

جامعة عمار ثليجي الأغواط
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق

عقد النقل البري للبضائع في القانون التجاري
الجزائري

مذكرة مكملة في إطار مقتضيات نيل شهادة الماستر في قانون الأعمال

إشراف الدكتور :

بن الزويير عمر

إعداد الطالبين :

تقار محمد

حميدات سفيان

لجنة المناقشة

رئيسا

بن قسمية العربي

الدكتور:

مشرفا ومقررا

بن الزويير عمر

الدكتور:

ممتحنا

قوق أم الخير

الدكتورة:

السنة الجامعية 2017-2018

شكر وعرّفان

يقتضي منا واجب العرفان بالجميل وقد أفرغنا من إنجاز هذا البحث ، أن نعرب عن
عظيم التقدير وأمتنانا لكل من أمد لنا يد العون بأية صورة وعلى أي وجه كان ونخص
بالذكر : الأستاذ بن الزويير عمر المشرف على هذا العمل الذي أشرف بالرعاية على هذا
البحث منذ البداية إلى أن استوى على عوده وظهر في الحلة النهائية حيث كان
لنصائحه أكبر الأثر في تجاوز العقبات التي صادفتنا أثناء البحث فجزاه الله خيرا ونأمل
أن نكون عند حسن ظنه بنا.

ونتقدم بالشكر والعرّفان إلى أعضاء اللجنة لقبولهم مناقشة هذا البحث كما نتقدم
بخالص التقدير لكل شخص شخص ساهم من بعيد أو قريب على إنجاز هذا البحث
وخاصة عمال مكتبة كلية الحقوق والعلوم السياسية وكذا عمال المكتبة المركزية
ونخص بالذكر خالي أحمد سلامة سدد الله خطاه وكذا كلية الحقوق بجامعة عمار
ثليجي.

إهداء

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

(وقل اعملوا فسيرى الله عملكم والمؤمنون)

صدق الله العظيم

إلاهي لا يطيب الليل إلا بشكرك ولا يطيب النهار إلا بطاعتك

ولا تطيب اللحظات إلا بذكرك ولا تطيب الآخرة إلا بعفوك

ولا تطيب الجنة إلا برويتك الله ﷻ

إلى من بلغ الرسالة وأدى الأمانة ونصح الأمة

إلى محمد ﷺ

إلى من كلفه الله بالهبة والوقار إلى من علمني العطاء بدون انتظار

إلى من أحمل اسمه بكل افتخار

إلى والدي رحمة الله عليه

إلى ملاكي في الحياة إلى معنى الحب وإلى معنى الحنان والتفاني

إلى بسمة الحياة وسر الوجود

إلى أمي الحبيبة أطل الله في عمرها

إلى إخوتي ورفقاء دربي في هذه الحياة بدونكم لا شيء

معكم أكون أنا وبدونكم أكون مثل أي شيء

إلى من أرى التفاؤل بأعينهم والسعادة في ضحكتهم

اختاي مارية وخديجة

إلى الإخوة والأخوات الذين لم تلههم أمي

إلى من عرفت كيف أجدهم وعلموني أن لا أضيعهم

أصدقائي

إهداء

بدأنا بأكثر من يد وقاسينا أكثر من هم وعائنا الكثير من الصعوبات وها نحن اليوم
والحمد لله نطوي سهر الليالي وتعب الأيام.

إلى سيد الخلق إلى رسولنا الكريم محمد ﷺ

إلى ينبوع الذي لا يمل العطاء الى من حاكت سعادتي بخيوط منسوجة من قلبها

إلى والدتي

إلى من سعى وشقى لأنعم بالرحمة والهناء الذي لم يبخل بشيء من أجل دفعي في طريق
لانجاح الذي علمني أن أرتقي سلم الحياة بحكمة وصبر

إلى والدي

إلى من حبهم يجري في عروقي ويلهج بذكراهم فؤادي

إلى إخوتي

إلى من سرنا سويا ونحن نشق الطريق معا نحو الإبداع إلى من تكاتفنا يدا بيد ونحن
نقطف زهرة وتعلمنا

إلى زوجتي

إلى من علمونا حروفا من ذهب وكلمات من درر وعبارات من أسمى وأجلى عبارات في
العلم إلى من صاغوا لنا علمهم حروفا ومن فكرهم منارة تنير لنا سيرة العلم والنجاح

إلى الأساتذة الكرام

حميدات سفيان

قائمة المختصرات:

ق.ت.ج: القانون التجاري الجزائري.

ق.م.ج: القانون المدني الجزائري.

ق.إ.م.إ.ج: قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري.

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.

ص: الصفحة.

Liste des abréviations :

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

P : page.

مقدمة

لنقل أهمية كبيرة إذا ساعد على تطور التجارة بصورة هائلة وجعل المسافات تقترب ووضع الرسائل الكفيلة للاتصال بالتجارة وبالدول الأخرى ، فهو وان لم ينشئ شيئاً جديداً فقد ساعد على تداول السلع والخدمات فضلا عن دوره الحيوي في التجارة كما أسلفنا .

إن أول شكل من أشكال النقل تمثل في النقل البري وذلك باستخدام الحيوانات إذا ورد ذلك في المادة 10 من قانون أشنونا أحد ملوك بابل (2020 - 1720 ق.م) ثم تلاه النقل النهري من بعده النقل البحري إذ ورد ذلك بالمواد (275- 277) من قانون حمورابي أحد ملوك بابل سنة (1732 ق م) بعد ذلك عرف النقل الجوي الذي لم يظهر إلا في فترة متأخرة وانتشر بصورة هائلة بعد الحرب العالمية الأولى.

لذلك لم تنظمه القوانين التي صدرت قبل انتشاره كالقانون المصري والمغربي الذين نقلوا من قانون التجارة الفرنسي قد يكون النقل داخليا، فتقوم به المؤسسات الخاصة أو الوطنية كالسيارات والسكك الحديدية والعربات وغيرها. بالنسبة للنقل البري وقد يكون بحريا أو نهريا أو جويا وقد يكون النقل خارجيا أي دوليا فتقوم به ذات وسائل النقل ولكن بموجب اتفاقيات دولية منها : اتفاقية فرسوفيا المبرمة في 12 أكتوبر 1929 م بشأن النقل الجوي المعدلة في مارس 1971 م والاتفاقيات الخاصة بالمصالح الجوية الدولية الموقع عليها في شيكاغو بيوم 7 ديسمبر 1944 م واتفاقية روما المبرمة في 7 أكتوبر 1962 م المتعلقة بالخسائر التي تلحق الغير فوق الأرض بسبب الطائرات .

وقد انضمت الجزائر إلى هذه الاتفاقية في 25 فيفري 1964 ، كما انضمت إلى منظمة الطيران المدني الدولي منذ شهر أبريل 1963 م ، وتوجد اتفاقية خاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري الموقع عليها في بروكسل في 10 ماي 1952 م والاتفاقية الخاصة بإعفاء الناقل من المسؤولية وهذه الاتفاقية في نفس المكان والزمان ، واتفاقية بشأن النقل بالسكك الحديدية الموقعة في 14 أكتوبر 1890 م .

تحديد الموضوع وبيان أهميته:

يعتبر عقد النقل البري للبضائع من أهم العقود التجارية ومما لاشك فيه أن نشاط النقل البري يرتبط ارتباطا وثيقا بالنشاط الاقتصادي والتجاري للإنسان ذلك أنه يمثل خدمة ضرورية لا غني عنها لحصوله على ما يحتاج إليه من السلع والخدمات ومن هذا المنطلق أعتبر النقل شريان الحياة الاقتصادية وعصب حركة تداول السلع والخدمات ولا تقتصر أهميته على المستوى التجاري والاقتصادي بل له أهمية قصوى في تحقيق التنمية المستدامة لبعض المناطق المحرومة .

وموضوع النقل له اهمية بالغة ذلك لأن عملية نقل الأشخاص وتداول البضائع متصلة بحياة وسلامة الأفراد.

أولاً: الأهمية الاقتصادية

يكمّن دوره في تزويد وإمداده الصناع بالمواد التي يستعملوها في صناعتهم وكما أن له دور إيجابي في نقل الأشياء إلى أصحابها بحيث يسهل عليهم تداول منتجاتهم وكما أن استخدام وسائل حديثة ومتطورة من شأنه أن يؤدي إلى زيادة النمو الاقتصادية وتطويره.

ثانياً: الأهمية الاجتماعية

للنقل اهمية كبيرة على حياة المجتمع وتطويره فهو يعتبر الوسيلة التي ساهمت في تقريب الاتصال بين المجتمعات وبفضله تعارفت المجتمعات وتطورت التجارة كما ان له دور كبير في تحقيق التوازن الاجتماعي والاقتصادي عن طريق زيادة الاتصال بين الدول وتقليل الفوارق بينها وهذا لا يكون الا بإنشاء شبكة طرق حديثة تربط جميع انحاء العالم.

أسباب إختيار الموضوع:

اخترنا الموضوع لأسباب ذاتية وأخرى موضوعية.

أولاً: الأسباب الذاتية

وذلك راجع إلى رغبتنا في البحث في مجال قانون النقل.

ثانياً : الأسباب الموضوعية:

تكمّن في أهميته بالإضافة إلى النقص في القوانين المنظمة له في القانون التجاري الجزائري وكذلك النقص الواضح في الدراسات المتخصصة في الجزائر.

أهداف الدراسة:

تعد دراسات عقد النقل البري للبضائع من الدراسات التي تتسم بأهمية كبيرة لا يمكن اغفالها وتتجسد تلك الاهمية في المقام الأول فيما يمثله النقل بصفة عامة ونقل البضائع بصفة خاصة من اهمية اقتصادية حيث يعتبر بمثابة العمود الفقري لاقتصاديات الدول التي يقاس تطورها بتطور النقل فيها.

الدراسات السابقة:

حسب إطلاعنا:

- العرباوي نبيل ، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراة في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد بتلمسان، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2001-2002.

- شتواح العياشي ، عقد النقل البري للبضائع ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون الاعمال، جامعة قسنطينة ، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2004-2005.

صعوبة البحث:

واجهتنا بعض الصعوبات وذلك لتشعب الموضوع وسعته وكذلك النقص في الدراسات المتخصصة في الموضوع للباحثين الجزائريين.

الإشكالية:

تتمحور إشكالية الموضوع حول:

- مامدى كفاية الأحكام العامة لعقد النقل البري للبضائع في القانون التجاري الجزائري ؟

وتتفرع هذه الإشكالية إلى:

- ما هو عقد النقل البري للبضائع ؟

- ما هي الآثار التي يترتبها عقد النقل البري للبضائع ؟

- كيف نظم المشرع الجزائري مسؤولية الناقل البري للبضائع ؟

للإجابة على هذه الإشكالية ارتتبنا اتباع المنهج الوصفي التحليلي وذلك على النحو الآتي :

في الفصل الأول درسنا تكوين عقد النقل البري للبضائع وفي الفصل الثاني تنفيذ عقد النقل البري للبضائع.

الفصل الأول

تكوين عقد النقل البري للبضائع و إثباته

في هذا الفصل سنتكلم عن عقد النقل البري للبضائع بحيث جرى تقسيمه إلى ثلاث مباحث المبحث الأول ماهية عقد النقل البري و في المبحث الثاني نبحث عن أركان عقد النقل البري للبضائع أما المبحث الثالث عبئ الإثبات .

المبحث الأول

ماهية عقد النقل البري للبضائع

في هذا المبحث سيتم التطرق لمفهوم عقد النقل البري في القانون التجاري الجزائري هذا في المطلب الأول أما في المطلب الثاني بيان أوجه تمييز عقد النقل البري عن العقود المشابهة له أما في المطلب الثالث فنخصه لدراسة الطبيعة القانونية و بيان تنظيمه التشريعي في الجزائر .

المطلب الأول: مفهوم عقد النقل البري للبضائع

خصصنا الفرع الأول لتعريف عقد النقل البري للبضائع و أطرافه أما الفرع الثاني خصصنا لخصائص عقد النقل البري للبضائع.

الفرع الأول : تعريف النقل البري للبضائع و أطرافه

أولاً: تعريف عقد النقل البري للبضائع:

عرف المشرع العقد بموجب نص المادة 36 ق ت ج المعدل و المتمم¹ بنصه على أنه : " عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن أن يتولى نفسه نقل شخص أو شيء الى مكان معين " يتضح من هذا التعريف أن المشرع استعمل لفظ الشيء وهو أوسع من لفظ البضاعة عن ذلك أن البضاعة هي شيء قابل للتداول بثمن ، أما الشيء فقد يكون قابل للتداول فيكون بضاعة ، وقد يكون غير قابل للتداول كالأثرقيات وإن كان المشرع لم يحدد وسيلة النقل في ثمن المادة 36 السالفة الذكر و بالتالي قد يكون النقل بواسطة الحيوان أو السيارة أو القطار إلا إنه حدد وسيلة النقل وأكد على ضرورة ملاءمتها

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

لنمط النقل البري¹ في نص الفقرة الاولى من المادة 2 من القانون رقم 01/13 المؤرخ في 2001/08/07 المتعلق بتوجيه النقل البري و تنظيمه الى نص على أنه : " النقل البري هو كل نشاط يقوم من خلاله شخص طبيعي أو اعتباري بنقل اشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر عبر الطريق أو السكة الحديدية على متن مركبة ملائمة " .

و يعرف النقل في اللغة بأنه : " من نقل ومعناه التحول النقل : تحويل الشيء من موضع الى موضع"²

و يعرف اصطلاحا عقد النقل بأنه : " التقاء إرادتين على تملك منفعة هي نقل الاشياء او الاشخاص مقابل عوض مذكور و عقد النقل اجارة و محل عقد النقل واحد عقد الاجارة ، وهو الحمل او الركوب او هما معا"³ .

و يعرف الفقه العقد بصفة عامة ، بأنه توافق إرادتين على إحداث أثر قانوني معين هو إنشاء التزاما و تعديل أو نقله او إنهائه .

وعلى هذا الأساس يمكن تعريف عقد النقل البري للبضائع بأنه : عقد تبادلي بين شخصين يتعهد بمقتضاه الناقل بان يتنقل بضائع من مكان الى آخر لقاء أجر ، ويتم فيه النقل عن طريق البر بواسطة السيارات أو العربات او السكك الحديدية⁴ .

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

فعقد النقل البحري للبضائع عرفه المشرع الجزائري من خلال نص المادة 738 ق ب المعدل و المتمم⁵ حيث جاء فيها : " يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر ما يصل بضاعة معينة من ميناء الى ميناء اخر و يتعهد الشاحن بدفع المكافئة له و المسماة اجرة المحمول " .

أما عقد النقل الجوي للبضائع فقد عرفه المشرع الجزائري بموجب نص المادة 138 من القانون

¹ القانون رقم: 01 – 03 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.

² ابن منظور، لسان العرب، ط1، دار المعارف، القاهرة، مصر (د.س.ن)، ص 4529.

³ عمر خالد مصطفى حمد ، عقد النقل في الفقه الاسلامي ، دراسة مقارنة ، ط1 ، دار النفائس ، عمان ، الاردن، 2010، ص 34.

⁴ عمارة عمورة ، العقود و المحل التجاري في القانون الجزائري ، دار الخلدونية (د.م.ن.)، (د.س.ن.) ، ص 98.

⁵ الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 1976/10/23، المتضمن القانون البحري، ج، ر، العدد 29 لسنة: 1977 و المعدل و المتمم بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 2010/8/15 ج ر العدد 46 لسنة: 2010.

المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني المعدل و المتمم¹ على أنه : " يفضي كل نقل جوي للبضائع أو الامتعة إلى إبرام عقد يلتزم الناقل الجوي بموجبه بان ينقل بواسطة الطائرة و بمقابل ما من مطار الى اخر ، البضائع و المواد التي يستلمها من المرسل قصد تسليمها الى المرسل اليه او ممثله القانوني "

ثانيا: أطراف عقد النقل البري للبضائع

ينعقد عقد النقل بين الناقل أولا و المرسل ثانيا إلا انه يدخل في العلاقة شخص ثالث هو المرسل إليه ثالثا.

أولاً: الناقل

وهو الشخص الذي يتعهد بنقل البضاعة او الشيء من مكان الى اخر وقد يكون الناقل شخصا طبيعيا او معنويا كشركة نقل ا وان يكون مؤسسات الدولة² على ان المشرع في المادة 36 ق ت ج فرق بين من يحترف عمليات النقل فأطلق عليه : " متعهد النقل " و بين من لا يحترف النقل فأطلق عليه اسم "الناقل" ومع ذلك فان التسمية المستعملة من الجانب العملي هي الناقل³ سواء أكان محترف لعمليات النقل أم غير محترف لها⁴.

ثانيا: المرسل أو الشاحن

وهو الطرف الثاني في عقد النقل الذي يتفق مع الناقل على عناصره و شروطه و هو الذي يقدم محل النقل الى الناقل و لا تثور مسألة ملكية المرسل لمحل النقل عند انعقاد العقد حيث لا يكلف الناقل⁵ بالتحقيق من هذه المسألة كما ان حيازة المرسل لمحل النقل تساوي سند الملكية و احيانا مالا ينعقد النقل بين الناقل و المرسل و إنما ينعقد عن العقد عن طريق شخص يسمى الوكيل بالعمولة.

¹ القانون رقم 98-06 المؤرخ في 27/06/1998 ،المحدد للقواعد المتعلقة بالطيران المدني، ج ر، العدد 48 لسنة 1998 المعدل و المتمم بالقانون رقم 2000-05 المؤرخ في 06/12/2000 ، ج ر، العدد:75 لسنة 2000.
² أكرم يا ملكي، القانون التجاري الجزائري، العقود التجارية، ج3، دار النهضة العربية ودار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان – الأردن-- 2002، ص8.

³ G eorge Ripert et René roblot , Trait de Droit Commercial. tome 2-14eme Edition..Paris.1996 p 699.

⁴ أي أن الناقل قد يكون شخصا طبيعيا او شخص معنوي من اشخاص القانون الخاص كشركة وقد يكون معنويا من اشخاص القانون العام كمؤسسة النقل العام.

⁵ محمد فوزي سامي، شرح القانون التجاري، ج1، دار الثقافة للنشر والتوزيع ودار مكتبة الترابية ، عمان-الاردن ،د.س.ن ، ص.242.

و يكون هذا الاخير و سيطا بين المرسل و الناقل فهو باسمه الشخصي (حساب موكله سواء كان المرسل او الناقل و لوكيل دور هام من الناحية الاقتصادية فهو يؤدي الى اقتصاد في الجهود و النفقات و يعتبر حلقة و صل بين الناقلين خصوصا في حالة النقل المتعاقب .

ثالثا: المرسل إليه

وهو الشخص الذي ترسل إليه البضاعة و قد يكون المرسل هو نفسه المرسل اليه كما اذا قامت شركة بإرسال جزء من بضائعها الى فرع لها في مكان اخر و ان يقوم تاجر بشراء بضاعة ما¹ و يطالب بنقلها الى البلدة التي يسكن فيها وهو الذي يستلمها عند الوصول .

و في البيوع الدولية غالبا ما يكون المرسل اليه كالببيع c.f اذا يلتزم في هذا البيع بإبرام عقد نقل البضاعة و تسليمها عند الوصول اليه وهو المشتري²

وقاعدة نسبة اثار العقد تجعل من المرسل اليه شخص اجنبي عن العقد وعلى الرغم من انه لم يتعاقد مع الناقل فان القانون يرتب له حقوقا اتجاه هذا الاخير.

الفرع الثاني: خصائص عقد النقل البري

أولا : عقد رضائي

إن عقد النقل البري من العقود الرضائية و ينعقد بتلاقي الايجاب و القبول و لا حاجة لإجراء شكلي لا حق لإتمامه وهو أيضا ليس من العقود العينية بحيث لا يشترط تسليم الشيء المراد نقله حتى ينعقد العقد وهو ما أكده المشرع بنص المادة 38 ق ت ج بنصه : " يتكون عقد النقل او عقد العمولة للنقل باتفاق الطرفين وحده " .

وقد يتم الإيجاب من قبل شاحن البضاعة أو المسافر إلا أنه في غالب الأحيان أن الإيجاب يكون من جانب الناقل على شكل عرض عام موجه للجمهور³.

إضافة إلى ذلك فإن المشرع الجزائري أقر ببطلان كل الاشتراطات التي تكون مخالفة لرضائه عقد النقل البري للبضائع بموجب المادة 77 فقرة 1 ق ت ج التي نصت على : " تكون باطلة و عديمة الاثر جميع الاشتراطات المخالفة بصفة مسبقة لما يلي :

¹ نفس المرجع السابق، ص 240.

² عزيز العليكي، الوجيز في القانون التجاري ، الشركات التجارية ، الاوراق التجارية ، المتجر التجارية ، العقود التجارية 2000، ص 302.

³ عزيز العليكي ، مرجع سبق ذكره، ص 229 .

● أحكام المواد 38/44 فقرة 2 و 46 فقرة 1 و 49 فقرة 1 و 51/53/55 61/65/71/74/75/76
● أحكام المواد 47/58/62/64/69 إلا إذا كانت الاشتراطات في كل من الحدود المرخص بها
بموجب المواد 52/66/72.

ثانيا : عقد ملزم لجانبين

بمقتضاه يلتزم الناقل بالقيام بعملية النقل في الميعاد المتفق عليه في مقابل التزام مرسل البضاعة بدفع أجره النقل وهذا ما أكده المشرع صراحة في تعريفه للعقد السالف الذكر ، ومن ثم فلأي من الطرفين طلب فسخ العقد إذا تخلف الطرف الآخر عن الوفاء بالتزامه ومع ذلك من مصلحة الناقل أن يتمسك بالتنفيذ للحصول على الأجرة ومن مصلحة المرسل تحريك مسؤولية الناقل¹ .

ثالثا : عقد النقل البري للبضائع عقد معاوضة (تبادلي)

عقد النقل البري من عقود المعاوضة التي يتلقى كل من المتعاقدين فيها عوضا لما اعطاهه الأساس من قيام الناقل بنقل البضائع هو الحصول على الأجرة ، عوضا عن إيصال البضاعة المنقولة الى المكان المقصود ولا يتصور القيام بنقل على سبيل التبرع او المجاملة فان نقل احد اصحاب السيارات الخاصة احد المارة من على الطريق على سبيل التبرع تمهيدا لنقله الى مكان اخر بطريقة و حصل مكروه للمسافر فان مسؤولية مالك وسائق السيارة لا تقوم على المسؤولية العقدية².

أما إذا كان النقل بدون أي مقابل حقيقي فإنه يكون نقلا مجانيا لا تعاقدا فيه و لا تسري عليه احكام عقد النقل البري للبضائع بل تطبق بشأنه عند الاقتضاء قواعد المسؤولية التقصيرية³ طبقا للمادة 124 ق م ج المعدل و المتمم⁴ التي تنص على أنه : "كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه و بسبب أضرار للغير يلزم من كان سبب في حدوثه بالتعويض " .

