بالنسبة للمرسل إليه، فبالنسبة للناقل يعلمه مثلاً بمكان الوصول، و بشخص المرسل إليه، حتى يكون تسليمه البضاعة للمرسل إليه الحقيقي مبرئاً لذمته[1]، أما بالنسبة للمرسل إليه فهو يمَّكنه من معرفة البضاعة، ليُقدِّر ما إذا كانت هي بعينها التي أرسلت إليه و هل وصلت في الميعاد المحدد فيها و هل يجب عليه دفع الأجرة ومصاريف النقل أو أنها دفعت مقدماً من قبل المرسل[2].

[1] - ReneRODIERE , Op . Cit, P 401 .

[2] . عبد الحميد الشواربي، مرجع سابق، ص 412 .

الفصل الثاني

تنفيذ عقد النقل البري للبضائع

يغلب على تنفيذ عقد النقل البري للبضائع الطابع العملي، فتقتضي مرحلة تنفيذه، قيام أطرافه بكل التزاماتهم التي يرتبها في ذمتهم هذا العقد، والالتزام المهم هو التزام الناقل بنقل البضاعة و ضمان سلامتها، لأن غاية التعاقد أصلا هي نقل البضاعة،وكثيرا ما لا يُوَّفق الناقل في ذلك، فيكون مسؤولا تجاه صاحبي البضاعة، و إذا لم يُقِر الناقل بخطئه و لم يعوض صاحبي البضاعة ودياً، فيكون لهم عندئذ الحق في مقاضاته .

وعلى هذا الأساس سنقسم هذا الفصل إلى ثلاث مباحث، نفرد الأول منها لآثار عقد النقل البري للبضائع، ونخصص المبحث الثاني للأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل، أما المبحث الثالث فنخصصه للأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل (دعوى المسؤولية) .

المبحث الأول

آثار عقد النقل البري للبضائع

عقد النقل البري للبضائع ملزم للجانبين، فهو إذا يرتب التزامات متقابلة في ذمة طرفية الأصليين، أي المرسل و الناقل، كما يرتب التزامات وحقوق للمرسل إليه متى قبل العقد .

وعليه سنقسم هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب، نخصص الأول منها لالتزامات المرسل و المطلب الثاني لالتزامات الناقل أما المطلب الثالث فنخصصه لحقوق والتزامات المرسل إليه و أساسها القانوني.

المطلب الأول : التزامات المرسل

يقع على عاتق المرسل أربع التزامات أساسية جراء تعاقده، وهي التزامه بتقديم البيانات الصحيحة و الكافية عن البضاعة المراد إرسالها، وسنخصص له الفرع الأول، والتزامه بإعداد البضاعة، وسنخصص له الفرع الثاني، و التزامه بتسليم البضاعة ووثائقها للناقل،و سنخصص

له الفرع الثالث، والتزامه بدفع أجرة و مصاريف النقل و أحكامه الخاصة ونخصص له الفرع الرابع .

الفرع الأول : التزام المرسل بتقديم البيانات الصحيحة و الكافية للناقل

على المرسل أن يدلي للناقل ببيانات صحيحة و كافية عن نوع البضاعة و طبيعتها، حتى يتخذ الناقل الإجراءات اللازمة للمحافظة عليها أثناء النقل، و يحدد وفقها أجرة عملية النقل، فمسؤولية الناقل تتأثر بنوع وطبيعة هذه البضائع، كما لو كانت قابلة للاشتعال الذاتي أو الانفجار[1].

ويستند في هذا لنص المادة (41) فقرة (1) من ق.ت.ج، التي تنص على أنه : « على المرسل أن يبين بتذكرة النقل اسم المرسل إليه وعنوانه ومكان تسليم الأشياء المنقولة ونوعها و عددها ووزنها أو حجمها » .

وهو نفس الالتزام الذي فرضه المشرع المصري بنص المادة (217) فقرة (1) من ق.ت.م، حيث جاء فيها : « على المرسل أن يقدم للناقل بيانات عن إسم المرسل إليه وعنوانه و المكان المطلوب الإرسال إليه ونوع الأشياء ووزنها وحجمها وكيفية حزمها وعدد الطرود التي تشملها وغير ذلك من البيانات التي قد يطلبها الناقل أو يقررها القانون لتعيين ذاتية الشئ » .

كما نصت المادة (41) فقرة (2) من ق.ت.ج على مسؤولية المرسل عن الإضرار الناشئة عن إهماله البيانات الضرورية أو عدم صحتها أو عدم كفايتها، حيث جاء فيها : « ويعد المرسل مسؤولا تجاه الناقل والغير عن الأضرار الناشئة عن إهمال البيانات المذكورة أو عدم صحتها أو كفايتها »، وهو نفسه ما أقره المشرع المصري في الفقرة (2)من المادة (217) من ق.ت.م، حيث نصت على أنه : « يسأل المرسل عن الضرر الذي ينجم عن عدم صحة البيانات التي يقدمها أو عدم كفايتها » .

و إذا استلم الناقل البضاعة دون إبداء أي تحَّفظ، فيفترض أنه تسلمها مطابقة للبيانات المقدمة من المرسل، وإن جاز له إثبات عكس ذلك[2]، و إذا تبين عدم كفاية هذه البيانات أو

---

[1] . عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 48 .

[2] . مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 196 .

عدم مطابقتها للحقيقة فان المرسل يكون قد أخل بتنفيذ التزاماته، فيحق للناقل أن يطلب فسخ العقد[1].

الفرع الثاني : التزام المرسل بإعداد البضاعة

على المرسل أن يسلم البضاعة على وجه يقيها من الهلاك و من التلف، وذلك بتحزيم البضائع إذا كانت طبيعتها تتطلب ذلك،أو بتغليفها بالطريقة التي لا تؤدي إلى حدوث أضرار للأشخاص و المعدات أو غيرها من البضائع[2].

وهو ما أوجبه المشرع بنص المادة (43) من ق.ت.ج، التي تنص على أنه : « إذا كانت طبيعة الشيء تتطلب تحزيمه، وجب على المرسل القيام بالتحزيم بشكل يكون واقيا من الضياع والتلف ولا يؤدي لضرر الأشخاص و المعدات أو غيرها من الأشياء المنقولة » .

ويلاحظ أن المشرع الجزائري لم يوَّفق عند اختياره مصطلح التحزيم، لأنه كما سبق و قلنا بأن الطبيعة الفيزيائية للبضائع تختلف من بضاعة إلى أخرى، فهناك من تقتضي طبيعتها تحزيمها وهناك من تقتضي طبيعتها تغليفها وهناك من تقتضي طبيعتها تعبئتها كالسوائل و الحبوب و المصطلح الأعم و الأنسب لهذا كله، هو مصطلح الإعداد، وهو ما تبناه المشرع المصري حيث نص في الفقرة (1) من المادة (224) من ق.ت.م، على أنه : « إذ اقتضت طبيعة الشيء إعداده للنقل بتغليفه أو تعبئته أو حزمه، وجب على المرسل أن يقوم بذلك بكيفية تقيه الهلاك أو التلف ولا تعرض الأشخاص أو الأموال الأخرى التي تنقل معه للضرر، وإذا كانت شروط النقل تستلزم إتباع طريقة معينة في التغليف أو التعبئة أو الحزم على المرسل مراعاتها » .

ولا يقتصر التزام المرسل في إعداد البضاعة على حزمها أو تعبئتها أو تغليفها، بل يمتد ليشمل عملية تشخيصها،ويمكن القيام بهذه العملية بطرق مختلفة بحسب طبيعة البضاعة محل النقل، منها ترقيم الطرود، ووضع العلامات و البطاقات،...الخ[3].

---

[1] . عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 48 – 49 .

[2] . أحمد محرز، مرجع سابق، ص 213 .

[3] - George RIPERT et René ROBLOT, traite de droit commercial, Tome 2,14ème édition, PARIS, 1996, p723

كما يجب على المرسل مراعاة الشروط الخاصة المتفق عليها فيما يتعلق بكيفية تسليم البضاعة للناقل، كاشتراط تغليفها بطريقة معنية أو وضعها في طرود أو صناديق مغلقة، و إلا كان للناقل رفض استلام البضاعة أو استلامها مع التحفظ على مستند النقل بما في التغليف أو الصناديق من عيوب[1].

والحكمة من فرض هذا الالتزام على المرسل ليست حماية البضائع المنقولة فقط، بل أيضا حماية الأشخاص القائمين على النقل ووسيلة النقل و الغير ، وكذا البضائع المملوكة للغير و المنقولة مع ذات البضائع محل النقل و الخاصة بالمرسل[2].

ويكون المرسل مسؤولا عن الأضرار التي تنشا عن العيب في التغليف أو التعبئة أو الحزم تجاه الناقل و الغي، دون الإخلال بمسؤولية الناقل في حالة قبوله النقل مع علمه بالعيب، دون اعتداد بما يعيب تغليف شيء آخر أو تعبئته أو حزمه أو تغليفه[3].

ويكون الناقل عالما بالعيب، إذا كان العيب ظاهرا أو كان مما لا يخفى على الناقل العادي أي الناقل المحترف المتخصص في مجاله[4].

كما لا يستطيع الناقل الإفلات من المسؤولية عن ضياع أو تلف البضائع محل النقل، بحجة أن سبب ذلك يرجع إلى عيب أو تقصير في حزم أو تعبئة أو تغليف بضائع أخرى منقولة مع البضائع التي أصابها التلف أو الضياع، على أساس أن الناقل ملزم بالتأكد من سلامة إعداد جميع البضائع التي يوافق على نقلها[5].

ونص المشرع على مسؤولية كل من المرسل و الناقل بخصوص إعداد البضاعة، بنص المادة (44) من ق.ت.ج، حيث جاء فيها : « يكون المرسل مسؤولا عن الأضرار الناجمة عن عيوب التحزيم .

---

[1] . مراد منير فهيم، مرجع سابق، ص 103 .

[2] . شتواح العياشي، عقد النقل البري للبضائع، مرجع سابق، ص 42 .

[3] . مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 169 .

[4] . سميحة القليوبي، شرح قانون التجارة المصري الجديد رقم: 99/17،ط 3، دار النهضة العربية، القاهرة – مصر، 2000، ص 468 .

[5] . المرجع نفسه، ص 468 .

غير أن الناقل يكون مسؤولا عن الأضرار الناجمة من عيوب التحزيم أو انعدامه إذا قبل الشيء وهو عالم بعيوب التحزيم أو انعدامه .

و إن عيوب التحزيم الخاص بالشيء المنقول لا يعفي الناقل من التزاماته المتولدة بموجب عقود نقل أخرى »، وهو نفس ما أقره المشرع المصري، بموجب المادة (224) فقرة (2)و(3) من ق.ت.م حيث جاء فيهما أنه : « ويكون المرسل مسئولا عن الأضرار التي تنشأ عن العيب في التغليف أو التعبئة أو الحزم، و مع ذلك يكون الناقل مسئولا عن هذه الأضرار إذا قبل النقل مع علمه بالعيب، ويكون الناقل عالماً بالعيب إذا كان ظاهراً وكان مما لا يخفى على الناقل العادي.

و لا يجوز للناقل أن ينفي مسئوليته عن هلاك أو تلف أحد الأشياء التي قام بنقلها بإثبات أن الضرر نشأ عن عيب في تغليف شيء آخر أو في تعبئته أو في حزمه، ويقع باطلا كل إتفاق على خلاف ذلك » .

و تقتضي الفقرة (3) من المادة (244) من ق.ت.م السالفة الذكر، في نصها :«....، ويقع باطلاً كل إتفاق على خلاف ذلك »، بأن كل اشتراط اتفاقي يقضي بعدم مسؤولية الناقل عن هلاك أو تلف البضاعة التي قام بنقلها بسبب أن الضرر نشأ عن عيب في تغليف بضاعة أخرى أو في تعبئتها أو في حزمها، باطل وعديم الأثر، وهو ما أقره المشرع الجزائري بموجب المادة (77) من ق.ت.ج، في فقرتها الأولى، التي نصت على أنه: « تكون باطلة وعديمة الأثر جميع الاشتراطات المخالفة بصفة مسبقة لمايلي :

. أحكام المواد 38 و 44 الفقرة 2 و .....» .

الفرع الثالث : التزام المرسل بتسليم البضاعة ووثائقها للناقل

يلتزم المرسل بتسليم البضاعة المراد نقلها إلى الناقل، وهو التزام يرتبه عقد النقل البري للبضائع على عاتق المرسل، و بموجبه يبدأ تنفيذ العقد، حيث تصبح البضاعة في عهدة الناقل، فتبدأ مسؤوليته[1].

[1] . عمار عمورة، العقود والمحل التجاري في القانون الجزائري، مرجع سابق، ص 101 .

و الأصل أن يحدد العقد زمان ومكان تسليم المرسل البضاعة للناقل، وإلا كانت بمحل الناقل ومن ثم فقد يوجب الاتفاق استلام الناقل للبضاعة من مقر المرسل، فيكون على هذا الأخير إعدادها للنقل من هذا المكان، وهو ما يصطلح عليه بالنقل من الباب إلى الباب، وقد يكون الاتفاق على أن استلام الناقل للبضاعة من مقره، فيكون على المرسل توصيل البضاعة لمقر الناقل أو بوضعها على عرباته أو في مخازنه، فلا يبدأ تنفيذ العقد إلا بقيام المرسل بذلك[1]، وكذلك يجب على المرسل تسليم البضاعة بغض النظر عن مكانه في الوقت المتفق عليه، فإن تأخر عن ذلك تحمل مسؤوليته، و بالتالي إذا نشأ عن هذا التأخير، تأخر الناقل عن تسليم البضاعة للمرسل إليه في الوقت المتفق عليه، يستطيع الناقل أن يدفع مسؤوليته بتأخر المرسل[2].

ولا يقتصر التزام المرسل بتسليمه البضاعة فقط للناقل، بل يجب عليه تسليمه الوثائق اللازمة لتنفيذ عملية النقل، المطلوبة من مختلف الإدارات، لاسيما إدارة الضرائب، الشرطة، الجمارك و الصحة، علاوة على سند النقل[3]، ويعد المرسل مسؤولا عن عدم مطابقتها للحقيقة أو كفايتها، كما يعد الناقل مسؤولا عن ضياع هذه الوثائق أو عن إساءة استعمالها بعد تسلمها[4].

وهذا الالتزام بتفصيلاته على النحو السابق الذكر، نص عليه المشرع المصري، أما المشرع الجزائري فلم ينص عليه، حيث نصت المادة (223) من ق.ت.م، على أنه : « 1 . على المرسل أن يسلم الناقل الشيء و الوثائق اللازمة لتنفيذ النقل، ويكون المرسل مسئولاً عن عدم كفاية هذه الوثائق أو عدم مطابقتها للحقيقة، ويكون الناقل مسئولا عن ضياعها أو إساءة إستعمالها.

2 . و إذا إقتضى النقل إستعداداً خاصاً من جانب الناقل وجب على المرسل إخطاره بذلك قبل تسليم الشئ إليه بوقت كافي.

3 . يكون تسليم الشئ محل النقل في محل الناقل المعين بعقد النقل مالم يتفق على غير ذلك».

---

[1] . مراد منير فهيم، مرجع سابق، ص 103 .

[2] . عبد الفتاح مراد، مرجع سابق، ص 385 .

[3] A – ZAHI, op . Cit, p 93

[4] . شتواح العياشي، عقد النقل البري للبضائع، مرجع سابق، ص 46، عن سعيد الجدار، عقد النقل البضائع في قانون التجارة الجديد رقم 1999/17 ، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية – مصر، (د.س.ن)، ص 54 .

ويلاحظ أن الفقرة (2) من المادة (223) السابقة الذكر، قد أضافت حكماً آخراً على التزام المرسل بتسليم البضاعة و الوثائق اللازمة للناقل وهو وجوب إعلام المرسل للناقل بخصوصية البضاعة، إذا كانت هذه الأخيرة تستوجب على الناقل توفير وسيلة نقل خاصة، كالشاحنات المزودة بمبردات، عندما تكون طبيعة البضاعة تستلزم ذلك، من أجل سلامتها .

الفرع الرابع : التزام المرسل بدفع أجرة و مصاريف النقل وأحكامه الخاصة

أولا : التزام المرسل بدفع أجرة ومصاريف النقل

الالتزام المقابل لالتزام الناقل بنقل البضاعة و المحافظة على سلامتها، هو التزام المرسل بدفع أجرة النقل ومصاريفه، ويحدد عقد النقل البري للبضائع أجرة النقل المستحقة للناقل مقابل انجاز عملية النقل، مع مراعاة أن أجرة النقل بالسكك الحديدية تحددها الدولة بطريقة لا تقبل المساومة[1].

و تكون الأجرة مستحقة عند الإرسال (الانطلاق) فيدفعها المرسل، أو عند الوصول فيدفعها المرسل إليه، وليس من شأن الاتفاق على أن يتحمل هذا الأخير دفع أجرة النقل، أن يخلي المرسل من التزاماته بدفع الأجرة، بل يظل للناقل أن يرجع على المرسل بما لم يستوفه من المرسل إليه[2].

كما تضاف إلى أجرة النقل المصروفات الإضافية المترتبة على نقل البضائع، التي أنفقها الناقل، كمصروفات الوزن، الإيداع في المخازن، الصيانة و الرسوم الجمركية[3].

وهذا ما أقره المشرع بموجب المادة (40) من ق.ت، حيث نصت على أنه : « على المرسل دفع أجرة النقل و المصاريف المترتبة على الأشياء المنقولة.

و إذا اشترط دفع الأجرة عند وصول الأشياء المنقولة فيكون الناقل و المرسل إليه الذي صدر منه القبول ملزمين بأدائها بالتضامن بينهما» .

[1] . عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 35 – 36 .

[2] . مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 169 – 170 .

[3] . عمار عمورة، العقود والمحل التجاري في القانون الجزائري، مرجع سابق، ص 102 .

أما المشرع المصري فقد ألزم المرسل إليه بدفع أجرة النقل، بنص المادة (235) من ق.ت.م حيث نصت على أنه : « 1 . يلتزم المرسل بدفع أجرة النقل و غيرها من المصاريف المستحقة للناقل مالم يتفق على أن يتحملها المرسل إليه.

2 . وإذا إتفق على أن يتحمل المرسل إليه أجرة النقل أو غيرها من المصاريف كان كل من المرسل و المرسل إليه مسئولين عن دفعها بالتضامن من قبل الناقل » .

ثانيا : الأحكام الخاصة لالتزام المرسل بدفع أجرة ومصاريف النقل

1 . في حالة القوة القاهرة

القوة القاهرة بالنسبة لعقد النقل البري للبضائع قد تكون رياح شديدة، سيول، أمطار عواصف، انهيار طريق أو زلزال وينتج عنها هلاك البضاعة إثناء النقل، أو عدم إتمام عملية النقل أو عدم البدء فيها أصلا[1] .

ومن المقرر أنه إذا هلكت البضائع التي تسلمها الناقل ليقوم بنقلها بالقوة القاهرة فلا يستحق أجرة النقل، وهذا إذا كان الهلاك كليا[2]، وكذلك الحكم إذا حالت القوة القاهرة دون البدء في تنفيذ النقل[3]، وهذا الحكم طبقا للقاعدة العامة المنصوص عليها في نص المادة (121) من ق.م.ج حيث تنص على أنه : « في العقود الملزمة للجانبين إذا انقضى التزام بسبب استحالة تنفيذه انقضت معه الالتزامات المقابلة له وينفسخ العقد بحكم القانون »، أما المشرع المصري فقد أقرَّ هذا الحكم، بموجب نصي المادة (236) و المادة(237) فقرة (1) من ق.ت.م، حيث نصت الأولى على أنه :« لا يستحق الناقل أجرة نقل ما يهلك بقوة قاهرة من الأشياء التي يقوم بنقلها »، ونصت الثانية على أنه: « إذا حالت القوة القاهرة دون البدء في تنفيذ النقل، فلا يستحق الناقل أية أجرة »

[1] . أحمد محرز، مرجع سابق، ص216.

[2] . عدلي أمير خالد، مرجع سابق، 43 – 44 .

[3] . مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 170 .

أما إذا هلكت البضائع جزئيا أو تلفت، فإن الناقل يستحق أجرة النقل كاملة إذ أنه وفى التزامه إلى الجهة المقصودة، وهو لا يسأل عن نتائج القوة القاهرة، كما لا يتأثر حق الناقل في الأجرة كاملة إذا تأخر وصول البضاعة بسبب قوة قاهرة [1].

وإذ اضطر الناقل إلى سلك طريق أطول من الطريق المعتاد بسبب القوة القاهرة فلا يجوز له أن يطلب زيادة في الأجرة، لأن القوة القاهرة لم تجعل تنفيذ التزامه مستحيلا و إن جعلته أكثر إرهاقا و أشد كلفة [2].

وإذ اقتصر أثر القوة القاهرة على استحالة إتمام النقل بعد القيام بجزء منه، فإن الناقل يستحق لأجر بقدر ما عاد على المرسل من فائدة من النقل الجزئي الذي قام به، تطبيقا لقواعد الإثراء بلا سبب[3]، وهذا ما نصت عليه الفقرة (2) من المادة (237) من ق.ت.م، و التي لا تجد ما يقابلها في القانون التجاري الجزائري حيث نصت على أنه : « و إذا حالت القوة القاهرة دون مواصلة النقل فلا يستحق الناقل إلا أجرة ما تم من النقل » .

و في جميع الأحوال يجوز للناقل المطالبة بمصاريف الشحن و التفريغ وغيرها من المصاريف الضرورية، كما انه يكون لمن دفع الأجرة سواء كان المرسل أو المرسل إليه، الحق في استرداد ما دفع أكثر من المستحق فعلا[4]، وهذا طبقا للمادة (237) فقرة (3) و المادة (238) من ق.ت.م، حيث نصت الأولى على أنه : « وفي جميع الأحوال يجوز للناقل المطالبة بمصاريف الشحن و التفريغ وغيرها من المصاريف الضرورية »، ونصت الثانية على أنه : « يكون حق المطالبة باسترداد ما دفع أكثر من أجرة النقل المتفق عليها أو المقررة في شروط النقل لمن دفع الأجرة » .

ويلاحظ أنه يجوز اشتراط دفع الأجرة كاملة في جميع الأحوال، وحينئذ تكون الأجرة أقل من الأجرة المعتادة، بمعنى أن الناقل يؤمن على الأجرة لدى المرسل نظير تخفيض مقدارها[5].

---

[1] . عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 44 .

[2] . مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 44 .

[3] . مراد منير فهيم، مرجع سابق، ص 105 .

[4] . مصطفى كمال طه، المرجع نفسه، ص 171 .

[5] . المرجع نفسه، ص 171 .

2 . في حالة استرداد البضاعة .

إذا أراد المرسل استرداد البضاعة قبل بدئ عملية النقل، فعليه أن يعوض الناقل عن كافة المصروفات التي تحملها هذا الأخير، أما إذا بدأت عملية النقل فعلا، و أراد المرسل استرداد البضاعة المنقولة، وجب عليه أن يدفع له أجرة النقل على المسافة المقطوعة وأن يعوض له ما صرفه ولحقه من الضرر بسبب استردادها، على أنه لا يجوز للمرسل استعمال حق استرداد البضاعة المنقولة في الأحوال الآتية:

1 . إذا تم تسليم سند النقل إلى المرسل إليه فينتقل إليه هذا الحق .

2 . إذا كان المرسل تسلم سند النقل وعجز عن تقديمه .

3 . إذا طلب المرسل إليه استلام البضاعة بعد وصولها إلى المكان الموجهة إليه[1].

وهذا ما نص عليه المشرع الجزائري بنص المادة (42) من ق.ت.ج، و أيضا نص عليه المشرع المصري بنص المادة (232) من ق.ت.م .

المطلب الثاني : التزامات الناقل .

للناقل الدور الرئيسي في عقد النقل البري للبضائع، فهو الذي يقوم بالالتزام الجوهري، وهو نقل البضائع ليسلمها للمرسل إليه، كما يرتب القانون التزامات أخرى على الناقل، حتى يضمن أداءه لواجبه على أحسن وجه.

لذا سنقسم هذا المطلب إلى ثلاثة فروع، نخصص الفرع الأول لالتزام الناقل بتسلم البضاعة وشحنها، و نخصص الفرع الثاني لالتزام الناقل بنقل البضاعة وضمان سلامتها، أما الفرع الثالث فنخصصه لالتزام الناقل بتسليم البضاعة للمرسل إليه وأحكامه الخاصة .

[1] . احمد محرز، مرجع سابق، ص 214 – 215 .

الفرع الأول: التزام الناقل بتسلم البضاعة وشحنها.

يلتزم الناقل بتسلم البضاعة من المرسل، وعلى الناقل أن يتأكد من سلامة مواصفاتها من حيث الحجم و الوزن و التأكد من طبيعتها وحالتها وسلامة حزمها[1]، وهو ما يعرف "بحق الفحص"، ويكون الاستلام في المكان و الزمان المتفق عليه، وغالبا ما يكون في مكان يحدده الناقل كمخازنه أو محطة انطلاق عرباته، إلا إذا اتفق الطرفان على مكان آخر، و إذا امتنع الناقل عن تسلم البضاعة، جاز للمرسل أن يطالب بالتنفيذ العيني أو يفسخ العقد مع التعويض[2].

و الأصل في نطاق عقد النقل أنه يشمل جميع العمليات السابقة و اللاحقة التي تتبع لزاما عملية النقل، وذلك لإخضاعها كلها لأحكام عقد النقل، ومن ثم يعتبر الناقل هو الملتزم بالشحن (le chargement)[3].