رابعا: عقد النقل البري للبضائع عقد إذعان

في غالب الأحيان تكون الشركات الناقلة للبضائع أسعار مدرجة سلفا حسب نوع ووزن البضاعة المنقولة و مسافة النقل و ليس للمرسل حرية مناقشة شروطها و ليس له من خيار سوى قبول تلك الشروط

¹ مراد منير فهميم ، القانون التجاري ، العقود التجارية وعمليات البنوك ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، مصر 1982 ، ص 89.

² عزيز العليكي ، مرجع سبق ذكره ، ص 296.

³ مصطفى كمال طه ، العقود التجارية وعمليات البنوك ، وفقا لقانون التجارة الجديد ، رقم 17 لسنة 1999 دار المطبوعات الاسكندرية مصر 2002 ، ص 161.

⁴ الأمر رقم 75-58 ، المؤرخ في : 26/09/1975 ، المتضمن القانون المدني ، ج.ر ، العدد: 78 ، لسنة: 1975 ، المعدل والمتمم بالقانون رقم: 07-05 المؤرخ في : 13/05/2007 ، ج ر ، العدد 31 لسنة 2007.

التي يضعها الناقل مسبقا او رفضها¹ ، كما هو الشأن في عقد النقل بالسكك الحديدية التي يتم بناء على تعريفه النقل المعدة من الناقل و الغالب ان يكون الايجاب في عقد النقل البري للبضائع عاما موجه للجمهور و يتم العقد بمجرد قبول المرسل² .

خامسا: عقد النقل البري للبضائع عقد تجاري

يعتبر النقل بصريح المادة 2 فقرة³ ق ت ج من قبيل الاعمال التجارية بحكم ما هيئتها الذاتية بالنسبة للناقل ويكون كذلك اذا كان ذا طبيعة تجاري بمعنى ان الناقل و مقابل التزامه يستوفي في اجرة محددة فالناقل البري يكون دائما تجاريا بالنسبة للناقل و تجاريا بالنسبة للشاحن الذي يقوم بشحن بضائعه و بالتالي يجوز اثبات العقد بكافة الاثبات عملا بمبدأ حرية الاثبات في المواد التجارية إلا إن الشاحن غير تاجر عندما يقوم بشحن أثاث منزله للإنتقال من مكان لآخر ليسكن فيه فان عقد النقل من جانبه هو عقد مدني و يترتب على ذلك أن الناقل التاجر لا يستطيع الإثبات بمواجهة المسافر أو غير التاجر إلا بوسائل الإثبات المدنية.

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

حتى تكون بصدد عقد نقل يجب ان يكون محل التزام الناقل الرئيسي هو النقل أي التفسير المكاني للشخص أو الشيء و لذلك فان تحريك الشخص أو الشيء لا يعتبر نقلا من كان التزاما تبعا بالنسبة لالتزام آخر أهم و على ذلك فلا يعتبر عقد نقل قيام البائع بتسليم البضاعة في محل المشتري و نقلها أو القيام صاحب الفندق باستقبال النزول في المحطة أو الميناء واصطحابه في وسيلة النقل إلى الفندق ولو كان ذلك مقابل زيادة في الثمن أو الأجرة ، فيعتبر العقد في الحالة الأخرى ليست عقد نقل⁴ .

ثار خلاف حول ما إذا كان عقد نقل الأثاث يعتبر عقد نقل أم لا ؟

يذهب البعض إلى أن عقد نقل الأثاث ليس عقد نقل لأنه يتضمن بالإضافة الى عملية نقل الأثاث وعمليات أخرى كالأثريات و تغليفه بطرق فنية و حزمية ثم تركيبه عند الوصول⁵ .

لكن الراجح و على حسب وجهة نظرنا فإن عقد نقل الأثاث يعتبر عقد نقل لأن أساسه هو تغيير المكان أما عمليات التغليف و الحزم و الفك فهي عمليات تابعة للنقل.

¹ عبد الفتاح مراد، شرح العقود التجارية و المدنية، ط 1 (د.د.ن). (د.م.ن). (د.س.ن) ص 327.

² مصطفى كمال طه ، مرجع سبق ذكره ، ص 160.

³ انظر المادة 2/8 من ق ت ج المعدل و المتمم بالقانون 2/5 المؤرخ في 6 فبراير 2005.

⁴ حسن المصري ، العقود التجارية في القانون الكويتي و المصري المقارن ، ط 1 ، 1989/ 1991 ، ص 268.

⁵ مصطفى كمال طه ، مرجع سبق ذكره ، ص 460.

و يختلف عقد النقل البري عن عقد الوديعة رغم محاولة التقريب بينهما على أساس أن المرسل يسلم الأشياء المراد نقلها لأمين النقل الذي يلتزم بالمحافظة عليها لحين تسليمها إلى المرسل إليه حيث أن المودع لديه لا يلتزم سوى بالمحافظة على الشيء محل الوديعة في حين يلتزم الناقل أساس بنقل الشيء من مكان إلى آخر و تغيير مكانه و حتى و إن كان يقع على الناقل التزام بالمحافظة على الشيء المنقول فإن التزامه هذا ليس سوى التزام تابع لالتزامه الأساسي بنقل الشيء.

كما يتميز عقد النقل عن عقد إيجار الأشياء الذي يكون محله استعمال الشيء و الإنتفاع به فالمرسل لا يستأجر و سيلة نقل أو جزء منها و إحتلال الشيء لمكان في وسيلة النقل ليس إلا بالضرورة التي اقتضتها عملية تغيير المكان التي هي جوهر عقد النقل .

أما عقد إيجار الأشياء فهو العقد الذي يلتزم فيه أحد الطرفين بأن يضع تحت تصرف الطرف الآخر سيارة مقابل أجر على أن يتحمل الطرف الأول ما يصيب السيارة من ضرر أثناء إستعمالها و يعتبر عقد إيجاره عقد نقل لأن الطرف الأول لم يلتزم بالنقل بل قدم وسيلة فقط.

ويتخلف عقد النقل عن عقد العمل أو عقد إيجار الخدمات الذي يقوم على أساس رابطة التبعية ومن ثم يخضع فيه العامل أو المستخدم لتوجيه و إشراف رب العمل ولهذا أعتبر الرأي الغالب على عدم اعتبار العقد الذي يربط بين سائق سيارة الأجرة بالراكب عقد نقل لعدم وجود استقلال السائق في أداء وظيفته فهو يتلقى الأوامر من الراكب فيما يتعلق بالجهة المقصودة و الطريق الواجب اتباعها كما يحق للراكب أن يطالب الناقل بالتوقف في أي مكان شاء.

يختلف عقد النقل عن عقد الوكالة بالوكيل يقوم أساسا بأعمال قانونية بينما يلتزم الناقل أساسا بعمل مادي هو النقل و يتميز عقد النقل عن عقد القطر وهو عقد يغلب وقوعه في الملاحة البحرية و بمقتضاه تقوم الآلة القاطرة بسحب السفينة أو السيارة من مكان إلى آخر¹.

المطلب الثالث: الطبيعة القانونية لعقد النقل البري للبضائع و تنظيمه التشريعي

هذا المطلب قسمناه إلى فرعين خصصنا الأول للطبيعة القانونية لعقد النقل البري للبضائع أما الفرع الثاني فخصصناه لتحديد التنظيمي التشريعي لعقد النقل البري للبضائع في الجزائر.

¹ المواد (860-872) من القانون البحري الجزائري .

الفرع الأول: الطبيعة القانونية لعقد النقل البري للبضائع

يعتبر عقد النقل للبضائع عملا تجاريا بالنسبة للنقل بشرط أن يتم على وجه المقابلة ناقل محترف¹ حيث نصت المادة 2 فقرة 8 ق ت ج على أنه " يعد عملا تجاريا بحسب موضوعه : كل مقابلة لإستغلال النقل أو الانتقال " .

أما بالنسبة للمرسل و المرسل إليه فلا بد من النظر إلى صفته فإذا كان تاجرا وقام بهذا العمل من أجل ممارسة تجارية أعتبر العقد عملا تجاريا بالتبعية² وهذا ما نصت عليه المادة 4 فقرة 1 ق ت ج و التي نصت على : " يعد عملا تجاريا بالتبعية : الأعمال التي يقوم بها التاجر و المتعلقة بممارسة تجارية أو حاجات متجرة " .

و إذا لم يكن المرسل أو المرسل إليه تاجر فيكون عقد النقل من جانبه مدينا ، ومن ثم تسري على إلتزاماته أحكام القانون المدني³ .

الفرع الثاني: التنظيم التشريعي لعقد النقل البري للبضائع

نظم المشرع الجزائري عقد النقل البري للبضائع فوضع قواعده و أحكامه بموجب الفصل الرابع من الباب الرابع من الكتاب الأول من ق ت ج مستعرضا أحكامه المشتركة في المواد (77/76/75/61/38/36) و أحكامه الخاصة بالفقرة الأولى من القسم الثاني من نفس الفصل في المواد 39 الى 55 و في الحالة عدم وجود نص خاص به تحكمه القواعد العامة المنصوص عليه ضمن (ق م ج) كما يجب أن يخضع عقد النقل البري للبضائع و المنصوص عليها بموجب القوانين و المراسيم التنظيمية الآتية :

- القانون التوجيهي للنقل البري و تنظيميه المعدل و المتمم

- المرسوم التنفيذي المحدد لشروط تسليم رخص ممارسة نشاطات نقل الاشخاص و البضائع عبر

الطرق المعدل و المتمم⁴ .

¹ عمارة عمورة ، مرجع سبق ذكره ، ص 98 .

² سمير جميل حسن الفتلاوي ، العقود التجارية الجزائرية (د.م.ج) بن عكون الجزائر 1987 ، ص 185 .

³ عدلي أمير خالد ، قواعد و احكام عقد النقل البري في ضوء قانون التجارة الجديدة ، دار الجامعة الجديدة الاسكندرية ، مصر 2006 ، ص 12 .

⁴ المرسوم التنفيذي رقم 415/04 المؤرخ في 20/12/2004 ، المحدد لشروط تسليم رخص ممارسة نشاطات نقل الأشخاص والبضائع، ج ر العدد 82 لسنة 2004 المعدل و المتمم بالمرسوم التنفيذي رقم 11-263 المؤرخ في 2011/7/30 ج ر العدد 75 لسنة 2011

- المرسوم التنفيذي المحدد للشروط الخاصة المتعلقة بنقل المواد الخطرة عبر الطرقات¹
- قانون الأمن و السلامة و الإستعمال و الحفاظ في إستغلال النقل بالسكك الحديدية²

¹ المرسوم التنفيذي رقم 03-452 المؤرخ في 2003/12/1، المحدد لشروط نقل المواد الخطرة عبر الطرقات، ج ر، العدد 75 لسنة 2003.

² القانون رقم 35/90 المؤرخ في 1990/12/25، المتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية، ج ر العدد 56 لسنة 1990.

المبحث الثاني

أركان عقد النقل البري للبضائع

سبق أن أشرنا ان عقد النقل هو عقد رضائي ولا يحتاج إلى إجراء شكلي معين ويكفي لإنعقاده تلاقي الإيجاب و القبول على شروط ومكونات العقد ويجب أن يصدر الإيجاب و القبول عن إرادة حرة من الناقل المرخص و يتمتع بالأهلية القانونية لممارسة هذا النشاط التجاري¹ و عليه قسمنا هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب المطلب الأول خصصناه لركن الرضا، المطلب الثاني ركن المحل ، المطلب الثالث فخصصناه لركن السبب .

المطلب الأول: التراضي

نصت المادة 59 من القانون المدني الجزائري : " يتم العقد بمجرد التبادل الطرفان التعبير عن ارادتهما المتطابقتين دون الاخلال بالنصوص القانونية"².

أي أن التراضي يتم بتطابق الإيجاب و القبول وهذا لإحداث أثر قانوني هو إنشاء الالتزامات المترتبة على اتفاقهما³ .

يشترط في كل من المرسل و الناقل توافر الأهلية التجارية فاذا كان شخصا طبيعيا استوجب أن يكون شخصا طبيعيا استوجب أن يكون قد أكمل التاسعة عشر من عمره (المادة 40 / 2 من ق ت ج) أو أكمل 18 من العمر وحصل على الإذن بالتجارة من وليه أو وصية أو مجلس العائلة (المادة 1/5 من ق ت ج) و إذا كان المرسل أو الناقل شركة تجارية فلا بد من توافر الشروط العامة لتكوين الشركة و الشروط الخاصة إضافة لكتابة العقد و التسجيل في السجل التجاري و النشر (المادتان 548/545 ق ت ج) وأن يكون غرضها هو النقل إذا كانت تقوم بالنقل⁴ ويشترط أن يكون مالكا لوسائل النقل أو يحوز عقد امتياز لتسيير وسائل النقل ملك الدولة حسب نص الفقرة 4 من المادة 2 من القانون التوجيهي للنقل البري و تنظيمه المعدل و المتمم حيث جاء فيها :

¹ محمود محمد عباتية، أحكام عقد النقل (البري ، البحري ، الجوي) دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية و العربية و الاتفاقات الدولية و الاجتهاد القضائي، دار الثقافة للنشر و التوزيع 1436 هـ -2015، ص 236.

² الأمر رقم 58/75، المتضمن القانون المدني المعدل و المتمم بالقانون رقم 07-05، 2007.

³ علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام - مصادر الالتزام في القانون المدني الجزائري، ط3 (د.م.ج) بن عكنون ، الجزائر ، 1993 ص 28.

⁴ أحمد محرز، القانون التجاري الجزائري، ج4، العقود التجارية دار النهضة العربية بيروت لبنان 1981/1980 ص 209.

"المستغل : كل شخص طبيعي او معنوي يمارس خدمة او عدة خدمات للنقل العمومي للأشخاص أو البضائع بوسائله الخاصة للنقل او بوسائل تضعها الدولة تحت تصرفه في اطار الامتياز ."

أما بالنسبة للمرسل أو المرسل اليه فقد جرى العرف على التسامح في أهليته لأن عقد النقل من عقود الإرادة إذ أن مقتنيات التداول و تنمية الاقتصاد الوطني تقضي التسامح فيه خصوصا إذ ما علمنا أن تذكرة النقل المسلمة له من الناقل لا تؤثر في ملكية الأشياء المنقولة سواء كان المرسل كامل الأهلية أو ناقصها ولكن يجب أن يكون مميز على الأقل¹ .

إذا كان الناقل محتكرا أنواع من النقل كما هو الحال بالنسبة للنقل بالسكك الحديدية أو الجوي فيستوجب عليه قبول ما تقدم له من طلبات مالم تكن تلك الطلبات مخالفة للشروط المقررة للنقل أو يتعذر على الناقل تنفيذ عقد النقل وإذا تجاوزت طلبات المرسلين طاقة وسائط نقل الناقل فيجب مراعاة التنفيذ حسب الأسبقية في التاريخ ، مالم يوجد سبب اخر للأسبقية بموجب العقد او النظام العام او القانون .

و الاصل في التراضي ان يكون صريحا من طرفي العقد على ان رضا الناقل بالنقل قد يستفيد ضمنا من وضعه في حالة ايجاب عام موجه للكافة بحيث ينعقد العقد بمجرد قبول المرسل² .

و يجب على الناقل ان يقوم بنقل البضائع من حيث مطابقة خدمة النقل للمقاييس المعتمدة والمواصفات القانونية و التنظيمية التي تميزها و استجابة للطلبات المشروعة للمرسل طبقا لنص المادة 11 من قانون حماية المستهلك و قمع الغش³ و التي تنص على : " يجب أن يلبي كل منتج معروض للاستهلاك الرغبات المشروعة للمستهلك ... " كما انه يتمتع على الناقل ضمن طلب المرسل في نقل بضائعه بدون وجه مشروع طبقا للمادة 2/15 من القانون المحدد للقواعد المطبقة على الممارسات التجارية⁴ التي نصت على يمنع ضمن بيع سلعة او تأدية خدمة ... متوافرة " وهو ما يعاقب على مخالفة بموجب نص المادة 35 من نفس القانون.

¹ سمير جميل حسين الفتلاوي ، مرجع سبق ذكره، ص 194-195.
² شتواح العياشي ، عقد النقل البري للبضائع ، ركن الرضا مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون - فرع قانون الأعمال ، جامعة منتوري ، قسنطينة كلية الحقوق و العلوم السياسية السنة الجامعية 2004 / 2005 .
³ الأمر رقم: 03-09 المؤرخ في 2009/02/25، المتعلق بحماية المستهلك و قمع الغش، ج.ر، العدد: 15 لسنة: 2009.
⁴ الأمر رقم: 02-04 المؤرخ في: 2004/06/23، المحدد للقواعد المطبقة على الممارسات التجارية، ج.ر، العدد: 41، لسنة: 2004.

المطلب الثاني: المحل

إن محل هذا العقد هو نقل البضاعة أو الشيء المنقول التي ينبغي المرسل نقلها و الأجرة التي تهدف إليها الناقل و عليه فإن لهذا العقد محلين هما: البضاعة المرسلة وأجرة النقل لذا سنتطرق أولاً للبضاعة المرسلة و ثانياً لأجرة انقل

الفرع الأول: البضاعة المرسلة

تعرف البضاعة بأنها السلعة و أصلها القطعة من المال الذي يتجر فيه¹ أو هي عبارة عن شيء قابل للتداول بثمن و عليه يمكن أن تكون منتوجاً أو حيواناً أو محصولاً زراعياً².

و يشترط في البضاعة لكي تكون محل للعقد طبقاً للقواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني توافر ثلاثة شروط هي :

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 فإنه يكون قد استحال تنفيذ الالتزام فيظل المحل و يبطل العقد تبعاً لذلك³ مثلما نصت عليه الفقرة 1 من المادة 92 ق م ج بقولها : " يجوز ان محل الالتزام ام شيء مستقبلًا و محققًا " أما إذا قصد المتعاقدان أن يقع الالتزام بالنقل على البضاعة موجودة فعلاً و اتضح أنها غير موجودة فالالتزام بالنقل لا يقوم و بالتالي لا ينعقد العقد و هذا ما نصت عليه المادة 93 من ق م ج على أنه : " اذا كان محل الالتزام مستحيل في ذاته كان العقد باطلاً بطلان مطلق " .

أما إذا كانت البضاعة موجودة وقت التعاقد ثم هلكت فالعقد تام صحيحاً و أمكن فسخه بسبب عدم تنفيذ المرسل التزامه المتعلق بالبضاعة التي هلكت و يفسخ العقد أيضاً بقوة القانون إذا كان الهلاك بسبب أجنبي⁴.

¹ ابن منظور، مرجع سبق ذكره، ص 298.

² منصور القاضي، معجم المصطلحات القانونية، المؤسسة الجامعية للنشر و الدراسات و التوزيع بيروت لبنان 1997 ص 1687، 1688.

³ العربي بلحاج، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، ج1، التصرف القانوني (العقد والإرادة المنفردة)، ط3، (د.م.ج)، بن عكنون - الجزائر، ص 142

⁴ محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني الجزائري، ج1، النظرية العامة للالتزامات - مصادر الالتزام - (العقد والإرادة المنفردة) ط 4، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر 2007-2008، ص 200

2- أن تكون معينة أو قابلة للتعين

يجب أن تكون البضاعة معينة عند إبرام العقد أو على الأقل قابلة للتعين فإذا كانت البضاعة شيء معيناً فيجب أن تشمل العقد على تعيين ذاته وإضافة تعينا يحدده و يمنع الجهالة فيه أما إذا كانت البضاعة شيء مثليا أي معين بنوعه فيجب أن يعين بجنسه ونوعه ومقدار وزنا او حجما وإلا كان العقد باطلا بطلان مطلق¹ وهذا ما نص المشرع في نص المادة 94 فقرة 1 ق م ج حيث جاء فيها : " إذا لم يكن محل الالتزام معيناً بذاته وجب ان يكون معيناً بنوعه ومقداره والا كان العقد باطلا " .

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

يشترط أن هذه المنقولات (البضاعة) طبقا للقواعد العامة من الأشياء الداخلة في دائرة التعامل أي لا يكون محذور التعامل فيها كالمخدرات او الأسلحة وإلا كان عقد النقل البري للبضائع باطلا بطلان مطلق لعدم مشروعة البضاعة² وهذا ما تؤكد المادة 93 ق م ج بنصها على : " إذا كان محل الالتزام مستحيلا في ذاته او مخالفا لنظام العام أو الآداب العامة كان باطلا بطلان مطلقا " .

وكما 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 بطلان مطلق³ .

وقد يمنع 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 التبريد⁴ .

و خلاصة القول أن البضاعة إذا كانت موجودة أو ممكنة الوجود وقت شحنها و معينة تعينا نافيا للجهالة و مشروعة أمكن إعتبارها محلا لعقد النقل البري .

الفرع الثاني: أجرة الناقل

تدعى أجرة الناقل بثمن النقل وهي عبارة عن مبلغ النقود الذي يتقاضاه الناقل مقابل نقل البضاعة وهي بهذا تختلف عن تعريف النقل التي عبارة عن وثيقة تتضمن الشروط التي بمقتضاها يتم تنفيذ عملية

¹ خليل احمد حسن قدارة ، الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري ، ج1 ، مصادر الالتزام ط2 ، د.م.ج ، بن عكنون الجزائر 2005 ، ص 71 .

² عمارة عمورة ، مرجع سبق ذكره ، ص 99 .

³ René Rodiere, Droit Des Transports, Sirey, Paris 1977 P 341 .

⁴ A - Zahi , Droit Des Transports , Trommel , Office Des publications Universitaires , Ben aknoun Alger 1991P 65 .

النقل و تحديد أجرته ¹.

و تتحدد الأجرة عادة تبعا لنوع البضاعة و كميتها فمن حيث النوع غالبا ما تكون أجرة السوائل أكثر من أجرة المواد الجامدة و يدخل في نظر الإعتبار حجم ووزن المادة المنقولة و نوعية واسطة النقل فالواسطة البطيئة كالسفينة تكون اقل اجرة بينما تكون اكثر في السريعة كالتائرات ².

و الأصل في عقد النقل البري للبضائع أن يتفق الطرفان أي المرسل و الناقل على الأجرة التي تستحق للناقل وإلا تولى القاضي تحديدها وفقا للعرف وهو نادر الوقوع أما الوضع الشائع فهو تحديد الأجرة سلفا بمعرفة الناقل في قائمة أسعار يتعامل بها مع الكافة ³.

و يلتزم المرسل أو المرسل إليه بقدر الأجرة المذكورة في العقد دون أن يكون لتغير قيمة النقود في الفقرة الممتدة ما بين نشوء الالتزام و الوفاء أي تأثير ⁴ وهذا طبقا للمادة (95 ق م ج) بنصها على : " إذا كان محل الالتزام نقودا ، التزم المدين بقدر عددها المذكور في العقد دون ان يكون لارتفاع قيمة هذه النقود او لانخفاضها وقت الوفاء أي تأثير ".⁵

المطلب الثالث: السبب

يقصد بسبب العقد سبب إلتزامات أطراف العقد و يشترط فيه أن يكون مشروعا أي غير مخالف للنظام العام و الآداب العامة فاذا كان عقد النقل قد أبرم نتيجة دين قمار أو لإقتراف جريمة أو أي علاقة غير مشروعة يعد العقد باطلا و سنتطرق أولا لتعريف السبب و ثانيا لإثبات السبب.

الفرع الأول: تعريف السبب

يقصد بالسبب وفقا للنظرية التقليدية الغاية المباشرة الذي يقصد الملتزم الوصول اليه من وراء التزامه وبهذا المعنى يتميز عن الباحث الغاية الغير مباشرة او الامر الذي يرده ان يمل اليه من وراء تحقيق السبب ، سواء كان الامر قريبا او بعيدا او بسبب التزام المتعاقد الاخر ⁵.

وعليه في عقد النقل البري سبب التزام الناقل بنقل البضاعة هو الإلتزام بدفع الاجرة او الوعد بدفعها و سبب التزام المرسل بدفع الاجرة او الوعد بدفعها و سبب التزام المرسل بدفع الاجرة هو التزام الناقل بنقل البضاعة.

¹ Alfered Jauffret :Manuel De Droit Commercial 22eme édition. Ed:L.G.D.J.Paris.1995 P 540

² سمير حسن الفتلاوي ، مرجع سبق ذكره ، ص 198.

³ مراد منير فهمي ، مرجع سبق ذكره، ص 99.

⁴ محمد صبري السعدي، مرجع سبق ذكره، ص 219.

⁵ عبد الرزاق السنهوري ،نظرية العقد، ج1، ط2، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان، 1998، ص 564 .

و يقصد بالسبب وفق النظرية الحديثة الباعث الدافع إلى الإلتزام و الظاهر أن القانون الجزائري قد أخذ بهذه النظرية¹ التي تشترط فيه أن يكون مشروعاً و يفترض أنه مشروع حتى يثبت العكس غير أنه في عقد النقل السبب الباعث للناقل المهني للالتزام بنقل البضاعة لا يمكن أن يكون غير مشروع وإنما مسألة عدم المشروعية تطرح بالنسبة لسبب التزام المرسلين فقد ولا يوجد فرق بين الشخص الذي يرسل سلع غذائية للمنزل لسبب غير مشروع و ذلك الذي يؤجر منزلاً لسبب غير مشروع².

الفرع الثاني: إثبات السبب

يفترض القانون أن سبب كل التزام مشروع بمعنى أن الدائن ليس عليه إثبات مشروعية السبب بل على من يدعي أن سبب الإلتزام غير مشروع أن يقيم الدليل على ذلك³.

وهذا ما نصت عليه المادة (1/98) ق م ج على أنه : " كل التزام مفترض أن له سبباً مشروعاً مالم يقيم الدليل على ذلك " هذا في حالة ما إذا كان العقد خالياً من ذكر السبب لكن تبقى مشروعية السبب قرينة بسيطة يجوز للمدين أن يثبت عكسها بجميع طرق الإثبات ولو بالبنية أو القرائن⁴.

وفي حالة ذكر السبب في عقد النقل البري للبضائع يعتبر هو السبب الحقيقي للاتفاق إلا إذا قام الدليل على عكس ذلك⁵.

فإذا قام الدليل على صورية السبب فعلى من يدعي أن للالتزام سبباً آخر مشروعاً أن يثبت ما يدعيه غير أنه لا يجوز إثبات عكس الكتابة إلا بالكتابة⁶.

وهذا وقف لنص المادة 2/98 ق م ج حيث نصت على : " ويعتبر السبب المذكور في العقد هو السبب الحقيقي حتى يقوم الدليل على ما يخالف ذلك فإذا قام الدليل على صورته السبب فعلى من يدعي أن الإلتزام سبباً آخر مشروعاً أن يثبت ما يدعيه " .

¹ علي علي سليمان، مرجع سبق ذكره، ص 75

² Rone Rosiere : OP. Cite, P 331.

³ محمد صبري السعدي، مرجع سبق ذكره، ص 231 .

⁴ علي علي سليمان، مرجع سبق ذكره، ص 75.

⁵ خليل احمد حسن قداد، مرجع سبق ذكره ، ص 81.

⁶ العربي بلحاج ، مرجع سبق ذكره ، ص 169.

المبحث الثالث

إثبات عقد النقل البري للبضائع

إثبات وجود عقد البري يكون بكافة وسائل الإثبات في الاصل وهذا عملاً بمبدأ حرية الإثبات كسائر العقود التجارية ، ومع ذلك جرت العادة على صياغة مستند كتابي يدعى بمستند النقل كتسهيل لإثباته في حالة حصول نزاع وسنتطرق في المطلب الأول لمبدأ حرية إثبات عقد البري للبضائع و المطلب الثاني نخصه لإثباته بمستند لنقل أما المطلب الثالث نخصه لأحكام سند النقل ووظائفه .

المطلب الأول: مبدأ حرية اثبات عقد النقل البري للبضائع

يخضع إثبات العقد بالنسبة لطرفيه التاجرين لمبدأ حرية الإثبات وسنتكلم أولاً عن مضمون حرية الإثبات وثانياً عن وسائل إثبات عقد النقل البري للبضائع.

الفرع الأول : مضمون مبدأ حرية الإثبات

نصت المادة 30 من القانون التجاري على أنه: " يثبت كل عقد تجاري:

- 1- سندات رسمية
- 2- سندات عرفية
- 3- فاتورة مقبولة
- 4- الرسائل
- 5- دفاتر الطرفين
- 6- بالإثبات بالبينة او بأية وسيلة اخرى إذا رأت المحكمة وجوب قبولها".

يتضح من نص المادة أن إثبات عقد النقل البري للبضائع بإعتباره عقد تجارياً يسير لا يتم بأي تعقيد و يصح إثباته بالبينة و القرائن و الدفاتر التجارية و بالأقوال و الأعمال التي يطمئن إليها قاضي الموضوع نظراً لما تتطلبه المعاملات التجارية من سرعة في التعامل و ثقة متبادلة بين أطرافها وما يترتب على ذلك من صعوبة إشتراط حصول التاجر على دليل إثبات¹.

¹ شتواح العياشي، مرجع سبق ذكره، ص 24.

و تعتبر قاعدة حرية الإثبات حقا للخصوم فمتى طلب الخصم وجب على القاضي أن يسمح بتقديم الدليل الذي طلب الخصم تقديمه وهو يعد ذلك حرا في الأخذ او في طرحه أو في طلب تكملة بأدلة أخرى¹.

ومع ذلك يفهم من الفقرة الأخيرة للمادة السالفة الذكر أن حرية الإثبات رخصة للقاضي و ليست للخصوم بحيث لا يجبر القاضي على النظر في دليل غير الكتابة متى قدر ذلك.

ولما كانت حرية الإثبات مقررة لمصلحة أصحاب الشأن ولا تتعلق بالنظام العام فإن لهم أن يتنازلوا عنها صراحة أو ضمنا بأن يتفقوا مقدما فيما بينهم على ضرورة الإثبات بالكتابة².

الفرع الثاني: وسائل إثبات عقد النقل البري للبضائع

من أهم وسائل الإثبات بين التجار المتعاملين في مجال النقل للبضائع نجد السندات الرسمية و العرفية و الدفاتر التجارية و الفاتورة و سنتكلم عن السندات الرسمية و العرفية أولا ثم الدفاتر التجارية ثانيا ثم عن الفاتورة ثالثا.

أولا: السندات الرسمية

عرفت المادة 324 ق م ج السندات الرسمية بانها : "العقد الرسمي عقد يثبت فيه موظف او ضابط عمومي او شخص مكلف بخدمة عامة ما تم لديه او ما تلقاه من ذوي الشأن وذلك طبقا للأشكال القانونية و في حدود سلطته واختصاصه "

من خلال هذا النص يتبين لنا أنه يشترط لإصباغ صفة رسمية على الورقة شرطان:

الشرط الأول : أن تصدر من موظف عام أو شخص مكلف بخدمة عامة ولا يشترط لإصباغ الصفة الرسمية على الورقة أن تكون محررة على نموذج خاص .

الشرط الثاني : أن تصدر من موظف بعد إتباع الإجراءات القانونية المدققة الخاصة بذلك في حدود سلطته وإختصاصه ، وخصوص حجة السندات الرسمية فقد نصت المادة 324 مكرر 5 من ق م ج على أنه : " يعتبر ما ورد في العقد الرسمي حجة حتى يثبت تزويره ويعتبر نافذا في كامل التراب الوطني " .

وإذا ما تطلب القانون ضرورة إثبات العقد التجاري بالكتابة فلا يجوز إثبات عكس ما أشتملت عليه

¹ علي جمال الدين عوض، الوجيز في القانون التجاري، ج1، دار النهضة العربية، القاهرة- مصر- 1975، ص 128.
² نفس المرجع ، ص 129.

الكتابة إلا بالكتابة¹ كما هو الحال بالنسبة للعقد نقل البضائع عبر السكك الحديدية ، أما إذا لم يوجب ضرورة إثبات العقد التجاري بالكتابة وتمسك أحد أطرافه بدليل كتابي فيجوز إثبات عكس ما أشتمل عليه بكافة الوسائل²، كما هو الحال بالنسبة لعقد نقل البضائع عبر الطرق .

ثانياً: السندات العرفية

نصت المادة 327 ق م ج على السندات العرفية بقولها : " يعتبر العقد العرفي صادراً ممن كتبها و وقعه او وضع اصبعه مالم ينكر صراحة ما هو منسوب اليه "

نستنتج من هذا النص أن السند العرفي يشترط فيه شرطان: الكتابة و التوقيع فالسند العرفي هو الذي يصدر من ذوي الشأن ويثبت به واقعة قانونية وموقع من الشخص الذي يحتج به عليه بإمضائه أو ختمه أو بصمة إصبعه³ .

فقوة السند العرفي أقل من قوة إثبات السند الرسمي⁴ ، وكما أكدت المحكمة العليا ذلك بقرارها رقم : 176264 الصادر بتاريخ 1998/11/18 في قضية (م ق ت ع ه) ضد (خ أ) ومن معه بقولها : "إن تعاضي وتجاهل جهة الإستئناف لعقدين الرسميين الذين لهما قوة ثبوتية قاطعة واقتصارها على مناقشتها للعقد العرفي المحتج به من طرف المطعون ضده ، مرجحة إياه ضمناً على العقدين الرسميين الذي يستلزم لدحضهما الإستظهار بحجة مماثلة لهما في القوة قانوناً أو أكثر قوة بعد إساءة في تطبيق قواعد الإثبات ويعرض القرار للنقض "⁵ .

غير أن الملاحظ أن صيغة الجملة الأخيرة لهذا المبدأ جاءت ركيكة أخلت معناه.

ثالثاً: الفاتورة المقبولة

المشروع الجزائري لم يعرف الفاتورة وإنما نص عليها في الفقرة الثانية من المادة 56 من قانون المنافسة على ضرورة تسليمها عند تأدية خدمة من طرف عون إقتصادي الى عون إقتصادي آخر وكما نصت المادة 58 من نفس القانون على تحريرها بالكيفيات المحددة عن طريق التنظيم .

¹مراد عبد الفتاح، شرح العقود التجارية والمدنية، ط1، (د.د.ن)،(د.م.ن)،(د.س.ن) ، ص 81.

² نفس المرجع السابق، نفس الصفحة.

³ محمد صبري السعدي، مرجع سبق ذكره، ص 66.

⁴ علي علي سليمان، الشكليات وأثرها على التعاقد، مجلة الشرطة العدد 1982/18، ص 24.

⁵ (الغرفة المدنية - القسم الثالث)، القرار رقم : 176264 الصادر بتاريخ: 1998/11/18، المجلة القضائية، العدد 1، لسنة: 1999، ص 102..

وكما نصت المادة 10 فقرة 1 و 2 من القانون المحدد للقواعد المطبقة على الممارسات التجارية قانون رقم 04 - 02 على: " يجب ان يكون كل بيع سلع او تأدية خدمات بين الاعوان الاقتصاديين مسموحا بفاتورة ، يلزم البائع بتسليمها ويلزم المشتري بطلبها منه و تسليم عند البيع او تأدية الخدمة" .

وتعرف الفاتورة على أنها وثيقة حسابية تبين طبيعة و ثمن البضائع المرسلة أو الخدمات المنجزة بنص القانون على تسليمها أو تسلّم بطلب من الزبون¹ .

رابعاً: الرسائل

المشرع التجاري الجزائري تناول الرسائل في الإثبات بنص المادة 329 فقرة 1 ق م ج حيث جاء فيها : "تكون للرسائل الموقع عليها قيمة الاوراق العرفية من حيث الاثبات" .

وللرسائل أهمية خاصة فيما يتعلق بالمعاملات التجارية فهي وإن كانت أوراقا لم تعد مقدما للإثبات إلا أنه تتضمن شرطي الكتابة و التوقيع وبذلك تستوفي شروط الورقة العرفية وتكون لها قيمة هذه الورقة في الاثبات و إذا كانت الرسالة خالية من التوقيع فيمكن إعتبارها مبدأ ثبوت الكتابة إذا كانت بخط من تحتج عليها بها² .

وتسوية الرسائل بالمحركات العرفية في الإثبات تقتضي أن تخضع لكل ما يخضع له المحرر العرفي من قيود فلا تكون حجة على الغير مثلا إلا إذا كان تاريخها ثابت³ .

خامساً: الدفاتر التجارية

المشرع الجزائري لم يعرف الدفاتر التجارية بل تطرق إلى حجيتها في الإثبات من خلال المادة 330 فقرة 1 من ق.م.ج حيث نصت على: " 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 ، وقد يحتج بها في نزاع مدني ، فإذا أحتج بها بين تاجرين وكان موضوع النزاع عملا تجاريا ، جاز هذا الإحتجاج بشرط أن تكون منتظمة وهوما نصت

¹ شتواح العياشي، مرجع سبق ذكره، ص 30.

² محمد صبري السعدي، مرجع سابق، ص 93 - 94.

³ محمد زهدور ، الموجز في الطرق المدنية للإثبات في التشريع الجزائري وفق آخر التعديلات 1(د.د.ن)(د.م.ن) 1991 ،ص 41.

عليه المادة 13 من ق.ت.ج بقولها : " يجوز للقاضي قبوا الدفاتر التجارية المنتظمة كإثبات بين التجار بالنسبة للأعمال التجارية"، وإن كانت هذه الدفاتر غير منتظمة وكان صاحبها دائئا فلا يجوز له الإحتجاج بها أما إذا كان مدينا فتكون حجة عليه لأن ما كتب فيها يعتبر حينئذ كإقرار منه ويؤخذ به¹.

أما إذا كان الإحتجاج بالدفاتر التجارية بين تاجر وغير 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 بتوريدات².

يلزم القانون التجاري الناقل بأن يمسك دفترين ، هما دفتر اليومية ودفتر الجرد ويحق للناقل مسك دفاتر أخرى غير إلزامية من أجل تحسين تسيير مشروعه³..

كما يلزم الناقل بحفظ دفاتره التجارية لمدة عشرة سنوات وهذا ما أقرته المادة 12 من ق.ت.ج، حيث نصت على : "يجب ان تحفظ الدفاتر والمستندات المشار إليها في المادتين 9 و10 لمدة عشرة سنوات.."

سادسا : البينة

نصت المادة 333 فقرة 1 ق م ج على البينة (شهادة الشهود) بنصها على أنه: " في غير المواد التجارية إذا كان التصرف القانوني تزيد قيمتها على 100.000 دج أو كان غير محدد القيمة فلا يجوز الإثبات بالشهود في وجوده او انقضائه مالم يوجد نص يقضي بغير ذلك " .

فالبينة يقصد بها أخبار الناس في مجلس القضاء بواقعة صدرت من غيره يترتب عليها حق لغيره و للقاضي حرية واسعة في تكوين إقناعه بثبوت الوقائع بالشهادة فله أن يعبر الواقعة المدعاة ثابتة إعتادا على شهادة شخص واحد أو غير ثابتة ولو شهد بها شهود كثيرون⁴.

فالأصل في المواد التجارية هو حرية الإثبات فيجوز فيها الإثبات بالشهود لذلك إستنتجت المادة 333 ق م ج المواد التجارية من نطاق حكمها .

فالشهادة تجوز في إثبات المسائل التجارية أيا كانت قيمة الإلتزام سواء جاوزت التصرف مائة ألف دينار جزائري أو كانت التصرف التجاري غير محدود القيمة و يجوز إثبات ما يخالف الثابت بالكتابة بالشهود فلا القاعدة العامة و الحكمة في ذلك هي أن ما تستلزمه المعاملات التجارية من سرعة وإئتمان يتنافى مع إقتضاء الكتابة في الإثبات فالتاجر تفرض عليه ظروفه إبرام عمليات كثيرة في وقت قصير و

¹ محمد زهود ، مرجع سبق ذكره، ص41.

² نفس المرجع السابق، ص43.

³ فرحة زواوي صالح ، الكامل في القانون التجاري الجزائري ، ط2 ، دار ابن خلدون، وهران، الجزائر، ص485.

⁴ محمد صبري السعدي، مرجع سبق ذكره، ص 130.

إلا تعذر عليه أن يتحقق الفائدة المرجوة من عمله ولهذا كان جواز الإثبات بالشهود في هذا النطاق أمر تقضيه ظروف التجارة¹.

كما أن المشرع أجاز إثبات عقد نقل البري للبضائع بوسائل أخرى زيادة على الوسائل المذكورة سابقا وذلك إذا رأت المحكمة وجوب قبولها.

المطلب الثاني: إثبات عقد النقل البري للبضائع بمستند النقل

كان عميل النقل قديما يحرص على تحرير مستند النقل يدعى (تذكرة النقل) لتسيير إثبات العقد ونظرا لشكلها الفخم الذي كان يستعمل آنذاك عند التجار المرتبطين أكثر بالعادات وما كانت تتطلبه من بيانات عديدة تحول العمل عن استعمالها تدريجيا إلى مستند بسيط بجانبها يدعى (إيصال النقل)

وسواء كان مستند النقل عبارة عن تذكرة إيصال فإن له شكلا قانونيا محدد ووظائفه قانونية لذا سنقسم هذا المطلب إلى فرعين : الفرع الأول تذكرة النقل أما الفرع الثاني فنخصه لسند النقل .

الفرع الأول: تذكرة النقل

تذكرة النقل في الأصل كانت عبارة عن رسالة يكتبها المرسل للمرسل إليه يسلمها إليه الناقل تبين بوضوح إلتزامات هذا الأخير و البيانات التفصيلية الخاصة بالبضاعة التي تسلمها، وتعلم المرسل إليه بوصول البضاعة الخاصة وتدعوه بعد مراقبة حالتها الجديدة لدفع أجرة النقل و تتضمن إمضاء المرسل فهي دليل وحده ولكن جرى العمل أن تحرر في نسختين فتحمل النسخة الثانية إمضاء الناقل ويحتفظ بها المرسل² وعند الوصول يقدم الناقل بتسليم النسخة الممضاة من المرسل الى المرسل اليه حتى يتسلم البضاعة بمقتضاه³.

ومن ضمن التعريفات الفقهية لتذكرة النقل تذكرة تعريف الدكتور سميحة القليوني التي ترى بأنها : "الصك الذي يتضمن كل ما يتعلق بالبضاعة المطلوب نقلها وبيانات كل من المرسل و المرسل إليه وكل بيان يؤدي إلى إيضاح طبيعة البضاعة المنقولة وأشخاص الإلتزام و المستفيد من هذا العقد"⁴.

¹ محمد زهود ، مرجع سبق ذكره ، ص 46.

² نادية فضيل، الأوراق التجارية في القانون التجارية ، ط 14 ، دار هومة بوزريعة – الجزائر- 2013 ، ص 198.

³ مراد منير فهيم، مرجع سبق ذكره، ص 99.

⁴ سميحة القليوني، شرح قانون التجارة المصري الجديد ، رقم 99/17، ط 3، دار النهضة العربية، القاهرة- مصر - 2000 ص 462.

وقد خص المشرع التجاري الجزائري تذكرة النقل بنص المادة 41 فقرة 1 ق ت ج التي جاء فيها :
" على المرسل أن يبين بتذكرة النقل إسم المرسل إليه وعنوانه ومكان تسليم الأشياء المنقولة ونوعها
وعددتها ووزنها وحجمها " .

من خلال نص المادة يتضح لنا أن البيانات الإلزامية لتذكرة النقل التي إشتراطها المشرع هي :

- 1- مكان تسليم البضاعة المنقولة.
- 2- إسم المرسل اليه.
- 3- نوع البضاعة وعددتها وحجمها.

وأقر المشرع الجزائري بأن يقدم المرسل البيانات التي قد يطلبها الناقل أو يقررها القانون لتعيين ذاتية الشيء بنص الفقرة 1 من المادة 217 ق م ج التي جاء فيها : " على المرسل ان يقدم للناقل البيانات عن اسم المرسل اليه وعنوانه و المكان المطلوب الارسال إليه ونوع الاشياء ووزنها وحجمها وكيفية حزمها وعدد الطرود التي تشملها وغير ذلك من البيانات التي قد يطلبها الناقل أو يقررها القانون لتعيين ذاتية الشيء " إذا كلما كثرت البيانات التي يقدمها المرسل للناقل كان عمل هذا الأخير أحسن .

وهذا يبقى المرسل بإعطاء كل البيانات الضرورية للناقل كما يضمن صحتها و كفايتها أمام الناقل و الغير و هذا ما تمت عليه المادة 41 ق ت ج التي جاء فيها : " ويعد المرسل مسؤولا تجاه الناقل و الغير عن الأضرار الناشئة عن إهمال البيانات المذكورة وعدم صحتها أو كفايتها " و نصت المادة 217 فقرة 2 من ق ت ج بأنه " يسأل المرسل عن الضرر الذي ينجم عن عدم صحة البيانات التي يقدمها او عدم كفايتها".

الفرع الثاني: سند النقل

سند النقل هو عبارة عن سند لا يختلف عن تذكرة النقل من حيث البيانات المتعلقة بالبضاعة ولكنه يختلف في إصداره من الناقل¹ و يمنحه لمن سلمه هذه البضاعة فيعلن بيان و مقادير البضاعة التي إستلمها من المرسل و إلتزامه بتسليمها إليه في الميعاد و المكان المحدد².

و يستعمل سند النقل على الخصوص من طرف مصلحة السكك الحديدية و مصلحة البريد بدلا من تذكرة النقل فالمرسل يكتب تقرير إرسال به كل البيانات لتذكرة النقل و يقيد هذا التقرير في دفاتر المصلحة و يعطي للمرسل سندا هو عبارة عن صورة من الأصل المقيد في دفاترها و ترسل للمرسل إليه

¹ مراد منير فهيم ، مرجع سبق ذكره ، ص 100.

² نادية فضيل ، مرجع سبق ذكره ، ص 198 .