و الشحن هو وضع البضاعة في مكانها المهيأ لها بوسيلة النقل، التي سيجري النقل بواسطتها، والشحن يقتضي عناية خاصة لأنه يتطلب رص البضاعة بشكل معين يحميها من التلف أثناء النقل و تغطيتها أو رصها في عربات النقل، وعندئذ يكون الناقل هو المسؤول عما يؤدي إليه عيب الشحن من تلف، أما إذا تم الاتفاق على أن المرسل هو الذي يقوم بشحن البضاعة بنفسه فيكون عندئذ هو المسؤول، إلا إذا تبين أن سوء ترتيب البضاعة كان ظاهرا وقبل به الناقل بدون تحفظات[4].

ويلاحظ أن المشرع الجزائري لم ينص عن هذا الالتزام و أحكامه بنص خاص، عكس المشرع المصري الذي خصَّه بنص المادة (227) فقرة (1) و(2) من ق.ت.م، حيث جاء فيها: « 1. يلتزم الناقل بشحن الشئ في وسيلة النقل ما لم يتفق على غير ذلك .

---

[1] . احمد محرز، مرجع سابق، ص 220 .

[2] . مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 172 .

[3] . مراد منير فهيم، مرجع سابق، ص 107 .

[4] . عمار عمورة، العقود و المحل التجاري في القانون الجزائري، مرجع سابق ، ص 104 .

2 . وإذا إتفق على أن يقوم المرسل بالشحن فلا يسأل عنه الناقل، ومع ذلك إذا قبل الناقل تنفيذ النقل دون تحفظ فيفترض أن الشحن قد تم وفقاً للأصول الصحيحة حتى يقيم الناقل الدليل على عكس ذلك » .

الفرع الثاني: التزام الناقل بنقل البضاعة وضمان سلامتها .

نقل البضاعة هو الالتزام الرئيسي في ذمة الناقل، فيجب عليه أن يخصص للنقل وسيلة صالحة للقيام به، مع مراعاة طبيعة البضاعة وطول الرحلة[1]، ويجب على الناقل أن يتولى النقل بنفسه لا بواسطة ناقل آخر[2]، كما ألزمه المشرع الجزائري بأن يؤمن البضاعة المراد نقلها بموجب نص المادة (166) فقرة (2) من قانون التأمينات المعدل والمتمم[3]، حيث جاء فيها : « كما يجب على الناقلين العموميين للبضائع عن طريق البر أن يكتتبوا تأمينا يغطي مسؤوليتهم المدنية تجاه الممتلكات التي ينقلونها » .

كما يجب على الناقل أن يراعي البدء في النقل في المواعيد المتفق عليها، فإذا لم يتم النقل في المواعيد المحددة كان الناقل مسؤولا عن تعويض الضرر الذي لحق المرسل، من جراء التأخير في وصول البضاعة للمرسل إليه، ما لم تبرره قوة قاهرة، ويجب على الناقل إتباع الطريق المتفق عليه أو الذي جرت العادة بإتباعه، فلا يجوز إتباع طريق آخر إلا إذا اضطرَّته إلى ذلك القوة القاهرة، فإذا خالف الناقل الطريق المتفق عليه بغير مبرر و ترتب على ذلك ضرر للمرسل أو المرسل إليه، كان الناقل مسؤولا عن التعويض، أما إذا لم يعين أي طريق فتكون للناقل حرية إتباع الطريق التي يراها مناسِبتا[4].

وهذا ما نص عليه المشرع المصري، بخلاف المشرع الجزائري الذي لم ينظم هذا الالتزام بأحكام خاصة، حيث نص المشرع المصري بنص المادة (228) من ق.ت.م على أنه : « 1 . على الناقل أن يتبع الطريق المتفق عليه فإذا لم يتفق على طريق معين وجب إتباع أفضل الطرق.

---

[1] . مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 172 – 173 .

[2] . مراد منير فهيم، مرجع سابق، ص 107 .

[3] . الأمر رقم : 95-07 المؤرخ في : 1995/01/25، ج ر، رقم : 13 ، لسنة : 1995، المعدل و المتمم بالقانون رقم : 06-04 المؤرخ في : 2006/02/20، ج ر، رقم : 15 ، لسنة : 2006 .

[4] . عمار عمورة، العقود و المحل التجاري في القانون الجزائري، مرجع سابق ، ص 104 .

2 . ومع ذلك يجوز للناقل أن يغير الطريق المتفق عليه إذا وجدت ضرورة تلجئه إلى ذلك، وفي هذه الحالة لا يُسأل الناقل عن التأخير أو غيره من الأضرار التي تنجم عن تغيير الطريق إلا إذا ثبت الغش أو الخطأ الجسيم في جانبه أو في جانب تابعه و للناقل أيضاً الحق في المطالبة بالمصروفات الإضافية الناشئة عن ذلك » .

كما يلتزم الناقل بضمان سلامة المنقول أثناء تنفيذ عملية النقل، و أيضا عليه القيام بما يقتضيه الحفاظ على الأشياء المراد نقلها أثناء الطريق، وعليه العناية بها أثناء نقلها العناية المعتادة، المفروضة في الناقل المحترف، بالقدر اللازم لتنفيذ التزامه بالنقل، كأن يقوم بوضع قماش سميك مشمع عليها، لوقايتها من حرارة الشمس أومن الأمطار[1]، و أن يضعها في المكان المناسب وأن يعيد رصها إذا انتقلت من مكانها بسبب اهتزاز وسيلة النقل[2]، وإذا تعطلت وسيلة النقل عليه أن يبادر إلى إصلاحها أو توفير وسيلة أخرى لمواصلة النقل،وعليه مراعاة الحيطة و الحذر في تفريغ البضاعة و شحنها في وسيلة النقل البديلة، و أساس ذلك كله أن الأشياء المنقولة تعد في حراسة الناقل، بذلك يجب أن يبذل في حفظها وصيانتها العناية العادية التي تكفل وصولها سليمة [3].

و إذا اقتضت المحافظة على البضاعة أثناء الطريق، إعادة الحزم أو إصلاح الأغلفة أو زيادتها أو تخفيضها أو غير ذلك من التدابير الضرورية، وجب على الناقل القيام بها و أداء ما تستلزمه من مصاريف، على أن يرجع بها على المرسل أو المرسل إليه، ما لم يكن ذلك راجعا لخطا الناقل، ومع ذلك لا يلتزم الناقل بالقيام بالتدابير غير المعتادة في النقل كرش النبات أو إطعام الحيوان[4].

و يلاحظ أن المشرع الجزائري أغفل تنظيم التزام الناقل بالمحافظة على سلامة البضائع بنص خاص، عكس المشرع المصري الذي نص في المادة (229) من ق.ت.م على أنه : « 1 . يضمن الناقل سلامة الشئ أثناء تنفيذ عقد النقل .

---

[1] . عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 55 .

[2] . مراد منير فهيم، مرجع سابق، ص 107 .

[3] . عدلي أمير خالد، المرجع نفسه، ص 55 – 56 .

[4] . مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 173 .

2 . إذا إقتضت المحافظة على الشئ أثناء الطريق إعادة الحزم أو إصلاح الأغلفة أو زيادتها أو تخفيضها أو غير ذلك من التدابير الضرورية، وجب على الناقل القيام بها و أداء ما تستلزمه من مصاريف على أن يرجع بها المرسل أو المرسل إليه ما لم يكن ذلك راجعاً إلى خطأ الناقل، ومع ذلك لا يلتزم الناقل بالقيام بالتدابير غير المعتادة في النقل كرش النبات بالماء أو إطعام الحيوان أو سقيه أو تقديم الخدمات الطبية له ما لم يتفق على غير ذلك ».

ويلاحظ أن المشرع الجزائري أعطى الحق للمرسل أو المرسل إليه في توجيه البضاعة أو استردادها أثناء مرحلة نقلها، إذ يحق لكل منهما بشرط حيازته لسند النقل أن يغير وجهة البضاعة من المرسل إليه الأول إلى مرسل إليه ثاني أو يستردها، متى توافرت شروط ذلك، وقد نصت المادة (42) من ق.ت.ج على انه : « يحق للمرسل إبدال اسم المرسل إليه أو استرداد الأشياء المنقولة ما دامت في حيازة الناقل، بشرط أن يدفع له أجرة النقل عن المسافة المقطوعة و أن يعوض له ما صرفه وما لحقه من الضرر بسبب استردادها على أنه لا يجوز للمرسل أن يمارس هذا الحق :

1 . إذا تم تسليم سند النقل إلى المرسل إليه فينتقل إليه هذا الحق،

2 . إذا كان المرسل تسلم سند النقل وعجز عن تقديمه،

3 . إذا طلب المرسل إليه استلام الأشياء بعد وصولها إلى مكان الموجهة إليه » .

أما المشرع المصري فقد أعطى أكثر حرية للمرسل أو المرسل إليه في توجيه التعليمات للناقل، فيستطيع أن يأمره بالامتناع عن مباشرة النقل أو بوقفه أو بإعادة البضاعة إليه أو بتحويل وجهتها إلى شخص أخر أو غير ذلك من التعليمات، وهذا كله بشرط أن يدفع للناقل أجرة ما تم من نقل و المصاريف و التعويضات اللازمة، وكذلك بشرط أن يكون حائزا لسند النقل، وهذا بموجب المادة (232) من ق.ت.م التي تنص على أنه : « 1 . يجوز للمرسل أثناء وجود الشئ في حيازة الناقل أن يأمره بالامتناع عن مباشرة النقل أو بوقفه و إعادة الشيء إليه أو بتوجيهه إلى شخص آخر غير المرسل إليه الأصلي أو إلى مكان آخر أو غير ذلك من التعليمات بشرط أن يدفع المرسل للناقل أجرة ما تم من النقل و المصاريف و تعويضاً عما يلحقه من ضرر بسبب التعليمات الجديدة، وإذا كان المرسل قد تسلم نسخة من وثيقة النقل

وجب أن يقدمها إلى الناقل ليدون فيها التعليمات الجديدة موقعاً عليها من المرسل و إلا كان للناقل الامتناع عن تنفيذ هذه التعليمات.

2 . ينتقل الحق في إصدار التعليمات المتعلقة بالشئ محل النقل إلى المرسل إليه بمجرد تسليمه وثيقة النقل، ويجب في هذه الحالة أيضا تقديم الوثيقة ليدون فيها التعليمات الجديدة موقعاً عليها من المرسل إليه و إلا جاز للناقل الامتناع عن تنفيذها.

3 . ولا يجوز إصدار تعليمات جديدة تتعلق بالشئ محل النقل بعد وصوله وطلب المرسل إليه تسلمه أو إخطاره بالحضور لتسلمه » .

الفرع الثالث : التزام الناقل بتسليم البضاعة للمرسل إليه و أحكامه الخاصة

أولا : التزام الناقل بتسليم البضاعة للمرسل إليه

عند نهاية عملية النقل على الناقل أن يقوم بتفريغ البضاعة، أي بإخراجها من العربة، إلا إذا أتفق في العقد على أن يقوم بها المرسل إليه، فلا يكون عندئذ الناقل مسؤولا عن التلف الذي قد يصيب البضاعة أثناء تفريغها[1].

وبعد التفريغ يلتزم الناقل بتسليم البضاعة للمرسل إليه، و يتأتي هذا بوضعها تحت تصرفه بأي طريقة تفيد قبوله لها، كوضع حارس عليها من قبل المستلم، ويختلف التسليم بهذا المعنى عن عمليه التفريغ، فبينما التفريغ عملية مادية تقابل الشحن وتعني إخراج البضاعة أو إنزالها من أداة النقل، فإن التسليم عملية قانونية تؤدي إلى انتهاء التزامات الناقل وتجعله في حل من المسؤولية عند قبول المرسل إليه البضاعة [2].

ويتم تسليم البضاعة من الناقل للمرسل إليه في المكان و الزمان المتفق عليه في سند النقل وقد يكون هذا المكان هو محل المرسل إليه، وقد يكون مكاناً آخر حدده الطرفان، وقد يكون

[1] . عمار عمورة، العقود والمحل التجاري في القانون الجزائري، مرجع سابق، ص 104 .

[2] . مراد منير فهيم، مرجع سابق، ص 108 .

مخازن الناقل[1]، وقد يكون التسليم لاحقا للتفريغ إذا كان التفريغ على عاتق الناقل، و قد يكون سابقا عليه إذا كان التفريغ على عاتق المرسل إليه[2].

هذا وقد نص المشرع المصري على التزام الناقل بتفريغ البضاعة، بخلاف المشرع الجزائري الذي لم يتطرق لموضوع تفريغ البضاعة، وذلك بنص المادة (230) من ق.ت.م التي جاء فيها:

«1 . يلتزم الناقل بتفريغ الشئ محل النقل عند وصوله ما لم ينص القانون أو يتفق على غير ذلك و في هذه الحالة الأخيرة لا يسال الناقل عن الضرر الذي يقع بسبب التفريغ .

2 . وفي جميع الأحوال يتحمل الناقل مصاريف التفريغ ما لم يتفق أو يجري العرف على غير ذلك » .

وفي حالة نقل بضاعة غير مشروط تسليمها في مكان معين، وجب على الناقل إخطار المرسل إليه بالوقت الذي يمكن له فيه تسليمها، بمجرد ما يكون في استطاعة الناقل وضعه تحت تصرفه[3]، وهذا ما أقرَّه المشرع الجزائري بموجب المادة (45) من ق.ت.ج حيث نصت على أنه : « في حالة نقل شيء غير مشروط تسليمه إلى الموطن، وجب على الناقل إخطار المرسل إليه بالوقت الذي يمكن له فيه تسليمه بمجرد ما يكون في استطاعه الناقل وضعه تحت تصرفه »، و تقابلها المادة (231) فقرة (1) من ق.ت.م، حيث تصت على أنه : « 1 . إذا لم يكن التسليم واجباً في محل المرسل إليه فعلى الناقل أن يخطره بوصول الشئ و بالميعاد الذي يستطيع خلاله الحضور لتسلمه » .

وللمرسل إليه الحق في فحص البضاعة المرسلة إليه، للتأكيد من مواصفاتها طبقا للبيانات المدرجة في سند النقل، من حيث عدد الطرود و مقدار الوزن[4]، ويثبت التسليم بإعطاء

---

[1] . احمد محرز، مرجع سابق، ص 221 .

[2] . مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 174 .

[3] . احمد محرز، المرجع نفسه ، ص 220 .

[4] . المرجع نفسه، ص 221 .

إيصال إلى الناقل باستلام البضاعة أو بالتأشير بالتسليم على سند النقل الذي رافق البضاعة المنقولة [1].

ويشترط لصحة التسليم، أولا أن يرد على ذات البضاعة المبينة في سند النقل، فلا يعتبر التسليم قد تم إذا سلمت للمرسل إليه بضاعة غير بضاعته، و يشترط ثانيا أن يحصل التسليم لصاحب الحق فيه، أي للمرسل إليه شخصيا أو لمن ينوبه، وهذا يفرض على الناقل التحقق من شخصية المتقدم إليه لاستلام البضاعة، أي بأنه الشخص الوارد اسمه بمستند النقل أو المظهر له أو الحامل الشرعي للسند[2].

ثانيا : الأحكام الخاصة لالتزام الناقل بتسليم البضاعة للمرسل إليه

1 . في حالة امتناع الناقل عن تسليم البضاعة

للناقل الحق في الامتناع عن تسليم البضاعة للمرسل إليه، إذا كانت الأجرة واجبة الدفع عند الوصول و امتنع المرسل إليه عن دفعها، أو إذا كان الناقل مفوضاً من المرسل في استيفاء ثمن البضاعة من المرسل إليه قبل التسليم ورفض المرسل إليه دفع الثمن، أو إذا وقع حجز على البضاعة تحت يد الناقل في أثناء النقل من أحد دائني المرسل أو المرسل إليه [3].

2 . في حالة امتناع المرسل إليه عن استلام البضاعة

قد يرفض المرسل إليه استلام البضاعة، ويحصل هذا الرفض عادة لإثارة مسؤولية الناقل عما يكون بالبضاعة من عجز أو تلف بعد فحصها، أو قد لا يكون المرسل إليه متواجدا في المكان المبين بسند النقل أو لم يحضر على الرغم من إخطاره بالحضور[4].

وفي هذه الحالة يجب على الناقل أن يخبر المرسل بذلك، و أن يطلب منه التعليمات بهذا الشأن و أن ينتظر هذه التعليمات، ويجب عليه في هذه الحالة إيداع البضاعة في مكان أمين، كما يجوز له بيع البضاعة المنقولة إذا كانت من البضاعة التي يخشى عليها من التلف قبل

---

[1] . عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 60 .

[2] . مراد منير فهيم، مرجع سابق، ص 109 .

[3] . مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 176 .

[4] . احمد محرز، مرجع سابق ، ص 221 .

ورود تعليمات المرسل في الوقت المناسب، ويسمح بهذا البيع بمقتضى أمر صادر على ذيل العريضة من طرف رئيس المحكمة المختصة[1]، وفضلا عن ذلك فإنه يمكن إتلاف البضاعة أو طمرها إذا كانت غير صالحة للاستعمال، وهو ما اقَّره المشرع الجزائري بموجب المادة (46) من ق.ت.ج و التي تنص على أنه : « فيما عدا الحالات المنصوص عليها في المادة 54 إذا لم يرفع الشيء المنقول من المكان الموجه إليه، وجب على الناقل أن يخبر المرسل بذلك و أن يطلب منه التعليمات بهذا الشأن و أن ينتظر هذه التعليمات، ويجب عليه في هذه الحالة إيداع الشيء في مكان أمين.

على أنه يجوز للناقل بيع الشيء المنقول إذا كان من الأشياء التي يخشى عليها من التلف قبل ورود تعليمات الناقل في الوقت المناسب.

ويسمح بهذا البيع بمقتضى أمر صادر في ذيل العريضة من طرف رئيس المحكمة المختصة .

وفضلا عن ذلك فإنه يمكن إتلاف الشيء أو طمره إذا كان غير صالح للاستهلاك، وتتم معاينة هذه الحالة الخاصة بعدم صلاحية الشيء للاستهلاك بموجب محضر معد من قبل رئيس المجلس الشعبي البلدي و رئيس أمن الدائرة أو ممثليهما بحضور مسؤول عن مصلحة حفظ الصحة بالمجلس الشعبي البلدي و مواطنين اثنين يمارسان النشاطات التجارية » .

يلاحظ وقوع خطأ مادي في نص المادة السابقة، عندما نُصَّ في الفقرة الثانية منها على جواز بيع الشيء المنقول من طرف الناقل قبل ورود تعليمات الناقل في الوقت المناسب و الأصح هو قبل ورود تعليمات المرسل في الوقت المناسب، لأن الناقل هو الذي ينتظر التعليمات من المرسل .

وقد نص المشرع المصري على نفس الحكم، مع إغفاله حالة ما إذا كانت البضاعة المنقولة غير قابلة للاستهلاك، حيث نصت المادة (234) من ق.ت.م على أنه: « 1 . إذا توقف النقل أثناء تنفيذه أو لم يحضر المرسل إليه لتسلم الشيء أو حضر و إمتنع عن تسلمه أو عن دفع أجرة النقل و المصاريف المستحقة عليه وجب على الناقل أن يبادر إلى إخطار المرسل بذلك مع طلب تعليماته، وإستثناء من أحكام المادة (232) من هذا القانون يلتزم الناقل بتنفيذ

[1] . عمار عمورة، العقود و المحل التجاري في القانون الجزائري، مرجع سابق، ص 105 .

التعليمات التي تصله من المرسل ولو تعذر على المرسل تقديم نسخة وثيقة النقل التي تسلمها من الناقل.

2 . و إذا لم تصل تعليمات المرسل خلال ميعاد مناسب جاز للناقل أن يطلب من القاضي المختص تعيين خبير أو أكثر لإثبات حالة الشئ و الإذن له في إيداعه عند أمين لحساب المرسل وعلى مسئوليته أو بيعه بالكيفية التي يعينها إذا كان الشئ معرضاً للهلاك أو التلف أو هبوط القيمة أو كانت صيانته تتطلب مصاريف باهظة، و إيداع الثمن خزانة المحكمة لحساب ذوي الشأن » .

المطلب الثالث : حقوق والتزامات المرسل إليه تجاه الناقل و أساسها القانوني

المرسل إليه لا يعتبر طرفاً أصلياً في عقد النقل البري للبضائع، كما ذكرنا سابقا، فالعقد يبرم بين المرسل و الناقل، ورغم القاعدة العامة التي تنص على نسبية العقد، أي عدم قدرة العقد على تحميل الغير التزامات، إلا أن عقد النقل البري للبضائع يرتب على المرسل إليه حقوق و يحمله التزامات تجاه الناقل – خروجاً عن الأصل – .

وعلى هذا الأساس نقسم هذا المطلب إلى ثلاثة فروع، نخصص الأول منها لحقوق المرسل إليه تجاه الناقل، ونخصص الفرع الثاني لالتزامات المرسل إليه تجاه الناقل، ونفرد الفرع الأخير للآراء الفقهية المفسرة للعلاقة المباشرة بين المرسل إليه و الناقل .

الفرع الأول : حقوق المرسل إليه تجاه الناقل

أولا . حق المرسل إليه في توجيه البضاعة .

يحق للمرسل إليه توجيه البضاعة عندما تكون تحت يد الناقل بمجرد تسلمه سند النقل بإصداره تعليمات للناقل، بالامتناع عن مباشرة النقل أو وقفه أو توجيهها لشخص أخر أو إلى مكان أخر[1]، طبقاً لنص المادة (42) من ق.ت.ج سابقة الذكر♦.

[1] . مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 177 .

♦ . أنظر الصفحة رقم : 57 .

ثانيا . حق المرسل إليه في فحص البضاعة قبل تسلمها

من حق المرسل إليه فحص البضاعة قبل استلامها من الناقل ودفع أجرة النقل إذا كانت مستحقة عليه، ليتحقق من سلامتها ومن مطابقتها للبيانات الواردة بسند النقل، وعلى الناقل أن يمكنه من إجراء هذا الفحص طالما قام به بالوسائل المعقولة، فالمرسل إليه قد يقبل البضاعة ويتسلمها دون تحفظ، وقد يقبلها مع التحفظ إذا وجد بها عيباً أو نقصاً، وقد يرفض استلام استلامها[1]، وهو ما أقرته الفقرة (3) من المادة (231) من ق.ت.م و التي لا يوجد ما يقابلها في ق.ت.ج حيث نصت على أنه : « و للمرسل إليه طلب فحص الشئ قبل تسلمه فإذا امتنع الناقل عن تمكينه من ذلك جاز له رفض تسلم الشئ » .

ثالثا . حق المرسل إليه في استلام البضاعة

يحق للمرسل إليه استلام البضاعة، وهو التزام على الناقل بأن يسلمها له في المكان المتفق عليه، وفي حالة ما إذا لم يتفق على مكان معين، فعلى الناقل أن يخطر المرسل إليه بوصول البضاعة [2]، وهذا طبقا لنص المادة (45) من ق.ت.ج، و التي تقابلها الفقرة (1) من المادة (231) من ق.ت.م، المذكورتين سابقا•.

رابعا . حق المرسل إليه في رفع دعوى المسؤولية

للمرسل إليه الحق في الرجوع على الناقل مباشرة بالتعويض عما أصابه من ضرر إذا هلكت البضاعة أو تلفت أو تأخر وصولها، بمقاضاته أمام القضاء، عن طريق دعوى شخصية مباشرة تدعى دعوى مسؤولية الناقل .

الفرع الثاني : التزامات المرسل إليه تجاه الناقل

تقضي المادة (39) من ق.ت.ج بأنه : « إذا كان المرسل إليه غير المرسل نفسه، فلا تترتب على المرسل إليه الالتزامات المتولدة من عقد النقل ما لم يصدر منه قبول صريح أو ضمني للناقل »، وتقابلها المادة (222) من ق.ت.م التي تنص على أنه : « لا تثبت للمرسل

---

[1] . عبد الفتاح مراد، مرجع سابق، ص 394 – 395 .

[2] . عمار عمورة، العقود و المحل التجاري في القانون الجزائري، مرجع سابق، ص104 – 105 .

• . أنظر الصفحة رقم : 59 .

إليه الحقوق الناشئة عن عقد النقل ولا يتحمل الالتزامات الناتجة عنه إلا إذا قبل هذه الحقوق و الالتزامات صراحة أو ضمناً، ويعتبر قبولاً ضمنياً على وجه الخصوص تسلم المرسل إليه وثيقة النقل أو الشئ محل النقل أو المطالبة بتسليمه أو بإصدار تعليمات بشأنه » .

باستقراء هاتين المادتين نجد أن قبول المرسل إليه للعقد أو الناقل،هو الذي يرتب في ذمته الالتزامات .