صورة أخرى منه مع البضائع و يقوم هذا المستند مقام تذكرة النقل¹ ويرجع الفضل في نشأة سند النقل إلى شركات النقل بالسكك الحديدية الفرنسية خلال القرن الماضي التي أعفت المرسلين المتعاملين معها من تسليمها تذكرة النقل و أبت بإعطائهم سندات تصديرها هي صالحة للإثبات في مواجهتها في حالة النزاع من نسختين الأولى تبقى لدى المرسل و الأخرى 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 13/05/1803² وكما نظم المشرع الجزائري أحكامه ضمن الكتاب الرابع الخاص بالسندات التجارية و حدد بياناته الإلزامية في نص المادة 543 مكرر 8 فقرة 2 من ق ت ج حيث نص فيها على : "ويجب أن يحتوي على إسم الشخص الطبيعي أو المعنوي للشاحن أو رسمه التجاري و مهنته أو غرض شركته و مقر سكنه أو عنوان شركته وطبيعة البضاعة و البيانات التي تسمح بالتعرف عنها وعن قيمتها " .

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

- 1- إسم الشاحن أي الناقل أو إسمه التجاري و مهنته أو غرض شركته و مقر سكنه أو عنوان شركته
- 2- طبيعة البضاعة أو البيانات التي تسمح بالتعرف عنها أو عن قيمتها و الحد الأدنى من البيانات التي يشترطها القانون.

ونجد أن المشرع الجزائري قد أغفل في النص على العديد من البيانات الضرورية بالبيانات المتعلقة بإسم المرسل و المرسل إليه و عنوانهما و بيان تاريخي و مكاني القيام و الوصول و مقدار أجره النقل و مصاريفه و تحديد على من يستحقها و بيان شروط العقد وكذلك شرط توقيع الناقل على سند النقل .

فالبيانات المتعلقة بأطراف العقد تسمح لأطراف العقد التعرف على بعضهم البعض وأكثر من هذا تفادي رفض دعاوى المسؤولية شكلا أو لعدم الإختصاص المحلي لأن المحكمة المختصة عادة هي محكمة مواطن المدعي عليه³.

أما فيما يخص البيانات المتعلقة بأجرة النقل و مصاريف الخدمات الملحقة و بيان إستحقاق الأجرة عند الإنطلاق أو عند الوصول يهدف إلى تكمين الناقل من معرفة المدين الأصلي بأجرة النقل على سبيل المثال نذكر منها :

- مصاريف الشحن عند القيام أو مصاريف التفريغ عند الوصول.

¹ عبد الحميد الشواربي ، القانون التجاري - العقود التجارية ، منشأة المعارف الاسكندرية ، مصر (د.س.ن) ص 34.

² René Rodier, OP.cit.P382.

³ مراد فهميم ، مرجع سابق ذكره ، ص 100.

- مصاريف الوزن.

- مصاريف التأمين و الرسوم الضريبية.

و البيانات الخاصة بأماكن القيام و الوصول تسمح للناقل من جهة تحديد خط السير و مسافة لتحديد الأجرة و من جهة اخرى تسمح له بتنظيم نقل البضاعة في ظروف حسنة باستغلال الجيد لوسائل النقل أما بيان تاريخ الانطلاق في النقل فيسمح بتقديم الضرر الحاصل عند تأخير وصول البضاعة¹.

هذا و نجد من الناحية العملية من يسمي بوصل النقل² وهناك من يسميه بفاتورة النقل³ وهناك ايضا من يسميه بورقة النقل⁴.

المطلب الثالث: أحكام ووظائف سند النقل البري للبضائع

سند النقل هو عبارة ورقة تجارية تتداول بين التجار قبل وصول البضاعة إلى أصحابها تحقيقا لمبدأ السرعة و الإئتمان في المعاملات التجارية ولذى سنتطرق في الفرع الأول لشكل و طرق تداول سند النقل البري للبضائع و في الفرع الثاني سنتطرق إلى وظائفه .

الفرع الأول: أحكام سند النقل

تنص المادة 543 مكرر 8 فقرة 1 من ق ت ج على : " يصبح سند النقل بإعتباره وثيقة تمثل ملكية البضائع ، سند تجاريا يصدر أو يظهر " للحامل " أو لأمر " .

كما أضافت المادة 543 مكرر 10 فقرة 1 ق ت ج على: " سند النقل الصادر لشخص مسمى " هو سند إسمي و تسليم البضاعة للشحن المعين " .

يتضح من خلال النصين السابقين أن سند النقل إما أن يكون إسميا لا يمكن إعتباره سندا تجاريا ، أما إن يكون إذنيا أو للحاصل يعتبر سندا خارجيا .

أولا : سند النقل الإسمي و طرق تداوله

إذا كان سند النقل البري للبضائع إسميا أي يحمل إسم شخص معين سواء كان المرسل نفسه أو

¹ A-Zahi .OP .cit .p 87-88.

² انظر الى الملحق رقم 1 المتعلق بنموذج لوصول النقل.

³ انظر في ذلك الملحق رقم 2 المتعلق بنموذج لفاتورة النقل.

⁴ انظر في ذلك الى الملحق 3 المتعلق بنموذج لورقة الطريق.

المرسل إليه فيلتزم المعين فيه بتسليم البضاعة¹ ، وهو ما جاء في نص المادة 543 مكرر 8 فقرة 10 سالفة الذكر نجد أن المشرع إستثناه من السندات التجارية و عليه فإنه يستثني من مزايا القانون الصرفي بعكس ما إذا كان سند النقل لأمر أو للحاصل ولا نجد ما يبرر ذلك و يستطيع المعين في سند النقل الإسمي إن يتداوله عن طريق التطهير² رغما أنه يظل ورقة مدنية الأصل فيه أن يتم تداوله عن طريق حوالة الحق و هذا طبقا لنص المادة 543 مكرر 10 الفقرة الثانية من ق ت ج و التي نصت على : " غير أن سند النقل يضل قابلا للتحويل من صاحبه عن طريق التطهير حتى وإن كان له شكلا سندا رسمي "

هذا وقد اعطى المشرع للمعين في سند النقل الإسمي الحق في تحويله للغير عن طريق التطهير .

وتنص المادة 543 مكرر 13 ق ت ج على أنه : " تطبق الأحكام التي تحكم السند لأمر مالم ينص هذا الفصل على خلاف ذلك " ، و عليه فإن سند النقل الإسمي يخضع في تداول لأحكام السند لأمر المنصوص عليه في المواد 465 الى 471 ق ت ج مالم يوجد نص خاص و السند لأمر يخضع هو الآخر لأحكام السفتجة المنصوص عليها في المواد 389 الى 464 ق ت ج مالم تتعارض و طبيعة السند لأمر .

ثانيا : سند النقل الإذني و طرق تداوله

سند النقل البري للبضائع الصادر لأمر أو لإذن سند تجاريا و عليه إذا تضمن سند النقل شرط لأمر كان قابلا للتحويل عن طريق التطهير من الشخص الذي صدر لأمره و من ثم يمكن تداول السند من المظهر إلى المظهر إليه حتى تصل البضاعة فيستلمها المظهر إليه الأخير و يلتزم الناقل عندئذ بتسليمها إليه³ .

وهذا ما نصت عليه المادة 546 مكرر 11 ق ت ج حيث جاء فيها: " سند النقل المتضمن شرط لأمر قابل للتحويل عن طريق التطهير من الشخص الذي صدر لأمره "

وسند النقل الذي يشتمل عبارة ليس لأمر أو أية عبارة تفيد هذا المعني فلا يمكنه تداوله عن طريق التطهير بل يخضع سند النقل في هذه الحالة للحوالة المدنية و من ثم لا يجوز للمرسل إليه أن يتصرف في البضاعة قبل أن تصل إليه و يتسلمها من الناقل فعلا.

¹ وفاء شيعاوي ، سند النقل ، محاضرات مقياس الاوراق التجارية ، جامعة قلمة ، السنة الرابعة حقوق 2009 / 2010.
² عمارة عمورة ، الأوراق التجارية وفق للقانون التجاري ، ط1 ، دار الخلدونية القبة ، (د.م.ن)، (د.س.ن)، الجزائر 2008 ، ص 289.
³ نادبة فضيل ، مرجع سبق ذكره ، ص 200.

إن سند النقل البري للبضائع الإذني يخضع لأحكام السند لأمر المنصوص عليها في المواد من 465 الى 471 ق ت ج مالم يوجد نص خاص و السند لأمر يخضع هو الآخر لأحكام السفتجة المنصوص عليها في المواد 389 الى 464 ق ت ج مالم تتعارض و طبيعة السند لأمر .

ثالثا : سند النقل للحامل وطريقة تداوله

إذا كان سند النقل البري للبضائع للحامل فهو يتداول بتظهيره على بياض ويكون ذلك حسب الشروط المنصوص عليها في المواد من 369 الى 402 من ق ت ج وهو ما نصت عليه المادة 543 مكرر 12 بنصها على : " سند النقل الصادر " الحامل " قابل للتحويل عن طريق التظهير على بياض حسب الشروط المنصوص عليها في المواد 396 الى 402 من هذا القانون "

وبالرجوع الى المادة 397 من ق ت ج و قياسا نجد أنها تجيز للمظهر إليه على بياض بأن يملأ البياض بوضع اسمه أو إسم شخص آخر أو أن يظهر سند النقل من جديد على بياض أو أن يظهره لشخص آخر اي تظهير اسميا كما له أن يسلم سند النقل الى شخص من الغير بدون أن يملأ البياض ودون أن يظهره أي عن طريق المناولة اليدوية .

إن سند النقل لحامله يخضع لأحكام سند لأمر المنصوص عليها في المواد 465 الى 471 من (ق. ت ج) مالم يوجد نص خاص و السند لأمر يخضع هو الآخر لأحكام السفتجة المنصوص عليها في المواد 389 إلى 464 من ق ت ج مالم يتعارض و طبيعة السند لأمر .

وتجدر الإشارة إلى أن سند النقل مهما كان إسميا أو لأمر أو للحامل فإنه يجوز تظهيره تظهيراً تاماً أي ناقلاً للملكية كما يمكن تظهيره توكلياً وأيضا يمكن تظهيره تأمينياً .

الفرع الثاني : وظائف سند النقل البري للبضائع

بعد التعرف على محتوى سند النقل من بيانات إتضح لنا أنه يتضمن الشروط الأساسية للنقل و قائمة الإلتزامات الملقاة على عاتق كل طرف من أطراف العقد وعلى هذا الأساس يلعب سند النقل ثلاث وظائف فهو مذكرة إعلامية ووسيلة إثبات وسند يمثل البضاعة .

أولا : سند النقل مذكرة اعلامية

لسند النقل وظيفة إعلامية بالنسبة للناقل وبالنسبة للمرسل إليه فبالنسبة للناقل يعلمه مثلا بمكان الوصول وشخص المرسل إليه حتى يكون تسليمه البضاعة للمرسل إليه الحقيقي مبررا لذمته¹، أما بالنسبة للمرسل إليه فهو يمكنه من معرفة البضاعة ليقدر ما إذا كانت هي بعينها التي أرسلت وهل وصلت في الميعاد المحدد فيها وهل يجب عليه دفع الأجرة و مصاريف النقل أو أنها دفعت مقدما من قبل المرسل².

ثانيا : سند النقل وسيلة إثبات

لسند النقل دور قانوني يتلخص في أنه يعتبر وسيلة لإثبات وقوع عقد النقل و الشروط التي يتضمنها فمتى وقع خلاف بين الناقل و المرسل بشأن ميعاد النقل أو أجرته أو مقدار التعويضات المتفق عليها في حالة التأخير أو الهلاك أو تلف البضاعة أمكن لكل منهما الإستناد إلى سند النقل لإثبات ما يدعيه³.

وأیضا يستطيع المرسل إليه أن يستند إلى هذا المستند متى نشب النزاع بينه وبين الناقل لأنه وإن لم يكن طرفا في عقد النقل فإن المرسل يتعاقد لمصلحته.

ويلاحظ أن المشرع الجزائري لم يتطرق بنص خاص لحجة سند النقل.

ثالثا: سند النقل يمثل البضاعة

يعتبر سند النقل سند بملكية البضاعة المنقولة وهذا من أهم فوائد السند و يجوز بناء على المرسل إليه أن يتصرف فيها بالبيع أو الرهن وذلك بتسليم السند أن كان لحامله اما إذا كان إسميا أو محرر لأمر شخص معين فبتظهيرها⁴، ونص المشرع على تمثيل سند النقل للبضاعة بنص المادة 543 مكرر 8 ق ت ج حيث جاء فيها : " يصبح سند النقل بإعتباره وثيقة تمثل ملكية البضائع ".

وفي حالة رهن السند تجاريا فإن الدائن المرتهن يعتبر حائزا للبضائع حكما وهذا ما أقره المشرع بنص المادة 32 فقرة 2 من ق ت ج : " ويعتبر الدائن حائزا للبضائع متى كانت تحت تصرفه في مخازنه او سفينته او في الجمرک او في مستودع عمومي أو كان بيد الدائن قبل وصولها وثيقة الشحن أو أي سند نقل آخر معادلها ".

¹ Rene Rodiere , OP, cit , p 401.

² عبد الحميد الشواربي، مرجع سبق ذكره، ص 412.

³ عبد الفتاح مراد، مرجع سبق ذكره، ص 376.

⁴ عبد الحميد الشواربي، مرجع سبق ذكره، ص 413.

بالإضافة إلى نص المادة 813 فقرة 1 ق م ج الخاص بالحياسة حيث نصت على : " تسلم السندات المعطاة عن البضائع المعهود بها الى امين النقل او المودعة في المخازن يقوم مقام تسليم البضائع ذاتها".

و الحكمة التي أرادها المشرع في منحة سند النقل هذه الوظيفة هي تمكين المرسل إليه من التصرف في البضاعة حتى ولو مازالت في الطريق فيستطيع بيعها لو عرض عليها ثمن أكبر يحقق مصلحته و يستطيع رهنا لو إحتاج إلى الاقتراض وما يلاحظ أيضا أن حياسة البضاعة حكما أي بواسطة سند النقل تبقى أقل مرتبة من حيازتها الفعلية و هذا في حالة ما إذا كان الحائزين في الحالتين السابقتين حسني النية و يستند في هذا إلى المادة 813 فقرة 2 من ق ت ج التي نصت على أنه : " غير أنه إذا تسلم شخص السندات وتسلم آخر البضائع ذاتها وكان كلاهما حسن النية فإن الأفضلية تكون لمن تسلم البضائع " .

الفصل الثاني

تنفيذ عقد النقل البري للبضائع

يرتب عقد النقل البري على الوجه القانوني عدة التزامات في ذمة الناقل و المرسل و كذا في ذمة المرسل إليه متى اكتسب صفة الطرق الطرف في العقد و نستطرق في المبحث الأول لآثار عقد النقل البري للبضائع أما المبحث الثاني نخصه لأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل و في المبحث الثالث سنتكلم عن الأحكام الإجرائية للمسؤولية الناقل أي دعوى المسؤولية.

المبحث الأول

آثار عقد النقل البري للبضائع

كما هو معروف عقد النقل البري للبضائع ملزم للجانبين و بالتالي يترتب التزامات في ذمة كل من المرسل و المرسل إليه و كما أنه يترتب التزامات و حقوق المرسل إليه إذ قبل بالعقد. و سنتكلم في المبحث عن المرسل هذا خصصناه للمطلب الأول أما في المطلب الثاني سنتطرق إلى التزامات الناقل أما المطلب الثالث خصصناه لحقوق و التزامات المرسل إليه و أساس القانوني.

المطلب الأول: التزامات المرسل

يلتزم المرسل في إطار عقد النقل البري للبضائع في تقديم البيانات الصحيحة للناقل عن البضاعة المرسلة و هوية المرسل إليه و مكان الوصول و يلزم بإعداد البضاعة للنقل إذا اقتضت طبيعتها ذلك و كذلك بتسليم وثائقها للناقل كما يلتزم بدفع الأجرة و مصروفات النقل إذا كانت مستحقة عند الإرسال و عليه قسمنا هذا المطلب على أربعة فروع الأول مخصص لإلتزام المرسل بتقديم البيانات الصحيحة عند البضاعة المراد إرسالها أما الفرع الثاني تخصصه لإلتزامه بإعداد البضاعة أما الفرع الثالث فتخصصه لإلتزامه بدفع الأجرة و مصاريف النقل و أحكامه الخاصة .

الفرع الأول : الإلتزام بتقديم البيانات الصحيحة عن البضاعة المرسلة

يلتزم المرسل طبقا لنص المادة 41 فقرة 01 ق ت ج و التي تنص على : "على المرسل أن يبين بتذكرة النقل إسم المرسل إليه و عنوانه و مكان تسليم الأشياء المنقولة و نوعها و عددها ووزنها أو حجمها".

يتضح من نص هذه المادة أن على المرسل أن يلتزم بتقديم البيانات الخاصة بالبضاعة و هوية المرسل إليه و مكان تسليم البضاعة كما يلتزم بأن تكون هذه البيانات صحيحة و كافية.

و تترتب على تقديم المرسل بيانات خاطئة و غير كافية قيام مسؤوليته تجاه الناقل و إتجاه الغير التي تجد أساسها القانوني في نص المادة 41 الفقرة الثانية ق ت ج و التي نصت على أن : " المرسل مسؤول إتجاه الناقل و الغير عن الأضرار الناشئة عن إهمال البيانات المذكورة و عدم صحتها أو كفايته"

و إذا استلم الناقل البضاعة دون إبداء أي تحفظ فيفترض أنه تسلمها مطابقة للبيانات المقدمة من المرسل و إن جاز له إثبات عكس ذلك ¹ و إذ تبين عدم كفايته لهذه البيانات أو عدم مطابقتها للحقيقة فإن المرسل يكون قد أخل بتنفيذ إلتزاماته فيحق للناقل أن يطلب فسخ العقد .²

الفرع الثاني: إلتزامات المرسل بإعداد البضاعة

إن البضاعة المعدة للنقل تحتاج إلى عناية خاصة من حيث التعبئة و الحزم أو التغليف كما هو الحال في نقل الزجاج أو الأجهزة التليفزيونية فيلتزم المرسل بتغليفها تغليفا يتناسب مع طبيعتها حتى تصل سالمة إلى مكان الوصول دون هلاك أو تلف.³

و إلتزام المرسل هذا ليس فقط لكي تصل البضاعة سالمة بل أيضا لعدم الإضرار بالأشياء المملوكة للغير و نصت على هذا الإلتزام المادة 43 ق ت ج بقولها " إذا كانت طبيعة الشيء تتطلب تحريمه و جب على المرسل القيام بالتحريم بشكل يكون واقيا من الضياع أو التلف و لا يؤدي لضرر الأشخاص و المعدات أو غيرها من الأشياء المنقولة"

يتبين من هذا النص لنا أن إلتزام بإعداد البضاعة للنقل يقع على عاتق المرسل و أن المشرع ذكر التحريم كصورة من صور إعداد البضاعة للنقل و اورد على سبيل المثال، فقد تتطلب بعض البضائع التغليف بشكل مناسب لطبيعتها كما هو الحال للبضائع القابلة للكسر حتى تتحمل مراحل النقل، و قد تتطلب بضائع أخرى التعبئة طبقا للأصول الفنية اللازمة لذلك وفقا لطبيعتها كما هو الشأن بالنسبة للمواد السائلة أو الحبوب.⁴

و لا يقتصر إلتزام المرسل بإعداد البضاعة على حزمها أو تغليفها أو تعبئتها بل يمتد لتشمل كذلك عملية تشخيصها هذه العملية التي يمكن تفسيرها بكيفيات أو طرق مختلفة بحسب نوع البضائع محل النقل

¹ مصطفى كمال طه، مرجع سبق ذكره ، ص196.

² عدلي أمير خالد، مرجع سبق ذكره، ص 48-49.

³ سميحة القليوني، مرجع سبق ذكره، ص467.

⁴ نفس المرجع السابق، ص476.

لاسيما ترقيم الطرود وضع علامات و البطاقات و الوزن.....الخ¹ و لا تقتصر عملية التشخيص على المرسل فقط بل تمتد إلى باقي أطراف العقد² و قد يحصل أحيانا أن يشترط الناقل حصول التغليف بطريقة معينة أو يحدد شكل العبوات التي توضع فيها البضاعة أو حجمها فيتعين على المرسل تنفيذ هذا الإتفاق و الإيجاز للناقل الإمتناع عن إستلام البضاع.³

و لعل الحكمة من فرض هذا الإلتزام على المرسل ليست فقط حماية البضاعة المنقولة بل أيضا حماية الأشخاص القائمين على النقل ووسيلة النقل و الغير، و كذا البضائع المملوكة للغير و المنقولة مع ذات البضائع محل النقل و الخاصة بالمرسل و لا يقتصر دور التحريم على الدور المرسل. بل له قانوناً دوراً تجاري و جمالي لأنه بمظهره يستطيع المرسل إليه إعطاء تقدير أولي حول نوعية البضاعة المرسله.⁴

وقد لا يتولى بنفسه القيام بالتحريم بل قد يعهد القيام بها إلى شخص محترف الذي يقع على عاتقه دائما واجب تقديم النصيحة لزبونه المرسل عن كيفية التحريم.⁵

ولتحديد ما إذا كانت البضاعة تتطلب التحريم أولا، يعتد به قانونا أن يكون بشكل يقي البضاعة المرسله من التلف أو الضياع و لا يسبب أضرار للغير و بمعنى آخر أن يتلاءم مع طبيعة البضاعة و أن لا يسبب ضرر للغير و أن يكون بشكل كاف يضمن الحفاظ على سلامة البضاعة أثناء النقل.⁶

و يقع عبئ إثبات التحريم على عاتق المرسل و إن كان سهلا عليه إثباته بالنسبة لبعض البضائع فإنه بالنسبة لبعض البضائع الأخرى يصعب عليه تقديم دليل عنه كما هو الشأن بالنسبة لسيارات و الآلات الميكانيكية ذات محرك.⁷

و قد قرر المشرع مسؤولية المرسل أو الناقل عن الأضرار الناشئة عن عيوب إعداد البضاعة للنقل في نص المادة 44 ق ت ج و التي تقتضي بأنه: " يكون المرسل مسؤولا عن الأضرار الناجمة عن عيوب التحريم عن أن الناقل يكون مسؤولا عن الأضرار الناجمة عن عيوب التحريم أو إنعدامه إذا قبل بشيء و هو عالم بعيوب التحريم أو إنعدامه، و إن عيوب التحريم الخاص بالشيء المنقول لا يعفى الناقل من إلتزامات المتولدة بموجب عقود نقل أخرى".

¹ Philippe Le Trouneau ET Loic cadiet.Droit Des Contrat.éd.dalloz- Paris/Delta – Beyroth.1996.cit.P9.

² A-zahi:op.cit.p.92-93.

³ علي حسين يونس، العقود التجارية، دار الفكر العربي، القاهرة – مصر – 1970، ص 219.

⁴ A-zahi:ibidem.p.92-93

⁵ علي حسين يونس، مرجع سبق ذكره، ص 219.

⁶ Pierre Brunat:Lamy De Transport.éd.lamy.Paris.1998. op.cit..p52.

⁷ A-zahi:op.cit.p90.

و لكي يستطيع الناقل أن يتمسك بمسؤولية المرسل إليه عليه أن يقدم دليلا قطعية عن نقص أو عدم ملاءمة التحريم لطبيعة البضاعة و كذلك عن العلاقة السببية بين النقص و الضرر الناجم عنه.

و هذا ما أقره المشرع الجزائري بموجب المادة 77 من ق ت ج في فقرتها الأولى و التي نصت على: " تكون باطلة أو عديمة الأثر جميع الإشتراطات المخالفة بصفة مسبقة لما يلي :

أحكام المواد 38-44 الفقرة 2."

الفرع الثالث : إلتزام المرسل بتسليم البضاعة ووثائقها للنقل

يلتزم المرسل بتسليم البضاعة و وثائقها بإعتبارها تقع على عاتقه و هي أثر من آثار العقد و ليس شرط لإنعقاده لأن العقد كما سبق القول هو عقد رضائي و بفضل هذا الإلتزام يتمكن الناقل من تنفيذ إلتزامه بنقل البضاعة لمكان الوصول إذ لا يتصور تنفيذ إلتزامه هذا إلا إذا كان في وضع يتمكن معه من ممارسة الحراسة المادة على البضاعة و لا يتحقق ذلك إلا بتسليمها.¹

و يحدد عادة الإلتفاق زمان و مكان تسليم البضاعة ووثائقها للناقل و يجب على المرسل إحترام هذا الإلتفاق فيجب عليه تسليم البضاعة في الوقت المتفق عليه فإذا تأخر على ذلك تحمل مسؤولية ذلك و بالتالي إذا نشأ عن هذا التأخير تأخر الناقل عن تسليم البضاعة للمرسل إليه و في الوقت المتفق عليه يستطيع الناقل أن يدفع مسؤوليته بخطاء المرسل² و يحصل أحيانا الإلتفاق بين الطرفين على أن يقوم المرسل بإخطار الناقل بالوقت الذي يتم فيه تسليم البضاعة إذا كانت ظروف النقل أو طبيعة البضاعة مما يستوجب على الناقل توفير أداة نقل خاصة أو إعداد أداة النقل إعداداً خاصة لإنجاز النقل .³

فقد تحتاج البضاعة مثلا إلى سيارات مكيفة ذات درجة حرارة أو رطوبة أو برودة معينة لحفظها و لإستمرار صلاحيتها و لا بد أن يكون الإخطار بوقت كاف يستطيع فيه الناقل أن يتم هذا الإستعداد الخاص.⁴

يدب على المرسل أيضا تسليمها في المكان المتفق عليه فقد يتم الإلتفاق على أن يتسلم الناقل البضاعة في موطن المرسل و هذا ما يصطلح عليه عمليا النقل من الباب إلى الباب أو أن يمت الإلتفاق

¹ فوزي محمد سامي، مرجع سبق ذكره، ص 243.

² أحمد محمد محرز، مرجع سبق ذكره، ص 212.

³ علي حسين يونس، مرجع سبق ذكره ص 219.

⁴ مراد عبد الفتاح، مرجع سبق ذكره، ص 380.

على أن يتسلمها في مخازنه أو محطة توقف أو وسائل النقل أو على رصيف المحطة أو على متن وسائل النقل.¹

و في حالة عدم وجود إتفاق يحدد زمان و مكان تسليم البضاعة يعمل بالعرف المعمول به في الجهة الموجودة فيها البضاعة المرغوب نقلها .²

و لا يقتصر إلتزام المرسل بالتسليم على تسليمه البضاعة فقط للناقل بل يجب عليه تسليم الوثائق اللازمة لتنفيذ الوثائق المطلوبة من مختلف الإدارات لاسيما إدارة الضرائب، الشرطة، الجمارك، الصحة، علاوة على مستند النقل.³

و يعد المرسل مسؤولاً عن عدم كفاية هذه الوثائق أو عدم مطابقتها للحقيقة كما يعد الناقل مسؤولاً عن ضياع هذه الوثائق أو عن إساءة إستعمالها بعد تسليمها .⁴

الفرع الرابع: إلتزام المرسل بدفع أجره النقل و مصاريف النقل و أحكامه الخاصة

أولاً: إلتزام المرسل بدفع أجره و مصاريف النقل

الإلتزام المقابل لإلتزام الناقل بنقل البضاعة و المحافظة على سلامتها هو إلتزام المرسل بدفع أجره النقل و مصاريفه و يحدد عقد النقل البري للبضائع أجره النقل المستحقة للناقل مقابل إنجاز عملية النقل مع مراعاة أن أجره النقل بالسكك الحديدية تحددها الدولة بطريقة لا تقبل المساومة.⁵

تكون الأجرة المستحقة عند الإرسال فيدفعها المرسل إليه و ليس من شأن الإلتفاق على أن يتحمل هذا الأخير دفع أجره النقل أن يخلي المرسل ضد إلتزاماته بدفع الأجرة بل يظل للناقل أن يرجع على المرسل بما لم يستوفه من المرسل إليه ⁶ كما تضاف إلى أجره النقل المصروفات الإضافية المترتبة على نقل البضائع التي أنفقها الناقل كمصروفات الوزن، الإيداع في المخازن الصيانة و الرسوم الجمركية.⁷ و هذا ما أقره المشرع بموجب نص المادة 40 من ق ت ج حيث نصت على أنه: "على المرسل دفع أجره

¹ Geroges Ripert et Renéroblot: *Traté De Droit Comrcial*. Ed. L.G.D.J. Paris. 1996. Op.Cit.P761.

² مصطفى كمال طه و علي البارودي، القانون التجاري : الأوراق التجارية و الإفلاس والعقود التجارية وعمليات البنوك، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت - لبنان - 2001، ص 556.

³ A-zahi:op.cit.p93.

⁴ سعيد الجدار، عقد البضائع في القانون التجاري الجديد رقم : 1999/1، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية - مصر - (د.س.ن)، ص 380.

⁵ عدلي أمير خالد، مرجع سبق ذكره، ص 35-36.

⁶ مصطفى كمال طه، مرجع سبق ذكره، ص 169-170.

⁷ عمار عمورة، مرجع سبق ذكره، ص 102.

النقل و المصاريف المترتبة على الأشياء المنقولة إذا اشترط دفع الأجرة عند الوصول فيكون الناقل و المرسل إليه الذي صدر منه القبول ملزمين بأدائها بالتضامن بينهما ".¹

ثانياً: الأحكام الخاصة بالالتزام المرسل بدفع الأجرة و مصاريف النقل

أ- في حالة القوة القاهرة:

القوة القاهرة بالنسبة لعقد النقل البري للبضائع قد تكون رياح شديدة، أمطار، زلازل.... و ينتج عنها هلاك البضاعة أثناء عملية النقل أو عدم إتمام عملية النقل أو عدم البدء فيها أصلاً.¹

و بالتالي إذا هلكت البضائع التي تسلمها الناقل ليقوم بنقلها بالقوة القاهرة فلا يستحق أجرة النقل و هذا إذا كان الهلاك كلياً² و كذلك الحكم إذا حالة القوة القاهرة دون البدء في عملية تنفيذ النقل و هذا الحكم طبقاً للقاعدة العامة المنصوص عليها في نص المادة 121 ق ت ج حيث نصت على: " في العقود الملزمة للجانبين إذا انقضى التزام بسبب استحالة تنفيذه انقضت الالتزامات المقبلة له و يفسخ العقد بحكم القانون".

أما إذا هلكت البضائع جزئياً أو حصل فيها تلف فإن الناقل يستحق أجرة النقل كاملة إذ أنه و في التزامه إلى الجهة المقصودة و هو لا يسأل عن نتائج القوة القاهرة كما لا يتأثر حق الناقل في الأجرة الكاملة إذا تأخر وصول البضائع بسبب قوة القاهرة³ و إذا 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 مستحيلاً و إن جعلته أكثر إرهاقاً و أشد كلفة.⁴

و إذا 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 تطبيقاً لقواعد الإثراء بلا سبب.⁵

ب- في حالة إسترداد البضاعة:

إذ أراد المرسل إسترداد البضاعة قبل بدء عملية النقل فعليه أن يعرض الناقل عن كافة المصروفات التي تحملها هذا الأخير أما إذا بدأت عملية النقل فعلاً و أراد المرسل إسترداد البضاعة المنقولة و جب عليه

¹ أحمد محرز، مرجع سبق ذكره، ص 216.

² عدلي أمير، مرجع سبق ذكره، ص 43-44.

³ نفس المرجع السابق، ص 44.

⁴ مصطفى كمال طه، نفس المرجع السابق، ص 44.

⁵ مراد منير فهيم، مرجع سبق ذكره، ص 105.

أن يدفع له أجره النقل على المسافة المقطوعة و أن يعرض له ما صرفه و لحقه من الضرر بسبب استردادها على أنه لا يجوز للمرسل استعمال حق استرداد البضاعة المنقولة في الأحوال الآتية :

- (1) إذ تم تسليم سند النقل الى المرسل إليه فينتقل إليه هذا الحق
 - (2) إذا كان المرسل تسلم سند النقل و عجز عن تقديمه
 - (3) إذا طلب المرسل إليه استلام البضاعة بعد وصولها إلى المكان الموجه إليه استلام البضاعة بعد وصولها إلى الموجه .¹
- و هو ما نصت عليه المادة 42 ق ت ج.

المطلب الثاني : التزامات الناقل

يلتزم الناقل بعدد من الالتزامات نتيجة لإبرامه العقد مع المرسل فهو يلتزم باستلام البضائع المراد إرسالها بشحنها ويلتزم بنقلها إلى جهة الوصول المتفق عليها والمحافظة على سلامتها أثناء النقل ويلتزم بتفريغها وتسليمها إلى المرسل إليه وستتكم في الفرع الأول عن التزام الناقل بتسليم البضاعة وشحنها. وفي الفرع الثاني نخصه لالتزام الناقل بنقل البضاعة و ضمان سلامتها أما الفرع الثالث فستتكم عن التزام الناقل بتسليم البضاعة للمرسل إليه وأحكامه الخاصة.

الفرع الأول: التزام الناقل بتسليم البضاعة وشحنها

يلتزم الناقل بتسليم البضاعة في الزمان والمكان المتفق عليهما في عقد النقل وعليه أن يتأكد من البضاعة عند عدم تحرير رسالة الشحن ويتقرر له حق فحص البضاعة للتأكد من حالتها وكميتها لأنه سوف يتحمل مسؤولية سلامتها والمحافظة عليها فيطالب بجميع المعلومات اللازمة لذلك .

والأصل في نطاق عقد النقل أنه يشمل جميع العمليات السابقة واللاحقة التي تتبع عملية النقل لإخضاعها كلها لأحكام النقل ومن ثم يعتبر الناقل هو الملتزم بالشحن.²

والشحن هو وضع البضاعة في مكانها المهيأ لها بوسيلة النقل التي سيجرى النقل بواسطتها والشحن يقتضي عناية خاصة لأنه يتطلب رصد البضاعة بشكل معين يحميها من التلف أثناء النقل وتغطيتها أو رصها في عربات النقل ، وعندئذ يكون الناقل هو المسؤول عما يؤدي إليه عيب الشحن من التلف .

¹ أحمد محرز ، مرجع سبق ذكره، ص 214-215.

² مراد منير فهميم، مرجع سبق ذكره، ص 107.

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 تخفيضات.¹ والملاحظ أن المشرع التجاري الجزائري لم ينص عن هذا الالتزام وأحكامه بنص خاص.

الفرع الثاني : التزام الناقل بنقل البضاعة وتسليمها

نقل البضاعة هو الالتزام الرئيسي الذي يقع على عاتق الناقل فعليه هنا أن يخصص للنقل وسيلة صالحة للقيام به مع مراعاة طبيعة البضاعة ومدة الرحلة² بحيث ألزمه المشرع الجزائري بتأمين البضاعة المراد نقلها وهذا ماجاء في نص المادة 166 فقرة 2 من قانون التأمينات المعدل والمتمم³ والتي تنص على " كما يجب على الناقلين العموميين للبضائع عن طريق البر أن يكتتبوا تأميناً يغطي مسؤوليتهم المدنية تجاه الممتلكات التي ينقلونها ".

وكما يجب على الناقل أن يراعي في النقل المواقيت المتفق عليها فإذا لم يتم النقل في المواعيد المحددة كان الناقل مسؤولاً عن تعويض الضرر الذي لحق المرسل من جراء التأخير في وصول البضاعة للمرسل إليه ، مالم تبرره قوة القاهرة . ويجب على الناقل إتباع الطريق المتفق عليه أو الذي جرت العادة .

بإتباعه فلا يجوز إتباع طريق آخر إلا إذا اضطرتة إلى ذلك القوة القاهرة ، فإذا خالف الناقل الطريق المتفق عليه بغير مبرر يترتب على ذلك ضرر للمرسل أو المرسل إليه كان الناقل مسؤولاً عن التعويض أما اذا لم يعين أي طريق فتكون للناقل حرية إتباع الطريق التي يراها مناسبة.⁴

والملاحظ أن المشرع الجزائري لم ينص عن هذا الالتزام وأحكامه بنص خاص، ويلاحظ كذلك أن المشرع الجزائري أعطى حق 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 المرسل إليه ثانياً أو سيستردها متى توافرت الشروط في ذلك وقد نصت المادة 42 من القانون التجاري

¹ عمارة عمورة، العقود والمحل التجاري في القانون الجزائري ، دار الخلدونية، (د.م.ن)،(د.س.ن)، ص 107.

² مصطفى كمال طه، مرجع سبق ذكره، ص 172-173.

³ الأمر رقم : 95-07 المؤرخ في : 25/01/1995 ، المتضمن قانون التأمينات، ج.ر ، رقم: 13 لسنة 1995، المعدل والمتمم بالقانون رقم : 06-04 المؤرخ في: 20/02/2006، ج.ر ، رقم 15، لسنة: 2006.

⁴ عمارة عمورة ، العقود والمحل التجاري في القانون الجزائري، مرجع سبق ذكره، ص 104.

الجزائري على : " يحق للمرسل إبدال اسم المرسل إليه أو استرداد الأشياء المنقولة مادامت في حيازة

الناقل بشرط أن يدفع له أجره النقل عن المسافة المقطوعة وأن يعرض له ماصرفه وما لحقه من

ضرر بسبب استرادها على أنه لا يجوز للمرسل أن يمارس هذا الحق :

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

● إذا كان المرسل تسلم سند النقل وعجز عن تقديمه.

● إذا طلب المرسل إليه استلام الأشياء بعد وصولها إلى المكان الموجه إليه".

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 يتأتى هذا بوضعها تحت تصرفه بأي طريقة تفيد قبوله لها، كوضع حارس عليها من قبل المستلم، ويختلف التسليم بهذا المعنى عن عملية 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 مسند النقل وقد يكون هذا المكان هو محل المرسل إليه، وقد يكون مكانا آخر حدده الطرفان، وقد يكون مخازن الناقل ، وقد يكون التسليم لاحقا للتفريغ إذا كان التفريغ على عاتق الناقل، و قد يكون سابقا عليه إذا كان التفريغ على عاتق المرسل إليه.

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

¹ عمارة عمور، مرجع سبق ذكره، ص 104.

² مراد منير فهميم، مرجع سبق ذكره، ص 108.

³ أحمد محرز، نفس المرجع السابق، ص 220.

أقره 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 استطاعة الناقل وضعه تحت تصرفه".

وللمرسل إليه الحق في فحص البضاعة المرسلة إليه، للتأكد من مواصفاتها طبقا للبيانات المدرجة في سند النقل، من حيث عدد الطرود و مقدار الوزن،¹ ويثبت التسليم بإعطاء إيصال إلى الناقل باستلام البضاعة أو بالتأشير بالتسليم على سند النقل الذي رافق البضاعة المنقولة.²

ويشترط لصحة التسليم، أولاً أن يرد على ذات البضاعة المبينة في سند النقل، فلا يعتبر التسليم قد تم إذا سلمت للمرسل إليه بضاعة غير بضاعته، ويشترط ثانياً أن يحصل التسليم صاحب الحق فيه، أي للمرسل إليه شخصياً أو لمن يوثقه، 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.³

ثانياً : الأحكام الخاصة بالالتزام الناقل بتسليم البضاعة للمرسل إليه

1. في حالة امتناع الناقل عن تسليم البضاعة

الناقل 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 .⁴

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 متواجداً في المكان المبين بسند النقل أو لم يحضر على الرغم من إخطاره بالحضور.⁵

¹ نفس المرجع السابق، ص 221.

² عدلي أمير خالد، نفس المرجع السابق، ص 60.

³ مراد منير فهيم، مرجع سبق ذكره، ص 109.

⁴ مصطفى كمال طه، نفس المرجع السابق، ص 176.

⁵ أحمد محرز، مرجع سبق ذكره، ص 221.

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.

ورود تعليمات المرسل في الوقت المناسب، ويسمح بهذا البيع بمقتضى أمر صادر على ذيل العريضة من طرف رئيس المحكمة المختصة ، فضلا عن ذلك فإنه يمكن إتلاف البضاعة أو طمرها إذا كانت غير صالحة للاستعمال، وهو ما اقره 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 نيل العريضة من طرف رئيس المحكمة المختصة.¹

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 تصل 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 .

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

اختلفت آراء الفقهاء في تفسير الأساس القانوني لحق المرسل إليه اتجاه الناقل، وظهرت عدة اتجاهات حاولت إيجاد الأساس القانوني المناسب الذي يستند إليه هذا الحق.

1. الإتجاه الأول: يستند إلى نظرية الاشتراط لمصلحة الغير، وهو الاتجاه الغالب في الفقه والقضاء، برئ أن المرسل عندما يبرم العقد مع الناقل يضع اشتراطا لمصلحة المرسل إليه فيصبح

¹ عمارة عمور ،مرجع سبق ذكره، ص 105.

مستفيدا، ويكون من حقه مطالبة الناقل بتسليم البضاعة و الحصول على التعويضات المناسبة في حالة إخلال النقل بالتزاماته.¹

و أهم ما يؤخذ على هذا الرأي أنه لا يفسر إلا حقوق المرسل إليه اتجاه الناقل، ولكنه لا يفسر التزاماته وأهمها الالتزام بالوفاء بأجرة النقل إذا كانت مستحقة عند الوصول: إن الأصل في الاشتراط لمصلحة الغير أن لا يرتب التزامات على عاتق المستفيد اتجاه المتعهد، كما بينته المادة 113 من القانون المدني.

2. الإتجاه الثاني: يضم رأيين الرأي الأولي ذهب إلى القول بأن عقد النقل عقد ثلاثي الأطراف منذ إبرامه يظهر منهم طرفان منذ البداية، هما المرسل و الناقل، بينما الطرف الثالث وهو المرسل إليه فيظل فترة من الزمن مخفية ولا يعرفه الناقل،² وأن فكرة العقد ثلاثي الأطراف استثناء من قاعدة تسببه آثار العقد تحررها الوظيفة الاقتصادية لعقد النقل . و إذا انتقل مستند النقل إلى شخص آخر غير المرسل إليه فلا يكون طرفا رابعا في العقد، وإنما يظل لعقد النقل طابع ثلاثي بإشراك المرسل إليه وحده.³

أما الرأي الثاني فأخذ بنظرية الإيجاب، ومقتضاها أن المرسل إليه بقبوله مستند النقل يكون قد قبل إيجابا موجها إليه من المرسل و الناقل فيصبح بذلك طرفا في العقد المبرم بينهما.⁴

و يعاب على الرأي الأول أن ميناء الاقتراض مما يثير التساؤل من جديد عن الأساسي القانوني لإشراك المرسل إليه في عقد النقل، أما الرأي الثاني فيعاب عليه أنه لو صح اعتبار عقد النقل بين السائل والمرسل إيجابا موجها إلى المرسل إليه لكان كل من المرسل و الناقل مسؤولا عن تنفيذ هذا العقد اتجاه المرسل، في حين أن الناقل و حده هو المسؤول عن تنفيذ عقد النقل دون المرسل.⁵

3. الإتجاه الثالث: أخذ بنظرية النيابة الناقصة التي أثيرت أصلا بصدد عقد الوكالة بالعمولة لتفسير علاقة الموكل بالغير، ومن مقتضاها أن المرسل يعمل بصفته نائباً في عقد النقل عن المرسل إليه، وهو ما يستوجب انصراف آثار العقد إلى المرسل إليه بصفته أصيلاً، غير أن نيابة المرسل عن المرسل إليه ليست كاملة، ولذلك يظل المرسل طرفا في عقد النقل، كما يكون مسؤولا عن تنفيذ الالتزامات الواردة فيه شأنه

¹ René Rodiere: .op.cit.P 425-426

² هاني دويدرا، النظام القانوني للتجارة والعقود التجارية والعمليات المصرفية و الأَسناد التجارية والإفلاس ، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر و التوزيع، بيروت – لبنان- (د.س.ن)، ص 65.

³ علي البارودي، مرجع سبق ذكره، ص 194.

⁴ محمد فريد العويني و علي البارودي، العقود التجارية و عمليات البنوك، ج2، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية – مصر – 2000، ص 564.

⁵ علي البارودي، مرجع سبق ذكره، ص 194.

في ذلك شأن الأصيل، وهذا الرأي يفسر رجوع الناقل على المرسل لمطالبته بالوفاء بأجرة النقل في حالة امتناع المرسل إليه عن الدفع، كما أنه يفسر التزام المرسل بدفع أجرة النقل.¹

ومع ذلك لا يمكن التسليم هذه النظرية المتعارضة مع النية الحقيقية لكل من المرسل و المرسل إليه، فالمرسل الي تعاقد مع الناقل لا يقصد أن تكون له صفتان كصفته كأصيل وصفته كنائب عن المرسل إليه، كذلك لا يقصد المرسل إليه أن يكون طرفا في عقد النقل ولا أن يكون المرسل تائبا عنه، هذا من جهة ² ومن جهة أخرى فإن 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 ولا يصح له مطالبته بالوفاء بأجرة النقل، إلا ابتداء من الوقت الذي يقبل فيه الاستفادة من عقد النقل، ضف إلى ذلك أن نيابة المرسل عن المرسل إليه تستوجب أن يكون المرسل إليه مسؤولا عن جميع التزامات المرسل في حين أن مسؤولية المرسل إليه تقتصر على الوفاء بأجرة النقل والمصروفات الملحقة بها.³

4. الإتجاه الرابع : يأخذ بنظرية الحلول، ويرى أن المرسل باختياره المرسل إليه، فإن هذا الأخير يصبح ذا صفة في عملية استلام البضاعة عند الوصول، ومنذ اللحظة التي يعلن فيها المرسل أنه ينوي استعمال هذه الصفة فإنه يحل محل المرسل في كل ما يتعلق بعملية النقل، ويترتب على هذا الرأي أن تنتهي كل صلة قانونية بين المرسل و الناقل بمجرد قبول المرسل إليه المستند النقل، وهذا ما يخالف ما استقر عليه الفقه والقضاء من استمرار هذه العلاقة القانونية، بحيث يحق للناقل الرجوع بالأجرة على المرسل إذا لم يوقها المرسل إليه.⁴

5. الإتجاه الخامس: يأخذ بفكرة أن حق المرسل إليه اتجاه الناقل مستمدة من حيازته لمستند النقل، فمستند النقل يمثل البضاعة ويقوم مقامها كما سبق أن رأينا. و بالتالي يصلح أساسا لرجوع المرسل إليه على الناقل بصورة مباشرة للمطالبة بالبضاعة، بيد أن هذا الرأي لا يعني كما هو واضح إلا بتفسير الحق الثابت للمرسل إليه في المطالبة بالبضاعة دون الالتزامات التي يترتبها عقد النقل على عاتقه.⁵

6. الإتجاه السادس: و يأخذ بنظرية التعاقد لمصلحة الغير، وهو اتجاه حديث ظهر في الفقه الفرنسي بشير إلى أن العمل أفرغ لدا قاليا جديدا من قوالب القانون الخاص، يمثل تطبيقا للعلاقات القانونية ثلاثية الأطراف هو "التعاقد لمصلحة الغير و يمكن تعريف التعاقد لمصلحة الغير بأنه عقد أبرم بين

¹ علي حسن يونس، مرجع سبق ذكره، ص 219.