أولا . التزام المرسل إليه باستلام البضاعة

بقبول المرسل إليه عقد النقل البري للبضائع، يلتزم بمجرد وصول الناقل لمكان التسليم المتفق عليه باستلام البضاعة محل النقل من الناقل، و إذا لم يكن التسليم واجبا في محل المرسل إليه فعلى الناقل أن يخطره بوصول البضاعة و بالميعاد الذي يستطيع خلاله الحضور لتسلمها، وعلى المرسل إليه أن يحضر لاستلامها في الميعاد الذي حدده الناقل[1]، وذلك طبقا لنص المادة (45) من ق.ت.ج المقابلة للفقرة (1) من المادة (231) من قانون ق.ت.م المذكورتين سابقا•،مع ملاحظة أن المشرع الجزائري لم يتطرق إلى التزام المرسل إليه بالاستلام بعد إعلامه بالميعاد المحدد من قبل الناقل، وهو ما نص عليه المشرع المصري بنص الفقرة (2) من نفس المادة السابقة من نفس القانون التي تنص على أنه : « على المرسل إليه تسلم الشيء في الميعاد الذي عينه الناقل و الالتزام بمصاريف التخزين، وللناقل بعد إنقضاء هذا الميعاد أن ينقل الشئ إلى محل المرسل إليه مقابل أجرة إضافية » .

ثانيا . التزام المرسل إليه بدفع أجرة ومصاريف النقل

يلتزم المرسل إليه بدفع أجرة النقل و المصاريف المستحقة، متى كان متفق على تسديدها عند الوصول و أيضا متى قبل المرسل إليه عقد النقل، وإذا لم يتسلم الناقل أجرته حق له حبس البضاعة المنقولة حتى يتم دفع أجرة نقلها[2]، وهذا طبقا لنصي المادتين: (200) ق.م.ج المقابلة للمادة (239) فقرة (1) من ق.ت.م ، المذكورتين سابقا♦.

---

[1] . سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص 486 .

• . أنظر الصفحة رقم : 59 .

[2] . عمار عمورة، العقود والمحل التجاري في القانون الجزائري، مرجع سابق، ص 102 .

♦. أنظر الصفحة رقم : 23 .

الفرع الثالث : الآراء الفقهية المفسرة للعلاقة المباشرة بين المرسل إليه و الناقل

استقر أغلب الفقه على أن علاقة المرسل إليه بالناقل هي علاقة مباشرة، إلا أن آراء الفقهاء تعددت حول تفسير أساسها القانوني، وأتت آرائهم كالآتي :

أولا . الاشتراط لمصلحة الغير

يذهب أصحاب هذا الرأي إلى أن عقد النقل البري للبضائع يتضمن من جانب المرسل اشتراطا لمصلحة المرسل إليه، ويترتب على هذا الاشتراط اكتساب المرسل إليه حقا مباشرا قبل الناقل المتعهد بتنفيذ الاشتراط[1]، ويكون ذلك وفقا لنص المادة (116) من ق.م.ج التي تنص على أنه : « يجوز للشخص أن يتعاقد باسمه على التزامات يشترطها لمصلحة الغير،... .

و يترتب على هذا الاشتراط أن يكسب الغير حقا مباشرا قبل المتعهد بتنفيذ الاشتراط يستطيع أن يطالبه بوفائه،...» .

النقد : هذا الرأي لا يفسر إلا حقوق المرسل إليه تجاه الناقل، ولا يفسر التزاماته وبصفة خاصة التزام بدفع أجرة النقل، إذ الأصل أن في الاشتراط لمصلحة الغير ألا يرتب التزامات على عاتق المستفيد تجاه المتعهد[2]، وهذا طبقا لنص المادة (113) من ق.م.ج التي تنص على أنه : « لا يرتب العقد التزاما في ذمة الغير، ولكن يجوز أن يكسبه حقا » .

ثانيا . المرسل إليه طرفاً في العقد

ينقسم أصحاب هذا الرأي إلى اتجاهين يدخلا المرسل إليه كطرف أصلي في عقد النقل البري للبضائع وهما:

الاتجاه (أ) : على أساس اعتبار الناقل طرفا أصليا في هذا العقد، أي وكأن العقد ثلاثي الأطراف منذ إبرامه، استثناءاً من قاعدة نسبية أثار العقد، وهو استثناء تبرره الوظيفة الاقتصادية لعقد النقل البري للبضائع[3].

---

[1] . مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 179 .

[2] . مراد منير فهيم، مرجع سابق، ص 113 .

[3] . مصطفى كمال طه، المرجع نفسه، ص 180 .

النقد : يعاب على هذا الرأي أن مبناه الافتراض، مما يثير التساؤل عن الأساس القانوني لإدخال المرسل إليه في هذا العقد[1].

الاتجاه (ب) : على أساس أن المرسل إليه بقبوله سند النقل يكون قد قبل إيجابا موجها إليه من المرسل و الناقل، فيصبح بذلك طرفا في العقد المبرم بينهم[2].

النقد : يعاب على هذا الرأي اعتباره عقد النقل المبرم بين المرسل و الناقل إيجابا موجها للمرسل إليه، ولو صَّح ذلك لكان كل من المرسل و الناقل مسؤولا عن تنفيذ هذا العقد تجاه المرسل إليه، في حين أن الناقل وحده هو المسؤول دون المرسل[3].

ثالثا . النيابة الناقصة

أخذ أصحاب هذا الرأي بنظرية النيابة الناقصة، التي أثيرت بصدد عقد الوكالة بالعمولة لتفسير علاقة الموكل بالغير، ومقتضاها أن المرسل يعمل بصفته نائبا في عقد النقل عن المرسل إليه، وهو ما يستوجب انصراف آثار العقد إلى المرسل إليه بصفته أصيلا ولذلك يظل المرسل طرفا في عقد النقل، ويكون مسؤولا عن تنفيذ الالتزامات الواردة فيه، شأنه في ذلك شأن الأصيل (المرسل اليه)، وهو ما يفسر رجوع الناقل على المرسل لمطالبته بالوفاء بأجرة النقل في حالة إمتناع المرسل إليه [4].

النقد : يعاب على هذا الرأي بأن مصالح المرسل و المرسل إليه لا تتفق دائما، و أنه لا يجوز اعتبار المرسل نائبا في عملية تخصه شخصيا[5].

أضف إلى ذلك أن نيابة المرسل عن المرسل إليه، تعني أن هذا الأخير يكون طرفا في عقد النقل منذ إنشائه، في حين أن المرسل إليه أجنبي عن عقد النقل البري للبضائع إلا من الوقت الذي يقبل فيه العقد.

---

[1] . مراد منير فهيم، مرجع سابق، ص 114 .

[2] . مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص179 .

[3] . المرجع نفسه، ص 179 .

[4] . علي حسن يونس، العقود التجارية، دار الفكر العربي، القاهرة – مصر، 1970، ص 219 .

[5] . مصطفى كمال طه، المرجع نفسه، ص 180 .

أضف إلى ذلك أن نيابة المرسل عن المرسل إليه تستوجب أن يكون المرسل إليه مسؤولا عن جميع التزامات المرسل، في حين مسؤولية المرسل إليه تقتصر على الوفاء باجرة النقل و المصروفات الملحقة بها[1].

أضف إلى ذلك أن هذه النظرية متعارضة أصلا مع النية الحقيقية لكل من المرسل و المرسل إليه، حيث لا يقصدان عملية النيابة[2].

رابعا . حلول المرسل إليه مكان المرسل

أخذ أصحاب هذا الرأي بنظرية الحلول، ومعنى ذلك أن المرسل باختياره المرسل إليه فإن هذا الأخير يصبح ذا صفة في عملية استلام البضاعة عند الوصول، ومنذ اللحظة التي يعلن فيها المرسل إليه أنه ينوي استعمال هذه الصفة، فإنه يحل محل المرسل في كل ما يتعلق بعملية النقل، ويترتب على هذا الحلول أن تنتهي كل صلة قانونية بين المرسل و الناقل و بمجرد قبول المرسل إليه لمستند النقل[3].

النقد : يعاب على هذا الرأي إقراره بانتهاء العلاقة القانونية بين المرسل و الناقل، وهذا ما يخالف ما استقر عليه الفقه و القضاء من استمرار هذه العلاقة، بحيث يحق للناقل الرجوع بأجرة النقل على المرسل إذا لم يوفها المرسل إليه[4].

خامسا . العرف التجاري

وفحواه أن المرسل إليه في مركز قانوني خاص، أساسه العرف التجاري المبني على تحقيق المصلحة التجارية، فالعرف التجاري هو الذي أنشأ عن عقد النقل البري للبضائع علاقة مباشرة بين المرسل إليه و الناقل وهو الذي أرسى حدود هذه العلاقة، وذلك قبل أن تعرف نظريات القانون المدني[5].

---

[1] . علي حسن يونس، مرجع سابق، ص 220 .

[2] . مراد منير فهيم، مرجع سابق، ص 115 .

[3] . شتواح العياشي، عقد النقل البري للبضائع، مرجع سباق، ص 75 .

[4] . المرج نفسه، ص75 .

[5] . مراد منير فهيم، المرجع نفسه، ص 115 .

و يرجح هذا الرأي الأخير (العرف التجاري)، من منطلق أن القانون التجاري وليد العرف التجاري، فهذا الأخير هو الذي أنشأ أغلب مبادئ و أنظمة الأول .

المبحث الثاني

الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري للبضائع

الناقل هو صاحب الالتزام الأصلي لعقد النقل البري للبضائع، و المتمثل في نقل البضاعة من مكان الانطلاق إلى مكان الوصول، بشرط ضمان سلامتها و ضمان وصولها في الوقت المحدد .

و هو التزام بتحقيق نتيجة، و كثيراً ما لا يوفي الناقل بالتزامه هذا، ما ينتج عنه منازعات قضائية بين المرسل و المرسل إليه من جهة و الناقل من جهة أخرى، على أساس مسؤولية هذا الأخير، و نظراً لهذا الالتزام المرهق للناقل، فقد أعفاه القانون من قيام مسؤوليته في حالات و أعطاه إمكانية اشتراط إعفاءه منها و تحديده لها .

و على هذا الأساس سنقسم هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب، نخصص الأول منها لقيام مسؤولية الناقل، و نخصص المطلب الثاني لمسؤوليته في النقل المتعاقب، و نخصص المطلب الأخير لدفع مسؤوليته .

المطلب الأول : قيام مسؤولية الناقل البري للبضائع

إن الناقل مسؤولا عن سلامة البضاعة أثناء نقله لها، فإذا أصابها ضررا كان مسؤولا عنه بتعويض صاحبها عن الخسائر التي تلحقه، و الأضرار في مجال النقل يمكن أن تكون ضياع البضاعة أو تلفها أو تأخير تسليم البضاعة، و عليه نقسم هذا المطلب إلى ثلاثة فروع، نفرد الفرع الأول لأسباب قيام مسؤولية الناقل، و نخصص الفرع الثاني لمجالها الزمني، أما الفرع الثالث فنخصصه لكيفية إثباتها .

الفرع الأول : أسباب قيام مسؤولية الناقل البري للبضائع

من المقرر أن مسؤولية الناقل البري للبضائع هي مسؤولية عقدية، ناتجة عن إخلاله بالتزامه الناشئ عن عقد النقل، و مسؤولية الناقل العقدية هي تطبيق للقواعد العامة في المسؤولية العقدية من القانون المدني، و هي التزام بتحقيق نتيجة .

و عقد النقل يلقي على عاتق الناقل الالتزام بنقل البضاعة محل النقل و تسليمها سليمة للمرسل إليه في الميعاد المتفق عليه، و يتطلب هذا من الناقل المحافظة على هذه البضاعة أثناء وجودها في الطريق و إحاطتها بالعناية و الرعاية لوقايتها من مخاطر الضياع أو التلف أو التأخير في تسليمها، فإذا أهمل الناقل في تنفيذ هذه الالتزامات و ترتب عن إهماله ضرر للمرسل أو المرسل إليه، انشغلت ذمة الناقل بالمسؤولية و استحقت عليه التعويضات[1].

و هذا ما أقره المشرع الجزائري بنص المادة (47) من ق.ت.ج التي نصت على أنه : « يعد الناقل مسؤولا من وقت تسلمه الأشياء المراد نقلها، عن ضياعها الكلي أو الجزئي أو تلفها أو التأخير في تسليمها »، و تقابلها المادة (240) فقرة (1) من قانون التجارة المصري، و التي تنص على أنه : « يسأل الناقل من وقت تسلمه الشئ محل النقل عن هلاكه كلياً أو جزئياً و عن تلفه و عن التأخير في تسليمه »، و يلاحظ أن مصطلح الهلاك الذي نص عليه المشرع المصري أشمل و أعم من مصطلح الضياع الذي أقره المشرع الجزائري .

أولا : ضياع البضاعة

يسأل الناقل عن ضياع البضاعة كلياً أو جزئياً، و يقصد بضياع البضاعة عدم تسليم الناقل نفس الكمية من البضاعة المنقولة وزناً أو حجماً أو عدداً للمرسل إليه، و الثابتة بمستند النقل و قد يكون الضياع كلياً يتعلق بالبضاعة جميعاً كما إذا احترقت أو سرقت، و قد يكون جزئياً يتعلق ببعض البضاعة دون البعض الأخر، كما لو وصلت البضاعة لكنها ناقصة [2].

و قد أعفى المشرع الناقل من مسؤوليته عما يلحق البضائع المنقولة من نقص مبرر، و ذلك إذا كان النقص في الوزن أو الحجم ناشئاً عن طبيعة البضاعة في حد ذاتها، لكن إذا ثبت أن النقص في البضاعة نشأ عن طريق غش الناقل أو تابعيه أو خطأهم الجسيم أو غير ذلك من الأسباب التي للناقل أو تابعيه يد فيها، فيكون الناقل مسؤولا عن هذا النقص الذي حدث للبضاعة محل النقل[3]، و هذا وفقاً للمادة (51) فقرة (1) و (2) من ق.ت.ج حيث نصت على

[1] . عبد الفتاح مراد، مرجع سابق، ص 409 .

[2] . سميحة القيلوبي، مرجع سابق، ص 491 .

[3] . عبد الفتاح مراد ، المرجع نفسه، ص 414 .

أنه : « إذا كانت الأشياء المنقولة مما تنقص وزنا أو كيلا على العموم من جراء النقل فيضمن الناقل فقط مقدار النقص الزائد عما جرى العرف بالتسامح فيه.

و لا يجوز التمسك بحدود المسؤولية على الوجه المذكور بالفقرة السابقة إذا ثبت بناء على ظروف الواقع، أن النقص الحاصل لم ينشأ عن الأسباب المبررة للتسامح »، و هو الحكم نفسه الذي أقره المشرع المصري من خلال نصه في المادة (242) فقرة (1) من ق.ت.م على أنه : « لا يسأل الناقل عما يلحق الشئ عادة بحكم طبيعته من نقص في الوزن أو الحجم أثناء النقل ما لم يثبت أن النقص نشأ عن سبب أخر » .

و يلاحظ أن المشرع قد جعل الاشتراط المسبق الذي يقضي بعدم ضمان الناقل النقص الزائد عما جرى العرف بالتسامح فيه باطلاً و عديم الأثر، بموجب نص المادة (77) فقرة (1) من ق.ت.ج التي نصت على انه : « تكون باطلة و عديمة الأثر جميع الاشتراطات المخالفة بصفة مسبقة لما يلي : 1 . أحكام المواد .... و 51 و .... »، و لا يوجد ما يقابلها في ق.ت.م .

ثانيا : تلف البضاعة

يسأل الناقل عن تلف البضاعة، و يقصد بتلف البضاعة العيب الذي يحول دون الانتفاع بها و من أمثلته الكسر و الصدأ و أيضاً و صول بعض السلع كالحبوب مبتلة، أو الفواكه متعفنة و يتضح العيب بالنظر إلى البضاعة حين تسليمها للمرسل إليه، ولذلك يتعين على هذا الأخير ألا يتسلم البضاعة إلا بعد إثبات تحفظاته عليها حين يصيبها تلف، موضحاً للناقل ما لحقها[1].

ثالثا : التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه

يسأل الناقل عن التأخير لأنه لا مصلحة للمرسل إليه في تسلم البضاعة بعد الميعاد المحدد لما يصيبه من ضرر، و يقصد بالتأخير عدم وصول البضاعة محل النقل في الميعاد المتفق عليه متى أتفق على ميعاد معين، أو عدم وصولها في الميعاد الذي يقضي به العرف و تفرضه ظروف الحال إذا لم يتفق على ميعاد معين للوصول[2].

[1] . عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 78 .

[2] . عبد الفتاح مراد، مرجع سابق، ص 410.

على أن الفقه الراجع لا يقيم مسؤولية الناقل نتيجة لتأخره في التسليم إلا إذا أدى التأخير إلى إلحاق الضرر بالمرسل إليه[1].

الفرع الثانـي : المجال الزمني لمسؤولية الناقل البري للبضائع

تبدأ مسؤولية الناقل من وقت استلامه البضاعة محل النقل و وقوعها تحت سيطرته، بحيث يصبح مسؤولا عن المحافظة عليها بصفته ناقلاً، و تنتهي تلك المسؤولية بتسليم البضاعة للمرسل إليه أو وكيله، و بذلك تنتفي مسؤولية الناقل عن الضياع أو التلف لعدم وقوعه أثناء عملية النقل[2].

و عليه يمكن أن تبدأ مسؤولية الناقل قبل البدء في تنفيذ عملية النقل، و ذلك في الوقت الذي تكون فيه البضاعة تحت حراسته، و يكون ذلك في حالة تسلمه البضاعة من المرسل و احتفاظه بها في مخازنه كي ينقلها في الوقت المناسب، و في هذه الحالة إذا ما ضاعت البضاعة أو تلفت تتحقق مسؤوليته مع أن عملية النقل لم تبدأ بعد[3].

ولا تنتهي مسؤولية الناقل بتوصيل البضاعة إلى المكان المتفق عليه، طالما أنه لم يستلمها المرسل إليه فعلاً، و عليه يسأل الناقل عن الضياع أو التلف الذي لحق بالبضاعة إذا ما وصلت البضاعة للمكان المتفق عليه و لو أخطر المرسل إليه بوصولها و أعذر باستلامها لكن هذا الأخير لم يستلمها[4].

كما أنه تبقى مسؤولية الناقل عن ضياع البضاعة أو تلفها حتى بعد تسليمها للمرسل إليه فعلاً، و ذلك إذا كان هذا الهلاك أو التلف قد حدث نتيجة غش من الناقل أو أحد تابعيه أو خطأهما الجسيم[5]، و الحكمة من الإبقاء على مسؤولية الناقل في حالة الغش أو الخطأ الجسيم ، هي دفع الناقل إلى الحرس الشديد في تنفيذه التزامه بحسن نية، حتى لا يلجأ إلى إخفاء

---

[1] . عمار عمورة، العقود و المحل التجاري في القانون الجزائري، مرجع سابق، ص 108 .

[2] . عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 81 .

[3] - A – ZAHI, Op.Cit, P 163 .

[4] . عبد الحميد الشواربي، مرجع سابق، ص 416 .

[5] . عبد الفتاح مراد، مرجع سابق، ص 412 .

الضياع أو التلف و تسليم البضاعة إلى المرسل إليه بحالة ظاهرية سليمة خلافاً للواقع تهرباً من المسؤولية[1].

أما إذا نقلت البضاعة تحت حراسة المرسل أو المرسل إليه أو تابعيهما فلا يسأل الناقل عن ضياعها أو تلفها إلا إذا ثبت أن الضرر ناشئا عن الغش أو الخطأ الجسيم الصادر من الناقل أو تابعيه، و قد يحدث مثل هذا الوضع عندما تكون البضاعة شيئاً ثميناً يتطلب حماية خاصة أثناء نقله أو تكون البضاعة بطبيعتها تحتاج رعاية و عناية خاصة[2].

الفرع الثالث : إثبات مسؤولية الناقل البري للبضائع

إن عبئ إثبات مسؤولية الناقل يقع على المدعي، و الذي يكون في عقد النقل البري للبضائع المرسل أو المرسل إليه، و بما أن الالتزام التعاقدي الواقع على عاتق الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة فإن هذا الإثبات لا يكون في الغالب مرهقا[3]، إذ يكفي أن يثبت واقعة تسليم البضائع للناقل و يكون ذلك عن طريق تقديم سند النقل، و له أن يثبت الضرر بكافة طرق الإثبات[4]، بما أنها واقعة مادية، و عليه فإنه لا يقع على عاتق المرسل أو المرسل إليه عبئ إثبات أن الناقل ارتكب خطأ ترتب عنه الضرر لأنه بإثبات ضياع البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها فإن خطأ الناقل يفترض[5].

و يكون إثبات الضياع أو التلف أو التأخير بمقارنة البيانات الخاصة بحالة البضاعة عند تسليمها للناقل و الآجال المتفق عليها الواردة بسند النقل، فإذا أثبت أن البضاعة كانت سليمة في بداية عملية النقل، ثم وجدت تالفة أو ناقصة عند الوصول، فمعنى ذلك أنها تلفت في عهدة الناقل، و يسرى نفس الحكم إذا لم تحدد حالة البضاعة على سند النقل، إذ يوحي ذلك أن الناقل تسلمها بحالة جيدة[6]، أما إذا كان التلف خفياً، فعلى المرسل إليه إضافة لإثبات تسليم البضاعة

---

[1] . سميحة القيلوبي، مرجع سابق، ص 492 .

[2] . عبد الفتاح مراد، مرجع سابق، ص 412 .

[3] . علي البارودي و محمد فريد العريني، العقود التجارية و عمليات البنوك ، ج 2 ، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية مصر، 2000، ص 210 .

[4] . أحمد محرز، مرجع سابق، ص 223 .

[5] . عبد الفتاح مراد، المرجع نفسه، ص 410 .

[6] . علي جمال الدين عوض، مرجع سابق، ص 167 .

للناقل و الضرر إثبات أن التلف وقع أثناء تنفيذ عقد النقل، و يكون ذلك عادة بإثبات أن التلف حديث النشأة[1].

المطلب الثانـي : مسؤولية الناقل في النقل المتعاقب (المتتابع)

أحياناً عند تعاقد الناقل مع المرسل على نقل البضاعة لا يكون للناقل هذه المقدرة القانونية أو الفنية على إتمام مرحلة النقل كلها، أي نقل البضاعة من مكان الانطلاق إلى غاية مكان الوصول، فيقوم هذا الناقل بمعرفته بإبرام عقود نقل أخرى مع ناقلين آخرين قصد مواصلة عملية نقل البضاعة إلى غاية وصولها المكان المتفق عليه بين الناقل الأول و المرسل، و هو ما يطلق عليه بالنقل المتعاقب أو المتتابع (le transport successif) .

و على هذا الأساس نقسم هذا المطلب إلى ثلاثة فروع، نخصص الأول منها لبيان المقصود بالنقل المتعاقب (المتتابع) و نخصص الفرع الثاني لمسؤولية الناقلَين الأول و الأخير و نخصص الفرع الأخير لمسؤولية الناقلِين المتوسطين .

الفرع الأول : المقصود بالنقل المتعاقب (المتتابع)

النقل المتعاقب هو عقد النقل الذي يقوم بتنفيذه عدة ناقلين الواحد منهم عقب الأخر، و لكنه يعد عملية واحدة بالنسبة للمرسل أو المرسل إليه[2]، أي هو النقل الذي يتولى فيه كل ناقل تنفيذ جزء من العملية الواحدة على التتابع أو التعاقب، و هذا النوع من النقل يتم سواء على المستوى الدولي عبر اتفاقيات دولية أو اتفاقيات مبرمة بين شركات النقل، كما يمكن أن يتم على المستوى الداخلي في حدود أراضي الدولة الواحدة، و يشترط فيه أن يقع من عدة ناقلين، بمعنى أن يتعاقد المرسل مع الناقل الأول ثم يقوم هذا الأخير بالتعاقد مع الناقل الذي يليه، و يقوم الناقل الثاني بالتعاقد مع الناقل الذي يليه و هكذا ..... [3].

أما إذا تولى النقل ناقلا واحدا مع تعدد وسائل النقل، فإنه لا يُعد نقلاً متعاقباً، و لو تم بالفعل على التتابع، بل هو عملية واحدة تخضع لأنظمة نقل مختلفة دون إخلال بمبدأ وحدة

---

[1] . علي جمال الدين عوض، مرجع سابق، ص 167 .

[2] . مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 206 – 207 .

[3] . عمار عمورة، العقود و المحل التجاري في القانون الجزائري، مرجع سابق، ص 112 .

النقل أصلاً[1]، و يتم النقل بالتعاقب إما بوسيلة نقل واحدة بالنسبة لجميع الناقلين، أي من شاحنة أو عربة إلى شاحنة أو عربة، و إما أن تتعدد فيه وسائل النقل فيعرف بالنقل المشترك أو المختلط ، أي من شاحنة أو عربة إلى عربة السكك الحديدية أو العكس[2].

و لتحديد المسؤول عن الأضرار التي قد تلحق البضاعة أو عن التأخير في وصولها في هذه الحالة، ينبغي التمييز بين مسؤولية الناقّلين الأول و الأخير تجاه المرسل أو المرسل إليه و مسؤولية الناقلين المتوسطين تجاه المرسل أو المرسل إليه و تجاه الناقّلين الأول و الأخير .

الفرع الثانـي : مسؤولية الناقلَين الأول و الأخير

يكون الناقل الأول و الناقل الأخير مسئولين قبل المرسل أو المرسل إليه بالتضامن عن الضرر الذي يلحقهما في أية مرحلة من مراحل النقل، ما لم يثبت أن الضياع أو التلف أو التأخير كان بسبب أجنبي[3]، إذ يحق للمرسل أو المرسل إليه الرجوع على الناقل الأول بكافة مبلغ التعويض كما يحق لهما الرجوع على الناقل الأخير بكافة مبلغ التعويض، كما يحق لهما الرجوع عنهما معاً بكافة مبلغ التعويض .