² علي البارودي، مرجع سبق ذكره، ص 195.

³ علي حسين يونس، مرجع سبق ذكره، ص 220.

⁴ علي البارودي و محمد فريد العربي، مرجع سبق ذكره، ص 196.

⁵ مراد منير فهيم، مرجع سبق ذكره، ص 115.

شخصين يا سمهما الشخصي ويرتب للغير حقا بالمطالبة المباشرة والشخصية بتنفيذ العقد لمصلحته سواء اقترن ذلك بالتزامه بأداء لأي من طرفي العقد، أو كان هذا الحق مجردا من أي التزام¹.

و يكون التعاقد لمصلحة الغير ضروريا إذا ما كان وجود الغير هو الذي يبرر إبرام العقد الأصلي بين الطرفين، وهذا يتفق وتدخل المرسل إليه في تنفيذ عقد النقل.²

و يستفاد من تعريف التعاقد لمصلحة الغير أن الغير ليس طرفا في العقد المبرم، ولكنه يتمتع بحق المطالبة بتنفيذ هذا العقد لمصلحته، وفي مجال النقل الأمر يعني استلام البضاعة و الحق في توجيهها وإمكانية إثارة مسؤولية الناقل عن تنفيذ عملية النقل، وفي كل الأحوال يكون لطرفي العقد سلطان واسع في تحديد قدر الحقوق التي يتمتع ها المرسل إليه.³

وقد يقابل تمتعه هذه الحقوق تعهده بالوفاء بعض الالتزامات الناشئة عن العقد، و بالفدر الذي يتفق مع مصلحته في تنفيذ العقد، وبذلك يتحمل المرسل إليه الالتزام بالوفاء بأجرة النقل، و إذا كان هذا الالتزام يتقرر في الأصل بموجب علاقة المرمل بالمرسل إليه المسابقة عن الثقل إلا أن التعاقد صلحه الغير الذي يتضمنه عقد النقل هو الذي يجعل المرسل إليه ملتزما في مواجهة الناقل، ويترتب على ذلك أنه إذا ما امتنع المرسل إليه عن الوفاء بالأجرة يستطيع الناقل الدفع بعدم التنفيذ، والامتناع عن تسليم البضاعة إليه⁴

و بما أن المرسل إليه لا يعد طرفا في عقد النقل، تظل العلاقة التعاقدية قائمة بين طرفيه الأصليين أي الناقل والمرسل، ولا يؤثر التعاقد لمصلحة الغير على التزامات كل طرف منهما اتجاه الأمر، ولكن الوفاء إلى الغير المستفيد مبرئ للذمة في مواجهة المتعاقد مع المعهد، و كذلك وفاء المستفيد إلى أحد الطرفين مبرئ لذمة الطرف الآخر في مواجهته.⁵

و يترتب على عدم اعتبار المرسل إليه طرفا في عقد النقل نتيجة جوهرية تتمثل في عدم استطاعته طلب فسخ عقد النقل، ذلك أن طلب الفسخ من المكثات المقررة لمن يتمتع بصفة المتعاقد دون غيره.

و صفوة القول أن هذه هي أهم الاتجاهات التي قيلت في تفسير الأساس القانون لحق المرسل إليه الحاه الناقل، ولكنها ليست كل هذه الاتجاهات، ومما لا شك فيه أيضا أن باب الاجتهاد لم يغلق في وجه اتجاهات جديدة يمكن أن تتعدد إلى ما لا غاية. غير أن الفقه بجمع على القول: إن الأساسي القانون

¹ هاني دويدار، مرجع سبق ذكره، ص 67.

² نفس المرجع السابق، نفس الصفحة.

³ هاني دويدار، مرجع سبق ذكره، ص 67.

⁴ هاني دويدار، مرجع سبق ذكره، ص 67.

⁵ علي حسين يونس، نفس المرجع السابق ص 226.

الصحيح هو العرف التجاري المبني على تحقيق المصلحة التجارية، فالعرف التجاري هو الذي أنشأ العلاقة المباشرة بين الناقل و المرسل إليه، وهو الذي حدد نطاقها قبل أن تعرف نظريات القانون المدني.¹

¹ علي البارودي ، نفس المرجع السابق ص 197-198.

المبحث الثاني

الأحكام الموضوعية المسؤولية 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 على هذا الأساس سنقسم هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب، تخصص 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 مسؤولاً عن سلامة البضاعة أثناء نقله لها، فإذا أصابها ضرراً كان مسؤولاً 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 تنقسم هذا المطلب إلى ثلاثة فروع، نفرده 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 بالالتزام الناشئ عن عقد النقل، و مسؤولية الناقل العقدية هي تطبيق القواعد 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 المرسل إليه في الميعاد المتفق عليه، و يتطلب هذا من الناقل المحافظة على هذه البضاعة أثناء وجودها في الطريق و إحاطتها بالعناية والرعاية 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 استحققت عليه التعويضات.¹

¹ عبد الفتاح مراد، مرجع سبق ذكره ص 409.

و هذا ما أقره المشرع الجزائري بنص المادة (47) من ق.ت.ج التي نصت على أنه: " يعد الناقل مسؤولاً من وقت تسلمه الأشياء المراد نقلها، عن ضياعها الكلي أو الجزئي أو تلفها أو التأخير في تسليمها " .

أولاً: ضياع البضاعة

نفس يسأل الناقل عن ضياع البضاعة كلياً أو جزئياً، و يقصد بضياع البضاعة عدم تسليم الناقل الكمية من البضاعة المنقولة وزناً أو حجماً أو عدداً للمرسل إليه، و الثابتة بمسند النقل وقد يكون الضياع كلية يتعلق بالبضاعة جميعاً كما إذا احترقت أو سرقت، وقد يكون جزئياً يتعلق ببعض البضاعة دون البعض الآخر، كما لو وصلت البضاعة لكنها ناقصة¹ .

وقد أعى المشرع الناقل من مسؤوليته عما يلحق البضائع المنقولة من نقص مبرر، و ذلك النقص في الوزن أو الحجم ناشئة عن طبيعة البضاعة في حد ذاتها، لكن إذا ثبت أن في البضاعة نشأ عن طريق غش الناقل أو تابعيه أو خطاهم الجسيم أو غير ذلك من الأسباب التي للناقل أو تابعيه يد فيها، فيكون الناقل مسؤولاً عن هذا النقص الذي حدث للبضاعة محل النقل² ، و هذا وفقاً للمادة (51) فقرة (1) و (2) من ق.ت.ج حيث نصت على أنه: " إذا كانت الأشياء المنقولة مما تنقص وزناً أو كيلاً 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 " .

ويلاحظ 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 أنه: " تكون باطلة و عديمة الأثر جميع الاشتراطات المخالفة بصفة مسبقة لما يلي : 1. أحكام المواد و 51 و "

ثانياً: تلف البضاعة

يسأل الناقل عن تلف البضاعة، و يقصد بتلف البضاعة العيب الذي يحول دون الانتفاع بها ومن أمثلته الكسر و الصدأ و أيضاً وصول بعض السلع كالحبوب مبتلة، أو الفواكه متعفنة و يتضح العيب

¹ سميحة القيلوبي، مرجع سبق ذكره، ص 491.

² عبد الفتاح مراد، مرجع سبق ذكره، ص 414.

بالنظر إلى البضاعة حين تسليمها للمرسل إليه، ولذلك يتعين على هذا الأخير ألا يتسلم البضاعة إلا بعد إثبات تحفظاته عليها حين يصيها تلف، موضحة للناقل ما لحقها.¹

ثالثا : التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه

يسأل الناقل عن التأخير لأنه لا مصلحة للمرسل إليه في تسلّم البضاعة بعد الميعاد المحدد لما يصيبه من ضرر، و يقصد بالتأخير عدم وصول البضاعة محل التنقل 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

على أن الفقه الراجع لا يقيم مسؤولية الناقل نتيجة لتأخره في التعليم إلا إذا أدى التأخير إلى إلحاق الضرر بالمرسل إليه.³

الفرع الثاني : 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 ناقلا، و تنتهي تلك المسؤولية بتسليم البضاعة للمرسل إليه أو وكيله، و بذلك تنتفي مسؤولية الناقل عن الضياع أو التلف لعدم وقوعه أثناء عملية النقل .

وعليه 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 تحقق مسؤوليته مع أن عملية النقل لم تبدأ بعد.⁴

ولا تنتهي مسؤولية الناقل بتوصيل البضاعة إلى المكان المتفق عليه، طالما أنه لم يستلمها المرسل إليه فعلا، و عليه يسأل الناقل عن الضياع أو التلف الذي لحق بالبضاعة إذا ما وصلت البضاعة المكان المتفق عليه و لو أخطر المرسل إليه بوصولها و أعذر باستلامها لكن هذا الأخير لم يستلمها.⁵

كما أنه تبقى مسؤولية الناقل عن ضياع البضاعة أو تلفها حتى بعد تسليمها للمرسل إليه فعلا، و ذلك

¹ عدلي أمير خالد، مرجع سبق ذكره، ص 78.

² عبد الفتاح مراد، مرجع سبق ذكره، ص 410.

³ عمارة عمورة، مرجع سبق ذكره، ص 108.

⁴ عدلي أمير خالد، مرجع سبق ذكره، ص 81.

⁵ A- zahi .op.cit.p163.

إذا كان هذا الهلاك أو التلف قد حدث نتيجة غش من الناقل أو أحد تابعيه أو خطأهما الجسيم،¹ 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 يلجا إلى إخفاء الضياع أو التلف و تسليم البضاعة إلى المرسل إليه بحالة ظاهرية سليمة خلافا للواقع تهربا من المسؤولية.²

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 شيئا ثميناً يتطلب حماية خاصة أثناء نقله أو تكون البضاعة بطبيعتها تحتاج رعاية و عناية خاصة.³

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 التعاقدى الواقع على عاتق الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة فإن هذا الإثبات لا يكون في الغالب مرهقا⁴، إذ يكفي أن يثبت واقعة تسليم البضائع الناقل و يكون ذلك عن طريق تقديم سند النقل، و له أن يثبت الضرر بكافة طرق الإثبات⁵، 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.⁶

و يكون إثبات الضياع أو التلف أو التأخير بمقارنة البيانات الخاصة بحالة البضاعة عند تسليمها للناقل و الأجل 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 تلقت في عهدة الناقل، و يسرى نفس الحكم إذا لم تحدد حالة البضاعة على سند النقل، إذ يوحى ذلك أن الناقل تسلمها بحالة جيدة⁷، أما إذا كان التلف خفية، فعلى المرسل إليه إضافة لإثبات تسليم البضاعة و الناقل و الضرر إثبات أن التلف وقع أثناء تنفيذ عقد النقل، و يكون ذلك عادة بإثبات أن التلف حديث النشأة.⁸

¹ عبد الحميد الشواربي، مرجع سبق ذكره، ص 416.

² سميحة القيلوبي، مرجع سبق ذكره، ص 492.

³ عبد الفتاح مراد، مرجع سبق ذكره، ص 412.

⁴ علي البارودي ومحمد فريد العريني، مرجع سبق ذكره، ص 210.

⁵ أحمد محرز، مرجع سبق ذكره، ص 223.

⁶ عبد الفتاح مراد، مرجع سبق ذكره، ص 410.

⁷ علي جمال الدين عوض، مرجع سبق ذكره، ص 167.

⁸ نفس المرجع، ص 167.

المطلب الثاني : مسؤولية الناقل في النقل المتعاقب (المتتابع)

أحيانا عند تعاقد الناقل مع المرسل على نقل البضاعة لا يكون للناقل هذه المقدره 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 .

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

الفرع الأول: المقصود بالنقل المتعاقب (المتتابع)

النقل المتعاقب هو عقد النقل الذي يقوم بتنفيذه عدة ناقلين الواحد منهم عقب الآخر، و لكنه بعد عملية واحدة بالنسبة للمرسل أو المرسل إليه¹ ، 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 هكذا²

أما إذا تولى النقل ناقلا واحدا مع تعدد وسائل النقل، فإنه لا يعد نقلا متعاقبا، و لو تم بالفعل على التتابع، بل هو عملية واحدة تخضع لأنظمة نقل مختلفة دون إخلال بمبدأ وحدة النقل أصلا،³ 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.⁴

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

¹ مصطفى كمال طه، مرجع سبق ذكره، ص 206-207.

² عمارة عمورة، مرجع سبق ذكره، ص 112.

³ مراد منير فهمي، مرجع سبق ذكره، ص 144.

⁴ عدلي أمير خالد، مرجع سبق ذكره، ص 88.

الفرع الثاني : مسؤولية الناقلين 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 ، 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 معا بكافة مبلغ التعويض .

فالناقل الأول و الناقل الأخير مسئولين عن جميع الأخطاء التي تصدر من الناقلين المتوسطين في تنفيذ عملية النقل، و لا يستطيع أي منهما التنصل من المسؤولية بإلقاء العبي على ناقل آخر، لأنهما المسئولان عن تسليم البضاعة المنقولة.

فالناقل الأول يضمن عملية النقل كلها بصفته ناقلا في الرحلة الأولى، و بصفته وكيلا بالعمولة للنقل في باقي مراحل عملية النقل، أما الناقل الأخير فيضمن عملية النقل كلها بصفته ناقلا في المرحلة الأخيرة و بصفته مسؤولا عن تسليم البضاعة للمرسل إليه، و ما لذلك الالتزام ارتباط بمدى سلامة البضاعة، و كذلك بصفته وكيلا عن باقي الناقلين في استيفاء أجرة النقل من المرسل إليه إذا كانت مستحقة عند الوصول¹، و هو ما أقره المشرع بموجب المادة (49) 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 الناقلين الأول و الأخير و على كافة عملية النقل بما فيها المراحل التي قام بها الناقلين المتوسطين، و هذا طبقا للمادة (77) فقرة (1) من ق.ت.ج التي تنص على أنه : " تكون باطلة و عديمة الأثر جميع الاشتراطات المخالفة بصفة مسبقة لما يلي: 1. أحكام المواد و (49) فقرة (1) و "

الفرع الثالث : مسؤولية الناقلين المتوسطين

يكون كل واحد من الناقلين المتوسطين مسئولين عن أخطائهم التي تسبب ضررا 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

¹ عبد الفتاح مراد، مرجع سبق ذكره ص 438-439.

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 أقره 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 : و بعد كل من الناقلين الوستاء تجاه المرسل و المرسل إليه و كذلك تجاه أول و آخر ناقل، مسئولاً 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 أثناءها 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 الشبه² ، 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 "

المطلب الثالث : دفع و تحديد مسؤولية الناقل البري للبضائع

كما سبق و أن قلنا بعد 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 نظراً 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 المسؤولية .

¹ أحمد محرز، مرجع سبق ذكره، ص 230.

² نفس المرجع، ص 230.

و من هذا المنطلق سوف نقسم هذا المطلب إلى ثلاثة فروع، تخصص الأول منها للأسباب القانونية التي تعني الناقل من المسؤولية، و تخصص الفرع الثاني للشروط الاتفاقية التي تعفي الناقل من المسؤولية، أما الفرع الأخير فتخصصه 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 بد له فيه، كالقوة القاهرة أو عيب في البضاعة نفسها، أو خطأ المرسل أو المرسل إليه.¹

و هذا ما أقره 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 عيني خاص بالشيء أو الخطأ المنسوب للناقل 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 الخطة المنسوب للمرسل أو الأول إليه، فسوف نتطرق لهم على التوالي :

أولا : القوة القاهرة

تنتفي مسؤولية الناقل البري للبضائع إذا أثبت أن الضياع أو التلف أو التأخير ناشئ عن قوة القاهرة²، و هذه الأخيرة هي كل حادث لا يمكن توبه و لا يمكن دفعه، و ليس للناقل دخل في حدوثه، تجعل تنفيذ الالتزام أمر مستحيلا، و من أمانتها استيلاء السلطة العامة على الشاحنات أو البضائع أو السيول أو الفيضانات.³

أما بالنسبة للحادث المفاجئ فإذا كان داخلي و مبعثه نشاط الناقل كانهيار 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.⁴

¹ عمارة عمورة، مرجع سبق ذكره، ص 180.

² مصطفى كمال طه، مرجع سبق ذكره، ص 184.

³ أحمد محرز، مرجع سبق ذكره، ص 224-225.

⁴ مراد منير فهميم، مرجع سبق ذكره، ص 118.

نجد أن المشروع لم يخص الحادث المفاجئ الخاص البري بنص خاص، و بالرجوع إلى نص المادة (17) فقرة (1) من ق.م.ج التي تنص أنه: " يجوز الاتفاق على أن يتحمل المدين تينة لحادث المفاجئ أو القوة القاهرة "

يتبين أن المدين بالالتزام (الناقل) لابه في تربية الحادث المفاجئ في الأصل، متى توافرت فيه شرطي القوة القاهرة، أي عدم إمكانية أو استحالة دفعه، و تقرير ما إذا كان الحادث المفاجئ المدعى به يعتبر بمنزلة القوة القاهرة هو تقدير موضوعي يملكه قاضي الموضوع في حدود سلطته التقديرية¹ ، و أهم ما يلاحظ بالنسبة لحكم الحادث المفاجئ في القانون الجزائري أن الموقف التشريعي الجزائري قد أصاب حين ساق بين الحادث المفاجئ و القوة القاهرة، لأن معظم الفقهاء انتقدوا موقف مشرعهم من عدم إلحاق الحادث المفاجئ بحكم القوة القاهرة، إذا توافر شرطي عدم إمكانية التوقع و استحالة الرد بالإضافة إلى شرط عدم دخل الناقل في إحداثه .

و فيما يتعلق بالإضراب عن العمل فلا يعتبر قوة القاهرة إلا إذا كان فجائية غير متوقع من الناقل و لا دخل لإرادته في وقوعه، كما يجدر ان يكون عاما يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلا، فلا يعفى الناقل من المسؤولية إذا أمكنه استخدام عمال آخرين.²

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

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

ثانيا : العيب الخاص بالبضاعة (العيب الذاتي)

يعفي الناقل البري للبضائع من المسؤولية عما يلحق البضاعة من ضياع أو تلف أو تأخير و وقع 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 .

¹ عدلي أمير خالد، مرجع سبق ذكره، ص 145.

² مصطفى كمال طه، مرجع سبق ذكره ص 185.

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

ثالثاً: 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

رابعاً : 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.

طبقاً لقواعد المسؤولية المشتركة، فيلزم الناقل بتعويض جزئي يتناسب مع الخطأ الذي ساهم به في إحداث هذا الضرر.³

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 خطة المسؤول (الناقل)، و بما أن خطأ المرسل أو المرسل إليه مساوية 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

¹ عبد الفتاح مراد، مرجع سبق ذكره، ص 417.

² نفس المرجع السابق، ص 418.

³ مراد منير فهميم، مرجع سبق ذكره، ص 121.

مسئوليته، فإنه يتحمل كامل المسؤولية، كما هو الحال إذا لم يتم 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 أخرج البضاعة، إلا أن هذا السبب الأجنبي ما كان يترتب الضرر الذي حصل للبضاعة لولا خطأ الناقل.¹

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، وهذا أيضاً طبقاً لنص المادة (177) من ق.م.ج سالف الذكر.

الفرع الثاني : الشروط الاتفاقية التي تعفي الناقل من المسؤولية

شروط الإعفاء الاتفاقي من المسؤولية هي شروط اتفاقية يضعها الناقل في عقد النقل الدفع مسؤوليته سلفاً عن الضياع أو التلف أو التأخير.²

ونظراً 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 تلف لعبث و أهمل في حقوق المتعاقدين معه دون أن يتعرض لأي جزاء، وكان هذا الموضوع محل خلاف كبير في الفقه و القضاء.³

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 كلياً أو جزئياً من مسؤولية التأخير فقط، أي مسؤولية تأخير تسليم البضاعة للمرسل إليه في الوقت المتفق عليه والحكمة التي من أجلها رأي المشرع ذلك، ما يتعرض له عمليات النقل الظروف مناخية وغيرها قد تسبب التأخير على الرغم من إرادة الناقل.⁴

وهذا بشرط أن يكون شرط الإعفاء من المسؤولية مكتوباً في سند النقل و إلا أعتبر كأن لم يكن، ويجب أن يكون الشرط واضحاً ومكتوباً بكيفية تستدعي الانتباه، و إلا جاز للمحكمة اعتباره كأن لم يكن، ولا يجوز للناقل أن يتمسك بشرط الإعفاء من المسؤولية إذا ثبت صدور غش أو خطأ جسيم منه أو من

¹ علي علي سليمان، مرجع سبق ذكره، ص 198.

² مراد منير فهميم، مرجع سبق ذكره، ص 121.

³ أحمد محرز، مرجع سبق ذكره، ص 228.

⁴ نفس المرجع السابق، ص 228.

تابعه¹، كما يجب أن يبلغ 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 العلم المرسل، يجوز للناقل، عدا حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب منه أو من مستخدمه : إعفاؤه كلياً أو جزئياً من مسؤولية التأخير".

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

وكذلك يعد في حكم الإعفاء من المسؤولية كل شرط يحمل المرسل أو المرسل إليه دفع كل أو بعض نفقات التأمين على مسؤولية الناقل، وهو ما نصت عليه المادة (75) من ق.ت.ج حيث جاء فيها : " يعد كاشتراط بالإعفاء بالنسبة للمواد 52 والاشتراط 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".

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 مثلاً²

و يعتبر هذا الشرط صحيحاً، لأنه ليس إلا اتفاقاً على تقدير التعويض اللازم في حالة الضياع أو التلف أو التأخير، أي يعتبر من قبيل الشرط الجزائي، وهو ما يجوز لطرفي العقد الاتفاق عليه قانوناً، ولكن يشترط لصحة هذا الشرط ألا يكون مجرد وسيلة لتقرير عدم المسؤولية، كأن يكون التعويض المتفق عليه ضئيلاً أو وهمياً لا يتفق مع الضرر الذي أصاب المرسل أو المرسل إليه بسبب ضياع أو تلف أو تأخير³ ، كما يجب أن يكون شرط تحديد المسؤولية مكتوباً بوضوح على سند التنقل و إلا اعتبر كأن لم يكن⁴ ، كما أنه يجب أن يبلغ إلى علم المرسل، كما أنه لا يجوز للناقل الذي صدر منه غش أو خطأ جسيم أو من تابعه أن يتمسك بشرط تحديد مسؤوليته.