فالناقل الأول و الناقل الأخير مسؤولَين عن جميع الأخطاء التي تصدر من الناقلِين المتوسطين في تنفيذ عملية النقل، و لا يستطيع أي منهما التنصل من المسؤولية بإلقاء العبئ على ناقل آخر، لأنهما المسؤولان عن تسلم و تسليم البضاعة المنقولة[4].

فالناقل الأول يضمن عملية النقل كلها بصفته ناقلاً في الرحلة الأولى، و بصفته وكيلاً بالعمولة للنقل في باقي مراحل عملية النقل، أما الناقل الأخير فيضمن عملية النقل كلها بصفته ناقلاً في المرحلة الأخيرة و بصفته مسؤولا عن تسليم البضاعة للمرسل إليه، و ما لذلك الالتزام ارتباط بمدى سلامة البضاعة، و كذلك بصفته وكيلاً عن باقي الناقلين في استيفاء أجرة النقل من المرسل إليه إذا كانت مستحقة عند الوصول[5]، و هو ما أقره المشرع بموجب المادة (49)

---

[1] . مراد منير فهيم، مرجع سابق، ص 144 .

[2] . عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 88 .

[3] . أحمد محرز، مرجع سابق، ص 230 .

[4] . المرجع نفسه، ص 230 .

[5] . عبد الفتاح مراد، مرجع سابق، ص438 – 439 .

فقرة (1) من ق.ت.ج بنصها على أنه : « إذا قام عدة ناقلين على وجه التعاقب بتنفيذ عقد النقل ذاته : يكون أول الناقلين و آخرهم مسئولين بالتضامن فيما بينهم تجاه المرسل والمرسل إليه عن مجموع النقل و ضمن نفس الشروط المترتبة فيما لو قام كل منهما بتمام النقل ».

كما أبطل المشرع الجزائري و جعلها عديمة الأثر كل الاشتراطات التعاقدية المخالفة بصفة مسبقة للمسؤولية التضامنية لكل من الناقلِين الأول و الأخير و على كافة عملية النقل بما فيها المراحل التي قام بها الناقلين المتوسطين، و هذا طبقاً للمادة (77) فقرة (1) من ق.ت.ج التي تنص على أنه : « تكون باطلة و عديمة الأثر جميع الاشتراطات المخالفة بصفة مسبقة لمايلي : 1 . أحكام المواد ..... و (49) فقرة (1) و .... » .

أما بالنسبة للمشرع المصري فقد أقر بمسؤولية كل الناقلين، من الناقل الأول إلى الناقل الأخير بما فيهم الناقلين المتوسطين، و مسؤوليتهم مسؤولية تضامنية و دون تحديد، أي على كل عملية النقل بمختلف مراحلها، و هذا بنص المادة (252) فقرة (1) من ق.ت.م حيث نصت على أنه : « إذا قام عدة ناقلين على التعاقب بتنفيذ عقد نقل واحد كان كل منهم مسئولاً بالتضامن مع الآخرين قبل المرسل أو المرسل إليه كما لو كان قد قام بتنفيذه وحده ويقع باطلاً كل شئ خلاف ذلك ».

الفرع الثالث : مسؤولية الناقلِين المتوسطين

يكون كل واحد من الناقلِين المتوسطين مسئولين عن أخطائهم التي تسبب ضرراً للمرسل أو المرسل إليه أو الناقل الأول أو الناقل الأخير خلال المسافة التي يلتزم بالنقل خلالها، و لا يضمن أخطاء الناقلين الآخرين، أو الذين حدث الضرر خلال عملية النقل التي تدخل اختصاصهم، و على ذلك فإنه يجب على المرسل أو المرسل إليه، أو الناقل الأول و/أو الناقل الأخير عند رجوع أي منهم على ناقل متوسط أن يثبت أن وقوع الضرر حدث أثناء وجود البضاعة المنقولة في حيازة هذا الناقل المتوسط، أثناء قيامه بعملية النقل المعهودة إليه[1].

و هذا ما أقّره المشرع بموجب المادة (49) فقرة (2) من ق.ت.ج، حيث نصت على أنه : « إذا قام عدة ناقلين على وجه التعاقب بتنفيذ عقد النقل ذاته :

[1] . أحمد محرز، مرجع سابق، ص 230.

و يعد كل من الناقلين الوسطاء تجاه المرسل و المرسل إليه و كذلك تجاه أول و أخر ناقل، مسئولا عن الضرر الحاصل بالنسبة للمسافة التي قطعها ».

يلاحظ أن هذا الحكم يطبق في الحالة التي يكون فيها الناقل المتسبب في الضرر معلوماً أي يطبق في الحالة التي تكون فيها المرحلة التي وقع خلالها الضرر معلومة .

أما إذا تعذر تعيين الناقل المسؤول أي تعذر تعيين المسافة التي حصل أثنائها الضرر فيكون للناقل الذي تحمل تعويض الضرر حق الرجوع الجزئي على كل واحد من الناقلين بقدر نسبة المسافة التي قطعها، و يجب توزيع الحصص المطلوبة من المعسرين منهم على الجميع مراعاة نفس الشبه[1]، أي بقدر نسبة المسافة التي قطعها .

و هو ما نص عليه المشرع بنص المادة (50) من ق.ت.ج التي جاء فيها أنه : « عندما يتعذر تعيين المسافة التي حصل أثناءها الضرر فيكون للناقل الذي تحمل تعويض الضرر حق الرجوع الجزئي على كل واحد من الناقلين على نسبة المسافة التي قطعها و يجب توزيع الحصص المطلوبة من المعسرين منهم على الجميع مع مراعاة نفس النسبة »، و هي المادة التي تقابلها الفقرة (2) من المادة (252) من ق.ت.م التي تنص على أنه : « و إذا دفع أحد الناقلين المتعاقدين التعويض أو طولب به رسمياً كان له الرجوع على الناقلين الآخرين بنسبة ما يستحقه كل منهم من أجرة النقل، و توزع حصة المعسر منهم، على الآخرين بالنسبة ذاتها، و يعفى من الإشتراك في تحمل المسئولية الناقل الذي يثبت أن الضرر لم يقع في الجزء الخاص به من النقل » .

و من خلال مقارنتنا بين النصين القانونيين السابقين، نلاحظ أن المشرع المصري وفق عندما نص على أن النسبة التي على أساسها يحسب مقدار المبلغ الذي يرجع به الناقل الذي تحمل دفع مبلغ التعويض على بقية الناقلين هي نسبة ما يستحقه كل منهم من أجرة النقل، بدل نسبة المسافة التي قطعها كل من الناقلين الآخرين – التي تبناها المشرع الجزائري – فالتعويض في مسؤولية الناقل عبارة عن مبلغ نقدي، لذا كان على المشرع الجزائري و من باب أولى أن يعتمد على نسبة ما هو عائد على كل ناقل من أجرة جزئية، إذ يمكن أن يكون الناقل الذي قطع أطول مسافة قد تحصل على أقل أجرة نضراً لسهولة عمليته خلالها .

[1] . أحمد محرز، مرجع سابق، ص230 .

كما يلاحظ أن المشرع المصري وفق أكثر، حين نص في أخر الفقرة على أن الناقل الذي يثبت أن الضرر لم يحدث خلال المرحلة التي قام بها، يعفى من الإشراك في تحمل المسؤولية بينما المشرع الجزائري لم ينص على ذلك، إذ لا يجوز أن يُضار المرء بسبب أخطاء الآخرين .

المطلب الثالث : دفع و تحديد مسؤولية الناقل البري للبضائع

كما سبق و أن قلنا يعد الناقل مسؤولاً تجاه المرسل و المرسل إليه عن ضياع البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها، و نظراً لثقل هذه المسؤولية الملقاة على عاتق الناقل لما قد تكبده خسائر مادية جراء تعويض أصحاب الحق عن الضرر الذي أصابهم، و نضراً لم قد يؤدي ذلك إلى عزوف الأشخاص في الاستثمار في مجال النقل البري للبضائع مع أهميته الاقتصادية فقد مكن المشرع الناقل من دفع هذه المسؤولية في حالات معينة على سبيل الحصر، كما مكنه من الاتفاق مع المرسل على الإعفاء أو التحديد لمسؤوليته .

و من هذا المنطلق سوف نقسم هذا المطلب إلى ثلاثة فروع، نخصص الأول منها للأسباب القانونية التي تعفي الناقل من المسؤولية، و نخصص الفرع الثاني للشروط الاتفاقية التي تعفي الناقل من المسؤولية، أما الفرع الأخير فنخصصه للشروط الاتفاقية التي تحدد مسؤولية الناقل .

الفرع الأول : الأسباب القانونية التي تعفي الناقل من المسؤولية

يمكن للناقل البري للبضائع أن يدفع المسؤولية عن نفسه إذا أثبت أن الضياع أو التلف أو التأخير في التسليم ناشئ عن سبب أجنبي لا يد له فيه، كالقوة قاهرة أو عيب في البضاعة نفسها، أو خطأ المرسل أو المرسل إليه[1].

و هذا ما أقَّره المشرع الجزائري بنص المادة (48) من ق.ت.ج، حيث جاء فيها : « يمكن إعفاء الناقل من مسؤوليته الكلية أو الجزئية من جراء عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال أو التأخر فيها، و ذلك عند إثبات حالة القوة القاهرة أو عيب خاص بالشيء أو الخطأ المنسوب للناقل أو المرسل إليه »، و هي المادة المقابلة و المطابقة للمادة (244) فقرة (1) من ق.ت.م، التي تنص على أنه : « لا يجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته عن هلاك الشئ محل النقل أو تلفه أو

[1] . عمار عمورة، العقود و المحل التجاري في القانون الجزائري، مرجع سابق، ص 108 .

التأخير في تسليمه إلا بإثبات القوة القاهرة أو العيب الذاتي في الشئ أو خطأ المرسل أو المرسل إليه ».

يلاحظ أن المادة (48) من ق.ت.ج قد وقع بها خطأ مادي في نصها على أنه : « .... أو الخطأ المنسوب للناقل أو المرسل إليه » و الصحيح هو « ..... أو الخطأ المنسوب للمرسل أو المرسل إليه ».

و من منطلق أن مسؤولية الناقل تنتفي في حالة القوة القاهرة أو حالة العيب الخاص بالبضاعة أو حالة الخطأ المنسوب للمرسل أو المرسل إليه، فسوف نتطرق لهم على التوالي :

أولا : القوة القـاهرة

تنتفي مسؤولية الناقل البري للبضائع إذا أثبت أن الضياع أو التلف أو التأخير ناشئ عن قوة قاهرة[1]، و هذه الأخيرة هي كل حادث لا يمكن توقعه و لا يمكن دفعه، و ليس للناقل دخل في حدوثه، تجعل تنفيذ الالتزام أمراً مستحيلاً، و من أمثلتها استيلاء السلطة العامة على الشاحنات أو البضائع أو السيول أو الفيضانات[2].

أما بالنسبة للحادث المفاجئ فإذا كان داخلي مبعثه نشاط الناقل كانفجار إطار الشاحنة أو احتراق محركها أو خروج القطار عن السكة فهو لا يرفع المسؤولية عن الناقل و لو لم يكن له يد في حصوله، لأنه يعد من المخاطر العادية للاستغلال[3]، و هذا الحكم بالنسبة للقانون المصري، حيث نص المشرع المصري في المادة (214) من ق.ت.م ، على أنه : « 1 . لا يعتبر من القوة القاهرة في عقود النقل إنفجار وسائل النقل أو إحتراقها أو خروجها عن القضبان التي تسير عليها أو تصادمها أو غير ذلك من الحوادث التي ترجع إلى الأدوات أو الآلات التي يستعملها الناقل في تنفيذ النقل و لو ثبت إنه إتخذ الحيطة لضمان صلاحيتها للعمل و لمنع ما تحدثه من ضرر .

[1] . مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 184 .

[2] . أحمد محرز، مرجع سابق، ص 224 – 225 .

[3] . مراد منير فهيم، مرجع سابق، ص 118 .

2 . و كذلك لا يعتبر من القوة القاهرة الحوادث التي ترجع إلى وفاة تابعي الناقل فجأة أو اصابتهم بضعف بدني أو عقلي أثناء العمل و لو ثبت إن الناقل إتخذ الحيطة لضمان لياقتهم البدنية و العقلية » .

أما بالنسبة للقانون الجزائري، نجد أن المشرع لم يخص الحادث المفاجئ الخاص بالنقل البري بنص خاص، و بالرجوع إلى نص المادة (178) فقرة (1) من ق.م.ج التي تنص على أنه : « يجوز الاتفاق على أن يتحمل المدين تبعية الحادث المفاجئ أو القوة القاهرة » .

يتبين أن المدين بالالتزام (الناقل) لا يتحمل تبعية الحادث المفاجئ في الأصل، متى توافرت فيه شرطي القوة القاهرة، أي عدم إمكانية توقعه و استحالة دفعه، و تقرير ما إذا كان الحادث المفاجئ المدعى به يعتبر بمنزلة القوة القاهرة هو تقدير موضوعي يملكه قاضي الموضوع في حدود سلطته التقديرية[1]، و أهم ما يلاحظ بالنسبة لحكم الحادث المفاجئ في القانونين المصري و الجزائري أن الموقف التشريعي الجزائري قد أصاب حين ساوَ بين الحادث المفاجئ و القوة القاهرة، لأن معظم الفقهاء المصريين انتقدوا موقف مشرعهم من عدم إلحاق الحادث المفاجئ بحكم القوة القاهرة، إذا توافر فيه شرطي عدم إمكانية التوقع و استحالة الرد بالإضافة إلى شرط عدم دخل الناقل في إحداثه*.

و فيما يتعلق بالإضراب عن العمل فلا يعتبر قوة قاهرة إلا إذا كان فجائياً غير متوقع من الناقل و لا دخل لإرادته في وقوعه، كما يجب أن يكون عاماً يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً، فلا يعفى الناقل من المسؤولية إذا أمكنه استخدام عمال آخرين[2].

أما فيما يتعلق بفعل الغير، فإنه يلزم أن تتوافر فيه نفس الشروط، و من ثم لا تعتبر السرقة من قبيل القوة القاهرة إلا إذا وقعت في ظروف تجعلها غير متوقعة و غير ممكن تفاديها و لم يوجد خطأ من الناقل أو تابعيه في المحافظة على الأشياء المسروقة وحراستها[3].

---

[1] . عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 145 .

* . أنظر في ذلك : . مراد منير فهيم، مرجع سابق، ص 118، . عبد الفتاح مراد، مرجع سابق، ص 417 .

[2] . مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 185 .

[3] . مراد منير فهيم، المرجع نفسه، ص 119 .

و على الناقل في جميع الأحوال المشار إليها سابقاً، إثبات الحادث الأجنبي الذي يتمسك به كقوة قاهرة و أن يقيم الدليل على توافر شرطيها، بالإضافة إلى إثباته عدم صلته بهذا الحادث حتى ترتفع مسؤوليته.

ثانيا : العيب الخاص بالبضاعة (العيب الذاتي)

يعفى الناقل البري للبضائع من المسؤولية عما يلحق البضاعة من ضياع أو تلف أو تأخير و قع نتيجة عيب داخلي فيها أو نتيجة طبيعتها الذاتية، مما يجعلها لا تتحمل النقل، كما لو كانت مواد قابلة للاشتعال الذاتي كالفحم، أو فاكهة شديدة النضج تتعرض للتعفن، أو سوائل قابلة للتبخر أو التخمر .

و يقع على عاتق الناقل إثبات حدوث الضياع أو التلف أو التأخير بسبب هذه العيوب الذاتية حتى لو كان قد تسلمها من المرسل دون تحفظه[1].

ثالثا : الخطأ المنسوب للمرسل أو المرسل إليه

تنتفي مسؤولية الناقل إذا أثبت أن الضرر الذي لحق البضاعة المنقولة قد نشأ عن خطأ المرسل أو المرسل إليه، كأن يخطأ المرسل في تغليف بضائعه أو يضعها في عبوات غير مناسبة أو يقوم بخزنها بطريقة غير مأمونة أو يشحنها بكيفية تعرضها للتلف أو الضياع لو كان المرسل هو الملتزم بالشحن، و كذلك إدلاؤه ببيانات خاطئة عن طبيعة البضاعة أو عدم تنبيهه للناقل عن خصوصية البضاعة، حتى يتخذ الوسائل الكفيلة بالمحافظة عليها أثناء نقلها و من أمثلة خطأ المرسل إليه تأخره في استلام البضاعة سريعة التلف بالرغم من إخطاره من الناقل بوصولها في الموعد المناسب، و أدى ذلك التأخر في تلفها[2].

رابعا : اشتراك خطأ الناقل مع سبب قانوني معفي من المسؤولية في إحداث الضرر

يشترط حتى يكون السبب الأجنبي دافعاً للمسؤولية عن الناقل، أن يكون هو وحده سبب الضرر،أما إذا تدخل خطأ الناقل مع خطأ المرسل أو خطأ المرسل إليه أو القوة القاهرة أو العيب الخاص بالبضاعة في إحداث الضرر، فإن الأمر يقتصر على تخفيف مسؤولية الناقل

[1] . عبد الفتاح مراد، مرجع سابق، ص 417 .

[2] . المرجع نفسه، ص 418 .

طبقاً لقواعد المسؤولية المشتركة، فيلزم الناقل بتعويض جزئي يتناسب مع الخطأ الذي ساهم به في إحداث هذا الضرر[1].

و هذا طبقاً و قياساً للمادة (177) من ق.م.ج، التي تنص على أنه : « يجوز للقاضي أن ينقص مقدار التعويض، أو لا يحكم بالتعويض إذا كان الدائن بخطاه قد اشترك في إحداث الضرر أو زاد فيه » .

يلاحظ أن المادة السابقة قد قصدت اشتراك خطأ المتضرر(المرسل أو المرسل إليه) مع خطأ المسؤول (الناقل)، و بما أن خطأ المرسل أو المرسل إليه مساوياً للقوة القاهرة و للعيب الخاص بالبضاعة في دفع مسؤولية الناقل، فإنه و قياساً يجوز أن يسري نفس النص على كل من القوة القاهرة و العيب الخاص بالبضاعة .

أما إذا ارتكب الناقل خطأ و لولا هذا الخطأ ما حدثت القوة القاهرة أو العيب الخاص بالبضاعة أو خطأ المرسل أو المرسل إليه، أي أن خطأ الناقل استغرق حدوث حالة من الحالات التي تعفي قيام مسؤوليته، فإنه يتحمل كامل المسؤولية، كما هو الحال إذا لم يقم بنقل البضاعة في الميعاد المتفق عليه و سرقت البضاعة من المخزن الذي توجد به، في الوقت الذي يجب أن تكون فيه في الطريق، إذ بالرغم من أن السرقة لم تكن من فعل الناقل الذي أخر نقل البضاعة، إلا أن هذا السبب الأجنبي ما كان يرتب الضرر الذي حصل للبضاعة لولا خطأ الناقل[2].

أما إذا كان خطأ المضرور (خطأ المرسل أو المرسل إليه) أو القوة القاهرة أو العيب الخاص بالبضاعة هو الذي استغرق حدوث خطأ الناقل (المسئول)، فإن للقاضي أن يعفي المسؤول من كل التعويض[3]، و هذا أيضاً طبقاً لنص المادة (177) من ق.م.ج سالفة الذكر .

---

[1] . مراد منير فهيم، مرجع سابق، ص 121 .

[2] . علي حسن يونس، مرجع سابق، ص 337-338 .

[3] . علي علي سليمان، مرجع سابق، ص 198 .

الفرع الثاني : الشروط الاتفاقية التي تعفي الناقل من المسؤولية

شروط الإعفاء الاتفاقي من المسؤولية هي شروط اتفاقية يضعها الناقل في عقد النقل لدفع مسؤوليته سلفاً عن الضياع أو التلف أو التأخير[1].

ونظرا لأن الإعفاء من المسؤولية يخلي الناقل من مسؤوليته تجاه المرسل و المرسل إليه فإنه لو أطلق له حرية وضع شرط إعفاءه من المسؤولية في جميع الأحوال التي تفقد فيها البضاعة أو تتلف لعبث و أهمل في حقوق المتعاقدين معه دون أن يتعرض لأي جزاء، وكان هذا الموضوع محل خلاف كبير في الفقه و القضاء[2].

لكن المشرع الجزائري حسم هذا الخلاف بنص تشريعي يحدد على سبيل الحصر الحالة التي يجوز فيها إعفاء الناقل من المسؤولية، فأجاز للناقل أن يشترط الإعفاء كليا أو جزئيا من مسؤولية التأخير فقط، أي مسؤولية تأخير تسليم البضاعة للمرسل إليه في الوقت المتفق عليه والحكمة التي من اجلها رأى المشرع ذلك، ما تتعرض له عمليات النقل لظروف مناخية وغيرها قد تسبب التأخير على الرغم من إرادة الناقل[3].

وهذا بشرط أن يكون شرط الإعفاء من المسؤولية مكتوبا في سند النقل و إلا أعتبر كأن لم يكن، ويجب أن يكون الشرط واضحا ومكتوبا بكيفية تستدعي الانتباه، و إلا جاز للمحكمة اعتباره كأن لم يكن، ولا يجوز للناقل أن يتمسك بشرط الإعفاء من المسؤولية أذا ثبت صدور غش أو خطأ جسيم منه أو من تابعيه[4]، كما يجب أن يُبَلغ الشرط إلى علم المرسل، وهذا ما ورد في المادة (52) فقرة (2) من ق.ت.ج، حيث نصت على أنه : « فيما عدا حالة الاشتراط الكتابي المدرج بسند النقل و المطابق للقوانين و الأنظمة الجاري بها العمل و المبلغ لعلم المرسل، يجوز للناقل، عدا حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب منه أو من مستخدمه : إعفاؤه كليا أو جزئيا من مسؤولية التأخير» .

---

[1] . مراد منير فهيم، مرجع سابق، ص 121 .

[2] . أحمد محرز، مرجع سابق، ص 228 .

[3] . المرجع نفسه، ص 228 .

[4] . مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 190 .

ولهذا النص ما يقابله في ق.ت.م، حيث تنص المادة (246) الفقرة (1) جزء (ب) والفقرتين (2) و(3) من ق.ت.م على أنه : « يجوز للناقل :

أن يشترط إعفاءه كلياً أو جزئياً من المسئولية عن التأخير.

ويجب أن يكون شرط الإعفاء من المسئولية أو تحديدها مكتوباً في وثيقة النقل و إلا أعتبر كأن لم يكن، و إذا كان عقد النقل محرراً على نماذج مطبوعة وجب أن يكون الشرط واضحاً و مكتوباً بكيفية تسترعي الانتباه و إلا جاز للمحكمة أن تعتبر الشرط كأن لم يكن

ولا يجوز أن يتمسك الناقل بشرط الإعفاء من المسئولية أو تحديدها إذا ثبت صدور غش أو خطأ جسيم منه أو من تابعيه » .

أما في حالة ضياع البضاعة أو تلفها، فيبطل كل شرط يقضي بإعفاء الناقل كليا من المسؤولية ، وقد أحسن المشرع بتقريره هذا الحكم، لما فيه مراعاة لمصالح المرسل و المرسل إليه باعتبارهما الطرف الضعيف في العقد، وحتى يبذل الناقل في شأن تنفيذ عقد النقل كل عناية وجهد[1].

و هو ما نصت عليه المادة (52) فقرة (3) من ق.ت.ج بقولها : « يكون بطلا كل اشتراط من شأنه أن يعفي الناقل كليا من مسؤوليته عن الفقدان الكلي أو الجزئي أو التلف » .

أما المشرع المصري فقد نص على هذا الحكم بنص المادة (245) فقرة (1) من ق.ت.م حيث جاء فيها : « يقع باطلاً كل شرط يقضي بإعفاء الناقل من المسئولية عن هلاك الشئ كلياً أو جزئياً أو تلفه » .

وكذلك يعد في حكم الإعفاء من المسؤولية كل شرط يحمل المرسل أو المرسل إليه دفع كل أو بعض نفقات التامين على مسؤولية الناقل، وهو ما نصت عليه المادة (75) من ق.ت.ج حيث جاء فيها : « يعد كاشتراط بالإعفاء بالنسبة للمواد 52 و.....الاشتراط الذي يضع بصفة مباشرة أو غير مباشرة التأمين الكلي أو الجزئي لمسؤولية الناقل أو الوكيل بالعمولة، على عاتق المرسل أو المرسل إليه أو المسافر أو الموكل ».

[1] . عبد الفتاح مراد، مرجع سابق، ص 421 .

أما المشرع المصري فقد وسع من دائرة ما يعتبر في حكم اشتراط الإعفاء من المسؤولية إلى تنازل المرسل أو المرسل إليه عن ما تؤمنه له التأمينات على البضاعة ضد المخاطر من تعويضات لصالح الناقل، وجاء ذلك في المادة (245) فقرة (2) من ق.ت.م، التي نصت مايلي : « ويعد في حكم الإعفاء من المسئولية كل شرط يكون من شأنه إلزام المرسل أو المرسل إليه بدفع كل أو بعض نفقات التأمين ضد مسئولية الناقل وكذلك كل شرط يقضي بنزول المرسل أو المرسل إليه عن الحقوق الناشئة عن التأمين على الشئ ضد مخاطر النقل » .

الفرع الثالث : الشروط الاتفاقية التي تحدد مسؤولية الناقل

يحق للناقل أن يضع شروط في عقد النقل تحدد مسؤوليته، كوضع حد أقصى لمقدار ما يمكن أن يلتزم به كتعويض، عن الضياع أو التلف أو التأخير، ويمكن أن يربط هذا التعويض بوحدة معينة كالكيلوغرام مثلا[1].

و يعتبر هذا الشرط صحيحا، لأنه ليس إلا اتفاقا على تقدير التعويض اللازم في حالة الضياع أو التلف أو التأخير، أي يعتبر من قبيل الشرط الجزائي، وهو ما يجوز لطرفي العقد الاتفاق عليه قانونا، ولكن يشترط لصحة هذا الشرط ألا يكون مجرد وسيلة لتقرير عدم المسؤولية،كأن يكون التعويض المتفق عليه ضئيلا أو وهميا لا يتفق مع الضرر الذي أصاب المرسل أو المرسل إليه بسبب ضياع أو تلف أو تأخير[2]، كما يجب أن يكون شرط تحديد المسؤولية مكتوبا بوضوح على سند النقل و إلا أعتبر كأن لم يكن[3]، كما أنه يجب أن يُبلغ إلى علم المرسل، كما أنه لا يجوز للناقل الذي صدر منه غش أو خطأ جسيم أو من تابعيه أن يتمسك بشرط تحديد مسؤوليته .

وقد نص المشرع على هذا من خلال المادة (52) فقرة (1) و (2) من ق.ت.ج، حيث جاء فيهما : « فيما عدا حالة الاشتراط الكتابي المدرج بسند النقل و المطابق للقوانين و الأنظمة الجاري بها العمل و المبلغ لعلم المرسل، يجوز للناقل، عدا حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب منه أو من مستخدمه :

---

[1] . أحمد محرز، مرجع سابق، ص 227 .

[2] . عبد الحميد الشواربي، مرجع سابق، ص 420 .

[3] . مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 191 .

تحديد مسؤوليته بسبب الضياع أو التلف بشرط ألا يكون التعويض المقرر أقل بكثير من قيمة الشيء نفسه بحيث يصبح في الحقيقة وهميا،

إعفاؤه كليا أو جزئيا من مسؤولية التأخير » .

أما المشرع المصري فقد نص على هذا الحكم من خلال المادة (246) فقرة (1) جزء (ب) و الفقرتين (2) و (3) من ق.ت.م، المذكورة سابقا*، إضافة إلى الجزء (أ) من الفقرة (1) من نفس المادة، والتي نصت على أنه : « يجوز للناقل :

أن يشترط تحديد مسئوليته عن هلاك الشئ كلياً أو جزئياً أو تلفه بشرط ألا يقل التعويض المتفق عليه عن ثلث قيمة البضاعة المنقولة في مكان و زمان نقلها و كل إتفاق على تعويض يقل عن هذا الحد يزاد إليه » .

يلاحظ أن المشرع المصري وفق، عند ما حدد الحد الأدنى لمبلغ التعويض المسموح به لتحديد مسؤولية الناقل عن الضياع أو التلف وجعله الثلث، في حين أن المشرع الجزائري فاكتفى باشتراطه ألا يقل هذا المبلغ بكثير عن قيمة البضاعة، وهذا معيار غير واضح و مضبوط، فكان عليه أن يحدد نسبة معينة كالربع أو الثلث أو النصف من قيمة البضاعة .

هذا وتسري القواعد العامة للتعويض الاتفاقي على شروط تحديد المسؤولية، فلا يستحق مبلغ التعويض المتفق عليه إلا بحصول ضرر للمرسل أو المرسل إليه، و يجوز للقاضي أن يخفض هذا التعويض إذا كان يتجاوز قيمة الضرر[1]، وهو ما نصت عليه المادة (184) من ق.م.ج التي تقضي بأنه : « لا يكون التعويض المحدد في الاتفاق مستحقا إذا أثبت المدين أن الدائن لم يلحقه أي ضرر.

ويجوز للقاضي أن يخفض مبلغ التعويض إذا أثبت المدين أن التقدير كان مفرطا أو أن الالتزام الأصلي قد نفذ في جزء منه.

ويكون باطلا كل اتفاق يخالف أحكام الفقرتين أعلاه » .

---

* . أنظر إلى الصفحة رقم : 84 .

[1] . مراد منير فهيم، مرجع سابق، ص 124 .

أما إذا جاوز الضرر قيمة التعويض الاتفاقي، فلا يجوز للمرسل أو المرسل إليه أن يطلب أكثر من هذه القيمة، إلا إذا اثبت صدور غش أو خطأ جسيم من الناقل أو تابعيه، وحينها يلتزم الناقل بتعويض الضرر كاملا[1]، وهذا وفقا للمادة (185) من ق.م.ج، التي تنص على أنه : « إذا جاوز الضرر قيمة التعويض المحدد في الاتفاق فلا يجوز للدائن أن يطالب بأكثر من هذه القيمة إلا إذا أثبت أن المدين قد ارتكب غشا، أو خطأ جسيما »، وهو ما أكَّدته المحكمة العليا في قرارها رقم : 30914 الصاد بتاريخ : 1983/03/16، حيث جاء فيه : « مطابقة الشروط لمقتضيات المادة 52 من القانون التجاري تحول و القضاء على تعويض يتجاوز الحد الأقصى المتفق عليه »[2].

[1] . مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 131 .

[2] . (الغرفة التجارية و البحرية)، (قضية ش و ن ح ضد ع ع)، المجلة القضائية، العدد : 2، لسنة : 1989، ص : 39 .

المبحث الثالث

الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري للبضائع

(دعوى المسؤولية)

لقد سبق ورأينا أن مسؤولية الناقل البري للبضائع تتحقق متى ضاعت البضاعة أو تلفت أو تأخر تسليمها، ومتى كان الناقل هو المسؤول عن هذا الضرر، فيسأل من قبل المتضرر عن تعويض ذلك الضر، فإذا أقَّر الناقل بخطئه وقبل تعويض المتضرر وديا جاز ذلك، وإذا رفض ذلك يكون المتضرر مجبور على الالتجاء للقضاء لاستيفاء حقه في التعويض، ويكون له ذلك عن طريق رفعه دعوى ضد الناقل، تسمى دعوى مسؤولية الناقل البري للبضائع، وهذه الدعوى تحكمها قواعد عامة ككل الدعاوى القضائية، كما خصها المشرع ببعض الأحكام الخاصة .

إن دراسة هذه الدعوى تقتضي منا تقسيم هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب، نتناول في المطلب الأول منها الأحكام العامة لدعوى مسؤولية الناقل، ونخصص المطلب الثاني للدفع بعدم القبول كحكم خاص في دعوى مسؤولية الناقل، أما المطلب الأخير فنخصصه للتقادم كحكم خاص في دعوى مسؤولية الناقل.

المطلب الأول : الأحكام العامة لدعوى مسؤولية الناقل

تخضع دعوى مسؤولية الناقل لذات الأحكام التي تخضع لها الدعاوى القضائية، من أحكام الاختصاص إلى أطراف الدعوى، إلى تقدير التعويض، لذا سنقسم هذا المطلب إلى ثلاثة فروع نخصص الأول منها للمحكمة المختصة بالنظر في دعوى المسؤولية، ونخصص الفرع الثاني لأطراف دعوى المسؤولية، ونفرد الفرع الأخير لتقدير التعويض في دعوى المسؤولية.

الفرع الأول : المحكمة المختصة بالنظر في دعوى مسؤولية الناقل .

يقصد بالاختصاص القضائي الأهلية القانونية لجهة قضائية للنظر في المنازعات المعروضة عليها، ويتفرع موضوع الاختصاص القضائي إلى اختصاص نوعي و اختصاص إقليمي[1]، وهو ما سنتطرق إليه على التوالي:

أولا: الاختصاص النوعي .

يقصد بالاختصاص النوعي ولاية الجهة القضائية على اختلاف درجاتها بالنظر في نوع محدد من الدعاوى، فالاختصاص النوعي هو توزيع القضايا بين الجهات القضائية المختلفة على أساس نوع الدعوى، بعبارة أخرى هو نطاق القضايا التي يمكن أن تباشر فيه جهة قضائية معينة ولايتها وفقا لنوع الدعوى[2].

و النظام القضائي الجزائري يعتمد على ازدواجية الجهات القضائية، جهات قضائية عادية وجهات قضائية إدارية، وغالبا ما يكون الاختصاص النوعي بنظر المنازعات المتعلقة بعقد النقل البري للبضائع ينعقد للمحاكم العادية [3]، متى كان المدعى عليه شخص خاص أو يخضع للقانون الخاص .

كما يعتمد التنظيم القضائي العادي في الجزائر على وحدة الجهة القضائية الأساسية المتمثلة في المحكمة، بحيث لا وجود للتعدد المادي للمحاكم، إنما هناك محكمة تتشكل من أقسام مكلفة بالنظر في مختلف القضايا المطروحة أمامها بحسب طبيعة النزاع، وهي ستة أقسام، المدني التجاري و البحري، الاجتماعي، العقاري و شؤون الأسرة، وهو ما نص عليه المشرع بنص المادة (32) فقرة (1)و(2)و(3) من ق.إ.م.إ.ج[4]، التي جاء فيها : « المحكمة هي الجهة القضائية ذات الاختصاص العام وتتشكل من أقسام.

---

[1] . خليل بوصنوبرة، الوسيط في شرح قانون الإجراءات المدنية و الإدارية ، ج 1، دار نوميديا، قسنطينة – الجزائر، 2010، ص89 .

[2] . بربارة عبد الرحمان، شرح قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، (قانون رقم:08 . 09 مؤرخ في : 2008/02/23، ط 4، دار بغدادي، الرويبة – الجزائر، 2013، ص 82 .

[3] . حورية لشهب، [النظام القانوني للعقود التجارية]، **مجلة العلوم الإنسانية**، العدد : 12، السنة : 2007، ص 227 .

[4] . القانون رقم : 08 – 09 المؤرخ في : 2008/02/25، ج ر، العدد : 21 ، لسنة : 2008 .

يمكن أيضا أن تتشكل من أقطاب متخصصة.

تفصل المحكمة في جميع القضايا، لا سيما المدنية و التجارية و البحرية و الإجتماعية والعقارية قضايا شؤون الأسرة والتي تختص بها إقليميا.

تتم جدولة القضايا أمام الأقسام حسب طبيعة النزاع » .

ويختص القسم التجاري بالنظر في دعاوى مسؤولية الناقل،وذلك حسب نص المادة (531) من ق.إ.م.إ.ج، التي تقضي بأنه : « ينظر القسم التجاري في المنازعات التجارية،.... » و إذا كان المدعي على الناقل تاجرا فيرفع دعواه أمام القسم التجاري، أما إذا كان غير تاجرا فله الخيار بين رفعها أمام القسم المدني أو القسم التجاري[1].

مع العلم أن المشرع ولحسن سير مرفق العدالة أقَّر بأنه إذا جدولت قضية مسؤولية الناقل أمام قسم غير القسم التجاري، فإن القاضي المعروضة عليه القضية يقوم بإحالتها أمام القسم المعني عن طريق أمانة الضبط بعد إخبار رئيس المحكمة، كما أن المحكمة تختص بنظر دعوى مسؤولية الناقل متى كان القسم التجاري غير مشكل القسم[2].

و الاختصاص النوعي من النظام العام، لا يجوز مخالفة أحكامه و لا الاتفاق على خلافها وتقضي به الجهة القضائية تلقائيا في أي مرحلة كانت عليها الدعوى، وهذا ما نصت عليه المادة(36) من ق.إ.م.إ.ج، حيث جاء فيها : « عدم الاختصاص النوعي من النظام العام، تقتضي به الجهة القضائية تلقائيا في أية مرحلة كانت عليها الدعوى » .

ثانيا : الاختصاص الإقليمي (المحلي)

يقصد بالاختصاص الإقليمي الاختصاص المحلي، أي الحيز الجغرافي الذي تختص فيه المحكمة بالنظر و الفصل في المنازعات التي تثور فيه و الذي يتم تحديده قانونيا.

[1] . فرحة زراوي صالح، مرجع سابق، ص 146 .

[2] . يوسف دلاندة، الوجيز في شرح الأحكام المشتركة لجميع الجهات القضائية وفق ق.إ.م.إ الجديد، دار هومة، بوزريعة – الجزائر، 2009، ص 39 .

تقضي القواعد العامة في الاختصاص الإقليمي، بإقامة دعوى مسؤولية الناقل أمام محكمة موطن المدعى عليه، وهذا حسب المادة (37) من ق.إ.م.إ.ج، و التي تقضي بأنه : « يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه،....»، إضافة إلى هذا أعطى المشرع للمدعي في دعوى مسؤولية الناقل الحق برفع دعواه أمام المحاكم الآتية :

1 . محكمة مكان التسليم الفعلي للبضاعة .

2 . محكمة المكان المتفق عليه لتسليم البضاعة .

3 . محكمة مكان أحد فروع شركة النقل (في حالة ما إذا كان الناقل شركة) .

و هو ما نصت عليه المادة(39) فقرة (4) من ق.إ.م.إ.ج، حيث نصت على أنه : « ترفع الدعاوى المتعلقة بالمواد المبينة أدناه أمام الجهات القضائية الآتية : في المواد التجارية، غير الإفلاس و التسوية القضائية، أمام الجهة القضائية التي وقع في دائرة اختصاصها الوعد،أو تسليم البضاعة،أو أمام الجهة القضائية التي يجب أن يتم الوفاء في دائرة اختصاصها، وفي الدعاوى المرفوعة ضد شركة، أمام الجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها أحد فروعها ».

و يجوز للأطراف الاتفاق على خلافه إلا في حالات استثنائية، ولا يجوز للقضاة إثارة عدم الاختصاص الإقليمي تلقائيا، كما يتعين على الخصوم إثارته قبل أي دفاع في الموضوع أو دفع بعدم القبول كما يجوز للتجار اشتراط أي جهة قضائية، حتى و إن كانت غير مختصة إقليميا[1].

وفي الأخير تجدر الإشارة إلى أنه يمكن لأطراف عقد النقل البري للبضائع طرح منازعتهم الخاصة بدعوى المسؤولية على التحكيم التجاري الذي اعترف به المشرع كوسيلة بديلة للقضاء في حل المنازعات التجارية، بموجب نص المادة (1006) فقرة (1) من ق.إ.م.إ، حيث نصت على أنه : « يمكن لكل شخص اللجوء إلى التحكيم في الحقوق التي له مطلق التصرف فيها » .

[1] . بربارة عبد الرحمان، مرجع سابق، ص 98 .

الفرع الثاني : أطراف دعوى مسؤولية الناقل

أطراف دعوى المسؤولية هما المدعي المرسل أو المرسل إليه و المدعى عليه فدوما الناقل .

أولا : المدعي

قد يكون المرسل أو المرسل إليه، أي من يكون قد لحقه ضرر منهما، فيكون لكل منهما الحق في رفع دعوى المسؤولية على الناقل مطالبا بالتعويض[1].

فيجوز للمرسل رفع دعوى المسؤولية على الناقل لأنه طرف مباشر في العقد، و إذا كان قد تعاقد مع وكيل بالعمولة للنقل، فلا يمنعه ذلك من رفع دعوى مباشرة على الناقل[2]، وهذا حسب نص المادة (60) فقرة (1) من ق.ت.ج، والتي تنص على أنه : « يجوز للموكل أن يرفع مباشرة على الناقل كل دعوى متولدة عن عقد النقل، ويكون الوكيل بالعمولة مكلفا قانونا بالحضور فيها » .

و المرسل إليه يجوز له رفع دعوى المسؤولية على الناقل إذا تضرر لأنه وإن لم يكن طرفا مباشرا قي العقد، فان المرسل يعتبر أنه تعاقد على النقل لمصلحته فيستفيد من هذا التعاقد ويرفع الدعوى على الناقل بمقتضاه[3].

كما أن الناقل لا يسأل عن تعويض ذات الضرر إلا مرة واحدة، فإذا قاضاه المرسل بالتعويض وحكم عليه به، فلا يجوز للمرسل إليه أن يقاضيه مرة أخرى لذات الضرر[4].

ثانيا : المدعى عليه

المدعى عليه في دعوى مسؤولية الناقل هو الناقل دوما، وليست هناك صعوبة في الأمر إذا كان الناقل على قيد الحياة، ولكن تثور الصعوبة في حالة وفاة الناقل في تحديد من ترفع عليه الدعوى، في هذه الحالة ترفع الدعوى على من يخلفون الناقل في حدود ما آل إليهم من تركة[5].

---

[1] . عدلي أمير خالد، مرجع سابق ، ص 116 .

[2] . عبد المجيد الشواربي، مرجع سابق، ص420 .

[3] . المرجع نفسه، ص 420 .

[4] . عباس حلمي المنزلاوي، مرجع سابق، ص 41 .

[5] . عدلي أمير خالد، المرجع نفسه، ص 116 .

الفرع الثالث : تقدير التعويض في دعوى مسؤولية الناقل

يخضع تقدير التعويض في دعوى مسؤولية الناقل البري للبضائع إما للتقدير القانوني و إما للتقدير الاتفاقي .

أولا : التعويض القانوني

الأصل في التعويض أنه جبر للضرر، ووفقا للقواعد العامة يلتزم الناقل إذا ثبتت مسؤوليته بتعويض المتضرر عما لحقه من خسارة وما فاته من كسب[1]، ولما كانت مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية، فلا يلتزم الناقل إلا بتعويض الضرر المتوقع عادة وقت التعاقد ما لم يرتكب غشا أو خطأ جسيما، فيكون التعويض عن الضرر المتوقع وغير المتوقع في هذه الحالة[2] بمعنى أنه إذا نقلت بضاعة ثمينة في طرود على أنها بضاعة عادية، تهربا من زيادة أجرة النقل، فلا يسأل الناقل في حالة الضياع إلا عن قيمة البضاعة لو كانت عادية، لأنه لم يكن يتوقع ذلك، ما لم يكن المرسل قد لفت نظره إلى نوع البضاعة، إذ يكون الضرر متوقعا في هذه الحالة، ما لم يكن الناقل قد اركب غشا أو خطأ جسيما[3].

وهو ما نص عليه المشرع بنص المادة (182) من ق.م.ج، حيث نصت على أنه : « إذا لم يكن التعويض مقدرا في العقد، أو في القانون فالقاضي هو الذي يقدره، ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاته من كسب، بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو للتأخر في الوفاء به، ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوقاه ببذل جهد معقول.

غير أنه إذا كان الالتزام مصدره العقد، فلا يلتزم المدين الذي لم يرتكب غشا أو خطأ جسيما إلا بتعويض الضرر الذي كان يمكن توقعه عادة وقت التعاقد » .

و إذا كانت البضاعة قد تلفت فقط، فان للمدعي الحق في تعويض يعادل الفرق بين قيمة البضاعة التالفة في مكان الوصول وقيمتها فيما لو وصلت سليمة، ويشمل التعويض في حالة

---

[1] . عبد الفتاح مراد، مرجع سابق، ص 426 .

[2] . مراد منير فهيم، مرجع سابق، ص 125 .

[3] . مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 198 .

التأخير أيضا ما لحق المرسل إليه من خسارة وما فاته من كسب بسبب التأخير، ويدخل هنا في تقدير التعويض الضرر الناشئ للمرسل إليه عن جراء انخفاض أسعار البضاعة،لأن تقلب الأسعار في السوق من الممكن توقعه وقت التعاقد، هذا ما لم يكن لتقلب الأسعار طابع استثنائي غير عادي[1].

ويكون تقدير التعويض في حالة الضياع و التلف على أساس القيمة الحقيقية للبضاعة في مكان الوصول وزمانه .

وعند ما تكون قيمة البضاعة مذكورة في عقد النقل أو سند النقل فلا تكون حجة على الناقل إذ له الحق في مناقشتها و إثبات أن قيمة البضاعة أقل من القيمة الواردة في المستند بكافة طرق الإثبات، أما إذا لم تكن مذكورة فان المحكمة تقدر هذه القيمة ولها أن تستعين في ذلك برأي الخبراء و البيانات المدونة في مستند النقل[2].

ولا يجوز للمتضرر في حالة الضياع الكلي أن يجمع بين التعويض عن هذا الضياع و التعويض عن التأخير، حتى لا يثرى على حساب الناقل، ولا يجوز للمحكمة أن تقضي بالتعويض عن التأخير في حالة الضياع الجزئي إلا بالنسبة إلى الجزء الذي لم يضع[3].

و وفق التشريع التجاري المصري يجوز لطالب التعويض أن يتخلى للناقل عن البضاعة مقابل الحصول على تعويض يقدر على أساس ضياع البضاعة كليا في حالة تلف البضاعة أو تأخر تسليمها، متى لم تعد البضاعة صالحة للغرض منها ومتى ثبتت مسؤولية الناقل[4]، وهذا وفقا للمادة (249) من ق.ت.م، حيث تنص على أنه : « إذا تلف الشيء أو تأخر وصوله بحيث لم يعد صالحاً للغرض منه وثبتت مسئولية الناقل عن التلف أو التأخير، جاز لطالب التعويض أن يتخلى له عن الشئ مقابل الحصول على تعويض يقدر على أساس هلاك الشئ كليا »، و لا يوجد ما يقابل هذه المادة في التشريع الجزائري .

---

[1] . مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص198 .

[2] . علي حسن يونس، مرجع سابق، ص 339 .

[3] . عبد الفتاح مراد، مرجع سابق، ص 427 .

[4] . علي حسن يونس، المرجع نفسه، ص 340 .

و أيضا وفق التشريع التجاري المصري إذا وجدت البضاعة الهالكة بعد سنة من تاريخ الوفاء بالتعويض، فعلى الناقل إخطار قابض التعويض بذلك ودعوته لمعاينة البضاعة، فإذا لم يحضر في الميعاد الذي حدده الناقل أو حضر ورفض استرداد البضاعة فللناقل التصرف فيها أما إذا طلب من قبض التعويض استرداد البضاعة وجب عليه رد ما قبضه من تعويض بعد خصم المصاريف[1]، وهذا وفقا للمادة (250) من ق.ت.م، التي تنص على أنه : « 1 . إذا دفع التعويض بسبب هلاك الشيئ ثم وجد خلال سنة من تاريخ الوفاء، وجب على الناقل أن يخطر بذلك فوراً من قبض التعويض مع إعلامه بحالة الشئ ودعوته للحضور لمعاينته في المكان الذي وجد فيه أو في مكان القيام أو في مكان الوصول حسب إختيار من قبض التعويض.

2 . فإذا لم يرسل من قبض التعويض تعليماته خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ تسلمه الإخطار أو أرسل التعليمات ولم يحضر للمعاينة في الميعاد الذي حدده الناقل أو حضوره و رفض إسترداد الشئ جاز للناقل التصرف فيه »، و لا يوجد ما يقابل هذه المادة في التشريع الجزائري .

ثانيا: التعويض الاتفاقي

التعويض الاتفاقي يستحق في حالة ما إذا كان الناقل قد حدد مسؤوليته كما رأينا سابقا، ففي حالة وضع حد أقصى لمقدار ما يمكن أن يلتزم به الناقل كتعويض لا يلتزم الناقل إلا في حدود هذا الحد الأقصى، ولكن إذا كان الضرر الذي أصاب البضاعة أقل التزم الناقل بتعويض الضرر الحقيقي دون زيادة[2].

وعند تحديد المسؤولية على أساس تقدير مبلغ معين لكل وحدة من البضاعة المنقولة، فلا يلتزم الناقل بأكثر منه ولو كانت قيمة هذه الوحدة تتجاوز ذلك التعويض[3].

كما قد يكون تحديد المسؤولية عن طرق الاتفاق على نسبة مئوية معينة يدفعها الناقل من الضرر الفعلي الذي يلحق المتضرر، كالنصف أو ثلث قيمة الضرر، فيلتزم الناقل حينئذ البدء

[1] . سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص 504 .

[2] . عبد الفتاح مراد، مرجع سابق، ص 423 .

[3] . عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 102 – 103 .

في تقدير الضرر الحقيقي لأجل معرفة مقدار التعويض المحدود الذي يلتزم بدفعه[1].

المطلب الثاني : الدفع بعدم القبول كحكم خاص في دعوى مسؤولية الناقل

نظراً لثقل عبئ المسؤولية على الناقل، ومن أجل الموازنة بين مركز الناقل ومركز كل من المرسل والمرسل إليه، تدخل المشرع بحكم خاص بدعوى مسؤولية الناقل، يهدف من ورائه التخفيف عن الناقل من ذلك العبئ، فأوجب على كل من المرسل أو المرسل إليه القيام بإجراءات خاصة وفي مدة جد قصيرة قبل رفع دعوى مسؤولية الناقل، وعند عدم احترام المدعي (المرسل أو المرسل إليه) لهذه الإجراءات أو المدة القصيرة المحددة، فانه يجوز للناقل أن يدفع دعوى مسؤوليته بعدم القبول .

و عرّف المشرع الدفع بعدم القبول بنص المادة (67) من ق.إ.م.إ.ج، على أنه : « الدفع بعدم القبول، هو الدفع الذي يرمي إلى التصريح بعدم قبول طلب الخصم لانعدام الحق في التقاضي،... وذلك دون النظر في موضوع النزاع » .

وسنتطرق لنطاق و شروط الدفع بعدم القبول على التوالي .

الفرع الأول : نطاق الدفع بعدم القبول

يتحدد نطاق الدفع بعدم قبول دعوى مسؤولية الناقل البري للبضائع بالنسبة للأشخاص وبالنسبة لنوع الدعوى المرفوعة و بالنسبة لنوع الضرر.