¹ مصطفى كمال طه، مرجع سبق ذكره، ص 190.

² أحمد محرز، مرجع سبق ذكره، ص 227

³ عبد الحميد الشواربي، مرجع سبق ذكره، ص 420.

⁴ مصطفى كمال طه، مرجع سبق ذكره، ص 191.

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 مستخدمة: تحديد مسؤوليته بسبب الضياع أو التلف بشرط ألا يكون التعويض المقرر أقل بكثير من قيمة الشيء نفسه بحيث يصبح في الحقيقة وهمياً، إعفاؤه كلياً أو جزئياً من مسؤولية التأخير ".

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 الضرر¹، وهو ما نصت عليه المادة (184) من ق.م. ج التي تقضي بأنه: " لا يكون التعويض المحدد في الاتفاق مستحقاً إذا أثبت المدين أن الدائن لم يلحقه أي ضرره ويجوز للقاضي أن يخفض مبلغ التعويض إذا أثبت المدين أن التقدير كان مفرطاً أو أن الالتزام الأصلي قد نفذ في جزء منه. ويكون باطلاً كل اتفاق يخالف أحكام الفقرتين أعلاه ".

أما إذا جاوز الضرر قيمة التعويض الاتفاقي، فلا يجوز للمرسل أو المرسل إليه أن يطلب أكثر من هذه القيمة، إلا إذا أثبت صدور غش أو خطأ جسيم من الناقل أو تابعيه، وحينها يلتزم الناقل بتعويض الضرر كاملاً²، وهذا وفقاً 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 غشاً أو خطأ جسيماً"، وهو ما أكدته المحكمة العليا في قرارها رقم: 30914 الصادر بتاريخ: 16 / 03 / 1983، حيث جاء فيه: "مطابقة الشروط المقتضيات المادة 52 من القانون التجاري تحول و القضاء على تعويض يتجاوز الحد الأقصى المتفق عليه"³.

¹ مراد منير فهيم، مرجع سبق ذكره، ص 124.

² مصطفى كمال طه، مرجع سبق ذكره، ص 131.

³ (الغرفة التجارية والبحرية)، 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 الضرر، فإذا أقر 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 رفع 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 للدعوى مسؤولية الناقل، وتخصص 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 تخصص الأول منها للمحكمة المختصة بالنظر في دعوى المسؤولية، ونخصص الفرع الثاني الأطراف 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، وينتفرع موضوع الاختصاص القضائي إلى اختصاص نوعي و اختصاص إقليمي¹، وهو ما سنتطرق إليه على التوالي:

أولاً: الإختصاص النوعي

يقصد بالاختصاص النوعي ولاية الجهة القضائية على اختلاف درجاتها بالنظر في نوع محدد من الدعاوي، فالاختصاص النوعي هو توزيع القضايا بين الجهات القضائية المختلفة على أساس نوع

¹ خليل بوضنوبرة، الوسيط في شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج1، دار نوميديا، قسنطينة- الجزائر، 2010، ص 89.

الدعوى، بعبارة أخرى هو نطاق القضايا التي يمكن أن تباشر فيه جهة قضائية معينة ولايتها وفقا لنوع الدعوى.¹

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 العادية²، متى كان المدعى عليه شخص خاص أو يخضع القانون الخاص .

كما يعتمد التنظيم القضائي العادي في الجزائر على وحدة الجهة القضائية الأساسية المتمثلة في المحكمة، بحيث لا وجود للتعد 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،³ التي جاء فيها: " المحكمة هي الجهة القضائية ذات الاختصاص العام وتتشكل من أقسام يمكن أيضا أن تتشكل من أقطاب متخصصة.

تفصل المحكمة في جميع القضايا، لا سيما المدنية و التجارية و البحرية و الاجتماعية والعقارية قضايا شؤون الأسرة والتي تختص بها إقليميا تتم جدولة القضايا أمام الأقسام حسب طبيعة النزاع " .

ويختص القسم التجاري بالنظر في دعاوي 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.⁴

مع العلم أن المشرع ولحسن سير مرفق العدالة أقر بأنه إذا جدولت قضية مسؤولية الناقل أمام قسم غير القسم التجاري، فإن القاضي المعروضة عليه القضية يقوم بإحالتها أمام القسم المعنى عن طريق أمانة الضبط بعد إخبار رئيس المحكمة، كما أن المحكمة تختص بنظر دعوى مسؤولية الناقل متى كان القسم التجاري غير مشكل القسم.⁵

¹ بريرة عبد الرحمان، شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية ، قانون رقم:08.09 المؤرخ في :2008/02/23، ط4، دار بغدادي، الرويبة، الجزائر، 2013، ص 82.

² حورية لشهب، (النظام القانوني للعقود التجارية)، مجلة العلوم الإنسانية، العدد: 12، السنة: 2007، ص 227.

³ القانون رقم: 09-08 المؤرخ في : 2008/02/25، المتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، ج. ر، العدد : 21، لسنة: 2008.

⁴ فرحة زواوي صالح، مرجع سبق ذكره، ص 146.

⁵ يوسف دلاندة، الوجيز في شرح الأحكام المشتركة لجميع الجهات القضائية وفق ق.إ.م.إ.ج، دار هومة، بوزريعة، الجزائر، 2009، ص 39.

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

ثانياً : الإختصاص الإقليمي (المحلي)

يقصد بالإختصاص الإقليمي الإختصاص المحلي، أي الحيز الجغرافي الذي تختص المحكمة بالنظر و الفصل في المنازعات التي تثور فيه و الذي يتم تحديده قانونياً.

تقضي القواعد العامة في الإختصاص الإقليمي، بإقامة دعوى مسؤولية الناقل أمام محكمة موطن المدعى عليه، وهذا حسب المادة (37) من ق.ا.م... ج، و التي تقضي بأنه : " يؤول الإختصاص 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.ا.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 لأطراف الاتفاق على خلافه إلا في حالات استثنائية، ولا يجوز للقضاء إثارة عدم الإختصاص الإقليمي تلقائياً، 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 إقليمياً.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

¹ بربرارة عبد الرحمان، مرجع سبق ذكره، ص 98.

التجارية، بموجب نص المادة (1006) فقرة (1) من ق.إ.م، حيث نصت على أنه: " يمكن لكل شخص اللجوء إلى التحكيم في الحقوق التي له مطلق التصرف فيها "

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 في العقد، فإن 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 تركه.⁵

الفرع الثالث : تقدير التعويض في دعوى مسؤولية الناقل

¹ عدلي أمير خالد، مرجع سبق ذكره، ص 116.

² عبد المجيد الشواربي، مرجع سبق ذكره، ص 420.

³ عبد المجيد الشواربي، مرجع سبق ذكره، ص 420.

⁴ عباس حلمي المنزلاوي، مرجع سبق ذكره، ص 41.

⁵ عدلي أمير خالد، مرجع سبق ذكره، ص 116.

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

أولاً: التعويض القانوني

الأصل في التعويض أنه جبر للضرر، ووفقاً للقواعد العامة يلتزم الناقل إذا ثبتت مسؤوليته بتعويض المتضرر عما لحقه من خسارة وما فاتته من كسب¹، ولما كانت مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية، فلا يلتزم الناقل إلا بتعويض الضرر المتوقع عادة وقت التعاقد ما لم يرتكب غشاً أو خطأ جسيماً، فيكون التعويض عن الضرر المتوقع وغير المتوقع في هذه الحالة² بمعنى أنه إذا نقلت بضاعة ثمينة في ظروف على أنها بضاعة عادية، تهرباً 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 متوقعاً في هذه الحالة، ما لم يكن الناقل قد ارتكب غشاً أو خطأ جسيماً.³

وهو ما نص عليه المشرع بنص المادة (182) من ق.م.ج، حيث نصت على أنه : " إذا لم يكن التعويض مقدراً في العقد، أو في القانون فالقاضي هو الذي يقدره، ويشمل التعويض ما الحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب، بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو التأخر 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 غشاً أو خطأ جسيماً إلا بتعويض الضرر الذي كان يمكن توقعه عادة وقت التعاقد "

و إذا كانت البضاعة قد تلفت فقط، فإن للمدعي الحق في تعويض يعادل الفرق بين قيمة البضاعة التالفة في مكان الوصول وقيمتها فيما لو وصلت سليمة، ويشمل التعويض في حالة التأخير أيضاً ما لحق المرسل إليه من خسارة وما فاتته 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.⁴

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

¹ عبد الفتاح مراد، مرجع سبق ذكره، ص 426.

² مراد منير فهميم، مرجع سبق ذكره، ص 125.

³ مصطفى كمال طه، مرجع سبق ذكره، ص 198.

⁴ مصطفى كمال طه، مرجع سبق ذكره، ص 198.

وعند ما تكون قيمة البضاعة المذكورة في عقد النقل أو سند النقل فلا تكون حجة على الناقل إذ له الحق في مناقشتها وإثبات أن قيمة البضاعة أقل من القيمة الواردة في المستند بكافة طرق الإثبات، أما إذا لم تكن مذكورة فإن المحكمة تقدر هذه القيمة ولها أن تستعين في ذلك برأي الخبراء و البيانات المدونة في مستند النقل.¹

ولا يجوز للمتضرر في حالة الضياع الكلي أن يجمع بين التعويض عن هذا الضياع و التعويض عن التأخير، حتى لا يثري على حساب الناقل، ولا يجوز للمحكمة أن تقضي بالتعويض عن التأخير في حالة الضياع الجزئي إلا بالنسبة إلى الجزء الذي لم يضع.²

ثانياً: التعويض الاتفاقي

التعويض الاتفاقي يستحق في حالة ما إذا كان الناقل قد حدد مسؤوليته كما رأينا سابقاً، 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.³

وعند تحديد المسؤولية على أساس تقدير مبلغ معين لكل وحدة من البضاعة المنقولة يلتزم الناقل بأكثر منه ولو كانت قيمة هذه الوحدة تتجاوز ذلك التعويض.⁴

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 في تقدير الضرر الحقيقي لأجل معرفة مقدار التعويض المحدود الذي يلتزم بدفعه.⁵

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

¹ علي حسين يونس، مرجع سبق ذكره، ص 339.

² عبد الفتاح مراد، مرجع سبق ذكره، ص 427.

³ نفس المرجع السابق، ص 423.

⁴ عدلي أمير خالد، مرجع سبق ذكره، ص 102-103.

⁵ نفس المرجع السابق، ص 103.

من ذلك العبي، 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 عرف المشرع الدفع بعدم القبول بنص المادة (67) من ق.م... 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** " .

وستتطرق 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 الحساب احدهما، كالوكيل بالعمولة بالنسبة للناقل و الوكيل العادي بالنسبة للمرسل أو المرسل إليه¹، 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 غير ذلك، أو في العلاقة بين المرسل إليه و شركة التأمين التي أمنت على البضاعة ضد مخاطر النقل.²

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 آخر في حالة

¹ أحمد محرز، مرجع سبق ذكره، ص 233.

² عدلي أمير خالد، مرجع سبق ذكره، ص 125.

تعدد الناقلين، كما تستبعد من نطاق الدفع الدعاوى التي ترفع على الناقل ولكن على اساس عقد آخر غير عقد النقل، أو بسبب الغش أو التدليس الصادر منه، أي القائمة على المسؤولية التقصيرية.¹

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 لها² ، وذلك لضرورة استلام البضاعة كشرط لتطبيق الدفع، فتستبعد من نطاق الدفع

دعاوى المسؤولية عن الضياع الكلي للبضاعة، لانتهاء استلام البضاعة و استحالته، كما تستبعد من نطاق الدفع أيضا دعاوى المسؤولية عن التأخير في التسليم³، 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.⁴

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 كالاتي :

أولا: استلام البضاعة

لا يجوز للناقل أن يدفع بعدم القبول إلا إذا أثبت 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 التحقق التسليم الفعلي مجرد إخطار الناقل للمرسل إليه بأن البضاعة تحت تصرفه موجودة في مخازنها.⁵

ثانيا: انتفاء الاحتجاج

¹ مراد منير فهيم، مرجع سبق ذكره، ص 127.

² عدلي أمير خالد، مرجع سبق ذكره، ص 125.

³ مراد منير فهيم، مرجع سبق ذكره، ص 127.

⁴ مصطفى كمال طه، مرجع سبق ذكره، ص 193.

⁵ أحمد محرز، مرجع سبق ذكره، ص 234.

يشترط لإعمال الدفع بعد قبول الدعوى ألا يكون المرسل أو المرسل إليه أو أي شخص يعمل لحسابهما قد قام بعمل احتجاج قانوني مبلغ للناقل في الأجل القانونية، وقد اشترط المشرع لصحة هذا الاحتجاج، أن يبلغ 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 معيناً للاحتجاج، لتسهيل الإجراءات نظرا لقصر الأجل، وكل ما يهم هو إعلام الناقل باحتجاج المرسل أو المرسل إليه بوجود تلف في البضاعة أو نقص فيها خلال ثلاثة أيام من تاريخ الاستلام.¹

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 بان يوجه الدعوى لحضور هذه الخبرة بواسطة رسالة موصي 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، و يقرر 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

¹ نفس المرجع، ص 234-235.

تاريخ الاستلام ودون حساب أيام العطل، بتبليغ الناقل احتجاجه المسبب بموجب إخبار غير قضائي أو رسالة موصي 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 " .

إن الدفع بعدم القبول ليس من النظام العام، لأنه مقرر لمصلحة الناقل¹، 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 يقدما أي منهما بالإجراءات السابقة (الاحتجاج و طلب الخبرة)، دون أن يكون للناقل الدفع بعدم قبول الدعوى، وهذا الدفع يجوز إيداعه في أي مرحلة كانت عليها الدعوى²، 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 دفع 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 حكمة خاصا 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 الناقلين الآخرين في حالة النقل المتعاقب .

الفرع الأول : مدة تقادم دعوى المسؤولية وأحكامها

أولا : مدة تقادم دعوى المسؤولية

¹ مراد منير فهميم، مرجع سبق ذكره، ص 131.

² عدلي أمير خالد، مرجع سبق ذكره، ص 127.

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 تضيق في معالم الإثبات²، أما إذا صدر من الناقل أعمال الخديعة أو غش أو خطأ جسيم منه أو من أحد تابعيه، فإنه لا يستفيد من هذا التقادم القصير، وفي هذه الأحوال لا تتقادم دعوى المسؤولية إلا وفقا للقواعد العامة أي لتقادم طويل المدى³، 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 ."

تجدر الإشارة إلى اختلاف التقادم عن الدفع بعدم قبول الدعوى ، حيث اقتصر نطاق الدفع بعدم القبول على حالة الضياع الجزئي للبضاعة أو تلفها، و إذا لم تتحقق شروط الدفع بعدم القبول، أو في حالة الضياع الكلي للبضاعة أو تأخير تسليمها فيسري حينئذ على دعوى المسؤولية مدة سنة لتقادمها .

ثانيا : أحكام مدة تقادم دعوى المسؤولية

المعرفة 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 عليها.⁴

¹ أحمد محرز، مرجع سبق ذكره، ص 237.

² A-zahi.op.cit.p193.

³ عدلي أمير خالد، مرجع سبق ذكره، ص 131.

⁴ العرابوي نبيل صالح، مسؤولية الناقل البري على البضائع والأشخاص في القانون الجزائري، مجلة حوليات جامعة بشار، العدد:7 لسنة 2010، ص 20.

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 القضائية بحقه¹ ، وهذا طبقا
من ق.م. ج التي تقضي بأنه: " لا يسري التقادم كلما وجد مانع مبررا شرعيا يمنع الدائن من المطالبة بحقه...."، و فترة 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 إليه² ، وهذا طبقا للمادتين (317) و (318) من ق.م.ج، اللتين نصتا على التوالي بأنه: " ينقطع التقادم بالمطالبة 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 مدته الجديدة هي مدة التقادم الأول³، 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 المسؤولية⁴ ، وهذا طبقا لنص المادة (320) من ق.م. ج، حيث نصت على أنه: " يترتب على التقادم انقضاء الالتزام...."، وهذا ما أكدته المحكمة العليا في

¹ عبد الفتاح مراد، مرجع سبق ذكره، ص 237.

² عدلي أمير خالد، مرجع سبق ذكره، ص 131-132.

³ نفس المرجع السابق ، ص 135.

⁴ عبد الفتاح مراد، مرجع سبق ذكره، ص 442.

قرارها رقم : 627615 الصادر بتاريخ : 03 / 06 / 2010 ، حيث جاء فيه : " الدعوى الناشئة عن عقد نقل الأشياء أو عن عقد عمولة نقل الأشياء، تتقادم بمرور سنة واحدة " ¹.

ولا تقضي المحكمة بالتقادم من تلقاء نفسها، بل يجب أن يكون ذلك بناء 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: " ويجوز التمسك بالتقادم في أية حالة من حالات الدعوى ولو أمام المحكمة الاستئنافية ".

و يجوز للناقل أن يتنازل ولو ضمنا عن التقادم المقرر لمصلحته بعد ثبوت الحق فيه، وبعد تنازلا ضمنيا عرض الناقل بعد اكتمال مدة التقدم تسوية العجز اللاحق بالبضاعة تسوية ودية ² كما منع المشرع تعديل مدة التقادم سواء بالانقاص 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 التنقل 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 .

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 نصت على أنه : " وتحدد المهلة التي ترفع فيها كل دعوى رجوع بثلاثة أشهر ولا تسري هذه المهلة إلا من يوم رفع الدعوى على المكفول".

¹ الغرفة التجارية والبحرية، قضية المؤسسة العمومية الإقتصادية، الجزائر خدمات الحاويات – ضد شركة الخدمات المتوسطة، مجلة المحكمة العليا، العدد 1 لسنة: 2012، ص 263.

² مراد منير فهيم، نفس المرجع السابق، ص 136.

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

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 الناقلين 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".

الخاتمة:

إن تحديد نظام المسؤولية الذي يخضع له الناقل البري للبضائع كان محل لتساؤل طرحناه في مقدمة المذكرة .

وقد بينا أن عقد النقل كغيره من العقود التجارية يجوز إثباته بكافة طرق الإثبات عملاً بمبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية إلا أن الكتابة تحتمها الضرورة العملية ولم يضع المشرع التجاري جزاء على عدم تحرير وثيقة النقل وبالتالي يكون للمتعاقدين حرية تحرير وثيقة النقل وبالتالي يكون للمتعاقدين حرية تحريرها أو عدم تحريرها.

ولاحظنا أن وثيقة النقل تلعب دوراً قانونياً واقتصادياً خطيراً يتمثل في صلاحيتها لتمثيل البضاعة محل النقل بحيث يعتبر حيازة البضاعة ذاتها وبالتالي يجوز لحائز الوثيقة التصرف في البضاعة قبل وصولها إليه بمجرد التصرف في الوثيقة سواء بالبيع أو الرهن وهذا بقصد التشجيع على تداول البضاعة .

وقد أوضحنا أن عقد النقل يتم بين المرسل في عقد نقل البضاعة وقد يكون المرسل إليه شخصاً واحداً إذا اتفقا على تسليم البضاعة للمرسل في مكان الوصول وقد يكون المرسل إليه شخصاً آخر فيصبح العقد ثلاثة أطراف المرسل والمرسل إليه والناقل .

وخلصنا بأن مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع هي مسؤولية عقدية إذن إن عقد النقل يلقي على عاتق الناقل الزاماً بضمان وصول الأشياء المراد نقلها سليمة إلى المرسل إليه وهذا التزام بتحقيق نتيجة أو بتحقيق غاية وليس التزام ببذل عناية فاذا تلفت الأشياء أو هلكت فإنه يكفي أن يثبت المرسل إليه أن ذلك حدث أثناء تنفيذ عقد النقل ويعتبر هذا اثباتاً منه لعدم قيام الناقل بالتزاماته فتقوم مسؤولية الناقل عن هذا الضرر بغير حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانبه ولا ترفع هذه المسؤولية إلا إذا أثبت هو أن التلف أو الهلاك أو التأخير ناشئ عن قوة قاهرة أو عيب ذاتي في الشيء أو خطأ المرسل أو المرسل إليه .

فالمشرع الجزائري في الحقة الأخيرة عني للتقليل من ظاهرة حوادث المرور وذلك من خلال النصوص التي أصدرها وكان آخرها الأمر 03/09 المتعلق بتنظيم النقل البري وتسييره هومن جهة أخرى لم يلق الاهتمام بعقد النقل البري ومسؤولية الناقل الأمر الذي نتج عنه فراغ تشريعي خطير في مواد القانون التجاري لاسيما فيما يتعلق بتنظيم عقد النقل البري والتزامات الناقل ومبدأ الالتزام بضمان السلامة والنقل بالمجان.

وكان لنا بعض الملاحظات على النظام القانوني لمسؤولية الناقل البري على البضائع وهذه الملاحظات هي :

أولاً: المشرع الجزائري لم يهتم بعقد النقل البري كما فعلت غالبية التشريعات الأخرى فلم يتضمن إلا فصلا من الباب الأول المتعلق بالعقود التجارية.

ثانياً: أنه متى انعقد عقد النقل صحيحا يرتب التزامات على كل من طرفيه هما المرسل والناقل.

ثالثاً: المشرع الجزائري لم يحدد في عقد النقل البري للبضائع كيفية تحديد أجرة النقل واكتفي بالإشارة إليها كالتزام يقع على عاتق المرسل وكما لم ينص القانون الجزائري على حق حبس الأشياء محل النقل في حالة امتناع المرسل عن دفع الأجرة.

رابعاً : لم يتعرض المشرع الجزائري لحالة امتناع المرسل إليه عن استلام الشيء محل النقل ورفضه دفع أجرة النقل والمصاريف المستحقة عليه وكذلك لم يتعرض لحالة توقف النقل أثناء تنفيذه كما لم يتناول المشرع لحق التصرف في البضاعة أثناء عملية النقل عندما تكون البضاعة في حوزة الناقل.

خامساً: المشرع الجزائري لم يتطرق الى طريقة تقديم التعويض في حالة ثبوت مسؤولية الناقل فهناك تطبيق القواعد العامة للتعويض لانعدام ما يخالفها إلا أن هناك قواعد ومسائل لم يتعرض لها لعدم جواز الجمع بين التعويضين والتعويض مقابل التخلي عن الشيء المنقول واسترداد الشيء المنقول بعد التعويض عن فقده.

بناء على ما سبق من خلا دراستنا للمسؤولية العقدية للنقل البري للبضائع في القانون التجاري الجزائري خرجنا ببعض التوصيات التالية :

أولاً: على المشرع التجاري الجزائري ان يعدل قواعد القانون التجاري الجزائري بعقد النقل البري بوضع مواد تتماشي والتطور الحاصل في هذا القطاع.

ثانياً: ضرورة معالجة القصور في تحديد التزامات كل طرف من الأطراف عقد النقل سواء تعلق الأمر بعقد النقل للبضائع.

ثالثاً: أن يقوم المشرع بتوضيح المقصود بالنقل والمرسل اليه والراكب بموجب نص صريح.