أولا : نطاق الدفع بعدم القبول من حيث الأشخاص

يتحدد نطاق الدفع بعدم القبول بين الناقل وكل من المرسل أو المرسل إليه أو من يعمل لحساب احدهما، كالوكيل بالعمولة بالنسبة للناقل و الوكيل العادي بالنسبة للمرسل أو المرسل إليه[2]، و عليه فلا محل لهذا الدفع في العلاقة بين الناقلين، كما هو الحال في دعاوى الرجوع في النقل المتعاقب، كما لا يجوز لشخصين الدفع بعدم القبول ليس أي احدهما ناقلا، كما هو الحال في العلاقة بين المرسل و المرسل إليه، سواء كان العقد بينهما بيعا أو وكالة بالعمولة أو

[1] . عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 103 .

[2] . أحمد محرز، مرجع سابق، ص 233 .

غير ذلك، أو في العلاقة بين المرسل إليه و شركة التامين التي أمنت على البضاعة ضد مخاطر النقل[1].

ثانيا : نطاق الدفع بعدم القبول من حيث نوع الدعوى

يقتصر نطاق الدفع بعدم القبول على دعاوى المسؤولية العقدية التي ترفع على الناقل، ومن ثم تستبعد من نطاق الدفع باقي أنواع الدعاوى المتولدة على عقد النقل، كدعوى المطالبة بأجرة النقل التي يرفعها الناقل على المرسل أو المرسل إليه، و كدعوى الرجوع التي يرفعها ناقل على ناقل أخر في حالة تعدد الناقلين، كما تستبعد من نطاق الدفع الدعاوى التي ترفع على الناقل ولكن على أساس عقد أخر غير عقد النقل، أو بسبب الغش أو التدليس الصادر منه، أي القائمة على المسؤولية التقصيرية[2].

ثالثا : نطاق الدفع بعدم القبول من حيث نوع الضرر

يقتصر الدفع بعدم القبول على دعوى المسؤولية بسبب التلف الذي يصيب البضاعة، وكذلك في حالة الضياع الجزئي لها[3]، وذلك لضرورة استلام البضاعة كشرط لتطبيق الدفع، فتستبعد من نطاق الدفع دعاوى المسؤولية عن الضياع الكلي للبضاعة، لانتفاء استلام البضاعة و استحالته، كما تستبعد من نطاق الدفع أيضا دعاوى المسؤولية عن التأخير في التسليم[4]، لأن إثبات الضرر في هذه الحالة مستقل عن حالة البضاعة، ولا أهمية فيه لاستلامها، وهذا ما لم ينشأ عن التأخير تلف مادي للبضاعة إذ يسري الدفع بعدم القبول في هذه الحالة[5].

---

[1] . عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 125 .

[2] . مراد منير فهيم، مرجع سابق، ص 127 .

[3] . عدلي أمير خالد، المرجع نفسه، ص125 .

[4] . مراد منير فهيم، المرجع نفسه، ص 127 .

[5] . مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 193 .

الفرع الثاني : شروط الدفع بعدم القبول

يشترط توافر ثلاثة شروط حتى يتمكن الناقل من الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية عن التلف أو الضياع الجزئي، وهي كالآتي :

أولا : استلام البضاعة

لا يجوز للناقل أن يدفع بعدم القبول إلا إذا اثبت أن المرسل إليه قد استلم البضاعة المنقولة فعلا، لأن الاستلام الفعلي هو الذي يثبت أن المرسل إليه قد قبل البضاعة و تمكن من الكشف عليها وتمحصها و تأكد من حالتها ومقدارها أو وزنها طبقا لما هو مبين في سند النقل، ولذلك لا يكفي أن يوقع المرسل إليه على مستند النقل بما يفيد الاستلام دون أن يستلم فعلا، ولا يكفي لتحقق التسليم الفعلي مجرد إخطار الناقل للمرسل إليه بأن البضاعة تحت تصرفه موجودة في مخازنه[1].

ثانيا : انتفاء الاحتجاج

يشترط لإعمال الدفع بعد قبول الدعوى ألا يكون المرسل أو المرسل إليه أو أي شخص يعمل لحسابهما قد قام بعمل احتجاج قانوني مُبَلغ للناقل في الآجال القانونية، وقد اشترط المشرع لصحة هذا الاحتجاج، أن يُبلغ للناقل خلال ثلاثة أيام تسري من تاريخ استلام البضاعة، و إذا وقع فيها يوم عطلة، فلا يحسب من هذا الميعاد، و لم يشترط المشرع شكلا معينا للاحتجاج، لتسهيل الإجراءات نظرا لقصر الآجال، وكل ما يهم هو إعلام الناقل باحتجاج المرسل أو المرسل إليه بوجود تلف في البضاعة أو نقص فيها خلال ثلاثة أيام من تاريخ الاستلام[2].

[1] . أحمد محرز، مرجع سابق، ص 234 .

[2] . المرجع نفسه، ص 234 – 235 .

ثالثا : انتفاء طلب إجراء الخبرة القضائية .

لقد اعتبر المشرع طلب إجراء الخبرة المقدم من الناقل أو المرسل أو المرسل إليه بمثابة احتجاج، و طلب الخبرة يقدم إلى رئيس المحكمة المختصة بموجب عريضة من أجل تعيين خبير واحد أو أكثر لإجراء خبرة حول تكوين عقد النقل أو تنفيذه، بموجب أمر على عريضة طبقا للمواد (310) و (311) و (312) من ق.إ.م.إ.ج، وحتى يستطيع الناقل أن يدفع بعدم قبول الدعوى، يشترط ألا يطلب أحد أطراف العقد إجراء هذه الخبرة، وذلك قبل تسلم البضاعة أو خلال الثلاثة أيام التالية لاستلام المرسل إليه البضاعة .

ويكون طلب إجراء الخبرة وفقا للمادتين (53) و (54) من ق.ت.ج، التين نصتا على التوالي على أنه : « إذا قام نزاع في شأن تكوين عقد النقل أو تنفيذه أو طرأ حادث أثناء تنفيذ عقد النقل فيعهد لخبير واحد أو أكثر معينين بأمر صادر عن رئيس المحكمة المختصة بناء على عريضة، للقيام بتحقيق و معاينة حالة الأشياء المنقولة أو المراد نقلها و خصوصا إن اقتضى الحال كيفية تنسيقها و وزنها و نوعها»، « يكون الطالب ملزما تحت مسؤوليته بأن يوجه الدعوى لحضور هذه الخبرة بواسطة رسالة موصى عليها أو برقية، و يمكن إدخال جميع الأطراف في الدعوى و خاصة المرسل و المرسل إليه و الناقل و الوكيل بالعمولة، على أنه يمكن الإعفاء من إتمام الإجراءات المقررة بهذه الفقرة كليا أو جزئيا بترخيص صريح ينص عليه في الأمر المذكور.

ويمكن الأمر بإيداع الأشياء المتنازع فيها أو حجزها ثم نقلها إلى مستودع عمومي.

ويجوز الأمر ببيعها تسديدا لنفقات النقل و غيرها من النفقات التي سبق صرفها، ويقرر الحاكم منح ثمن المبيع لمن قام بتسبيق تلك المصاريف من الأطراف » .

وقد نظم المشرع الجزائري أحكام هذا الدفع بموجب نص المادة (55) من ق.ت.ج، حيث نصت على أنه : « يترتب على استلام الشيء المنقول سقوط كل دعوى ضد الناقل من أجل التلف أو الضياع الجزئي إذا لم يبادر المرسل إليه أو المرسل أو أي شخص يعمل لحساب

أحدهما في ظرف ثلاثة أيام من تاريخ الاستلام ودون حساب أيام العطل، بتبليغ الناقل احتجاجه المسبب بموجب إخبار غير قضائي أو رسالة موصى عليها.

ويكون هذا الاحتجاج صحيحا مهما كان شكله إذا ثبت من الإشعار باستلام الناقل، أن الاحتجاج المذكور قد حصل ضمن المهلة المذكورة أعلاه.

وإذا طلب أحد الأطراف إجراء الخبرة المقررة في المادة 54 قبل تسلمه الشيء المنقول أو خلال الثلاثة أيام التالية لاستلامه إياه، يكون طلبه بمثابة احتجاج ولا محل عندئذ للقيام بالإجراءات المنصوص عليها في الفقرة الأولى من هذه المادة » .

أما المشرع المصري فقد خصص المادة (251) من ق.ت.م لتبيان أحكام دفع الناقل بعدم قبول دعوى المسؤولية،حيث نصت على أنه : « 1 . تسلم الشئ محل النقل دون تحفظ يسقط الحق في الرجوع على الناقل بسبب التلف والهلاك الجزئي ما لم يثبت المرسل إليه حالة الشئ، ويقيم الدعوى على الناقل خلال تسعين يوماً من تاريخ التسليم.

2 . ولا يجوز للناقل التمسك بعدم قبول الدعوى وفقا للفقرة السابقة:

أ . إذا ثبت أن الهلاك أو التلف نشأ عن غش أو خطأ جسيم صدر من الناقل أو من تابعيه.

ب . إذا ثبت أن الناقل أو تابعيه تعمدوا إخفاء الهلاك الجزئي أو التلف.

3 . يكون إثبات حالة الشئ المشار إليه في الفقرة الأولى من هذه المادة بمعرفة أحد رجال الإدارة أو خبير يعينه القاضي المختص بأمر على عريضة » .

يلاحظ أن المشرع المصري اشترط لإعمال الناقل الدفع بعد القبول ألا يقوم المرسل إليه بإثبات حالة البضاعة ورفعه دعوى ضد الناقل خلال تسعين يوما من تاريخ التسليم، وهذا بخلاف المشرع الجزائري الذي أقر بأن مجرد الاحتجاج المبلغ للناقل خلال ثلاثة أيام من تاريخ استلام البضاعة يمنع الناقل من الدفع بعدم القبول .

كما يلاحظ أن المشرع المصري أقر صراحة بعدم جواز الدفع بعدم القبول من الناقل الذي يثبت أن الهلاك الجزئي أو التلف نشأ نتيجة غشه أو خطأه الجسيم أو تعمد إخفاء هذا الهلاك أو التلف، أو ثبت قيام أحد تابعيه بنفس الأخطاء السابقة، و أحسن ما حكم به، أما المشرع

الجزائري فلم يتطرق إلى الحكم في حالة غش أو خطأ جسيم أو تعمد إخفاء من الناقل أو من تابعيه .

إن الدفع بعدم القبول ليس من النظام العام، لأنه مقرر لمصلحة الناقل[1]، ومن ثم فللناقل التنازل عن التمسك به، سواء كان التنازل سابقا على تسليم البضاعة للمرسل إليه أو وقت تسليمها أو بعد ذلك، وحينئذ يكون للمرسل أو المرسل إليه الرجوع عليه بدعوى المسؤولية عن التلف أو الضياع الجزئي ولو قاما بتسلم البضاعة أو لم يقم أيا منهما بالإجراءات السابقة (الاحتجاج و طلب الخبرة)، دون أن يكون للناقل الدفع بعدم قبول الدعوى، وهذا الدفع يجوز إبداؤه في أي مرحلة كانت عليها الدعوى[2]، طبقا للمادة (68) من ق.إ.م.إ.ج، التي تقضي بأنه : « يمكن للخصوم تقديم الدفع بعدم القبول في أية مرحلة كانت عليها الدعوى ولو بعد تقديم دفوع في الموضوع » .

المطلب الثالث : التقادم كحكم خاص في دعوى المسؤولية

لم تقتصر حماية المشرع للناقل على إعطائه الحق في الدفع بعدم قبول الدعوى فقط، بل أضاف له رعاية لمصلحته حكماً خاصاً آخر، وهو تقصير مدة تقادم دعوى المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البري للبضائع .

وعليه سوف نقسم هذا المطلب إلى ثلاث فروع، نخصص الأول منها لمدة تقادم دعوى المسؤولية و أحكامها، ونخصص الفرع الثاني لأثار تقادم دعوى المسؤولية، ونخصص الفرع الثالث لتقادم دعوى رجوع الناقل على الناقلِين الآخرين في حالة النقل المتعاقب .

[1] . مراد منير فهيم، مرجع سابق، ص 131 .

[2] . عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 127 .

الفرع الأول : مدة تقادم دعوى المسؤولية وأحكامها

أولا : مدة تقادم دعوى المسؤولية

أخضع المشرع جميع الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البري للبضائع لتقادم قصيرة مدته سنة سواء دعاوى المسؤولية أو أي دعوى أخرى ناشئة عنه، كدعوى عدم دفع الأجرة مثلا[1].

وتخضع لهذا التقادم السنوي جميع دعاوى المسؤولية التي ترفع على الناقل بسبب الضياع أو التلف أو التأخير، بغية الإسراع في تصفية هذه الدعاوى قبل أن يمضي وقت طويل تضيع في معالم الإثبات[2]، أما إذا صدر من الناقل أعمال الخديعة أو غش أو خطأ جسيم منه أو من أحد تابعيه، فانه لا يستفيد من هذا التقادم القصير، وفي هذه الأحوال لا تتقادم دعوى المسؤولية إلا وفقا للقواعد العامة أي لتقادم طويل المدى[3]، أي بمرور 15 سنة .

وقد نص المشرع على تقادم دعوى المسؤولية بموجب المادة (61) فقرة (1) من ق.ت.ج التي تقضي بأنه : « كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشياء أو عن عقد العمولة لنقل الأشياء تسقط خلال سنة واحدة، وتسري هذه المهلة المذكورة في حالة الضياع الكلي ابتداء من اليوم الذي كان يجب فيه تسليم الشيء المنقول وفي جميع الأحوال الأخرى من تاريخ تسليمه للمرسل إليه أو عرضه عليه »، أما المشرع المصري فقد نظم تقادم دعوى مسؤولية الناقل بموجب نص المادة (254) فقرة (1) و(3) من ق.ت.م حيث نصت على أنه : « 1 . تتقادم كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشياء بمضي سنة تبدأ من تاريخ تسليم الشيء إلى المرسل إليه أو إلى الجمرك أو إلى الأمين الذي يعينه القاضي لاستيداع الشئ وتسري المدة في حالة الهلاك الكلي من تاريخ انقضاء الميعاد المنصوص عليه في الفقرة الثانية من المادة 240 من هذا القانون .

3 . لا يجوز أن يتمسك بالتقادم المنصوص عليه في هذه المادة من صدر منه أو تابعيه غش أو خطأ جسيم » .

تجدر الإشارة إلى اختلاف التقادم عن الدفع بعدم قبول الدعوى ، حيث اقتصار نطاق الدفع بعدم القبول على حالة الضياع الجزئي للبضاعة أو تلفها، و إذا لم تتحقق شروط الدفع بعدم

[1] . أحمد محرز، مرجع سابق، ص 237 .

[2] - A . ZAHI, Op.cit, p 193 .

[3] . عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 131 .

القبول، أو في حالة الضياع الكلي للبضاعة أو تأخير تسليمها فيسري حينئذ على دعوى المسؤولية مدة سنة لتقادمها .

ثانيا : أحكام مدة تقادم دعوى المسؤولية

لمعرفة أحكام مدة التقادم وجب علينا معرفة وقت بداية سريانها ووقفها وانقطاعها .

1 . بداية سريان تقادم دعوى المسؤولية

يبدأ سريان مدة سنة من تاريخ اليوم الذي كان يجب أن يتم التسليم فيه في حالة الضياع الكلي، و في حالة الضياع الجزئي أو التلف أو التأخير من يوم تسليم البضاعة للمرسل إليه أو عرضها عليه[1].

2 . وقف تقادم دعوى المسؤولية

وفقا للقواعد العامة يوقف التقادم في جميع الأحوال التي يستحيل فيها على المرسل أو المرسل إليه توجيه المطالبة القضائية أو إقامة الدعوى ضد الناقل، كوجود حالة القوة القاهرة و الحرب الأهلية والمظاهرات، فهذه الحالات تعتبر مبررا شرعيا تحول دون تمكن الدائن من المطالبة قضائيا بحقه[2]، وهذا طبقا للمادة (316) فقرة (1) من ق.م.ج التي تقضي بأنه : « لا يسري التقادم كلما وجد مانع مبررا شرعيا يمنع الدائن من المطالبة بحقه....»، وفترة الوقف لا تحتسب من مدة التقادم .

3 . انقطاع تقادم دعوى المسؤولية

ينقطع تقادم دعوى مسؤولية الناقل البري للبضائع بأسباب الانقطاع المقررة في القواعد العامة، فينقطع برفع المرسل أو المرسل إليه دعوى قضائية ضد الناقل ولو أما محكمة غير مختصة، كما ينقطع بإقرار من الناقل بحق المرسل أو المرسل إليه[3]، وهذا طبقا للمادتين (317) و (318) من ق.م.ج، اللتين نصتا على التوالي بأنه : « ينقطع التقادم بالمطالبة

---

[1] . العرباوي نبيل صالح، [مسؤولية الناقل البري على البضائع و الأشخاص في القانون الجزائري]، **مجلة حوليات جامعة بشار**، العدد : 7، السنة : 2010، ص 20 .

[2] . عبد الفتاح مراد، مرجع سابق، ص 237 .

[3] . عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 131 ، 132 .

القضائية ولو رفعت الدعوى إلى محكمة غير مختصة....»، « ينقطع التقادم إذا أقر المدين بحق الدائن إقرارا صريحا أو ضمنيا....» .

وإذا انقطع التقادم بدأ تقادم جديد يسري من وقت انتهاء الأثر المترتب على سبب الانقطاع وتكون مدَّته الجديدة هي مدة التقادم الأول[1]، وهذا طبقا للمادة (319) فقرة (1) من ق.م.ج التي تنص على أنه :« إذا انقطع التقادم بدأ تقادم جديد يسري من وقت انتهاء الأثر المترتب على سبب الانقطاع وتكون مدته هي مدة التقادم الأول » .

الفرع الثاني : آثار تقادم دعوى المسؤولية

يترتب على التقادم وتمسك الناقل به، سقوط حق المرسل أو المرسل إليه في الرجوع عليه بدعوى المسؤولية، مما يترتب عليه إعفاء الناقل من المسؤولية[2]، وهذا طبقا لنص المادة (320) من ق.م.ج، حيث نصت على أنه : « يترتب على التقادم انقضاء الالتزام،....»، وهذا ما أكدته المحكمة العليا في قرارها رقم : 627615 الصادر بتاريخ : 2010/06/03، حيث جاء فيه : « الدعوى الناشئة عن عقد نقل الأشياء أو عن عقد عمولة نقل الأشياء، تتقادم بمرور سنة واحدة » [3].

ولا تقضي المحكمة بالتقادم من تلقاء نفسها، بل يجب أن يكون ذلك بناءا على طلب الناقل أو وكيله، وهذا طبقا لنص المادة (321) فقرة (1) من ق.م.ج، حيث تنص على أنه : « لا يجوز للمحكمة أن تقتضي تلقائيا بالتقادم بل يجب أن يكون ذلك بناء على طلب المدين أو....» .

ويجوز التمسك بالتقادم في أية حالة كانت عليها الدعوى، ولو أمام محكمة الاستئناف وهذا وفقا لنص المادة (321) فقرة (2) التي تقضي بأنه:« و يجوز التمسك بالتقادم في أية حالة من حالات الدعوى ولو أمام المحكمة الاستئنافية » .

---

[1] . مراد منير فهيم، مرجع سابق، ص 135 .

[2] . عبد الفتاح مراد، مرجع سابق، ص 442 .

[3] . (الغرفة التجارية و البحرية)، (قضية المؤسسة العمومية الاقتصادية – الجزائر خدمات الحاويات – ضد شركة الخدمات المتوسطية)، مجلة المحكمة العليا، العدد : 1 ، لسنة : 2012 ، ص 263 .

و يجوز للناقل أن يتنازل ولو ضمنا عن التقادم المقرر لمصلحته بعد ثبوت الحق فيه، ويعد تنازلا ضمنيا عرض الناقل بعد اكتمال مدة التقدم تسوية العجز اللاحق بالبضاعة تسوية ودية[1] كما منع المشرع تعديل مدة التقادم سواء بالانتقاص أو بالزيادة فيها، وهذا طبقا لنص المادة (322) من ق.م.ج، حيث نصت على أنه : « لا يجوز التنازل عن التقادم قبل ثبوت الحق فيه، كما لا يجوز الاتفاق على أن يتم التقادم في مدة تختلف عن المدة التي عينها القانون.

وإنما يجوز لكل شخص يملك التصرف في حقوقه أن يتنازل ولو ضمنا عن التقادم بعد ثبوت الحق فيه غير أن هذا التنازل لا ينفذ في حق الدائنين إذا صدر إضرار بهم » .

الفرع الثالث : تقادم دعوى رجوع الناقل على الناقلين الآخرين في النقل المتعاقب

رأينا سابقا في حالة النقل المتعاقب، أن الناقل الأول و النقل الأخير مسئولان بالتضامن قبل المرسل أو المرسل إليه عن ضياع البضاعة أو تلفها أو تأخير تسليمها، وإذا قام الناقل الأول و الناقل الأخير أو أحدهما بدفع التعويض يحق له الرجوع على الناقلين الآخرين[2].

وقد حدد المشرع مهلة قصيرة لتقادم دعاوى الرجوع هذه، تقدر بثلاثة أشهر، تسري ابتداء من اليوم الذي يرفع فيه الدعوى عن المسؤول بدفع مبلغ التعويض.

وقد نص المشرع على تقادم دعاوى الرجوع بموجب المادة (61) فقرة (2) من ق.ت.ج،حيث تنصت على أنه : « وتحدد المهلة التي ترفع فيها كل دعوى رجوع بثلاثة أشهر و لا تسري هذه المهلة إلا من يوم رفع الدعوى على المكفول»، ونص المشرع المصري على تقادم نفس الدعاوى بموجب المادة (254) فقرة (2) و (3) من ق.ت.م، حيث تنص على أنه : « 2 . كما تتقادم دعوى الناقل في الرجوع على الناقلين المتعاقبين وفقاً للفقرة الثانية من المادة 252 من هذا القانون بمضي تسعين يوماً من تاريخ الوفاء بالتعويض أو من تاريخ مطالبته به رسميا » .

يلاحظ أن المشرع الجزائري بالنسبة للنص السابق ذكره قد وقع في خطأين، أولهما خطأ قانوني و الثاني خطأ مادي:

[1] . مراد منير فهيم، مرجع سابق، ص 136 .

[2] . عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 139 .

أخطأ قانونيا عندما نص على أنه : « لا تسري هذه المهلة إلا من يوم رفع الدعوى » وكان الأجدر به النص على أنه : « إلا من يوم الحكم بالتعويض »، لأنه عند يوم رفع دعوى المسؤولية على الناقلَين الأول و الأخير لم يتأكد حق المرسل أو المرسل إليه في التعويض بعد فكيف يكون للناقل المدعى عليه حق الرجوع على الناقلين الآخرين، و إنما يكون له ذلك بعد التأكد من مسؤوليته و يكون ذلك بناءا على الحكم القضائي بالتعويض .

وأخطأ ماديا في نصه : « على المكفول »، فالمكفول هنا هو الناقل المتوسط، والمشرع كان يقصد الكفيل أي الناقل الأول أو الناقل الأخير أو معا، زيادة على ذلك كان عليه استعمال مصطلح الضامن بدل الكفيل، لأنه لا وجود للكفالة هنا بل مجرد ضمان، فكان الأجدر عليه أن ينص على أنه : « إلا من يوم الحكم بالتعويض على الضامن» .

أما المشرع المصري بالنسبة لهذا النص السابق ذكره فقد نص على أنه : « من تاريخ الوفاء بالتعويض أو من تاريخ مطالبته به رسميا » ، وهو نفس الخطأ القانوني المثار بالنسبة للمشرع الجزائري، فكان الأجدر علية أن ينص على أنه : « من تاريخ الحكم بالتعويض أو من تاريخ الوفاء به »، أو على الأقل الاكتفاء بالنص على أنه : « من تاريخ الحكم بالتعويض » .

خاتمة:

من خلال دراستنا المتواضعة لموضوع عقد النقل البري للبضائع، وجدنا قصور في الأحكام و القواعد المنظمة لهذا العقد، إذ لم تعد كافية لتنظيم مختلف جوانب هذا العقد، لأن هذا الأخير يغلب عليه الطابع العملي، وعلى هذا الأساس تتعدد جوانبه المادية و المنازعات الناشئة عنه . لذا وجب على المشرع الجزائري تعديل وتتميم النصوص القانونية المنظمة له، بقواعد و أحكام تتوافق وخصوصية هذا النوع من العقود.

فعقد النقل البري للبضائع عقد رضائي تجاري ملزم للجانبين، يعبر عن العلاقة القانونية القائمة بين الناقل و المرسل التي تمتد آثارها للمرسل إليه – متى قبل هذا الأخير الناقل أي العقد –، يجوز إثباته بكافة وسائل الإثبات إذا كان المرسل تاجرا وقام به لأجل تجارته، لأن الناقل يعد تاجرا دائما أما إذا كان المرسل غير تاجرا فيثبت بالطرق المدنية، وقد جرى العرف التجاري على أن يكون إثباته بموجب سند النقل، الذي يجب أن يتضمن بيانات محددة وضرورية لتجعله بالإضافة إلى دوره في الإثبات مذكرة إعلامية للأطراف في تعيين البضاعة وشروط نقلها وورقة تجارية يمكن تداولها بالطرق التجارية .