رابعاً: ضرورة تضمين القانون التجاري الجزائري مواد توضح مفهوم القوة القاهرة في عقد النقل.

خامساً: ضرورة تضمين القانون التجاري الجزائري مواد تتعلق بعدم استحقاق الناقل لأجرة النقل عند هلاك الأشياء محل النقل بفعل القوة القاهرة.

سادسا: على المشرع الجزائري أن يحدد طريقة دقيقة في تقدير تعويض في حالة هلاك البضاعة وتلفها وأن يحدد كيفية تقدير قيمة التعويض اذا لم يكن الشيء معين القيمة وكذلك إذا كانت قيمة الشيء مبينة في وثيقة النقل.

سابعا: وجوب أن يتضمن القانون التجاري الجزائري نص على عدم جواز الجمع بين التعويض عن الهلاك الكلي والتعويض عن التأخير.

ثامنا: ضرورة تحديد بداية سريان مسؤولية الناقل .

قائمة المراجع

I. باللغة العربية

أولاً: القواميس

1. محمد بن مكرم بن علي ابن منظور، لسان العرب، ط 1 ، دار المعارف، القاهرة - مصر - دون سنة النشر.
2. منصور القاضي، معجم المصطلحات القانونية، المؤسسة الجامعية للنشر و الدراسات و التوزيع بيروت لبنان 1997 .

ثانياً: الكتب

1. أحمد محرز، القانون التجاري الجزائري، ج 4 ، العقود التجارية ، دار النهضة العربية، بيروت، لبنان، 1981/1980.
2. أكرم يا ملكي، القانون التجاري الجزائري، العقود التجارية، ج3، دار النهضة العربية ودار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان - الأردن، 2002.
3. العربي بلحاج، النظرية العامة للإلتزام في القانون المدني الجزائري، ج 1 ،التصرف القانوني (العقد والارادة المنفردة)، ط 3 ، ديوان المطبوعات الجامعية ، بن عكنون، الجزائر، 2004 .
4. بربارة عبد الرحمان، شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية (قانون رقم : 08.09 مؤرخ في : 2008/02/23)، ط 4 ، دار البغدادي، الروبية، الجزائر، 2013.
5. هاني دويدرا، النظام للتجارة والعقود التجارية والعمليات المصرفية والأسناد التجارية والإفلاس ، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع ، بيروت ، لبنان ، دون سنة النشر.
6. حسن المصري ، العقود التجارية في القانون الكويتي و المصري المقارن ، ط 1 ، 1989 ، 1991/.
7. يوسف دلاندة، الوجيز في شرح الأحكام المشتركة لجميع الجهات القضائية وفق قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري الجديد ، دار هومة ، بوزريعة، الجزائر 2009.
8. محمد زهود، الموجز في الطرق المدنية للإثبات في التشريع الجزائري وفق آخر التعديلات، دون دار النشر، دون مكان النشر، 1991.
9. محمد فوزي سامي، شرح القانون التجاري، ج1، دار الثقافة للنشر والتوزيع ودار مكتبة الترابية ، عمان- الاردن ، د.س.ن .

10. محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني الجزائري ، ج 1 ، النظرية العامة للإلتزامات، مصادر الإلتزام، (العقد والإرادة المفردة)، ط 4، دار الهدى، عين مليلة ، الجزائر، 2008/2007.
11. محمود محمد عباتية ، أحكام عقد النقل (البري ، البحري ، الجوي) دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية و العربية و الاتفاقات الدولية و الاجتهاد القضائية، دار الثقافة للنشر و التوزيع 1436 هـ -2015.
12. مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك – وفقا لقانون التجارة الجديد رقم 17 لسنة 1999 ، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية ، مصر ، 2002
13. مصطفى كمال طه و علي البارودي، القانون التجاري : الأوراق التجارية و الإفلاس والعقود التجارية وعمليات البنوك، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت – لبنان – 2001.
14. مراد منير فهيم، القانون التجاري – العقود التجارية وعمليات البنوك – منشأة المعارف، الإسكندرية ، مصر ، 1982.
15. مراد عبد الفتاح، شرح العقود التجارية و المدنية، ط 1، (د.د.ن)،(د.م.ن)،(د.س.ن).
- 16.نادية فضيل، الأوراق التجارية في القانون الجزائري ، ط 14، دار هومة، بوزريعة ، الجزائر ، 2013.
- 17.سميحة القيلوبي ، شرح قانون التجارة المصري الجديد رقم :99/17 ، ط 3 ، دار النهضة العربية، القاهرة ، مصر ، 2000.
- 18.سمير جميل حسين الفتلاوي ، العقود التجارية الجزائرية، (د.م.ج)، بن عكنون، الجزائر، 1992.
- 19.سعيد الجدار، عقد البضائع في القانون التجاري الجديد رقم : 1999/1، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية – مصر – (د.س.ن)
- 20.عبد الحميد الشواربي ، القانون التجاري - العقود التجارية ، منشأة المعارف الاسكندرية ، مصر (د.س.ن)
- 21.عبد الفتاح مراد ، شرح العقود التجارية والمدنية ، ط 1، (د.د.ن) ، (د.م.ن) ، (د.س.ن).
- 22.عبد الرزاق السنهوري، نظرية العقد، ج 1.2، ط 2، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان، 1998.
- 23.عدلي أمير، قواعد وأحكام عقد النقل البري في ضوء قانون التجارة الجديد، دار الجامعة الجديدة ، الاسكندرية، مصر، 2006.
- 24.عزيز العليكي، الوجيز في القانون التجاري ، الشركات التجارية ، الاوراق التجارية ، المتجر التجارة ، العقود التجارية 2000.
- 25.على البارودي ومحمد فريد العريني ، العقود التجارية وعمليات البنوك، ج 2 ، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، مصر، 2000.
- 26.على جمال الدين عوض، الوجيز في القانون التجاري، ج 1، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1975.

27. علي حسين يونس، العقود التجارية، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، 1970.
28. علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام – مصادر الالتزام في القانون المدني الجزائري، ط 3 ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، 1993.
29. عمارة عمورة، العقود والمحل التجاري في القانون الجزائري، دار الخلدونية، (د.م.ن) (د.س.ن).
30. عمارة عمورة، الأوراق التجارية وفق للقانون التجاري، ط 1، دار الخلدونية القبة، (د.م.ن)، (د.س.ن)، الجزائر 2008.
31. عمر خالد مصطفى حمد، عقد النقل في الفقه الاسلامي، دراسة مقارنة، ط 1، دار النفائس، عمان، الاردن، 2010.
32. فرحة زراوي صالح، الكامل في القانون التجاري الجزائري، ط 2، دار ابن خلدون، وهران، الجزائر، 2003.
33. خليل أحمد حسن قعادة، الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري، ج 1، مصادر الالتزام، ط 2، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، 2005.
34. خليل بوضنوبرة، الوسيط في شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية 1، دار نوميديا، قسنطينة، الجزائر، 2010.

ثالثا: المذكرات

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

رابعا: المقالات القانونية

أ. المجالات

1. العرباوي نبيل صالح، مسؤولية الناقل البري على البضائع والأشخاص في القانون الجزائري، مجلة حوليات جامعة بشار، العدد: 7، لسنة: 2010، ص 20.
2. حورية لشهب، النظام القانوني للعقود التجارية، مجلة العلوم الإنسانية، العدد: 12، السنة: 2007، ص 227.
3. علي علي سليمان، الشكالية وأثرها على التعاقد، مجلة الشرطة، العدد: 18، السنة: 1982، ص 24.

خامسا: المحاضرات

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

سادسا: الأحكام القضائية

قرارات المحكمة العليا:

1. الغرفة التجارية والبحرية، القرار رقم: 30914 الصادر بتاريخ: 16/03/1983، المجلة القضائية، العدد: 2، لسنة: 1998، ص: 39.
2. (الغرفة التجارية والبحرية)، قضية ش و ن ح ضد (ع. ع)، المجلة القضائية، العدد: 2، لسنة: 1989، ص 39.
3. الغرفة المدنية – القسم الثالث، القرار رقم: 17624 الصادر بتاريخ: 18/11/1998، المجلة القضائية، العدد: 1، لسنة: 1999، ص 102.
4. الغرفة التجارية و البحرية، القرار رقم: 627615 الصادر بتاريخ: 03/06/2010، مجلة المحكمة العليا، العدد: 1، لسنة: 2012، ص 263.

سابعا: النصوص القانونية

1. النصوص القانونية

أ. الأوامر والقوانين

1. الأمر رقم: 75 – 58 المؤرخ في: 26/09/1975، المتضمن القانون المدني، ج.ر، العدد: 78، لسنة: 1975، المعدل والمتمم بالقانون رقم: 07 – 05 المؤرخ في: 13/05/2007، ج.ر، العدد: 31، لسنة: 2007.
2. الأمر رقم: 75 – 59 المؤرخ في: 26/09/1975، المتضمن القانون التجاري، ج.ر، العدد: 101، لسنة: 1975، المعدل والمتمم بالقانون رقم: 05 – 02 المؤرخ في: 06/02/20015، ج.ر، العدد: 11، لسنة: 2005.
3. الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23/10/1976، المتضمن القانون البحري، ج.ر، العدد 29 لسنة: 1977 و المعدل و المتمم بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15/08/2010 ج ر العدد 46 لسنة: 2010.

4. القانون رقم: 90 – 35 المؤرخ في: 1995/12/25، المتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكة الحديدية، ج.ر، العدد: 56، لسنة: 1990.
5. الأمر رقم: 07-95 المؤرخ في: 1995/01/25، المتضمن قانون التأمينات، ج.ر، رقم: 13 لسنة 1995، المعدل والمتمم بالقانون رقم: 04-06 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 والمتمم بالقانون رقم: 2000 – 05، المؤرخ في 2000/12/06، ج.ر، العدد: 75، لسنة: 2000.
7. القانون رقم: 04 – 02 المؤرخ في: 2004/06/23، المحدد للقواعد المطبقة على الممارسات التجارية، ج.ر، العدد: 41، لسنة: 2004.
8. القانون رقم: 08 – 09، المؤرخ في: 2008/02/25، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج.ر، العدد: 21، لسنة: 2008.
9. القانون رقم: 09 – 03 المؤرخ في: 2009/02/25، المتعلق بحماية المستهلك وقمع 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 والمتمم بالمرسوم التنفيذي رقم: 11 – 263 المؤرخ في: 2011/07/30، ج.ر، العدد: 43، لسنة: 2011.

II. باللغة الأجنبية

1. Amar Zahi. Droit des transports. Tomel.(O.P.U). ben aknoun – alger. 1991.
2. Alfered Jauffret : Manuel De Droit Commercial 22eme édition. Ed:L.G.D.J.paris.1995 .
3. George Ripert et René Roblot. Traite de Droit Commercial. Tome 2'14ème. Edition. Paris. 1996.
4. Piere Brunat : lam de transport . éd. Lamy . Paris .1998.

5. Philippe le trouneau et loic cadiet .droit des contrat .édaloz- Paris – delta.
Beyroth: 1996.
6. Rene Rodieri. Droit des trasports. Sirey. Paris. 1977.

الملحق رقم : 02

نموذج فاتورة النقل

(خاص بالشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية فرع السكة السريعة)



RAIL - EXPRESS Filiale S.N.T.F.

السكة السريعة

06, Route d'Attalba (Zabana) Bida Tél : 025 41 27 46/49 - 40.23.08/11 - Fax : 025.39.27.81

فرع شن. و.ن. ح.ج.

R.C : 0802 656/B/99 / N° Identification statistique : 0989090100882 31 / N° Identification fiscale : 09619540025

Expédition	Vignette Gommée	FACTURE (Expéditeur)	Code Gare Expéditeur	Code Gare Destinataire
N°				
Du				

Code client Exp.	تملأ من طرف المرسل	Code client Dest.
Expéditeur :	A remplir par l'Expéditeur (cocher la case requise)	Destinataire :
Adresse :	Modes Livraison	Adresse :
Tarif revendiqué :	Port Payé <input type="checkbox"/> En gare <input type="checkbox"/>	Gare destinataire :
Tél. :	Port Dû <input type="checkbox"/> A domicile <input type="checkbox"/>	Tél. :
Pièce d'identité :	Délivrée le :	Fax :
Gare ou Centre Expéditeur :	Montant en toutes lettres	En chiffres

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 Dû
Port Payé	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	

الوجه الخفي لنموذج فاتورة النقل

(خاص بالشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية . فرع السكة السريعة .)

السكك الحديدية السريعة تقدم لخدماتكم عدة طرق للنقل :

- الطرق السريعة : طرد بوزن لا يتجاوز 50 كغ . ينقل بواسطة قطار المسافرين .
- الطرق العادية : بوزن يتراوح ما بين 60 و 1000 كغ . ينقل بواسطة عربات خاصة موصولة بقطار المسافرين .
- العربات الكاملة : نقل الوزن الثقيل (الإسمنت ، الأسمدة ، إلخ ...) .
- النقل المغاربي .
- الإستلام و التسليم .

لخدماتكم أكثر

- مديرية الوكالة الجوية بالجزائر : الهاتف + فاكس : 021 73 73 42
 - مديرية الوكالة الجوية بـهران : الهاتف + فاكس : 041 43 14 47
 - مديرية الوكالة الجوية بقسنطينة : الهاتف + فاكس : 031 94 76 28
 - مديرية الوكالة الجوية بـغساية : الهاتف + فاكس : 038 88 35 16
- وعلموا جيدا إرسالكم بكتابة : عنوانكم ، رقم هاتفكم ، عنوان و رقم هاتف المرسل إليه ، الوزن و طبيعة السلعة المرسلة .
- إهتموا بتغليف طردكم بطريقة تسمح بحفظها .
- ==> فلا سيساعد السكة السريعة على تسليم سلعكم في أقرب الأجال دون أن تدفعوا مصاريف إضافية .

شروط النقل

الإرسال :

- على المرسل أن يوقع الإرسال ، إقتضاءه يضمه مسؤولية ما أدلى به عن طبيعة وقيمة السلعة التي عهد بها للنقل .

طرق النقل :

- للسكة السريعة صلاحية إستعمال كل الوسائل و الطرق التي تناسبها لنقل السلع .

الضمان :

- الطرق السريعة و العادية : الضمان يكون في حدود قيمة تأمين الطرد المنقول .
- العربات : تنقل السلع ضمن نفس شروط مسؤولية طرد س.ج (الترمين) المادة 12 من RGTMM .

RAIL-EXPRESS VOUS PROPOSE DIVERSES FORMULES DE TRANSPORT :

- **Colis Express** : Colis d'un poids unitaire n'excédant 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 43 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 88 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 À LIVRER RAPIDEMENT VOTRE MARCHANDISE ET VOUS N'AUREZ PAS À PAYER DE FRAIS SUPPLÉMENTAIRES.

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 indélébiles : 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 SNTE (INDEMNISATION) Article 12 du RGTMM.
- **COMPÉTENCE** :
En cas de contestation, le tribunal de BLIDA est le seul compétent.

الفهرس

01.....	مقدمة
05.....	الفصل الأول: تكوين عقد النقل البري للبضائع وإثباته
05.....	المبحث الأول: ماهية عقد النقل البري للبضائع
05.....	المطلب الأول: مفهوم عقد النقل البري للبضائع
05.....	الفرع الأول: تعريف عقد النقل البري للبضائع وأطرافه
05.....	أولاً: تعريف عقد النقل البري للبضائع
07.....	ثانياً: أطراف عقد النقل البري للبضائع
08.....	الفرع الثاني: خصائص عقد النقل البري
08.....	أولاً: عقد رضائي
09.....	ثانياً: عقد ملزم لجانبين
09.....	ثالثاً: عقد النقل البري للبضائع عقد معاوضة
09.....	رابعاً: عقد النقل البري للبضائع عقد إذعان
10.....	خامساً: عقد النقل البري للبضائع عقد تجاري
10.....	المطلب الثاني: تمييزه عقد النقل البري للبضائع عن غيره من العقود المشابهة له
11.....	المطلب الثالث: الطبيعة القانونية لعقد النقل البري للبضائع
12.....	الفرع الأول: الطبيعة القانونية لعقد النقل البري للبضائع
12.....	الفرع الثاني: التنظيم التشريعي لعقد النقل البري للبضائع
14.....	المبحث الثاني: أركان عقد النقل البري للبضائع
14.....	المطلب الأول: التراضي
16.....	المطلب الثاني: المحل

16.....	الفرع الأول: البضاعة المرسله
17.....	الفرع الثاني: أجرة النقل
18.....	المطلب الثالث: السبب
18.....	الفرع الأول: تعريف السبب
19.....	الفرع الثاني: إثبات السبب
20.....	المبحث الثالث: إثبات عقد النقل البري للبضائع
20.....	المطلب الأول: مبدأ حرية إثبات عقد النقل البري للبضائع
20.....	الفرع الأول: مضمون مبدأ حرية الإثبات
21.....	الفرع الثاني: وسائل إثبات عقد النقل البري للبضائع
21.....	أولاً: السندات الرسمية
22.....	ثانياً: السندات العرفية
22.....	ثالثاً: الفاتورة المقبولة
23.....	رابعاً: الرسائل
23.....	خامساً: الدفاتر التجارية
24.....	سادساً: البيئة
25.....	المطلب الثاني: إثبات عقد النقل البري للبضائع بمستند النقل
25.....	الفرع الأول: تذكرة النقل
26.....	الفرع الثاني: سند النقل
28.....	المطلب الثالث: أحكام ووظائف سند النقل البري للبضائع
28.....	الفرع الأول: أحكام سند النقل
28.....	أولاً: سند النقل وطرق تداوله

29.....	ثانيا: سند النقل الإذني وطرق تداوله.....
30.....	ثالثا: سند النقل للحامل وطرق تداوله.....
30.....	الفرع الثاني: وظائف سند النقل البري للبضائع.....
31.....	أولا: سند النقل مذكرة إعلامية.....
31.....	ثانيا: سند النقل وسيلة إثبات.....
31.....	ثالثا: سند النقل يمثل البضاعة.....
33.....	الفصل الثاني: تنفيذ عقد النقل البري للبضائع.....
33.....	المبحث الأول: آثار عقد النقل البري للبضائع.....
33.....	المطلب الأول: التزامات المرسل.....
33.....	الفرع الأول: الإلتزام بتقديم البيانات الصحيحة عن البضاعة المرسلة.....
34.....	الفرع الثاني: إلتزام المرسل بإعداد البضاعة.....
36.....	الفرع الثالث: إلتزام المرسل بتسليم البضاعة ووثائق نقلها.....
37.....	الفرع الرابع: إلتزام المرسل بدفع أجرة النقل ومصاريف النقل وأحكامه الخاصة.....
37.....	أولا: الإلتزام بدفع أجرة ومصاريف النقل.....
38.....	ثانيا: الأحكام الخاصة لالتزام المرسل بدفع أجرة ومصاريف النقل.....
39.....	المطلب الثاني: التزامات الناقل.....
39.....	الفرع الأول: الزام الناقل بتسليم البضاعة وشحنها.....
40.....	الفرع الثاني: التزام الناقل بنقل البضاعة وتسليمها.....
41.....	الفرع الثالث: التزام الناقل بتسليم البضاعة للمرسل اليه وأحكامه الخاصة.....
41.....	أولا: التزام الناقل بتسليم البضاعة للمرسل اليه.....
42.....	ثانيا: الأحكام الخاصة لالتزام الناقل بتسليم البضاعة للمرسل اليه.....

- المطلب الثالث: حقوق والتزامات المرسل اليه اتجاه الناقل وأساسها القانوني.....43
- المبحث الثاني: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البري للبضائع.....48
- المطلب الأول: قيام مسؤولية الناقل البري للبضائع.....48
- الفرع الأول: أسباب قيام مسؤولية الناقل البري للبضائع.....48
- أولاً: ضياع البضاعة.....49
- ثانياً: تلف البضاعة.....49
- ثالثاً: التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه.....50
- الفرع الثاني: المجال الزمني لمسؤولية الناقل البري للبضائع.....50
- الفرع الثالث: إثبات مسؤولية الناقل البري للبضائع.....51
- المطلب الثاني: مسؤولية الناقل في النقل المتعاقب.....52
- الفرع الأول: المقصود بالنقل المتعاقب.....52
- الفرع الثاني: مسؤولية الناقلين الأول والأخير.....53
- الفرع الثالث: مسؤولية الناقلين المتوسطين.....53
- المطلب الثالث: دفع وتحديد مسؤولية الناقل البري للبضائع.....54
- الفرع الأول: الأسباب القانونية التي تعفي الناقل من المسؤولية.....55
- أولاً: القوة القاهرة.....55
- ثانياً: العيب الخاص بالبضاعة.....56
- ثالثاً: الخطأ المنسوب للمرسل أو المرسل إليه.....57
- رابعاً: اشتراك خطأ الناقل مع سبب قانوني معفي من المسؤولية في إحداث الضرر.....57
- الفرع الثاني: الشروط الإتفاقية التي تعفي الناقل من المسؤولية.....58
- الفرع الثالث: الشروط الإتفاقية التي تعفي الناقل من المسؤولية.....59

المبحث الثالث: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البري للبضائع.....	61
المطلب الأول: الأحكام العامة لدعوى مسؤولية الناقل.....	61
الفرع الأول: المحكمة المختصة بالنظر في دعوى مسؤولية الناقل.....	61
أولاً: الإختصاص النوعي.....	61
ثانياً: الإختصاص الإقليمي.....	63
الفرع الثاني: أطراف دعوى مسؤولية الناقل.....	64
أولاً: المدعي.....	64
ثانياً: المدعى عليه.....	64
الفرع الثالث: تقدير التعويض في دعوى مسؤولية الناقل.....	64
أولاً: التعويض القانوني.....	65
ثانياً: التعويض الإتفاقي.....	66
المطلب الثاني: الدفع بعدم القبول كحكم خاص في دعوى مسؤولية الناقل.....	66
الفرع الأول: نطاق الدفع بعدم القبول.....	67
أولاً: نطاق الدفع بعدم القبول من حيث الأشخاص.....	67
ثانياً: نطاق الدفع بعدم القبول من حيث نوع الدعوى.....	67
ثالثاً: نطاق الدفع بعدم القبول من حيث الضرر.....	68
الفرع الثاني: شروط الدفع بعدم القبول.....	68
أولاً: إستلام البضاعة.....	68
ثانياً: انتفاء الإحتجاج.....	68
ثالثاً: انتفاء طلب اجراء الخبرة القضائية.....	69
المطلب الثالث: التقادم كحكم خاص في دعوى المسؤولية.....	70

70.....	الفرع الأول: مدة تقادم دعوى المسؤولية وأحكامها
70.....	أولاً: مدة تقادم دعوى المسؤولية
71.....	ثانياً: أحكام مدة تقادم دعوى المسؤولية
72.....	الفرع الثاني: آثار تقادم دعوى المسؤولية
73.....	الفرع الثالث: تقادم دعوى رجوع الناقل على الناقلين الآخرين في النقل المتعاقب
75.....	الخاتمة
78.....	قائمة المراجع
84.....	الملاحق