ويبدأ تنفيذ هذا العقد منذ اللحظة التي يتسلم الناقل فيها البضاعة المراد نقلها من المرسل في مكان الانطلاق، ويدوم إلى غاية انتهاء عملية النقل بتسليم الناقل البضاعة إلى المرسل إليه في مكان الوصول سليمة وفي الوقت المتفق عليه .

ويرتب هذا العقد على عاتق أطرافه التزامات كما يكسبهم حقوق، فبالنسبة للمرسل فيلتزم بتقديم البيانات و المعلومات الصحيحة و الكافية عن البضاعة للناقل، ويلتزم أيضا بإعداد و تسليم البضاعة مرفقة بوثائقها الضرورية، كما يلتزم بدفع أجرة النقل و مصاريفه إذا كانتا مستحقتين عند الإرسال، أما الناقل فيلتزم باستلام وشحن ونقل البضاعة مع وجوب المحافظة على سلامتها، كما يلتزم بتفريغ البضاعة و تسليمها للمرسل إليه في الوقت المحدد، أما المرسل إليه فيلتزم باستلام البضاعة ودفع أجرة النقل إذا كانتا مستحقتين عند الوصول – رغم أنه أجنبي عن العقد –، كما يخول له القانون حق توجيه الناقل في نقله البضاعة متى كان حاملا لسند النقل، وينشأ له حقا مباشرا تجاه الناقل يخول له حتى مسائلته قضائيا عند الاقتضاء .

ويبقى أهم هذه الالتزامات هو التزام الناقل بنقل البضاعة و تسليمها للمرسل إليه في الوقت المتفق عليه سليمة، وهو التزام بتحقيق نتيجة، و عندما يخل الناقل بالتزامه الأساسي هذا تقوم مسؤوليته التعاقدية، التي تخول للمرسل أو المرسل إليه حق مطالبته بالتعويض عن الأضرار المترتبة عن ضياع البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها، عن طريق دعوى تسمى دعوى مسؤولية الناقل، وخطأه العقدي هنا مفترض، فما على المدعي إلا إثبات الضرر.

ونظرا لثقل هذه المسؤولية تدخل المشرع من أجل إحداث الموازنة بين أطراف العقد فمنحه إمكانية دفعها إذا أثبت أن الضرر ناشئا عن سبب أجنبي عنه، كالقوة القاهرة أو عيب خاص بالبضاعة أو خطأ المرسل أو خطأ المرسل إليه، كما رخص بجواز اتفاقه مع المرسل على إعفاءه كليا أو جزئيا من المسؤولية في حالة التأخير، وبجواز تحديد مسؤوليته في حالة ضياع البضاعة أو تلفها وهذا بشرط عدم صدور غش أو خطأ جسيم منه أو من تابعيه.

كما أقر المشرع في سبيل التخفيف على الناقل من ثقل هذه المسؤولية بحقه في إسقاط دعوى المسؤولية المرفوعة ضده عن طريق الدفع بعدم القبول، وضبطه بشروط محددة، كما جعل أجالا قصيرة مدتها سنة واحدة يسقط بعدها رفع دعوى المسؤولية وكل الدعاوى الأخرى الناشئة عن عقد النقل البري للبضائع .

من خلال دراستي المتواضعة هذه، أقدم جملة من الاقتراحات الخاصة بأحكام عقد النقل البري للبضائع المنصوص عليها ضمن ق.ت.ج، والتي أرى بأنها كفيلة بسد النقص الذي يعتريها، وهي كالأتي :

1 ـ تعديل نص المادة (36) بالنص على تعريف خاص بعقد النقل البري، أو حذف التعريف نهائيا، لأنه من اختصاص الفقه .

2 ـ تصحيح الخطأ المادي الواقع في نص المادة (40)، باستبدال مصطلح « الناقل » بمصطلح « المرسل » .

3 ـ تتميم نص المادة (40)، بإضافة فقرة تقضي بحق الناقل في حبس البضاعة و في الامتياز على ثمنها، إذا أشترط دفع أجرة النقل و مصاريفه عند الوصول، وأخل المرسل إليه بوفائهما .

4 ـ تعديل نص المادة (41)، بإضافة اسم المرسل و عنوانه و البيانات التي يطلبها الناقل متى كانت ضرورية لعملية النقل .

5 ـ إضافة مادة تقضي بإلزام المرسل بتسليم البضاعة ووثائقها الضرورية في عملية النقل كالوثائق المطلوبة في المراقبة الأمنية أو الإدارية،مع بيان مسؤولية المرسل عن عدم كفايتها أو صحتها، ومسؤولية الناقل عن ضياعها أو إساءة استعمالها .

6 ـ تصحيح الخطأين اللغويين الواردين في نص المادتين (43) و(44)، باستبدال مصطلح « التحزيم » بمصطلح « الإعداد » .

7 ـ إضافة مادة تقضي بحق الناقل في فحص البضاعة قبل تسلمها، للتأكد من مشروعيتها وكذا صحة البيانات المقدمة من المرسل و التأكد من طريقة إعدادها، ويتم ذلك في حضور المرسل، كما تقضي بأنه إذا لم يقدم الناقل تحفظات بشأن البضاعة يعد ذلك قرينة على أنه تسلمها بحالة جيدة، وإذا ادعى عكس ذلك يقع عليه عبئ الإثبات .

8 ـ إضافة مادة تقضي بإلزام الناقل بشحن البضاعة، إذا لم يتفق على أن ذلك على عاتق المرسل، و في الحالة الثانية يبقى كذلك الناقل مسؤولا على طريقة شحنها إذا لم يقدم تحفظات بعدم مراقبتها .

9 ـ إضافة مادة تقضي بإلزام الناقل بإتباع الطريق المتفق عليه، وعند انتفاء الاتفاق يلزم بإتباع أفضل الطرق بالنسبة لمصلحة المرسل .

10 ـ إضافة مادة تقضي بإلزام الناقل بتفريغ البضاعة عند الوصول أو تحمله مصاريفه، إذا لم يتفق على أنه على عاتق المرسل إليه .

11 . إضافة مادة تقضي بحق المرسل إليه في فحص البضاعة قبل تسلمها، كما تقضي بإلزامه بتسلم البضاعة ودفع أجرة النقل ومصاريفه إذا كانتا مستحقتين عند الوصول .

12 ـ تصحيح الخطأ المادي الواقع بنص المادة (46) فقرة (2)، باستبدال مصطلح « الناقل » بمصطلح « المرسل » في عبارة « قبل ورود تعليمات الناقل في الوقت المناسب » .

13 ـ تصحيح الخطأ المادي الوارد في نص المادة (47) وما يليها،باستبدال مصطلح « الضياع » بمصطلح « الهلاك » .

14 ـ تصحيح الخطأ المادي الواقع في نص المادة (48)، باستبدال مصطلح «للناقل» بمصطلح « للمرسل » .

15 ـ تعديل نص المادة (50)، باستبدال نسبة المسافة المقطوعة كمعيار لحساب مقدار الرجوع الجزئي بنسبة الأجرة المتحصل عليها، و إضافة فقرة تقضي بإعفاء الناقل المتوسط الذي يثبت عدم حدوث الضرر خلال مرحلته من رجوع متحمل تعويض الضرر .

16 ـ تصحيح الخطأ القانوني الوارد في نص المادة (52)، باستبدال المعيار المعتمد كحد أدنى للسماح بتحديد مسؤولية الناقل عن الضياع أو التلف بمعيار أكثر دقة و تحديدا كنسبة الربع أو الثلث أو النصف من قيمة الشيء في زمان ومكان الوصول .

17 ـ تصحيح الخطأين الواردين في نص المادة (61) فقرة (2)، الخطأ القانوني باستبدال عبارة « إلا من يوم رفع الدعوى » بعبارة « إلا من يوم الحكم بالتعويض »، و الخطأ المادي باستبدال مصطلح « المكفول » بمصطلح« الضامن » .

18 ـ إضافة مادة تقضي بعدم استفادة أي طرف من أطراف العقد من الحق المكفول له بموجب هذا القانون عندما يثبت صدور غش أو خطأ جسيم منه أو من أحد تابعيه بالنسبة لذات الحق .

19 ـ تعديل نص المادة (543) مكرر8 الخاصة بسند النقل كورقة تجارية، بإعطاء سند النقل الاسمي صفة السند التجاري في الفقرة (1) و في الفقرة(2) إضافة بيانات أخرى ضرورية وجعلها إلزامية، كبيان اسم المرسل و المرسل إليه وعنوانهما و وبيان تاريخي الانطلاق و الوصول بيان مقدار أجرة النقل و مصاريفه وتحديد على من تستحق و بيان شروط العقد وإمضاء المرسل و الناقل، و إضافة فقرة أخرى لنفس المادة تقضي بإلزام الناقل تسليم سند النقل للمرسل متى طلب هذا الأخير منه ذلك، وإضافة فقرة أخرى كذلك تبين قيمة السند في الإثبات فيما ورد فيه من البيانات .

قائمة المراجع

I . باللغة العربية

أولا . القواميس

. ابن منظور، لسان العرب، ط 1، دار المعارف، القاهرة – مصر ، (د.س.ن) .

ثانيا . الكتب (ترتيب أبجدي)

أ . الكتب العامة

1 . العربي بلحاج، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، ج 1، التصرف القانوني (العقد و الإرادة المنفردة) ، ط 3، (د.م.ج)، بن عكنون – الجزائر، 2004 .
2 . بربارة عبد الرحمان، شرح قانون الإجراءات المدنية و الإدارية (قانون رقم:08 . 09 مؤرخ في : 2008/02/23)، ط 4، دار بغدادي، الرويبة – الجزائر، 2013 .
3 . يوسف دلاندة، الوجيز في شرح الأحكام المشتركة لجميع الجهات القضائية وفق ق.إ.م.إ الجديد، دار هومة، بوزريعة – الجزائر، 2009 .
4 . محمد زهدور، الموجز في الطرق المدنية للإثبات في التشريع الجزائري وفق آخر التعديلات، (د.د.ن.)،(د.م.ن)،1991 .
5 . محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني الجزائري، ج 1، النظرية العامة للالتزامات– مصادر الالتزام– (العقد و الإرادة المنفردة)، ط 4، دار الهدى، عين مليلة – الجزائر ، 2007–2008 .
6 . محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني – الإثبات في المواد المدنية و التجارية –، دار الهدى، عين مليلة – الجزائر، 2009 .
7 . عبد الرزاق احمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، المجلد 1، العقود الواردة على عمل، ط 3، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت – لبنان، 1998 .
8 . علي جمال الدين عوض، الوجيز في القانون التجاري، ج 1، دار النهضة العربية، القاهرة – مصر، 1975 .
9 . علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام – مصادر الالتزام في القانون المدني الجزائري

-، ط 3، (د.م.ج)، بن عكنون – الجزائر، 1993 .
10 . فرحة زراوي صالح، الكامل في القانون التجاري الجزائري، ط2، دار ابن خلدون، وهران . الجزائر، 2003 .
11 . خليل أحمد حسن قدادة، الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري، ج 1، مصادر الإلتزام، ط 2، (د.م.ج)، بن عكنون – الجزائر، 2005 .
12 . خليل بوصنوبرة، الوسيط في شرح قانون الإجراءات المدنية و الإدارية ، ج 1، دار نوميديا، قسنطينة – الجزائر، 2010 .

ب . الكتب الخاصة

1 . أحمد محرز، القانون التجاري الجزائري، ج 4 – العقود التجارية –، دار النهضة العربية، بيروت – لبنان، 1980-1981 .
2 . هاني دويدار، النظام القانوني للتجارة و العقود التجارية و العمليات المصرفية و الأسناد التجارية و الإفلاس، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع، بيروت – لبنان،(د.س.ن) .
3 . مصطفى كمال طه، العقود التجارية و عمليات البنوك – وفقا لقانون التجارة الجديد رقم 17 لسنة 1999، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية – مصر، 2002 .
4 . مراد منير فهيم، القانون التجاري – العقود التجارية و عمليات البنوك –، منشأة المعارف، الإسكندرية – مصر،1982 .
5 . نادية فضيل، الأوراق التجارية في القانون الجزائري، ط 14 ، دار هومة، بوزريعة – الجزائر، 2013 .
6 . سميحة القليوبي، شرح قانون التجارة المصري الجديد رقم: 99/17،ط 3، دار النهضة العربية، القاهرة – مصر، 2000 .
7 . سمير جميل حسين الفتلاوي، العقود التجارية الجزائرية، (د.م.ج)، بن عكنون – الجزائر، 1987 .
8 . عباس حلمي المنزلاوي، القانون التجاري – العقود و الأوراق التجارية –، ط 3، (د.م.ج)، بن عكنون – الجزائر، 1992 .
9 . عبد الحميد الشواربي، القانون التجاري – العقود التجارية –، منشأة المعارف، الإسكندرية – مصر، (د.س.ن)

10 . عبد الفتاح مراد، شرح العقود التجارية و المدنية، ط 1، (د.د.ن)، (د.م.ن)، (د.س.ن) .
11 . عدلي أمير خالد، قواعد وأحكام عقد النقل البري في ضوء قانون التجارة الجديد، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية – مصر ، 2006 .
12 . علي البارودي و محمد فريد العريني، العقود التجارية و عمليات البنوك ، ج 2 ، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية مصر، 2000 .
13 . علي حسن يونس، العقود التجارية، دار الفكر العربي، القاهرة – مصر، 1970 .
14 . عمار عمورة، الأوراق التجارية وفقاً للقانون الجزائري، ط 1، دار الخلدونية، القبة – الجزائر، 2008 .
15 . عمار عمورة ،العقود و المحل التجاري في القانون الجزائري، دار الخلدونية، (د.م.ن)، (د.س.ن) .
16 . عمر خالد مصطفى حمد، عقد النقل في الفقه الإسلامي – دراسة مقارنة –، ط 1، دار النفائس، عمان – الأردن، 2010 .

ثالثا . المذكرات

1 . بدري عز الدين و عيساوي المعتصم، مدى تطبيق النصوص القانونية المنظمة لمهنة الناقل العمومي للأشخاص و البضائع في الجزائر، (مذكرة لنيل شهادة مفتش في النقل البري)، المدرسة الوطنية لتطبيق تقنيات النقل البري، باتنة، 2001 – 2002 .

2 . شتواح العياشي، عقد النقل البري للبضائع، (مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون – فرع قانون الأعمال –)، جامعة قسنطينة، كلية الحقوق، 2004 – 2005 .

رابعا . المقالات القانونية

أ . المجلات

1 . العرباوي نبيل صالح، [مسؤولية الناقل البري على البضائع و الأشخاص في القانون الجزائري]، **مجلة حوليات جامعة بشار**، العدد : 7، السنة : 2010، ص 20 .
2 . حورية لشهب، [النظام القانوني للعقود التجارية]، **مجلة العلوم الإنسانية**، العدد : 12، السنة : 2007، ص 227 .

3 . علي علي سليمان، [الشكلية و أثرها على التعاقد]، **مجلة الشرطة**، العدد : 18، السنة : 1982، ص 24 .

ب . المواقع الإلكترونية

1 . ياسر جبور، الآثار المترتبة على عقد نقل الأشياء، منتديات الحقوق و العلوم القانونية، 2013/06/14،[http://www.droi-dz.com/forum/showthread.php?T=9834]، (أطلع عليه في : 2014/05/15) .
2 . شتواح العياشي، ركن الرضا في عقد النقل البري للبضائع، موقع جامعة سطيف، (دون تاريخ)، [cte.univ-sitif.dz/coursenligne/sit-chettouh/presentaaion.html]، (أطلع عليه في : 2014/06/15) .

خامسا . المحاضرات

. وفاء شيعاوي، سند النقل، محاضرات مقياس الأوراق التجارية، جامعة قالمة، السنة الرابعة حقوق، 2009 – 2010 .

سادسا . الأحكام القضائية

قرارات المحكمة العليا (ترتيب حسب تاريخ الصدور)

1 . (الغرفة التجارية و البحرية)، القرار رقم :30914 الصاد بتاريخ :1983/03/16، المجلة القضائية، العدد : 2، لسنة :1989، ص : 39 .
2 . (الغرفة التجارية و البحرية)، القرار رقم : 46728 الصادر بتاريخ : 1988/05/08، المجلة القضائية، العدد : 2،لسنة : 1992، ص 56 .
3 . (الغرفة المدنية – القسم الثالث)، القرار رقم : 176264الصادر بتاريخ : 1998/11/18، المجلة القضائية، العدد: 1، لسنة :1999، ص102 .
4 . (الغرفة التجارية و البحرية)، القرار رقم : 627615 الصادر بتاريخ : 2010/06/03، مجلة المحكمة العليا، العدد : 1، لسنة : 2012 ، ص 263 .

سابعا . النصوص القانونية (ترتيب تصاعدي حسب التّأريخ)

1 . النصوص الوطنية

أ . الأوامر و القوانين

1 . الأمر رقم : 75 – 58 المؤرخ في : 1975/09/26 ، المتضمن القانون المدني، ج.ر ، العدد : 78، لسنة : 1975، المعدل و المتمم بالقانون رقم : 07 – 05 المؤرخ في : 2007/05/13، ج ر، العدد : 31، لسنة : 2007 .

2 . الأمر رقم : 75–59 المؤرخ في : 1975/09/26،المتضمن القانون التجاري،ج.ر، العدد : 101، لسنة : 1975، المعدل و المتمم بالقانون رقم : 05–02 المؤرخ في : 2005/02/06، ج.ر، العدد : 11 ، لسنة : 2005 .

3 . الأمر رقم : 76–80 المؤرخ في : 1976/10/23، المتضمن القانون البحري،ج.ر، العدد : 29، لسنة : 1977، المعدل و المتمم بالقانون رقم : 10–04 المؤرخ في : 2010/08/15،ج.ر، العدد : 46، لسنة : 2010 .

4 . القانون رقم : 90–35 المؤرخ في : 1990/12/25، المتعلق بالأمن و السلامة والاستعمال و الحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية، ج.ر، العدد : 56، لسنة : 1990 .

5 . الأمر رقم : 95–07 المؤرخ في : 1995/01/25، المتضمن قانون التأمينات،ج ر، رقم : 13، لسنة : 1995، المعدل و المتمم بالقانون رقم : 06–04 المؤرخ في : 2006/02/20، ج ر، رقم : 15 ، لسنة : 2006 .

6 . القانون رقم : 98–06 المؤرخ في : 1998/06/27، المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، ج.ر، العدد : 48، لسنة : 1998، المعدل و المتمم بالقانون رقم : 2000–05 المؤرخ في : 2000/12/06، ج.ر، العدد : 75، لسنة : 2000 .

7 . القانون رقم : 01–13 المؤرخ في : 2001/08/07، المتضمن قانون توجيه النقل البري و تنظيمه، ج.ر، العدد : 44، لسنة : 2001، المعدل و المتمم بالقانون رقم : 11–09 المؤرخ في : 2011/06/05 ، ج.ر، العدد : 32، لسنة : 2011 .

8 . القانون رقم : 04–02 المؤرخ في : 2004/06/23، المحدد للقواعد المطبقة على الممارسات التجارية، ج.ر، العدد : 41، لسنة : 2004 .

9 . القانون رقم : 08 – 09 المؤرخ في : 2008/02/25، المتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية،ج.ر، العدد : 21 ، لسنة : 2008 .
10 . القانون رقم : 09–03 المؤرخ في : 2009/02/25، المتعلق بحماية المستهلك و قمع الغش،ج.ر ، العدد : 15 ، لسنة : 2009 .

ب المراسيم التنفيذية

1 . المرسوم التنفيذي رقم : 03–452 المؤرخ في : 2003/12/01، المحدد لشروط نقل المواد الخطرة عبر الطرقات،ج.ر، العدد : 75، لسنة : 2003 .
2 . المرسوم التنفيذي رقم : 04–415 المؤرخ في : 2004/12/20، المحدد لشروط تسليم رخص ممارسة نشاطات نقل الأشخاص و البضائع، ج.ر، العدد : 82، لسنة : 2004، المعدل و المتمم بالمرسوم التنفيذي رقم : 11–263 المؤرخ في : 2011/07/30، ج.ر، العدد : 43،لسنة : 2011 .

2 . النصوص الأجنبية .

. القانون رقم : 17 لسنة 1999 المؤرخ في : 1999/05/17، المتضمن قانون التجارة المصري، ج.ر.م، العدد : 19 مكرر، لسنة : 1999، المعدل و المتمم بالقانون رقم : 158 لسنة 2003 المؤرخ في : 2003/06/24، ج.ر.م، العدد : 27، لسنة: 2003 .

II- باللغة الأجنبية .

. الكتب الخاصة .

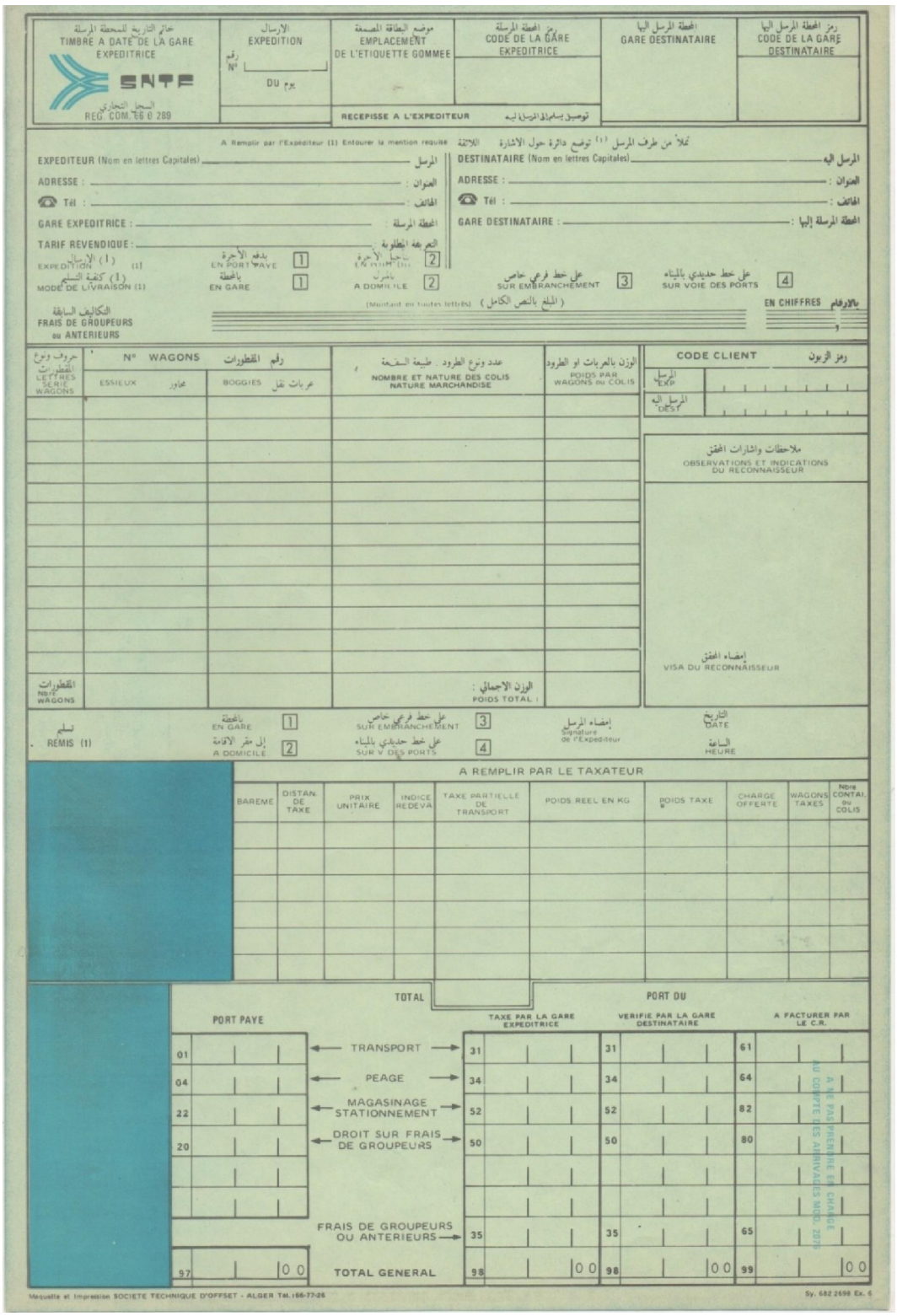
1 - A – ZAHI, droit des transports, Tome1,(o. P. U), Ben Aknoun – ALGER, 1991.
2 - George RIPERT et René ROBLOT, traite de droit commercial, Tome 2،14ème édition, PARIS, 1996.
3 - Rene RODIERE , droit des transports, Sirey, PARIS, 1977 .

الـمـلاحـــــق

الملحق رقم : 01

نموذج وصل النقل

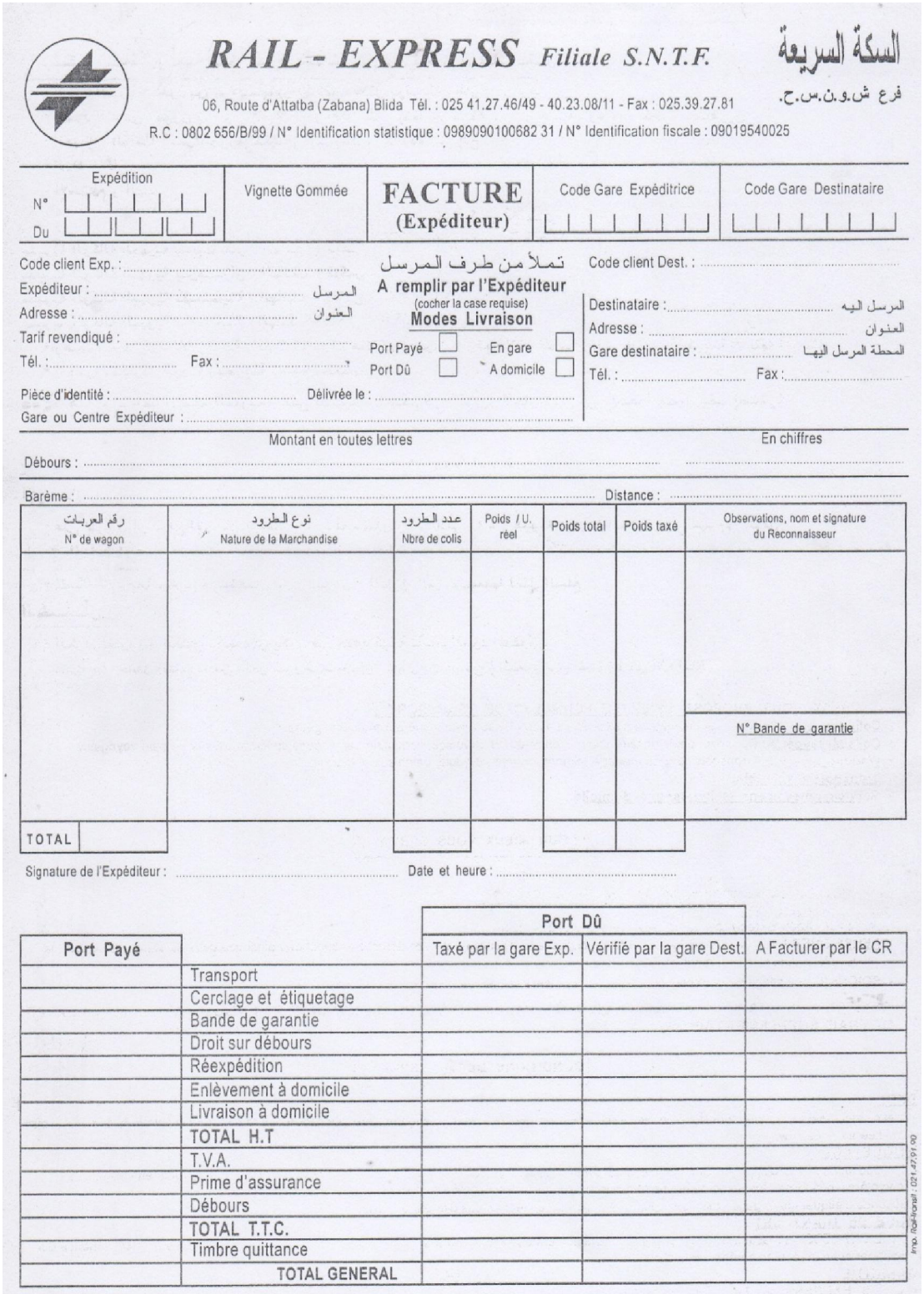
(خاص بالشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية)



الملحق رقم : 02

نموذج فاتورة النقل

(خاص بالشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية فرع السكة السريعة)



RAIL - EXPRESS Filiale S.N.T.F.

السكة السريعة

فرع ش.و.ن.س.ح.

06, Route d'Attatba (Zabana) Blida Tél. : 025 41.27.46/49 - 40.23.08/11 - Fax : 025.39.27.81

R.C : 0802 656/B/99 / N° Identification statistique : 0989090100682 31 / N° Identification fiscale : 09019540025

Expédition N° Du

Vignette Gommée

FACTURE (Expéditeur)

Code Gare Expéditrice

Code Gare Destinataire

Code client Exp. :

Expéditeur : ..... المرسل

Adresse : ..... العنوان

Tarif revendiqué :

Tél. : ..... Fax : .....

تملأ من طرف المرسل

A remplir par l'Expéditeur

(cocher la case requise)

Modes Livraison

Port Payé ☐ En gare ☐

Port Dû ☐ A domicile ☐

Pièce d'identité : ..... Délivrée le : .....

Gare ou Centre Expéditeur : .....

Code client Dest. :

Destinataire : ..... المرسل اليه

Adresse : ..... العنوان

Gare destinataire : ..... المحطة المرسل اليها

Tél. : ..... Fax : .....

Montant en toutes lettres

En chiffres

Débours : .....

Barème : ..... Distance : .....

رقم العربات N° de wagon	نوع الطرود Nature de la Marchandise	عدد الطرود Nbre de colis	Poids / U. réel	Poids total	Poids taxé	Observations, nom et signature du Reconnaisseur
						N° Bande de garantie
TOTAL						

Signature de l'Expéditeur : ..... Date et heure : .....

Port Payé		Port Dû		
		Taxé par la gare Exp.	Vérifié par la gare Dest.	A Facturer par le CR
	Transport			
	Cerclage et étiquetage			
	Bande de garantie			
	Droit sur débours			
	Réexpédition			
	Enlèvement à domicile			
	Livraison à domicile			
	TOTAL H.T			
	T.V.A.			
	Prime d'assurance			
	Débours			
	TOTAL T.T.C.			
	Timbre quittance			
	TOTAL GENERAL			

Imp. Rail-Transit - 021.47.91.90

الوجه الخلفي لنموذج فاتورة النقل

(خاص بالشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية . فرع السكة السريعة .)

السكة السريعة تقترح عليكم عدة طرق للنقل :

- الطرد السريع : طرد بوزن لا يتجاوز 50 كلغ ، ينقل بواسطة قطار المسافرين .
- الطرد العادي : بوزن يتراوح ما بين 60 و 1000 كلغ ، ينقل بواسطة عربات خاصة موصولة بقطار المسافرين .
- العربات الكاملة : نقل الوزن الثقيل (الإسمنت ، الأسمدة ، ... إلخ ...) .
- النقل المغاربي .
- الإستلام و التسليم .

لخدمتكم أكثر

مديرية الوكالة الجهوية بالجزائر : الهاتف + فاكس : 021.73.73.42
مديرية الوكالة الجهوية بوهران : الهاتف + فاكس : 041.40.14.47
مديرية الوكالة الجهوية بقسنطينة : الهاتف + فاكس : 031.94.76.28
مديرية الوكالة الجهوية بعنابة : الهاتف + فاكس : 038.86.35.16

- وضحوا جيدا إرسالكم بكتابة : عنوانكم ، رقم هاتفكم ، عنوان و رقم هاتف المرسل إليه ، الوزن و طبيعة السلعة المرسلة .
- إهتموا بتغليف طرودكم بطريقة تسمح بحفظها .

==> هذا سيساعد السكة السريعة على تسليم سلعتكم في أقرب الآجال دون أن تدفعوا مصاريف إضافية .

شروط النقل

الإرسال :

- على المرسل أن يوقع الإرسال ، إمضاءه يحمله مسؤولية ما أدلى به عن طبيعة و قيمة السلعة التي عهد بها للنقل .

طرق النقل :

- للسكة السريعة صلاحية إستعمال كل الوسائل و الطرق التي تناسبها لنقل السلع .

الضمان :

- الطرد السريع و العادي : الضمان يكون في حدود قيمة تأمين الطرد المنقول .
- العربات : تنقل السلع ضمن نفس شروط مسؤولية ش. و. ن. س. ح (التعويض) المادة 12 من RGTTM .

RAIL-EXPRESS VOUS PROPOSE DIVERSES FORMULES DE TRANSPORT :

- **Colis Express** : Colis d'un poids unitaire n'excédent pas les 50 kgs, acheminé par train voyageurs.
- **Colis Messagerie** : Colis d'un poids unitaire compris entre 60 et 1000 kgs, acheminé par wagons spéciaux attelés au train voyageurs.
- **Wagons complets** : transport de gros tonnage (ciment, engrais, produits palettisés et divers).
- **Transport Maghrébin** .
- **Service enlèvement et livraison à domicile** .

POUR MIEUX VOUS SERVIR :

Direction de l'Agence Régionale d'Alger : Tél./Fax : 021.73.73.42
Direction de l'Agence Régionale d'Oran : Tél./Fax : 041.40.14.47
Direction de l'Agence Régionale de Constantine : Tél./Fax : 031.94.76.28
Direction de l'Agence Régionale de Annaba : Tél./Fax : 038.86.35.16

- **RENSEIGNER** bien votre déclaration et indiquer clairement et lisiblement votre adresse et téléphone ainsi que ceux de votre destinataire, le poids et la nature de votre marchandise.
- **SOIGNER** l'emballage de vos colis afin de mieux garantir la conservation de vos marchandises.

==> CECI AIDERA RAIL-EXPRESS A LIVRER RAPIDEMENT VOTRE MARCHANDISE ET VOUS N'AUREZ PAS A PAYER DE FRAIS SUPPLEMENTAIRES.

CONDITIONS DE TRANSPORT :

DECLARATION :
- L'expéditeur doit obligatoirement signer la déclaration d'expédition. Sa signature engage sa responsabilité sur la nature et la valeur de la marchandise confiée au transport.

ETIQUETAGE :
- L'expéditeur est tenu d'apposer sur chacun des colis une étiquette fixée de manière à ne pouvoir se détacher en cours de route en indiquant en caractères indélibiles : les noms, prénoms et adresses du destinataire et de l'expéditeur.

L'absence d'étiquetage engage la seule responsabilité de l'expéditeur en cas d'erreur de livraison.

MODE DE TRANSPORT :
- RAIL-EXPRESS a la faculté d'employer pour l'acheminement des marchandises qui lui sont confiées, tous voies et moyens à sa convenance qui sont par avance réputés agréés par le client.

GARANTIE :
- **COLIS EXPRESS, DETAIL ET MESSAGERIE :**
  La garantie s'exerce dans la limite de la valeur d'assurance par colis transporté.
- **WAGONS :**
  Les marchandises seront transportées dans les mêmes conditions de responsabilité de la SNTF (INDEMNISATION) Article 12 du RGTTM.
- **COMPETENCE :**
  En cas de contestation, le tribunal de BLIDA est le seul compétent.

الملحق رقم : 03

نموذج ورقة الطريق

(خاص بالشركة الوطنية للنقل البري)

الشركة الوطنية للنقل البري

Agefal gestion du fret

FEUILLE DE ROUTE

DEBITEUR

N° Minéralogique C/T.R : N° du contrat : ..... Date du contrat : .....

R/S.R :

Débiteur Nom : ..... Code : .....

Transporteur Nom : ..... Code : .....

Départ Date : ..... Heure : ..... Localité : ..... Code : .....

Arrivée Date : ..... Heure : ..... Localité : ..... Code : .....

Chauffeur : ..... Code : ..... Camion / Tracteur : .....

Convoyeur : ..... Code : ..... S/R ou Remorque : .....

Instructions particulières

Distance de transport : ..... Code longueur : .....

Type de transport : ..... Nombre de rotations : .....

Nombre de journées de mise à disposition : .....

Tonnage utile : .....

C/Taxe	C/March.	Marchandise frais prestations	Quantité (T.L.M.3)	Prix unitaire	Montant
		T.V.A (17 % perçus pour le compte du trésor)			
				Montant total	

Expéditeur Nom : .....

Adresse : .....

Destinataire Nom : .....

Adresse : .....

Centre émetteur

Cachet

Code : .....

Date : .....

Centre récepteur

Code : .....

Date : .....

Centre Origine Transport (SI.F.R Complémentaire)

Code : .....

N° F.R. : .....

Date F.R. : .....

Code règlement : .....

Visa d'encaissement

Visa destinataire Remarques Réserves

Conditions générales :

VALEUR DES MARCHANDISES : Les marchandises d'une valeur supérieure à 100 DA par Kilogramme et à 2.000.000 DA par chargement, voyagent aux risques et périls de l'expéditeur pour le surplus de ces valeurs.

الفـهــرس

مقدمة	أ
الفصل الأول : إنشاء عقد النقل البري للبضائع و إثباته	**7**
المبحث التمهيدي : ماهية عقد النقل البري للبضائع	**7**
المطلب الأول : مفهوم عقد النقل البري للبضائع	7
الفرع الأول : تعريف عقد النقل البري للبضائع و أطرافه	8
أولا : تعريف عقد النقل البري للبضائع	8
ثانيا : أطراف عقد النقل البري للبضائع	10
الفرع الثاني : خصائص عقد النقل البري للبضائع	11
أولا : عقد رضائي	11
ثانيا : عقد ملزم للجانبين	11
ثالثا : عقد معاوضة	12
رابعا : عقد إذعان	12
خامسا : عقد فوري	13
المطلب الثاني : تمييز عقد النقل البري للبضائع عن بعض العقود المشابهة له	13
الفرع الأول :عقد النقل البري للبضائع و عقد الوديعة	13
الفرع الثاني : عقد النقل البري للبضائع و عقد العمل	13
الفرع الثالث : عقد النقل البري للبضائع و عقد الوكالة بالعمولة للنقل	14
المطلب الثالث : الطبيعة القانونية لعقد النقل البري للبضائع و تنظيمه التشريعي	14
الفرع الأول : الطبيعة القانونية لعقد النقل البري للبضائع	14
الفرع الثاني : التنظيم التشريعي لعقد النقل البري للبضائع	15
المبحث الأول : تكوين عقد النقل البري للبضائع	**16**
المطلب الأول : التراضي في عقد النقل البري للبضائع	16
المطلب الثاني : محـل عقد النقل البري للبضائع	18

الفرع الأول : البضاعة	19
الفرع الثاني : أجرة النقل	21
أولا : أحكام أجرة النقل	21
ثانيا : ضمانات الناقل في استيفاء أجرة النقل	22
المطلب الثالث :سبـب عقد النقل البري للبضائع	24
الفرع الأول : مشروعية السبب	24
الفرع الثاني : إثبات مشروعية السبب	25
المبحث الثاني : إثبات عقد النقل البري للبضائع	**26**
المطلب الأول : مبدأ حرية إثبات عقد النقل البري للبضائع	26
الفرع الأول : مضمون مبدأ حرية الإثبات	26
الفرع الثاني : وسائل إثبات عقد النقل البري للبضائع وفقاً لمبدأ حرية الإثبات	27
أولا : السندات الرسمية	27
ثانيا : السندات العرفية	28
ثالثا : الفاتورة المقبولة	29
رابعا : الرسائل	29
خامسا : دفاتر الطرفين	30
1 ـ الدفاتر التجارية	30
2 ـ الدفاتر المنزلية	31
سادسا : البينة	32
المطلب الثاني : إثبات عقد النقل البري للبضائع بمستند النقل	33
الفرع الأول : تذكرة النقل	34
الفرع الثاني : سند النقل	35
المطلب الثالث : أحكام ووظائف سند النقل	38
الفرع الأول : أحكام سند النقل	38
أولا : سند النقل الاسمي و طرق تداوله	38
ثانيا : سند النقل ألإذني (لأمر) و طرق تداوله	39

ثالثا : سند النقل للحامل و طريقة تداوله	40
الفرع الثاني : وظائف سند النقل	41
أولا : سند النقل وسيلة إثبات	41
ثانيا : سند النقل يمثل البضاعة	42
ثالثا : سند النقل مذكرة إعلامية	43
الفصل الثاني : تنفيذ عقد النقل البري للبضائع	**44**
المبحث الأول : آثار عقد النقل البري للبضائع	**44**
المطلب الأول : التزامات المرسل	44
الفرع الأول : التزام المرسل بتقديم البيانات الصحيحة و الكافية للناقل	45
الفرع الثاني : التزام المرسل بإعداد البضاعة	46
الفرع الثالث : التزام المرسل بتسليم البضاعة ووثائقها للناقل	48
الفرع الرابع : التزام المرسل بدفع أجرة و مصاريف النقل وأحكامه الخاصة	50
أولا : التزام المرسل بدفع أجرة ومصاريف النقل	50
ثانيا : الأحكام الخاصة لالتزام المرسل بدفع أجرة ومصاريف النقل	51
1 ـ في حالة القوة القاهرة	51
2 ـ في حالة استرداد البضاعة	53
المطلب الثاني : التزامات الناقل	53
الفرع الأول: التزام الناقل بتسلم البضاعة وشحنها	54
الفرع الثاني: التزام الناقل بنقل البضاعة وضمان سلامتها	55
الفرع الثالث: التزام الناقل بتسليم البضاعة للمرسل إليه و أحكامه الخاصة	58
أولا : التزام الناقل بتسليم البضاعة للمرسل إليه	58
ثانيا : الأحكام الخاصة لالتزام الناقل بتسليم البضاعة للمرسل إليه	60
1 . في حالة امتناع الناقل عن تسليم البضاعة	60
2 . في حالة امتناع المرسل إليه عن استلام البضاعة	60
المطلب الثالث : حقوق والتزامات المرسل إليه تجاه الناقل و أساسها القانوني	62
الفرع الأول: حقوق المرسل إليه تجاه الناقل	62

أولا . حق المرسل إليه في توجيه البضاعة	62
ثانيا . حق المرسل إليه في فحص البضاعة قبل تسلمها	63
ثالثا . حق المرسل إليه في استلام البضاعة	63
رابعا . حق المرسل إليه في رفع دعوى المسؤولية	63
الفرع الثاني : التزامات المرسل إليه تجاه الناقل	63
أولا . التزام المرسل إليه باستلام البضاعة	64
ثانيا . التزام المرسل إليه بدفع أجرة ومصاريف النقل	64
الفرع الثالث : الآراء الفقهية المفسرة للعلاقة المباشرة بين المرسل إليه و الناقل	65
أولا . الاشتراط لمصلحة الغير	65
ثانيا . المرسل إليه طرفاً في العقد	65
ثالثا . النيابة الناقصة	66
رابعا . حلول المرسل إليه مكان المرسل	67
خامسا . العرف التجاري	67
المبحث الثاني : الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري للبضائع	**69**
المطلب الأول : قيام مسؤولية الناقل البري للبضائع	69
الفرع الأول : أسباب قيام مسؤولية الناقل البري للبضائع	69
أولا : ضياع البضاعة	70
ثانيا : تلف البضاعة	71
ثالثا : التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه	71
الفرع الثاني : المجال الزمني لمسؤولية الناقل البري للبضائع	72
الفرع الثالث : إثبات مسؤولية الناقل البري للبضائع	73
المطلب الثاني : مسؤولية الناقل في النقل المتعاقب (المتتابع)	74
الفرع الأول : المقصود بالنقل المتعاقب	74
الفرع الثاني : مسؤولية الناقلَين الأول و الأخير	75
الفرع الثالث : مسؤولية الناقلِين المتوسطين	76
المطلب الثالث : دفع و تحديد مسؤولية الناقل البري للبضائع	78

الفرع الأول : الأسباب القانونية التي تعفي الناقل من المسؤولية	78
أولا : القوة القاهرة	79
ثانيا : العيب الخاص بالبضاعة (العيب الذاتي)	81
ثالثا : الخطأ المنسوب للمرسل أو المرسل إليه	81
رابعا : اشتراك خطأ الناقل مع سبب قانوني معفي من المسؤولية في إحداث الضرر	81
الفرع الثاني : الشروط الاتفاقية التي تعفي الناقل من المسؤولية	83
الفرع الثالث : الشروط الاتفاقية التي تحدد مسؤولية الناقل	85
المبحث الثالث : الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري للبضائع	**88**
المطلب الأول : الأحكام العامة لدعوى مسؤولية الناقل	88
الفرع الأول : المحكمة المختصة بالنظر في دعوى مسؤولية الناقل	89
أولا: الاختصاص النوعي	89
ثانيا : الاختصاص الإقليمي	90
الفرع الثاني : أطراف دعوى مسؤولية الناقل	92
أولا : المدعي	92
ثانيا : المدعى عليه	92
الفرع الثالث : تقدير التعويض في دعوى مسؤولية الناقل	93
أولا : التعويض القانوني	93
ثانيا: التعويض الاتفاقي	95
المطلب الثاني : الدفع بعدم القبول كحكم خاص في دعوى مسؤولية الناقل	96
الفرع الأول : نطاق الدفع بعدم القبول	96
أولا : نطاق الدفع بعدم القبول من حيث الأشخاص	96
ثانيا : نطاق الدفع بعدم القبول من حيث نوع الدعوى	97
ثالثا : نطاق الدفع بعدم القبول من حيث نوع الضرر	97
الفرع الثاني : شروط الدفع بعدم القبول	98
أولا : استلام البضاعة	98
ثانيا : انتفاء الاحتجاج	98

ثالثا : انتفاء طلب إجراء الخبرة القضائية	99
المطلب الثالث : التقادم كحكم خاص في دعوى المسؤولية	101
الفرع الأول : مدة تقادم دعوى المسؤولية وأحكامها	102
أولا : مدة تقادم دعوى المسؤولية	102
ثانيا : أحكام مدة تقادم دعوى المسؤولية	103
1 . بداية سريان تقادم دعوى المسؤولية	103
2 . وقف تقادم دعوى المسؤولية	103
3 . انقطاع تقادم دعوى المسؤولية	103
الفرع الثاني : آثار تقادم دعوى المسؤولية	104
الفرع الثالث : تقادم دعوى رجوع الناقل على الناقلين الآخرين في النقل المتعاقب	105
خاتمة	107
قائمة المراجع	111
الملاحق	117

الملخص باللغة العربية :

تتناول هذه الدراسة المتواضعة موضوع عقد النقل البري للبضائع، لما لهذا العقد من أهمية في الحياة التجارية و الاقتصادية و الاجتماعية للإنسان و الأمم، و كانت إشكاليته تتمحور حول مدى فاعلية النظام القانوني الخاص بعقد النقل البري للبضائع في ظل التشريع الجزائري على ضوء ما استقر عليه الفقه والقضاء و القوانين المقارنة ؟

و للإجابة على هذه الإشكالية قسمنا هذه الدراسة لمقدمة وفصلين وخاتمة، تناولنا في الفصل الأول إنشاء عقد النقل البري للبضائع و إثباته، ووجدنا أنه عقد رضائي تجاري ملزم للجانبين، الناقل من جهة و المرسل و المرسل إليه من جهة ثانية، يجوز إثباته بكافة الوسائل متى كانا طرفيه تاجرين، غير أن العرف التجاري دَأَبَ على إثباته بسند النقل الذي اعتبره المشرع سنداً تجارياً، وتناولنا في الفصل الثاني تنفيذه، ووجدنا أنه يرتب حقوقا و التزامات في ذمة طرفيه و المرسل إليه، لكن المسؤولية الكبيرة في تنفيذه ملقاة على عاتق الناقل، و إذا أخل هذا الأخير بالتزاماته قامت مسؤوليته العقدية عن ضياع البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها، و عندها يحق للمرسل أو المرسل إليه رفع دعوى مسؤولية الناقل من أجل التعويض عن الضرر، وللتخفيف من ثقل مسؤولية الناقل هذه منحه المشرع إمكانية دفعها أو تحديدها قانوناً أو اتفاقا، كما رخص له بإسقاطها عن طريق الدفع بعدم القبول، إضافة إلى ذلك جعل مدة تقادم الدعوى سنة .

كما دعَّمنا دراستنا هذه بملاحق تتمثل في بعض النماذج لسند النقل في الجزائر .

وفي الأخير ضمَّنا الخاتمة جملة من الاقتراحات لتعديل وتتميم النصوص القانونية الخاصة بتنظيم هذا العقد، كمحاولة منا لتكملة النقص الذي يعتري نظامه القانوني .

Résumé en français:

Cette modeste étude porte sur la question du contrat de transport terrestre de marchandises, du fait de son importance dans la vie commerciale, économique et sociale de humaine et des nations. La problématique été axée sur l'efficacité du système juridique relatif au contrat de transport terrestre de marchandises en vertu dé la législation algérienne, à la lumière de ce qui a été dit par la doctrine, la jurisprudence et le droit comparé?

Afin de répondre à cette question, nous avons fractionné cette étude en quatre parties: une introduction, deux chapitres tune conclusion, Dans le premier chapitre nous avons traité créer du contrat de transport terrestre de marchandises et sa prouve, et nous avons trouvé qu'il est un contrat commercial obligatoire pour les deux parties, exprimant la relation juridique existant entre le transporteur commerçant, d'un côté et l'expéditeur, de l'autre coté, qui étend les effets au destinataire, et peut être prouvé par tous les moyens lorsque l'expéditeur est un commerçant Cependant, la coutume commerciale a été prouvé par le titre de transport, qui est considéré par le législateur un titre commercial quand il répond aux exigences légales. Et nous avons traité dans le deuxième chapitre la mise en œuvre du contrat de transport terrestre de marchandises, et nous avons trouvé qu'il en gendre des droits et des obligations dues par ses parties et le destinataire, mais la grande responsabilité dan samise en œuvre incombe au transporteur, et si ce dernier a violé ses obligations, il revend que la responsabilité de la perte ou des dommages aux bien Sou retard dans la livraison, et alors droit à l'expéditeur ou de signataire de poursuivre la responsabilité du transporteur pour la réparation des dommages. Pou ralléger le fardeau de là responsabilité du transporteur, le législateur a accordé la possibilité d'y payer ou fixer par la loi ou à travers un accord, comme il l'autorise de péremption par le paiement de non-acceptation, ainsi que pour rendre le délai de prescription d'une année.

Nous avons également soutenu notre étude par annexes, en l'occurrence : quelques modèles de titre de transports en Algérie.

Pour conclure, on a impliqué un certain nombre de suggestions visant à modifier et compléter les dispositions légales relatives à la réglementation de ce contrat, une tentative pour compléter le manque dans son système juridique.